

ДЕЛО №...

Владимир ШИГИН

# ПРИЗРАК на вахте

ТАЙНЫ ВОЕННОГО МОРЯ

И СЕГОДНЯ МЫ ЗНАЕМ  
О МИРОВОМ  
ОКЕАНЕ  
НАМНОГО МЕНЬШЕ,  
ЧЕМ О КОСМОСЕ...





СЕРИЯ «ДЕЛО №...»

---

Владимир ШИГИН

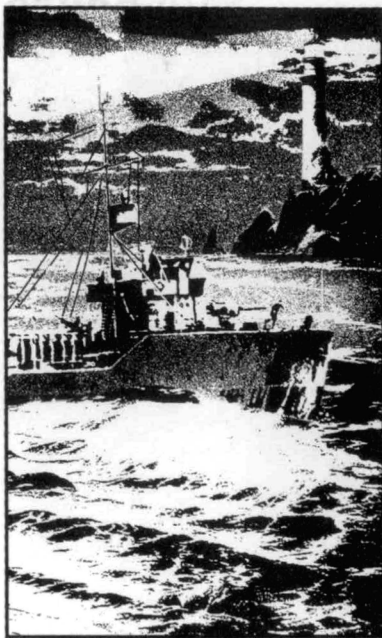
**ПРИЗРАК  
на вахте**

ДЛЯ ОСТАТКА

ВЫСОКОЕ

КАЧЕСТВО

ЦЕНА





Владимир ШИГИН

# ПРИЗРАК на вахте



МОСКВА  
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ  
2005

УДК 355.353.1+001.94  
ББК 68.54+20.3  
Ш 55

*Серия основана в 2004 году*

*Серийное оформление  
ИГОРЯ СУСЛОВА*

---

## ЧАСТЬ I

# «ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ»

### Глава первая

#### Призраки на вахте

*Мы так далеки от того, чтобы знать все силы природы и различные способы их действия, что было бы недостойно философа отрицать явления только потому, что они необъяснимы при современном состоянии наших знаний. Мы только обязаны исследовать явления с тем большей тщательностью, чем труднее признать их существующими.*

Пьер Симон Лаплас

Вот уже почти полтысячелетия он не знает покоя ни днем ни ночью. Вот уже почти полтысячелетия его непрерывно носит по всем морям и океанам страшная и неведомая сила. Ночью на его мачтах всегда холодно дрожат огни святого Эльма, а днем солнце выжигает рассышуюся палубу. В многочисленных пробойнах плещется вода, но это не мешает ему, как и прежде, уверенно держаться на волне. Его паруса всегда полны попутным ветром, и даже в полный штиль он всегда уверенно мчится вперед.

Во все времена он появлялся внезапно. В шторм и туман, в солнечную погоду и бурю он неожиданно возникал из небытия, призрак, несущий несчастья.

Не дай бог кому-либо встретиться с ним в море! Такая встреча обязательно заканчивается крушением для судна и смертью для его команды! И пусть по всем лоциям под килем в этот момент будет хоть несколько тысяч футов, но сразу невесть откуда появляются рифы, и обреченное судно тотчас поворачивает прямо на них.

Впереди обреченного судна, указывая ему гибельный путь, на всех парусах мчится корабль-призрак. На его па-

луге видны скелеты, и их страшные ухмылки заставляют холодеть самые отважные сердца. Отчетливо слышно, как скрипит старый изношенный корпус, как гудит ветер, прорываясь сквозь рваную холстину истлевших парусов. Подле штурвала — капитан. Хорошо видно его черное лицо под широкополой шляпой. Это иссохшее лицо мумии. В беззубом рту торчит глиняная трубка.

Напрасно в отчаянии пытается команда обреченного судна изменить курс. Напрасно рулевые всем телом налегают на штурвал — судно не слушается их. Оно уже неподвластно человеку, ибо во власть над ним вступил иной хозяин. Неведомая сила влечет судно за кораблем-призраком, влечет на рифы, навстречу гибели.

Вот уже отчетливо видны пенные буруны у ощерившихся каменных клыков. Еще мгновение — и корабль-призрак безмолвно растворяется в облаке пены. А затем следуют страшный удар, всесокрушающий поток воды, опрокинутое далекое небо и мучительная смерть.

Так бывает всегда, ибо исчезнувший корабль зовется «Летучим Голландцем», и нет еще в мире силы, которая могла бы остановить его.

А кто из нас, живущих ныне, не читал душераздирающих рассказов о привидениях и призраках? Ими буквально кишат старинные замки и заброшенные дома, они в бесчисленном множестве бродят ночами по городам и весям, пугая людей. Но задавался ли кто когда-нибудь вопросом: посещают ли эти жуткие фантомы корабли и суда? Ведь они также обитаемы людьми да еще к тому же находятся в постоянном соприкосновении с таинственной и враждебной человеку стихией. Ответ на этот далеко не праздный вопрос однозначен: привидения, призраки и прочая нечисть давным-давно облюбовали для своего обитания все известные ныне плавсредства! А борьба моряков всего мира с этой общечеловеческой напастью имеет свою давнюю и драматическую историю...

Одним из самых древних и всемирно известных морских призраков является, конечно же, знаменитый «Лету-

чий Голландец». Появился этот корабль-призрак на океанских просторах еще в эпоху великих географических открытий. Существует легенда, что в образе страшного обитателя океана воплотилась трагическая личность великого португальского мореплавателя Бартоломеу Диаша. Во время первого своего плавания вокруг Африки Диаш открыл мыс Бурь, позднее названный мысом Доброй Надежды, но из-за матросского бунта так и не смог его преодолеть. Тогда-то якобы он и поклялся океану, что любой ценой наперекор ему преодолеет этот злосчастный мыс. Во время второго своего плавания в Индию Диаш опять почти дошел до своей заветной цели, но у самого мыса погиб вместе со своим судном во время сильного шторма. В более позднее время появился и голландский вариант знаменитого призрака. Согласно ему преодолеть мыс Горн клялся голландский капитан Ван Спейк, известный своим богохульством, за что и был наказан. Вот уже на протяжении многих столетий Диаш и Спейк на мертвых кораблях упрямо идут на шторм двух самых знаменитых мысов Южного полушария, и всякий раз их ждет неудача.

В германском варианте капитан фон Фалькенберг плавал в Северном море. Периодически его посещал Дьявол, и капитан играл с ним в кости, ставя на кон свою душу. Капитан проиграл, и душа его превратилась в призрак, которому был вынесен суровый приговор.

В варианте, опубликованном в 1821 году в одном английском журнале, корабль плыл вдоль мыса Доброй Надежды, когда начался шторм. Команда умоляла капитана изменить курс, чтобы укрыться в безопасной бухте, но тот отказался и высмеял матросов за проявленную трусость. Шторм усиливался; капитан, грозя кулаком, проклял Бога за ниспосланное испытание. Тут же на палубе появился призрак, но воинственный капитан приказал ему убраться прочь, грозя пристрелить. Видя, что гость не подчиняется, капитан выхватил револьвер и выстрелил в него, но револьвер взорвался у капитана в руке. Призрак ниспослал ему проклятие вечно носиться по волнам, беспрестанно мучая матросов. Того, кто увидит обреченный корабль, ожидает беда.

Имелись и другие варианты легенды. Согласно одной из них корабль был приговорен к вечному скитанию потому, что капитан отличался крайней жестокостью. В другой легенде на палубе корабля появилась богиня, но она была встречена оскорбительным отношением со стороны капитана. В отместку она приговорила корабль плавать вплоть до дня Страшного Суда.

Великий немецкий поэт Генрих Гейне придал романтическую окраску истории о «Летучем Голландце» и привнес новый элемент в существовавший сюжет: раз в семь лет капитану дозволялось сойти на берег, чтобы попытаться освободиться от заклятия, добившись любви непорочной девушки. Этот вариант Рихард Вагнер использовал в опере «Летучий Голландец», в ней капитан носит имя ван Дердекен, а девушку, которой он делал предложение, зовут Сента.

Призрак корабля, в котором признали «Летучего Голландца», видели в 1923 году у мыса Доброй Надежды четыре моряка, один из которых спустя годы сообщил об этом случае Эрнесту Беннетту, члену Общества по изучению аномальных явлений. Беннетт написал об этом в книге «Призраки и дома с привидениями. Свидетельства очевидцев» (1934).

По рассказу помощника капитана Н. К. Стона, призрак заметили в четверть первого ночи 26 января 1923 года. Накануне днем корабль, следовавший из Австралии в Лондон, прошел мыс Таун. Стон писал:

«Около 0.15 ночи мы увидели странное свечение впереди по ходу с левого борта. Стояла кромешная темнота, была сплошная облачность, луна не светила. Мы посмотрели в бинокль и корабельный телескоп и различили светящиеся очертания плывущего двухмачтового корабля, пустые реи тоже светились, парусов видно не было, но между мачтами наблюдалась легкая светящая дымка. То не были навигационные огни. Судно, казалось, двигалось прямо на нас, и скорость его была такой же, как наша. Когда мы его заметили в первый раз, оно находилось от нас где-то за две-три мили, а когда оно было от нас в полумиле, оно внезапно пропало.

Это зрелище наблюдали четыре человека: второй по-

мощник, стажер, рулевой и я сам. Я не могу забыть испуганный возглас второго помощника: «Господи, да это же корабль-призрак!»

Стон описал, как выглядел корабль, он запечатлелся в его памяти на всю жизнь. Его рассказ подтвердил Беннетту второй помощник капитана, двух других свидетелей найти не удалось.

Моряки всего мира твердо верят, что встреча в море с «Летучим Голландцем» непременно грозит бедой. Появляясь как будто из неоткуда, ветхий корабль со скелетами на борту увлекает за собой на рифы попавшееся ему судно. Паруса его полны ветром даже в полный штиль. При этом обреченных не может уже спасти ничто. Судно упорно не слушается руля и слепо следует за ведущим его к смерти призраком. Когда же до рифовых бурунов остается совсем немного, «Голландец» внезапно исчезает, растворяясь в воздухе, а его несчастные жертвы ждет крушение и гибель.

Разумеется, в некоторых случаях появление необычных и странных кораблей может быть объяснено за счет миражей или встреч с потерпевшими аварию и оставленными командой судами. Но многие загадочные случаи совершенно не могут быть объяснимы с этой точки зрения. Например, в 1161 году в ирландской гавани Гэлуэй некие фантастические корабли, к ужасу множества народа, плыли против ветра. Или история с будущим королем Англии Георгом V, который, будучи наследником, проходил практику на линейном корабле «Бэкхарт» и во время одной из вахт сделал следующую запись:

«11 июля 1881 года близ Сиднея в четыре часа утра мимо нас пронесся «Летучий Голландец». Мы увидели странный красный свет, призрачно освещающий корабль. При этом свете совершенно ясно вырисовывались мачты и паруса брига, находящегося от нас в одном кабельтове. Когда он приблизился, мы окликнули его. Его видел также вахтенный офицер со шканцев и один из кадетов. Но когда тот побежал на бак нашего корабля, бриг вдруг исчез. Море было спокойное, ночь — светлая. Тринадцать человек видели бриг. Матрос, первым заметивший «Летучего Голландца», сегодня упал с реи и разбился насмерть. Потом случилось несчастье и с адмиралом».



Нет никакого сомнения, что факт встречи «Бэкхарта» с «Летучим Голландцем» действительно имел место. Другое дело, что это был за «голландец»...

Существует мнение, что маршруты «Летучего Голландца» отличаются завидным постоянством. Но иногда «голландцы» появляются и на берегу. Считается, что это связано с возможной скорой кончиной человека, увидевшего такой корабль.

Вот, к примеру, свидетельство жителя Западной Англии, видевшего такой корабль в 1835 году. Этот «голландец» «шел против ветра и прилива в Порто-Курно; появившись в вечерних сумерках и пройдя мимо Коув, двинулся через старое поле на Чапел-Курно. Когда корабль плыл над холмами и долинами в Чигвидден, его киль проносился на расстоянии нескольких ярдов от земли, не касаясь ее». Затем корабль исчез под скалой, под которой позднее был обнаружен клад.

Еще один небесный «Летучий Голландец» видели в 1913 году в Шотландии в момент смерти старшего представителя рода Кэмпбеллов. Тогда, сразу же после кончины лорда Арчибальда Кэмпбелла, на озере Лох-Фин появилась галера с командой из трех человек. Галера подошла к берегу и далее двинулась над землей к местному святилищу. Ее видело большое количество жителей.

Многие авторы подчеркивают, что случаи появления воздушных кораблей происходили задолго до изобретения первых самолетов. Встречаются они и в народных сказаниях, и в произведениях первых фантастов. Напомним, например, знаменитый Летучий корабль из русских сказок и летающий город Свифта. Но ведь даже самая изощренная фантазия должна основываться на чем-то реальном!

Еще в 214 году до нашей эры знаменитый историк античности Тит Ливий описывал появление в небе сразу нескольких «призрачных кораблей». Еще одно подобное воздушное судно бороздило небо над Шотландией уже в 60 году нашей эры. Аналогичные случаи наблюдали над Англией в 703 году, а в 840 году, по свидетельству архиепископа Лиона Агобарда, разъяренная толпа привела к

нему трех человек из экипажа воздушного корабля и просила разрешения побить их камнями, но архиепископ запретил это делать и отпустил воздухоплателей. В 956 году в Ирландии в районе города Клоэра за портик церкви святого Кинара зацепился якорь еще одного воздушного корабля, с борта которого для освобождения якоря спускался матрос. Примерно такое же событие произошло позднее и в Бристоле. Там якорь воздушного корабля зацепился за могильный камень, а спустившийся на землю матрос погиб в неподходящей для него земной обстановке. Но и это далеко не все!

1 января 1254 года во Франции в аббатстве Сен-Албен в звездном небе видели «корабль красивой формы, хорошо освещенный и светящийся разноцветными огнями», а 1 ноября 1461 года над Аррасом тоже видели извергающий пламя корабль, круживший в небе больше часа.

В 1743 году фермер из английского графства Англси заметил плывущий в облаках на высоте полутора тысяч футов (около полукилометра) почтовый пакетбот водоизмещением не менее девяноста тонн. При этом хорошо был различим киль судна. А безоблачным осенним вечером 1798 года в ирландском графстве Майо видели целую флотилию, плывшую в воздухе.

И наконец, почти современный случай, описанный сиднейской газетой «Сан Геральд». 26 июля 1959 года в Новой Гвинее на глазах множества людей в небе появился некий корабль, имевший круглый корпус и надстройку. Видна была даже его команда из четырех человек. Люди с земли махали руками тем, кто находился на воздушном корабле, а те в свою очередь таким же образом поприветствовали находившихся на земле.

В объяснении причин подобных явлений американский исследователь аномальных явлений Э. Беннетт соглашается со своим коллегой Фредериком Майерсом, утверждавшим, что некоторые формы сознания переживают смерть и способны телепатически проектировать образы, в том числе и образы материальные, живым людям, которые воспринимают их как призраки.

В соответствии с этим утверждением призраки «Летуче-

го Голландца» является образом, проецируемым телепатически его погибшим экипажем. Теория телепатической проекции используется с тех пор в качестве возможного объяснения появления призраков.

Не менее древнюю историю, чем «Летучий Голландец», имеет корабельный дух моряков прибалтийских государств Клабаутерман. Летописи упоминают о нем еще с XII века. До сих пор нет единого мнения, откуда произошло его имя. Одни считают, что оно означает «ползун по мачтам», другие полагают, что «конопатчик». Впрочем, второе толкование имеет под собой больше оснований, ведь конопатить корабельные пазы всегда считалось первой обязанностью этого, в сущности не слишком уж и злого, корабельного домового. Внешний вид Клабаутермана таков: обыкновенный гном в матросской одежде, с огненно-красным носом и седой бородой. Если ночью вахтенные слышат, как скрипит на волне корабельный набор, — это, без всякого сомнения, трудолюбивый домой укрепляет корпус. Самое любимое местопребывание этого домового — под якорным шпилем. Во время шторма он, как правило, взбирается на мачту. Если же его внезапно обнаружили сидящим на рее, то это был знак беды. Судно ожидала почти неминуемая катастрофа. А потому, чтобы умиловить корабельного духа, матросы не скупались для него на подарки. Но как истинный марсофлот Клабаутерман более всех угощений любил чарку доброго пунша или грога, которую для него неизменно ставили на ночь под шпиль.

Несколько иным нравом обладал Гобелин — дух на кораблях Средиземноморья. Он поселялся на борту еще во время постройки судна и места жительства до гибели или списания корабля никогда не менял. Днем Гобелин где-нибудь отсиживался, а ночью бродил по кораблю и делал разные пакости: засвистит спящему на ухо, подставит подножку бредущему на вахту, подрежет веревку гамака, чтобы спящий свалился на палубу. Занимался Гобелин и воровством: то табак утащит, то мелочь из кармана. Вполне возможно, что на беднягу Гобелина сваливали вину вполне реальные воришки, но даже если та-

ковых в конце концов и находили, то это все равно не улучшало общего мнения о Гобелине.

Однако если с незлобивым пьяницей Клабаутерманом или мелким воришкой Гобелином моряки вполне находили общий язык, то с привидениями погибших моряков дело обстояло — и до сегодняшнего дня обстоит — куда сложнее. Именно поэтому павших в бою и умерших от болезней моряков всегда старались как можно скорее предать воде, пока дух ушедшего в мир иной не успел прижиться на борту судна.

Универсальный мифологический мотив: корабль мертвых — средство передвижения, с помощью которого души мертвых оставляют землю и переправляются в другой мир. Корабль мертвых является либо в облаке, либо окутанным густым туманом. Совершая путь к месту назначения, он парит над горами и вересковыми пустошами, в любую погоду и шторм бороздит моря. Согласно одной легенде, после смерти пирата в облаке появляется Корабль мертвых. Когда корабль проплывает над крышей его дома, душа пирата вступает на корабль, а в доме слышится шум штормового моря.

Легенды и истории о кораблях-призраках распространены по всему миру. В большинстве случаев они связаны с кораблекрушениями. Обычно корабли-призраки изображают именно сцены своего крушения, которые они могут повторять снова и снова.

Ряд историй о кораблях-призраках происходит с Британских островов. Сообщения о таких призраках продолжают поступать и в наше время, особенно с Атлантического побережья. Однако самое богатое кораблями-призраками место в Англии находится на другом берегу — в районе Ла-Манша. Это знаменитые Пески Гудвина, в пяти милях от города Дила, в графстве Кент. Согласно легенде, эта опасная песчаная отмель была когда-то островом Ломеа, затопленным и ушедшим на дно в XI веке, когда граф Гудвин отказался соорудить для защиты острова стены от волн. Никаких доказательств того, что этот остров действительно существовал, нет, однако, как рассказывают местные жители, до сих пор со

дна моря раздается звон колоколов его затонувших соборов. Легенда также рассказывает, что в районе Песков Гудвина в кораблекрушениях погибло около 50 тысяч человек. Их корабли-призраки по сей день бороздят воды Ла-Манша.

Самый известный из кораблей-призраков Песков Гудвина — трехмачтовая шхуна «Леди Лавинбонд», следовавшая в Опорто и 13 февраля 1748 года потерпевшая кораблекрушение. Все находившиеся на ее борту люди утонули. Считалось, что это плавание было несчастливим с самого начала, потому что на борту находилась невеста капитана, некая Аннетта, а согласно установившимся морским поверьям, женщина на корабле — к несчастью. Руки этой леди также добивался помощник капитана, и, как рассказывает одна из версий этой легенды, именно он, убив рулевого, в отместку капитану устроил крушение корабля.

Каждые пятьдесят лет 13 февраля «Леди Лавинбонд» видят в районе Песков Гудвина. Во время первого появления этого корабля-призрака в 1798 году его, как сообщают, видели команды по меньшей мере двух судов. Призрак выглядел настолько реально, что капитан корабля береговой охраны «Эненбридж» испугался, что его судно вот-вот с ним столкнется. В 1848 году корабль-призрак опять появился, и его гибель выглядела так реально, что моряки из Дила решили, будто на самом деле происходит кораблекрушение. Они вышли в море на шлюпках разыскивать уцелевших, но не нашли ни людей, ни каких-либо следов кораблекрушения. «Леди Лавинбонд» появлялась в 1898 и 1948 годах; следующее ее появление ожидается в 2048 году.

Другая жертва Песков Гудвина — колесный пароход «Виолетта», который более ста лет назад зимой во время шторма, сопровождавшегося снегопадом, пересекал пролив. Все, кто был на борту, утонули. Любопытно, что призрак «Виолетты» повторил эту аварию в начале Второй мировой войны, и ее наблюдали работники маяка на Ист-Гудвине. Они послали шлюпку, чтобы подобрать жертв кораблекрушения, но ни люди, ни обломки корабля не были найдены.

На атлантическом побережье Англии появляются таинственные корабли-призраки с высокими мачтами, которые летят к берегу, а затем исчезают в тумане. Названия многих таких кораблей-призраков неизвестны. Как повествует одна корнуолльская легенда, однажды лунной ночью между Ландс-Эндом и Пензансом видели корабль, быстро плывущий к берегу. Неожиданно он поднялся в воздух, пролетел над землей и исчез.

Пираты, бороздившие моря в XVII и XVIII веках, также тесно связаны с легендами о кораблях-призраках. В американских преданиях корабль-призрак капитана Кидда бороздит море вдоль побережья Новой Англии, поскольку Кидд ищет зарытые им сокровища. Корабль-призрак пирата Джина Лафиттэ появляется в районе Гэлвестона, ибо в этом районе, как полагают, в 1820-х годах и затонул его корабль.

Наиболее населенные кораблями-призраками воды Америки — Великие Озера, где во время зимних штормов погибло огромное количество кораблей. Плавать по Великим Озерам гораздо опаснее, чем по любому из океанов, потому что на них неожиданно возникают сильные шторма, способные в считанные минуты пустить корабль на дно.

Один из самых известных среди затонувших в водах Великих Озер кораблей — это «Гриффон», построенный в Ниагаре, штат Нью-Йорк, и принадлежавший французскому путешественнику Рене Роберту, шевалье де Ла Салле. «Гриффон», имевший 60 футов в длину и весивший 45 тонн, был в свое время одним из самых больших кораблей, предназначенных для плавания по озерам. Строительство корабля вызвало возмущение среди индейцев-ирокезов, считавших, что этот корабль негоден Великому Духу. Ирокезский пророк Метиомек проклял корабль и предрек ему скорую гибель. 7 августа 1679 года «Гриффон» отправился в свое первое плавание. В гавани Детройт на острове Вашингтон, штат Висконсин, Ла Салле сошел с корабля, чтобы на каноэ продолжить свои исследования истока реки Миссисипи. «Гриффон» должен был вернуться в Ниагару 18 сентября 1679 года. Но он не вернулся. Никто не знает, что с ним случилось.

В 1900 году, после того, как предполагаемый «Гриффон» был найден в районе полуострова Брус на озере Гурон, возникла версия о кораблекрушении. Эта гипотеза была подтверждена в 1955 году, когда останки найденного корабля были идентифицированы как принадлежавшие «Гриффону». Однако многие стали оспаривать этот вывод. Тем не менее местные жители туманными ночами до сих пор часто видят призрак «Гриффона», плывущий по озеру Гурон.

В Нью-Хейвене, штат Коннектикут, в 1648 году появился необычный корабль-призрак, изобразивший кораблекрушение на глазах пораженной толпы. Это событие было воспринято как Божье знамение, объясняющее судьбу одного бесследно исчезнувшего корабля.

Случай этот описан в церковной истории Новой Англии «Великие деяния Христа в Америке» (*Magnalia Christi Americana*) Коттона Матера. Сам он почерпнул эти сведения из письма Джеймса Пирпонта, который был в то время пастором в Нью-Хейвене. Согласно этой истории, торговцы Нью-Хейвена, выходцы из Лондона, переживали тогда тяжелые времена. Свои последние средства они вложили в постройку корабля, который собирались отправить с товарами в Англию. Корабль был построен в 1647 году в Род-Айленде. Его строитель мистер Ламбертон заметил однажды, возможно не без некоторой доли предвидения, что корабль станет для торговцев могилой. В январе корабль отправился в плавание, среди его пассажиров было пять или шесть самых именитых жителей Нью-Хейвена, но так никогда и не достиг Англии. В течение многих месяцев жители Нью-Хейвена волновались за судьбу корабля и молились за пассажиров, находившихся на его борту.

В июне следующего года около полудня с северо-запада внезапно налетел сильный шторм. Затем небо прояснилось. За час до захода солнца произошло событие, о котором Пирпонт писал так:

«...Корабль, размерами такой же, как только что упомянутый, с такими же парусами и вымпелами (развевавшимися против ветра) появился в воздухе, идя от входа в нашу гавань, лежащую к югу от города. В течение полу-



часа корабль продолжал оставаться в поле видимости, плывя по гавани против ветра.

Многие собрались посмотреть на это великое Божье чудо. Все дети восклицали: «Что за смелый корабль!» Наконец, на глазах толпы корабль подошел на расстояние, где глубина была оптимальной для такого типа судов. И тут показалось, что кто-то словно бросил в него огромный камень: грот-мачту корабля снесло одним ударом, и она повисла на вантах; затем снесло бизань; вскоре вся оснастка попадала в море. Затем весь корпус корабля накренился; после судно перевернулось и исчезло в тумане, который сразу же рассеялся, и стало ясно. Пораженные зрители, пока корабль не исчез, были в состоянии разглядеть его вымпелы, оснастку, определить размеры; поэтому большинство заключило: «Корабль этот — тот самый, и мы видели его трагический конец». Мистер Давенпорт (служитель церкви или проповедник) публично сказал следующее: «Это Бог по милости своей удостоил нас такого зрелища ради успокоения несчастных душ погибших, о которых мы так много и горячо молились».

Помимо постоянных корабельных духов, которые веками живут и сосуществуют рядом с моряками, легенды рассказывают и о призраках известных моряков. Более всего ходит подобных рассказов в Англии.

Так, призрак известного английского адмирала сэра Джорджа Тайрона неожиданно для всех появился в Лондоне, поразив веселящихся там гостей.

22 июня 1893 года адмирал Тайрон, командовавший средиземноморским флотом Англии, находился на своем флагманском броненосце «Виктория». По непонятной для всех причине он отдал приказ, который привел к столкновению «Виктории» с броненосцем «Кемпердаун». В последний момент, стараясь предотвратить столкновение, Тайрон отдал команду «полный назад», но было уже слишком поздно, и «Кемпердаун» таранил «Викторию». Флагманский броненосец перевернулся, и Тайрон с большей частью команды утонул.

Примерно в это же время леди Тайрон принимала гостей в своем лондонском доме на Истон Плейс. Гости были совершенно поражены, когда перед ними неожиданно появился адмирал Тайрон в полной форме и, пройдя через комнату, исчез.

Возможно, что состояние эмоционального потрясения в момент катастрофы, сознание неизбежного близкого конца, когда броненосец начал тонуть, привели к тому, что проекция Тайрона появилась перед его женой и гостями.

Естественно, что морские легенды никак не могли обойтись без женщины. Особое место занимает английская легенда об Океанорожденной Мэри.

Призрак этой женщины, ростом около шести футов, с рыжими волосами и зелеными глазами, всегда одетой в белое, до сих пор появляется в доме около Хенникера, Нью-Гемпшир. Согласно легенде, Мэри жила здесь когда-то на содержании у мужчины, с самых первых дней игравшего в ее судьбе весьма необычную роль.

История Океанорожденной Мэри началась в 1720 году, когда корабль с эмигрантами из Ирландии, покинувшими Лондондерри, направлялся в Нью-Гемпшир. Как только этот корабль, носивший название «Вольф», достиг Бостона, его захватили пираты.

Главарь пиратов капитан Педро, взойдя на борт «Вольфа», сказал перепуганной команде и пассажирам, что перебьет их всех. Но когда Педро и его люди уже нацелили свои пистолеты на пленников, неожиданно раздался плач ребенка, и это остановило пирата. Он протиснулся сквозь толпу, чтобы посмотреть на младенца, и когда вернулся, улыбка на его лице ясно говорила о том, что участь пленников переменилась к лучшему.

Миссис Джеймс Уилсон, молодая жена капитана «Вольфа», как раз в тот самый день родила девочку. Когда капитан Педро узнал, что девочке еще не дали имя, то обещал сохранить жизнь всем пассажирам, если миссис Уилсон назовет дочь Мэри — в честь его матери. Миссис Уилсон, естественно, согласилась, и капитан Педро сделал ей крестильный подарок — отрез синего шелка, рас-

шитого золотом, сказав, что когда-нибудь эта ткань пойдет на свадебное платье Мэри. Двадцать два года спустя Мэри вышла замуж за Томаса Уоллеса, и ее платье и в самом деле было шито из этого шелка. За десять лет супружеской жизни она стала матерью четырех сыновей, а затем овдовела.

Все это время Мэри ни разу не видела капитана Педро. А он тем временем оставил занятие пирата и в 1760 году начал строить себе большой особняк неподалеку от Хенникера. Старый и одинокий, он нашел Мэри, стал часто навещать ее, приглашал ее с сыновьями посмотреть на строительство особняка и в конце концов предложил ей стать экономкой в его доме, пообещав содержать ее и ее сыновей. Мэри согласилась.

Капитан Педро сдержал свое слово и буквально завалил щедрыми подарками всех пятерых. Он даже подарил Мэри коляску, запряженную четверкой лошадей, в которой все они чуть ли не каждый день выезжали кататься. Так они прожили десять счастливых лет.

Но однажды ночью, когда капитан Педро вернулся с очередной поездки по побережью, Мэри случайно увидела, как он закапывал за домом тяжелый сундук. Год спустя она нашла капитана Педро в саду: он был зарезан морским ножом. Мэри с сыновьями похоронила его, как он просил, на кухне за каменной плитой у очага. Мэри еще долго жила в этом доме и скончалась в 1814 году в возрасте 94 лет, пережив всех своих сыновей.

Дом оставался во владении семьи Уоллес еще свыше ста лет, все более и более привлекая к себе искателей приключений, охотников за сокровищами и грабителей. В 1916 году он был куплен семьей Рой. Вскоре об этом доме стали распространяться легенды: говорили, что кто-то или что-то охраняет этот дом и что многие владельцы пыгались, но не смогли в нем жить.

Члены семьи Рой, однако, считали, что в доме жить можно, если любить его и следить за ним. Тем не менее в разных частях дома они постоянно слышали странные голоса, их собака боялась спускаться в подвал. Хозяйева стали замечать, что если дому угрожает какая-либо опас-

ность, всегда происходит что-то, что эту опасность отвращает. Однажды, например, случайный прохожий остановил мальчишек, которые хотели поджечь дом. Льюис Рой, сын первых владельцев, живя в этом доме, семнадцать раз попадал во всевозможные передраги. В обычных условиях они могли бы плохо для него закончиться, но всякий раз он оставался невредимым.

До сих пор местные жители рассказывают, что во время больших приемов призрак Мэри открывает гостям двери и зажигает повсюду огни, ступая по резной лестнице. Говорят также, что в канун дня Всех Святых, призрак Мэри в полночь покидает дом и едет кататься в своей коляске, запряженной четверкой лошадей.

У Льюиса Роя хранился маленький кусочек шелка от свадебного платья Мэри. Он считал, что призрак Мэри защищает его, хозяина дома, потому что знает, что он заботится о доме после ее смерти. Некоторые из последующих хозяев также сообщали о необъяснимой силе, которая оберегала дом от различных опасностей.

\* \* \*

Особую любовь привидения всегда почему-то испытывали к маякам. Может, потому, что маяк — это место всегда достаточно уединенное и несуетливое, может, потому, что там всегда скапливаются души погибших на местных рифах мореплавателей... Кто знает?

На исходе XX века на маяке неподалеку от Нью-Лондона, штат Коннектикут, поселился дух одного из первых смотрителей. Так гласит местная легенда. Маяк был построен в 1910 году, и на нем уединенно жили смотритель Эрни, известный только по имени, и его жена.

Однажды Эрни обнаружил, что жена его бросила. В оставленной записке говорилось, что она уехала с капитаном с острова Блок-Айленд-Ферри. Потрясенный этим, Эрни поднялся на маяк и бросился вниз, на камни.

В вахтенных журналах маяка на нью-лондонском рифе это самоубийство не отмечено, но в реальность легенды верили так сильно, что в течение десятилетий персо-

нал маяка неоднократно отмечал присутствие там Эрни. Было слышно, как призрак ходит вверх и вниз по лестнице, и от его присутствия теплые комнаты сразу становились холодными. Случались и феномены полтергейста: сами собой двигались стулья, открывались и закрывались двери.

О призраке Эрни сообщали до тех пор, покуда 1 мая 1987 года маяк на нью-лондонском рифе не стал автоматизированным. Последняя запись в вахтенном журнале гласит: «Скала медленных мучений. Владение Эрни. Ад на земле. Маяк на нью-лондонском рифе будет светить всегда, потому что я за ним наблюдаю. Я буду смотреть за ним даже издалека, потягивая где-нибудь пиво».

Если никакого самоубийства не было, то привидение на маяке можно объяснить сильной верой в легенду об Эрни, что и вызывало галлюцинации. Частично эти галлюцинации следует отнести на счет некоторого расстройства психики, вызванного длительной изоляцией персонала маяка. В последние годы существования маяка персонал из береговой охраны посылался туда на 18 месяцев. Ежедневная вахта длилась по 12 часов. Шестидневный отпуск предоставлялся после одной-двух недель работы. Таким образом, сами служащие могли неумышленно действовать в качестве агентов полтергейста или же они интерпретировали совершенно естественные события как нечто сверхъестественное.

Особое место в легендах о привидениях занимают леденящие кровь рассказы о так называемых «блуждающих огнях». В книге английского писателя О. Доннелла «Журнал Фрэзера» даются сведения о блуждающих огнях, наблюдававшихся в Уэльсе:

«В глухом уединенном уголке в северной части Уэльса имело место следующее происшествие, необычайно поразившее местных горцев. Мы ручаемся за достоверность нашего описания, поскольку очевидцами события были многие члены нашего клана. Несколько недель назад поздно вечером компания хорошо знакомых нам людей

возвращалась в Бармут или, во всяком случае, направлялась на противоположный берег реки. Когда они приблизились к паромной станции в Пентрине (прямо напротив Бармута), то увидели свет рядом с домом. Сначала они решили, что это костер, но пришли в полное недоумение, обнаружив свою ошибку. Подойдя к дому, путники увидели, что свет исчез. Больше того: войдя в помещение паромной станции, они узнали, что люди там не только не подавали им никаких световых сигналов, но и не видели никаких огней. Не обнаружили следов костра и на берегу. Дойдя до Бармута, наши знакомые рассказали о загадочной истории. Выяснилось, что и другие жители городка совершенно отчетливо видели таинственные огни. Один из рыбаков довольно преклонного возраста высказал предположение, что это были знаки, предвещающие смерть. Как и следовало ожидать, уже через несколько дней в реке утонул человек, обслуживавший паром, причем он погиб в том самом месте, где видели призрачный свет. Той же зимой жители Бармута, а также люди с другой стороны реки пришли в замешательство, наблюдая множество огоньков, пляшущих над Бортуином — местечком в миле от Бармута. Множество народу вышло посмотреть на загадочный свет. Через некоторое время все огоньки исчезли и остался только один, медленно перемещавшийся по берегу реки в направлении небольшого заливчика, где стояло несколько лодок. Находившиеся там люди увидели, что к ним приближается какое-то свечение. Огонек завис на считанные секунды над одной из лодок, а потом исчез. Через два или три дня в гавани Бармута утонул рыбак — владелец той лодки, над которой висел таинственный огонь».

Особая история произошла в самом часто посещаемом рыбаками Европы и Северной Америки месте рыбной ловли, у так называемых Больших Банок возле Ньюфаундленда. Именно там в период с 1830 по 1892 год по разным причинам было потеряно около шести сотен рыбацких судов, погибли более трех тысяч рыбаков, а потому это место и сегодня пользуется недоброй славой среди рыбаков всего мира.

В 1869 году готовилась к выходу на рыбную ловлю к Большим Банкам только что построенная шхуна «Чарлз Хэскил». Однако перед самым выходом один из матросов по неосторожности упал в трюм и сломал себе шею. Капитан, свято веривший в морские приметы, отказался выходить на несчастливом судне в море. В течение всего следующего года судовладельцы не могли найти желающего вести шхуну в море. Наконец, удалось уговорить некоего капитана Картиса из Глочестера, что в штате Массачусетс.

Вскоре после начала рыбной ловли «Чарлз Хэскил» вместе со многими другими промысловыми судами попал в сильный шторм. В общей неразберихе он протаранил форштевнем борт шхуны «Эндрю Джонсон». Оба судна получили серьезные повреждения. «Чарлзу Хэскилу», однако, удалось кое-как добраться до ближайшего порта. Что касается «Эндрю Джонсона», то после столкновения никто его больше не видел. Рыбацкая шхуна навсегда пропала со всей своей командой. Казалось бы, что чудесное спасение опровергло несчастливую репутацию «Чарлза Хэскила», однако его команда... объяснила свое спасение происками дьявола.

Но жизнь не стоит на месте. После ремонта «Чарлз Хэскил» вновь отправился за атлантической треской. И вот тогда началось! В одну из ночных вахт два вахтенных матроса внезапно увидели, как после очередной волны, захлестнувшей шхуну, на палубе оказались люди в клеенчатых робах, с пустыми провалившимися глазницами. На крик матросов прибежал вахтенный штурман. Увидев происходящее, он вывал капитана. Была поднята с коек вся команда. А в это время мертвецы, не обращая никакого внимания на перепуганных членов команды «Чарлза Хэскила», готовили рыболовную сеть. Когда же спустя некоторое время полная рыбы сеть была вытянута ими на палубу, мертвецы молча перелезли через планшир и скрылись в волнах. Разумеется, что после этого матросы потребовали немедленного возвращения домой. Однако, прежде чем шхуна достигла порта приписки, минула еще одна ночь. И повторилось то же самое: призраки снова



взобрались на борт проклятой шхуны, молча принялись ловить рыбу, закончив работу, так же молча покинули ее. Едва «Чарлз Хэскил» пришвартовался к причалу, как всю команду во главе с капитаном как ветром сдуло. Через час о происшедшем в море знал уже весь порт, а спустя несколько дней все североамериканское побережье. Все дальнейшие попытки судовладельцев набрать новую команду и отправить ее на рыбную ловлю успехом не увенчались. Никакие посулы не могли помочь найти хотя бы одного желающего. Простояв еще несколько лет у причала, несчастный «Чарлз Хэскил» был разобран на дрова.

Среди множества рассказов о привидениях на море особняком стоит история о дьеппском десанте. Во-первых, из-за необычности сюжета, а во-вторых, из-за масштабности происшедшего... Это история с непонятно откуда возникшими звуками, напомнившими кровавую битву при Дьеппе (Франция) в море и в воздухе во время Второй мировой войны. Данный случай, тщательно описанный и подробно изученный исследователями паранормальных явлений, получил широкую известность в 1950-х годах. На сегодняшний день он считается примером коллективных слуховых галлюцинаций.

Об этом странном происшествии сообщили две англичанки, в конце июля — начале августа 1951 года проводившие свой отпуск в местечке Пюи, недалеко от Дьеппа. Дороти Нортон и ее невестка Агнес Нортон жили в доме, который во время Второй мировой войны занимали немецкие солдаты. С Дороти отдыхали также двое ее детей и их няня.

Утром 4 августа примерно в 4 часа 20 минут женщины проснулись от ужасного шума, который напоминал шторм на море. Шум то ослабевал, то усиливался вновь, и в конце концов стали явственно слышны разрывы снарядов, звук пикирующих бомбардировщиков, оружейный огонь, крики людей. Женщины вышли на балкон, откуда было прекрасно видно море. Разумеется, они не увидели там ничего, что могло производить такой шум. А между

тем звуки разрывов, пикирующих самолетов и человеческие крики по-прежнему слышались со стороны моря. Примерно в 4 часа 50 минут шум внезапно прекратился, но возобновился снова через 17 минут и стал настолько оглушительным, что Дороги и Агнес не могли понять, почему не просыпаются жильцы в других домах. Когда чуть-чуть рассвело, женщины услышали одиночный ружейный выстрел где-то на берегу моря. Мало-помалу из общего шума выделились звуки пикирующих самолетов, врезающихся затем в воду. Шум внезапно оборвался в 5 часов 40 минут, но через десять минут возобновился снова, теперь уже не такой громкий, но по-прежнему состоявший главным образом из звуков пролетающих самолетов. Они стихли в 6 часов, потом появились снова в 6 часов 20 минут, но звук был намного слабее. После 6 часов 55 минут женщины не слышали никаких посторонних звуков.

Дороти и Агнес знали о том, что где-то в этих местах во время войны произошло кровавое сражение, однако имели об этом событии самые общие сведения. Тогда они обратились к французскому путеводителю и прочли описание битвы. Женщины пришли к выводу: то, что они слушали ночью, находилось в определенном соответствии с книгой. Тогда они решили независимо друг от друга изложить свои ночные ощущения. Их описания совпали почти во всем, за исключением времени (возможно, из-за расхождения показаний часов). Позднее они опросили соседей, слышали ли те ночью какие-нибудь необычные звуки, но получили от всех отрицательный ответ.

Необходимо отметить удивительное соответствие шума, который Дороти и Агнес слышали ночью 4 августа 1951 года, той яростной битве, что имела место в окрестностях Дьеппа 19 августа 1942 года. Судите сами. Канадский королевский полк предпринял предрассветную атаку на немецкие позиции со стороны Пюи (примерно 1,5 мили от Дьеппа). Канадцы должны были продвинуться до Берневаля (около 5 миль на восток), потом к Пюрвилю (2,5 мили к западу от Дьеппа) и, наконец, к Варенвиллю (еще 3 мили на запад). При этом высадка десанта

на флангах с целью подавления береговых батарей немцев намечалась на 4 часа 50 минут. Примерно в 3 часа 47 минут канадцы наткнулись на небольшой германский конвой недалеко от берега, и перестрелка между двумя сторонами продолжалась примерно до 4 часов. К Дьеппу канадцы подошли в 5 часов 07 минут, в 6 часов 12 минут эскадренные миноносцы начали обстреливать Дьепп из орудий, а в 5 часов 15 минут «харрикейны» предприняли воздушную атаку как на Пюи, так и на Дьепп. В 5 часов 20 минут основная часть сил канадцев высадилась на берег под прикрытием миноносцев и бомбардировщиков. Вторая волна десанта закончила высадку примерно в 5 часов 45 минут, а примерно через пять минут, когда из Англии подоспели новые самолеты, сражение в воздухе разгорелось с новой силой.

Немцы намеренно дождались завершения высадки десанта, после чего обрушили на канадцев всю свою огневую мощь. Десантники оказались в ловушке. За два-три часа Канадский королевский полк был истреблен практически полностью. 34 офицера и 727 солдат погибли, 16 офицеров и 264 солдата попали в плен. Спасти удалось всего двум офицерам и 65 солдатам, многие из которых получили ранения.

Сравнение ощущений Дороти и Агнес Нортон с этапами сражения при Дьеппе демонстрирует их совпадение во времени, а также в характере изменения звуков (за незначительными исключениями). Сведения, приведенные во французском путеводителе, не содержали, разумеется, подробностей, но и этого описания хватило Нортонам, чтобы уяснить для себя соответствие между реальными событиями и своими ночными ощущениями.

Дж. У. Ламберт и Кэтлин Грэй, специалисты в области человеческой психики, поговорили с Дороти и Агнес, и те произвели на ученых впечатление вполне уравновешенных людей, не склонных приукрашивать свои рассказы выдуманными подробностями и не имевших намерения кого-то в чем-то убеждать. В частности, Дороти сообщила, что утром 30 июля снова слышала похожий, хотя и более слабый, шум, но ничего не сказала об этом

Агнес (та ничего не слышала), чтобы окончательно не испортить ей отпуск этими загадками.

Скептики выдвинули целый ряд объяснений «дьеппского феномена». В качестве возможных причин назывались шум прибора, шум коммерческих самолетов, чья воздушная трасса над Ла-Маншем пролегла совсем недалеко, а также шум драгера (устричного корабля). Однако Агнес Нортон в годы Второй мировой войны служила в женской команде королевских ВМС и наверняка смогла бы отличить шум прибора от шума мотора самолета. Что же касается драгера, то, как удалось выяснить, в то время этот корабль никаких работ вблизи домика, в котором жила семья Нортон, не производил.

Версия скептиков представляется сомнительной еще и потому, что ни одна из женщин не знала подробностей битвы при Дьеппе.

Весьма необычную историю появления призрака на яхте поведал знаменитый яхтсмен Джошуа Слокам, совершивший в конце XIX века первое в мире одиночное кругосветное плавание. Однажды Слокам почувствовал себя плохо и, будучи не в состоянии управлять яхтой, спустил парус, лег в дрейф и отправился спать. Спустя некоторое время ему стало лучше, и он выглянул из своей каюты. К своему удивлению, Слокам увидел поднятый парус, а у руля грозного вида бородатого мужчину. Первой мыслью яхтсмена было, что его яхту захватили пираты. Но бородач, обернувшись и кивнув Слокаму, сказал: «Сеньор! Я не собираюсь причинить вам зло. Я вольный моряк из команды Колумба и ни в чем не грешен, кроме контрабанды. Я рулевой с «Пинты» и просто пришел, чтобы вам помочь. Ложитесь, сеньор капитан, а я буду править вашим судном всю ночь. Вон там впереди идет «Пинта», и мы непременно должны ее нагнать. Надо только идти полным ходом, самым полным ходом!» Послушавшись колумбовского матроса, Слокам отправился спать, а когда проснулся утром, моряка уже не было.

Отношение к рассказу Слокама было скептическим. Большинство считало, что больной яхтсмен просто галлюцинировал. Но сам Слокам до конца своей жизни был уверен, что видел настоящего матроса с «Пинты».

В России всегда было особое отношение к нечистой силе. Именно поэтому при спуске корабля на воду непременно служили торжественный молебен, а сам корабль и его флаг освящали и кропляли святой водой. Именно поэтому на российских кораблях всегда присутствовала пусть крохотная судовая, но церковь, а в каютах и кубриках на переборки вешали иконы, и прежде всего — любимого нашими моряками Николая Мирликийского. Знаменитый русский флотоводец адмирал Федор Федорович Ушаков, всегда придававший огромное значение отсутствию на кораблях нечистой силы, перед каждым боевым выходом неизменно лично с кадилом в руках объезжал свою эскадру и, обходя все палубы каждого из своих кораблей, читал молитвы, изгоняя нечисть. Может, именно поэтому великому адмиралу всегда сопутствовали неизменный успех и слава победителя?

В своих «Записках моряка-художника» известный российский художник-маринист А. П. Боголюбов так описывает негласные традиции российского флота середины XIX века:

«Адмирал Епанчин, миную остров Дагерот, всегда выливал добрую чарку водки в море, говоря: «На тебе, Борей, заткни глотку!» Делал он это, конечно, из предрасудка, как старый моряк, как говорится, из уважения к Борею, что заимствовал из старых преданий Грейговских и Сенявинских, при которых, черт знает для чего, даже салютовали трехгорбатой скале».

Действительно, на российском дореволюционном флоте с призраками и привидениями почти никогда не сталкивались. Вполне возможно, что этому способствовала традиция именовать корабли именами святых: «Георгий Победоносец», «Андрей Первозванный», «Три Святителя» и «Двенадцать Апостолов»... Впрочем, однажды эта хорошая традиция была нарушена, и последствия этого нарушения были самые трагические...

На разных флотах и в разных странах изгоняли нечисть порой весьма необычными, чисто моряцкими способами. Наши поморы, к примеру, желая избавиться от неприятного соседства с привидениями, спускали на воду на щепках корабельных тараканов. Считалось, что нечисть весьма любит это лакомство и обязательно следует за ним, оставив, таким образом, в покое судно. Моряки Средиземноморья, оберегая свои суда от призраков, вырезали на грот-мачте шестиконечную звезду Давида и втыкали в ее середину нож. От таких судов привидения якобы шарахались в сторону как сумасшедшие. Также считались весьма надежным средством от нечисти лошадиные подковы, но если на суше их вешали на входных дверях, то на кораблях опять же прибывали к мачтам. Повсеместно нельзя было злить морских духов и плевать за борт в море. Привидения почему-то любили гоняться за прилично выглядевшими моряками, а потому мореходы всего мира исстари считали дурным тоном не только стричь волосы и бороды, выйдя в плавание, но и чистить зубы. Очень внимательно следили привидения и за тем, как едят моряки, и горе было тому, кто по рассеянности брал еду и питье левой рукой. Еще более изощренно вел себя нечистая сила на британском флоте, а потому там даже чокались и по сей день чокаются вином только против хода часовой стрелки. Но и на этом богопротивные силы не успокаивались. По понедельникам — в одних странах и по пятницам — в других они стерегли выходящие из порта корабли, а потому и по сей день избегают моряки выходить в плавание в эти дни. Почему-то очень не любила всякая нечисть краденых досок, поэтому при закладке очередного корабля для его корпуса обязательно использовали несколько ворованных досок или бревен. Под шпор (основание) мачт всегда также клали золотой.

Кстати, к действиям такого же рода относится и столь хорошо знакомый всем нам обычай при спуске корабля на воду разбивать бутылку шампанского о его форштевень. Это не что иное, как самое обыкновенное задабривание морских духов хорошим подарком в надежде на их будущую благосклонность к судьбе корабля. При этом

ритуале ранее произносилась всегда и неизменная фраза, имеющая также строго охранительное значение: «Господи! Упаси этот корабль от бурь и непогоды, от нужды и опасности и защити его от всех зол в мире и тех также, Господи, что исходят от людей».

По-своему боролись с нечистой силой (а иногда и использовали ее) пираты. Знаменитейший пират Тич Черная Борода, принимая к себе на судно нового члена экипажа, обязательно окуривал его в трюме серой, выясняя, не является ли тот засланным в его команду призраком или упырем.

Порой пираты привлекали потусторонние силы к себе на помощь, правда, в основном все же старались делать это на берегу, чтобы лишний раз не накликасть беду на свое судно. Так, в XV—XVIII столетиях среди них была весьма популярная процедура «лунных заточек». Для проведения этой немаловажной, по пиратским понятиям, процедуры в лунную ночь вся команда во главе с капитаном перебиралась на берег и подставляла лунному свету свое холодное оружие. Затем все дружно пили пейотль — наркотический напиток из плодов кактуса. По пиратскому поверью, лунный свет с помощью нечистой силы затачивал и закаливал оружие каким-то особым способом и тем самым обеспечивал несомненный успех в предстоящем бою. Затем члены команды, войдя в транс, наносили друг другу неглубокие раны и, не стирая кровь с лезвий, терпеливо ждали восхода солнца. Когда на окровавленные клинки падал первый солнечный луч, оружие считалось готовым к бою. После этого все усиленно молились, замаливая свой грех сотрудничества с нечистой силой, а потом, считая себя прощенными, выходили в море с твердой верой в успех своего пиратского предприятия.

На всех морях и океанах моряки носили специальные амулеты, оберегающие лично их от привидений. Так, особо почитался для этих целей амулет в виде человеческого черепа со знаком Зодиака его владельца и острием клинка в нижней части как символ смерти всем призракам. Не худшим считался и амулет в виде фигурки пляшущего дьявола, вырезанной из черного дерева. Счита-



лось, что, увидев такой амулет, призрак тотчас примет его обладателя за своего и никогда не тронет. Однако длительное ношение этого амулета грозило его владельцу потерей души, а потому носили его лишь самые отчаянные, и то не постоянно, а лишь во время явной опасности.

Однако, несмотря на все эти предосторожности и, казалось бы, огромную предусмотрительность в деле защиты от привидений и призраков, избавиться от нечисти было не так-то просто, и история мореплавания изобилует самыми жуткими историями о последствиях пребывания призраков на борту кораблей и судов.

Наибольшую известность получили события на германской подводной лодке UB-65 во время Первой мировой войны. Все началось с того, что во время строительства и испытаний субмарины погибли по разным причинам четыре (по другим источникам — пять) человека и по нелепой случайности чуть не задохнулся от газа весь экипаж. При первом же испытательном погружении UB-65 не могла всплыть в течение двадцати часов, и ее экипаж опять едва не погиб. Но главные страсти были еще впереди! Осенью 1917 года во время погрузки торпед одна из них внезапно взорвалась. Взрывом убило вахтенного офицера и четверых матросов. Именно с этого момента на лодке и стали происходить сверхъестественные события. Уже через несколько дней после случившегося сразу два матроса внезапно увидели на палубе призрак погибшего офицера, который стоял в носовой части субмарины, скрестив на груди руки. Один из этих матросов на другой день дезертировал, несмотря на военное время и угрозу военного полевика суда, — страх перед призраком оказался сильнее. Экипаж жил отныне в страхе и был полностью деморализован. Вскоре после этого на берегу погиб командир субмарины. Вместо него командиром был назначен капитан-лейтенант Густав Шелле. Затем был боевой поход, оказавшийся, несмотря на весь опыт командира, неудачным. Зато субмарина едва не погибла сама. А затем светопредставления на UB-65 продолжились с новой силой. Во время следующего выхода в море на верхней палубе был вновь обнаружен призрак погибшего офицера. Теперь

команда пребывала в постоянном ужасе. Едва лодка вернулась на базу, как погиб, бросившись под колеса автомобиля, еще один офицер ее экипажа. Командование германскими ВМС вынуждено было обратить внимание на невезучую лодку. Прислали специалистов-инженеров и врачей. Первые обследовали лодку, вторые — экипаж. И те и другие ничего из ряда вон выходящего не обнаружили. В своем заключении они заявили, что скорее всего странные массовые галлюцинации вызваны вредными испарениями от работающих механизмов. Командующий подводным флотом Германии адмирал Шредер во всеуслышание объявил все слухи о невероятных событиях на UB-65 суеверной чушью и даже лично провел ночь на подводной лодке. «Вот видите! — заявил он на утро. — Ваше привидение несколько не помешало мне прекрасно выспаться! А потому хватит заниматься дурью! Грузить боезапас — и в море!»

Тогда же был зачитан приказ о строжайшем наказании каждого, кто заявит, что видел на лодке привидение.

Новый выход в море — и матрос-торпедист, закричав, что видит призрак и тот зовет его к себе, внезапно бросился в воду и утонул. Вскоре так же бросился за борт и погиб еще один матрос. Затем умер еще один член экипажа, ударившись головой о переборку между отсеками. Естественно, что в такой обстановке ни о каком продолжении боевых действий не могло быть и речи. UB-65 вернулась на базу. Но едва она ошвартовалась в Вильгельмсхафене, как впал в истерику помощник командира лейтенант Эрих Эберхард, кричавший, что только что встретился с привидением и настала его очередь умереть. Лейтенанта заперли в каюте, после чего он вроде бы успокоился. Но утром Эберхард, улучив момент, схватил кортик и пронзил себе сердце.

Теперь ситуацией на субмарине занялся уже сам император Вильгельм Второй. Прежде всего был полностью сменен старый экипаж, а затем из Берлина на борт UB-65 был приглашен пастор — специалист по нечистой силе. В течение нескольких дней он непрестанными молитвами по всем правилам экзорцизма изгонял с субмарины дьявола. Наверное, это был единственный случай в мировой

истории, когда экзорцизм совершался на боевом подводном корабле. Но что было делать германским адмиралам, если призраки столь яростно мешали им воевать! Кажется, что после экзорцизма все будет по-иному. Но, увы, едва UB-65 вышла в свой очередной поход, как навсегда исчезла со всей своей командой. Уже после войны немецкие специалисты, взвесив все «за» и «против», сделали сенсационное предположение, что скорее всего UB-65 погибла от собственной торпеды, которая внезапно взорвалась прямо в торпедном аппарате.

Впрочем, есть и еще одна версия гибели UB-65, но уже с американской стороны. Выглядит она следующим образом:

«Утром 10 июля 1918 года экипаж американской субмарины, патрулировавшей у южных берегов Шотландии, неожиданно обнаружил какую-то неизвестную подводную лодку. Она, лежа на боку, покачивалась на поверхности. Осторожно приблизившись, увидели, что это та самая злощастная UB-65, о злключениях которой уже знали даже союзники. Сначала американцы подозревали какую-то ловушку и длительное время вели тщательное наблюдение. Но немецкая подводная лодка не подавала никаких признаков жизни, и американский командир решил взорвать ее. Когда американцы еще только готовились к торпедной атаке, их корабль был отброшен сильным взрывом. Там, где только что покачивалась безжизненная UB-65, вздымался водяной столб. Позднее американский командир заявил, что незадолго до взрыва он якобы видел вблизи носовой части UB-65 офицера немецких ВМС, стоявшего неподвижно со скрещенными на груди руками...»

Однако по-настоящему тайна гибели UB-65 не раскрыта и сегодня, как неизвестно и то, почему темные силы избрали самую обыкновенную, ничем не примечательную серийную подводную лодку...

У немецких подводников, видимо, были какие-то свои, особенные отношения с потусторонними силами. Во всяком случае, уже в годы Второй мировой войны они были привлечены для поиска англо-американских конвоев во время знаменитой «битвы за Атлантику». Для этого

в штабе адмирала Деница использовалась карта Атлантического океана, маленький металлический кораблик и магический маятник, подвешенный над картой. Специально прибывший для производства «действия» представитель оккультных наук, совершая определенные манипуляции и призывая на помощь различных духов, вызывал колебания маятника, которые и указывали местоположение кораблей конвоя, их курс и скорость. Увы, история умалчивает об эффективности данной методы планирования боевых операций.

К сожалению, призраки не обошли стороной и советский военно-морской флот, хотя по известным причинам информация на эту тему особенно никогда не распространялась. Однако имеются серьезные свидетельства того, что на ряде отечественных атомных субмарин, терпевших в свое время аварии с человеческими жертвами, впоследствии неоднократно видели призраки и слышали по ночам стоны погибших. Так было, в частности, на ходившей в свое время на Северный полюс подводной лодке К-3 (больше известной как атомная подводная лодка «Ленинский комсомол»). В 1968 году во время сильного пожара в ее отсеках сгорели заживо более тридцати человек. То же самое произошло и с печально знаменитой ракетной атомной подводной лодкой К-19, прозванной нашими моряками «Хиросимой» за две страшные аварии с многочисленными жертвами и повреждениями ядерного реактора.

В начале 1980-х годов весь Военно-Морской Флот СССР внезапно заговорил и о призраке на противолодочном крейсере Черноморского флота «Москва».

Последний известный случай появления нечистой силы уже на российском флоте произошел опять же на сторожевом корабле Черноморского флота «Пытливый»: в 1997 году в одной из офицерских кают поселился корабельный дух, весьма докучавший жившим там офицерам. Однако те быстро нашли противодействие возмутителю каютного спокойствия, выставляя ему на ночь рюмочку хорошей водки, что сразу же и успокоило черноморского Клабаутермана.

В настоящее время в России вернулись к обряду освящения спускаемых на воду кораблей и судов. И как знать, может, именно этот очистительный обряд и защитит отныне наших моряков на океанских просторах от всевозможных злых сил, может, именно теперь рассказы о призраках на корабельных палубах навсегда отойдут в область преданий и легенд.

\* \* \*

Корабли, как и люди, бывают счастливыми и несчастливыми. Противолодочный крейсер «Москва» относился к последним. Несчастья преследовали его с рождения.

Но самый трагический случай произошел в 1972 году, когда на корабле возник сильный пожар с человеческими жертвами. Затем корабль долго ремонтировали, а потом... члены экипажа начали замечать, что в одном из его коридоров — самом глухом и длинном, расположенном под вертолетным ангаром, — творится что-то неладное: раздаются чьи-то шаги и страшные, душераздирающие стоны. Некоторые даже утверждали, что видели в глубине «мертвого коридора» (так окрестили его моряки) какую-то белую фигуру. Матросы и офицеры старались обходить его стороной. С годами рассказы о «белой фигуре» обрастали все новыми и новыми жуткими подробностями.

Надо сказать, что слухи о существовании призраков на кораблях Черноморского флота, базирующихся в Севастополе, бытовали среди матросов с давних времен.

История с призраком крейсера «Москва» стала всеобщим достоянием в 1993 году, после опубликования статьи в газете Черноморского флота «Флаг Родины». Дело дошло до того, что командование флотом было вынуждено прислать на корабль группу медицинских работников. Добросовестные врачи обследовали весь корабль, а потом якобы доложили, что призрак действительно существует. На этом все разбирательства и закончились. Появляется призрак крейсера «Москва» не где попало, а в строго определенном месте — в кормовом тупиковом 80-метровом коридоре, который именно из-за его редкого посещения

и имел прозвище «мертвый». Бывали здесь разве что дозорные, обязанные каждые четыре часа обходить весь корабль и следить за водонепроницаемостью и взрывопожаробезопасностью. Именно дозорные чаще всего и видели таинственный призрак в белой робе, а потому «мертвый коридор» они проскакивали бегом, стараясь как можно меньше задерживаться в этом страшном месте.

Кто-то из старожиллов корабля говорил, что в призраке он узнал матроса, погибшего во время пожара на «Москве» в 1972 году, кто-то уверял, что это матрос с погибшего большого противолодочного корабля «Отважный», а кто-то и вовсе утверждал, что это член экипажа погибшего в 1954 году линкора «Новороссийск».

Особого вреда призрак, впрочем, никому не причинял. Он только печально смотрел на людей, а иногда жалостно стонал. Один из мичманов, якобы видевший призрак, впоследствии рассказывал, что с его появлением все окружающие механизмы изменяли свои очертания и выглядели так, как на кораблях сорока-пятидесятилетней давности.

И вот однажды один ироничный журналист, прибывший на крейсер с заданием написать об этом статью, отважился вступить в «мертвый коридор». Сопровождавший журналиста матрос, отдраив кремальеру двери, впустил его в коридор, но идти следом наотрез отказался.

Через несколько минут в дверь отчаянно застучали. Когда матрос открыл ее, на него буквально упал журналист с перекошенным от страха лицом. «Он там! Он там!» — кричал он иступленно.

Спустя несколько дней флотская газета опубликовала очерк о призраке на крейсере «Москва». Отныне прибывающее на корабль начальство уже с полной серьезностью интересовалось: «Что нового с призраком?..»

С тех пор об этом как о главной достопримечательности стали рассказывать приезжим шефам и артистам. В «мертвый коридор» гостей водили как на экскурсию, но только днем.

«Вот здесь, — говорил «экскурсовод» (эту сомнительную честь почему-то в большинстве случаев возлагали на

моего однокашника Олега, служившего на крейсере заместителем командира корабля по воспитательной работе), — за этим поворотом — его любимое место. Здесь он обычно и стонет!» «Ах-ах! — восклицали эстрадные дивы, с опаской поглядывая в теряющуюся перспективу коридора. — Как это, должно быть, романтично! Как интересно!»

Впрочем, совершить культпоход в «мертвый коридор» ночью желающих никогда не находилось...

«Вот так и живу в обнимку с призраком, будь он неладен!» — грустно закончил свой рассказ мой однокашник Олег при очередной нашей встрече.

А спустя несколько дней он пригласил меня к себе на корабль. В программе встречи было совместное пребывание в местной самодельной сауне и дружеское застолье. Где-то после полуночи, когда мы уже перебрали в памяти истории службы и жизни всех, кого знали, я, находясь в прекрасном расположении духа, поинтересовался:

— А слабо нам глянуть на твоего «белого матроса»?

— Плевое дело, — махнул рукой Олег. — Он мне как родной. Можем и пообщаться!

И мы пошли. Надо оговориться, что «Москва» к этому времени была выведена из боевого состава и готовилась к скорой смерти под жалом автогена. По этой причине ее команда была сильно сокращена и на корабле чувствовалось запустение. Мы шли по полутемным трапам и коридорам, мимо распахнутых настежь выгородок и пустых кубриков. С подволока на нас капал ржавый конденсат. Звук наших шагов далеко разносился по пустынному корабельному чреву. Но вот мы, наконец, у задренной двери «мертвого коридора».

Олег привычно отдраивает ее... И мы оба мгновенно холодеем: из черной глубины коридора явственно доносится протяжный стон. Если до этого в голове и был какой-то хмель, то в одно мгновение его не стало. Мы переглянулись. Я почувствовал, как меня начал бить противный озноб. То же, очевидно, испытывал и мой однокашник.

— Ну, что будем делать? — спросил я шепотом.

— Не знаю! — ответил он еще тише.

— Вдвоем не так уж и страшно! — прошептал я.

— Ага! — кивнул он.

— Пойдем вперед? — предложил я в тайной надежде, что он откажется и мы быстренько уберемся восвояси, а я при всем еще и сохранию лицо.

Но и Олег тоже был не лыком шит.

— Если хочешь, пойдем, — мрачно шепнул он и тяжело вздохнул.

Идти вперед, так же как и мне, ему не хотелось, но и показывать свою робость он тоже не мог. Теперь отступить было уже поздно.

— Тогда ты иди первым, — сказал я. — Ведь это твой корабль!

— Ничего подобного, — ответил он. — Идти первым должен ты, потому что лезть сюда ночью была твоя идея. Ты хотел увидеть призрака, так иди и смотри!

— Ладно, — сказал я примирительно, понимая, что идти первым — это самоубийство. — Пошли вместе разом!

— Согласен!

Мы одновременно втиснулись в проклятый коридор и, поглядывая друг на друга, медленно двинулись вперед. А стоны все продолжались, более того — по мере нашего продвижения они становились все громче и громче. Мы же шли все медленнее и медленнее, оттягивая неизбежную встречу. А затем я почувствовал, как на моей голове поднялись волосы. В просторном проеме коридора я явственно увидел белую фигуру. Она качалась и стонала! Шаг... Еще шаг... Еще... Дальше идти не было уже никаких сил. В этот момент призрак, почувствовав, видимо, наше присутствие, прекратил стонать и стал поворачиваться к нам, вытягивая вперед трясущиеся руки. И тут, когда я уже считал, что жизнь моя подошла к своему завершению, однокашник, внезапно оттолкнув меня в сторону, бросился бегом к качающемуся видению.

«Наверное, крыша поехала, — пронеслось у меня в голове. — Всё, конец Олегу!» В это мгновение однокашник уже подскочил к призраку и, бесцеремонно схватив его за грудки, разразился отборнейшим матом. В ответ видение



замычало что-то нечленораздельное. А затем я услышал слова, которые вернули меня в мир реальности.

— Ну что, Георгицу, опять нажрался как последняя свинья! — закричал Олег, трясая теряющего равновесие призрака.

Тот, наконец, сфокусировал свой взгляд и, узнав замполита, расплылся в пьяной улыбке:

— Ну, выпил малость! Только выведите меня отсюда. Заблудился!

Покидали мы «мертвый коридор» с чувством исполненного долга, таща за собой полубесчувственное тело мичмана-кока.

Как выяснил на следующий день Олег, кок, изрядно перепив, залез каким-то образом в тупиковый коридор и, не находя выхода, стонал там уже несколько часов. Белая же его одежда оказалась обычной робой, которую корабельные коки надевают для работы на камбузе.

Когда на следующий год я снова приехал в Севастополь, Олег рассказал мне печальное завершение нашей ночной истории. Через несколько месяцев после происшествия в «мертвом коридоре» мичман-кок внезапно скончался. Может быть, от сердечного приступа, как говорили врачи, может, от чего-нибудь еще; ведь кто знает, что могло произойти с ним в течение тех нескольких часов, что он провел в зловещем коридоре.

А вскоре не менее печально завершилась и биография самого невезучего крейсера «Москва». Проданный на лом какой-то левой фирме в Индию, он был при буксировании посажен на мель. Затем из-за него была целая перестрелка индийских сторожевых катеров с местными пиратами. Ну а завершилась вся эта история тем, что разграбленный корабль был брошен всеми на той же отмели и разбит штормовыми ветрами. Кто теперь скажет, что стало с призраком? Может, он уже давно перебрался на другой корабль и теперь всю пугает его экипаж, а может, он все еще верен своему старому несчастливому крейсеру и все так же по ночам стонет в полузатопленном «мертвом коридоре», и рев океанских волн заглушает его стон...

## Остров-призрак

Там, где к юго-востоку от берегов Канады теплые воды Гольфстрима смешиваются с ледяным потоком Лабрадорского течения, затаился остров смерти Сейбл, настоящее проклятие многих поколений моряков всего мира.

Если взглянуть на карту, то Сейбл никак не впечатляет. Он тянется неширокой песчаной косой всего какие-то 24 мили с востока на запад. До ближайшего материкового порта Галифакс (Канада) от острова 110 морских миль. Но именно невзрачный Сейбл считается моряками одним из самых гиблых мест на свете, за что и получил вполне заслуженное прозвище «Гроб Атлантики».

Какие же жуткие тайны скрывает от нас Сейбл? Почему его имя проклинаят во всех портовых кабаках от Ливерпуля до Кейптауна?

Тайна Сейбла давно интересовала и ученый мир. Еще в самом начале XX века было научно установлено, что западная часть острова постоянно подвергается воздействию сильного течения. Поэтому год за годом остров размывается. Однако в восточной оконечности Сейбла происходит совершенно обратный процесс: там волны не размывают, а намыывают берег. С каждым годом появляются все новые и новые песчаные наносы. Никто не может вразумительно объяснить, как это получается, ибо по логике вещей и сообразно всем законам физики этого просто не может быть! Но это тем не менее происходит, и берег очень быстро растет! Однако самое любопытное во всем происходящем заключается в том, что на протяжении многих веков общая протяженность острова несколько не изменяется. Скорость размывания западной части берега абсолютно совпадает со скоростью намывания берега восточного! Этот факт вообще никак научно не объясним. Можно, конечно, сослаться на невероятную случайность, однако скорее всего это некая непонятная нам закономерность.

В результате всего происходящего Сейбл, подобно некому гигантскому монстру, медленно, но постоянно движется в восточном направлении. Местонахождение и

размеры острова, нанесенные на карту, очень быстро устаревают. Если на французских, английских, итальянских картах XVI века длина острова варьируется от 150 до 200 миль (278—370 километров), то по последним данным Сейбл представляет собой длинную отмель длиной 24 мили и шириной менее 1 мили (44 на 1,5 километра), вытянутую с востока на запад и движущуюся по направлению на восток. Расчеты показывают, что только за последние двести лет он прополз по океанским просторам более десяти миль! Средняя скорость Сейбла составляет около 200 метров в год, а иногда и до 230 метров! Такой скорости передвижения островов нигде более в мире не существует. Так как остров движется в сторону большей глубины, то уже в XIX веке предполагали, что вскоре Сейбл, который за три века до этого уменьшился почти десятикратно, вообще исчезнет под водой, однако по непонятным причинам этого так и не произошло. Более того, за последний век он даже увеличился в своих размерах на две мили! При этом высота Сейбла на протяжении веков остается абсолютно неизменной. Сейбл имеет почти плоскую поверхность, его наибольшая высота всего 34 метра. Лишь чуть-чуть выступая над уровнем моря, он почти незаметен для проходящих мимо судов, так как его чрезвычайно трудно разглядеть с моря, особенно во время обычных для этого района осенних и зимних штормов с 15-метровыми волнами. При этом остров не полностью песчаный, среди песка таятся и острые каменные клыки, лишь слегка прикрытые песчаными наносами. Увидеть их невозможно. Поразительно, но только здешние рифы (в отличие от всех других во всем мире) имеют невероятное свойство принимать цвет морской воды и вследствие этого становиться абсолютно невидимыми для человеческого глаза. Кто-то скажет, что подобная мимикрия совершенно несвойственна неживой природе, и будет прав, но только не в отношении Сейбла! Однако и это не последняя из бесчисленных тайн «Гроба Атлантики».

Дело в том, что в своем основании любой остров — это лишь вершина подводной горы. Сама гора располагается

на одной из гигантских тектонических плит, которые, как части мозаики, и составляют поверхность нашей планеты. Но при этом остров Сейбл должен был бы «дрейфовать» в океане с такой же скоростью, с какой движется вся тектоническая плита, на которой покоится остров. Но скорость движения тектонических плит давно просчитана, и составляет она всего несколько миллиметров в год.

Кроме всего вышеперечисленного, в районе Сейбла практически никогда не бывает хорошей погоды. Все время там штормит, хлещет дождь, ревет ветер. Лишь один месяц в году — в июле — небо над «Гробом Атлантики» несколько проясняется, и тогда на остров можно высадиться со шлюпки или катера. Причем сделать это можно только на северной стороне острова, с других сторон Сейбл недоступен для высадки.

Теперь мы можем понять мореплавателей, давших Сейблу весьма нелицеприятное прозвище. Быстрое перемещение, наличие коварных песчаных отмелей, почти невидимых с ходового мостика, да еще постоянная, на удивление ненастная погода — все это словно специально создано для кораблекрушений. Сейчас, в век электроники и астронавигации, Сейбл в большинстве случаев остается на голодном пайке, но все равно время от времени он напоминает о себе зазевавшимся.

У зыбучих песков Сейбла есть и еще одно коварное свойство: они затягивают любой севший на мель или выбросившийся на берег корабль за какие-нибудь два-три месяца. Кто сейчас может подсчитать, сколько тысяч кораблей нашли свою смерть в песчаных объятиях Сейбла? Достоверно известно, что в песках бесследно исчезали корабли водоизмещением свыше 5000 тонн и длиной до 120 метров! Официально последней жертвой Сейбла стал в 1947 году американский океанский пароход «Манхассент», после чего и было принято решение об установке на острове двух маяков и одного радиомаяка. Только после этого остров стал более-менее безопасным для мореплавателей. Наверное, если археологи когда-нибудь возьмутся за раскопки «Гроба Атлантики», то их взору предстанет вся история мирового кораблестроения, начи-

ная с античных времен. Но это невозможно без согласия самого Сейбла. Лишь один раз он, словно дразня людей, разрешил им чуть-чуть прикоснуться к своим тайнам.

В 1938 году сенсация Сейбла облетела мир. В районе острова стали происходить весьма странные события. Вначале там бушевали необычайной силы шторма, затем начали образовываться мощные смерчи с водоворотами, которые за несколько недель сдули с острова весь его верхний песчаный слой. При этом в центре Сейбла образовалась огромная, чуть ли не в сотню метров глубиной яма. Едва ветер немного утих, как к острову направилась экспедиция — выяснить, какие новые сюрпризы можно теперь ожидать от «Гроба Атлантики». Прибыв на Сейбл, члены экспедиции были поражены, ибо на этот раз остров, словно дразня людей, решил чуть-чуть приоткрыть завесу своих бесчисленных тайн. В огромной яме и недалеко от нее ученые сразу же обнаружили останки восьми кораблей. Найти их не составило никакого труда, так как все они буквально лежали на поверхности. В большинстве своем это были небольшие китобойные и транспортные суда XIX века. Это было вполне логично, ведь из всех жертв Сейбла они являлись одними из последних, а потому и должны были находиться в верхних слоях песка. Однако и здесь ученых ждал сюрприз. Едва они начали обследовать остов китобойной шхуны «Святая Луиза», как неожиданно обнаружили под ним прекрасно сохранившуюся римскую триеру. И это на расстоянии какой-то сотни миль от Канады! Что и говорить, сенсационная находка в одно мгновение с ног на голову перевернула все ранее существовавшие теории не только о римском влиянии в древнем мире, но и вообще об уровне развития античного кораблестроения и состоянии морских связей того времени. Надо ли говорить, что древняя триера была обмерена и сфотографирована, помимо этого для более тщательной экспертизы в лабораторных условиях с нее были взяты отдельные детали и фрагменты корпуса. К сожалению, на этом все и закончилось. Вскоре вокруг Сейбла вновь началась длительная полоса штормов, а когда она закончилась, то ни от триеры, ни

от восьми других кораблей не осталось и следа. Все они были вновь погребены под песчаными дюнами. Исчезла, словно ее и не было, и огромная яма.

Что касается доставленных в Канаду фрагментов корпуса триеры, то они были самым детальным образом исследованы. Экспертиза доказала их полное соответствие периоду расцвета Римской империи, то есть приблизительно началу новой эры. Затем необычные экспонаты заняли место в морском музее Галифакса. На этом все, собственно, и закончилось. Сейчас ученый мир предпочитает вообще не комментировать таинственную сейблскую находку, так как никаких внятных объяснений присутствию римского флота у берегов Северной Америки никто дать не может.

Возможно, что наиболее известным откликом на тогдашнюю сенсацию Сейбла стал фантастический роман известного писателя Александра Беляева «Остров погибших кораблей». Географические координаты таинственного беляевского острова несколько смещены к югу, в район Саргассова моря. Однако в основе авторской идеи о загадочном месте, которое словно гигантский магнит притягивает к себе корабли, лежат именно сообщения о необычных находках на Сейбле.

Сорок лет назад, уже в 70-х годах XX века, Сейбл вновь слегка подразнил человечество. Внезапно из песка появилось американское торговое судно, бесследно пропавшее со всей командой и грузом еще в середине XVIII века. А затем все произошло по обычной схеме: сильнейший шторм — и новое погребение находки под толщей песка.

Отчаянно сопротивлялся Сейбл и всем попыткам организовать на нем постоянное пребывание людей. А такая необходимость назрела к середине XX века, когда интенсивность судоходства в Северной Атлантике значительно возросла, а вследствие этого возросли и требования к его безопасности.

Именно поэтому было решено установить на Сейбле постоянно действующую метеостанцию и радиомаяк. Для этого на остров было завезено соответствующее оборудование и возведены необходимые строения. Два десятка

специалистов должны были обслуживать установленную технику вахтенным методом. Однако и здесь возникли проблемы. Едва люди обосновались на Сейбле, как началась буквально эпидемия травм. На ровном месте под ногами метеорологов внезапно проваливался песок, и они едва успевали выскочить из засасывающих воронок. Очень часто люди ломали ноги о неожиданно выступившие из песка корабельные останки. Из-за этого желающих работать на Сейбле вскоре осталось очень мало, несмотря на весьма щедрые надбавки к жалованью. Среди канадских метеорологов в то время ходило множество самых невероятных и страшных историй, связанных с Сейблом. Кто-то видел во время работы некие зловещие знаки, кто-то встречался с призраками некогда погибших около Сейбла моряков. До поры до времени все, однако, обходилось более-менее благополучно. Были многочисленные травмы, были серьезные психические расстройства, но жертв не было. Сейбл словно давал людям время одуматься. Проживание на страшном острове-кладбище, на костях многих тысяч погибших мореходов оказалось сильнейшим испытанием для человеческой психики. В 50-х годах XX века с острова срочно пришлось эвакуировать одного из зрителей, которого каждую ночь преследовали призраки с погибшей шхуны «Сильвия Мошер», умолявшие его о помощи. Тогда Сейбл еще только пугал незваных пришельцев, затем, однако, перешел и к действиям. В одну из очередных смен сразу несколько человек внезапно бесследно сгнули в песчаных провалах. Проведенное расследование, разумеется, ничего не дало. После этого было принято решение людей с Сейбла убрать и ограничиться установкой автоматического радиомаяка. С этих пор с Сейблом словно установилось некое паритетное соглашение. Люди отныне навещались на остров лишь в июле, да и то только для того, чтобы сменить аккумуляторы на маяке и провести там необходимые работы. Зато Сейбл, в свою очередь, несколько утихомирил свой кровожадный нрав. Крушения судов около его берегов в последние десятилетия практически сошли на нет. Впрочем, возможно, что все

дело здесь лишь в развитии радиолокационной техники, уровня кораблевождения и возможности точнейшего определения своего места в океане с помощью навигационных спутников.

Разумеется, научный мир уже давно пытается разобраться в феномене Сейбла и открыть хотя бы некоторые из его бесчисленных тайн. Почти каждый год в июльский период затишья на Сейбл отправляются различные как государственные, так и частные научные экспедиции. Однако результаты всех исследований все еще остаются самыми ничтожными. При этом выяснилось, что на Сейбле совершенно невозможно производить раскопки. Едва начинали производиться земляные работы, как образовавшиеся ямы немедленно заполнялись водой. Специалисты гидрологи были в полнейшем недоумении, ведь в центре острова ей, казалось бы, совершенно неоткуда взяться! Откачивание воды из раскопов тоже ни к чему не привело. Несмотря на поистине титанические усилия уровень воды в раскопах даже не снижался. Помимо этого в совершенно бесполезную работу превратились многочисленные попытки укрепить стены вырытых ям. Песок осыпался вопреки всем законам физики, засыпая и крепления, и сами ямы. Сейбл, словно живое существо, сопротивлялся попыткам проникнуть в его нутро.

Таинственность и неприступность Сейбла породили немало научных и околонуучных гипотез относительно его феноменальных свойств. Здесь и гипотеза о неких «блуждающих» (а потому еще не изученных) глубинных течениях, которые периодически выходят на поверхность в районе Сейбла, и особое географическое расположение острова на стыке постоянных погодных фронтов, и возможность наличия вблизи острова неких вулканических и аномальных тектонических процессов. Помимо этого Сейбл стали считать вообще аномальной зоной, наряду с печально знаменитым Бермудским треугольником. Однако с некоторых пор существует и вообще почти невероятная гипотеза, что Сейбл — это не что иное, как некий живой инопланетный организм. Именно поэтому он



функционирует по своим, не понятным нам законам. Сторонники этой гипотезы считают, что в основе жизнедеятельности Сейбла лежит кремний (из которого состоит песок) и углерод. Есть и несколько иное мнение, что Сейбл — это живой организм, но вовсе не инопланетный, а свой, земной. Просто он является реликтом некой наидревнейшей формы жизни, существовавшей на нашей планете с момента ее образования и сохранившейся до наших дней.

Уфологи американец Д. Пейбл и канадец У. Лайнес пошли в своих рассуждениях еще дальше. Они считают, что Сейбл не что иное, как заброшенный из глубин космоса на нашу Землю некой высокоразвитой внеземной цивилизацией биоробот. Расположившись в удобном для него месте, этот биоробот занимается сбором необходимой информации об уровне цивилизации на Земле. Для этого Сейблу и требуется время от времени ловить проходящие мимо него суда. Ненастная же погода в районе острова — это просто его защита от назойливого любопытства людей. Однако каждый год в июле Сейбл отправляет всю накопленную за год информацию в «Центр» и получает новые инструкции. Именно поэтому в июльский период над Сейблом почти всегда ясная погода.

Разумеется, что у всех невероятных гипотез есть общее слабое место — отсутствие каких-либо конкретных доказательств. Однако так уж устроен человек, что при встрече со всем таинственным и неизвестным он всегда стремится докопаться до сути феномена, подключая для этого не только логику, но и воображение.

Однако и сегодня, приближаясь к таинственному острову, штурманы в обязательном порядке настраивают свои навигационные приемники на частоту сейблского радиомаяка, пеленгуют его сигналы и, затаив дыхание, вслушиваются в голос автоответчика: «Внимание судоводителей! Зона повышенной опасности! Вы проходите мимо острова Сейбл, прозванного «Гробом Атлантики!» Внимание судоводителей! Зона повышенной опасности!»

Сегодня Сейбл затаился. Быть может, он просто чего-то выжидает, чтобы еще раз доказать человечеству спра-

ведливость данного ему прозвища. Сейблу торопиться некуда, в его распоряжении вечность. А потому, сколько бы судов ни проходило мимо Сейбла, моряки всегда стремятся держаться от него как можно дальше. Кто знает, что еще может уготовить им непредсказуемый и зловещий «Гроб Атлантики».

## Глава вторая

### Имена... корабли... судьбы

Моряки всегда верили в то, что корабли являются живыми существами, имеющими свою душу и свою судьбу. Это подтверждает вся многовековая морская история. Сколько невероятных совпадений, хитросплетений морских судеб, таинственных параллелей было за это время! Когда-то знаменитый писатель-маринист Джозеф Конрад сказал: «Корабли все хороши, но они не совсем таковы, какими их хотят видеть люди. У них свой собственный характер, они поддерживают в нас чувство самоуважения благодаря тому, что их достоинства требуют от нас большого искусства, а их пороки — выносливости и отваги».

Какую судьбу уготовляют кораблям их названия? Может ли переселиться в корабль душа человека? Какая таинственная незримая нить связывает гибнущие атомные подводные лодки?

Как и у людей, имена кораблей значат очень много в их судьбе. Никто никогда специально этот вопрос не исследовал, а зря. Скольких катастроф, трагедий и смертей можно было бы избежать, умей мы разбираться в этом весьма и весьма непростом вопросе.

Существует старый флотский анекдот, относящийся еще к дореволюционным временам. Со стапелей только что спустили новый броненосец, и начальство решило выяснить генеалогию корабля. Когда принесли формуляр его парусного предшественника, то оказалось, что он аб-

солютно ничем себя не проявил. На протяжении всех лет в его формуляре присутствовала лишь одна неизменная запись: «Течет». Впрочем, иногда она заменялась и другой записью: «Сильно течет». Самое удивительное, что и новейший броненосец, едва был спущен на воду, точно так же сразу потек...

Эту историю старые моряки рассказывали как напоминание о том, что к именам новостроящихся кораблей надо подходить со всей серьезностью, ибо аура их тезок-предшественников настолько сильна, что способна влиять и на их судьбу. Как показывает история всех без исключения мировых флотов, вопрос этот далеко не праздный и заслуживает самого пристального внимания как со стороны руководителей флота, так и со стороны всех моряков. Примеров трагических последствий забвения этой нехитрой закономерности не счесть...

Печальную известность в отечественном флоте получили корабли с названием «Москва». Первая «Москва», построенная при Петре Первом, так ничем себя и не проявив, была пущена императрицей Анной Иоанновной на дрова. Вторая — 66-пушечный линкор — во время шторма в Балтийском море была вынесена на камни у Лиепай и затонула. Судьба следующей 66-пушечной «Москвы» была тоже незавидной. Она, простояв большую часть своей недолгой жизни в гавани, тоже была в конце концов разобрана на дрова. Еще более печальной была судьба ее последовательницы — 74-пушечной «Москвы», входившей в состав эскадры адмирала Сенявина на Средиземном море в 1806—1807 годах. По приказу морского министра она была отдана в руки недавних врагов — французов, а затем весьма успешно воевала против русско-английской коалиции.

Шло время, и на смену парусу пришел пар, но судьбы новых преемников несчастливого имени так и не стали более удачными. В конце 80-х годов XIX века в Красном море терпит страшное крушение пароход российского Добровольческого флота «Москва». В 1941 году на третий день войны на Черном море у румынского порта Констанца был по ошибке атакован своей же подводной лод-

кой и потоплен новейший лидер эскадренных миноносцев «Москва». Все оставшиеся в живых члены экипажа попали в плен. Уже в послевоенные годы был спроектирован и заложен супертяжелый крейсер с этим названием. Увы, в самый разгар строительства взгляды руководства страны на ведение войны на море внезапно поменялись, и корабль умер, так и не родившись. Долгие годы в состав Черноморского флота входил противолодочный крейсер «Москва». Но судьба и этой «Москвы» была далеко не счастливой. Крейсер словно магнит притягивал к себе неприятности. Чего на нем только не случилось: трагические падения вертолетов и страшные пожары с человеческими жертвами, невероятная эпидемия самоубийств и даже печально известный призрак «белого матроса»... Сейчас имя «Москва» передано ракетному крейсеру Черноморского флота, ранее носившему имя «Слава». Корабль вот уже много лет находится в ремонте. На его завершение, несмотря на все усилия, нет денег. Как сложится судьба этой последней «Москвы», сказать пока трудно...

Не менее трагически складывались и судьбы всех кораблей, носивших на своем борту имя «Адмирал Нахимов». Наблюдая эту зловещую закономерность, порой кажется, что затопивший свою эскаду, а затем и сам павший в бою на севастопольских бастионах адмирал будто призывает на морское дно корабли со своим именем.

Не менее несчастливой оказалась судьба всех без исключения кораблей, носивших название «Николай» и «Паллада». Почему? Этого пока не знает никто, но факты говорят сами за себя.

В 1836 году на Охтенской верфи спустили на воду 52-пушечный фрегат, названный в честь древнегреческой богини Афины Паллады. В преддверии Крымской войны из-за осложнившихся отношений с Англией было решено усилить наши военно-морские силы на Дальнем Востоке. Среди судов, отправленных в тихоокеанские воды, была и «Паллада». Уже находясь в море, командир «Паллады» узнал о начале Крымской войны и о том, что в наши дальневосточные воды направилась мощная англо-фран-

цузская эскадра. Достигнув берегов Дальнего Востока, «Паллада» укрылась в бухте Постовая. Однако генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев, опасаясь нападения неприятельской эскадры, приказал перевести все российские суда в устье Амура. Однако «Палладу» увести в Амур не удалось из-за ее большой осадки, и фрегат снова вернулся в бухту Постовую. В январе 1856 года в связи с подходом неприятельской эскадры фрегат был затоплен в той же бухте, а команда и орудия отправлены на усиление береговой обороны. Так, не сделав ни одного выстрела по врагу, погибла первая «Паллада».

В мае 1897 года на петербургской верфи приступили к постройке «истребителя неприятельской торговли» — бронепалубного крейсера первого ранга «Паллада». Сразу же после постройки, как и ее предшественница, «Паллада»-2 была переведена на Дальний Восток. В ночь на 27 января 1904 года, во время нападения японского флота на порт-артурскую эскадру, «Паллада» получила торпеду в левый борт, и хотя тогда крейсер удалось спасти, но повреждения были серьезные. Семь человек при этом погибли и тридцать девять были ранены. Корабль ждал долгий ремонт в условиях осады.

10 августа 1904 года порт-артурская эскадра предприняла попытку с боем прорваться во Владивосток. Но попытка прорыва не удалась. После боя в Желтом море часть кораблей ушла в нейтральные порты, а остальные повернули обратно на Порт-Артур. «Паллада» в бою серьезных повреждений не получила, однако ее командир капитан 1-го ранга В. С. Сарнавский, отказавшись от прорыва во Владивосток, присоединился к возвращающимся кораблям. В Порт-Артуре «Паллада» оставалась до самого конца осады. 24 ноября в стоявший на внутреннем рейде крейсер попали сразу четыре японских крупнокалиберных снаряда. Команда была вынуждена оставить крейсер, и на следующий день он затонул. После войны японцы подняли затонувший крейсер, перестроили в минный заградитель и назвали его «Цугаро». 27 мая 1924 года «Палладу»-«Цугаро», превращенную к тому времени уже в мишень, потопили японские летчики.

Но в России после русско-японской войны «Палладу» не забыли. Едва началось послевоенное возрождение флота, как был построен новый броненосный крейсер, названный в честь погибшего в Порт-Артуре крейсера. Новая «Паллада» вошла в состав Балтийского флота. С началом Первой мировой войны она приняла самое активное участие в боевых операциях. 11 октября 1914 года вместе с крейсерами «Авророй» и «Баяном» «Паллада» несла дозор на выходе из Финского залива. О том, что произошло дальше, лучше всего свидетельствует выписка из вахтенного журнала крейсера «Аврора»: «...12 ч. 20 м. Увидели по пеленгу 302 градуса громадный взрыв на расстоянии около 20 миль, слева от взрыва были видны на небольшом расстоянии верхушки четырех труб и рангоута крейсера «Баян». Столб дыма белого цвета, верхняя часть похожа на облако пара». Позднее стало известно, что «Паллада» стала жертвой подстерегшей ее германской подводной лодки U-26. Взрыв торпеды вызвал детонацию боезапаса, и крейсер погиб в течение какой-то минуты. Из 584 членов экипажа «Паллады» не уцелел никто... Больше в российском военно-морском флоте кораблей с именем богини Афины Паллады на борту уже не было.

Не менее печальной была в отечественном флоте и участь всех кораблей и судов, носивших наименование «Николай». Равным им по количеству аварий и катастроф просто не было! Это более чем удивительно, ведь именно святой Николай Мирликийский является самым почитаемым святым и заступником российских моряков перед морской стихией. Почему же с таким завидным упорством гибнут корабли и суда с его именем на борту? Кто может объяснить эти неопровержимые факты? А факты таковы.

В 1806 году из порта Нижнекамчатск в Охотск вышел парусный транспорт «Николай». Не достигнув порта назначения, капитан «Николая» решил зайти в устье реки Уда, где и перезимовать. Но при заходе в реку судно налетело на камни, затем его волнами выбросило на берег. Команда транспорта после долгих мучений и лишений все-таки сумела кое-как добраться до обжитых мест.

В апреле 1814 года из Кронштадта в Пилау вышла транспортная яхта «Николай». Но и ей не повезло. На подходе к Пилау яхта попала в сильный шторм, и ее выбросило на песчаную косу Нерунг. Команда срубила мачты, сделала из них плоты и, бросив избиваемый волнами остов «Николая», добралась до берега.

Черный список несчастливых «Николаев» пополнил черноморский транспорт «Святой Николай». В сентябре 1819 года он отправился в рейс из Таганрога в Севастополь. Капитаном транспорта был грек Калимера. Весьма заслуженный и опытный капитан-самоучка, он, однако, не имел никакой теоретической подготовки. «Святой Николай» попал в сильный шторм, и его унесло... в Стамбул. Там он перезимовал, а весной направился в Одессу, но до нее не дошел, а оказался... у Евпатории. Там его настиг очередной шторм, стоящее на якоре судно начало бить об отмель, открылась течь. Калимера попытался выбросить судно на берег, но «Святой Николай» понесло в море. Большая часть людей все же сумела спастись, а остальные во главе с капитаном погибли на затонувшем от пробоин судне.

В том же году на Черном море погиб еще один транспорт, также именованный «Николаем». Этот «Николай» разгружался на рейде Керчи, когда налетел шквал. Продолжался он каких-то пять минут, но когда закончился, взору ошеломленных горожан предстало днище перевернувшегося судна.

В августе 1827 года Охотск покинула шхуна «Николай» под началом капитана Скрыпова. Выходя из порта, шхуна села на мель. Ее пытались облегчить и начали разгружать, но это не помогло, и шхуна затонула.

В августе 1842 года все тот же Охотск покинул торговый бриг, носящий имя «Николай». Увы, и ему не повезло! И этот «Николай» на выходе из порта сильным ветром прижало к песчаной косе, и он сел на мель. Через некоторое время оставленный командой разбитый бриг разобрали на дрова.

Следующим в длинном списке «неудачников» оказался эскадренный броненосец «Император Николай Пер-

вый». Броненосец являлся флагманом третьей Тихоокеанской эскадры и принял участие в трагическом для российского флота Цусимском сражении. Когда четыре последних наших броненосца были окружены японскими кораблями, находившийся на «Николае» контр-адмирал Небогатов принял решение сдаться в плен. Так бесславно завершилась карьера этого корабля в российском флоте. Японцы переименовали «Императора Николая Первого» в «Ики». Судьба «Ики» оказалась сродни судьбе «Паллады»-«Цугаро»: в 1915 году его также переделали в плавучую мишень и расстреляли на учениях.

А годом раньше в состав Черноморского флота зачислили почтово-пассажирский пароход «Святой Николай», переоборудованный в минный заградитель. В годы Первой мировой войны этот корабль ничем не отличился. Свой век он бесславно кончил в забытой богом Бизерте, куда был уведен белогвардейцами из Севастополя в 1920 году.

Последним в череде «Николаев» оказался строящийся на Николаевских верфях линейный корабль — дредноут «Император Николай Первый». Этому «Николаю» не повезло дважды. После февральской революции он был переименован в «Демократию», после чего и вовсе прекратили достройку. В России бушевала Гражданская война, и всем было не до дредноутов. В двадцатые годы последний из «Николаев» был разобран, так и не увидев моря. Больше кораблей с именем «Николай» в отечественном военно-морском флоте не было.

Но и это еще не все! Оказывается, порой только одно присутствие людей с именем Николай на кораблях приносит неудачу. По крайней мере, это касалось последнего российского императора Николая II. Из воспоминаний офицера подводного минного заградителя «Краб» Черноморского флота лейтенанта Н. Монастырева, корабль которого в 1915 году посетил Николай II:

«Мне запомнился разговор офицеров на «Крабе» после визита царя. «Я очень рад, — заметил лейтенант К., — что император не захотел спуститься вниз и осмотреть заградитель внутри, поскольку визит царя не принес удачи



ни одному кораблю, которые он посещал». К. был совершенно прав. С кораблями, на которых побывал царь, постоянно что-то случалось. Поэтому все в душе радовалось, что на переборках «Краба» не красовалась подпись царя «Николай», которую он обычно оставлял на посещаемых кораблях...»

Говорят, что эта мрачная традиция началась с того дня, как Николай II посетил уходящие на войну с японцами корабли эскадры вице-адмирала Рожественского. Почти все они погибли при Цусиме. Последним кораблем, который посетил царь, был новейший линейный корабль «Императрица Мария». Спустя несколько месяцев после визита Николая II линкор внезапно взорвался, а затем и перевернулся, унеся более двухсот жизней.

Удивительно не везло в российском флоте и кораблям с именем «Орел». Казалось бы, что птица, внесенная в государственный герб государства, должна нести несомненную удачу, но на деле все постоянно получалось наоборот. Как известно, первый «Орел» (бывший вообще самым первым российским кораблем) ничем себя не проявил и был сожжен в Астрахани захватившим город Степаном Разиным. Следующий корабль, носивший имя «Северный Орел», входил в состав эскадры адмирала Г. А. Спиридова, отправленной в Средиземное море в 1769 году. Однако он оказался единственным кораблем эскадры, который так и не дошел до Средиземного моря. У берегов Англии у «Северного Орла» открылась сильная течь, он был оставлен адмиралом Спиридовым в Портсмуте, а затем там же ввиду полной непригодности к дальнейшему использованию списан на дрова. Еще одним «Орлом» был эскадренный броненосец, построенный в самом преддверии русско-японской войны. Не успев отойти от причала, броненосец едва не затонул в Кронштадтском канале. Тогда его спасло просто чудо. Однако в печально известном Цусимском сражении «Орел» бесславно спустил свой флаг перед японскими кораблями и был пленен. Интересно, но в том же походе участвовало

и госпитальное судно «Орел», которое также было захвачено японцами.

Следующий «Орел» плавал на Черном море и был затоплен белогвардейцами перед уходом из Одессы в 1919 году.

Казалось бы, после всего этого можно было успокоиться и забыть о несчастливых «Орлах». Но нет! В 1960-х годах был разработан проект новейшего газотурбинного большого противолодочного корабля (БПК) для советского ВМФ. Первый из таких кораблей решили назвать «Орел». Уже была торжественно уложена в киль закладная доска с именем «Орел», когда на Николаевский завод прибыл тогдашний Главнокомандующий ВМФ СССР С. Г. Горшков. Узнав об «Орле», Горшков сразу вспомнил о несчастливой традиции этого имени и приказал немедленно изменить название БПК. Отныне корабль именовался «Отважный». Увы, это не спасло его от столь же печальной участи, как и всех его предшественников. В 1972 году при выполнении учебного плавания у Севастополя на БПК «Отважный» взорвалась ракета, и корабль, несмотря на усилия всего флота, затонул.

В период создания авианосного флота СССР был создан проект самого большого и совершенного авианосца, который по своим параметрам должен был затмить мощь американских авианосных группировок в Мировом океане. Проект был назван «Орел». Остальное ясно. Этот корабль так никогда и не был построен...

В настоящее время в составе российского ВМФ имеется атомный противолодочный ракетный крейсер «Орел», однотипный печально известному «Курску». Судьба последнего из «Орлов» тоже не слишком счастливая. Корабль, не выслужив еще и половины своего срока, практически не выходит в море. Нет денег на дорогостоящий ремонт. Единственно, чем пока «прославился» последний из «Орлов», это то, что именно на нем водолазы готовились к предстоящей операции по работе на затонувшем «Курске»...

Однако несчастные «Паллады», «Николаи» и «Орлы» скорее исключение, чем закономерность, ибо в русском

флоте со стародавних времен именам (счастливым и несчастным) придавали весьма большое значение. Названия кораблей, погибших от несчастных случаев или опозоривших себя в сражениях, более никому никогда уже не присваивались. Так было со сгоревшим прямо в гавани линейным кораблем «Фершампенуаз», перевернувшимся от ветра линкором «Лефорт», сдавшимся в плен неприятелю кораблем «Владислав» и фрегатом «Рафаил». Зато имена отличившихся кораблей передавались из поколения в поколение, неся неизменную удачу. Так было с именами героически дравшихся с врагом «Азова», «Меркурия», «Варяга» и многих других. Однако бывали и исключения. Последствия одного из них мы ощущаем до сегодняшнего дня.

В 80-х годах XIX века в состав Балтийского флота России вошла целая эскадра кораблей с «нечестивыми» именами. То был монитор «Русалка» и миноноски «Баба-Яга», «Леший», «Водяной» и другие. Чем руководствовалось начальство, давая такие опасные имена новейшим кораблям, — неизвестно. Первыми эту опасность почувствовали представители церкви, которые отказались освящать спуск этих кораблей на воду. А потом началось! Что ни год «нечестивые» корабли преследовали аварии и гибель людей. Намаевшись с ними, начальство в конце концов лишило их плохих имен и присвоило номера. С этого момента номерные миноноски как по мановению волшебной палочки перестали доставлять неприятности. Они достойно прослужили русскому флоту еще немало лет. Совершенно иная, страшная судьба ждала монитор «Русалка» — корабль чрезвычайно невезучий и словно заранее обреченный провидением на смерть. Во время первой своей аварии на камнях в финских шхерах «Русалка» уцелела каким-то чудом. Увы, второго чуда ей не было дано.

В 1896 году, совершая обычное плавание по Финскому заливу, монитор бесследно исчез со всей командой. Спустя несколько дней волны выбросили на берег лишь тело одного матроса. До сегодняшнего дня историки теряются в догадках относительно причин гибели «Русал-

ки», до сегодняшнего дня тайна ее гибели не раскрыта. Но на этом зловещая роль «Русалки» не закончилась.

Спустя несколько лет после гибели монитора с несчастливым названием, в таллинском парке Кадриорг на берегу моря был установлен памятник погибшим на «Русалке» морякам. Бронзовый ангел с крестом в руке смотрел в морскую даль. У основания памятника скульптор Адамсон изобразил корабельный компас. И если приглядеться к нему внимательней, то оказывалось, что ангел смотрит в направлении норд-вест 23-го градуса.

Минуло еще несколько лет, и грянула Цусима. Когда командующему российской эскадрой вице-адмиралу Рожественскому стало ясно, что его флагманскому броненосцу «Князь Суворов» грозит гибель, он поднял на его фалах свой последний сигнал: «Эскадре курс норд-вест 23-й градус на Владивосток». Выполняя приказ и идя указанным курсом, российская эскадра была окончательно разбита японцами. До Владивостока не дошел почти никто... Так что это было — случайное совпадение или проклятие бесследно сгинувшей «Русалки», уведшей по своему гибельному курсу на морское дно весь цвет российского Тихоокеанского флота?

Чтобы убереечь корабли от всяческих напастей, на российском флоте (как и на ряде других) нашли выход — давать кораблям имена святых. Однако в этом было и некоторое неудобство. Например, с брандвахтенного судна запрашивали выходящие из порта корабли:

— Кто идет?

На этот вопрос капитаны отвечали:

— Идет «Святой Пантелеймон» со «Святым Иануарием»!

— А кто за вами следом?

— За нами идет «Зачатие Святой Анны»!

Впрочем, как показала жизнь, и святые не всегда гарантировали счастливую судьбу, и среди них были, в свою очередь, счастливые и несчастливые.

Существует следующий исторический анекдот. Британский военно-морской атташе доложил в Лондон, что русские закладывают в Николаеве сразу пятнадцать бро-

неносцев. В Англии поднялась паника: Россия бросает нам вызов! Надо срочно увеличивать кораблестроительную программу и менять внешнюю политику! Но когда разобрались, то тревога оказалась ложной. Военно-морской агент просто не разобрался в традициях наименования российских кораблей. На самом деле в Николаеве заложили только два броненосца, но именовались они «Три Святителя» и «Двенадцать Апостолов»...

Во французском флоте долгое время существовала традиция называть подводные лодки «Эвридика» — в честь одной из героинь древнегреческой мифологии. Большие начальники почему-то забывали, что судьба мифической Эвридики была ужасна. Она так и не смогла выйти из царства мертвых за своим женихом Орфеем и осталась в нем навсегда. Все четыре подводные лодки ВМС Франции, носившие это имя, погибли, последняя из них — в 1970 году неподалеку от Тулона. Причем тайна гибели ни одной из них до сих пор не раскрыта...

В 1940 году Гитлер приказал срочно переименовать линкор «Дойчланд» («Германия») в нейтральный «Лютцов», чтобы возможное уничтожение или повреждение этого корабля не имело большого политического и общественного резонанса. Фюрер оказался прав. На протяжении всей войны «Лютцову» отчаянно не везло, корабль садился на мели и налетал на скалы, в него то и дело попадали торпеды, а в самом конце войны был разбомблен, а потом затонул от взрыва собственного боезапаса.

В Англии в свое время много писали о несчастной судьбе знаменитого адмирала XVIII века Худа, погибшего в самом начале морского сражения, которое его эскадра все же выиграла. В 1940 году линейный крейсер, носящий его имя, участвовал в погоне за не менее знаменитым немецким суперлинкором «Бисмарк». В самом начале сражения первым же залпом с «Бисмарка» бедняга «Худ» был взорван. Однако уничтожение линейного крейсера не спасло немецкий линкор от гибели. В ходе длительной погони, в которой участвовала почти половина военно-морского флота Англии, «Бисмарк» был потоплен неподалеку от испанских берегов.

В итальянском флоте печальной участи постоянно удостоивались корабли, носившие имя адмирала Андре Дориа — одного из самых прославленных флотоводцев Италии. Число погибших парусников с именем адмирала достигает десяти. В годы Первой мировой войны неудачи преследовали линейный корабль-дредноут «Андре Дориа», а в 1956 году весь мир потрясла катастрофа океанского лайнера с этим именем, которую сравнивали даже с трагедией «Титаника». Во время круизного рейса по Средиземному морю лайнер столкнулся со шведским сухогрузом «Стокгольм» и затонул.

Что касается США, то там «печатью смерти» отмечено имя «Индианаполис». В 1945 году тяжелый крейсер с этим названием доставил компоненты атомных бомб на базу ВВС США на острове Тиниан, входящем в Марианский архипелаг. Уже позднее будет установлено, что почти все имевшие отношение к атомным бомбардировкам Хиросимы и Нагасаки люди трагически закончат свою жизнь. Огромное зло не прощается. Будут сходить с ума летчики, сбрасывавшие бомбы, кончат самоубийством ученые. Однако явственней всего «справедливость» восторжествовала в случае с «Индианаполисом». Возвращаясь после доставки атомных компонентов в базу, крейсер был атакован японской подводной лодкой и затонул. Часть экипажа погибла сразу, часть, оказавшись в воде, стала добычей акул. Спаслись немногие. Чудом уцелевших моряков подобрали на седьмой день после катастрофы. Это было 6 августа 1945 года, в день бомбардировки Хиросимы. Говорят даже, что самолет В-29 («Энола Гей»), несший на борту смертоносную бомбу, пролетел как раз над местом гибели крейсера. Командир «Индианаполиса» капитан Чарльз Батлер Маквей остался жив, но был уволен с флота, затем восстановлен, даже получил адмиральское звание и в конце концов покончил жизнь самоубийством. Несмотря на то что США потеряли за время Второй мировой войны немало других кораблей, однако именно крейсер «Индианаполис» стал синонимом ужасной смерти в пучине океана. Именно поэтому с 1945 года по нынешний день это название не было присвоено ни одному из кораблей ВМС США.

Но одними «обреченными» именами странности с названиями кораблей не ограничиваются. Плохим предзнаменованием у моряков всего мира считается давать имена кораблям в честь живых людей. Это считается плохой приметой не только для корабля, но и для того, чье имя получил корабль. Весьма отрицательно относятся моряки и к изменениям в названии кораблей. Так, печальной была судьба советско-российского авианосца «Рига», чье имя еще на стапеле было изменено. Корабль, так и не отойдя от заводской стенки, был пущен под автоген. Рекорд по переименованиям поставил ныне здравствующий единственный отечественный авианосец «Адмирал Кузнецов». За свою еще сравнительно недолгую жизнь он уже умудрился называться: «Тбилиси», «Маршал Брежнев» и, наконец, «Адмирал Кузнецов». Дай бог, чтобы судьба этого прекрасного корабля стала счастливым исключением из правил.

А вот как трагически сложилась судьба подводной лодки М-63, которую по какой-то причине в 1939 году переименовали в М-60. За свою недолгую жизнь подводная лодка успела побывать на Балтийском и Черном морях и в Тихом океане, и везде ее преследовали неудачи. В августе 1941 года, выйдя в море из Владивостока, она навсегда исчезла. Есть предположение, что она погибла на нашем же минном заграждении. Но это всего лишь предположение...

Во всем мире известна несчастливость числа 13, которое не без оснований прозвали «чертовой дюжиной». Отдали страшную дань «чертовой дюжине» и моряки. В ВМС США с целью уменьшения аварийности давным-давно уже официально отказались от этого тактического номера для кораблей. В нашем флоте произошло практически то же самое, но, естественно, потихоньку, не привлекая к этой проблеме особого внимания. Первым боевым кораблем в советском флоте, носившим на своем борту «чертову дюжину», была подводная лодка АГ-13, плававшая на Балтике в 30-х годах XX века. «Тринадцатую», естественно, преследовали одни неудачи и несчастья, аварии и пожары. Вопросом происходящего на

АГ-13 в конце концов занялось НКВД, и вскоре по рекомендации компетентных органов лодке изменили тактический номер. После этого положение дел на субмарине сразу же изменилось в лучшую сторону, и более она уже не доставляла забот ни начальникам, ни чекистам...

В английском флоте на цифре 13 обожглись в 1917 году. Именно тогда 29 января вышла в море для испытательного погружения подводная лодка К-13. Лодка погрузилась и больше не всплыла. Вместе с ней погибла и половина команды. Впоследствии, правда, подводную лодку подняли и даже ввели в строй, но уже, естественно, под другим номером.

На турецком флоте с «чертовой дюжиной» также столкнулись в годы Первой мировой войны. После того как 13 июня у Дарданелл английская подводная лодка атаковала и уничтожила турецкий линейный корабль «Мессудие», командование турецким флотом до самого конца войны уже неизменно отменяло все выходы в море своих кораблей по тринадцатым числам.

А вот еще более удивительный пример, связанный с «чертовой дюжиной». В июне 1940 года польская подводная лодка «Вилк» («Волк») по ошибке таранила и уничтожила союзную голландскую подводную лодку О-13 со всей командой. А в мае того же года польскую подводную лодку «Ястреб», которая была укомплектована экипажем бывшего «Вилка» (к тому времени уже погибшего), в свою очередь, по ошибке атаковали и уничтожили корабли охранения английского конвоя PQ-13.

Но в каждом правиле есть свои счастливые исключения. К началу Великой Отечественной войны на Балтике в составе советского флота числилось ровно тринадцать наиболее современных подводных лодок типа «С». Из всех тринадцати к концу войны уцелела лишь одна... С-13! Та самая, которой командовал прославленный подводный ас Александр Маринеско.

Ничто не ново под солнцем, а потому нелишне будет вспомнить, с каким вниманием относились к выбору имен для своих кораблей моряки прошлых времен. Вспомним, что корабли Васко да Гамы, открывшие путь в Индию,



имели имена «Сан Габриэль» («Святой Габриэль») и «Сан Рафаэль» («Святой Рафаэль»). У монаха-мореплователя Гарсия Лойси имелись под началом «Санта Мария де ла Виктори» («Победоносная святая Мария») и «Санта Лалуна» («Святой месяц»). Христофор Колумб поднял свой флаг на всемирно знаменитой «Санта Марии». Впрочем, «Санта Марии», как известно, не повезло, и она погибла, зато вернулась обратно с победным известием ничем не примечательная «Нинья», что означает просто «Крошка». Фернан Магеллан тоже пытался оградить себя от океанских напастей не менее великими именами: «Сан Антонио» («Святой Антоний»), «Тринидад» («Троица»), «Сант Яго» («Святой Иаков»), «Концепсион» («Зачатие») и «Виктория» («Победа»). Спустя три года именно «Виктория» принесла весть о покорении Мирового океана. И как не вспомнить здесь не менее знаменитую «Виктори» вице-адмирала Нельсона, с чьей помощью была добыта столь важная для Англии Трафальгурская победа.

Жизнь и судьба зачастую играют людьми и кораблями по каким-то своим, пока не подвластным нашему пониманию законам, но, как знать, может быть, когда-нибудь придет день, когда человечество все же сумеет познать неведомое, а познав, сумеет справиться и с несчастливymi именами.

### *Глава третья*

## **Тени старых адмиралов**

Как известно, названия кораблей, как и имена людей, никогда не бывают случайными. Как назовешь корабль, так он и поплывет — гласит старинная морская примета. Особая категория кораблей — те, что названы именами людей, и в особенности — старых флотоводцев и полководцев. Воспринимая такие корабли как часть самих себя, духи заслуженных адмиралов переселяются на них, чтобы помогать, упреждать, командовать, поступая зачастую в полном соответствии со своими прошлыми привычками и основываясь на немалом опыте.

Наиболее известный и, можно считать, почти классический случай относится еще к событиям русско-японской войны и в некотором приближении описан А. С. Новиковым-Прибоем. Тогда в составе русской эскадры, шедшей с Балтики к дальневосточным берегам, находился броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков». По воспоминаниям участников тех событий, в кают-компании броненосца висел большой портрет адмирала, и на корабле существовала весьма необычная традиция: при принятии ответственных решений брать «добро» у портрета. При этом было замечено, что лицо Ушакова в разных ситуациях как бы меняло свое выражение. По выражению лица адмирала и определялось его отношение к испрашиваемому совету. Говорили, что в портрет вселилась душа покойного адмирала, которая и помогает в управлении кораблем.

14 мая 1905 года в первый день Цусимского сражения «Ушаков» получил серьезные повреждения, отстал от эскадры и прорывался во Владивосток уже в одиночку. Утром 15 мая он был перехвачен двумя японскими броненосными крейсерами. На предложение сдаться в плен командир корабля капитан 1-го ранга Владимир Миклухо-Маклай ответил отказом и принял неравный бой, исход которого, увы, был предрешен. На протяжении полутора часов почти беззащитный корабль расстреливали со всех сторон. Когда все возможности для сопротивления были исчерпаны, командир отдал приказ открыть кингстоны, а команде спастись вплавь. При этом одного из офицеров он послал в последний раз в кают-компанию, глянуть, как оценивает Ушаков поведение экипажа в бою. Вбежавший в кают-компанию офицер увидел, что Ушаков улыбается с портрета... Это значило, что он полностью одобрил доблестное поведение командира и экипажа. Не посрамив чести адмирала Ушакова и традиций русского флота, броненосец погиб, так и не спустив перед врагом Андреевского флага.

В тот же день два других броненосца, носившие имена адмиралов, без всякого сопротивления сдались японцам. То были броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин».

Генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин был в свое время свояком Петра I и по его приказу руководил российским флотом. По утверждению современников, был Апраксин боязлив, осторожен и в деле морском не слишком сведущ. В полном соответствии с характером генерал-адмирала вел себя и корабль его имени. Еще до Цусимы, находясь на Балтике, он умудрился так крепко сесть на камни, что его спасали в течение полугода всем флотом. Да и в Цусимском сражении он проявил присущую своему патрону робость и осторожность.

Что касается другого патрона — адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина, то общеизвестно, что в 1807 году он в силу сложившейся политической ситуации передал в руки англичан всю свою эскадру. Так что сдача в плен японцам «Адмирала Сенявина» тоже была вполне в духе его духовного отца.

Почти всегда несчастливими были корабли, носившие имена адмиралов Нахимова, Корнилова и Истомина, павших смертью храбрых на севастопольских бастионах в самом расцвете своего таланта. Эти корабли тонули, горели, сталкивались, их совсем еще новыми пускали под автоген... Вот и не верь после этого в судьбу именных кораблей!

А корабли, названные в честь великого Суворова? Броненосец «Князь Суворов» героически сражался до последнего снаряда и погиб в Цусимском сражении, так и не спустив своего флага. В 50—80-е годы XX века в состав Тихоокеанского флота входил крейсер «Александр Суворов». Корабль приговорили к списанию на металлолом и продали одной из корейских фирм. И когда погнали на буксире на позорную казнь, «Суворов» оторвался и затонул в океане. Дух великого полководца не покинул свой подопечный корабль, предпочтя смерть в море бесчестию на берегу.

...В 1990 году новейший большой противолодочный корабль «Адмирал Трибуц» совершал переход с Балтики на Тихий океан. Все шло без происшествий, пока однажды ночью сама собой не начала бить корабельная рында. Удары раздавались непрерывно, словно кто-то отчаянно

сигнализировал о несчастье. Когда выскочившие на палубу офицеры и матросы (а среди офицеров был и старший лейтенант Игорь Марченко, ныне уже капитан 2-го ранга, рассказавший об этом случае) подбежали к рынде, то взору их предстала удивительная картина: язык колокола раскачивался сам собой (при полном отсутствии качки!) и методически с силой лупил в рынду. И только тогда, когда прибежавшие в недоумении сгрудились подле колокола, удары прекратились. Некто невидимый, будто удовлетворившись сделанным, успокоился. Все на корабле были в полном недоумении от происшедшего, не находя ему объяснений. Пошли разговоры о некоем предупреждении, но о каком конкретно, естественно, не мог сказать никто. А спустя буквально несколько дней на «Трибуце» произошел сильный пожар, в результате которого выгорел целый отсек, и корабль на долгие месяцы был отправлен в судоремонтный завод. Вот тогда-то все снова вспомнили о тревожных сигналах рынды. Но кто был тот неизвестный, что так неистово бил в рынду? И тогда все вспомнили об адмирале Трибуце. Уж у него должно было быть особое чутье на несчастье. В годы Великой Отечественной войны Владимир Филиппович Трибуц командовал Балтийским флотом. В августе 1941 года под его командованием флот прорывался из Таллина в Кронштадт, потеряв за двое суток более семидесяти кораблей и судов. Больше не терял за всю трехсотлетнюю историю флота ни один другой российский адмирал. А потому, скорее всего, именно дух Трибуца почувствовал приближающуюся опасность для своего корабля и, как мог, попытался предупредить о ней экипаж. Увы, люди не смогли понять его предупреждения...

Не менее любопытный случай произошел на большом противолодочном корабле (БПК) Тихоокеанского флота «Василий Чапаев». Корабль возвращался из учебного полигона в базу и уже подходил к причалу, когда ручки телеграфа сами собой передвинулись на «Самый полный вперед». В посту энергетики и живучести немедленно выполнили команду, и корабль на полном ходу рванулся прямо на причальную стенку. Ситуацию спас вахтенный

офицер, который, бросившись к телеграфу, перевел рукоятки на «Самый полный назад». В результате корабль отделался лишь небольшой вмятиной форштевня. Самопроизвольное передвижение рукояток телеграфа видели около десяти человек, находившихся в тот момент в ходовой рубке. По команде о случившемся не докладывали, да и кто бы поверил в такое? Позднее корабельные офицеры пришли к выводу, что скорее всего на ручку телеграфа подналег сам легендарный комдив, неугомонный и азартный дух которого конечно же должен был обитать на корабле его имени. Наверное, старому коннику показалось, что БПК слишком медленно продвигается вперед, и он решил «дать ему шпоры». Что же касается самого корабля, то до последнего дня своей службы в составе флота «Василий Чапаев» считался одним из самых быстрых кораблей, а его командиры — самыми дерзкими и лихими. И как опять не вспомнить о духе легендарного комдива, без которого здесь тоже явно не обошлось!

Не оставляли свои подопечные корабли и другие адмиралы. Так, на БПК «Адмирал Юмашев» Северного флота традиционно были проблемы с пьянством. Пагубной привычке были подвержены командиры и офицеры, мичманы и матросы, которые при этом всегда славилась отличной морской выучкой. Через какое-то время вспомнили об адмирале Иване Степановиче Юмашеве, который был опытейшим моряком, однако страдал чрезмерным пристрастием к алкоголю, за что и был снят с должности военно-морского министра в 1950 году.

Другой БПК Северного флота, «Адмирал Макаров», отличался блестящей выучкой личного состава в борьбе за живучесть. Как здесь не вспомнить самого вице-адмирала Степана Осиповича Макарова, создавшего целую науку по организации спасения кораблей! А БПК «Маршал Тимошенко» и «Маршал Ворошилов» в полном соответствии с талантами их «отцов» так никогда и не смогли занять передовые места на флоте по уровню боевого мастерства в отличие от «Маршала Василевского», который в течение нескольких лет собрал все мыслимые и немыслимые призы. Что касается ракетного крейсера Чер-

номорского флота «Адмирал Головкин», то он оказался таким же везучим, как и сам адмирал Арсений Григорьевич Головкин, бывший в годы Великой Отечественной войны самым молодым командующим флота. Ныне крейсеру уже почти сорок лет, но он по-прежнему в строю.

Такая же долгая и славная судьба у крейсера «Михаил Кутузов», превращенного ныне в филиал военно-морского музея. Славная история у крейсеров «Александр Невский», «Адмирал Ушаков», «Держинский», «Киров». Ныне боевую мощь российского флота по праву олицетворяют тяжелый авианосный крейсер «Адмирал Кузнецов» и тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий».

Что касается Петра Первого, то во все времена корабли, носившие его имя, имели долгую и счастливую судьбу. Парусный линейный корабль XVIII века «Петр Первый» стал первым в истории кораблем-музеем. Броненосец «Петр Великий», построенный в 70-е годы XIX века, долгое время считался сильнейшим кораблем в мире и прослужил более пятидесяти лет.

Вполне благополучно складывается судьба двух современных больших противолодочных кораблей Северного флота «Адмирал Харламов» и «Адмирал Чабаненко». Впрочем, что касается второго, то его «крестного отца» на конечном этапе карьеры постигла серьезная неприятность: он был снят с должности командующего флотом. Дай бог, чтобы корабль, названный его именем, минула печальная участь.

Неудачной была судьба трех гигантских десантных кораблей, названных в честь трех адмиралов-политработников: «Иван Рогов», «Александр Николаев» и «Митрофан Москаленко». Первые два, так и не совершив ровным счетом ничего заслуживающего воспоминания, порезаны на металлолом, а третий уже не первый год стоит у причала в Североморске в ожидании той же участи. Столь же бесцветной была и судьба порезанного «на иголки» БПК «Адмирал Кулаков», названного в честь еще одного бывшего флотского политработника, запятнавшего себя расправой над наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым и квартирными махинациями.

Было бы ошибкой считать, что невероятные повторения судеб происходят только на российском флоте. Недалеко ушли и другие флоты. В XVIII веке на английском флоте служил прославленный адмирал Худ. Он многое сделал для британского флота и погиб в одном из сражений. Причем, что самое обидное, он был убит первым же ядром, которое выпустил противник. Впрочем, Худ успел отдать все необходимые распоряжения, и несмотря на его смерть сражение англичане все-таки выиграли. В конце Первой мировой войны в память о герое-адмирале его именем был назван новейший линейный крейсер. В сражениях Первой мировой войны корабль принять участие не успел, однако в межвоенный период считался мировым образцом корабельной красоты. Но вот началась Вторая мировая война. В 1940 году немцы вывели на океанские торговые пути свой новейший и крупнейший линкор «Бисмарк». На перехват огромного линкора устремилась добрая половина всего британского флота во главе с «Худом». Однако едва «Худ» достиг неприятельский линкор, тот произвел залп по британскому линейному крейсеру, и «Худ» взлетел на воздух со всем полуторатысячным экипажем. Это было просто невероятно, чтобы первым же залпом потопить столь большой корабль, но так было! Впрочем, это был единственный успех немцев в этом бою. Британское адмиралтейство организовало беспрецедентную по количеству кораблей погоню за «Бисмарком» и в конце концов добило израненный линкор. Тогда-то все вспомнили старого адмирала Худа, чью судьбу в точности повторил корабль его имени. Как и старый адмирал, крейсер долго и честно служил своей стране, пока не был уничтожен первым же залпом в только что начавшемся сражении, победа в котором все-таки досталась англичанам.

Не уступили всем прочим и немецкие «адмиралы». Особенно примечательна судьба двух германских так называемых «карманных линкоров»: «Адмирала Шпее» и «Адмирала Шеера». Первый из них был назван в честь германского командующего Тихоокеанской эскадрой в годы Первой мировой войны. Поначалу адмиралу Макси-

милиану фон Шпее сопутствовал успех, он даже разгромил английскую эскадру. Однако у Фолклендских островов он нарвался на засаду британских линейных крейсеров, был разгромлен со всеми своими кораблями и погиб в бою. И что же? «Карманный линкор» «Адмирал Шпее» в точности повторил судьбу своего патрона! Отправленный в рейдерство в Атлантику, «Адмирал Шпее» поначалу добился определенных успехов, уничтожив несколько британских торговых судов, однако вскоре был настигнут сильной английской эскадрой и после неравного боя был вынужден укрыться в устье Ла-Платы, где и самозатопился. Командир корабля покончил жизнь самоубийством. И снова удивительное совпадение: трагедия самого адмирала Шпее и корабля его имени были словно написаны по одному и тому же сценарию, вплоть до места гибели, которым для обоих стала Южная Атлантика.

Совершенно иной была судьба адмирала Рейнхарда Шеера и соответственно корабля, названного его именем. Сам адмирал Шеер вошел в мировую историю как командующий германским военно-морским флотом в ходе знаменитого Ютландского сражения во время Первой мировой войны. Тогда Шееру удалось несколько раз обмануть англичан, ускользнув от их линейных сил буквально из-под носа, и привести без больших потерь свой флот в родные базы. Именно тогда за Шеером утвердилось репутация счастливчика. Счастливчиком оказался и «карманный линкор» его имени. В каких только передерягах не довелось побывать «Адмиралу Шееру» и в годы Второй мировой войны! Он громил английские караваны в Атлантике и в Индийском океане, невредимым прорывался под носом у врага через Ла-Манш, осуществлял дерзкие рейдерские операции на Крайнем Севере вплоть до Диксона, его ловил весь британский флот, но так и не смог поймать. На немецком флоте его так и звали «Счастливчик Шеер», а экипаж линкора был твердо уверен, что их корабль заговоренный, так как с ними дух удачливого адмирала Шеера. На завершающем этапе войны «Шеер» осуществлял прикрытие эвакуации и отступления немецких войск в Прибалтике, прикрывая их со стороны



моря артиллерийским огнем. На него охотилась вся авиация нашего Балтийского флота, стерегли наши подводные лодки, но он, как и прежде, всякий раз безнаказанно уходил ото всех. Лишь только тогда, когда на Балтике у немцев уже не осталось военно-морских баз и «Адмиралу Шееру» некуда было деваться, команда сама затопила свой корабль в Гдыне.

Особый разговор о кораблях и судах, носивших имя адмирала П. С. Нахимова.

Кто не помнит страшную, трагическую ночь 1986 года в Цемесской бухте у Новороссийска! Тогда, протараненный сухогрузом «Петр Васев», в течение нескольких минут затонул пассажирский пароход «Адмирал Нахимов», унеся на дно несколько сотен жизней. Вздурожненная страшным известием, замерла в ужасе вся страна. Люди целыми днями следили за репортажами с берегов Новороссийска, сопереживая происшедшему. Но мелькнула ли в те черные дни хотя бы у одного из миллионов сидящих у телевизоров мысль, что, быть может, случившаяся трагедия была лишь одним из многих звеньев в длинной цепи невероятных трагедий, происходивших и происходящих с кораблями и судами, носящими название «Адмирал Нахимов»?..

Итак, 1848 год. Во время страшного штормового ветра, известного у моряков под именем «бора», в Цемесской бухте обледел и затонул парусный тендер Черноморского флота «Струя». Экипаж, боровшийся за спасение корабля до конца, погиб вместе с ним. Позднее всех моряков и найдут на нем, обвязанных страховочными веревками и с топорами, которыми они рубили лед, в оконечевших руках...

Вскоре после случившегося тогдашний командующий Черноморским флотом адмирал Лазарев отдал распоряжение о подъеме «Струи» со дна бухты. Проведение этой весьма непростой операции было поручено капитану 1-го ранга Павлу Нахимову, командовавшему в ту пору линейным кораблем «Силлистрия». С поручением Нахимов справился блестяще, и спустя несколько месяцев тендер вновь вошел в боевой строй. Быть может, именно тогда

неумолимый рок свел воедино все три компонента не одной будущей трагедии: гибель людей и корабля, Цемесскую бухту и имя Нахимова.

Ни людям, ни кораблям не суждено знать своей судьбы... Со дня поднятия «Струи» прошло ровно шесть лет, когда вице-адмирал Нахимов, ставший к тому времени уже национальным героем вследствие одержанной им блестящей победы над турками при Синопе, вынужден был своими руками уничтожить столь дорогие его сердцу корабли Черноморского флота. К этому времени англо-французские войска уже осадили Севастополь, и, чтобы не допустить прорыва огромного вражеского флота в севастопольские бухты, было решено перегородить вход на внутренний рейд затопленными кораблями. Еще никому из российских флотоводцев не приходилось выполнять столь тягостное и страшное поручение — топить собственный флот. Еще один росчерк будущих морских трагедий, связанных с именем Нахимова? Как знать, не явилось ли затопление адмиралом своих же кораблей своеобразным детонатором последующих многочисленных несчастий? Впрочем, возможно, что все это лишь цепь совершенно случайных совпадений, пусть даже самых невероятных. И все же...

28 июня 1855 года адмирал Павел Степанович Нахимов был смертельно ранен в голову штуцерной пулей на Малаховом кургане. Через день, так и не придя в сознание, он ушел из жизни. Очевидцы отмечают единодушно, что Нахимов, весь смысл жизни которого был в кораблях, не мог и не хотел пережить гибель Черноморского флота и падение Севастополя. Приговор себе он вынес сам и под стволы вражеских ружей встал вполне осознанно и не случайно... Именно так поступали во все времена настоящие капитаны, уходя в морскую бездну вместе со своим гибнущим кораблем. Именно так поступил и великий адмирал. И может, именно тогда печать горести и смерти навсегда слилась воедино с его именем?

Жертвенный подвиг Нахимова Россия помнила всегда. Адмирал был любим и почитаем как никакой иной

из отечественных флотоводцев, а потому в знак памяти о нем вот уже полтора столетия его именем назывались и называются различные корабли и суда отечественного флота. Как же сложились их судьбы? Как отразился на них горестный рок судьбы самого адмирала?

Вскоре после смерти Нахимова его именем был назван большой грузовой пароход Российского общества пароходства и торговли (РОПИТ). В 1897 году во время сильного шторма у берегов Турции первый «Нахимов» погиб вместе со всем экипажем. Знаменательно, что в этот свой последний поход пароход отправился именно из Цемесской бухты — той, где некогда будущий адмирал сам поднимал с морского дна погибшее судно. Так провидение прочертило свой первый гибельный росчерк. Так был открыт длинный и страшный мартиролог погибших «Адмиралов Нахимовых»...

В 80-х годах XIX века со стапелей сошел броненосный крейсер с именем Нахимова на борту. Сильнейший по своему времени корабль был особо любим российскими моряками. Даже сейчас, глядя на старые фотографии, поражаешься грозной красоте крейсера. «Нахимов» много плавал по всем морям и океанам, совершил несколько кругосветных походов. С началом же русско-японской войны уже изрядно устаревший к тому времени крейсер был включен в состав идущей на Дальний Восток эскадры вице-адмирала Рожественского. А затем было кровавое горнило Цусимы. Весь день корабль вел бой с японскими броненосцами и крейсерами. В пробоины хлестала вода. Падали убитые. Но корабль упрямо продолжал свой путь. Затем начались атаки вражеских миноносцев. Несколько атак было отбито. Но ближе к вечеру одна из торпед все же поразила старый крейсер. Корабль стал погружаться носом. Из воспоминаний командира крейсера капитана 1-го ранга А. А. Родионова:

«Видя, что крейсер все более погружается, я убедился, что положение «Нахимова» безнадежно, и решил спасти хотя бы часть команды, а потому начал держаться к показавшемуся берегу... Вскоре на горизонте возник японский крейсер. При его появлении я приказал открыть

кингстоны... Я твердо решил не покидать «Нахимов», пока хотя бы малая часть его палубы находится на поверхности... Крейсер быстро пошел ко дну носом вперед, повалившись на правый борт (10 ч. 15 мин. утра 15 мая 1905 года). Напором воды меня выбросило на поверхность...»

Ко дну «Адмирал Нахимов» пошел под развевающимся Андреевским стягом — так, как подобало кораблю, носившему имя прославленного флотоводца.

Итак, снова гибель, и снова команда сама открыла кингстоны. Иногда мне кажется, что корабли затопленной на севастопольском рейде нахимовской эскадры зовут к себе суда, носящие имя адмирала на своем борту, зовут в пучину — туда, где стывшая вода бьет в прогнившие и проржавленные остовы, куда никогда не проникает солнечный луч, где время остановилось навсегда.

Есть и еще одна особенность, связанная с гибелью кораблей и судов, носивших имя «Нахимов». Во многих случаях их судьбы, как и обстоятельства гибели, окружены многочисленными загадками и домыслами. Иногда за всевозможными слухами в реальности ничего не существует, иногда же проступают столь страшные и зловещие тайны, что...

Вновь о героически погибшем при Цусиме «Адмирале Нахимове» внезапно заговорили в 1980 году — спустя 75 лет со дня его гибели.

Японские радио и телевидение стали назойливо мусировать тему необходимости подъема крейсера, будто бы в свое время спустившего флаг и пошедшего ко дну с золотыми и платиновыми слитками на борту...

Аргументами в пользу подъема «Нахимова» послужили большие расходы Токио на финансирование антииранских операций в Персидском заливе. За счет золота «Нахимова» японцы хотели решить свои финансовые проблемы. С подачи некоей фирмы «Ниппон марин девелопмент» в обоснование проекта были заложены сразу три лжи. Первая — о якобы сдавшемся в плен и спустив-

шем флаг крейсере. Вторая — о наличии на его борту несметных сокровищ. Третья — о якобы правомочности Японии на такую судоподъемную операцию.

Сразу же разразился международный скандал. Советская сторона заявила, что «Нахимов» является братской могилой, а потому неприкосновенен. Под давлением фактов японцы признали и то, что крейсер погиб, не спустив своего флага, а потому не может являться собственностью Японии. Что же касается сокровищ на его борту, то их там никогда не было. Да и не могло быть, ведь указанное количество драгоценного металла составляло по тем временам около трети золотого запаса России! Кому же могло прийти в голову везти его во Владивосток на боевом корабле, когда исправно действовала железная дорога? Да еще на устаревшем крейсере? А вскоре стала понятна причина «сенсации». «Ниппон марин девелопмент» просто очень нужна была громкая реклама и... крупные денежные кредиты банков для ведения дел.

Так имя второго «Адмирала Нахимова» спустя много лет облетело весь мир, напомнив о себе.

19 октября 1913 года в Николаеве был заложен легкий крейсер, которому еще до закладки было присвоено имя «Адмирал Нахимов». В связи с начавшейся Первой мировой войной, а затем революцией и войной Гражданской «Нахимов» строился с перерывами без малого четырнадцать лет. Не раз за это время над кораблем висел дамоклов меч. То его хотели разобрать на металлолом, то продать за паровозы и продовольствие, а то и переделать в нефтеналивной танкер. И все же в 1927 году крейсер вошел в строй. Правда, название его стало иным. Теперь он назывался «Червона Украина». Однако, как это и полагается при закладке, в киль будущего лайнера в свое время была вложена серебряная пластина с первоначальным именем крейсера. Новая «Червона Украина» несла в себе не только сердце старого «Адмирала Нахимова», но и его судьбу.

Во время Великой Отечественной крейсер сражался на Черном море, участвовал в обороне Одессы и Севас-

тополя. 12 ноября, находясь в бухте осажденного Севастополя, «Червона Украина» поддерживала огнем наши войска и была внезапно атакована большой группой немецких бомбардировщиков. В корабль попали две бомбы, затем еще две. Несмотря на самоотверженные действия личного состава, крейсер медленно тонул. В 3 часа 30 минут крен достиг 25 градусов, и гибель стала неотвратимой. Последовала команда: «Личному составу оставить корабль!» Последним, как и положено, крейсер покинул его командир — капитан 2-го ранга И. А. Заруба. Крейсер лег на дно в каких-то сотнях метров от затопленной нахимовской эскадры. А снятые орудия корабля были установлены на Малаховом кургане, где некогда пал и сам адмирал.

Что это было? Еще одно стечение обстоятельств или все тот же перст судьбы, связанный с именем Нахимова? Ведь случайно или нет, но «Червона Украина» (бывший «Адмирал Нахимов») стала единственным советским крейсером, погибшим от ударов врага в годы Великой Отечественной войны!

Однако самая большая загадка связана все же со следующим кораблем, на чьем борту золотой славянской вязью было начертано: «Адмирал Нахимов». То был новейший артиллерийский крейсер Черноморского флота, вошедший в строй в середине 1950-х годов. На нем, самом первом из советских крейсеров, была смонтирована ракетная установка. Известно, что карьера этого красавца крейсера была недолгой. Корабль попал под печальной памяти хрущевское сокращение и уже в 1961 году был пущен на слом.

Но существует версия, что перед самым списанием корабль принял участие в сверхсекретных испытаниях. По крайней мере, «Адмирал Нахимов» является единственным кораблем, чья документация изъята из Центрального военного архива, а все существовавшие некогда снимки корабля тщательно и последовательно изымались особым отделом Черноморского флота.

У ряда современных историков флота есть весьма веские доводы в пользу того, что 4 декабря 1960 года крейсер

участвовал в испытании глубинной ядерной бомбы, взрыв которой был произведен под днищем «Адмирала Нахимова». Затем же, чтобы не волновать общественность, крейсер вывели в море как мишень и расстреляли ракетами. Сейчас вокруг истории со сверхсекретным взрывом под «Адмиралом Нахимовым» идет много споров. Но факт остается фактом: жизнь и этого корабля с именем адмирала на борту была недолгой и далеко не счастливой.

После расстрелянного своими же ракетными кораблями крейсера несчастливую эстафету приняло научно-исследовательское судно «Адмирал Нахимов» Академии наук СССР. В 1973 году судно находилось в Новороссийской (Цемесской) бухте, когда внезапно налетевший «бора» вызвал резкое оледенение корпуса «Нахимова». Судно затонуло прямо у портового мола. При этом погибла часть экипажа. Снова повторилась былая трагедия, снова воедино слились три слагаемых несчастья: гибель судна, Новороссийская бухта и адмирал Нахимов. Увы, это злое сочетание повторится еще раз, но масштабы трагедии будут совсем иными.

В 1970-е годы в состав советского ВМФ вошел еще один «Адмирал Нахимов», большой противолодочный корабль. Служба его протекала на Северном флоте. По отзывам многочисленных членов экипажа, БПК «Адмирал Нахимов» был весьма несчастливым кораблем. Его буквально преследовали неудачи. То снимали с должности командиров, то выходила из строя техника, то погибали люди...

Самая большая неприятность произошла с кораблем в 1985 году, когда во время отработки учебно-боевых задач в Баренцевом море «Адмирал Нахимов» в густом тумане столкнулся с подводной лодкой. Только по счастливой случайности субмарина осталась на плаву. Сам же «Нахимов» с большой пробоиной сумел дотянуть до базы, где встал на длительный ремонт.

Жизнь большого противолодочного корабля не была слишком долгой. Еще вполне современным и боеспособным он был в одночасье списан на металлолом в самом начале «реформирования» российского флота.

В последнюю ночь августа 1986 года на протараненном пассажирском лайнере «Адмирал Нахимов» погибли 423 человека. До сегодняшнего дня тела многих еще покоятся в лежащем на дне судне.

Пароход «Адмирал Нахимов» был взят в качестве трофея у побежденной Германии. У немцев он назывался «Берлин». Прежде чем попасть к нам, пароход уже дважды тонул, проведя на морском дне не один год. Однако оба его предыдущих затопления меркнут перед трагедией у Новороссийска. И опять невероятная цепь все тех же составляющих трагедии: имя адмирала, гибель судна и Новороссийская (Цемеская) бухта...

Относительно гибели «Адмирала Нахимова» существует немало версий, порой даже весьма невероятных. Вот лишь некоторые из них.

Контрабандный сюжет: якобы с таранившего «Нахимов» сухогруза «Васев» хотели передать контрабанду...

«Пьяный» сюжет: о пьянстве капитана «Васева» Ткаченко...

Версия о некоем супероружии, испытания которого якобы проводились той ночью. Поэтому на радиолокационном экране «Васева» внезапно появился некий корабль-призрак...

Следующая версия: гибель «Нахимова» была мстью врагов нашей страны за сбитый в 1983 году «Боинг-747», который был уничтожен тоже 31 августа.

Космогоническая гипотеза, согласно которой пароход стал жертвой неких гравитационных и электромагнитных аномалий...

Удивительно иное. В феврале 1992 года недалеко от берегов Болгарии был обнаружен херсонский теплоход «Таврия-7», который плывал вверх килем. Судно перевернулось во время шторма. Случай по сегодняшним временам весьма редкий. При этом часть экипажа погибла. Но все дело в том, что после гибели лайнера «Адмирал Нахимов» его позывные были переданы именно «Таврии-7»...

Почему же несчастья преследуют «адмиралов»? Может быть, нарушены какие-нибудь религиозные каноны, на-



лагающие запрет на такую практику? Вот мнение известного религиозного деятеля отца Бориса (Старка), изложенное в книге Давида Чапкиса «Гибель «Адмирала Нахимова»:

«По мнению отца Бориса, никаких религиозных запретов в этом смысле не существует, ибо адмирал Нахимов погиб в бою, защищая Отечество. Запрещено другое: присваивать судам имена людей, добровольно ушедших из жизни. Отец Борис добавил, что вопрос о случайности или закономерности такого рода событий остается в целом открытым и требует специального изучения».

И снова вопрос: была ли смерть прославленного адмирала неизбежной случайностью, которыми изобилует любая война, или же он сам подставил себя под неприятельский огонь? Никто, кроме самого Павла Степановича, об этом не знает...

Сегодня в строю российского ВМФ находится тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов», входящий в состав Северного флота. Первоначально этот корабль именовался «Калининым», но новые власти называли его «Нахимовым». Чем отмечен путь этого корабля? За недолгое время своего существования последний «Нахимов» перенес уже две серьезные аварии ракетных установок. После же своего переименования в «Нахимов» он практически ни разу не отошел от пирса. Так и стоит по сей день у причальной стойки с заглушённым ядерным реактором...

Тайна адмирала Нахимова и кораблей, названных его именем, существует уже более полутора столетий. До сих пор она не разгадана, и кто знает, будет ли когда-нибудь разгадана вообще...

О чем говорят все приведенные выше примеры? Только о том, что души канувших в Лету флотоводцев и полководцев не оставляют без внимания корабли, названные в их честь, передавая им свои привычки, характер, свои

достоинства, недостатки, а зачастую и свою судьбу. И как знать, научись мы учитывать все эти немаловажные факторы, может, история нашего флота выглядела бы в целом куда более благополучно, чем она сложилась на сегодняшний день.

## **Глава четвертая**

### **Из бездны взывая...**

Судьбы кораблей, как и судьбы людские, незримо, а порой и просто мистически связаны между собой. Объяснить эту непонятную взаимосвязь не может сегодня никто, а поэтому нам остается лишь выстраивать череду невероятных совпадений, не переставая гадать, кто же все-таки раскладывает пасьянс таинственных закономерностей и странных параллелей?

Одной из самых загадочных и трагических судеб в истории отечественного флота стала судьба одного из первых наших атомоходов К-8. Атомная торпедная подводная лодка К-8 принадлежала к первому поколению советских подводных лодок с ядерным реактором. Разработка проекта этих субмарин начиналась под патронажем недоброй памяти Лаврентия Берии, а всего атомоходов этого проекта, имевшего индекс 627-а, было выстроено ровно тринадцать! Американцы дали лодкам этого проекта свое наименование — «Новембер» («Ноябрь»), а в обиходе за большую шумность подлодки прозвали «ревущими коровами». Может, околобериевское зло, может, именно «чертова дюжина» спущенных на воду лодок здесь виной, но одна из них была явно лишней на этом свете. Одной из тринадцати суждена была страшная смерть... Все десять лет существования К-8 отмечены непрерывной чередой несчастий. Именно этому атомоходу принадлежит сомнительная честь в далеком 1960 году открыть счет авариям на ядерных реакторах. Тогда огромные дозы облучения получил практически весь экипаж, многие остались навсегда инвалидами, иные вовсе ушли из жизни в течение нескольких лет. Едва атомную субма-

рину начал осваивать новый экипаж — еще две аварии на реакторе, и опять с тяжелыми последствиями. А во время одного из выходов в море лодка и вовсе чуть было не торпедировала сама себя (к этому необычному случаю мы еще вернемся). Но и это не все! В 1969 году снова на ней едва не происходит трагедия. Во время одного из учебных выходов в море при погружении атомоход получил столь большой дифферент, что только чудо и мастерство командира спасли экипаж от гибели. Ну, а если ко всему этому прибавить, что большую часть своей недолгой жизни К-8 вообще простояла в заводах, ремонтируя бесконечные поломки и ликвидируя последствия аварий, то станет очевидным: из тринадцати «ноябрей» именно она с самого начала была отмечена роком, и время трагической развязки неумолимо приближалось.

Подводники не любили несчастливую «восьмерку». Одни видели причину всех ее бед в некачественной постройке, другие в узком кругу поговаривали и о потусторонних силах. Вспоминали, что при спуске лодки на воду не разбилась традиционная бутылка шампанского, а это явный знак будущей беды. Впрочем, на советском атомном флоте была еще одна несчастливая субмарина — ракетный атомоход К-19, прозванный моряками «Хиросимой» за две страшные атомные аварии с большим количеством жертв. И если К-19 заслуженно получила свое прозвище, то К-8 не менее заслуженно можно было бы именовать «Нагасаки»...

Служить на К-8 шли с явной неохотой, уходили же — с радостью. Недобрая слава, бесконечные аварии и ремонты оптимизма не прибавляли. Тогда, в шестидесятых, о предчувствиях предпочитали вслух не говорить, но шлейф несчастий у «восьмерки» был столь очевиден, что ее, попросту говоря, боялись лишней раз выпускать в море. В 1966 году встал вопрос о первом кругосветном плавании отряда атомных лодок. Плавание с Северного флота на Камчатку приурочивалось к XXIII съезду КПСС и должно было продемонстрировать всему миру возросшую мощь советского флота. Но когда кто-то из офицеров-операторов, исходя из чисто тактических соображений,

включил в состав отряда К-8, то суеверные адмиралы немедленно вычеркнули из списка несчастливый атомоход — рисковать было слишком опасно. Как известно, тот легендарный поход завершился успешно, а не участвовавшая в нем К-8 выиграла у судьбы еще несколько лет жизни.

Но, как оказалось, у советского атомохода был американский двойник по несчастливой судьбе. При этом, как часто и бывает у двойников, каким-то необъяснимым образом судьбы двух отмеченных роком атомоходов постоянно пересекались, будто кто-то тщательно планировал, а затем и претворял в жизнь жуткую драматургию их судеб. Череда невероятных совпадений незримо, но прочно связала воедино две субмарины с самого момента их рождения.

Военно-морской флаг над К-8 взвился 31 декабря 1959 года, а всего несколькими днями раньше на противоположном берегу Атлантики звездно-полосатое полотнище было поднято на американской атомной торпедной лодке «Скорпион». Как и в случае с К-8, бутылка шампанского не разбилась и при спуске на воду «Скорпиона». Прошло еще несколько лет, и вот однажды, выйдя в полигон для отработки курсовой задачи, К-8 обнаружила, что рядом с ней на глубине маневрирует неизвестная атомная подводная лодка. Какое-то время обе лодки находились в пределах взаимного прослушивания гидроакустическими станциями. Затем неизвестная субмарина ушла. Когда же после возвращения в базу командир К-8 доложил об имевшем место гидроакустическом контакте, то ему сообщили, что, по данным агентурной разведки, «неизвестная подводная лодка» была атомной торпедной подводной лодкой ВМС США «Скорпион». Так судьбы двух атомоходов двух противостоящих государств, пересекаясь на боевых курсах, прочертили еще один общий таинственный след. Последующее развитие событий не заставило себя ждать.

В 1965 году К-8 выполняла стрельбу боевой торпедой, обозначая начало флотских учений. Но, вместо того чтобы взорвать возвышавшуюся над водой скалу, торпеда

неожиданно навелась на самую стрелявшую подводную лодку и, развернувшись, на бешеной скорости помчалась прямо на нее. Скорее всего, на торпеде по какой-то неизвестной причине отказал прибор гироскопа. Случай редчайший! От неминуемой гибели К-8 тогда спасла лишь быстрота действий ее командира капитана 2-го ранга Андросова да выучка экипажа. И на этот раз «восьмерке» чудом удалось обмануть судьбу. Увы, это не удалось сделать ее заокеанскому двойнику «Скорпиону»...

Спустя три года после происшествия с К-8, «Скорпион» ушел на свое первое боевое патрулирование в Средиземное море. И хотя за время самого патрулирования на борту атомохода никаких особых происшествий не произошло, на душе американских подводников было тяжело. Дело в том, что именно в это время невдалеке от них, у побережья Тулона, внезапно со всем экипажем исчезла французская дизельная подводная лодка «Сибилла», унеся навечно в морскую пучину тайну своей гибели. Исчезновение «Сибиллы» стало страшным прологом к судьбе «Скорпиона». Трагедия с американским атомоходом произошла во время его возвращения в родную базу. На обратном пути «Скорпион» внезапно пропал. Береговые акустические станции зафиксировали лишь страшный подводный взрыв. Напрасными были многочисленные вызовы исчезнувшей атомной подводной лодки по радио. К месту предполагаемой катастрофы устремились спасательные суда и самолеты, но ни лодки, ни кого-либо из членов ее экипажа найти не удалось.

Прошло немало времени, пока на дне Атлантики удалось все же обнаружить искореженные останки «Скорпиона», ставшего братской подводной могилой для полутора сотен людей. В версиях недостатка не было. От самых прозаических до самых фантастических, таких как атака НЛО и пиратское нападение советской подводной лодки... Но тайна гибели «Скорпиона» так и осталась тайной.

Прошло ровно четверть века, пока Пентагон, наконец, не решился раскрыть правду о гибели одного из своих первых атомоходов. В официальном сообщении чер-

ным по белому указывалось, что, вопреки всем предыдущим рекламным заявлениям, «Скорпион» был очень неудачной субмариной. Подводную лодку буквально преследовали неприятности. Долго решало американское командование вопрос: стоит ли вообще пускать «несчастливца» в такой дальний поход, как средиземноморский. Отметим и еще одну немаловажную деталь (в свое время мы к ней еще вернемся): опасаясь за «Скорпиона» как ни за какую другую подводную лодку, в последний поход его готовили с особой тщательностью. Увы, все это оказалось бесполезным. Ход событий переломить было уже просто невозможно. Но отчего же все-таки погиб обреченный «Скорпион»? Американский атомоход убила его же собственная боевая торпеда! Так же, как и в случае с К-8, на ней отказал гироскоп, и, развернувшись на 180 градусов, торпеда погналась за подводной лодкой, а настигнув, разнесла ее в клочья. Все до невероятности совпало с происшедшим с К-8, кроме одного: советский атомоход все же сумел уклониться, хотя находящиеся тогда в шестом отсеке подводники даже инстинктивно пригнули головы от шума пронесшейся рядом торпеды. Все решили какие-то сантиметры...

В 1969 году К-8, наконец, выходит из очередного длительного ремонта. Подводную лодку начинают готовить к первому за десять лет ее жизни дальнему походу. Невезучесть невезучестью, но ведь надо кому-то и в море ходить! Да и экипаж подводной лодки, уставший от ремонтов и причалов, также рвался в поход. Надо ли говорить, что К-8 готовили к выходу в море столь добросовестно, что это впоследствии было даже отмечено в акте государственной комиссии. Одних индивидуальных дыхательных аппаратов навалили на нее чуть не вдвое больше нормы. Казалось, предусмотрено было все. Старшим на борту отправился один из опытейших подводников заместитель дивизии атомоходов капитан 1-го ранга Каширский. Вьюжной февральской ночью 1970 года К-8 вышла в свой первый и последний поход.

Первая неприятность с лодкой произошла уже вскоре после выхода из базы. По неизвестной причине частично

оторвался лист обшивки легкого корпуса. Непрерывно ударяясь об основную корпус, он полностью демаскировал лодку от вероятного противника. Согласно всем инструкциям, командир должен был доложить о случившемся в Москву и возвращаться обратно. Но командование субмарины решило ремонтировать лодку прямо в море. Да и как могли они поступить иначе, ведь это был шанс доказать, что их лодка и экипаж ничем не хуже других, «везучих». С большим трудом и риском, при штормовой погоде, но неисправность все же была устранена. Так уже во второй раз экипаж К-8 доказал, что мужество и мастерство все-таки могут иногда перебороть злодейку-судьбу. Позднее кто-то скажет, что если бы тогда атомоход повернул в базу, то никакой трагедии бы и не произошло. Как знать, может быть, все случилось бы именно так, но история сослагательного наклонения не признает.

Итак, спустя два года после гибели своего двойника по несчастьям, К-8 отправилась... в Средиземное море. Причем, как и в случае со «Скорпионом», это был ее первый поход туда. А далее события начинают развиваться, как в зеркальном отражении двухлетней давности. Едва советская подводная лодка прорывается через Гибралтар, как у Тулона таинственно гибнет французская дизельная подводная лодка «Эридис». Совпадений (да и совпадений ли?) чрезвычайно много: во-первых, «Эридис» относилась к тому же проекту французских субмарин, что и погибшая два года назад «Сибилла», во-вторых, обе лодки погибли практически в одном и том же месте, в-третьих, тайна их гибели не раскрыта и по сию пору и, наконец, в-четвертых, их гибели предшествовал приход в Средиземное море обреченных атомоходов. Что это было: роковая случайность или предостережение свыше, а может, где-то в ином мире шла неведомая нам борьба каких-то неведомых нам сил, и две дизельные лодки были принесены в жертву во имя спасения своих более крупных братьев? Увы, если дело обстояло именно так, то эти жертвы приняты так и не были...

Как и «Скорпион», К-8 успешно выполнила свою задачу в Средиземном море. И вот, наконец, дана команда

начать движение домой. Однако 1 апреля на подводную лодку поступает приказание изменить курс и следовать в один из центральных районов Атлантики для участия в широкомасштабных маневрах «Океан». И развернувшись, К-8 направилась в тот же самый район, где так трагически погиб «Скорпион». Покойник-двойник словно звал ее к себе...

Из бесед с оставшимися в живых членами экипажа К-8 известно, что в день аварии подводники, собравшись в первом отсеке, смотрели фильм с весьма симптоматичным названием «Путь во мраке». И снова: просто совпадение или какая-то дьявольская закономерность?

Беда случилась 8 апреля 1970 года в 23 часа 30 минут. На подводной лодке внезапно вспыхнул сильный пожар, причем сразу в двух отсеках: в третьем (центральном) и седьмом. Случай сам по себе невероятный и труднообъяснимый. Впоследствии члены государственной комиссии, пытаясь объяснить это происшествие, назовут три более или менее возможные причины такого фантастического пожара. Но точного ответа на вопрос, что же произошло на К-8, не дал по сей день никто.

Борьба с пожаром была долгой и упорной. Теряя товарищей, подводники отходили под напором пламени и дыма из отсека в отсек. В этой борьбе дрогнувших не было, каждый сражался до конца, жертвуя порой своей жизнью во имя спасения товарища. Но форс-мажорные обстоятельства были на этот раз сильнее людей. Продержавшись еще трое суток на плаву, К-8 потеряла продольную остойчивость и затонула, унеся с собой жизни пятидесяти двух членов экипажа из ста двадцати. Это произошло в каких-то двухстах милях от места гибели «Скорпиона».

Так гибельные параллели судеб двух атомных субмарин, советской и американской, наконец-то соединили их мертвые тела на многокилометровой глубине Атлантического океана. А зловещий рок, словно насытившись совершенным злодеянием, затаился на много лет, чтобы вновь явить людям весь ужас своего отработанного сценария, продолжить хитросплетения таинственной вязи времен и событий.



Прошло ровно девятнадцать лет, и 12 апреля 1989 года неподалеку от острова Медвежий потерпела аварию и затонула новейшая советская глубоководная подводная лодка «Комсомолец» (К-278). И тогда многие вздрогнули: уж очень много было в только что происшедшей трагедии невероятных совпадений с канувшей в пучину К-8...

Начнем с того, что трагедия «Комсомольца» произошла день в день с трагедией К-8, на которой пожар начался 8 апреля и которая затонула 12 апреля. Но это только начало! Обе атомные торпедные лодки потерпели аварии, возвращаясь с боевой службы, причем для обеих экипажей этот поход был первым. На обоих атомоходах пожар начался в кормовых седьмых отсеках (на К-8 дополнительно еще и в третьем), на обоих атомоходах, борясь за живучесть, люди постепенно отходили в основные отсеки, пока в конце концов не были вынуждены подняться на верхнюю палубу. В обоих случаях причиной гибели стала потеря продольной остойчивости вследствие затопления кормовых отсеков из-за попадания в них забортной воды через отверстия выгоревших от сильного пожара сальников. Но и это не все совпадения.

В обоих случаях погибли командиры атомоходов: капитан 2-го ранга Всеволод Бессонов на К-8 и капитан 1-го ранга Евгений Ванин на «Комсомольце», до конца оставшиеся на борту своих кораблей. В обоих случаях на борту атомных субмарин находились старшие начальники, причем оба в одинаковой должности — заместители командиров дивизий. Оба они остались живы и были переведены в один и тот же город — Ленинград (ныне Санкт-Петербург). Однако невероятные совпадения между К-8 и «Комсомольцем» на этом не заканчиваются!

Дело в том, что на обоих атомоходах были люди с одинаковыми или очень схожими по звучанию фамилиями: в обоих случаях одни спаслись, зато другие погибли. Так, спаслись служивший на К-8 старшина 1-й статьи Колойда и служивший на «Комсомольце» капитан 1-го ранга Коляда; погибли служивший на К-8 старший лейтенант Шостаковский и служивший на «Комсомольце» лейтенант Шостак...

Фамилия Шостак вообще отмечена на отечественном флоте особой печатью трагичности. Знаменитый ее обладатель, ушаковский капитан, герой штурмов Измаила и Корфу Иван Шостак погиб, выйдя в Черное море из Севастополя на линейном корабле «Тольская Богородица» во время сильного шторма. Кстати, это был единственный линейный корабль в истории российского флота, погибший в шторм на Черном море. Фамилию Шостаковский носил и заместитель командира печально известного трофейного линейного корабля «Новороссийск», погибшего по неизвестной до сих пор причине в 1955 году прямо в Севастопольской бухте. Выпускниками Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища были и погибшие на К-8 и «Комсомольце» старший лейтенант Шостаковский и лейтенант Шостак. Что это? Опять совпадение или что-то иное?

Еще одно. Оказывается, был на невероятно несчастливой подводной лодке К-8 человек с невероятно счастливой судьбой. Человек, чей жизненный заряд смог перебороть уготованную для большинства членов экипажа участь. Этим человеком был старшина торпедистов мичман Станислав Неживой. Мичман Неживой оказался единственным, кто остался в живых из всего состава своей минно-торпедной боевой части. Но и это не все! До своего похода на К-8 мичман Неживой служил на не менее печально известной среди наших моряков К-19 (так называемая «Хиросима») и остался жив, попав на ней в страшную атомную аварию...

А теперь попробуем рассмотреть схожесть судеб К-8 и «Комсомольца» по-иному. Посмотрим, что даст нам цифровая кабастика. Тактический номер «Комсомольца» — К-278, то есть вторая К-8. Если же сложить двойку и восьмерку, умножить на среднюю цифру, то получится 70 — год гибели К-8. Если же сложить первые две и перенести их сумму за восьмерку, то получим 89 — год гибели «Комсомольца»...

А вот что думает по поводу столь невероятных совпадений при гибели двух советских атомных лодок один из опытнейших подводных асов отечественного флота, быв-

ший Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота В. Н. Чернавин: «...Многое до странности повторилось в тех трагедиях — почти один к одному. Командиры обоих кораблей (как и их старшие начальники, находившиеся на борту) однозначно исключали возможность потери плавучести. Потеря плавучести явилась полнейшей неожиданностью для обоих экипажей. Первоначальной причиной обеих катастроф стал пожар, но отнюдь не из-за повреждения (типа пробоины) корпуса. Личный состав загодя, тщательно не готовился к тому, чтобы при необходимости покинуть корабль. Даже уцелевшие индивидуальные средства спасения не были использованы полностью, хотя объективности ради надо сказать, что и возможности вынести их на заливаемую водой верхнюю палубу почти не было.

Разные люди служили на тех двух лодках, различна была конструкция кораблей. Общее одно — роковая судьба, неизбежное горе матерей, отцов, жен, осиротевших детей... А еще — удивительный героизм и стойкость моряков, ставших примером для всех нас, ныне живущих...»

И еще одно возможное или, скорее, почти невозможное объяснение гибели К-8, «Скорпиона» и «Комсомольца»: теория взрывов планетного роста, разработанная старшим научным сотрудником Института физики Земли Академии наук Российской Федерации Е. В. Барковским. Суть ее в общих чертах в следующем: все массивные тела обладают врожденным свойством тяготения друг к другу. Но посредством чего осуществляется тяготение? Есть мнение, что это особые частицы или поля, именуемые гравитонами. Имея размеры в  $10^{15}$  раз меньше электронов, они обладают колоссальной проникающей способностью и могут проскочить сквозь атомную структуру любого материального объекта. Однако какая-то часть гравитонов все же сталкивается с ядрами атомов и электронами. Причем число таких встреч на единицу объема будет тем больше, чем больше будет удельная плотность вещества. Так, по расчетам Барковского, количество гравитонов (или вакуум-частиц, как их еще называют) в од-

ном кубическом сантиметре пространства достигает  $10^{48}$  штук, и эффект от столкновения получится весьма ощутимым. Естественно, что в центре Земли, и особенно в ее ядре, где количество вакуум-частиц в единице объема значительно больше, эти частицы образуют сгустки вакуума куда более плотного, чем на поверхности Земли. Естественно, каждая очередная вакуум-частица при встрече со столь плотным вакуумом скорее всего не отскочит от него, а увязнет в нем. То же самое произойдет и с большинством других устремившихся к центру Земли частиц. Ядро планеты сыграет в этом случае роль непроницаемого щита, в который словно стрелы воткнутся летящие вакуум-частицы. При этом получится, что результирующая потока частиц к центру Земли будет превышать поток их от центра, ведь часть частиц так и застрянет в ядре. Разница между этими векторами и является гравитационной составляющей «мистического» тяготения. Постепенно вакуум-частицы накапливаются и преобразуются в материю пород. В результате планета как бы растет изнутри. Ежесекундно ее масса увеличивается на 100 тонн, а площадь — на 0,7 квадратного километра. Расползание ведет к появлению трещин и разломов, при этом давление вблизи разломов резко уменьшается и плотность вакуума внутри них становится избыточной. Этот избыток выбрасывается в виде определенного количества вакуум-частиц, которые в большинстве своем устремляются по свободному каналу разлома к поверхности Земли. А наверху происходит неизбежное столкновение со встречным потоком вакуум-частиц, результатом чего становится мощный гравитационный взрыв, то есть землетрясение.

Ну а при чем здесь, казалось бы, трагедии с подводными лодками? Но Барковский объясняет их именно результатом таких вот небольших гравитационных взрывов, которые пока практически не фиксируются приборами, но которые теоретически существуют. Именно следствием этих мини-взрывов ученый и считает внезапные выходы из строя энергонасыщенных узлов, механизмов и приборов, рассчитанных на работу в условиях зем-

ного тяготения. Как не вспомнить здесь внезапный выход из строя гироскопа на торпедах К-8 и «Скорпиона» — прибора, в основе которого и лежит как раз принцип закона всемирного тяготения; одновременный пожар в двух отсеках на К-8 и пожар в наиболее энергетически сложном седьмом отсеке «Комсомольца»! Принимая версию Барковского, можно объяснить и тот факт, что К-8 и «Комсомолец», французские субмарины «Сибилла» и «Эридис» погибли практически в одном и том же месте, то есть в местах подводных разломов земной коры...

И еще одна цепь необъяснимых совпадений. Дело в том, что катастрофы «Скорпиона» и К-8 произошли в одном и том же месяце — апреле; К-8 — 12 апреля 1970 года, а «Скорпиона» — 27 апреля 1968 года. Но и это не все! Именно в апреле (10 апреля) 1963 года при послеремонтном глубоководном погружении затонула американская атомная торпедная подводная лодка «Трешер». При этом погибли 129 человек. В апреле же погиб и советский подводный атомоход «Комсомолец». Продолжая перечень атомных катастроф апреля, следует отметить и самую трагическую и масштабную из них — Чернобыльскую, происшедшую, как все мы хорошо помним, 26 апреля 1986 года. Случайность это или все же некая неотвратимая страшная закономерность, неподвластная пока нашему разуму?

Конечно, говоря о «несчастливом апреле», можно объяснять его невероятный феномен тем, что именно в этом месяце происходят наиболее быстрые изменения температурного режима на разных широтах, солёности водных океанических масс, что неустойчива гидрология, изменяются плотность и электропроводность морской воды. Но ведь подобным образом мы можем охарактеризовать практически любой из всех двенадцати месяцев. Так почему же львиная доля подводных атомных катастроф приходится именно на апрель? Снова простое совпадение?

Небезынтересно, что апрельским феноменом сейчас весьма заинтересовались научные круги. Серия публика-

ций о «несчастном апреле» прошла в печати США. Однако никакого внятного объяснения по этому вопросу никто пока не дал.

Разумеется, что читатель может резонно заметить, что последняя и самая страшная трагедия атомного подводного флота — трагедия «Курска» произошла не в апреле, а в августе. Однако не будем торопиться. Для начала отметим тот факт, что трагедия «Курска» произошла 12 августа, и вспомним, что трагедия и К-8, и «Комсомольца» прилась именно на это апостольское число. Кроме того, в 2000 году завершилась целая эпоха в жизни человечества, охватывающая все его бытие со времени рождения Христа, и человечество из эры Рыб вступило в эру Водолея. Уже сегодня специалисты в самых различных научных отраслях утверждают, что это будет иметь самое непосредственное влияние на многие стороны существования человечества. И как знать, не повернулось ли колесо атомных несчастий в наступившей эпохе с апреля на август?

Любое происходящее в мире событие, а тем более событие трагическое, всегда сопровождается какими-то почти невероятными предзнаменованиями. К сожалению, их сокровенный смысл люди начинают понимать, как правило, только тогда, когда трагедия уже случилась. Увы, но мы в своем подавляющем большинстве еще не научились разгадывать сверхсложные ребусы, которые составляет нам судьба, а потому не в силах понять и тех подсказок, которые она нам зачастую дает.

Все мы еще находимся под впечатлением трагедии в Баренцевом море. Гибель атомохода «Курск» и всех 118 членов его экипажа отозвалась болью в сердце каждого. И это не случайно, ибо произошла трагедия национального масштаба. Но и в этом случае не обошлось без предзнаменований и предчувствий. Что же касается некоторых членов экипажа, то в отношении них высшие силы буквально не могли до самого последнего момента определить, кому и какую судьбу даровать.

А начать надо с самого корабля. Первоначально судьба «Курска» складывалась вполне счастливо, может быть, даже слишком счастливо. Корабль оказался почти единственным, который удалось достроить в середине девяностых годов, когда под автоген шли почти самые современные корабли. Именно «Курску» довелось после многолетнего отсутствия нашего флота на Средиземном море первому ворваться на его просторы и посеять настоящую панику в 6-м флоте США. Именно «Курск» должен был осенью 2000 года вновь вернуться туда же в составе мощной эскадры и поставить тем самым победную точку в истории российского флота XX века. Но последнего, увы, не произошло...

Сейчас очевидцы вспоминают, что многие, очень многие считали этот корабль счастливым и завидовали тем, кто служил на нем. Да и сами члены экипажа по праву считали себя избранниками счастливой судьбы. Вспомним, однако, что еще римляне боялись называть себя счастливыми, говоря, что боги счастливых не любят. Кадры видеохроники сохранили нам момент крещения корабля. Непонятно почему, но вопреки всем традициям бутылка шампанского о борт новопостроенного подводного крейсера была разбита не избранной экипажем крестной матерью корабля (эту роль в соответствии с неписаными морскими законами должна исполнять только женщина), а самим его первым командиром. Почему так произошло, почему был столь необдуманно нарушен устоявшийся веками обряд корабельного крещения, сказать теперь трудно, однако так было. Возможно, с этого в общем-то внешне достаточно невинного происшествия и началась цепь событий, приведших к трагедии 12 августа 2000 года.

В казарме экипажа «Курска» на самом видном месте был помещен стенд «Координаты скорби», посвященный погибшему атомоходу «Комсомолец». В умывальнике команды находилось большое зеркало, и буквально за несколько дней до последнего выхода «Курска» в море оно треснуло. Тогда многие подумали, что это не к добру. Был в дивизии атомоходов, куда входил «Курск», и свой

талисман — всеобщий любимец пес по кличке Бриг. Каждую уходящую в море и возвращающуюся с моря лодку Бриг всегда провожал и встречал на причале. «Курск» был первой лодкой, которую Бриг не проводил: буквально за несколько дней до последнего выхода «Курска» он был растерзан стаей бродячих собак, когда пытался отстоять свою территорию. Подводники похоронили собаку на берегу бухты и пошли в море...

«Курск» очень много плавал, и тот, последний выход в августе был самым заурядным. Однако почему-то именно перед этим последним его выходом в море целый ряд недобрых предчувствий обрушился на членов экипажа и членов их семей. Многие видели провидческие сны, кто-то стучал ночью в окна, вокруг происходили какие-то необъяснимые вещи.

Вдова старшего лейтенанта С. Ерахтина Наташа вспоминает, что ее муж, уже выйдя за дверь, внезапно вернулся и долго молча смотрел на нее.

«Почему ты смотришь и молчишь?» — спросила Наташа. «Просто хочу тебя запомнить!» — ответил он. И уходя, впервые забрал с собой фотографии дочери, сказав, что теперь они будут всегда с ним.

В семье капитан-лейтенанта Д. Репникова первой бедо почувствовала находившаяся за тысячи километров от места трагедии дочь Даша. Именно 12 августа, в день гибели отца, с ней произошла, казалось бы, беспричинная страшная истерика, и взрослые долго не могли понять что к чему.

Старший мичман В. Козадеров, уже одеваясь на службу, показал своей супруге на старый шрам на ноге и сказал: «По этому шраму ты всегда сможешь меня опознать!»

Кок корабля, старший мичман А. Беляев, по воспоминанию его жены, буквально за день до последнего выхода «Курска» вдруг ни с того ни с сего сказал: «Ты бы знала, как мне не хочется погибать в море!» Тогда супруга не отнеслась серьезно к его словам, страшный смысл их дошел до нее только несколько дней спустя...

Капитан-лейтенант Дмитрий Колесников, тот самый, что, находясь в девятом отсеке, сумел написать записку,



внесшую столько ясности в ход развития катастрофы, уходя в свой последний поход, почему-то оставил дома нательный крест, который всегда был на нем.

Начальник штаба дивизии капитан 1-го ранга Владимир Багрянцев вообще до последнего момента не знал, на какой из двух выходящих в море лодок он пойдет. Судьба все никак не могла решить, кому какую участь определить. Все решилось в самый последний момент. Владимир Багрянцев являлся автором весьма популярного на Северном флоте застольного тоста, в котором самым невероятным образом предугадал собственную смерть. Последнее четверостишие этого тоста звучит так:

Ну, а если случится такое —  
По отсекам пройдет ураган,  
Навсегда экипаж успокоя...  
И за них поднимаю стакан!

Он написал не о пожаре, не о затоплении, а именно — «по отсекам пройдет ураган»... Ведь гибель лодки была именно такой: страшной силы взрыв, ломая межотсечные переборки, прошел огненным ураганом, уничтожая на своем пути все живое. Совпадение или озарение?

К слову, капитан 1-го ранга Багрянцев был очень верующим человеком и мечтал, чтобы в его гарнизоне Видяево поставили церковь. Церковь поставили, но поводом послужила гибель Владимира Багрянцева и его товарищей...

Собственную смерть провидчески описал в своем стихотворении и старший лейтенант Сергей Тылик:

Я уходил тогда надолго, а ты осталась на причале.  
Но море синее и чайки навек с тобой нас повенчали.  
Всем нам в жизни тяжело: ты на берегу, я — в море.  
И осталось поделить меж девчонок горе.  
Сколько их, любимых, не дождались до конца,  
И домой им присылали горького гонца —  
Лист бумаги черно-белой со значками в поле.  
И отныне поселилось в нашем доме горе.  
Я ведь был таким красивым, молодым и сильным.  
А пришел домой в гробу. Пахнуло холодом могильным.  
И осталась ты вдовой в свои-то двадцать лет.  
Лишь мерцает тусклым светом траурный портрет...

А вот еще одно поразительно провидческое стихотворение командира электромеханической боевой части «Курска» Юрия Саблина, написанное им еще в далеком 1989 году в бытность молодым лейтенантом:

А Родина венки тебе сплела  
Из неживых пластмассовых цветов.  
По совести судить вновь не смогла,  
Всю правду рассказать, не украсив слов.  
И эта боль живет в людских сердцах,  
Как много было сказано здесь слов,  
И сгорбленная мать, как прежде, вся в слезах,  
Несет тебе опять букет живых цветов.  
Но верю я, что время придет,  
И будет ясно, кто был виноват.  
Ну а пока мы вновь за шагом шаг  
Идем по лестнице крутой, ведущей в ад...

На одной из своих последних фотографий матрос Роман Мартынов сфотографировался у стенда с изречением М. Горького: «Пускай ты умер, но в песне смелых и сильных духом всегда ты будешь живым примером...»

Мама мичмана Якова Самоварова Анна Адамовна написала мне в письме:

«С 13 на 14 июля я видела страшный вещий сон. Будто подходит ко мне высокая старуха, вся в черном, и говорит: «Идет гроза, и придет она с моря! Гроза страшная, такой грозы еще не было. Ждите и готовьтесь!» Затем спрашивает: «А где ваш Яша?» Я испугалась и отвечаю: «Яша далеко, и при всем желании вам его не найти!» Уходя, старуха погрозила мне пальцем и вновь повторила: «Ждите и готовьтесь!» Что самое удивительное — на самом деле на следующий день была страшная гроза с ливнем. Я тогда еще подумала, что она именно об этой грозе меня предупредила, оказалось, что ошиблась... Второй сон, еще более кошмарный, был у меня в ночь с 11 на 12 августа. Какая-то темная, почти черная бездна, и я, набрав полные легкие воздуха, несколько раз кричала так, что жилы вздулись на шее. Оказалось, что кричу по-настоящему. Проснулась и прибежала старшая дочь. Разбудила меня. Потом я долго не могла заснуть. Сейчас много думаю об этих снах, особенно о втором. Наверное, это был мне какой-то знак. Но что я могла уже изменить?»

Не менее удивителен рассказ матери мичмана Михаила Бочкова Елены Гариевны:

«Сейчас вспоминаю, что незадолго до Мишиной гибели было очень много каких-то предзнаменований и нехороших совпадений. Летом 2000 года у нас неожиданно от сердечного приступа прямо на улице умер сосед. Я рядом проходила, сразу его узнала, бросилась звонить в «скорую», говорю, что человеку плохо, может, уже даже умер, а сама вместо номера его квартиры № 14 машинально назвала свою — № 3. Словно беду накликала. Ругала себя потом за это, но что уже поделаешь. Сороковины смерти соседа пришлось как раз на 12 августа 2000 года... Что это был за день, вам говорить не нужно. Когда же Мишу привезли хоронить в Севастополь, то гроб с телом установили на БТР с номером 2112. Я как глянула на номер, так и вздрогнула. Ведь Миша родился именно 21 февраля, а погиб, скорее всего, именно 12-го! Когда вручали мне Мишин орден Мужества, я специально посмотрела номер — 48 902. Сложила три первые цифры, и снова получается 2102. Все время какое-то роковое совпадение!»

Много было и необычных природных явлений. Так, в день, когда родственники погибших отправились в море на госпитальном судне «Свирь» для возложения цветов, вода в бухте внезапно сделалась необыкновенного сверкающе-бирюзового цвета, которого не помнили даже местные старожилы. В день, когда женам и матерям в видяевском Доме офицеров выдавали свидетельства о смерти мужей и сыновей, небо над Видяевом внезапно буквально за несколько минут стало необыкновенного золотого цвета да еще и с двойной радугой. Это было настолько необычно, что люди, останавливаясь, подолгу смотрели в небо, словно пытались найти в нем утешение.

Нечто совершенно необычайное произошло с «Курском» в... Голливуде! 24 марта 2001 года по российскому телевидению был показан американский боевик «Опера-

ция отряда «Дельта-2»: Тревога» режиссера И. Веина. Суть его такова: за неподчинение приказу во время спецоперации в Ираке бойцы некоего суперэлитного подразделения «Дельта» предстают перед военным трибуналом. Строптивцев, скорее всего, ожидала тюрьма, но тут поступает сообщение, что террористы захватили в океане американский лайнер вместе с русской атомной подводной лодкой, ракеты которой они, конечно же, наводят на американские города. Трибунал немедленно закрывается, а подсудимые устремляются в который уже раз спасать Америку. Задачу свою они, естественно, блестяще выполняют: Америка спасена, лайнер освобожден, а захваченная злодеями лодка уничтожена. Сюжет, в общем-то, совершенно заурядный, если бы не одно маленькое «но». Дело в том, что русский подводный атомоход в фильме называется «Курск»! И это при том, что выпущен фильм на экраны был в 1997 году.

Вполне возможно, что здесь сыграл свою грустную шутку его величество случай. Однако вполне возможно и то, что «Курском» лодка была названа потому, что на то время именно эта подводная лодка являлась новейшей в российском ВМФ, а следовательно, именно ей уделялось наибольшее внимание в американской прессе. И все же совпадение более чем поразительное!

Необычные совпадения произошли и с датами. Так, операция по обследованию «Курска» и подъему погибших членов экипажа началась 20 октября, в день, который всеми российскими моряками особо почитаем, так как именно 20 октября 1696 года Боярская дума издала свой знаменитый указ, начинавшийся словами: «Морским судам быть...» Этот день принято считать датой рождения Российского флота.

Первые четыре погибших подводника были подняты на поверхность на 75-й день с момента катастрофы. Именно в этот день в Грузии гибнет российский самолет Ил-18, на борту которого находились 75 пассажиров. Совпадения, совпадения...

Люди еще слишком плохо знают окружающий их мир, а потому многое из того, что происходит вокруг и несет

в себе некую знаковую информацию, просто пока не в силах расшифровать, а если порой что-то и понимают, то, увы, часто бывает уже слишком поздно. Как знать, может, все-таки придет время, когда мы научимся читать эти послания Судьбы...

Знакомясь с судьбами членов экипажа «Курска», поражаешься, насколько была она милостива к одним и жестока к другим.

Боцман лодки старший мичман А. Мизяк был отпущен командиром на несколько дней, чтобы встретить возвращавшуюся из летнего отпуска семью. Вместо него пошел в море его товарищ с другого корабля.

Мичмана В. Корнилова спасла, сама того не подозревая, мать. Незадолго до гибели «Курска» она попала в авткатастрофу и в тяжелом состоянии была доставлена в реанимацию. По телеграмме Корнилов был отпущен. Сегодня она, наверное, одна из самых счастливых матерей на свете, ибо своими страданиями и муками подарила сыну вторую жизнь. Сколько матерей с «Курска» мечтали бы оказаться на ее месте! Увы, этот жребий выпал только ей.

Капитан 2-го ранга Н. Казогуб опоздал из отпуска к отходу лодки всего лишь на два дня, скорее даже не опоздал, а «Курску» на два дня перенесли время выхода. Это капитана 2-го ранга Н. Казогуба и спасло. Несколько человек остались живы только благодаря своим болезням, так как лежали в госпитале.

Последний, кому в самый последний момент была дарована жизнь, оказался химик лодки мичман В. Несен. Дело в том, что помимо основной своей специальности он исполнял обязанности внештатного финансиста. Когда «Курск» уже готовился к отходу, командир корабля капитан 1-го ранга Геннадий Лячин вызвал мичмана наверх и приказал как можно скорее оставить корабль — он должен был получить в финансовой части зарплату и по приходу «Курска» в базу раздать ее экипажу. Мичман едва успел сбежать на причал, когда уже убирали трап. Зарплату он раздавал уже вдовам...

Капитан 3-го ранга Мурат Байгарин в июле поступил учиться в академию. В Видяево вернулся, чтобы оформить документы и забрать семью. В море его просто попросили пойти подстраховать молодого командира боевой части, да и выход был всего-то на три дня...

Помощник флагманского механика дивизии капитан 2-го ранга Василий Исаенко вообще не должен был идти в тот раз в море. Помфлагмеху надо было делать большой отчет, на берегу же его все время отвлекали всевозможными вводными, и тогда он решил выйти в море, чтобы там, уже не отвлекаясь, закончить всю накопившуюся бумажную работу. Прихватив компьютер, капитан 2-го ранга В. Исаенко прибыл на «Курск» перед самым отходом...

Отец капитан-лейтенанта Алексея Шевчука, офицер запаса, командовал одним из видяевских буксиров. Именно он 10 августа помогал выходить в последний поход «Курску». Если бы только мог он знать, что практически толкает сына навстречу его гибели!

Отец капитан-лейтенанта Бориса Гелетина капитан 1-го ранга Владимир Гелетин, как офицер штаба Северного флота, лично планировал, разрабатывал и руководил учениями, в ходе которых погиб его сын. Мог ли он представить себе, что в очерченном им на карте учебном полигоне буквально через несколько дней найдет смерть его Борис?

Даже сейчас, в третьем тысячелетии, так же, как и в прошлые времена, корабли делятся на везучих и невезучих. И никакие технические достижения, никакие новейшие усовершенствования и сверхсовременные технологии не в силах изменить извечный ход вещей. Рок все так же играет судьбами кораблей и людей...

В отечественном флоте последних лет наиболее несчастливой и загадочной долгое время считалась атомная подводная лодка К-324 проекта 671РТМ. Интересно, что скоростные и малозумные противолодочные атомоходы этого проекта любящие высокопарные наименования американцы прозвали «черными принцами», намекая этим не только на трудность поиска 671-х («черные ды-

ры»), но и на их боевую мощь (если не короли океанов, то уж точно принцы!).

Построенная в Комсомольске-на-Амуре в 1982 году, К-324 на протяжении всей своей дальнейшей жизни доставляла столько неприятностей, что еще с завода получила наименование «Призрак 7-го заказа». Уже при спуске этого атомохода на воду все обратили внимание на то, что традиционная бутылка шампанского разбилась только с четвертого раза. Уже на государственных испытаниях лодка дважды чудом избежала гибели. Для строителей она стала настоящим проклятием, так как помимо неприятностей с самой лодкой во время строительства на ней происходило небывалое количество случаев травматизма среди рабочих.

В истории освоения атомных подводных лодок, наверное, не было такой поломки, которая бы не случилась на К-324. Каждый ее выход в море непременно завершался очередной аварией, и это при том, что перед выходом все механизмы неизменно были в полном порядке, а экипаж во главе с капитаном 2-го ранга В. Терехиным считался лучшим из лучших. Чего только не происходило на К-324! Там взрывались аккумуляторные ямы, самопроизвольно падала аварийная защита реакторов, под водой ее таранили американские подводные лодки (АПЛ ВМС США «Стерджен»), а задние крышки торпедных аппаратов, самопроизвольно закрываясь, отрезали морякам ноги. Прикомандированные к ее экипажу офицеры и матросы с других лодок, выйдя на К-324 один раз в море, уже ни за что не соглашались идти второй раз.

Вначале К-324 входила в состав Тихоокеанского флота. Затем она была переведена Северным путем, во время которого снова несколько раз была на волосок от гибели, на Северный флот. Там К-324 вошла в состав 33-й дивизии атомных подводных лодок. Север своему «Призраку» вообще пришелся не по нраву, и вскоре он наглядно дал всем это понять. Аварии посыпались как из рога изобилия. Какое-то время подводники грешили на качество работ строителей субмарины. Но даже самые

придирчивые комиссии не могли обнаружить каких-то конкретных дефектов. Постепенно все пришли к неутешительному выводу, что над К-324 висит какой-то страшный рок. Говорить вслух об этом в то время было нельзя, но в своем кругу говорили на эту тему много. Когда же лодка получила задание на несение боевой службы в Саргассовом море, то экипаж уходил в поход, прощаясь с родными навсегда. Эту боевую службу подводники «Призрака 7-го заказа» запомнили навсегда. Однажды субмарина стала неожиданно стремительно тонуть, хотя все горизонтальные рули были переложены в положение «На всплытие». Командиру каким-то чудом удалось вывести ее из запредельной глубины, продув цистерны главного балласта. Затем были и другие поломки. Лодку готовы были уже отозвать в базу, а командира отдать под суд за невыполнение боевой задачи, когда К-324, наконец, — первый и единственный раз! — улыбнулась удача. Сначала атомоход намотал на винт какой-то толстый трос. Лишившись хода, подводная лодка всплыла. Это был уже скандал на весь мир! Но когда разобрались, то оказалось, что К-324 намотала на свой винт сверхсекретный кабель американской подводной системы обнаружения наших атомоходов. С этим неожиданным трофеем «Призрак» и прибыл на буксире на Кубу. Трофей оказался столь ценным, что командира сразу же простили, но держать «Призрак» в океане все же больше не решились и отозвали в базу.

Следующий выход в море в 1987 году опять едва не обернулся трагедией. На этот раз был затоплен 7-й отсек, а 5-й отсек выгорел в результате пожара. Уже на подходе к базе возник еще один пожар, на этот раз непосредственно в выгородке ядерного реактора. Каким-то чудом не случилось самого худшего, и наполовину выгоревший и полузатонувший атомоход кое-как доковылял до своей базы. Командир соединения, который имел несчастье выйти на «Призраке» в море, вернулся в базу совершенно седым. Сходя на берег, он заявил, что больше на этой «проклятой посудине» его ноги не будет!

В 1996 году последовала очередная серьезная ава-



рия — в подводном положении самопроизвольно произошла разгерметизация торпедного аппарата, и затопило носовой отсек.

Все, кто мог, под любым предлогом переводились с проклятой субмарины куда угодно, набрать экипаж для К-324 стало большой проблемой.

Последовал очередной ремонт. Затем было еще два выхода в море, и оба, естественно, закончились еще большими авариями. Снова дважды лодка и ее экипаж были на волосок от гибели. На этом терпение командования было исчерпано, да и на бесконечные ремонты «Призрака» у флота уже не было ни денег, ни желания. К-324 поставили к пирсу, и больше до своего списания она в море уже не выходила. Однако и у стенки она снова едва не затонула. Только тогда, когда «Призрак 7-го заказа» был списан «на иголки», командование Северного флота могло вздохнуть свободно и удовлетвориться хотя бы тем, что многолетняя борьба подводников с «Призраком» не привела к большим человеческим жертвам и завершилась относительно спокойно.

В ВМС США аналогом нашей К-324 стала многоцелевая атомная лодка класса «Стерджен» с поэтичным названием «Гитарро», в честь гитарного ската, любящего плавать у самого дна и закапываться в ил. Бортовой номер «Гитарро» был 665, что еще при спуске на воду вызвало не слишком веселые чувства у экипажа, уж больно близок он был к зловещему и пугающему «числу зверя». Поэтому первым прозвищем поэтичного «Гитарро» было «On the edge of fuking up», что примерно переводится как «совсем на грани». Однако офицеры и матросы называли свою субмарину еще более демократично и просто — «fuking». Свое наименование «Гитарро» оправдала очень скоро. Через несколько дней после спуска на воду она благополучно затонула у достроечного заводского пирса. Атомоход быстро подняли, но команде пришлось после этого вычерпывать тонны грязи и ила из отсеков «Гитарро», после чего атомоход получил еще одно не слишком лестное наименование — «Mud Pirru», что в переводе значит «грязесос».

17 мая 1984 года, покинув военно-морскую базу в Сан-Диего, «Гитарро» испытывала в полигоне крылатую ракету «Томагавк», стреляя из подводного положения. Внезапно она всплыла, из нее валил такой густой дым, что его было видно за десятки миль. Наплевав на всякую секретность, субмарина кричала в эфир: «Всем кораблям! Пожар в аккумуляторном отсеке! Сломанная стрела!» Фраза «сломанная стрела» означала, что на лодке авария с ядерным оружием. Несчастную «Гитарро» спасал весь Атлантический американский флот. Боясь детонации боезапаса, субмарина была вынуждена отстрелить все свои двенадцать совершенно секретных торпед. От гибели несчастливую лодку спасла лишь близость базы, куда ее успели прибуксировать, прежде чем она начала тонуть. Затем был долгий и дорогостоящий ремонт, но едва «Гитарро» вышла в море, как на ней последовала новая авария, и какая! Вследствие разгерметизации ядерного реактора «Гитарро» сбросила радиоактивную воду первого контура в океан, вызвав настоящую экологическую катастрофу на многие сотни миль вокруг себя. Затем снова была отбуксирована в базу и встала на очередной ремонт.

Наконец, настал день, когда «Гитарро» была опять готова к выходу на боевое патрулирование. В тот день на лодку прибыли сразу две комиссии: акустики и ядерщики. Обе комиссии одновременно начали работать, а работая, каждая в своих целях и независимо друг от друга дифферентуя, вывешивали атомоход. В результате этого несчастный грязесос «Гитарро» так накренился, что зачерпнул половину океана в свой носовой люк, а так как лодка была полностью разгерметизирована, то через несколько минут снова (второй раз!) затонула прямо в своей базе. Когда к «Гитарро» прибежал взмыленный заместитель министра ВМС США Джеймс Д. Литтл, то вместо новейшей субмарины ценой в 50 миллионов долларов увидел лишь лопающиеся пузыри на поверхности реки Напа. Вскоре «Гитарро» снова извлекли на свет божий, но больше в строй уже не вводили. Грязесос «Гитарро» отправили на слом, здраво рассудив, что лучше вообще не иметь в составе флота новейшую субмарину, чем иметь такую.

## Глава пятая

### «Спасите наши души!»

SOS! Спасите наши души! Именно так расшифровывается моряками всего мира аббревиатура известного сигнала SOS, который лихорадочно выстукивают радисты терпящих бедствие кораблей. Успеет прийти помощь — и они будут спасены; опоздает — и их ждет смерть в пучине. И сразу вопрос: почему сигнал SOS моряками всех без исключения государств расшифровывается именно как «Save our souls», то есть «Спасите наши души»? Только ли потому, что совпадают первые буквы этого словосочетания, или же за всем этим скрыта некая тайна? Ведь почему погибающие моряки зывают к спасению именно своих душ, но не жизней, когда, казалось бы, именно спасение жизней должно было бы волновать их прежде всего?

...В январе 1961 года в штормовом Баренцевом море пропала без вести советская ракетная дизельная подводная лодка С-80. Непрекращающиеся поиски ее велись без малого девять лет, пока, наконец, не увенчались успехом. Подняв субмарину, спасатели привели ее в одну из пустынных бухт Кольского полуострова. В разгерметизированные отсеки спустились водолазы. Их взору предстала страшная картина: повсюду сидели и лежали погибшие подводники. Выглядели же они так, будто только что заснули... Отсутствие кислорода предотвратило разложение. Когда же тела погибших были извлечены из подводной лодки и врачи приступили к вскрытию тел, настала очередь ужасаться им... Из-под скальпелей неожиданно для всех брызнула кровь, а щеки мертвецов на свежем ветру стали розоветь. Значит, долгие девять лет в жилах погибших текла кровь, несмотря на то, что души давно покинули их тела.

Ну а что случилось с душами погибших подводников? Быть может, они покинули лежащую на двухсотметровой глубине лодку и вознеслись в мир иной, ведь души — субстанции астральные. Но так ли это на самом

деле? Ведь ни природой, ни Создателем никогда не было предусмотрено отделение души в столь невероятных условиях, и вполне может быть, что души погибших подводников так и не смогли покинуть герметичные отсеки и преодолеть давление огромного столба воды. А если это так, то, значит, в течение долгих лет души подводников, не имея возможности покинуть тесноту отсеков, металась там в поисках выхода из страшной западни? Так ли это, не может сегодня сказать никто, однако можно привести целый ряд косвенных фактов в поддержку этой, казалось бы, невероятной версии. Ведь общеизвестно, что существует даже специальный термин для душ, которые по каким-либо причинам не могут далеко уйти от своей мертвой физической оболочки. На Руси их издревле зовут кратко и страшно — мытари.

Итак, если принять высказанную выше версию, то можно считать, что мытарям с С-80 все же «улыбнулась удача». Души погибших на боевых постах подводников дождались своего освобождения из подводного плена и обрели долгожданную свободу. Но ведь удачный исход поиска С-80 — это столь большая редкость, что является скорее исключением из правила. А если так, то, значит, до сих пор тысячи моряцких душ так и остаются в боевых рубках, кубриках и отсеках своих затонувших кораблей без всякой надежды на то, что кто-то когда-то вызовет их оттуда. И тогда совсем по-иному, видимо, выглядит и дно Мирового океана, где в бесчисленных страшных склепах из века в век бьются обезумевшие и стонущие души погибших моряков...

А значит, нам, живущим на земле, видимо, надо пересматривать в целом свое отношение к морской стихии, и прежде всего к морякам, к тем, кто, покидая берег, рискует не только своими жизнями, как, например, бегущий в атаку солдат, но и своими душами, то есть своим духовным бессмертием.

Вспомним и тот почти мистический ужас, который испытывают водолазы-профессионалы, доставая тела погибших с затонувших кораблей. Почему? Ведь они и фи-

зически, и психологически готовы к тому, что ждет их там, на глубине. Может, и ужас этот оттого, что в подводных склепах водолазы встречаются не только с мертвыми, а еще и с душами, которые они не могут видеть, но присутствие которых и рождает чувство подсознательного страха даже у этих мужественных людей.

Кто из нас хотя бы раз не слышал известную песню Владимира Высоцкого о подводниках? Но задумывался хоть кто-нибудь над страшным смыслом ее слов:

Спасите наши души! Придите к нам!  
Спасите нас на суше!  
Наш «SOS» все глуше и глуше...  
И ужас режет души напополам!

Как знать, может, поэт интуитивно понял всю жуткую суть трагедии, происходящей с людьми на глубине? Думается, нелишним будет вспомнить здесь и зловещую поговорку древних греков: «Люди делятся на живых, мертвых и тех, кто плавает в море». Значит, древние уже тогда выделяли моряков в какую-то третью, особую категорию, отличную и от живых, и от мертвых! Что хотели они этим сказать, какой тайный смысл вкладывали в эту поговорку?

И почему даже в застольных разговорах моряки никогда не говорят о смерти, зато всегда говорят о морской душе? Да и само понятие «морская душа» давно уже стало наиболее емким и полным обозначением моряка вообще. В британском флоте есть старинный тост, который всегда пьют стоя. Звучит он так: «За души погибших моряков, да вознесутся они!» Не правда ли, лучше не скажешь и не пожелаешь! А знаменитый морской тост «За тех, кто в море» везде пьют по-разному: одни, поднимая его, чокаются непременно (значит, живы!), другие, наоборот, этой процедуры избегают (значит, не живы?). Никто точно не знает, когда появился этот древний тост и за каких моряков провозглашался он изначально — за тех ли, кто в этот момент держит курс в океане, или же за тех, чьи души на дне этого океана уже давно и безрезультатно взывают о помощи?

Если верно второе предположение, тогда и этот знаменитый тост моряков приобретает совершенно иное значение. Поднимая бокалы, моряки всего мира как бы подают своеобразный знак душам своих товарищей, что помнят о тех, кто навсегда остался между жизнью и смертью в стылой пучине, и по-прежнему считают их членами своего великого единого братства. И опускаемые в дни траурных панихид на воду венки — это тоже скорбные знаки памяти не только загубленным океаном жизням, но и плененным стихией душам моряков...

Кто может ответить на вопрос: почему моряки считают, что души погибших моряков вселяются в морских чаек? Когда-то за убийство чайки даже казнили! На британском морском жаргоне чайки так и называются «ancient mariners» — «древние моряки». А морской фольклор донес до нашего времени старинную легенду, рассказывающую о моряке, убившем без всякой причины альбатроса и вынужденном за это всю свою жизнь носить на шее труп птицы. А само выражение: «An albatross round someone's neck» — «альбатрос на чьей-то шее» — означает вечное напоминание о самом страшном грехе... Но почему морская молва именно в чаек вселяла души моряков? Может, потому, что именно чайки в представлении моряков являются главной связующей нитью между морем и небом? Им не страшна пугающая глубина. Качаясь на волнах, чайки ждут души, которым посчастливится всплыть к ним, а затем, взмахнув крыльями, взмывают высоко в небо, сопровождая их. А может, причиной тому особый крик чаек, словно нескончаемый скорбный плач по томящимся в глубинах душам? Океан надежно хранит свои мрачные тайны, но, кто знает, может быть, когда-нибудь человечество все же сумеет раскрыть самую жуткую из них. Раскрыть для того, чтобы преклонить колени перед великим подвигом самопожертвования мореплавателей всех времен и народов, которые невзирая на страшное будущее упрямо и дерзко выводили навстречу штормам и ураганам свои корабли.

## Глава шестая

### Эти невероятные «квакеры»

В последние годы моряки столкнулись с совершенно необъяснимым явлением, вызывающим если не страх, то, по крайней мере, полное недоумение. Первое время разговоры о необычных встречах в толще океанских глубин происходили большей частью в курилках и во время офицерских застолий, тогда как начальство происходящего не замечало. Скорее, просто старалось не замечать. Новое и непонятное всегда вызывает недоверие и страх. Но разговоры все множились и множились, и, наконец, настал момент, когда о происходящем молчать стало уже просто невозможно...

Так о чем же говорили между собой вернувшиеся из дальних походов подводники, о чем делали они торопливые записи в вахтенных журналах, о чем докладывали по возвращении в базу?

А дело состояло в том, что в определенных районах Мирового океана на больших глубинах наши подводные атомоходы стали все чаще и чаще встречаться с непонятными объектами. Встречи эти, как правило, начинались с того, что гидроакустики внезапно начинали слышать весьма странные сигналы, чем-то отдаленно напоминающие кваканье лягушек. Именно за это кваканье неизвестные объекты и получили у флотских остряков прозвище «квакеры». Впоследствии их уже стали так именовать и в официальных документах.

Чем же необычны были «квакеры»? Мало ли иных различных шумов слышат акустики в толще океанских глубин? Но «квакеры» резко отличались от всех других шумов. У слышавших их всегда создавалось стойкое впечатление вполне осознанных действий со стороны неизвестных источников звука. Казалось, «квакеры», появляясь неведь откуда, настойчиво пытаются установить контакт с нашими субмаринами. Судя по непрерывно меняющемуся пеленгу, они кружили вокруг подводных лодок, но, меняя тональность и частоту сигналов, как бы вызывали подводников на своеобразный диалог, особенно активно

реагируя на гидроакустические посылки с лодок. Затем, пообщавшись некоторое время таким образом, «квакеры» надолго исчезали, чтобы затем появиться вновь. Так, сопровождая наши субмарины, они следовали рядом с ними до выхода из какого-нибудь района, а затем, проквавав в последний раз, бесследно исчезали. При этом никогда никакой агрессивности со стороны «квакеров» не наблюдалось, как и других отрицательных последствий для наших подводных лодок. Более того, создавалось впечатление, что «квакеры» даже специально демонстрируют свое миролюбие. Однако командиры все равно не без оснований опасались неизвестных подводных объектов. Еще бы, что должен чувствовать командир подводной лодки, когда акустик внезапно докладывает, что, судя по меняющемуся пеленгу, невесть откуда объявившийся «квакер» пересекает курс мчащейся в океанской толще субмарины! Едва лодка отворачивала в сторону, как неутомимый преследователь вновь устремлялся на пересечение курса. И хотя за все долгие годы так и не произошло ни одного столкновения с «квакерами», командирам да и всему экипажу подводных лодок постоянно приходилось быть в напряжении. Что-то надо было предпринимать, но что?

К концу 60-х годов XX века проблема «квакеров» стала беспокоить и тогдашнего Главнокомандующего ВМФ СССР, адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова. Разумеется, главкома меньше всего интересовали истории про морского змея. Он был озабочен иным: не стоят ли за «квакерами» новейшие противолодочные разработки ВМС США?

Как известно, 60-е годы ознаменовались большим шумом в связи с НЛО. Не минула сия чаша и отечественный военно-морской флот. НЛО добрались и до наших атомных субмарин. Вспоминает контр-адмирал запаса О. Г. Чефонов:

«В то время я командовал атомной ракетной лодкой. Возвращались в базу где-то на траверзе Находки. Шли в надводном положении. Туман, видимость нулевая. Работает радиолокационная станция. Внезапно на экране



РЛС<sup>1</sup> появляется цель и быстро идет на пересечение нашего курса. ГКП БИП<sup>2</sup> начинает определять элементы ее движения. Скорость большая. Отметка четкая. Совершенно ясно, что это не помеха. Я увеличиваю ход, чтобы проскочить. Цель — тоже. Рисковать опасно, решаю застопорить ход и пропустить ее. Помимо этого начали подавать всевозможные сигналы: пускали ракеты, включали ревун, зажгли кормовой огонь и прожектор. Слушаю доклады: «Дистанция — пять кабельтовых, четыре... три... два... один...» Все находящиеся на мостике до боли в глазах вглядываются туда, откуда должна появиться неизвестная цель. Акустик почти кричит: «0,5 кабельтовых! Цель вошла в мертвую зону!» У нас все освещено, гудим. Напряжение страшное. Все на пределе. Проходит как вечность минута, за ней другая, третья. Вот сейчас цель появится с другого борта. Так мы прождали четверть часа, но цель так и не появилась. Перевели дух и на самом малом пошли в базу. Второй подобный случай был со мной где-то спустя год. Мы возвращались домой с полигона. На этот раз видимость была полная. Опять четкая засветка на РЛС. На мостике нас человек пять-шесть. Во все глаза смотрим по пеленгу, указанному радиометристом. Но абсолютно ничего не видим! БИП ведет цель. Она опасно сближается. Я после случая под Находкой опытный, приказываю все записывать в вахтенный журнал. «На РЛС цель. БИП определил ЭДЦ<sup>3</sup>. Есть опасность столкновения. Для избежания столкновения выполняю все действия согласно МППСС<sup>4</sup>». Дали стоп. Опять прожектор, ракеты, ревун. Обнаруженная, но так и невидимая цель опять входит в нашу мертвую зону и навсегда исчезает. Ни на воде, ни в воздухе ничего... По приходе доложил командиру, тот лишь отмахнулся: «Да ну тебя! Еще этих забот не хватало! Если до-

<sup>1</sup> РЛС — радиолокационная станция.

<sup>2</sup> ГКП БИП — бытовой информационный пост главного командного пункта. (Здесь и далее примеч. авт.)

<sup>3</sup> ЭДЦ — элементы движения цели.

<sup>4</sup> МППСС — международные правила предупреждения столкновения судов.

ложим, сейчас же проверяющих понаедет!» Потом мы этот случай с другими командирами обсуждали. Оказалось, нечто подобное было и у многих из них. На том все и кончилось».

От таких сообщений и вправду первое время упорно отмахивались. Но всему есть предел, и настал момент, когда «квакеры» вкупе с НЛО уже не на шутку обеспокоили командование ВМФ. Тогда-то решением министра обороны маршала А. А. Гречко при разведуправлении ВМФ была создана спецгруппа из нескольких офицеров. Задача перед ней была поставлена весьма и весьма непростая: изучение, систематизация и анализ всех необъяснимых явлений, происходящих в Мировом океане и могущих представлять опасность для наших кораблей. Со свойственной ему обстоятельностью С. Г. Горшков сказал: «Проблема крайне сложная и новая для нас, а потому для ее решения сил и средств жалеть не будем. Дадим и людей, и корабли. Важен результат!»

Вновь сформированная группа взялась за работу дружно. Трудностей было более чем достаточно, ведь опыта подобной работы не было еще ни у кого. Офицеры непрерывно ездили по флотам, собирая по крупицам все сколько-нибудь относящееся к их проблеме. Главком распорядился организовать и целую серию океанских экспедиций. Одна из них — экспедиция разведывательного корабля «Харитон Лаптев» в апреле 1970 года — совпала по времени с гибелью в Северной Атлантике нашей атомной подводной лодки К-8. Прервав прослушивание и запись шумов океанской толщи, «Лаптев» устремился к гибнущему атомоходу и успел спасти большую часть его экипажа...

В начале восьмидесятых программа «Квакер» была внезапно закрыта. Группу расформировали. Офицеры получили новые назначения. Вся масса накопленных материалов и разработок по теме с грифом «Совершенно секретно» была сведена в несколько пухлых дел, которые навсегда исчезли в глубинах военно-морского архива. Почему столь внезапно расформировали группу, непонятно, зато совершенно понятно, почему итоги ее рабо-

ты были строго засекречены. Каждое государство обязательно до поры до времени хранить в тайне свои приоритеты, особенно в столь деликатных областях, как эта. И все же, что удалось нового узнать о «квакерах»? Что известно о них сегодня?

Увы, известно о «квакерах» и сейчас не так уж много, причем мнения на их счет весьма различны даже среди бывших офицеров группы, занимавшейся этой проблемой. Итак, каковы же эти мнения?

Некоторые из бывших сотрудников группы и по сей день считают, что «квакеры» являются не чем иным, как неизвестными живыми существами, причем с весьма высоким уровнем интеллекта. Этой версии придерживаются прежде всего работники Петербургского отделения Института морей Академии наук России, которых в свое время привлекали к теме «Квакер». Разумеется, что речь идет не о мифической рыбе — капсيلي, размером с кита и собачьей мордой, и не о менее сказочной рыбе — ултифе, с головой огромной кошки, и не о легендарных страшилищах северных морей средневековья Гольферамбе и Масчугере, неких подводных ведьмах или о еще более жутком морском черте. Речь идет о некоем вполне реальном, но еще не известном науке подводном существе. В этом нет ничего невозможного, ведь свидетельства о неведомых жителях океанских глубин имеются в предостаточном количестве! Ведь даже о ките, которого человек знает уже более двух тысяч лет, мы по-прежнему многого не знаем. Возможно, «квакеры» принадлежат к какому-то подвиду таинственных гигантских кальмаров-архитеврисов, чьи мертвые туши периодически выбрасывают на берег волны. Возможно, это подвид гигантского угря или даже плезиозавра. Наличие органов чувств, работающих в акустическом диапазоне, делает наиболее вероятной версию о том, что «квакеры» могут иметь родство или, по крайней мере, некоторые черты китообразных. В этом случае понятен их постоянный интерес к подводным лодкам. Неизвестные архитеврисы вполне могут принимать их за своих злейших врагов — кашалотов. Но почему они в этом случае не спасаются бегством,

а сами дают знать о себе? Может, потому, что это какие-то особые архитеврисы, для которых кашалоты сами являются добычей. Но субмарины все же чем-то смущают подводных охотников, и они подолгу крутятся вокруг них, пытаясь понять, что же это такое пожаловало к ним в гости.

Взять, к примеру, хотя бы загадочного доисторического китообразного зеглодона — древнейшего обитателя океанских глубин, чей скелет находится в Бостонском морском музее. Судя по нему, зеглодон имел змееобразную форму, жил на больших глубинах и, вполне возможно, обладал теми же органами передачи звука, что и современные киты и дельфины. Кто даст гарантии, что зеглодоны или подобные им не существуют и доныне?

Есть сведения, что виденные людьми морские змеи развивали на поверхности моря скорость до 65 километров в час! С какой скоростью они могут передвигаться под водой, неизвестно, но вполне возможно, что ее хватит для того, чтобы обгонять мчащиеся во мраке глубин субмарины. В определенной мере совпадают и ареалы обитания морских змеев и «квакеров»: район между Гренландией и Исландией, район между Шотландией и побережьем Америки, Мексиканский залив и западная часть Тихого океана.

Дешифраторы, занимающиеся изучением записанных сигналов «квакеров», тоже теряются в догадках. «Квакеры» совершенно отличны от всего, что было известно ранее. И если одним слышалось в них явно живое происхождение, то другие считали, что эти сигналы все же имеют скорее техническое происхождение.

Версия о том, что «квакеры» являются подводными НЛО, среди офицеров спецгруппы, занимавшейся этой проблемой, особой популярностью не пользуется. Хотя и она до конца не исключается. Как знать, может, это именно НЛО начинают сопровождать субмарины со своих подводных баз, и эскортируют подводные лодки до выхода из этих районов. Дело в том, что в целом ряде случаев поведение «квакеров» было весьма похожим.

И наконец, последняя, третья версия. Именно она была изначально ближе всего офицерам группы. Может, потому, что на нее было затрачено больше всего времени и сил. Версия эта предполагает, что «квакеры» — не что иное, как новые разработки американцев, стремящихся с их помощью обнаружить наши подводные лодки в стратегически важных для США районах. В пользу этой версии говорит целый ряд весомых аргументов.

Во-первых, очень часто (хотя и не всегда) вскоре после появления «квакеров» в районе нахождения наших подводных лодок появлялись американские противолодочные корабли. Для объективности, однако, надо сказать, что и районы наиболее частого обнаружения морского змея совпадают с районами, где располагаются наиболее мощные противолодочные силы НАТО. Так, к примеру, район между Гренландией и Исландией почти полностью совпадает со знаменитым фареро-исландским противолодочным рубежом, и так далее.

Во-вторых, районы обнаружения «квакеров» нашими подводными лодками, как правило, представляли для ВМС США особый интерес, так как помимо противолодочных рубежей они включали позиции патрулирования американских подводных ракетносцев и полигоны боевой подготовки.

В-третьих, в одном из ленинградских научно-исследовательских институтов в свое время нашелся умелец, сумевший сконструировать некое подобие «квакера» — простейший датчик с элементарной схемой приема-передачи сигнала. Картина применения таких датчиков, возможно, такова. Их в огромных количествах разбрасывают в необходимых районах. При прохождении подводной лодки «квакер» улавливает ее (это может быть шум винтов, электро- или магнитное поле и т. д.) и подает своеобразные сигналы. Эти сигналы принимают и обрабатывают уже более сложные аппараты, которые и определяют курс, место нахождения и скорость подводной лодки. После этого в район вызываются противолодочные силы, которые тут же начинают свою охоту, имея все данные для ее успешного завершения. Однако и в этой

версии есть свои слабые стороны. Прежде всего, если это датчики, выдающие информацию о курсе субмарины, то почему они срабатывают не только по направлению ее движения, но и в других направлениях? Кроме того, никогда не срабатывали «квакеры» сразу с нескольких пеленгов, а ведь именно так можно наиболее надежно и быстро определить элементы движения субмарины. В целом ряде случаев «квакеры» изменяли свою тональность, иногда даже как бы «передразнивая» посылаемые с подводных лодок импульсы. Это тоже не особенно вяжется с версией о разбросанных по океанскому дну простейших датчиках.

Ну а почему все же прекратили исследования и закрыли тему? Здесь тоже есть о чем порассуждать. Это могло произойти, если с достаточной долей уверенности было решено считать «квакеры» живыми существами. Ихтиология не входит в круг приоритетных интересов ВМФ, и поэтому решено было более на это не отвлекаться. Хотя в этом случае продолжить исследования, видимо, все же было надо. Как знать, может, когда-нибудь «квакеры» с лихвой заменили бы боевых дельфинов... В случае, если «квакеры» оказались все же датчиками ВМС США, то тему могли закрыть, потому что теперь надо было уже не устанавливать саму природу «квакеров», а разрабатывать способы борьбы с ними. Что касается НЛО, то все данные по ним могли быть попросту изъяты из ведения ВМФ и переданы в другое ведомство, специализировавшееся на этой проблеме.

Где-то в начале девяностых годов в печати неожиданно промелькнуло маленькое сообщение, что ВМС США в настоящее время интенсивно занимаются изучением океанского дна и поиском неизвестных обитателей больших глубин, сигналы которых неоднократно записывались и якобы даже частично расшифрованы. Как знать, может, речь шла все о тех же таинственных «квакерах»! И может быть, все же придет день, когда тайна загадочных океанских сигналов не только будет до конца раскрыта, но и станет достоянием широкой общественности.

## Глава седьмая

### Женщина и море

Наверное, почти всем известно старинное морское суеверие: женщина на корабле — непременно к несчастью! Почему столь безапелляционно выносятся приговор женщине, почему ее издревле считают виновницей всех бед в море? Когда и кто первым сказал об этом, неизвестно, однако многие историки полагают, что скорее всего это поверье родилось в средние века, когда по всей Европе шла «охота на ведьм», а сама женщина была объявлена церковью вместилищем зла.

Однако между женщиной и морской стихией на самом деле существует некая мистическая связь, которую мужчины просто не в силах понять. В чем тут дело, сказать однозначно невозможно. Может, в более чувствительной женской натуре, которая воспринимает мир моря совершенно иначе, чем мужчины, а может, своенравная и капризная морская стихия по своей сути ближе именно женщине?

История знает немало примеров удивительных взаимоотношений, возникающих между женщиной и морем, взаимоотношений, объяснения которым не найдено и по сегодняшний день.

Наверное, начать следует еще с мифических времен, когда отважные амазонки осуществляли свои походы по Черному морю и покоряли прибрежные народы. Или со времен греко-персидских войн, когда, согласно Геродоту, в преддверии знаменитого морского сражения при Саламине (480 год до н. э.) на палубе флагманской греческой триеры внезапно возникла женщина в ниспадающем белом одеянии и громким голосом призвала оробевших при виде многочисленного неприятеля греков быть храбрыми и отважными. В данном описании Геродота интересен тот факт, что великий историк не персонифицирует это видение как какую-то вполне конкретную богиню тогдашнего олимпийского пантеона. Это видение — просто женщина, призванная вселить в сердца оробевших мужчин уверенность в грядущей победе. Кем она была и как

попала на стоящие в море триеры, непонятно. Вполне возможно, что это был просто некий призрак, возникший вследствие массового отчаянного моления матерей, жен и дочерей участников сражения, глядевших на готовящуюся битву с берега.

Но Саламинское сражение явило миру и еще одну женщину, ту, которую без всяких натяжек можно назвать первой дамой-флотоводцем. То была сражавшаяся на стороне персов Артемисия, правительница Галикарнаса. Во главе своей флотилии она столь отважно билась с противником, даже когда все остальные части персидского флота были разбиты и бежали, что потрясенный Ксеркс, наблюдавший за ходом боя с прибрежного холма, воскликнул: «Сегодня мужчины были женщинами, а женщины мужчинами!»

Впрочем, высокое реноме флотовоительниц было изрядно подмочено египетской царицей Клеопатрой. Во время сражения с римским флотом Октавиана при мысе Ациум (31 год до н. э.) она внезапно для всех без видимой причины бежала с частью боевых кораблей, бросив оставшуюся часть своего флота на полное истребление.

Ранние христианские предания донесли до нас историю о жившей в V веке святой Урсуле, пустившейся в плавание во главе одиннадцати тысяч девушек-паломниц. Увы, этой девичьей флотилии не повезло. В дельте Рейна они были атакованы, разбиты и пленены безжалостными гуннами.

Уходя в свое знаменитое плавание, увенчавшееся открытием пути в Индию, португальский мореплаватель Васко да Гама объявил во всеуслышание, что «ради заблудших женских душ, а также во избежание ссор и интриг» запрещает брать в море женщин, если же какая-нибудь будет обнаружена, то она будет публично высечена, а муж в кандалах отправлен в Португалию. Увы, угрозы действия не возымели, и вскоре уже в открытом море были обнаружены три «зайчихи». Остаток пути все три дамы просидели под замком. А по прибытии в Калькутту верный своему слову да Гама устроил всем троим публичную экзекуцию.



Нечто подобное произошло в 1766 году во время первой французской кругосветной экспедиции под руководством Луи Антуана де Бугенвиля, когда слуга одного из ученых экспедиции Баре оказался девушкой-сиротой. Гуманист Бугенвиль поступил несколько иначе, чем свирепый да Гама. Он позволил девушке перебраться на остров Маврикий, где она благополучно вышла замуж за одного из переселенцев.

Известно, что немало женщин было и на печально известной «Непобедимой армаде». И здесь дамы оказались на высоте! Понимая, что своего шанса упускать нельзя, несколько десятков девиц легкого поведения наняли на свои деньги судно, которое неотступно следовало за «Армадой». И испанки не прогадали! Как оказалось, доход проституток превысил их самые смелые ожидания, невзирая даже на поражение «Армады».

Вообще в XVII—XVIII веках на ряде флотов матросам, прослужившим пять лет и более, разрешалось брать с собой в море в непродолжительные плавания жен. В британском флоте существовала даже вполне официальная команда: «Show your legs!» — «Показать ноги!» Дело в том, что матросы спали в гамаках со своими женами и унтер-офицерам было трудно сосчитать количество находящихся на борту матросов. Когда же по команде из гамаков высовывались ноги, опытные унтера легко считали только матросские, отличая их от женских.

Не счесть жутких кораблекрушений, жертвами которых были женщины!

19 августа 1782 года на Портсмутском рейде от порыва ветра перевернулся и затонул линейный корабль «Король Георг». Из семисот погибших триста были женщины. Спасти удалось только одиннадцати представительницам слабого пола.

В феврале 1807 года у входа в пролив Дарданеллы загорелся английский линейный корабль «Аякс». В результате пожара погибли более десяти женщин и несколько детей.

В декабре 1807 года во время шторма погиб британский фрегат «Ансон». Погибли несколько женщин и два ребенка.

Не обошли подобные происшествия и российский флот. Так, в 1857 году при крушении линейного корабля «Лефорт» погибли пятьдесят три женщины и семнадцать детей; при крушении линейного корабля «Ингерманланд» в 1842 году — двадцать одна женщина и семь детей.

В начале XVIII века скандальную известность получили сразу две пиратки — подруги Мэри Рид и Анна Бонни, наводившие ужас на весь торговый флот в Карибском бассейне. Они первыми бросались на абордаж, увлекая за собой остальных пиратов, сами выбирали себе любовников и дрались за их честь на дуэлях. Увы, обе буйные морячки кончили свой путь в тюрьме.

Истории известен случай о женщине — предводительнице целой флотилии китайских пиратов. Госпожа Цин в начале XIX столетия терроризировала воды всего Желтого моря и дважды наголову разгромила флот китайского императора. Госпожу Цин так никому и не удалось победить. Состарившись, она согласилась принять амнистию от того же императора и закончила жизнь в почете и славе.

Существовала своя женщин-«адмирал» и в Греции, звали ее Барборина. Храбрая гречанка возглавляла флотилию корсаров, которая долгое время весьма успешно действовала против огромного турецкого флота. Имя Барборины окружено легендами, и поныне она весьма почитаема в Греции как национальная героиня.

Не отстала в женском пиратстве и Россия. Так, на Волге в XVII веке наводила ужас на купцов некая Пелагеюшка, бывшая «красна» внешностью и «черна» делами. О ней слагали песни:

Уж и как мне не плакати:  
С измалехоньку я в гульбу пошла,  
Лет пятнадцати я в разбой пошла,  
А с шестнадцати душегубила!

Существует предание и о целой банде волжских пиратов, у которых было правило: если какая посмеет полюбить, то подруги тотчас утопят ее в Волге.

Существуют уникальные случаи из жизни героических женщин-морячек и в нашей стране.

В плаваниях по Северному Ледовитому океану командира отряда Великой Северной экспедиции лейтенанта Василия Васильевича Прончищева участвовала его жена Татьяна Федоровна — первая полярная путешественница. Оба они умерли от цинги и были похоронены на берегу океана недалеко от полуострова Таймыр.

Во время русско-шведской войны 1788—1790 годов жена капитан-лейтенанта Романа Кроуна находилась рядом с ним во всех плаваниях и боях, исполняя обязанности сестры милосердия, за что и была награждена императрицей Екатериной II орденом Святой Екатерины.

Вместе с мужем, сотрудником Российско-Американской компании, не один год плавала по Тихому океану Анна Петровна Булыгина. При этом ей неоднократно приходилось исполнять обязанности не только рулевого, но и шкипера.

В 1941 году, когда Балтийский флот осуществлял свой печально знаменитый и кровавый Таллинский прорыв по сплошным минным полям и под бомбами сотен фашистских самолетов, то из десятков транспортов до Кронштадта невредимым дошло лишь одно судно — под командованием Александры Щетининой, на тот момент единственной в мире женщины-капитана.

Не перестают удивлять представительницы слабого пола и сегодня. Так, в Швеции уже на протяжении нескольких лет женщина успешно командует подводной лодкой и, по свидетельству очевидцев, в критические моменты проявляет куда больше выдержки, чем ее более мужественные коллеги.

И все же, почему женщина считается недоброй приметой для моряков? Ведь в Западной Европе дело доходило до того, что если на закладке или спуске на воду корабля присутствует девственница — это к несчастью, ну а если эта девственница еще и рыжая, то тогда корабль можно сжечь прямо на стапелях, все равно ничего путного не выйдет!

Существует мнение, что столь устойчивая и многовековая нелюбовь моряков к присутствию женщин на корабле происходит еще из древнего морского суеверия,

гласящего, что юбки на корабле непременно вызывают встречный ветер или штиль. И то и другое было в эпоху парусных судов крайне нежелательно. Такое толкование вполне реально, если принять во внимание большую суеверность моряков всех времен и народов. Однако более вероятно все же, что истоки этого обычая следует искать в эпохе Великих географических открытий, когда моряки вынуждены были многие месяцы, если не годы, находиться на своих кораблях, и появление женщин обязательно вносило смуту, влекло за собой ссоры, драки и даже убийства. А потому капитаны всячески стремились не допускать женщин на корабли. История, например, знает некую Ханну Снэлл, которая, переодевшись мужчиной, ухитрилась прослужить в британском флоте без малого десять лет.

Моряки, как известно, во все времена считали и считают свои корабли живыми существами, причем преимущественно женского рода, а это предполагает совершенно иные взаимоотношения даже на уровне подсознания. Среди носовых фигур, украшавших парусные корабли и суда, особенно любимы были моряками обнаженные женщины — за их способность смягчить своим видом ярость морской стихии.

Считалось даже, что судно-«женщина» испытывает к своей команде вполне определенные нежные чувства, и если на борту появлялась другая женщина, судно начинало ревновать к ней со всеми вытекающими отсюда последствиями...

Далеко на севере на скалистом норвежском берегу стоит необычный памятник: высокая женская фигура, как бы бросающая цветы в море. На памятнике надпись: «Всем морякам, кто уже погиб или еще погибнет в море». Женщина бросает цветы на могилу тех, кто еще жив, но чья судьба уже предопределена провидением.

О предчувствии женщин разговор особый.

Не счесть случаев, когда моряки называли открытые ими земли в честь своих любимых. Во время своего первого кругосветного плавания Магеллан назвал мыс при входе в современный Магелланов пролив мысом Дев.

Хроникер этого плавания Пигафетта в своем дневнике пишет о каком-то предзнаменовании, но о каком — так и осталось неизвестно. Погибший Магеллан унес тайну названия мыса с собой в могилу.

Кто хоть раз бывал в Амстердаме, тому наверняка показывали так называемую «Башню плача». Построенная еще в XV веке, эта башня стоит на берегу амстердамской гавани. Издавна на ее верхней площадке собирались женщины, чьи мужья уходили в неведомые океаны. И до наших дней существует поверье, что если на башню поднимется жена находящегося в море моряка, которая честно и верно ждет его, то она обязательно увидит своего любимого и узнает его судьбу. А потому и сегодня жены голландских моряков непременно приходят в старинную башню, и та посвящает их в тайны великого единения женщины и моря. Кстати, в простонародье жен моряков именовали вечными невестами.

О некоем видении невесты знаменитого пирата и адмирала Фрэнсиса Дрейка рассказывает старинная британская легенда. Суть ее в том, что, не получая долгие годы известий от ушедшего в кругосветное плавание Дрейка, его невеста согласилась на уговоры родителей выйти за другого, но в тот момент, когда девушку уже повели к венцу, к ее ногам внезапно упало ядро, пушенное Дрейком из пушки с другого конца света. Девушка сразу же поняла, что ее жених жив, и отказалась стать женой другого.

22 июня 1893 года в доме английского вице-адмирала Тайрона случилось невероятное происшествие. В тот день сам адмирал был далеко в Средиземном море, а его супруга отмечала день своих именин. По этому случаю были гости. Внезапно в самый разгар торжества в комнату молча вошел адмирал и, быстрым шагом пройдя мимо изумленных гостей, скрылся в кабинете. Когда супруга адмирала прибежала туда, кабинет был пуст. Все были поражены, ибо знали, что в это время адмирала никак не могло быть в Лондоне. Первой поняла, что к чему, сама адмиральша. «Это знак свыше! — сказала она. — С Джорджем случилось нечто страшное!»

А спустя несколько дней в Лондон пришло известие, что именно 22 июня вице-адмирал Тайрон погиб на своем флагманском броненосце «Виктория», опрокинувшись в результате случайного столкновения с другим кораблем. Факт же появления мертвого адмирала в своем доме был документально засвидетельствован множеством видевших его гостей.

На советском флоте в последний раз столкнулись со старой приметой в июне 1978 года на Тихоокеанском флоте. Из Владивостока только что убыл генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, выходявший в море на крейсере «Адмирал Сенявин». Естественно, что следом за генсеком во Владивосток наехала пишущая братия, чтобы написать о корабле, куда ступила нога руководителя государства. Среди прибывших была и женщина — поэтесса Белла Ахмадулина. 13 июня, в понедельник, «Адмирал Сенявин» вышел в море на артиллерийские стрельбы, во время которых произошел взрыв в носовой башни главного калибра, где мгновенно заживо сгорели тридцать восемь человек. Вот тогда-то все и вспомнили не только о несчастливом 13-м числе и несчастливом дне понедельнике, но и о присутствовавшей на борту крейсера поэтессе...

Однако наряду со стойким неприятием женщин в море моряки во все времена с особым удовольствием давали своим судам имена тех же женщин, и особенно женщин любимых. Считалось, что такое судно перенимает от женщины любовь к моряку, никогда его не подведет и обязательно возвратит своей тезке, оставшейся на берегу. Так это или нет, кто может ответить, но то, что имена любимых согревали души и сердца моряков в дальних плаваниях, — это точно. Может, именно поэтому при спуске корабля на воду команда корабля избирает крестную мать, которая и разбивает традиционную бутылку шампанского о корабельный борт, благословляя корабль на долгую и счастливую жизнь. Да что там корабли, когда даже всесокрушающим тайфунам по негласной традиции даются только женские имена! И это тоже не случайно, ибо женское начало всегда по своей сути милосерднее мужского.

Увы, скорее всего, мужчинам так и не суждено будет до конца понять великое единение двух стихий: морской и женской. Что ж, может быть, в этом единении и состоит самая великая и непостижимая тайна океана и извечная тайна женской души. А если это так, то стоит ли вообще пытаться ее постичь, ведь, согласитесь, в целом мире не существует ничего притягательнее и удивительнее этих двух сокровенных тайн!

## *Глава восьмая*

### **Магия амулетов и примет**

С древнейших времен и до сегодняшнего дня человечество верит в чудодейственную силу амулетов и талисманов. У каждого из нас зачастую есть свой, особо оберегаемый и ценимый... Верят в амулеты и моряки.

Амулетами и талисманами могут быть различные предметы, они, как правило, индивидуальны. Ровно сто лет назад на Всемирной выставке в Париже в одном из павильонов была представлена коллекция амулетов более чем из 4000 предметов: ключи, монеты, булавки, подковы (лошадь и осел были в хлеву при рождении Христа, поэтому подкова, особенно с гвоздями, считается очень сильной защитой от дурного влияния нечистой силы, болезней, несчастий), раковины, разнообразные камни-самоцветы.

Море всегда влекло людей как промысел продуктов питания и способ передвижения по Ойкумене. Безопасности путешествий, в том числе по морям, способствовали самоцветы агат, горный хрусталь, гранат, изумруд, коралл, халцедон. Помогали преодолевать бури, ураганы и штормы и защищали от них пять первых из перечисленных камней, а также рубин и топаз. Власть над ветрами имели аквамарин и аметист. Против опасностей и бед на море помогали также бирюза, лунный камень, малахит, хризолит, янтарь, яшма...

Перечислим особо почитаемые морские амулеты. Первый из них — карбункул кархедонский, дорогой са-

моцвет, известен со времен Геродота. Поставлялся в Европу из Африки купцами Карфагена (по нему и назван). Идентифицируется с современным рубином. Амулет защищал от крушений на море.

Другой амулет был составлен из двух разновидностей адамаса — индийского и македонского. По Плинию, индийский адамас — прозрачный камень «восхитительной шестиугольной формы, величиной с лесной орех». Скорее всего, это настоящий кристалл необработанного алмаза. Македонский адамас «серебряного цвета золото и спутник золота». Судя по физическим свойствам, амулет был перстнем из «белого золота» — платины (ее в древности и вплоть до середины XVIII века не знали) с вставкой из необработанного алмаза, а возможно, и кристалла горного хрусталя.

Голубой берилл, спустя века названный аквамаринном, был амулетом против страха на море.

Друопе — камень молочного цвета, возможно, разновидность агата, оберегал от сглаза и всяких напастей.

Коралл, прикрепленный к носу судна специальными концами (веревками) из тюленьей кожи, служил амулетом против волн и ветров во всех водах.

Офиокиолус — обработанный змеиный камень (*офит* — с греческого змея; серпентинит, или змеевик), крепился к поясу кормчего чем-то вроде змеиной кожи и оберегал от непогоды.

Опсианус из Фригии и Галатии, то есть обсидиан из Малой Азии, — амулет для всех путешественников по воде.

Заметим, что среди названных камней отсутствует изумруд, известный грекам еще со времен Геродота под именем смарагдус. Во все времена, вплоть до открытия Нового Света, изумруд был исключительно редким камнем. Но его «родного брата» — голубой берилл, спустя полтора тысячелетия названный аквамаринном, за зеленовато-голубой цвет, цвет морской воды, — моряки и выбирают своим амулетом. А изумруд стал служить амулетом лишь в конце XVI—начале XVII века.

Но далеко не всегда амулетами и талисманами были драгоценные и полудрагоценные камни. Число амулетов



бесконечно, их выбор зависел от всевозможных местных верований и личных пристрастий.

Расплющенная свинцовая пуля, опрaвленная в золото или серебро, предохраняла от предательского выстрела, а потому была весьма ценима. Медвежий зуб, который носили на шее, символизировал и гарантировал неременное возвращение домой. Часто с этой же целью на груди носили мешочек с землей, взятой с родного берега. Якорь, увенчанный трезубцем, так называемый якорь Нептуна, защищал от бурь, отводил от подводных скал и рифов, то есть являлся своего рода навигационным амулетом и обещал удачное плавание. Нефритовую черепашку со знаком креста на панцире носили на особом шнурке, сплетенном из конского волоса. Столь экзотический амулет появился еще в эпоху Великих географических открытий и был особенно любим испанскими конкистадорами. В более позднее время пользовался популярностью у моряков, плававших в Вест- и Ост-Индию, в том числе и с целью работоторговли. Считалось, что черепашка предохраняет от индейских и негритянских чар, колдовства и проклятий.

Моряки боевых кораблей и пираты часто носили на шее маленький золотой или серебряный боевой топорик с магической пентаграммой. Считалось, что этот амулет обеспечивает победу и сохранение жизни в абордажном бою. Золотую серьгу в ухе, по старой традиции, мог носить только тот, кто прошел мимо мыса Горн. Для успешного артиллерийского боя имелся другой амулет — «огненный меч», лезвие которого представляло собой несколько языков пламени. Особый амулет охранял от ранений в бою и от огнестрельного оружия. Это был маленький серебряный лук со стрелой и тетивой, непременно сплетенной из волос павшего в бою друга. От сабельных и кинжальных ран имелся другой амулет — обломок какого-либо холодного оружия (ножа, шпаги, кортика и т. д.), извлеченный из раны. Обломок зашивали в специальный кожаный кармашек на поясе и всегда носили с собой, даже на берегу, так как поножовщина в портовых кабаках была делом нередким. Моряки, уходившие в

дальние кругосветные плавания, имели свой особый амулет — скорлупу моллюска с выжженными на ней знаками Луны и Южного Креста. Этот амулет помогал в небезопасных плаваниях в Южном полушарии. Верность оставшейся на берегу жены, а также одновременно и успех в любовных приключениях, то есть собственную неверность, гарантировал один и тот же амулет — пучок волос черного козла. Горе и несчастье врагу обеспечивал кусочек коралла в форме человеческой головы. При этом должно было соблюдаться одно неперемное условие, в противном случае амулет не только терял свою волшебную силу, но и мог принести несчастье владельцу: кусочек коралла в виде человеческой головы должен был иметь форму естественного происхождения, а ни в коем случае не обрабатываться искусственно.

О кораллах разговор особый. Они и сами по себе уже являлись талисманами, в особенности красный коралл. Считалось, что он предохраняет от эпилепсии и происков морских ведьм, а также защищает корабль от молний, бурь и ураганов. Если же носить красный коралл на себе, то он выполнял функцию индикатора здоровья — бледнел при болезни и темнел при выздоровлении. Считалось, что коралл лучшее средство от цинги: если его истолочь и проглотить, то цинга отступит и зубы укрепятся. Коралловые ожерелья моряки надевали на ночь как лучшее средство от кошмаров и дурных снов.

Особое место в амулетном мире моряков занимали так называемые «побратимские амулеты», особенно широко распространенные среди пиратов всех стран. Моряки, решившие стать побратимами, делали ножом надрезы на левом (ближе к сердцу!) предплечье и собирали несколько капель крови в маленькие сосуды, изготовленные, как правило, из выдолбленного кактуса. Затем добавляли в кровь немного земли с того места, где происходила церемония. Сосуды заливали воском, и побратимы обменивались ими. Если когда-нибудь один из побратимов получал такой сосуд, то он, немедленно бросив все дела, обязан был прийти на помощь своему побратиму и даже, если потребуется, не задумываясь отдать за него жизнь.

Кроме общих амулетов в различных океанах и морях имелись и свои собственные любимые амулеты. Моряки Средиземноморья, как христиане, так и мусульмане, на протяжении многих столетий питали особую привязанность к искусно сделанной маленькой серебряной человеческой руке с оттопыренными мизинцем и большим пальцем. Считалось, что серебряная рука отводит всякое колдовство и несчастье. Легенда гласила, что именно такую серебряную искусственную руку приделал себе вместо отрубленной знаменитый алжирский пират XVI века Аруджи Барбаросса. При этом, как это часто бывает с легендарными личностями, со временем забылось, что судьба самого Аруджи была далеко не счастливой: он был разбит в сражении, а затем обезглавлен испанцами.

Среди английских пиратов особенно ценились веревки, на которых были повешены их неудачливые коллеги. Считалось, что носить в шляпе кусок такой веревки — верный залог того, что с тобой ничего подобного не случится. Еще большую ценность представляли кисти рук повешенных. Их специальным образом высушивали и носили на шее. Это напрочь отпугивало смерть, поэтому обладатель такого талисмана считался настоящим счастливымчиком.

Помимо амулетов индивидуальных в большом ходу были и коллективные. Причем в ряде случаев присутствие оных вменялось приказами! Так, на кораблях адмирала Нельсона, которыми ему приходилось командовать, ко всем мачтам прибывали подковы, сулившие удачу как в плавании, так и в бою.

Интересно, что в это же время на французских кораблях, воевавших с англичанами на Средиземном море, к мачтам прибывали акульи хвосты и плавники. Французы считали, что это придаст их кораблям большую, по сравнению с англичанами, скорость хода.

Помимо всевозможных амулетов весьма живучей была и традиция татуировок, также выполнявших функции амулетов. Пучок молний на левом предплечье являл собой символ и залог бесстрашия и могущества. Череп или несколько черепов на том же левом предплечье — символ

презрения к своим врагам. Татуировка распятого Христа на спине предохраняла от порки «кошками». Это была, вероятно, самая практичная из всех татуировок — кто же решится бить Спасителя! И таким образом обладатель татуировки иногда избегал заслуженного наказания. Иногда же просто делали надпись, годную на все случаи жизни: «Боже, спаси моряка!» Татуировка обнаженной красотки гарантировала успех в любви. Якорь означал надежду, спасательный круг — спасение от опасностей, маяк — благополучное возвращение домой.

В середине XIX века в ВМС США разразился крупный скандал из-за того, что голые красотки, вытатуированные на телах матросов, оскорбляют общественную мораль. После долгих дебатов было принято поистине выдающее решение: всех голых девиц одеть, то есть зататуировать в какие-нибудь платья!

В пиратской среде была весьма широко распространена татуировка-талисман, изображающая виселицу с повешенным человеком и сидящей на перекладине вороной. Считалось, что имеющий такую татуировку (как и имеющий веревку повешенного) никогда не попадет в руки правосудия и не будет казнен. На руках чаще всего татуировали розу ветров с сердцем, якорем и двумя магическими треугольниками, что обеспечивало удачу во время дальних плаваний.

В эпоху парового флота кочегары всех флотов мира, не исключая и российского, делали себе фирменную «кочегарскую» татуировку. На ягодицах татуировались два кочегара (иногда это были черти), которые держали на лопатах уголь. Негры татуировались столь искусно, что при ходьбе создавалось впечатление, что изображенные ниже спины кочегары закидывают в «топку» уголь.

Российская военно-морская история оставила небезынтересный пример морской «талисманной» татуировки. В первом кругосветном плавании (1803—1806) на шлюпе «Надежда» под командованием капитан-лейтенанта Ивана Федоровича Крузенштерна участвовал и граф Федор Толстой, прозванный впоследствии Толстой-американец. При посещении Гавайских островов Тол-

стой, как и большинство российских моряков, сделал себе татуировку, однако не обычную, а особый сложный комплекс татуировок для предохранения в бою. По окончании плавания и возвращении в Петербург он участвовал в нескольких десятках дуэлей, убил одиннадцать противников, но сам не получил даже царапины.

Толстой твердо верил в свою оберегаемость татуировкой, но оказалось, что граф-дуэлянт не учел всей специфики охранной тату. Жена Толстого родила ему одного за другим одиннадцать детей, но все они умерли в младенчестве. Сам Толстой-американец считал, что это наказание за убитых им на дуэлях людей, и, как говорят, горько сетовал, что на Гавайях не сделал специальной охранной татуировки и на безопасность своих детей...

Еще большее значение, чем амулеты и талисманы, во все времена имели для моряков всего мира всевозможные морские приметы. В них верили со всей серьезностью и страстностью. Ритуалы поведения в той или иной ситуации передавались из поколения в поколение, а отступников и нарушителей немилосердно карали, ибо нарушивший заповедь грозил навлечь несчастье на всех находящихся с ним на одной палубе. Мир морских примет и суеверий многолик и запутан. И все же...

Во все времена моряки всего мира не любили акул. Причем не только в силу их кровожадности. Считалось, что акула уже только своим появлением несет несчастье. Предания гласили, что акулы обладают неким особым чутьем, и если они появились около корабля, то это не иначе, как к скорому покойнику. Поэтому по неписаному закону матросам строжайше запрещалось говорить о появлении акулы больным и раненым.

В отличие от акул во все времена мореходы любили дельфинов. Считалось, что они приносят удачу, и поэтому им никогда не причиняли никакого вреда. Считалось также, что дельфины отгоняют акул, а если они сопровождают корабль и играют около него, то плавание будет благополучным. Существовало предание, что дельфины управляют ветрами. Их высокие прыжки могут вызвать шторм, но если дельфины выпрыгивают из воды во время

шторма, то он скоро стихнет. Рыбаки Восточной Англии и сегодня уверены, что если дельфин быстро плывет к северу — это к хорошей погоде, а если к югу — к урагану.

Но больше всего моряки во все времена любили парящих над волнами альбатросов. Однако и здесь был нюанс: если альбатрос уж слишком близко кружил над кораблем, то это был верный признак того, что скоро ожидается сильный ветер, а то и шторм. Поэтому альбатросов по возможности отгоняли, но, как уже говорилось выше, никогда не убивали, ведь в них, согласно древнему морскому поверью, вселялись души погибших моряков. Ученый мир не без основания считает, что именно благодаря этой легенде мы обязаны тому, что альбатросы сохранились до сегодняшних дней.

В июле 1959 году в Ливерпульском порту ошвартовался после долгого антарктического плавания сухогруз «Кэлпиэн стар». Плавание было на редкость неудачным: погибли несколько человек команды, судно преследовали непрерывные шторма, а в довершение ко всему вышел из строя главный двигатель, отчего «Кэлпиэн стар» едва не погиб. Неудачливый сухогруз оказался в центре внимания британской прессы. По единодушному мнению, все несчастья, выпавшие на долю «Кэлпиэн стар», были следствием того, что сухогруз вез альбатроса, предназначенного для Берлинского зоопарка. Заточение в клетку священной морской птицы нуждалось в отмщении! Однако на этом дело не кончилось. Спустя два дня альбатроса нашли мертвым в его клетке. Скорее всего, вольнолюбивая птица не выдержала трудностей многодневного плавания. Известие об этом вызвало целый поток публикаций в прессе, а вся команда (полсотни человек) устроила сидячую забастовку и наотрез отказалась продолжать плавание к берегам Норвегии. Матросы требовали немедленного расчета и увольнения. Мнение команды разделял и капитан, сказавший в интервью, что необходимость принять на борт «пленного» альбатроса требовала от него известного мужества. Владелец судна подал в суд на взбунтовавшуюся команду, однако судьи, приняв во внимание обоснованность требований матро-

сов в силу значимости древней легенды, единодушно решили вопрос в пользу команды.

Иногда в штормовом океане появляются и черно-бурые птички массой около 50 граммов. Они мелькают среди вспененных волн с жалобным печальным криком, словно просят о помощи. Серповидными крыльями они напоминают ласточек, за что их и прозвали «штормовыми ласточками». Это качурки, которые большую часть жизни проводят в открытом океане. От ветра они спасаются, умело находя укрытие во впадинах между волнами. Среди мореплавателей бытует поверье, что качурки, как и все другие морские птицы, — это тоже души погибших моряков, и в первую очередь малолетних юнг. Английские моряки называют их птенцами Богоматери и очень любят, а вот шведские моряки, наоборот, побаиваются и считают, что качурки своими жалобными воплями кличут беду.

Во все времена моряки давали различным районам океана свои собственные названия, в которых увековечен опыт многих поколений мореплавателей всего мира. Эти названия никогда не были нанесены на карты, но именно они как нельзя лучше характеризовали определенные моря, заливы и целые морские регионы.

Так, знаменитый пролив между Англией и Францией Ла-Манш получил не слишком лестное наименование — «Аллея смерти». Многочисленные рифы, песчаные отмели, туманы и весьма интенсивное судоходство унесли в «Аллее» не одну тысячу моряцких жизней. Баб-эль-Мандебский пролив, соединяющий Красное море и Индийский океан, получил имя «Врата слез», так как условия плавания там были не многим лучше, чем в Ла-Манше. В придачу к этому на берегу потерпевших кораблекрушение ждали еще и агрессивные бедуины. Район острова Ньюфаундленд из-за вечно промозглой и штормовой погоды удостоился звания «Гнилой угол Атлантики», зато район экваториальной зоны, где дуют постоянные восточные ветры — пассаты, был провозглашен «Дамской дорогой». Кратчайшее расстояние между Зеленым мысом Африки и восточной оконечностью Южной Америки из-

давна именовалось «Талия Атлантики». Вечно штормовой район Атлантики в пределах сороковых градусов северной широты получил имя «Ревущие сороковые», еще более штормовые пятидесятые широты — «Бушующие пятидесятые», а южный путь от Гибралтара к Кубе, который был длиннее северного, но отличался более спокойной погодой, а потому был предпочитаем большинством парусных капитанов, называли попросту «Лошадиной тропой». Пусть медленно и долго шли здесь суда, зато достаточно безопасно! Гвинейский залив моряки гордо именовали «Пуп Земли». Что касается русского флота, то наши моряки с 20-х годов XIX века называли часть Финского залива от Кронштадта до Санкт-Петербурга «Маркизовой лужей», в честь недоброй памяти маркиза де Траверсе, который в то время возглавлял российский флот и в целях экономии средств запрещал кораблям плавать дальше этой пресловутой «лужи».

Не слишком чтили моряки служителей церкви. Даже находящийся на борту священник считался причиной возможных несчастий, а богохульства, считали моряки, куда приятней океанской стихии, чем самые трогательные молитвы. Своеобразное отношение было и к Библии. Считалось, что если ее листами обмахивать больного, то он быстрее поправится.

У моряков британского флота во все времена особой любовью пользовались булочки с изображением креста. Считалось, что такие булочки отвращают шторм. В некоторых семьях эти булочки хранят уже более века как семейные реликвии пращуров-мореходов. В силу этой традиции крестовая выпечка популярна и на современном британском флоте.

Особый культ крестовых булок более ста лет соблюдается в лондонской портовой харчевне «Сын вдовы». История этой традиции такова. В начале XIX века некая вдова содержала эту харчевню. У нее был сын-моряк, и каждый год в Страстную пятницу, если он находился в море, она откладывала для него одну крестовую булку. Когда же сын погиб в море, вдова стала каждый год вывешивать в баре новую булку до следующей Страстной



пятницы, а прежнюю убирала в корзину. Когда вдова умерла, новые хозяева продолжили эту традицию. Со временем ритуал был даже внесен в условия аренды. И сегодня каждую Страстную пятницу в лондонскую харчевню «Сын вдовы» приглашается моряк, который убирает в корзину старую булку с крестом и вывешивает новую, за что его бесплатно поят пивом.

Самым тяжелым днем исстари считался понедельник. В этот день нельзя было начинать постройку судна — киль, заложенный в понедельник, мог потерять свою прочность на крутой волне; тем более нельзя было спускать в этот день судно на воду — почти всегда оно давало течь. И уж полным безрассудством было уходить в понедельник в плавание!

В Англии существует предание, что некогда служил на флоте капитан по фамилии Мандей (что созвучно с английским словом «понедельник»). Этот капитан не верил в плохие приметы и однажды решил доказать, что понедельник — самый обычный день недели. В понедельник он пришел наниматься на службу. Из предложенных ему судов он выбрал то, которое было спущено на воду в понедельник. В понедельник он набрал команду и, дождавшись следующего понедельника, вышел в море. Увы, эксперимент капитана Мандея не удался. В очередной понедельник его судно попало в страшный шторм и было выброшено на скалы. При этом погиб и сам Мандей, и почти вся его команда.

Чтобы усугубить несчастья, которыми грозит понедельник, в английском флоте в XVII веке был введен устав, согласно которому все экзекуции, назначенные матросам, исполнялись только по понедельникам. С тех пор британские моряки именовали этот день недели не иначе, как «черный понедельник».

Помимо понедельника европейские моряки-христиане не слишком уважали и пятницу — день, когда был распят Иисус Христос. Зато средневековые викинги-язычники, наоборот, почитали пятницу как самый счастливый день, посвященный богине Фригитте, дарующей удачу. На русском флоте пятницу тоже не слишком лю-

били, считая ее скорбным днем. Американские рыбаки, будучи людьми практичными, объявили ее «рыбацким воскресеньем», так как в море в этот день все равно никто не выходил.

У моряков, исповедующих ислам, «несчастливыми» днями считаются вторник, четверг и суббота.

Кроме «опасных» дней недели были и «роковые» числа месяца. Особенно мрачным днем у всех моряков всегда считалось 13-е число. Выход в море в этот день был равносильным самоубийству. При этом самые тяжелые трагедии происходили при наложении «несчастливого» дня недели на «несчастливое» число месяца. Так, 19 ноября 1907 года, в ночь с понедельника на вторник, в рейс отправился огромный парусник «Томас Лоусон», названный в честь писателя, единственная книга которого называлась «Пятница — 13 число». 13 декабря в пятницу «Томас Лоусон», следуя Английским каналом, сбился с курса и, наскочив на скалу, погиб. При этом спасся только один человек — капитан.

Наряду с пятницей 13-го числа опасным был и понедельник 1 апреля. Считалось, что на этом дне лежит каинова печать, так как, по легенде, в этот день Каин убил брата Авеля.

В XV веке немецкий философ и астролог Тихо Браге решил навести порядок среди дней и дат. На основе своих наблюдений и расчетов он составил таблицу «счастливых» и «несчастливых» дней, которая пользовалась большой популярностью у моряков всех стран вплоть до XX века. Согласно таблице Браге в январе морякам следовало остерегаться чисел: 1, 2, 4, 6, 11, 18, в апреле — 3, 17 и 18, в мае — 7 и 8. Морякам категорически не рекомендовалось в эти дни выходить в море, считалось, что если кто нарушит этот запрет, «тот или в дороге умрет, или в несчастье возвратится».

Определенные табу существуют в морском быту и до нынешнего дня. Так, в британском военном флоте строжайше запрещено разливать вино, передавая его по ходу солнца. На всех британских кораблях бутылки с вином в кают-компаниях передают только против солнца! Счита-

ется, что нарушение этого правила несет большие бедствия кораблю, на котором было нарушено это правило. Ослушников во все времена и до сегодняшнего дня очень строго наказывали и наказывают.

Разумеется, особые суеверия моряков всего мира были связаны с морскими бурями и штормами. Всегда и везде эти природные явления толковались как гнев богов. Английские моряки помимо этого приписывали шторма козням дьявола и его прислужницам ведьмам. Считалось, что для последних это любимейшее из занятий. «Вызывание бури ведьмами, — писал в 1691 году английский писатель Бэкстер, — засвидетельствовано столь многими, что и примеры приводить не стоит». Ведьмам стоило лишь свистнуть, как сразу же поднимался ветер. Именно по этой причине моряки и сегодня предпочитают не свистеть на корабле. Ведьмы часто продавали или дарили морякам завязанные узлами нити и платки, чтобы те могли в случае необходимости сами вызывать нужный им в море ветер. Для этого надо было лишь развязать соответствующий определенному ветру узелок. В Северной Англии ведьмы действовали особенно изощренно. Они неким дьявольским обрядом крестили кота, затем привязывали к бедолаге части человеческого трупа и бросали в море. Именно такая процедура была произведена, чтобы вызвать шторм, когда в Англию из Дании возвращался король Яков VI. Король в тот раз, несмотря на все ухищрения, остался жив.

В Оксфордшире считается, что очень сильные, так называемые королевские шторма предвещают смерть великих людей. В качестве классического примера всегда приводят казнь протектора Англии Оливера Кромвеля, совпавшую с чудовищным штормом. При этом противники Кромвеля утверждали, что это сам дьявол явился, чтобы забрать к себе нечестивца.

Не менее трепетное отношение, чем к штормам, было во все времена у моряков к огням святого Эльма. Именно так мореходы исстари именуют яркое свечение, вызываемое накоплением электрического заряда во время грозы, которое часто появляется на мачтах и реях кораблей.

Кто хоть раз в жизни видел это захватывающее зрелище, не забудет его никогда. Легенда говорит, что некий святой Эльм (иногда его именуют Эразмом) некогда умер в море во время шторма, но перед смертью объявил, что обязательно явится в необычном виде и сообщит, суждено ли будет моряком спастись. Именно тогда и стали появляться необычные пугающие огни.

Древние греки и римляне, однако, приписывали эти огни божественным близнецам Кастору и Поллуксу, жившим задолго до Эльма-Эразма. Плиний сообщал об этих огнях как о весьма добром знамении: если на мачте появились священные огни, значит, судно находится под божественным покровительством.

Греки-христиане, отвергнув языческих близнецов, приписали огни святой Елене. Испанцы и португальцы имели на сей счет собственное мнение и обозначили свечение как «*Corpus Santo*». Однако сегодня во всем мире все же принято именовать необычное природное явление огнями святого Эльма. Говорят, что сам Христофор Колумб сумел некогда подбодрить свою роптавшую команду, указав на священные огни как на предсказание скорого окончания плавания.

Однако и с огнями святого Эльма следовало быть настороже! Так, считалось очень плохим предзнаменованием, если священные огни спускались с мачт (где им по традиции предписывалось находиться) прямо на палубу. Многие моряки верили, что с огнями на судно возвращаются души погибших товарищей, чтобы предупредить о грядущих бурях и несчастьях. Если же — не дай бог! — огонь вдруг появлялся вокруг головы моряка как некий светящийся нимб, то его скорая смерть ни у кого никаких сомнений не вызывала!

И моряки, и жители приморских районов всегда твердо верили, что приливы и отливы влияют на жизнь и поведение людей. Так, считалось, что если человек родился во время прилива — он будет счастлив, а если во время отлива — наоборот. Если смерть придет во время отлива — она будет легка, а во время прилива — тяжела. Желательно же следовало во время прилива, иначе могло не

быть детей. В Восточной Англии больных выносили на берег моря во время прилива. Считалось, что это способствует выздоровлению.

Во многих европейских странах, прежде чем выйти в море, капитаны внимательно осматривали лица своих матросов. Если обнаруживали человека с голубой жилкой на носу, то его отстраняли от плавания. Считалось, что такой моряк утонет сразу же после выхода в открытое море. Это поверье и сегодня живо в Западной Англии.

Очень плохой приметой всегда считалась потеря в море тряпки или ведра. Валлийские моряки очень опасаются краж на своих судах, причем не только по очевидной причине, а еще и потому, что с украденным добром с судна уходит и часть удачи. Поэтому для возвращения украденного применялись все возможные меры и тратились большие деньги. Норвежские мореходы и сегодня очень боятся обнаружить утром свою посуду перевернутой вверх дном. Многие после этого отказываются выходить в море. Говорят, что в былые времена мальчишки-юнги ловко пользовались этим суеверием, выгадывая таким образом по нескольку лишних суток отдыха.

Свое ритуальное отношение на старом флоте было и к ножу. Даже само слово «нож» произносить было строго запрещено. Рыбаки втыкали ножи в мачты для удачной рыбной ловли. Ножи не рекомендовалось оставлять на палубе: считалось, что от этого они быстро тупятся. Если капитан не желал, чтобы кто-то тревожил его покой, он попросту втыкал с внешней стороны своей входной двери нож или кортик. Не принято было среди моряков и дарить друг другу ножи. Считалось, что острый нож перерезает настоящую дружбу, а потому за подаренный нож необходимо было дать хоть какую-то монету.

Особым местом на судне всегда были трапы. Их из почтения всегда надлежало пробегать бегом. Если же на трапе одновременно встречались два человека, то обоим ждала неудача. Поэтому кто-то всегда должен был пропустить вперед товарища. Если же этого не получалось, то, пробегая друг мимо друга, следовало хотя бы скрестить

пальцы. Если моряк спотыкался, поднимаясь по трапу, — это означало скорую удачу, но если то же происходило по пути вниз — ничего хорошего споткнувшемуся в перспективе не светило.

Во времена парусного флота особым было отношение к судовому колоколу. Считалось, что именно в нем воплощена душа корабля. Моряки верили, что колокол обязательно должен зазвонить в момент гибели корабля. Английская писательница М. Кортни рассказывает о том, что некий таинственный колокол всегда отбивает четыре и восемь склянок на морском кладбище близ Лендз-Энда. Звук этот доносится из могилы капитана, который отказался покинуть свой тонущий у корнуолльских берегов корабль. Он погиб ровно в полночь и перед смертью успел в последний раз отбить склянки. Услышать этот звук было плохой приметой. М. Кортни пишет, что один моряк хотел проверить правдивость слуха и пришел ночью на капитанскую могилу. Колокол он услышал, а на следующий день погиб в море.

Как отголосок «колокольной легенды» следует считать нынешнее поверье, существующее на многих европейских флотах и гласящее, что морякам нельзя громко чокаться хрустальными бокалами: хрустальный звон предвещает кораблекрушение или смерть кого-нибудь из членов экипажа. Если уж звона избежать не удалось, то необходимо как можно быстрее прикоснуться пальцем к кромке бокала и погасить звук. Если это сделать достаточно быстро, то несчастье можно предотвратить.

Не менее трепетное отношение у моряков было всегда к носовым корабельным украшениям. Существовало поверье, что корабль не может затонуть, пока имеет носовое украшение. Известен любопытный факт. В 1928 году снимался фильм о судах-ловушках, в качестве реквизита привели на буксире старый парусник «Эми». Но корабль по неизвестной причине упорно не хотел тонуть. Разъяснение внес старый боцман, объяснивший, что, пока с «Эми» не снимут носовое украшение, она останется на плаву. Старик поверили, украшение сняли, и парусник сразу же затонул.

Во все времена имели личные родовые талисманы и многие великие мореплаватели. История донесла до нас необыкновенную веру в носовую фигуру своего корабля первооткрывателя морского пути в Индию Васко да Гамы. Это была 28-дюймовая дубовая фигура святого Рафаила. Знаменитый мореплаватель искренне считал, что именно статуе святого Рафаила он обязан открытием морского пути в Индию, своему последующему возвышению, богатству и славе. Вместе с Васко да Гамой дубовая фигура трижды проделывала путь от Лиссабона до берегов Индии и обратно. При этом она неизменно хранилась в каюте Васко да Гамы на самом почетном месте. Потомки знаменитого адмирала хранили эту статую как ценнейшее наследственное достояние семьи. Граф дон Франсишку, праправнук да Гамы, дважды возил эту статую с собой через Атлантику в Бразилию, когда исполнял там должность вице-короля, а более поздний потомок, маркиз Низа, брал ее с собой во время своих посольств во Францию в 1642 и в 1647 годах. Позднее статуя была помещена в церковь в Видигейре, где сразу же стала пользоваться большой популярностью у местных моряков. В 1840 году статуя была перенесена в другую церковь, а в 1853 году передана в церковь монастыря иеронимитов в Белене, где покоятся и останки самого Васко да Гамы. Там она находится и до сегодняшнего дня, давно став объектом паломничества португальских моряков, которые глубоко убеждены, что если перед уходом в море помолиться талисману самого Васко да Гамы, то плавание непременно будет очень удачным.

Еще один классический пример счастливой судьбы корабля с особым носовым украшением — это судьба чайного клипера «Катти Сарк». Начало судьбы клипера не было слишком удачным. Судно еще не было достроено в 1869 году, а фирма, строившая его, уже обанкротилась. И тогда недостроенный клипер приобрел некто Джон Уиллис. Чтобы переломить несчастливую судьбу судна, он придумал поистине гениальный ход. Клиперу он дал название «Си Уич», что значит морская ведьма, а кроме того, заказал носовую фигуру в виде очарователь-

ной ведьмы-соблазнительницы в короткой рубашке. При регистрации клипера выяснилось, что какая-то «Морская ведьма» уже скитается по океанам, и тогда Уиллис, недолго думая, назвал свое судно «Катти Сарк», что на шотландском диалекте означает «короткая рубашка». Название клипера было шокирующим, ведь остальные судовладельцы традиционно давали своим судам самые романтические названия: «Утренняя фея», «Вестник рассвета» и т. д. Может, именно поэтому «Катти Сарк» вскоре стала весьма популярной среди простого народа, а если к этому добавить, что клипер отличался выдающимися скоростными и мореходными качествами, то нет ничего удивительного в том, что «Катти Сарк» стала настоящей народной любимицей. Не раз «Катти Сарк» выходила победительницей в головокружительных кругосветных гонках чайных клиперов. Она пережила немало жесточайших штормов, хотя не раз была на волосок от гибели. Затем старый клипер чудом избежал разборки на дрова. Ныне «Катти Сарк» стоит на вечной стоянке в сухом доке в Гринвиче. На стенке дока выбита надпись: «Здесь сохраняется «Катти Сарк» как памятник своего времени. Как дань уважения людям и кораблям эпохи паруса».

Что касается цветов, то моряки всех европейских флотов традиционно не любили, казалось бы столь близкий им, синий цвет. Эту стойкую нелюбовь моряки объясняли довольно витиевато: синий цвет связан не столько с поверхностью моря, сколько с его глубинами. В глубинах же морей, как известно, обитает всевозможная нечистая сила, поэтому именно синий цвет и символизирует место обитания злых духов, от которых всякому здравомыслящему моряку лучше держаться подальше. Предпочтение отдавалось трем цветам: черному, белому и золотому. Эти цвета и сегодня преобладают в форме моряков всего мира. Сочетание черного с золотом символизирует почти монашескую отрешенность от земных дел и принадлежность к совершенно обособленному «ордену» служителей океана. Сочетание же белого и золотого проникнуто подсознательной ностальгией моряков о веке парусов и пре-



клонением перед красотой солнечного света в сочетании с белизной облаков и пеной волн.

Неплохое отношение было во все времена у моряков к котам. Разумеется, коты были симпатичны уже тем, что убивали ненавистных крыс, однако уважение они заслужили не только этим. Удачей для судна считалось, если кот приходил на него сам, так сказать, без чьего бы то ни было приглашения. Такого кота нельзя было выгонять, так как он нес удачу. Если же кто выбрасывал кота за борт, то это немедленно вызывало сильнейший шторм, но такое случалось крайне редко. Наоборот, старые описания кораблекрушений утверждают, что в случае несчастья моряки перво-наперво спасали корабельного кота, а затем уже всех остальных.

В отличие от котов моряки не любили свиней. Европейские моряки и сегодня стараются в море никогда не произносить слова «свинья», заменяя его выражением «эта штука». Увидеть свинью по дороге к судну в день отплытия — все равно что сразу повеситься! А выражение «свинячий хвост» с давних пор было самым оскорбительным в рыбацкой среде.

Среди западноевропейских моряков всегда считалось удачей поймать рыбу морской ангел. Хоть она и несъедобна, но полагалось, что она приносит удачу рыбакам. Морского ангела привязывали к судну и таскали за собой на буксире, пока тот не разваливался на куски. Лондонская «Таймс» от 5 августа 1949 года, к примеру, сообщала о траулере «Ямайка», который пришел в порт Флитвуд с морским ангелом за кормой и небывало большим уловом.

Немало поверий и суеверий оставили после себя и русские мореходы. Перво-наперво на Руси строжайше запрещалось выходить в море без нательного креста, а также без пучка травы Петров крест, которую также повязывали на шею. Считалось, что отсутствие креста привлекало как водяных, так и топлянок-русалок. Сами водяные жили как в реках и озерах, так и в морях. В последнем случае они получали титул царя морского. Настоящим раем для водяных во все времена считалось Ладожское озеро. Поэтому на Ладоге мореходам всегда следовало быть особенно ос-

торожными. На Ладожском озере водяным было и просторно, и привольно. Однако и там имелось два места, которые водяные стремились избегать, — это отмели вокруг святых Коневецкого и Валаамского островов.

Особое отношение у русских мореходов было и к водяному, жившему в Черном море. Тот в отличие от всех остальных именовался почтительно царем Черномором. Помимо всех прочих морей в Черном море жили еще и некие страшные «египетские фараоны», которые находились с Черномором в большой вражде, что, впрочем, несколько не мешало и тем и другим пакостить мореплавателям.

По своему внешнему виду водяные походили на утопленников, так как имели раздутые животы. Волосы и борода у них были в тине и водорослях, между пальцами перепонки, а тело — в шерсти или в чешуе. Водяные могли превращаться, в случае надобности, в разных рыб.

Нрав у водяных был самый скверный. Больше всего на свете любили они топить корабли и людей, рвать рыбацкие сети и поднимать шторма. Понравившихся людей водяные всегда утаскивали к себе на дно. Особую слабость при этом водяные имели к тем, у кого не было нательного креста, к певцам и музыкантам. Вообще, судя по всему, они были большими ценителями пения и музыки. Вспомним в этой связи хотя бы былины о купце Садко. В свободное от дел время водяные любили напиваться до бесчувствия, буяннить, горланить песни, кататься верхом на прожорах (акулах) по морю и на сомах — по рекам. Водяные, как правило, не жили в одиночку, а имели при себе целые семейства: водяниц-русалок-топлянок (из утопленниц) и детенышей (из утонувших некрещеных детей). Те утопленники, которых впоследствии не находили, считались взятыми на службу к водяному. Мужчины становились его работниками, а женщины — работницами или женами. В жены отбирались самые молодые и красивые.

Однако при всем его пакостном характере договориться с водяным все же было вполне возможно. Для этого надо было лишь соблюдать определенные правила отно-

шений с ним, знать его привычки и слабые места. Чтобы водяные не пакостили, им регулярно приносили всевозможные подношения. Уважающие водяных мореходы новгородские, например, всегда бросали в воду щепоть табаку, говоря при этом: «На тебе, водяной, табаку, а мне дай удачи!»

Мореходы Белого моря относились к водяным несколько ласковее, слова при подношении подарка у них были такие: «Вот тебе, дедушка, гостинцу на новоселье! Люби и жалуй нашу семью!»

Подносить подарки следовало ровно в полночь, когда у водяных было время бодрствования и они могли по достоинству оценить уважительное отношение к своей особе. Помимо подарков мореплаватели часто подкуривали снасть или один из корабельных концов богородской травкой — это морским царям тоже почему-то нравилось. Иногда водяным пели песни о тяжелой моряцкой доле и о могуществе морского царя, что тоже принималось ими весьма благосклонно.

Мельники (на реке) и рыбаки (на море), случалось, заключали с водяными и особый договор, который несведущие считали сродни продаже души черту. Для удачного лова рыбаки должны были в обязательном порядке перед отплытием выкрикивать особый «рыбий» заговор: «Пойду я на широко море (или на быстру реку), на нем (ней) есть рыбки потрепуши, испустили мы невод как шелков пожок, в этот невод, в каждый поводок скакало бы рыбы, как чины!»

Наживляя на крючки наживку или закидывая в море сеть, следовало тоже сказать заговор, который гарантировал хороший улов: «Рыба свежа, наживка сальна, клюнь да подерни, ко дну потяни!»

У поморов для промысла морского зверя заговор был несколько иным. В нем пожелания высказывались более конкретно: «Пойду я на сине море, на сине море, на волнистое. На синем море есть морские звери; чтобы они к нам приближались, погодушки бы не боялись, были бы они не чутки, не видки, нас бы не боялись, духу бы нашего не слышали и дымного тоже!»

Первая часть улова всегда предназначалась для морского царя — водяного. Первых пойманных рыб в обязательном порядке выбрасывали обратно в воду. Жадных людей водяные не любили и всегда им мстили.

Но и это не все! Идя на рыбную ловлю, ни в коем случае нельзя было говорить о том, куда ты идешь, так как водяные очень уважали тех, кто умел хранить тайну, и, наоборот, не переносили болтунов.

В стародавние времена во время особенно губительных штормов моряки порой бросали жребий, и тот, на кого он выпадал, прыгал за борт в бушующее море. Позднее этот весьма жестокий обычай на Руси заменили на более мягкий и оригинальный. Как оказалось, все водяные испытывают почему-то особую слабость к лысым. Поэтому теперь во время штормов первым делом быстро пересчитывали количество лысых на борту судна, затем наносили соответствующее количество зарубок на палку, после чего палку с зарубками выбрасывали в море. Обычно этого оказывалось вполне достаточно, чтобы умиловить разгневанного морского царя. Поэтому лысые на протяжении многих веков считались у русских мореходов самыми почитаемыми людьми. Хозяева при наборе команды всегда обращали на отсутствие волос большое внимание, ибо чем больше лысых было на судне, тем проще было подлизаться к морскому царю. Весьма хорошо относились водяные и к тем мореплавателям, которые, возвратившись на берег, проводили первую ночь в беспробудном пьянстве. Считалось, что таким образом они роднились душами с водяными и те будут относиться к пьяницам как к родным, оберегая их от всех напастей. Именно поэтому побратавшиеся таким образом с морскими царями моряки не без гордости за свое новое родство говорили: «Пьяному море по колено!»

Если водяной бывал доволен подарками и уважительным отношением к себе, он мог уберечь от бури, указать короткий путь и помочь с хорошим уловом.

Мореплаватели вспоминали для заступничества и христианских святых. Так, для предотвращения бури молились святому Николаю Чудотворцу, а для удачной рыб-

ной ловли — апостола Петру. Первый, как известно, сам много плавал по Средиземному морю, а второй в молодости был рыбаком. Однако обращение «напрямую» к морскому царю во все времена было все же предпочтительнее и считалось наиболее эффективным.

В британском флоте трепетное отношение к родовым талисманам сохранилось до нашего времени. Контр-адмирал в отставке Н. Соболев, бывший в годы Второй мировой войны представителем советского ВМФ на английском флоте и ходивший в боевые походы на линкоре «Рэмиллис», так описывает поведение командира этого линкора Мидлтона:

«Кэптен Мидлтон был в таком же снаряжении, как и я, но, кроме того, он опоясал себя талисманом: цветным узорчатым травяным передником, свисавшим до колен. Хозяин столь экзотического одеяния и все окружавшие его люди относились к талисману весьма серьезно. Он был сделан из толстой длинной травы, похожей на камыш, и ярко раскрашен красками почти всех цветов. Этот передник, как поведал мне Мидлтон, перешел к нему через его отца от деда, тоже в прошлом военных моряков. В боевых условиях капитан надевал передник и не снимал его до тех пор, пока корабль не выходил из опасного состояния. В походе талисман лежал свернутым в длинном деревянном ящике, подвешенном на крючках к потолку ходового мостика над компасом. После возвращения корабля в базу ящик с передником возвращался в салон командира, где хранился на видном и почетном месте».

Тот же Н. Соболев рассказывает, как на линейном корабле «Рэмиллис» он и сам неожиданно стал своеобразным «живым сувениром»:

«...Я решил по возвращении в Портсмут оставить линкор. На второй день старший помощник командира в баре офицерской кают-компании передал мне просьбу матросов и унтер-офицеров остаться вместе с ними до окончания войны. По их мнению, мое пребывание на «Рэмиллисе» принесло ему счастье: он ушел от немецких торпед, не получил ни одного попадания снарядами, на

корабле не было ни одного раненого. Но этим не закончилось. Вечером того же дня в мою каюту заявила делегация от матросов, которая повторила их желание, чтобы я остался на корабле хотя бы еще на некоторое время. Они видели во мне, так уж получилось, русский талисман английского линкора...»

Не надо думать, что в те же годы остался в стороне от веры в обереги и талисманы советский военно-морской флот. Этому не могли помешать ни атеистическое воспитание, ни деятельность политических органов. Война и постоянное балансирование на грани жизни и смерти всегда заставляют людей воспринимать все окружающее более остро и искать защиты у самых обычных, казалось бы, предметов. Так, на Северном флоте в годы Великой Отечественной войны ходили настоящие легенды о шапке-ушанке командира подводной лодки К-21 капитана 2-го ранга Николая Лунина. Выходя в боевые походы, Лунин обязательно надевал ее и не снимал до возвращения в базу. Всем на флоте было хорошо известно, что эта шапка не только приносит боевой успех подводному крейсеру в походах, но и надежно оберегает его от неприятельских кораблей и самолетов. Сама же ушанка получила уважительное именование «шапка-невидимка». Как бы то ни было, но именно К-21 оказалась единственной североморской «катюшей», дожившей до конца войны. Согласитесь, что шапка-ушанка командира советской подводной лодки ничем не хуже травяного передника командира английского линкора!

Документально известно, что знаменитую «шапку-невидимку» выпрашивал у Лунина командующий Северным флотом адмирал Арсений Головкин, который надеялся, что, оказавшись у него на голове, эта шапка принесет удачу уже всему Северному флоту. Однако Лунин не пожелал расставаться со своим заветным талисманом и на все просьбы своего командующего отвечал категорическим отказом, здраво рассудив, что на весь флот его шапки явно не хватит. Об этом отказе Лунина

адмирал Головки написал даже в своих послевоенных мемуарах!

Идет время, человечество все больше покоряет океанскую стихию, но, как и прежде, уходя в далекие моря, и военные, и гражданские моряки берут с собой дорогие их сердцу амулеты и талисманы. Они и сегодня в глубине души верят во множество старинных морских примет. Почему? Скорее всего, потому, что человек и сегодня не всегда выходит победителем из поединка с морской стихией, а поэтому и ныне ищет защиты в оберегах, веря, что только они порой способны защитить от таинственного и все еще не познанного до конца океана.

## Глава девятая

### Великая битва за океан

Нет, они не призраки, хотя их жизнь и эволюция создали им столь мрачную славу, что никакие призраки не могут сравниться с ними по тем несчастьям, которые они принесли, приносят и еще принесут морякам всего мира. Они вездесущи и почти неуловимы, теньями скользят они по кораблям и судам, неся омерзение и страх, болезни и смерть...

Вот уже более пяти столетий идет не прекращающееся ни на один день сражение на всех морях и океанах земного шара. И до сих пор победа в этом сражении так же далека, как была далека пять веков назад. Несмотря на все достижения научно-технического прогресса, человечество все же бессильно перед своим умным и жестоким врагом, и этот враг — КРЫСЫ.

На исходе XV столетия, когда португальские моряки достигли, наконец, вожделенных островов пряностей, по палубам их каравелл сразу же засновали маленькие серые зверьки. Мог ли тогда кто-нибудь из моряков предположить, что перед ними — авангард великого и непобедимого крысиного воинства, отправляющегося на завоевание мира? Вряд ли... Именно с шатких палуб португальских кораблей крысы сошли на берег в далеком Лиссабоне.

А затем был страшный крысиный марш по всей Европе. Серые твари принесли с собой чуму, которая за несколько лет выкосила десятки миллионов человек. С тех пор началась борьба с крысами на всех морях и континентах. Но корабли покинули далеко не все представители крысиного племени. Часть из них по какой-то только им ведомой причине предпочла земной тверди зыбкие корабельные остовы. Это были крысы-мореплаватели, и именно они должны были начать великую битву за океан.

В кратчайший срок маленькие захватчики замелькали на судах всех европейских флотов. Безобидные мыши, дотоле обитавшие там, были безжалостно истреблены. Вскоре моряки на себе почувствовали весь ужас невиданного нашествия. Крыс попытались спровадить на берег, но не тут-то было! Так началась самая продолжительная и великая из морских эпопей.

Главным местом обитания корабельных крыс сразу же стал корабельный трюм. Там они жили и размножались, оттуда совершали свои дерзкие набеги на верхние палубы. В трюме крысам было вольготно, ведь именно там хранилось продовольствие, была вода и, главное, — там было мало людей. Теперь мореплаватели терпели лишения не только от штормов и бурь, но и от маленьких проворных хищников. Крысы уничтожали продукты, портили снасти и такелаж, но самое худшее — разносили заразу. Кто теперь подсчитает, сколько команд вымерло прямо в море, так и не увидев долгожданной земли? Кто подсчитает, сколько моряков, пораженных крысиными эпидемиями, с ядром на ногах было выброшено за борт? Счет идет на сотни и сотни тысяч... Официальные отчеты российской адмиралтейств-коллегии извещали, что в иные морские кампании XVIII века на кораблях Балтийского флота вымерло от крысиных эпидемий до половины экипажей...

Особенно сильно доставалось от крыс в дальних плаваниях. Первым по-настоящему ощутил на себе весь ужас крысиного присутствия Магеллан во время своего беспримерного кругосветного плавания. Вот как описывает ситуацию на испанских кораблях участник этого похода Пигафетта:



«Мы питались сухарями, но то были уже не сухари, а сухарная пыль, смешанная с червями. Крысы и черви сожрали самые лучшие сухари. Они сильно воняли крысиной мочой... Крысы продавались по полдуката за штуку, но и за эту цену их невозможно было достать».

В те далекие времена моряки были не слишком разборчивы в еде. Рассуждали они здраво: коли эти серые твари уничтожили все продукты, то пусть тогда сами станут пищей. Потребление крыс было делом не редким. Приевшаяся за долгие месяцы плаваний солонина помноженная на полное отсутствие брезгливости привела к тому, что вплоть до начала XIX века на многих европейских флотах крысы считались неплохим деликатесом не только на матросском столе. Документально известно, что большим любителем нежного крысиного мяса был знаменитый адмирал лорд Нельсон, который, будучи еще вечно полуголодным мичманом, любил жарить пойманных разбойников на железном противне. Уже в бытность Нельсона адмиралом, в один из его дней рождения друзья его флотской юности преподнесли прославленному флотоводцу необычный сюрприз — жареную крысу. Восторгу адмирала не было предела! К чести российских мореходов, они не употребляли в пищу серых тварей никогда, как бы трудно им ни приходилось...

Но поедаемые людьми крысы платили людям той же монетой. Серые хищники никогда не брезговали человеческой. Оголодав, они смело атаковали зазевавшихся, особенно больных и истощенных, обедая им в первую очередь носы, пальцы и уши. Битва за океан жалости к слабым не знала никогда!

Кому не известна старинная морская примета: «Если крысы бегут с корабля — жди беды!» В чем же здесь дело? Может, эти хищники наделены каким-то сверхъестественным чутьем? Разумеется, никакое особое чутье здесь ни при чем. Все объясняется гораздо проще. Живя глубоко в трюме, крысы обычно первыми замечают опасность — ведь течи всегда начинаются именно там. Спасá-

ясь от прибывающей воды, они устремляются все выше и выше, пока не оказываются на палубе среди людей. Обезумев от перенесенных испытаний, они мечутся возле своих заклятых врагов, которые тут же начинают их убивать. Не видя иного выхода, крысы бросались в воду. Самоубийством здесь, однако, и не пахло. Крысы просто спасались вплавь. Многочисленные опыты давно показали, что взрослая крыса способна держаться на воде до десяти часов и проплывать расстояние в пять-шесть километров в открытом море! Поэтому, если кораблекрушение происходило не слишком далеко от берега, крысы имели шансов спастись куда больше, чем люди.

Сильно страдали от крыс и сами корабли. Вот строки из письма командующего российской эскадрой в Средиземном море адмирала Григория Андреевича Спиридова, одержавшего в 1770 году блестящую победу над турками при Чесме:

«На корме ниже задних портов крысы прогрызли более десяти дыр, где кучами собирались пить и греться, воду из дыр доставали, отчего на корабле течь большая и гады все жрали. Были крысы, что лазили на марс, бушприт и жрали паруса, в кюйт-камере патроны и картузы объедали, выпускали из бочек воду, о провизии я уже не говорю...»

Победить турок адмиралу оказалось куда легче, чем ненасытных маленьких хищников! Издавна на русском флоте существовала неписаная традиция — за пойманную крысу давали чарку водки. Предания рассказывают о настоящих мастерах этого дела, которые в конце концов спивались от обилия чарок...

Не меньшим бедствием были крысы и в морских портах, в том числе и в российских. Мичман Балтийского флота, а впоследствии известный художник-маринист А. П. Боголюбов писал в своих воспоминаниях о морской крепости Свеаборг в 40-х годах XIX века:

«Крыс развелось так много, что оные бестии съели медную пушку 8-дюймового калибра. Говорили, что од-

нажды, возвращаясь с водопою, крысы заживо съели часового с ружьем и амуницией. Мы тоже каждый день видели эту кишашую плотную массу, которая двигалась на водопою и обратно, но при нас крысы часовых не трогали...»

Шло время. На смену парусу пришел пар. Начиналась новая эпоха. Но крысы и не думали покидать корабли. Они тоже шли в ногу с прогрессом. На смену уже ставшим привычными темно-серым, так называемым «норвежским», крысам парусной эпохи постепенно стала приходиться более энергичная светлая популяция. Эти крысы сразу же приступили к освоению кораблей с металлическими корпусами, их не пугали ни запахи мазута, ни рев двигателей. Они по-прежнему были преисполнены решимости выиграть битву за океан. Теперь, вырвавшись из трюмов отживающих свой век парусников, вечно текущих и скрипящих, крысы с не меньшим усердием заселили грозные дредноуты и фешенебельные лайнеры, прогулочные катера и грязные шаланды. Великое сражение вступало в свою новую фазу.

Новое время определило и новые методы борьбы в нескончаемой войне. Старые моряки рассказывают о некоторых из них. Так, в русском флоте начала XX века достаточно широко применялась операция с условным названием «Крысоед». Суть ее состояла в том, что в железную бочку помещали несколько самцов-пацюков. Не имея возможности оттуда выбраться и сильно оголодав, они начинали пожирать друг друга. В конце концов из всех выживал один сильнейший, уже познавший вкус собственных сородичей. Его-то и выпускали на свободу. Крысиный каннибал тотчас начинал охоту на своих. Некоторое время это ему удавалось, но затем, как правило, крысиное сообщество вычисляло и истребляло убийцу. Все приходилось начинать сначала...

Другим не менее жестоким способом ведения крысиной войны стало уже более позднее по времени использование предсмертного крысиного визга. Для этого не-

скольких пойманных пленников поджаривали живьем на медленном огне. Истошные предсмертные вопли записывали на магнитофон, а затем с завидной регулярностью передавали по корабельной трансляции. Наслушавшись таких ужасных воплей, слабохарактерная часть крысиного племени покидала борт судна, зато оставались особи пусть немногочисленные, но с сильным характером и стальными нервами. В кратчайшие сроки они и восстанавливали былую популяцию.

Во все времена на всех флотах отлавливание и уничтожение маленьких врагов считалось делом достойным всяческого уважения и поощрения. Такое положение осталось и сегодня. Различия на разных флотах не слишком большие. Так, на бывшем советском, а теперь на российском ВМФ расторопных крысоловов поощряют внеочередным отпуском. Для получения отпуска необходимо представить начальству определенное количество крысиных хвостов. Разумеется, желание попасть лишний раз в отпуск толкало матросов на самые невероятные изощрения не только в ловле крыс, но и в обмане начальства. Бывало, что один и тот же хвост представляли начальнику десятки раз, сохраняя его в нетленности в корабельных холодильниках. Были случаи, когда в недрах глубоких трюмов предприимчивые дельцы от крысоловства устраивали целые крысиные фермы: серые обитатели томились в специальных клетках, а кормились отходами с камбуза. Руководители фермы занимались выводением крысиного потомства, которому потом регулярно рубили хвосты и соответственно не по одному разу ездили в отпуск. Крысиные хвосты шли нарасхват и являлись самой стойкой и ценной матросской валютой. Что касается офицерского состава, то известны случаи, когда офицеры, вооружившись подушками, устраивали по ночам в длинных корабельных коридорах настоящее сафари с последующим награждением лучшего из охотников.

В ВМС США к крысиным хвостам всегда относились равнодушно. Там предпочтение отдавали отсеченным крысиным головам. Да и награждали не отпусками, а солидными денежными премиями.

Мало кто знает, что живущие на корабле крысы существуют по своим строгим законам, соблюдая четкую иерархию. Внизу этой пирамиды расположены рядовые бойцы, те, что шмыгают под ногами у моряков и, рискуя жизнью, воруют продукты. Выше стоят крысиные офицеры-аристократы, командующие этими вылазками. И наконец, на вершине пирамиды стоит крысиный капитан — полномочный и единоличный властитель. Так что на любом из плавающих по морским просторам судов всегда, по существу, два капитана, возглавляющих противоборствующие стороны, и порой бывает весьма не просто определить, кто же все-таки из них двоих настоящий хозяин судна.

Давно замечено, что на каждом из судов популяция крыс находится во вполне определенной зависимости от водоизмещения этого судна. Чем больше судно — тем больше и крыс на нем. Однако существует и другая закономерность. Чем многочисленнее экипаж — тем серых тварей меньше. Почему? Ведь, казалось бы, в этом случае гораздо больше пищевых отходов, а значит, жизнь для маленьких хищников гораздо сытней. Но не хлебом единым жива корабельная крыса! Как истый мореход, она не любит суеты, которую создают вечно бегающие и кричащие люди. Лучше быть голодной, чем постоянно находиться в стрессовых ситуациях, а потому огромные современные сухогрузы и даже танкеры с командой в полтора десятка человек куда предпочтительнее для этих стойких врагов человека, чем боевые корабли с их многочисленными беспокойными экипажами.

Очевидцы рассказывают, что были свидетелями и внутривидовых корабельных крысиных разборок. Так, на одном из артиллерийских крейсеров советского флота в середине 70-х годов XX века существовали сразу две популяции крыс. Черные крысы, заселившие крейсер первыми и бывшие по праву его старожилками, подверглись нападению своих серых сородичей. Война шла на полное уничтожение. Ночами на глазах изумленных моряков разворачивались настоящие массовые побоища. Победителям выпадала честь пасть под ударами матросских бо-

тинок. Бой за крейсер был кровав. Все воевали со всеми. Постепенно серые крысы стали брать верх над черными. Месяц за месяцем они загоняли последних все ниже и ниже, пока окончательно не добились где-то в непроглядной темноте крейсерских трюмов. Отныне корабль являлся уже единоличной вотчиной только серых тварей!

Как же протекала битва за океан на исходе XX века? Она была в самом разгаре! По-прежнему от крыс отбивались с помощью так называемых крысоотстойников — металлических кругов, которые надевают на швартовые концы, чтобы крысы по ним не перебежали на корабль. Входные трапы по ночам освещались прожекторами. Но это по-прежнему мало помогало. Одни изобретатели ставили всевозможные ловушки, умудряясь даже оборудовать их хитроумными фотоэлементами, другие снабжали мышеловки оголенными проводами, пропуская по ним ток такой силы, что попавшая на них крыса в одно мгновение превращается в кучку пепла. Но все это лишь жалкое подобие настоящего наступления, удел одиночек. Ситуация же требовала решительного и сокрушительного удара.

В послевоенное время на отечественном флоте большое распространение получили отравленные приманки. Начали с общеотравляющих ратицидов. На палубах и в трюмах рассыпали самое любимое крысиное лакомство — обильно политую подсолнечным маслом крупу. Поначалу дело шло хорошо — крысы крупу съедали и тут же дохли. Но сразу возникла другая проблема: подыхающий враг в последних конвульсиях успевал забраться куда-нибудь в труднодоступные места, где и выпускал дух. А спустя день-другой мимо этого места уже невозможно было ходить. Найти, а тем более изъять покойника бывало тоже зачастую нелегко. Даже погибая, крысы не сдавали позиций, поэтому на иных кораблях опытные командиры, уже вдоволь вкусившие покойницкого духа, отказывались губить крысиные души, говоря со знанием дела: «Пусть уж лучше живые бегают, чем дохлые... пахнут!»

К тому же и сами крысы достаточно быстро сориентировались в этой непростой для них ситуации. Теперь очередную порцию рассыпанной отравленной приманки ел лишь один разведчик-доброволец, а остальные ждали: подойдет или нет? Если доброволец откидывал лапки, крысиное сообщество больше к этой пище не подходило.

Тогда люди изменили тактику наступления. В крупы стали подмешивать препараты, препятствующие свертыванию крови. Крысы ели, а затем, поранясь где-нибудь, истекали кровью. Однако и в этом методе было свое маленькое «но». Ведь царапины получают далеко не все крысы, а даже если и получают, то жди — когда! Короче говоря, одолеть врага было по-прежнему очень и очень сложно.

Не сидели сложа руки и американцы. В знаменитой БЭТЭСТЕ (конгломерат американских научно-исследовательских институтов, работающих на армию и флот) решили навсегда покончить с серым отродьем с помощью «киборга». От него-то уж им не уйти! И вскоре суперсовременный микроробот, вооруженный инфракрасным датчиком, реагирующим на тепловое излучение крысы и имеющий длинную «руку» с ядовитой иглой, отправился в свой первый боевой поход по кабельтрассам и трюмам боевых кораблей США. Электронный Шварценеггер был заранее объявлен идеальным оружием возмездия. Мир притих. Неужели американцам удастся осуществить вековечную мечту всех мореплавателей? Увы, действительность оказалось несколько иной, чем реклама. Несмотря на поднятую вокруг шумиху, «крысиный киборг» так и не смог одолеть вековечного врага. Первое, с чем он столкнулся, был мощный металлический фон. Поэтому от дистанционного управления «истребителем серых тварей» пришлось сразу же отказаться. Попробовали управлять микророботом с помощью проводов. И опять проблемы! Провод то и дело запутывался в хитросплетениях нескончаемых кабелей, всевозможных выступов и закоулков. Но главное было даже не в этом. Электронный Шварценеггер бестрепетно разил врага, но преодолеть в узком лазе поверженный труп никак не мог, его то и дело приходилось вытаскивать назад.

Во всем мире используют до сих пор и такой старый испытанный метод, как выкуривание и убиение крыс газом, чаще всего оксидом метилена. Это обычно делают во время ремонта. Команда при этом покидает корабль, и его полностью герметизируют. Газа крысы, конечно, не выдерживают и как одна погибают. Но уже спустя неделю-другую на корабль заявляется новый отряд бесчисленного крысиного воинства, и все приходится начинать сначала.

У читателя может сложиться впечатление, что серые грызуны лишь держат отчаянную оборону, отбиваясь от человеческих боевых изощрений. Напротив! Все обстоит как раз наоборот! Крысы не отсиживаются в окопах. Они атакуют. Да еще как!

Длительное время последним и, казалось, несокрушимым бастионом людей оставались подводные лодки. Разумеется, крысиные разведотряды постоянно проникали и на них, но здесь серых хищников поджидала невиданная дотоле опасность. Как известно, подводные лодки должны быть полностью герметичны, ведь иначе они попросту не смогут пребывать под водой. Поэтому перед каждым выходом в море их проверяют на герметичность: закрывают все внешние люки, открывают межотсечные двери и запускают компрессор. Работая и поглощая воздух, компрессор создает в отсеках разреженную атмосферу. И если где-нибудь существует хоть малейшее отверстие, его тут же обнаруживают по характерному свисту входящего воздуха и показаниям манометров. Эта-то проверка и оказалась непреодолимым испытанием для крыс! Едва давление в субмарине начинало резко падать, как крысы в полном безумии начинали выскакивать на середину проходов и бить себя по ушам лапками. Их уши оказались совершенно неприспособленными к таким резким перепадам давления. Ясно, что после подобного побоища крысы особо на подводные лодки не стремились. Но отказываться от дальнейшего наступления они тоже не собирались. Крысы лишь взяли тайм-аут на пару десятков лет, а когда появились на субмаринах снова, то уже никак не реагировали на перепады давления. Берего-



вые случайные чужаки — те по-прежнему выскакивали на середину проходов, потомственные же «подводники» относились к изменению давления весьма спокойно. Дело в том, что, пережив новую неприятность, крысы в кратчайшие сроки на генетическом уровне изменили слуховой аппарат своего потомства, чтобы приспособить его к непростым обстоятельствам. По существу, это был уже совершенно новый вид «подводных» крыс.

Итак, на море люди сдали врагу свою последнюю позицию — дизельные подводные лодки, но оставался все же еще тыловой рубеж — подводные атомоходы. На протяжении нескольких десятков лет моряки всех стран довольно успешно отбивали здесь все посягательства нападавших. Крысы весьма чутко реагировали на повышенную радиацию и, оберегая свое здоровье, предпочитали подводным атомоходам иные, более с их точки зрения комфортабельные корабли. Увы, настал черный день, когда пала и эта последняя, казалось бы абсолютно неприступная, крепость. Обосновавшаяся в середине 80-х годов XX века на ядерных субмаринах новая популяция корабельных завоевателей уже прекрасно чувствовала себя даже рядом с реакторами.

В последнее время западная пресса всерьез заговорила о том, что крысы могут выступить инициаторами... третьей мировой войны. Расплодившись на атомных лодках, вооруженных баллистическими ракетами, они — пока, правда, еще только теоретически — могут, перекусив провода, вывести ракеты из строя или, наоборот, замкнув где-нибудь собой электрическую цепь, вызвать пожар и даже несанкционированный старт ракет.

Дело в том, что совершенно недавно весьма лакомым блюдом для корабельных тварей стал... пластик. А поэтому в поисках нового деликатеса крысы теперь безжалостно рвут зубами металлическую обмотку многочисленных кабель-трасс, добираясь до «вкусного» слоя изоляции. Но ведь за тонким слоем пластика-изолятора — оголенные провода с весьма немалыми токами и напряжением! И как знать, не явились ли именно крысы «организаторами» множества внезапных пожаров и даже гибели под-

водных лодок? Но и это не все! Сегодня пластиковые муфты обеспечивают и герметичность отсеков субмарин в местах переходов кабель-трасс из отсека в отсек. Крысы же выгрызают эти муфты напроочь! А ведь разгерметизация отсеков — прямой путь к гибели подводного корабля!

Но и люди, судя по всему, готовят крысам очередной сюрприз. И может быть, недалек тот час, когда на палубах кораблей перед извечным врагом будет рассыпана новая приманка, и в ней будет заложен страшный механизм, действующий на генетический код врага. Тогда-то, возможно, и будет нанесен крысам решающий удар. Последующие их поколения просто не смогут размножаться, и бесстрашное племя маленьких корабельных разбойников отойдет в иной мир. Но это всего лишь планы людей, а как ответят на этот ход сами крысы, никто еще не знает. Великая битва за океан вступила в XXI век, и кто в конце концов окажется в ней победителем, все еще неизвестно.

---

---

## ЧАСТЬ II

# КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

### Глава первая

## Загадка дарданелльского прорыва

*Герой! Не негодуй: твой жребий не приспел:  
Тебе остались... вход черная пучины  
И ужас Дарданелл...*

В. П. Петров.

Ода на победы в море. 1770 год

История эта очень давняя и запутанная. И хотя от тех далеких событий нас отделяет более двух столетий, до сих пор она окружена непроницаемым покровом таинственности. Недаром эту загадочную историю всегда обходили и обходят вниманием историки: уж очень много в ней необъяснимого, а порой и просто невероятного. И все же...

В последний день июня 1770 года, когда солнце стояло в самом зените и жители Стамбула прятались от жары в тени кипарисов, у ворот сераля бросил поводья измученный долгой скачкой всадник. Бородатые стражники-янычары помогли ему слезть с лошади.

— Я послан правителем Смирны к великому и всемогущему царю царей! Весть же моя страшная! — разлепил сухие губы гонец. — Дайте пить!

Напоив посланца водой из мраморного фонтана, янычары отвели его во дворец. Султан Мустафа III пожелал принять гонца из Смирны незамедлительно.

— О всемогущий! — рухнул на колени посланец. — Позволь мне, недостойному, поведать тебе горестную весть. Твой великий флот во главе с бесстрашным мореходом Ибрагимом-пашой сожжен москowitzами у местечка Чешме! Сражение было столь грандиозным, что от грома пушек дрожала земля. Твои рабы дрались как львы,

но, видно, Аллах отвернулся в тот день от нас. В пламени сражения сторели все твои суда, не уцелел никто! Корабли гяуров стоят теперь у входа в Дарданеллы, а завтра они будут у стен Стамбула!

Смертельно побледневший Мустафа выронил четки и закрыл лицо руками.

— Это конец! — повторял он как безумный. — Они уже идут сюда, чтобы разделаться с нами!

В тот же день султан бежал из столицы в один из загородных сералей и заперся там в ожидании неизбежного...

Стамбул был объят паникой. Начались погромы и пожары, разбой и насилие. Тысячи и тысячи обывателей разбегались из города куда глаза глядят.

Вспыхнули беспорядки и в турецких войсках. «Ужас до такой степени овладел умами, — писал об этих днях русский историк А. И. Петров, — что все только громко говорили об оставлении батарей при первом выстреле неприятеля...»

Основания для паники у янычар были более чем веские, ибо оборона Дарданелл была слаба. Стены старинных крепостей были столь ветхие, что стрелять с них было уже нельзя. Командующий обороной Дарданелл Молдаванчжи-паша был бессилён изменить что-либо. Единственное, что удалось сделать ему, это побелить стены приморских крепостей, чтобы хоть издали они казались новыми...

А вести с моря были одна тревожнее другой. Русская эскадра захватила ближайший к проливу остров Лемнос. Высаженный десант уже взял в осаду находившуюся на острове крепость Пилари. А передовые русские корабли начали промеры глубин при входе в дарданелльские теснины...

Стамбул замер в ожидании скорого возмездия. Мустафа III был близок к помешательству. Еще бы, ведь прорвись русская эскадра в Черное море, попутно засыпав ядрами и бомбами Стамбул, и у России в одно мгновение появится прекрасный Черноморский флот, бороться с которым Высокая Порта будет бессильна! Судьба войны, а может, и всей империи могла решиться в ближайшее время! Надеяться можно было разве что на чудо...

Но дни проходили за днями, а москвитов все не бы-

до. Так минул месяц, за ним другой. К этому времени к Дарданеллам подтянули свежие надежные войска. Энергичный Молдаванчжи-паша восстановил старые батареи, построил новые. Султан вздохнул спокойно: момент для прорыва был упущен безвозвратно. Теперь, возлежав на коврах, он только посмеивался: «У гяуров помутился разум! Псы сами испугались своего лая!»

Теперь мы, читатель, зададим себе вопрос: что же произошло? Почему русские моряки, добившись столь грандиозной победы, как Чесменская, не воспользовались ее плодами? Почему они остановились в полушаге от еще более блистательного успеха? Неужели они не смогли понять всей важности и значимости господства на Черном море, или же что-то неведомое помешало им совершить этот подвиг? Что же происходило у дарданелльских берегов в том далеком от нас 1770 году?

Однако, прежде чем попытаться ответить на все эти вопросы, нам предстоит вернуться в год 1768-й, на берега Невы, в столицу Российской империи — Санкт-Петербург.

Осенью 1768 года Россия начала навязанную ей войну с Турцией за выход к Черному морю. Впереди была многолетняя и кровавая борьба. Россию поддерживали союзники по «Северному аккорду» — Англия и Пруссия. За спиной Блистательной Порты стоял Союз бурбонских государств — Франция и Испания. При этом сложность европейской политики усугублялась еще и тем, что Англия, в свою очередь, смертельно враждовала с Францией за монополию на средиземноморскую торговлю.

Подводные течения высокой политики весьма изменчивы. Но самое страшное — они очень глубоко скрыты от взоров непосвященных, и горе тому политику, кто проглядит их, поверив вежливым улыбкам дипломатов!

Так же непросто складывался и русско-английский союз. Выступая на словах за сохранение спокойствия в Европе, каждый из союзников, заключая договор, преследовал прежде всего свои интересы. Какие? Англия была заинтересована в торговом сотрудничестве с Россией.

«...Русские вовсе не были торговыми конкурентами Англии ни в Турции, ни в Европе, и нигде вообще, а, напротив, очень выгодными для англичан поставщиками леса, пеньки, льняной пряжи, смолы и других видов сырья», — писал о торговых интересах Англии в этот период академик Е. В. Тарле. Россия же, напротив, стремилась с помощью «Северного аккорда» решить свои вопросы — польский и черноморский, а противоборство Англии и Франции использовать для нейтрализации Версаля.

Ну а подводные течения? Разумеется, были и они! Так, России чрезвычайно выгодно было всякое обострение англо-французских отношений. Это накрепко привязывало Лондон к Петербургу. Свой скрытый интерес (и немалый) имела и Англия! «Им (англичанам. — *В. Ш.*) нужно было втравить поскорее Россию в войну, — писал Е. В. Тарле. — За это они даже готовы были подарить России остров Минорку с захваченным ими Порт-Магоном, чтобы дать русскому флоту нужную стоянку на Средиземном море, заманить в это море на постоянное пребывание русский флот и вообще обеспечить прочно и надолго дипломатическую и военную помощь англичанам со стороны Екатерины уже не только против Франции, с которой Екатерина ссорилась из-за польских и турецких дел, но и против Испании, с которой Россия никогда не ссорилась и не имела ни малейших мотивов для ссор».

Поэтому осенью 1768 года, когда в связи с началом войны с Турцией Екатерина II решила на организацию военно-морской экспедиции в Средиземное море с целью поднять на восстание против турок угнетенный греческий народ и организовать морскую блокаду Стамбула, британский кабинет был в этом определенным образом заинтересован. Английский посол в Санкт-Петербурге доносил в Лондон: «...Я всегда рассматривал подобные виды России весьма для нас счастливыми, ибо до тех пор, пока это будет выполнено, она должна зависеть от нас и держаться нас. В случае ее успеха это лишь увеличит нашу силу, а в случае неуспеха мы утратим лишь то, чего не могли иметь».

Однако оказывать реальную помощь России в ее не-

обычном и рискованном предприятии Англия не собиралась. Так, британское правительство ответило немедленным отказом на просьбу Екатерины II поддержать русскую эскадру боевыми кораблями английского флота, ограничившись обещанием оказывать помощь русским кораблям при их заходе в британские порты.

Столь двойственное отношение союзника не осталось без внимания Екатерины II, и она снабдила командующего Первой Средиземноморской эскадрой адмирала Г. А. Спиридова не одной политической инструкцией, как делалось обычно в то время, а двумя, причем вторая была строго секретной. Разница между инструкциями заключалась прежде всего в оценке отношений России с Англией. И если первая инструкция, предназначенная для оповещения капитанов кораблей, гласила: «...Об Англии можем сказать, что она нам прямо доброжелательна и одна из дружественных наших держав...», то вторая, секретная, давала куда более сдержанную оценку русско-английским отношениям. В ней адмирала Спиридова предостерегали относительно возможных провокаций со стороны англичан.

Причина столь осторожного отношения к своему союзнику может быть только одна: русское правительство было почти уверено в будущих провокациях, но всеми силами стремилось, чтобы Лондон ничего не знал об этих предупредительных мерах.

Можно не сомневаться, что при столь неоднозначном отношении к Англии определенные указания были даны и фискальной службе эскадры, исполнявшей функции контрразведки и подчинявшейся лично командующему эскадрой согласно Морскому уставу 1763 года. Подобная мера тем более вероятна, что именно на рубеже 70-х годов XVIII века особенно активизировалась деятельность британской военно-морской разведки. «Разведка военно-морского ведомства, ранее действовавшая только в военное время или от случая к случаю, превратилась со второй половины XVIII века в постоянно функционирующую организацию», — писал об этом времени исследователь истории британских секретных служб Е. Б. Черняк.

При этом русским контрразведчикам необходимо было учитывать сильные стороны британской разведки, методику ее работы. Особенностью деятельности британской разведки была, в первую очередь, чрезвычайно широкая шпионская сеть. Однако помимо этого в случаях весьма «деликатных» британское Адмиралтейство посылало и особых агентов, могущих не только обеспечить сбор необходимой информации, но и организовать проведение диверсий. Следует отметить, что ко времени выхода русской эскадры в Средиземное море борьба всех европейских разведок велась там особенно активно. Не были обойдены вниманием и представители России. Так, назначенный командующим русскими военными силами на Средиземноморье граф А. Г. Орлов доносил вскоре после своего прибытия в Италию: «Правду сказать, тяжело мне приходится, иногда не знаю, куда свою голову преклонить: шпионов превеликое множество во всех местах, и за мною очень все примечают...»

Возможности для столь широкой деятельности у британской разведки, как, впрочем, и у французской, были. По данным английских историков, затраты на секретную службу только министерства иностранных дел в 60—70-е годы XVIII века составляют от 15 до 36 тысяч фунтов стерлингов, то есть четвертую часть всех расходов на внешнеполитическое ведомство.

Правомерен вопрос: могла ли Англия в сложившейся ситуации оставить «без присмотра» русскую средиземноморскую эскадру? А зная некоторые особенности британской разведки, правомерен, видимо, и вывод о том, что помимо агентов, которые были разосланы по всем портам на пути следования русской эскадры, для полноты информации британскому Адмиралтейству как воздух необходимы были агенты непосредственно на русских кораблях, тем более что возможность засылки их была реальной в связи с екатерининской политикой привлечения иностранцев на русский флот.

Единственной преградой здесь могла стать традиционно сильная русская фискальная служба. Нейтрализовать же последнюю удалось бы только одним путем: агенты



английской разведки должны были занимать столь высокие должности, что фискальная служба оказалась бы перед ними бессильной. Иначе разоблачение стало бы делом чрезвычайно быстрым, да и уровень осведомленности рядового офицера не мог удовлетворить Лондон. Следовательно, наибольший интерес у англичан должны были вызывать капитаны кораблей и их вышестоящие начальники. Естественно, что наиболее подходили для этой деятельности прежде всего английские моряки, находившиеся на русской службе, тем более что таких было немало. По всем критериям на Первой и Второй Средиземноморских эскадрах наиболее подходили трое: капитан линейного корабля «Три Иерарха» Самуил Грейг, капитан линейного корабля «Три Святителя» Вильям Роксбург и командующий Второй эскадрой контр-адмирал Джон Эльфинстон.

Самуила Грейга, связавшего всю свою жизнь с Россией, будущего адмирала и командующего Балтийским флотом, героя Чесменского и Гогландского сражений, необходимо исключить сразу, хотя справедливости ради следует отметить, что в 1780 году адмирал обвинялся в шпионаже в пользу Англии, что, впрочем, не подтвердилось.

Что касается капитана 1-го ранга Роксбурга, то он был двоюродным братом Грейга и находился под полным его влиянием. Если он и являлся английским шпионом, деятельность его, хотя бы в первое время, когда он находился в подчинении адмирала Спиридова, не могла быть особенно эффективной. (Подробнее о Роксбурге будет рассказано ниже.)

Особое место в перечне возможных кандидатов в британские агенты занимает контр-адмирал Эльфинстон. Потенциальные возможности его как агента были неизмеримо выше, чем кого-либо другого. Эльфинстон единолично командовал отдельной эскадрой и в силу этого сам руководил и фискальной службой на ней. Кроме того, против него была бессильна и контрразведка Первой эскадры адмирала Спиридова. Екатерина II строго разграничила сферы деятельности эскадр, оговорив их взаимную независимость.

Личность Джона Эльфинстона в отечественной исторической литературе рассматривалась почему-то всегда весьма однобоко: писалось, что был контр-адмирал человеком нрава буйного и неуживчивого. На самом же деле Эльфинстон был личностью куда более сложной, и в жизни его много неясного и даже таинственного.

В Россию Джон Эльфинстон прибыл в начале 1769 года в звании капитана 1-го ранга британского флота. Через два месяца в обход всех существовавших правил ему присвоили контр-адмиральский чин «сверх комплекта» (сверх штата) — для русского флота XVIII века событие исключительное, тем более что никаких сколько-нибудь заметных деяний на пользу России за эти два месяца Эльфинстон совершить не успел. К примеру, уже знакомый нам Самуил Грейг, чтобы получить звание капитана бригадирского ранга, прослужил в русском флоте несколько лет, обретя при этом всеобщую известность и признание как один из самых грамотных и искусных капитанов.

Кто же стоял за спиной свежеиспеченного адмирала? Чья мощная протекция обеспечила ему головокружительную карьеру в русском флоте? Фигура эта четко прорисовывается на фоне последующей служебной деятельности Эльфинстона. Была же она чрезвычайно влиятельной. Протежировал англичанину самолично вице-президент Иностранной коллегии Никита Иванович Панин, известный англоман, один из создателей «Северного аккорда», смертельный враг братьев Орловых — инициаторов Средиземноморской экспедиции. Каким образом вышел на Панина британский капитан, точно не известно, но несомненно, что здесь не обошлось без британской дипломатии. Английский посол, внедряя в российский флот нужного Лондону человека, вел умелую игру. Свои виды на Эльфинстона имел и Панин. Разумеется, глупо обвинять Н. И. Панина в измене России. Ведь глава Иностранной коллегии одновременно ведал и делами Тайной канцелярии. Анализ последующих событий говорит, что англичане переиграли Панина. Уж больно увлекся глава российских дипломатов дворцовыми интригами, проглядел главное...

При ближайшем рассмотрении личности Эльфинстона в период его участия в архипелагской экспедиции бросается в глаза особенность донесений в Петербург. Все свои отчеты контр-адмирал слал только лично Панину! И это при том, что и командующий Первой Средиземноморской эскадрой адмирал Г. А. Спиридов, и главнокомандующий вооруженными силами России на Средиземном море граф А. Г. Орлов регулярно доносили о происходящем прежде всего в Адмиралтейств-коллегию. Ни одного же донесения Эльфинстона в адрес коллегии в «Материалах для истории русского флота» и других официальных источниках обнаружить не удалось.

В силу этого можно утверждать, что Эльфинстон стоял вне коллегии и даже отчасти вне влияния Екатерины II, а подчинялся, по существу, напрямую Панину. В свою очередь, Панин обеспечил, скорее всего, своему подопечному прикрытие силами Тайной канцелярии, в силу чего контр-адмирал на всем протяжении своего участия в экспедиции пользовался полной безнаказанностью в действиях, которую многие почему-то принимали за буйный и неудержимый нрав, о чем так часто пишут историки.

Но зачем был нужен Эльфинстон Панину? Получал ли он что-либо от этого необычного союза? Оказывается, получал, и немало! Вице-президенту Иностранной коллегии был крайне необходим свой человек на Средиземном море, способный не только своевременно информировать сюзерена о происходящих там делах, но и при случае активно влиять на ход событий. Дело в том, что, ведя длительную и упорную борьбу с Орловыми, а затем и с самой Екатериной II, Панин выступал противником всей средиземноморской затеи братьев Орловых и намеревался дать им серьезный бой с помощью Эльфинстона. В его планы входило не только помешать, но и по возможности скомпрометировать саму идею экспедиции, не допустив дальнейшего возвышения орловского клана. Никита Иванович все просчитал точно, ошибся лишь в одном: Эльфинстон работал не столько на него, сколько на британское Адмиралтейство.

Еще до выхода из Кронштадта в плавание Эльфинстон разворачивает скандальную кампанию против командующего Первой эскадрой адмирала Г. А. Спиридова, который вышел в море раньше. В чем только не упрекали заслуженного адмирала! Добиваясь его отстранения, Эльфинстон обвинял Спиридова уже не только в нерадивости и неумелости, но и... в измене! Спиридова спасло лишь заступничество адмирала Семена Мордвинова. При этом сам Эльфинстон в Средиземное море особо не торопился, затратив на переход из Кронштадта до Гибралтара шесть месяцев, тогда как адмирал Спиридов — два с половиной месяца. При этом на протяжении всего пути Спиридов постоянно получал гневные послания Екатерины II с требованием ускорить движение, Эльфинстон же не получил ни одного... Таблица сроков переходов двух эскадр более чем наглядно отражает настоящее положение дел.

| Переход и стоянка эскадр Г. А. Спиридова и Д. Эльфинстона до меридиана Гибралтара | Эскадра Г. А. Спиридова (в скобках — данные по отряду С. К. Грейга)           | Эскадра Д. Эльфинстона |
|---|---|------------------------|
| Переход от Кронштадта в Копенгаген  | 20 дней — без 14 дней крейсерства на Балтике по особому указанию Екатерины II | 10 дней                |
| Стоянка в Копенгагене   | 12 дней   | 32 дня                 |
| Переход от Копенгагена к Гуллю  | 14 дней   | —                      |
| Переход от Копенгагена к Портсмуту  | —   | 22 дня                 |
| Стоянка у Гулля   | 16 (32) дней  | —                      |
| Стоянка в Портсмуте   | —   | 101 день               |
| Переход от Гибралтара   | 27 (16) дней  | 22 дня                 |
| Итого:  | 69 (48) дней  | 187 дней               |

Большая часть пути обеих эскадр проходила мимо берегов Англии, а также союзной с Россией по «Северному аккорду» Дании. В связи с этим интересно выяснить: были ли случаи шпионажа и диверсий со стороны иностранных разведок во время перехода? Внимательное изучение документов дает однозначный ответ: были! И снова поразительная особенность: этим неприятностям подвергалась исключительно эскадра адмирала Спиридова, а Эльфинстон, по странному стечению обстоятельств, постоянно избегал этой участи...

Попытаемся хотя бы приблизительно проследить всю цепь странных событий, выпавших на долю Первой эскадры.

Во-первых, во время прохождения эскадрой адмирала Г. А. Спиридова пролива Скаггеррак шедший впереди всех пинк «Лапоминк» ночью налетел на Скагенский риф и затонул. Лишь благодаря героизму его команды, успевшей дать предупредительные выстрелы, остальные корабли эскадры успели отвернуть в сторону и избежать подобной участи. Причиной трагедии стало отсутствие света на Скагенском маяке в ту ночь. Почему это случилось, так и осталось тайной...

Во-вторых, на подходе к английскому мысу Фламборо-Хед британские лощманы не явились к месту условленной встречи и тем самым поставили под угрозу срыва проход русскими кораблями Английского канала.

В-третьих, при подходе к Портсмуту английские лощманы посадили на мель линейный корабль «Европа». Из-за тяжелых повреждений корабль был вынужден встать в четырехмесячный доковый ремонт.

В-четвертых, до сих пор до конца не выяснена история повреждения и ремонта корабля Первой эскадры «Северный Орел». По прибытии эскадры в Гуль корабль имел повреждения и был поставлен в ремонт, который производили английские мастера. Однако после ремонта на выходе в море корабль едва не затонул, был оставлен в Портмуте и исключен из состава эскадры.

Сразу же по прибытии в английские порты русские корабли привлекли к себе пристальное внимание, в том

числе и профессиональных разведчиков. «Смотрителей приезжает великое множество, — писал из Портсмута в Петербург посол И. Г. Чернышов, — в том числе много и из Лондона нарочно за тем туда ездили».

Откровенно неприязненное отношение к русским морякам со стороны официальных британских властей признают и сами англичане. «Наше Адмиралтейство... не выказывало особой готовности в оказании помощи судам эскадры», — признавался один из британских моряков того времени. Английские чины не гнушались ничем. «Хотя английское министерство, в числе коих и адмирал Гаук (первый лорд Адмиралтейства. — *В. Ш.*), соизволило иметь некоторое смятение, якобы от нас пренебрежно было вхождение в их порты без выпелов... но Российская эскадра, командиры выпелами и флагман своим верхним флагом никому не грозит», — доносил в Петербург адмирал Спиридов.

Весьма показательно письмо самого Д. Эльфинстона Н. И. Панину от 21 января 1770 года:

«Не могу не упомянуть о не совсем хорошем обращении и угрозах, которые пришлось снести от английского адмирала... ради сохранения чести флага ее величества, и, ввиду моего настоящего положения, я был вынужден сообразоваться с их угрозами. Они произвели сами обыск и бесчестие подобного поступка хотели сложить на меня, против которого, как английского офицера, и была направлена, по-видимому, их злоба... Тем временем среди возникающих препятствий я употреблю все усилия, чтобы привести эскадру в состояние выполнить то, чего я от нее ожидаю...»

Это письмо весьма красноречиво характеризует Эльфинстона, который, пытаясь замять получивший огласку скандал с обыском на русских боевых кораблях (случай сам по себе в истории российского флота небывалый!), старается исключить возможные подозрения в свой адрес со стороны Панина и неуклюже оправдывается перед ним.

Однако за весь период службы Эльфинстона под Андреевским флагом это единственный случай. В других же ситуациях, когда английский шпионаж не получал большой огласки, Эльфинстон неизменно становился на сторону английского Адмиралтейства, причем меры по отношению к русским матросам и офицерам принимал самые жестокие. «Мне прискорбно сообщить о крайне неосторожном поступке лейтенанта Скуратова, — доносил он в одном из своих посланий Панину, — который схватил... английского офицера... связал ему руки, прогнал с судна и вообще подверг его оскорбительному обращению по жалобе одного из матросов, работавших на этом судне». В тот же день приказом Эльфинстона лейтенант Скуратов (кстати, ставший впоследствии адмиралом и героем многих морских сражений) был списан с судна и отправлен в Россию, англичанину же были принесены извинения. Сам собой напрашивается вопрос: что делал на русском судне британский офицер и за каким занятием был застигнут, коли Скуратов расправился с ним так решительно? К сожалению, об этом сам Эльфинстон скромно умалчивает... По некоторым косвенным данным можно предположить, что контр-адмиралом Эльфинстоном на Второй эскадре была создана целая негласная организация британских офицеров. Находясь на разных кораблях и судах, они подчинялись одному руководителю — некому Томасу Эфингейму, взятому контр-адмиралом на русскую службу во время стоянки в Англии.

А что представляла собой практическая деятельность Эльфинстона как командующего эскадрой и флотоводца? Ведь виды на него и императрица, и глава Иностранной коллегии имели весьма большие.

Вся деятельность Эльфинстона в период перехода до Средиземного моря и в ходе Чесменского сражения на первый взгляд кажется совершенно авантюрной и бессмысленной. Поставленная в тупик его выходками, Екатерина II в своих письмах охарактеризовала действия английского контр-адмирала как несуразные, самого же его объявила сумасшедшим...

Но нет, сумасшедшим контр-адмирал Джон Эльфинстон никогда не был! Напротив, это был чрезвычайно грамотный и энергичный моряк, вот только задачи перед ним стояли особые...

Все несуразности и бессмысленности в поведении англичанина бесследно исчезают, если предположить лишь одно — контр-адмирал Эльфинстон являлся главой британской разведки на русских средиземноморских эскадрах и действовал исходя из интересов британской короны. Удивительно, но все действия его при такой изначальной задаче, если она стояла, сразу же становятся не только осмысленными и грамотными, но и блестяще выполненными! Пойдем от противного. Учитывая характер практической деятельности Эльфинстона, попытаемся проанализировать характер распоряжений, получаемых им от секретной службы британского Адмиралтейства.

Главной задачей всего задания Эльфинстону, если оно существовало, могло быть прежде всего ослабление русских военно-морских сил на Средиземном море. Это намерение вполне отвечало всему смыслу тогдашней британской внешней политики. Прежде всего, согласно ее логике, требовалось втянуть Россию в средиземноморские дела, а втянув, сделать все зависящее от Англии, чтобы Россия, не добившись решающих успехов на Средиземном море, находилась там как можно дольше. Выгода от этого для Лондона была двойная. Во-первых, постепенно увеличивалась зависимость России от Англии по всем направлениям. Во-вторых, усиливалась враждебность к Петербургу со стороны Версаля, всемерно стремившегося сохранить влияние на Средиземном море и в Леванте. А это, в свою очередь, обеспечивало Лондону надежного союзника при возможном столкновении с Францией.

На что могла быть направлена при этом деятельность Эльфинстона? Видимо, для раздробления сил необходимо было ни при каких обстоятельствах не соединяться с эскадрой адмирала Спиридова. Следовало любой ценой избегать оказания Спиридову помощи в боевых действиях по овладению Мореей (полуостров Пелопоннес). Исходя из этого — уничтожить находящийся на кораблях Второй



эскадры сухопутный десант. В крайнем же случае — подставить относительно слабую Вторую эскадру (три корабля, два фрегата) под удар главных сил турецкого флота.

Выгодно ли было британскому Адмиралтейству в то время создавать для русских моряков тяжелую обстановку на Средиземном море? Анализ политической ситуации позволяет ответить на этот вопрос утвердительно. Прежде всего, потому, что Россия уже полностью развернула свою архипелагскую экспедицию и отступить ей было поздно.

Вся деятельность Эльфинстона полностью укладывается в данную схему. Прибыв с эскадрой в Средиземное море, он бросил на произвол судьбы у греческого местечка Рупино малочисленный десант (позднее он будет спасен героическими действиями адмирала Спиридова) и устремился на поиск турецкого флота.

Первое боевое столкновение русских моряков с главными силами неприятеля произошло 27 мая 1770 года и едва не закончилось трагически. Спасла случайность: турки приняли нападавшие на них корабли Эльфинстона за авангард объединенной эскадры. А. Г. Орлов писал Екатерине II: «Если бы Эльфинстон хоть чуть проиграл... могли бы все в порте (имеется в виду Наварин, который был к тому времени осажден турками. — *В. Ш.*) быть заперты и неизбежно погибнуть».

Однако цель Эльфинстоном не достигнута, и он вновь пытается остановить турецкий флот у крепости Наполиде-Романи. Здесь он ведет себя еще более преступно, а в самый разгар сражения, когда уже наметился успех, спешно отходит!

Чего же добивался Эльфинстон, то атакуя турецкий флот, то, наоборот, спасаясь от него бегством? Если исключить «сумасшествие» контр-адмирала, то объяснение здесь может быть только одно: британский контр-адмирал всеми силами стремился устрасить Капудан-пашу и принудить его отвести свой флот в глубь архипелага, обрекая тем самым русских моряков на изнурительную многомесячную погоню. Что ж, задачу свою Эльфинстон выполнил с блеском! Вскоре турецкий флот исчез в лаби-

ринте греческих островов и был обнаружен русскими лишь через месяц в Хиосском проливе с помощью греческих корсаров.

Столь явное преступное поведение командующего Второй эскадрой не могло остаться незамеченным и привело к беспрецедентному для русского флота событию. На военном совете капитаны кораблей отказались выполнять приказания командующего, если он не подчинится их требованиям. «...Русские держались в этом случае совершенно иного мнения, а командир (капитан корабля «Саратов» И. Я. Барш. — *В. Ш.*) имел даже смелость довести до сведения адмирала, что он решил отделиться от эскадры, если адмирал не намерен идти на соединение с отрядом адмирала Спиридова», — писал один из британских офицеров, бывших на Второй эскадре.

Только эта крайняя мера заставила Эльфинстона присоединиться к Первой эскадре. Однако и после соединения контр-адмирал стремился всячески тормозить боевые действия, полностью игнорируя распоряжения Спиридова и третируя его. Лишь прибывший к эскадре 11 июня 1770 года А. Г. Орлов пресек подрывную деятельность британского эmissара.

Получив первый серьезный отпор, Эльфинстон изменил тактику своих действий и стал концентрировать на кораблях эскадры соотечественников — англичан, добиваясь даже перевода их к себе с кораблей Первой эскадры в обмен на русских офицеров. Так, первоначально он заменил капитана своего флагманского корабля С. П. Хметевского на В. Роксбурга. Эльфинстон копил силы для последующей борьбы.

Тем временем, активно осуществляя поиск неприятеля, русская объединенная эскадра 23 июня 1770 года обнаружила турецкий флот у острова Хиос. Состоялся военный совет флагманов и капитанов. На нем обсуждался план атаки. Выступил на совете и Эльфинстон, однако ввиду полной абсурдности его план был единодушно отклонен. В свою очередь Эльфинстон наотрез отказался возглавить авангард, сославшись на то, что не может «рисковать на нем своей репутацией». Совет принял план

атаки адмирала Г. А. Спиридова, который и возглавил авангард русской эскадры.

Почему же Эльфинстон отказался поднять на крюйстенеге передового корабля свой флаг? Прежде всего, видимо, потому, что боялся остаться без единомышленников-соотечественников в решающий момент. Не менее важной причиной могло быть и то, что от командующего авангардом требовались в предстоящем сражении решительные действия, при этом любая попытка Эльфинстона уклониться от утвержденного плана боя была бы сразу же пресечена с самыми печальными последствиями для ее организатора. И наконец, английский контр-адмирал мог рассуждать так: находясь на кораблях арьергарда, куда был назначен Орловым, он мог бы больше повлиять на исход сражения в нужный для того момент.

Бой 24 июня с турецким флотом был ожесточенным. Русские корабли атаковали неприятеля с дистанции пистолетного выстрела, несмотря на тройной перевес турок в силах. Шести русским линейным кораблям противостояли шестнадцать турецких. Арьергард Эльфинстона же на протяжении всего сражения в бой так и не вступил! Британский контр-адмирал еще раз сделал все возможное для того, чтобы поставить русскую эскадру на грань поражения. «При сближении же арьергардия спустилась вдруг на пистолетный выстрел и произвела по неприятелю сильную картечную стрельбу, которую, однако же, скоро прекратила, ибо корабль «Святослав» (флагманский корабль Эльфинстона. — *В. Ш.*)... в половине сражения поворотил оверштаг, чему и вся эскадра последовала и таким образом более в сражение вступить... не могла», — писал один из очевидцев тех событий. Этот преступный маневр арьергарда подтверждает в своих мемуарах и другой участник сражения, князь Ю. В. Долгорукый.

Однако вопреки всем стараниям Эльфинстона русские моряки уничтожили флагманский турецкий корабль, и неприятель в полном расстройстве бежал в Чесменскую бухту. Спустя сутки, ночью, русская эскадра решительно атаковала и полностью истребила весь турец-

кий флот. В результате Чесменской победы русские моряки обеспечили себе полное господство на Средиземном море до самого окончания войны.

Как же отреагировала на Чесменскую победу Англия? Академик Е. В. Тарле характеризует ее отношение к случившемуся следующим образом: «Лорды Адмиралтейства и с ними британский кабинет могли усмотреть... в Чесменском событии две стороны: отрицательную и положительную. Плохо было то, что Екатерине невероятно блестяще удалось это головокружительное предприятие — перебросить с Балтийского моря в Архипелаг большой флот и уничтожить дотла весь прекрасно вооруженный и крупный количественно флот Турецкой империи; нехорошо было и то, что появление Орлова сопровождалось смутами и восстаниями в Морее и других местах, населенных христианскими подданными Порты...»

Британские спецслужбы действовали быстро и решительно. Не прошло и месяца, как английское Адмиралтейство имело уже самые подробные отчеты о происшедшем от своих агентов.

Первым понял всю опасность реакции Англии на истребление турецкого флота адмирал Г. А. Спиридов, который немедленно предложил свой вариант выхода из сложившейся ситуации. «Ежели б англичанам... сей остров (Парос. — *В. Ш.*) с портом Аузой и Антипаросом предать, — писал он А. Г. Орлову, — то, хотя и имеют они у себя в Мидетерани (в Средиземном море. — *В. Ш.*) свои порты, не один миллион червонных с радостью дали». Короче говоря, адмирал предлагал откупиться от раздосадованных чужой удачей англичан. Российское правительство, однако, на это не пошло.

Британское же правительство реагировало на Чесменскую победу весьма оперативно. В Средиземное море была незамедлительно отправлена эскадра вице-адмирала Сандерса, превосходившая русскую по мощи бортового залпа в два с половиной раза. К самой русской эскадре был направлен фрегат «Винчелси», имевший задание отозвать все ранее зафрахтованные в Англии транспорты, то есть лишить Орлова и Спиридова вспомогательных сил.

Тогда же покинула эскадру и большая часть нанятых английских офицеров. Былое пренебрежение к русским морякам сменилось у англичан плохо скрытой боязнью. Не желая рисковать, Сандерс держался со своими кораблями поодаль, стараясь в то же время быть в курсе всех дел на русской эскадре. Помощники для этого у него там были... Прежде всего, им надлежало выяснить, что же намерены предпринять русские и насколько их планы будут соответствовать планам британских политиков. Англичан же теперь интересовало только одно — возможная блокада Дарданелл, которая неминуемо привела бы к упадку французской торговли в Средиземноморье, а следовательно, и к росту британского авторитета в этом регионе.

Тем временем на русской эскадре происходили весьма важные события. Сразу же после Чесменского сражения на совете флагманов было рассмотрено предложение адмирала Спиридова о нанесении удара по турецкой столице и о последующем прорыве эскадры в Черное море. «Отныне перед нами лежал прямой путь к сердцу Блистательной Порты, через Дарданеллы и Мраморное море к Стамбулу. Сейчас одним прыжком можно было проникнуть в Босфор и оттуда выйти на черноморские просторы, пожав таким образом плоды Чесменской победы», — писал, оценивая сложившуюся ситуацию, историк Е. С. Юнга.

Идея Спиридова сразу же нашла поддержку у капитана бригадирского ранга Грейга, у капитанов других кораблей. «Обо всем этом тотчас после победы при Чесме советовал Орлову не один Спиридов, — писал Е. С. Юнга. — Мнение моряков полностью совпадает с мнением первого флагмана флота. Увы, стоило обстановке разрядиться, и фаворит (А. Г. Орлов. — *В. III.*) отверг советы Спиридова, несмотря на то, что даже Грейг, обычно без лишних разговоров исполнявший волю Орлова, был за поход к Босфору. А ведь все подсказывало такой поход».

Почему же заколебался в принятии решения Алексей Орлов? Ведь в случае успеха операции, нанесения удара по Стамбулу и прорыва в Черное море боевой эскадры Турция могла быть выведена из войны в кратчайшее время. Причин могло быть несколько.

Во-первых, главнокомандующий по незнанию обстановки мог опасаться огня турецких дарданелльских батарей, мимо которых пришлось бы прорываться эскадре.

Во-вторых, определенные сомнения могли возникнуть у него из-за трудностей перебазирования эскадры в Черное море.

В-третьих, А. Г. Орлов, как главнокомандующий всеми русскими вооруженными силами на Средиземноморье, не мог быть особо заинтересован в том, чтобы, отправив эскадру в Черное море, самому остаться без сил и средств.

И наконец, Екатерина II не давала А. Г. Орлову на сей счет никаких указаний!

Однако, исходя из мемуаров С. К. Грейга, можно сделать вывод о том, что А. Г. Орлов все же решился на дарданелльский прорыв. При этом было задумано вначале захватить остров Лемнос, являвшийся ключом к Дарданеллам. Грейг вспоминал: «...Сам же (А. Г. Орлов. — *В. Ш.*) с остальной частью флота направился к острову Лемносу с намерением овладеть им. Он считал этот остров выгоднейшим пунктом... он лежит близ входа в Дарданеллы, сквозь которые граф твердо решил прорываться по овладении островом Лемносом, что дало бы ему безопасное убежище для флота в случае неудачи в этом предприятии».

Русский военный историк А. И. Петров в своем двухтомном исследовательском труде «Война России с Турцией и польскими конфедератами в 1768—1774 годах» показал плачевное состояние турецких укреплений в Дарданеллах. Но ведь Петров изучал события русско-турецкой войны в шестидесятых годах XIX века, и, может быть, в исследовании его вкралась какая-то ошибка или, по крайней мере, неточность? Существуют ли более близкие по времени к описываемым событиям источники, где бы давалась объективная картина состояния дарданелльских укреплений?

Оказывается, такие источники есть! Еще в 1793 году в Средиземное море был послан с разведывательными целями один из опытейших капитанов Российского флота, герой сражения у берегов Балаклавы Кингсберген. Ре-

зультатом его длительной поездки стала книга «Новейшее описание Архипелага», вышедшая в Москве. В ней скрупулезно описаны все острова Греческого архипелага, береговые укрепления, глубины и грунт в бухтах, подводные течения. Есть там и данные по дарданелльским укреплениям. И хотя 1770 год отстает от 1793-го почти на четверть века, видимо, общее состояние дарданелльской обороны, с учетом того, что у турок в это время не было особого повода заботиться об усилении укреплений в проливах, существенно не изменилось.

Итак, попробуем перенестись в XVIII век, на обрывистые берега Дарданелл и вместе с храбрым капитаном Ваном Кингсбергенем оценить боевые возможности турецких крепостей.

Первой на входе со стороны Эгейского моря в пролив возвышалась зубчатыми бастионами крепость Румелигиссан. О ней Кингсберген написал весьма лаконично: «...Один только корабль мог бы одолеть всю сию артиллерию».

Идем дальше! Вторая крепость: «...Сия батарея издали кажется гораздо сильнее, нежели такова она на самом деле, потому что находящиеся на ней орудия большей частью к употреблению негодные, а стены совсем обвалились. В крепости живет комендант, а гарнизона в ней не бывает».

Еще одна цитадель на европейском берегу: «...Четыре из самых больших орудий к употреблению совершенно не годятся. Двадцатичетырехвершковые употребляются обыкновенно к салютованию».

Крепость Анатолии Инги-Гиссан: «...Цитадель же хуже прочих сделана, стены ее не очень высоки...»

Но и это не все! Подведя итог общему состоянию обороны Дарданелл, Кингсберген делает ошеломляющее заключение: «Сие известно, что помянутые четыре цитадели, в рассуждении нынешнего состояния своего, не в силах отразить вступление эскадры в Дарданелльский пролив. Ежели угодно было графу Алексею Григорьевичу Орлову, то после счастливой победы при Чесме легко было б ему овладеть Дарданелльским проливом. Тяжелые

орудия сих крепостей столь худо расставлены, что кораблям не много или совсем нечего их опасаться».

Не верить заключению такого опытного моряка и воина, как Кингсберген, у нас нет никаких оснований. Однако у читателя может возникнуть законный вопрос: конечно, с укреплениями Дарданелл все предельно ясно, но, может быть, у самого Стамбула перед русскими кораблями выросли мощные турецкие укрепления, пройти мимо которых было невозможно? Опять обратимся к Кингсбергену. Что же пишет он о стамбульских твердынях? «...Цитадели не могут ни к чему служить, потому что они сделаны на низменном месте при возвышении так худо, как больше не можно...»

Не в лучшем состоянии были и столичные укрепления: «...Три городские стены состоят в самом худом положении... превращаются в кучи камней; на некоторых же местах обросли травой и кустарниками... Ров... обвалившимися стенами... вконец засорился». Да, более угрожающее зрелище, наверное, трудно себе и представить!

И наконец, последняя возможная преграда — дворец самого султана, расположенный на берегу моря. Но и здесь Кингсберген указывает на то, что «оний окружен... стеной с четырехугольными башнями без бойниц, которые в иных местах обвалились...»

Итак, общая картина обороны Дарданелл предельно ясна. Но сразу же возникает другой вопрос: знало ли русское командование в 1770 году о состоянии неприятельских укреплений? Даже если предположить, что полной ясности у него не было, то, учитывая активную помощь греческих корсаров в сборе разведанных, можно не сомневаться, что кое-что и Орлову, и Спиридову было известно.

В этих условиях русское командование принимает единственно верное решение: высадить десант на остров Лемнос и захватить главную крепость острова — Пилари; кроме того, было решено немедленно провести разведку Дарданелльских проливов и состояния турецкой береговой обороны. Началась самая настоящая подготовка к прорыву в Черное море. Однако здесь была допущена одна трагическая ошибка. Для проведения разведки опреде-



дили наименее поврежденные в Чесменском сражении корабли — а это, естественно, были корабли арьергарда! Командовать же ими поручили... контр-адмиралу Эльфинстону!

Но почему Эльфинстон не был арестован или хотя бы как-то наказан за свое поведение в Чесменском сражении? Скорее всего, Алексей Орлов под впечатлением небывалой в истории Российского флота победы просто-напросто простил англичанина. Кроме того, в связи с отрицательной реакцией Лондона на Чесму он мог постараться сам замять это дело, чтобы не вызывать еще большей агрессивности со стороны англичан. Как бы то ни было, но чесменское предательство сошло Эльфинстону с рук; мало того, он получил возможность снова влиять на действия Средиземноморской эскадры.

Как же относился Эльфинстон к идее дарданелльского прорыва? Будучи агентом британской морской разведки, контр-адмирал не мог не понимать, что в случае удаchi этого предприятия британская политика на Средиземном море потерпит полных крах, так как, поставив Турцию на колени, Россия в скором времени выйдет из политической игры, оставив Англию один на один с ее самым опасным соперником — Францией. Однако на словах Эльфинстон не только не выступил против прорыва в Черное море, но даже попытался объявить себя его инициатором. Время его действий еще не пришло!

Вскоре, наполнив паруса попутным ветром, «Свято-слав», «Не тронь меня» и «Саратов» устремились к дарданелльским теснинам. Над передовым кораблем реял на ветру контр-адмиральный флаг.

Появление русских при Дарданеллах вызвало панику среди турок. «Европейский берег был усеян войсками, — вспоминал один из участников этого рейда. — Наши залпы имели действие поразительное: неприятельский огонь сейчас же ослабел, и войска стали поспешно отступать в глубь полуострова». Но и в такой, казалось бы, самой благоприятной обстановке Эльфинстон не растерялся и сделал все возможное, чтобы наглядно показать Орлову всю бесполезность и бессмысленность его затеи. «В это

время стало задуть от N, и адмирал (Эльфинстон. — *В. Ш.*) сигналом приказал повернуть через фордевинд и лечь на норд. Но только что корабли успели исполнить этот сигнал, заштилело, и нас подхватило течение. «Не тронь меня» навалило на «Саратов», а «Святослав» на «Не тронь меня», — вспоминал позднее о маневре Эльфинстона один из участников экспедиции.

Вернувшись к главным силам, контр-адмирал доложил, что форсирование пролива невозможно из-за сильного встречного течения. Доклад Эльфинстона был далек от истины. Дело в том, что в августе поверхностное течение на самом деле противно ходу кораблей в Черное море, но с первых чисел сентября оно меняет свое направление, а значит, не только не препятствовало прорыву, но, наоборот, способствовало ему. Эти данные взяты из лоции Дарданелл, изданной в 1772 году Московским университетом.

Но у Эльфинстона случился сбой. Ему не поверили. На русской эскадре было достаточно греческих лоцманов, отлично знавших воды пролива и способных разоблачить ложные утверждения англичанина. А. Г. Орлов форсирование пролива не отменил, а перенес на первые числа сентября 1770 года. В течение августа русские корабли еще не раз подходили к Дарданеллам, выявляя слабые места турецкой обороны и проводя промеры глубин.

События развивались стремительно, и, видя, что он бессилен что-либо предпринять, Эльфинстон теряет хладнокровие. Вступив в открытую борьбу с Орловым и Спиридовым, он заходит слишком далеко. Поведение его становится не только вызывающим, но и открыто враждебным. А. Г. Орлов, которому поведение контр-адмирала кажется все более подозрительным, предупреждает его о возможном снятии с должности. Одновременно в Санкт-Петербург уходит его послание: «Ежеле контр-адмирал Эльфинстон не переменит своего поведения, я принужденным найду, для пользы службы вашего величества, отнять у него команду...»

В первых числах сентября 1770 года гарнизон турецкой крепости Пилари на острове Лемнос принял, наконец, все до единого условия капитуляции. В крепости уже

побывали представители русской армии, которые описали цейхгаузы со всеми припасами. Над крепостью был поднят белый флаг, и через двое суток русские войска должны были вступить на ее территорию. Дарданелльский прорыв Средиземноморской эскадры становился делом ближайшего будущего.

Что же мог предпринять и что предпринял в этой ситуации Эльфинстон? Ведь времени у него почти не оставалось, Лондон был далеко, и рассчитывать на его советы теперь не приходилось. Решать задачу по срыву операции в Черном море надо было самому.

Именно в это решающее для операции время на эскадре внезапно объявился некий англичанин Гордон, которого Эльфинстон, пользуясь своим правом командующего эскадрой, немедленно принял к себе... лоцманом! Уже одно это говорит о многом: при русской объединенной эскадре было полным-полно опытных лоцманов из греков, знавших здешние воды как свои пять пальцев! Но вместо них английский контр-адмирал берет своего соотечественника!

По прибытии на флагманский корабль Эльфинстона «Святослав» Гордон сразу же подвергся опросу на знание особенностей мореплавания в Эгейском море и проливах. Опрос этот провели офицеры корабля, в познаниях местных вод сами уже поднаторевшие. Результат опроса был невероятен — ни на один из заданных вопросов новоиспеченный лоцман не смог дать сколько-нибудь вразумительного ответа. Этот факт подтвержден официальными документами. О вопиющей некомпетентности лоцмана офицеры «Святослава» немедленно поставили в известность своего капитана Роксбурга и самого Эльфинстона. Однако ни тот ни другой никаких мер не приняли и лоцмана не заменили. Контр-адмиралу было не до офицерских расследований, в плетении интриг дорог был каждый час!

Около семи часов вечера 16 сентября 1770 года, когда сумерки начали опускаться на море, флагманский корабль Эльфинстона внезапно снялся с якоря и, подняв все паруса, устремился в неизвестном направлении. Пока

на эскадре разбирались, куда и зачем повел корабль Эльфинстон, прошло время. Между тем паруса «Святослава» скрылись в сгустившейся темноте южной ночи. Контр-адмирал вел корабль к юго-западной оконечности острова Имброс — туда, где в сплошной ряби волн громоздились многочисленные рифы. «Святослава» гнали на смерть!

Достоверно известно, что ни А. Г. Орлов, ни Г. А. Спиридов о предстоящем плавании в известность поставлены не были. Более того, Эльфинстон, находясь в подчинении у Орлова, не имел на это самостоятельное плавание никаких прав. Все так, но иного выхода у британского агента уже не было...

В ночь на 17 сентября 1770 года самый мощный корабль Средиземноморской эскадры 80-пушечный «Святослав» был на полном ходу посажен на рифы...

Очевидцы этого кораблекрушения, одного из самых странных и загадочных в истории русского флота, отметили в своих показаниях, что курс, ведущий корабль на рифы, был указан лично Эльфинстоном через капитана Роксбурга. Тот же Роксбург приказал указанного курса ни при каких обстоятельствах не менять, а отчаянная попытка штурмана отвернуть в сторону была немедленно пресечена бдительным «лоцманом» Гордоном!

Брошенные в погоню за беглецом русские корабли нашли «Святослава» только утром. Истерзанный корабль прочно сидел на камнях, а волны, свирепо бившие в корпус, довершали черное дело. А. Г. Орлов послал к месту трагедии почти всю эскадру, однако было уже поздно, спасти корабль не удалось.

Капитан линейного корабль «Три Святителя» С. П. Хметевский в своих воспоминаниях так описывает случившееся: «Узнали от греков, что «Святослав» сел на мель к востоку от Лемноса и уже стоит несколько дней и неизвестно кем зажжен. Хотя недалеко стоял «Саратов» и другие суда, с корабля ничего не спасли, все погибло. Контр-адмирал Эльфинстон перенес флаг на «Не тронь меня» и ушел к Лемносу...»

Однако главная беда была еще впереди и заключалась она вовсе не в потере 80-пушечного корабля. Дело в том,

что, пока русская эскадра занималась спасением «Святослава», турки на гребных судах прорвались к крепости Пилари и доставили туда войска и припасы. Крепость немедленно спустила белый флаг и продолжила оборону. Поражает необыкновенно точный расчет турок: кажется, будто об отходе эскадры от Лемноса им было известно заранее...

Возобновление турками обороны Пилари поставило Орлова и Спиридова перед очень тяжелым выбором. Было совершенно ясно, что осада крепости может затянуться, да и вероятность ее взятия становилась весьма невысокой. Кроме того, надвигался период осенних штормов, а эскадра не имела даже временной стоянки. В этих условиях было принято единственно верное решение — отвести эскадру в глубь архипелага, обустроиться в одной из защищенных от ветра бухт, а к Дарданеллам высылать блокадные отряды. Возможность прорыва кораблей в Черное море была упущена окончательно. Раздосадованный случившимся, А. Г. Орлов сообщал находившемуся в отдельном плавании Г. А. Спиридову: «Несчастный случай, потеряннем корабля последовавший по обстоятельствам нынешних наших предприятий, столь чувствителен, что я не могу достаточно описать вам своего сожаления».

Теперь, когда дело было сделано, Эльфинстону предстояло спасать себя. Едва покинув палубу загубленного им «Святослава», контр-адмирал сразу же отписал Н. И. Панину:

«Никогда не забуду потеряние «Святослава»... Я надеюсь, что как скоро в этом деле публично справиться можно, то виновные будут наказаны, ибо никто, никогда столь постыдным образом корабля не терял. Подумайте, ваше сиятельство, какое мне было удивление, когда я был первая особа на корабле, который почувствовал, что оный ударился о мель».

Воздержимся от комментариев, письмо говорит само за себя...

Вслед за первым письмом он срочно шлет Панину второе. Чувствуя, что разоблачение близко, Эльфинстон

пытается свалить вину за гибель «Святослава» на ставшего ему неугодным капитана Роксбурга. Так вот зачем в свое время прибрал он к рукам этого слабохарактерного, нерешительного англичанина! Эльфинстон пишет: «Причину потерянния корабля «Святослав» приписываю я... капитану Гордону, которого, я надеюсь, при первом случае публично за то судить станут».

Что же касается обвинения «лоцмана», то здесь Эльфинстон не волновался. Контр-адмирал знал, что о своем спасении Гордон позаботиться сумеет!

Попытки выгородить себя в деле гибели «Святослава» Эльфинстону не удалось. Граф Орлов все понял и начал действовать решительно. Превысив свои полномочия, он арестовал Эльфинстона. Одновременно с ним был взят под стражу и таинственный «лоцман» Гордон. Капитан «Святослава» Роксбург, несмотря на все ухищрения своего бывшего покровителя, аресту не подвергся. Что тому причиной? Заступничество ли со стороны любимца Орлова Самуила Грейга, который не остался равнодушным к судьбе двоюродного брата, явная ли подстава Роксбурга Эльфинстоном как мальчика для битья? Кто знает...

А вскоре на эскадре состоялся суд. Контр-адмирал Эльфинстон был обвинен в «принятии несведущего лоцмана и излишней к нему доверенности», однако огласить приговор Алексей Орлов не решился, и контр-адмирал был под конвоем препровожден в Санкт-Петербург.

Тем временем произошло событие, которого не ожидал никто. Таинственный «лоцман» Гордон, приговоренный судом к смертной казни «через расстреляние», в ночь перед исполнением приговора бежал из-под стражи... к туркам! Что ж, видимо, у «лоцмана» были основания полагать, что турки отнесутся к нему весьма доброжелательно. Как тут не вспомнить необыкновенно точную осведомленность неприятеля о выходе эскадры для спасения «Святослава»! И еще. Мог ли бежать пленный англичанин, не зная паролей дозорных караулов? В такое верится слабо! Не сработали ли здесь тайные пружины британской агентуры, спасшей столь ценного и заслуженного агента, как «лоцман» Гордон?

Именно в эти дни А. Г. Орлов, сытый по горло действиями иностранных агентур, слезно обращается к Екатерине II с просьбой не присылать более на эскадру иностранцев. «...Довольно уже усмотрено между российскими людьми и иностранцами великих различий», — общается он.

Тем временем в Петербург под усиленным караулом привозят контр-адмирала Эльфинстона. Англичанин сразу же предпринимает отчаянную попытку прикрыться авторитетом Н. И. Панина, для которого он столько сделал в свое время. Но в политике друзей нет! Каждый сам за себя — таков закон политических интриг. Поняв, что Эльфинстон потерпел крах, Панин отвернулся от своего бывшего подопечного. Брошенный всеми, Эльфинстон ожидал для себя худшего... Но императрица Екатерина II внезапно прекратила разбирательства; Эльфинстона немедленно рассчитали и сразу же изгнали из России.

В Англии контр-адмирала с нетерпением ждали. «Вскоре ожидается возвращение адмирала в Англию, — писал в те дни один из его соотечественников. — ...Можно надеяться, что он даст более обстоятельный очерк этой экспедиции и, быть может, раскроет тайные причины того неза заслуженного отношения, которое он встретил со стороны русских придворных сфер за свою верную службу...» Что ж, неплохо сказано!

Неудавшаяся попытка дарданелльского прорыва была весьма неоднозначно оценена историками. Так, если наш современный исследователь Юнга и западноевропейские историки Герман и Циклейзен порицают Орлова за проявленную нерешительность в осуществлении столь отважного предприятия, то известный русский историк Николай Дмитриевич Чечулин придерживается резко противоположного мнения: «...Что стали бы делать русские парусные суда с экипажами едва ли в 17 тысяч человек (численность экипажей кораблей в несколько раз завышена. — *В. Ш.*) сначала в Дарданеллах, в узком проливе, а затем под Константинополем? Допустим, что они туда пришли бы, — наверное бы они оттуда не вышли!

И если тогда появилась подобная идея, заслуга Орлова перед Россией огромна, если он не допустил этой безрассудной попытки, которая не могла привести ни к чему другому, кроме потери всей эскадры».

Что ж, каждый волен давать свою оценку! Однако вспомним, что нам уже известно о состоянии обороны Дарданелл. Кроме того, стоит прислушаться и к таким военно-морским авторитетам, как адмиралы Г. А. Спиридов и С. К. Грейг, ведь они были активными сторонниками прорыва.

Уместно прибавить и то, что адмирал Грейг вернулся к идее дарданелльского прорыва в 1788 году, когда готовился возглавить новую Архипелагскую экспедицию в ходе русско-турецкой войны 1787—1791 годов. Опытный моряк и флотоводец, Грейг действовал на этот раз продуманно, сделав должные выводы из неудачной попытки прорыва через Дарданеллы и Босфор в 1770 году. Еще перед отплытием эскадры он передал императрице Екатерине II тщательно разработанные им «Размышления по овладению дарданелльскими крепостями». Активно поддержал предложение С. К. Грейга и князь Г. А. Потемкин, бывший в ту пору главнокомандующим военными и морскими силами юга России. Потемкину виделся единый совместный удар по турецкой столице сразу с двух сторон: со Средиземного моря — эскадрой Грейга, с Черного — Черноморским флотом. Однако в связи с внезапным нападением на Петербург шведского флота летом 1788 года Архипелагская экспедиция была отменена, а сам адмирал Грейг во главе Балтийского флота принял участие в боевых действиях на Балтике.

Как же отнеслась Екатерина II к идее дарданелльского прорыва в 1770 году? Дело в том, что посланный с донесением был задержан в Ливорно. В это время на Средиземноморье распространилась эпидемия чумы, и князь был посажен в сорокадневный карантин. Пока вестник громкой победы сидел в карантине, слухи о небывалом разгроме докатились до столицы Российской империи. Однако конкретных данных было крайне мало. Екатерина II с присущей ей проницательностью сразу проанали-



зировала все возможные варианты и остановилась на двух с ее точки зрения наиболее вероятных: полный разгром турецкого флота и прорыв эскадры в Черное море. Но и это не все. В беседе с Н. И. Паниным императрица, оценивая средиземноморскую ситуацию, заявила, что для нее предпочтительнее был бы прорыв кораблей через Дарданеллы. Эти слова донесла до нас история.

Российскую императрицу давно увлекала мысль об отвоевании у турок черноморских проливов. Случись так, Россия получила бы выход на мировые морские пути. Эта позиция ни для кого секретом не была и, естественно, не могла не вызывать самого активного противодействия со стороны Англии. Вполне возможно, что в идее дарданелльского прорыва британские агенты усмотрели первый шаг в осуществлении далеко идущей екатерининской внешней политики.

Интересен и такой факт. Почти одновременно со шпионско-диверсионной деятельностью Эльфинстона на Средиземном море на Дунае действовал другой агент английской короны — адмирал Ноульс. Однако очень скоро он был разоблачен и по указанию Екатерины II, так же как и Эльфинстон, изгнан из России.

Если отбросить элемент случайности, как крайне редкий в таких делах, то сам собой напрашивается вывод: Эльфинстон и Ноульс являлись звеньями одной цепи в крупномасштабной операции британской разведки по предотвращению продвижения России к Черному морю. Этот факт косвенно подтверждается многими отечественными историками, утверждающими, что английское правительство в ходе русско-турецкой войны 1768—1774 годов предприняло немало враждебных России действий, препятствуя ее выходу к Черному морю.

Что касается Англии, то британские источники по вопросу деятельности своей военно-морской разведки в России в 1769—1774 годах хранят молчание. Тому есть и объективные причины. «Подавляющее большинство материалов, связанных с секретной службой в XVIII веке, уничтожено, — пишет знаток британских спецслужб Е. Б. Черняк. — Часть из них считалась личными бумага-

ми министра и забиралась им с собой из архива после ухода на пенсию».

Из всего сказанного напрашивается только один вывод: Дарданальская операция русского флота 1770 года не состоялась исключительно из-за активного противодействия английской разведки.

И снова вопрос! Почему, зная о явной враждебной деятельности англичан, русское правительство не приняло практически никаких решительных мер по пресечению диверсий?

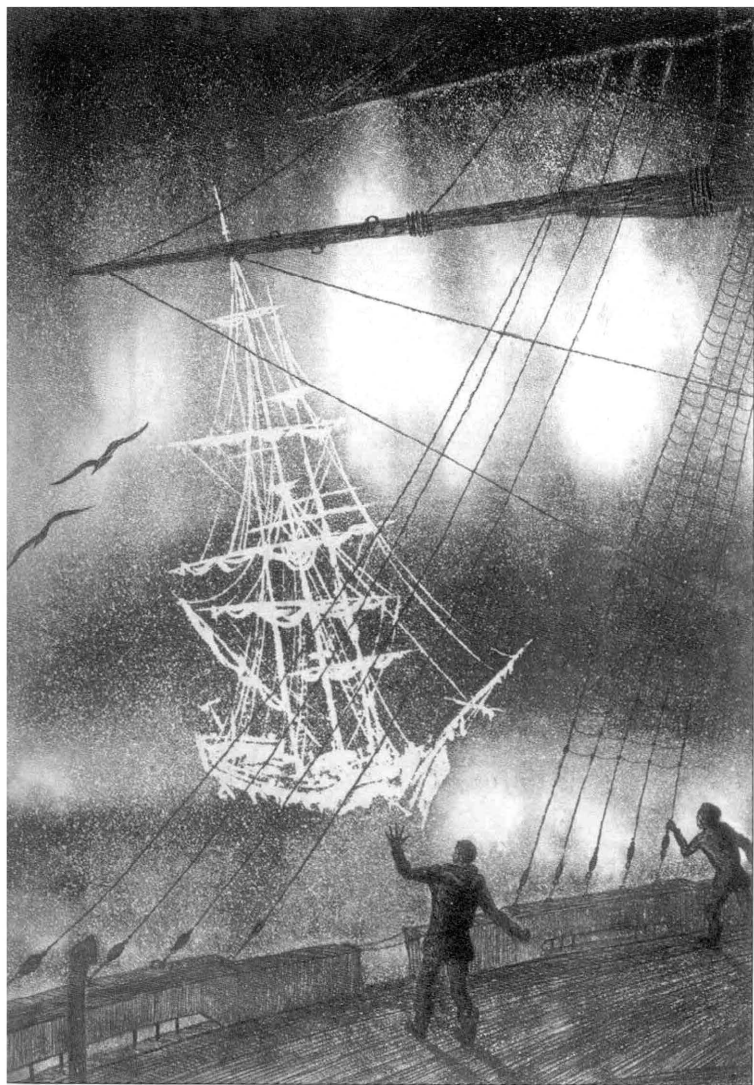
Точную причину такого на первый взгляд непонятного поведения назвать достаточно сложно. Однако можно выделить, по крайней мере, четыре наиболее вероятные причины столь лояльного отношения к проискам английской разведки.

Первая заключается в том, что официальная поддержка Англией политического курса России как союзника по «Северному аккорду» была крайне необходима ей для быстрого решения польского и черноморского вопросов и принуждала русское правительство смотреть сквозь пальцы на подобные вещи.

Вторая причина могла заключаться в том, что России предстояло продолжить боевые действия на Средиземном море, перебрасывать туда дополнительные эскадры, что без официальной поддержки Англии осуществить было бы крайне сложно.

Третья причина кроется в личном нежелании Екатерины II предстать перед Европой в образе жестокой и подозрительной самодержицы.

И наконец, четвертая причина состоит в том, что в общем и целом пребывание русского флота в Средиземном море и особенно морская блокада Стамбула, подрывавшая французскую торговлю на Средиземноморье, была Англии весьма выгодна, и русское правительство могло быть вполне уверенным, что с отменой Дарданелльской операции и со стабилизацией обстановки на Средиземном море активность британских шпионов пойдет на убыль. Что в общем-то впоследствии и подтвердилось.

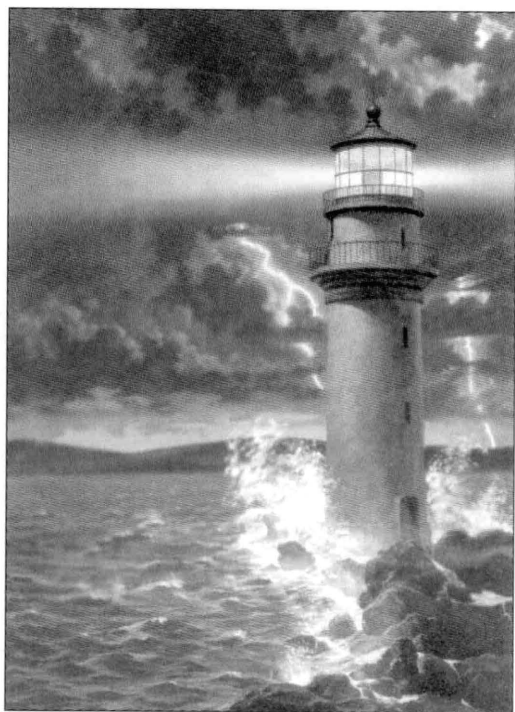


«Летучий Голландец» — самая страшная легенда океанов

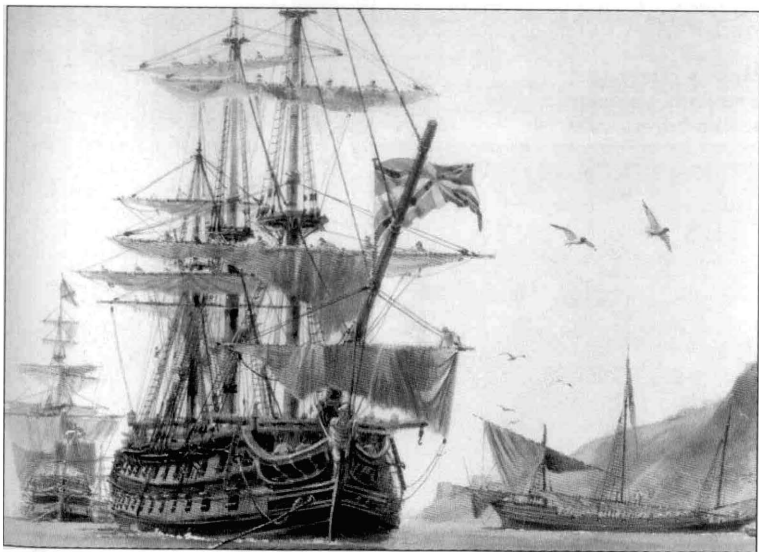


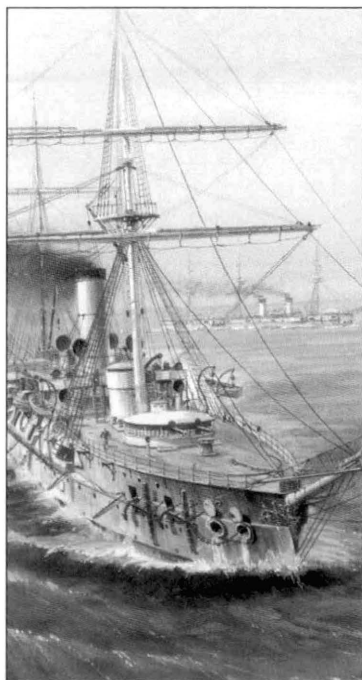
Призраки на вахте во многих случаях оказывались  
вполне реальным явлением

Маяки,  
как и корабли,  
всегда привлекали  
к себе  
всевозможные  
привидения



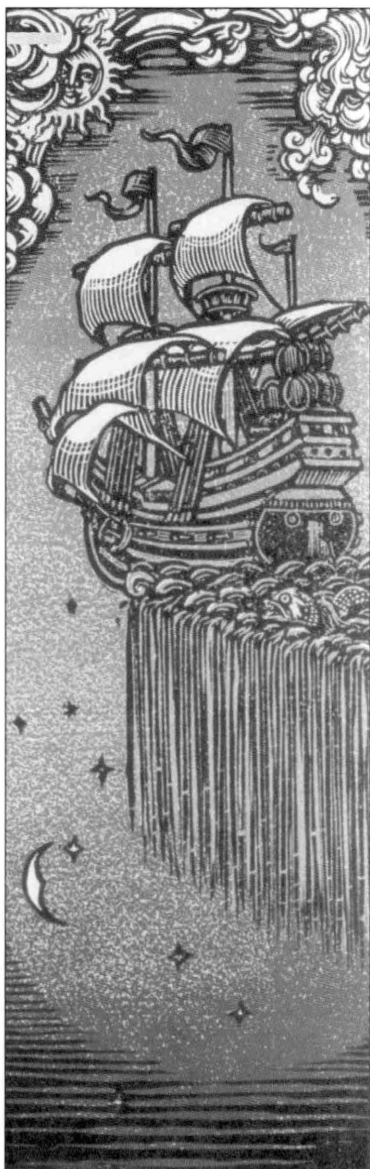
Линейный корабль  
«Святослав»  
перед входом  
в Дарданелльский  
пролив.  
До загадочного  
крушения остается  
всего лишь  
несколько дней





Корабли с именем адмирала Нахимова на борту всегда имели незавидную судьбу

Море и смерть, в понятии мореплавателей, всегда были рядом

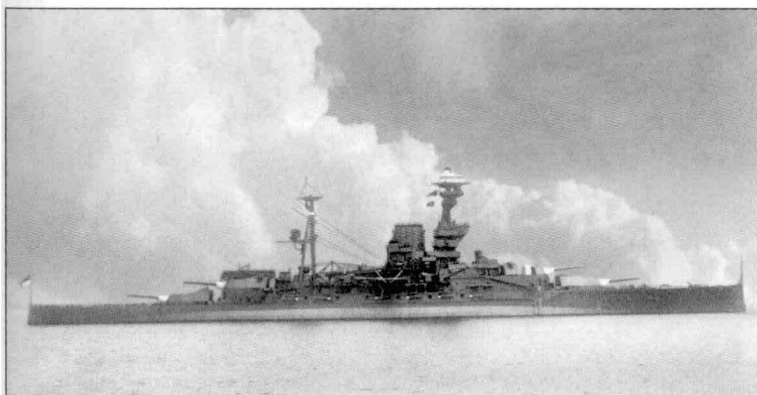


Так представлялся морякам былых времен конец света, за которым простиралась великая бездна — обитель душ мореплавателей



Призрак смерти, взбирающийся на корабль, — аллегория или реальность?

Британский линкор «Ройял Оук». Это на нем перед началом двух мировых войн били таинственные барабаны Фрэнсиса Дрейка





Что происходит с душами людей, оставшихся на дне океана, не знает пока никто

Так представляли в прошлые века страшного морского змея







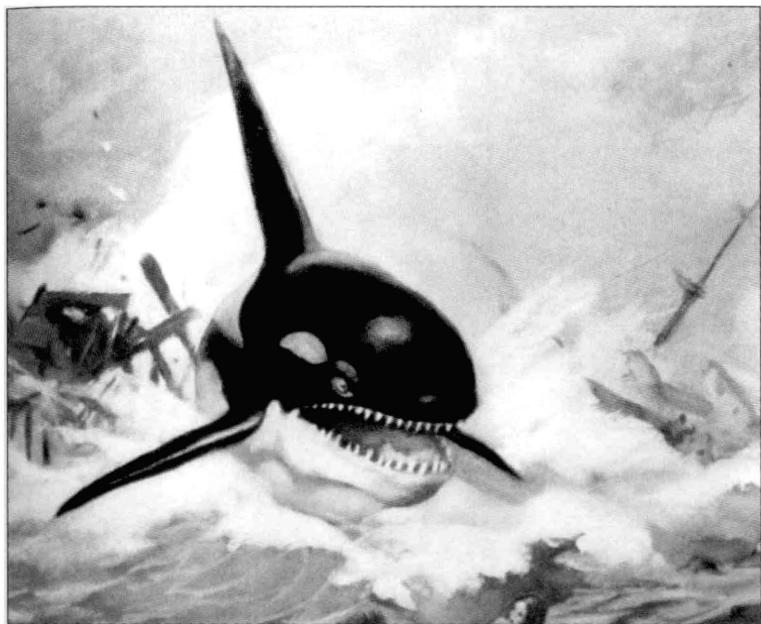
Морские чудовища Средневековья



Подводное чудовище, нападающее на корабль



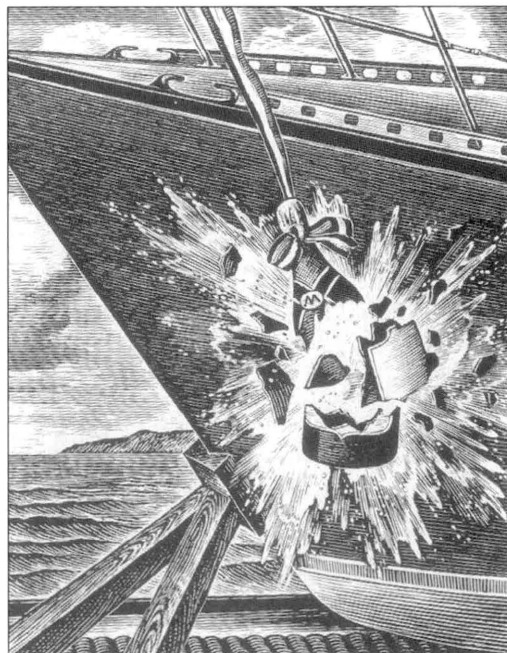
Так виделись людям былых времен морские гиганты — левиафаны



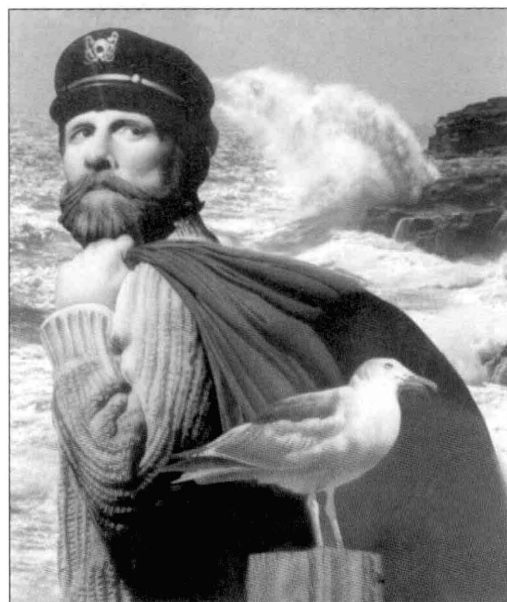
Вполне реальный  
властитель  
морских глубин —  
косатка



Не всегда женщины  
присутствовали  
на корабле  
в качестве  
пассажиров



Одним из самых почитаемых морских ритуалов во всем мире остается разбитие бутылки с шампанским о форштевень корабля перед его спуском на воду



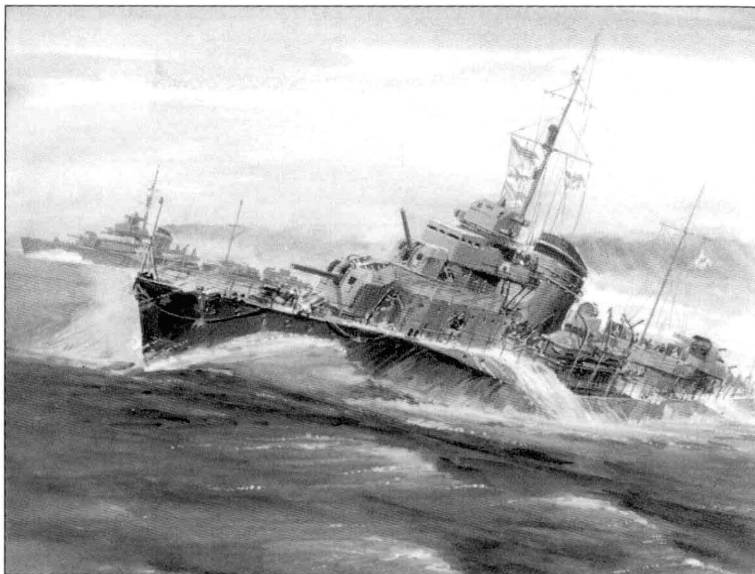
Чайки во все времена пользовались особой любовью моряков всего мира. С ними связано немало морских легенд и суеверий



Противолодочный крейсер «Москва» — место обитания  
самого известного призрака советского ВМФ

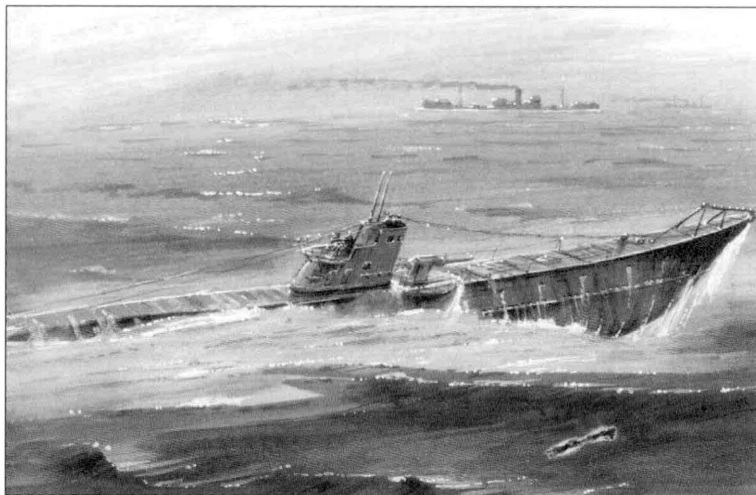
Венки на воде — последнее прощание с пропавшими в бездонных глубинах





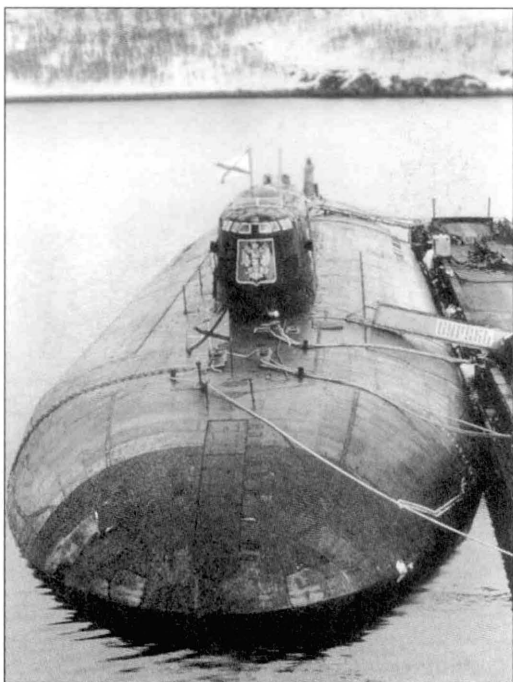
**Эсmineц «Сообразительный» за все годы Великой Отечественной войны не потерял ни одного человека, заслужив при этом гвардейское звание**

**Подводная лодка С-13 капитана 3-го ранга А. Маринеско оказалась единственной из тринадцати однотипных подводных лодок, уцелевшей на Балтике в годы Великой Отечественной войны**





Тяжелый авианосный  
крейсер ВМФ России  
«Адмирал Кузнецов» —  
корабль-рекордсмен,  
сменивший за свою  
недолгую жизнь  
четыре названия

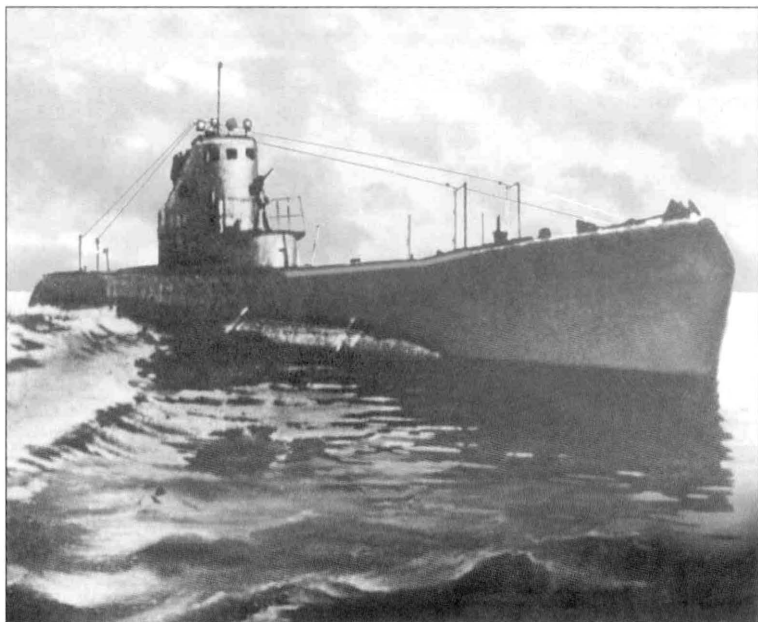


АПРК «Курск».  
С именем этой  
подводной лодки  
связано множество  
самых невероятных  
совпадений  
и предчувствий

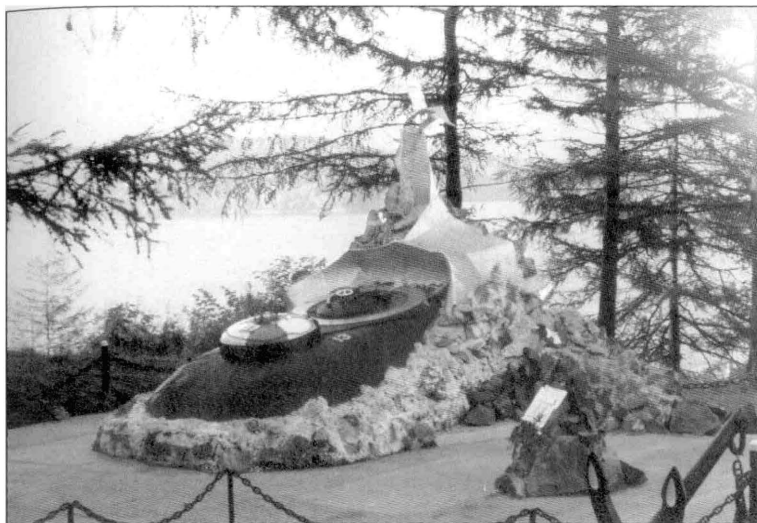


Возможно, такими были последние минуты клипера «Опричник»

Подводная лодка С-117 в море

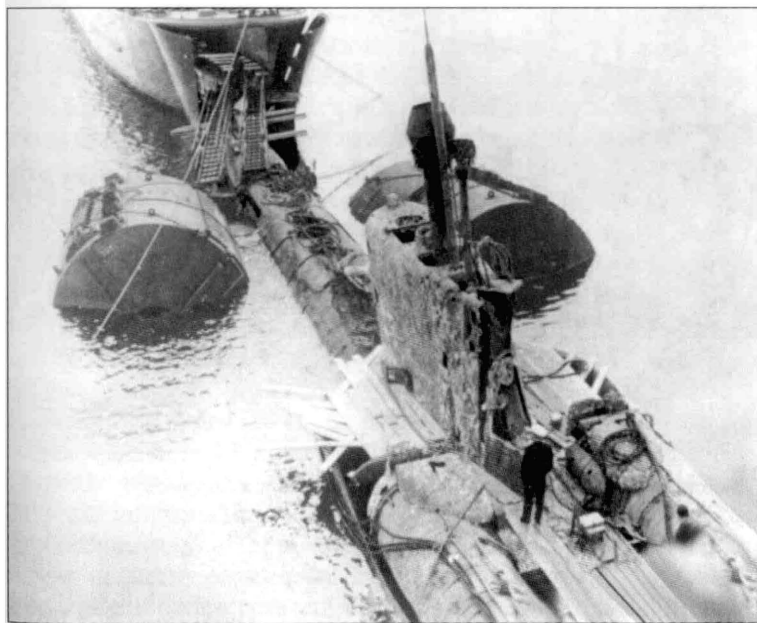






Памятник пропавшему в океане экипажу подводной лодки С-117

Возвращенная бездной подводная лодка С-80





Памятник морякам «Русалки» в таллинском парке Кадриорг

Что же касается итога деятельности британских секретных служб на русской эскадре, то, несмотря на попытку помешать прорыву русских кораблей в Средиземное море через Дарданеллы, главной своей задачи они не выполнили: в 1771 году в Черное море вошли корабли Азовской флотилии вице-адмирала Алексея Наумовича Сенявина. Отныне и навеки Россия открыла свое южное окно в Европу!

## Глава вторая

### В аду пожаров

Во все времена на флотах всех стран мира пожары были и остаются одним из самых страшных бедствий. Порой две противоположные стихии — огонь и вода с какой-то дьявольской согласованностью внезапно обрушиваются на моряков, и тогда спасения уже быть не может... Пожар на море — это страшно! К сожалению, сия чаша не минула и российский флот. Наверное, самым страшным за все триста лет его существования был пожар парусного линейного корабля «Нарва» в 1715 году, на самой заре создания нашего флота. Сведений о той давней катастрофе почти не сохранилось, но масштабы ее не могут не вызвать ужаса и сегодня...

Трагедия произошла, когда 54-пушечная «Нарва» готовилась к очередной морской кампании и, загрузив все припасы, уже стояла на внешнем Кронштадтском рейде. 27 июня разыгралась непогода, пошел сильный дождь, в небе гремел гром и сверкали молнии. По трагическому стечению обстоятельств кюйт-камера корабля, где хранились уже погруженные запасы пороха, в этот момент оказалась открытой — туда спешно догружали последние пороховые бочки. Удар молнии пришелся как раз в открытый люк кюйт-камеры. Взрыв был страшен. Сила его, по воспоминаниям очевидцев, была столь велика, что несчастную «Нарву» буквально разорвало в клочья. В вихре всеиспепеляющего взрыва нашли свою мгновенную смерть более трехсот членов экипажа, от большинст-

ва из них потом не смогли найти даже останков. Чудом спаслись лишь пятнадцать обожженных и оглушенных матросов, которых взрывной волной отбросило далеко от гибнущего корабля.

Надо ли говорить, сколь ощутимой была эта потеря для молодого и не слишком многочисленного флота. После этого среди моряков ходило много разговоров о несчастливом названии «Нарвы». Все сразу вспомнили о нарвском разгроме русской армии в самом начале Северной войны. После «Нарвы» больше никогда корабля с таким названием в отечественном флоте не было.

Подводя итог рассказу о трагедии «Нарвы», необходимо отметить, что впоследствии руководство флота и лично Петр I сомневались в истинности причины гибели линейного корабля. Для этого были основания, ведь больше случая гибели большого боевого корабля от удара молнии не знает вся история мирового мореплавания. Так что вполне возможно, что «Нарва» и ее экипаж стали жертвой шведской диверсии или же чьей-то халатности. Узнать правду было просто не у кого, все бывшие в непосредственной близости от крюйт-камеры погибли, так что точного ответа о гибели «Нарвы» мы, скорее всего, уже никогда не узнаем.

Взрыв «Нарвы» был, увы, далеко не последней «огненной» трагедией в нашем флоте. В 1764 году в Ревельской гавани от огня погибли сразу два линейных корабля. Сначала из-за неосторожного обращения с порохом загорелся 66-пушечный «Святой Петр». Причем пожар начался опять же в крюйт-камере. Затем огонь перекинулся и на стоявший борт в борт с «Петром» линейный корабль «Александр Невский». Несмотря на все принимаемые меры ни один из двух кораблей спасти не удалось. Оба линкора выгорели до самого днища. Однако на этот раз основная часть обеих команд сумела спастись. Погибли только двадцать человек. Так как среди погибших был и заведующий крюйт-камерой, узнать причину возникновения пожара не удалось. Однако и без этого было ясно, что виной всему была плохая организация работ в корабельном пороховом хранилище, а значит, непо-

средственным виновником случившегося был сам капитан «Петра». За гибель корабля и людей ему грозила каторга. Однако, несмотря на явную вину капитана «Святого Петра» в случившемся, императрица Екатерина II его простила... по случаю Пасхи.

Тяжелый урок, к сожалению, впрок не пошел, и в 1779 году в своих гаванях сгорают еще два российских военных корабля. В Ревеле участь «Александра Невского» и «Петра» разделил линейный корабль «Всеволод». К счастью, на сей раз жертв не было. При этом причина пожара на корабле опять же осталась тайной, а потому и наказания были скорее дежурными, чем соответствующими вине каждого из должностных лиц. Фурьера, который должен был постоянно обходить пожарным караулом корабль, разжаловали в матросы, плотника, сознавшегося в том, что накануне пожара бросил на палубу свечной нагар, выпороли кошками.

Более трагические события произошли в том же году на Черном море. В Керченской гавани внезапно среди бела дня взорвался фрегат «Третий». На фрегате, как и во всех вышеупомянутых случаях, пожар начался тоже с кюйт-камеры, где в то время находилось полторы сотни бочек с артиллерийским порохом. Жертвами взрыва стали мичман Волкович и девятнадцать матросов. Виновник трагедии на этот раз был все же найден. Им оказался артиллерийский унтер-лейтенант Багреев, с которым все же обошлись на редкость снисходительно — на один год разжаловали в канониры. Примечательно, что Екатерина II, прочитав доклад о гибели черноморского фрегата, написала на докладной бумаге весьма примечательную фразу: «Подобные несчастья ни от чего иного происходят, как от неисполнения предписания и от послабления, от чего люди гибнут, а государство слабеет, ибо теряет оборону...»

Куда более серьезным было наказание командира 40-пушечного черноморского фрегата «Иоанн Богослов» капитан-лейтенанта Марина. Во время стоянки фрегата у Николаева была назначена перемывка корабельной кюйт-камеры. Перемывка кюйт-камеры — мероприятие всегда достаточно опасное, а потому согласно соответствующим

щей статье тогдашнего корабельного устава препоручалось под личную ответственность и контроль командира корабля. Несмотря на это, капитан-лейтенант Марин покинул фрегат и уехал по каким-то личным делам в город. Во время перебивки произошло возгорание порохового хранилища, которое закончилось гибелью фрегата. Вместе с кораблем погибли и двенадцать матросов. За преступное отношение к своим непосредственным обязанностям капитан-лейтенант Марин был лишен дворянства и сослан гребцом на балтийские галеры. Вместе с ним на те же галеры был сослан и разжалованный вахтенный лейтенант, также оставивший кюйт-камеру без должного присмотра.

Однако самую большую известность в истории отечественного флота все же получила трагедия линейного корабля «Фершампенуаз». Возможно, потому, что о ней сохранилось больше всего документов; возможно, потому, что это был последний парусный линейный корабль российского флота, погибший в результате пожара. История «Фершампенуаза» не только трагична, но и поучительна.

Этот 84-пушечный линейный корабль, названный в честь одной из побед русской армии над наполеоновскими войсками во время заграничного похода 1813—1814 годов, являлся головным в серии линейных кораблей («Эмгейтен», «Гангут», «Императрица Александра» и другие). «Фершампенуаз» входил в состав Средиземноморской эскадры вице-адмирала Петра Рикорда, действовавшей у Дарданелл во время русско-турецкой войны 1828—1829 годов. И корабль, и экипаж, и командир линкора капитан 1-го ранга Г. И. Платтер зарекомендовали себя в течение всего периода нелегкого средиземноморского похода с самой лучшей стороны. «Фершампенуаз» месяцами нес дозорную службу, перехватывал неприятельские суда, вел обстрел береговых укреплений противника. Командующий эскадрой неизменно ставил «Фершампенуаз» в пример всем остальным кораблям и часто поднимал на нем свой флаг. Именно поэтому уже после окончания войны с турками и подготовки к возвращению на Балтику Рикорд представил капитана 1-го ранга Платтера, как лучшего из командиров кораблей, к назначению на

должность своего младшего флагмана с одновременным присвоением контр-адмиральского звания «за боевые отличия». Вместо Платтера новым командиром «Фершампенуаза» был назначен старший офицер корабля капитан-лейтенант Антон Барташевич, также за время похода зарекомендовавший себя грамотным и умелым офицером. Однако, принимая во внимание малоопытность Барташевича как командира линейного корабля, Платтер большую часть времени старался держать свой флаг именно на «Фершампенуазе», опекая и наставляя молодого командира. Что касается самого Барташевича, то новое назначение открывало перед ним самые прекрасные перспективы. О такой карьере мечтал каждый из офицеров Средиземноморской эскадры.

Вспомним, что во время этой же Средиземноморской экспедиции отличившийся в Наваринском сражении лейтенант Павел Нахимов за совершенные подвиги был награжден Георгиевским крестом, произведен в капитан-лейтенанты и назначен командовать трофейным корветом «Наварин». Но ведь корвет — судно всего-навсего третьего ранга, а линейный корабль — первого! При этом официальная историография Средиземноморского похода 1827—1830 годов не донесла до нас каких-то особых подвигов капитан-лейтенанта Барташевича. Скорее всего, офицером он на самом деле был достойным, хоть и без каких-либо выдающихся заслуг. Что же до его столь высокого назначения (и в обход многих старших офицеров эскадры), то этому могла способствовать как личная расположенность к своему ученику нового младшего флагмана эскадры контр-адмирала Платтера, так и неведомые нам кадровые механизмы.

Возвращение Средиземноморской эскадры в Кронштадт было спланировано так, что корабли совершали переход несколькими отрядами. Один из таких отрядов возглавил Платтер, который свой флаг поднял, разумеется, все на том же любимом им «Фершампенуазе».

Плавание к родным берегам прошло вполне успешно. После нескольких лет непрерывных походов и боев моряки наконец-то увидели родной Кронштадт. По прибы-

тии «Фершампенуаз» был поставлен на якорь на малом Кронштадтском рейде. На него передали так называемые «завозы» — особые тросы, по которым в самое ближайшее время планировалось втянуть линейный корабль во внутреннюю гавань. Поэтому, подняв заранее становой якорь, «Фершампенуаз» остался стоять лишь на двух вспомогательных якорях-верпах. Под свист боцманских дудок контр-адмирал Платтер покинул корабль и отбыл на берег, чтобы доложить об итогах перехода. Почти одновременно с его отъездом на «Фершампенуаз» для проверки состояния вернувшегося из дальнего похода корабля прибыл помощник капитана над Кронштадтским портом капитан 2-го ранга Бурнашев. Обойдя все внутренние помещения, он спустился в крюйт-камеру и нашел ее в неудовлетворительном состоянии: палуба, стеллажи и переборки плохо вымыты, а в палубных пазах обнаружена пороховая грязь, что было уже само по себе весьма опасно. После завершения осмотра Бурнашев был приглашен командиром корабля Барташевичем на обед в кают-компанию, после чего заполнил соответствующие бумаги и убыл на берег.

Дальнейшие события разворачивались следующим образом. Проводив помощника капитана порта, Барташевич вызвал к себе в каюту старшего артиллерийского офицера поручика Тибардина. Забот у Барташевича было много, а потому он был немногословен:

— Господин поручик, надо тщательно перемыть крюйт-камеру! Имеются ли ко мне вопросы?

— Вопросов не имею, все будет исполнено как должно! — невозмутимо ответил Тибардин и отправился организовывать перебивку.

Время было послеобеденное, то есть священное время отдыха моряков всего мира, в том числе и наших, а потому поручику отказываться от законного «адмиральского часа» тоже не хотелось. Поэтому он вызвал к себе цейтвахтера Мякишева.

— Вот что, братец! — сказал ему поручик, позевывая. — Надо навести порядок в крюйт-камере: вымыть переборки и стеллажи, выковырять порох из палубных пазов! Как сделаешь, доложишь. Я же пока сосну маленько!



Цейтвахтер, который подобную процедуру осуществлял уже десятки раз, лишь коротко кивнул в знак полного понимания поставленной ему задачи.

Выйдя от Тибардина, Мякишев взял себе в помощь пятерых матросов и отправился выполнять приказание начальника. Чтобы лучше было видно скопившуюся в палубных пазах пороховую грязь, он помимо двух специальных крюйт-камерных фонарей с залитыми водой днищами распорядился прихватить и два обычных ручных фонаря. Один из них поставили для лучшего освещения на порожнюю пороховую бочку, а второй на палубу. Чтобы работа шла побыстрее, цейтвахтер после некоторого раздумья велел вызвать еще дополнительно пятерых матросов. Дело стало продвигаться значительно быстрее. Когда работа уже подходила к концу, в крюйт-камеру на минуту зашел поручик Тибардин. Глянув, как идут дела, он произнес всего лишь одну фразу, которая впоследствии попадет в материалы следствия по делу «Фершампенуаза»: «Ну, теперь хорошо!» — и сразу после этого вышел. Следом за поручиком покинул крюйт-камеру и цейтвахтер Мякишев. Однако далеко отойти от крюйт-камеры Тибардин с Мякишевым не успели. Едва они поднялись по трапу в корабельный арсенал, как раздался взрыв. Огромный корабельный корпус дернулся, будто в предсмертной судороге. Из люка крюйт-камеры сразу же повалили клубы густого черного дыма.

Позднее оставшиеся в живых члены экипажа «Фершампенуаза» расскажут, что взрыв не был особенно сильным. Одним он показался обычным пушечным выстрелом, другим — звуком упавшей на палубу бочки, третьим вообще напомнил удар по турецкому барабану. О причине взрыва бывший в тот момент в крюйт-камере канонир Иванов рассказывал потом на следствие так: «...Бомбардир Ликукис стал осматривать полки, где хранились карты, то вдруг сделалось пламя над площадкой трапа. Вынимал ли он свечку, не знаю».

Едва вспыхнул огонь, канониры бросились вон из крюйт-камеры. Никто из них даже не попытался тушить начавшийся пожар. Впрочем, того, кто мог бы организо-

вать борьбу с огнем, тоже на месте не оказалось. В оправдание находившихся в кюйт-камере людей можно сказать, что распространение огня было столь стремительным, что если бы канониры остались в кюйт-камере хотя бы еще на одну минуту, то все они неминуемо погибли бы от удушья. Несмотря на то, что находившиеся в кюйт-камере сразу же покинули горящее помещение, несколько человек все же задохнулись и их пришлось вытаскивать на руках. Сигнала о начавшемся пожаре никто так и не дал, но тревожная весть мгновенно распространилась по кораблю. Все корабельные работы были мгновенно прекращены, офицеры и матросы бросились к очагу пожара. Здесь необходимо оговориться, что какая-либо команда была в такой ситуации в общем-то не слишком и нужна. И командный состав, и нижние чины были весьма опытными, а потому прекрасно представляли, чем может грозить возникновение пожара, и знали, что следует делать.

...Первыми прибежали к кюйт-камере лейтенанты фон Шанц и Обернибесов. За ними — поручик Тибардин и цейтвахтер Мякишев. Храбрец Иван Шанц без долгих раздумий бросился в дымящийся зев открытого люка. Едва спустившись на несколько ступеней трапа, он сразу же потерял сознание и свалился вниз. Его тут же вытащили вверх подоспевшие матросы. Остальные, столпившись вокруг дымящегося люка, наскоро совещались, что делать дальше. Тем временем, немного придя в себя, Шанц снова бросился в кюйт-камеру и снова упал без чувств. Больше уже спускаться в кюйт-камеру не пробовал никто.

К этому времени по приказу капитан-лейтенанта Барташевича открыли кран в корабельном бассейне, чтобы затопить горящий арсенал. Вода пошла, но, к сожалению, это никак не помогло. Пожар разгорался все больше и больше, несмотря на принимаемые меры. Вскоре начали дымиться палубные доски. Внизу под ними уже вовсю бушевало пламя, быстро охватывая все новые и новые корабельные помещения. «Ломайте палубу!» — распорядился Барташевич. Матросы, вооружившись ломami и топорами, принялись спешно выламывать палубные доски. В об-

разовавшиеся отверстия торопливо лили воду. Но все было напрасно! Пожар не утихал. Офицеры, сбившись в кучу, лихорадочно совещались, что предпринимать дальше. Варианты были разные. Наконец, командир решил.

— Будем рубить днище и топить корабль! — порывисто махнул он рукой и обвел подчиненных взглядом. — Иного выхода в сложившейся ситуации я просто не вижу!

Пока одна часть матросов под руководством офицеров бросилась в трюм, чтобы прорубить отверстия в днище корабля, другая во главе с боцманом начала спускать с бака на воду крышки люков для спасения команды. Не теряя времени, Барташевич распорядился отправить на берег корабельную казну. Сопровождать казенные деньги был определен лейтенант Лесков. Ему же было велено известить портовое начальство о случившемся и попросить помощи для спасения людей.

Однако на берегу к этому времени уже заметили густой столб дыма над «Фершампенуазом». Вскоре на корабль прибыл контр-адмирал Платтер, который сразу же взял руководство спасением горящего корабля на себя.

А пламя к этому времени уже в нескольких местах вырывалось вверх сквозь палубные доски. Спасаясь от нестерпимого жара, офицеры и матросы невольно отступали к бортам. Теперь становилось окончательно ясно, что «Фершампенуаз» отстоять не удастся, что корабль обречен. Бороться надо было уже не за линкор, а за человеческие жизни. Пожар усиливался, и возникла опасность возгорания стоящих неподалеку от «Фершампенуаза» кораблей и даже деревянной стены кронштадтской гавани.

— Надо попытаться отвести корабль! — кашляя от дыма, прокричал Барташевичу Платтер.

— Ничего не получится! — ответил командир «Фершампенуаза». — Ветер вест-зюйд-вест, а парохода поблизости нет!

— Тогда рубите правый носовой кабельтов! — велел Платтер. — Ставьте передние стаксели! Попробуем хоть как-то оттянуться от общей кучи-малы!

Заглушая вой раздуваемого ветром пламени, засвистали боцманские дудки. Матросы стремглав разбежались по

расписанным местам. Годы плавания не пропали даром. Все на «Фершампенуазе» делалось быстро и четко. Ни у кого не было ни малейшей растерянности. Но, к сожалению, уже ничего нельзя было изменить.

Поставленные стаксели тоже помогли мало. Державшийся к этому времени лишь на одном якорь-верпе «Фершампенуаз» упорно разворачивало ветром и буквально наваливало бортом на стенку гавани.

— Рубить верп! — велел Платтер. — Попробуем все же отойти подальше!

Дрейфуя, «Фершампенуаз» сумел каким-то чудом миновать причал, а затем также почти впритирку пройти мимо одного из бастионов. После этого он вскоре приткнулся к мели в нескольких саженях от Лесных ворот гавани.

«Фершампенуаз» уже являл собой сплошной огромный костер. Огонь уже охватил ростры, а затем стремительно понесся вверх по вантам. К этому времени неподалеку от «Фершампенуаза» скопилось уже изрядное количество шлюпок с соседних кораблей. На них с нетерпением ожидали команды снимать офицеров и матросов с горящего корабля. Однако такой команды все не поступало. В шлюпках начали нервничать:

— Чего они там ждут? Корабль уже не спасти, но ведь людей спасти можно!

Команда «Фершампенуаза» сгрудилась на баке и юте корабля и тоже ждала приказа спастись. Ждали молча, без ропота и криков, как и положено дисциплинированной команде. А огонь уже подступал со всех сторон. Кое-как защищаясь от него рукавами и поворачиваясь спинами, матросы и офицеры ждали, что решит начальство. Но они не просто ждали, сбившись в кучу. *Они держали строй!*

Неизвестно, что в эти драгоценные минуты думал контр-адмирал Платтер, на что еще надеялся, но никаких команд на эвакуацию он по-прежнему не давал. Впоследствии расследование обстоятельств гибели «Фершампенуаза» подтвердит, что *ни один* из матросов и офицеров не покинул своего корабля без приказа.

Через сто с лишним лет точно так же, как и контр-адмирал Платтер, поведет себя почти в аналогичной ситуации и командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко: он до последнего момента будет оттягивать приказ на спасение выстроенной на верхней палубе команды уже начавшего переворачиваться линейного корабля «Новороссийск». Эта черноморская трагедия стоила более шести сотен человеческих жизней. Увы, к большому сожалению, наша собственная история ничему нас не учит, и каждое поколение свой путь проб и ошибок, крови и напрасных жертв начинает сызнова, словно до него ничего подобного не было и в помине.

...Наконец, когда огонь уже начал охватывать крайние шеренги и люди начали гореть (все еще пытаюсь держать строй!), Платтер наконец-то понял, что дальнейшее промедление смерти подобно, и вяло махнул рукой:

— Всем спасаться!

Офицеры кричали, срывая голоса:

— Ребята! Всем разом не прыгать, друг дружку подавите! Бросаемся в воду пошерейножно!

Но это было уже слишком! Терпение матросов кончилось, и в воду они бросались, спасаясь от обжигающего пламени, уже толпой. Многие летели в воду помимо своей воли, подпираемые стоявшими сзади. Так, к примеру, был сброшен в воду и чудом остался жив лейтенант Богданов. Те, кто не умел плавать, после падения больше на поверхность уже не всплывали. К борту «Фершампенуаза» со всех сторон бросились шлюпки. Увы, как выяснилось впоследствии, подобрать удалось далеко не всех: погибли 48 человек. Среди погибших оказался и подполковник корпуса флотских штурманов Вансурин. Злые языки по прошествии времени утверждали, что подполковник погиб из-за того, что прихватил с собой все скопленные за трехгодичное заграничное плавание деньги. Они-то, мол, его на дно и утянули...

Командир «Фершампенуаза» капитан-лейтенант Барташевич в момент оставления корабля командой находился на баке. Верный традициям русского морского офицерства и букве петровского устава, он покидать гиб-

нуший корабль не торопился. Подбадривая прыгавших в воду, Барташевич следил, насколько это было возможно, за тем, чтобы все успели покинуть «Фершампенуаз». Только тогда, когда на баке не осталось ни одного матроса, Барташевич спустился по канату на якорь, а затем уже с него сиганул в море, после чего почти сразу же был подобран ближайшей шлюпкой. В этой же шлюпке к тому времени уже находились около десяти спасенных матросов во главе с лейтенантом Шанцем.

Что касается самого контр-адмирала Платтера, то он в самый последний момент вдруг вспомнил о лекаре и боцмане, которым сразу же по прибытии на корабль приказал находиться в своем салоне для приема и первичной обработки обожженных. Не получив соответствующего приказа, ни лекарь, ни боцманмат не посчитали себя вправе покинуть свой боевой пост. Адмиральский салон располагался в самой корме корабля и был уже отрезан пожаром. Возможно, кто-то другой предпочел бы в такую минуту думать уже исключительно о себе, но Платтер был человеком чести, да к тому же не робкого десятка, а потому, вместо того чтобы спастись, бросился вниз по трапу в свой салон. Во флагманский салон он прорвался каким-то чудом, сбивая с себя пламя и изрядно обгоревшим. Обрато выбраться было уже невозможно, так как за бежавшим по трапам контр-адмиралом сразу же рушились прогоревшие балки. Весь входной тамбур был тоже объят пламенем.

— Чего ждем?! — прокричал вбежавший в салон Платтер.

— Приказа! — невозмутимо ответил лекарь Корнелиус.

— Теперь, кажется, вы его дождались! — прорычал Платтер.

Теперь в огненной ловушке их было уже трое: те, кто не покинул своего поста без приказа, и тот, по чьей забывчивости они там оказались, но кто все же нашел в себе мужество разделить участь тех, кого он невольно приговорил к смерти.

А огонь уже лизал двери флагманского салона, наполняя его удушающим дымом. Теперь дорога была каждая

секунда. Контр-адмирал Платтер в этой критической ситуации самообладания не потерял.

— Делай, как я! — прокричал он своим товарищам по несчастью.

В несколько ударов они дружно вышибли раму кормового окна. Затем все втроем бросились через окно и, уцепившись за шлюпочные тали, повисли на них. А в адмиральском салоне уже бушевало пламя, его языки вырывались через разбитое окно. На удачно подвернувшихся таях контр-адмирал с лекарем и боцманматом провисели до тех пор, пока их не сняла подошедшая к корме «Фершампенуаза» шлюпка.

Небезынтересные воспоминания написал об обстоятельствах трагедии лейтенант Иван Шанц, впоследствии ставший адмиралом и оставивший значительный след в истории нашего флота периода перехода его от парусных кораблей к первым броненосцам-мониторам. Спустя много десятилетий адмирал Иван Иванович фон Шанц написал в журнале «Морской сборник» о тех событиях следующее: «Последними оставили корабль я и корабельный кузнец. Находясь в кубрике для тушения пожара, я упал в обморок, и г. Тибардин, стараясь привести меня в чувство, сорвал с меня сюртук и обливал меня водою. Придя в память и снова бросившись в огонь, я забыл о сюртуке, потому что и без него было очень жарко.

Когда корабль был уже на мели и кормою к ветру, а пламя охватило все батареи, я очутился на гальюне с помянутым кузнецом и матросом (фамилии коих, к сожалению, не упомяну). Пламя, достигшее уже до дверей, ведущих из палубы на гальюн, обдавало нас невыносимым жаром. Будучи в одной мокрой рубашке, я чувствовал с другой стороны сильный холод от ветра.

Находясь в таком положении, я сказал матросу:

— Братец мой, у дверей капитанской каюты под склянками висит мой новый фризковый сюртук. Попробуй-ка, не достанешь ли его?

— Но ведь там все в огне! — отвечал матрос.

— Ничего! — возразил кузнец — Ведь Иван Иванович перемерз до смерти! Шлюпки же нет и броситься в воду

нельзя! Утонем, как все остальные дураки, которые на это решились. Ступай же с богом!

Сказав это, кузнец открыл двери, вытолкнул матроса в спину и запер за ним.

Матрос не заставил себя долго ждать. Через несколько секунд после его ухода с треском растворились галюнные двери и нас обдало пламенем. С ним вместе явился и матрос с сюртуком. Вскоре прогорела и дверь. Пламя разрасталось горизонтально над нашими головами. Над нами уже горел фока-рей с парусом. Куда деваться?

В эту критическую минуту бедный спаситель мой матрос потерял голову. Не слушаясь нас, он взобрался на утлегарь и прыгнул в воду, откуда прямым путем отправился в вечность. Мы же кое-как ползком перебрались на левый крамбол под которым висел плехт (один из корабельных якорей. — *В. Ш.*). Около лап его, уже раскаленных докрасна и висевших над самою водою, держались на воде бог весть за что двое несчастных, просивших помощи, но вскоре вопль их утих. Когда мы добрались до конца крамбола, кузнец расположился сзади меня и ну давай махать и кричать о помощи.

Здесь я должен заметить, что корабль находился от стенки не в 10 сажнях, как сказано в статье (речь идет о статье, написанной по материалам официального расследования. — *В. Ш.*), а по крайней мере в 40. Если бы расстояние от корабля до стенки было только 10 сажен, то стенка бы неминуемо сгорела.

Тщетно прося помощи, кузнец объявил мне, что шуба его горит на спине и что ежели мне угодно продвигаться вперед, то он бросится в воду и оставит меня. Я подвинулся еще дюйма на два донельзя. Кузнец уже сидел на шкивах, обхватив своими руками мои плечи, чтоб я не потерял равновесия и не упал на лапы плехта.

— Вот идет шлюпка, ваше благородие! — радостно сказал мне кузнец.

Действительно, к кораблю приближалась шлюпка с офицером, но — увы! — подойдя к тому месту, где вода от жара сделалась красною, повернула назад. Однако, слава богу, через несколько минут показалась гичка адмира-



ла Платтера с одними гребцами и с одного маху оказалась прямо под крамболом, несмотря на то, что волосы у гребцов почти загорались (гичка была укомплектована гребцами — матросами из числа команды «Фершампенуаза». — *В. Ш.*).

— Иван Иванович! — кричали неустрашимые гребцы. — Ради бога, бросайтесь скорее или мы сгорим и фока-рей сейчас упадет на нас!

Я бросился мимо плехта и гички в воду и вслед за сим почувствовал удар в голову. Это ударил меня друг мой кузнец каблуком своим. Вслед за кузнецом слетел вниз и фока-рей, весь объятый огнем. Нок его, переломившись о сетки, упал возле гички. Гребцы с ужасом спешили оттабаниться и сразу, переломив три весла, миновали опасность. Но они страдали более нас, потому что наша одежда была мокрая, а их загоралась.

Все имущество мое горело на корабле, и на другое утро БУКВАЛЬНО (выделено И. И. Шанцем. — *В. Ш.*) у меня не было даже собственной рубашки. Единственным утешением мне был следующий отзыв Михаила Петровича Лазарева в следственной комиссии: «Если бы все действовали как лейтенант И. И. фон Шанц, то, может быть, корабль был бы спасен».

Героическое поведение фон Шанца во время пожара на «Фершампенуазе» не останется незамеченным начальством, и карьера лейтенанта пойдет вверх. Именно Шанц станет одним из пионеров освоения боевых паровых кораблей в русском флоте, а затем и первым флагманом эскадры паровых линкоров и старшим флагманом Балтийского флота.

Во время пожара на «Фершампенуазе» отличилась команда корабля «Александр Невский». Этот корабль стоял на якоре рядом с горящим «Фершампенуазом», также готовясь к вводу во внутреннюю гавань. Чтобы пожар не перекинулся на их судно, моряки «Невского» вовремя обрубали якорный канат и, поставив паруса, сумели отойти от «Фершампенуаза» на безопасное расстояние,

после чего всей командой приняли самое деятельное участие в спасении людей с гибнущего корабля.

Покинутый командой «Фершампенуаз» горел еще целые сутки и выгорел до самого днища. Тем временем спасенных людей разместили в береговых экипажных казармах. О случившемся в тот же день было доложено императору Николаю I, и он распорядился провести самое строгое расследование происшедшего. Сразу же начато было дознание, опросы всех членов команды от самого молодого матроса до командира и контр-адмирала Платтера: кто, когда и где находился, кто что видел и слышал. За неграмотных показания с их слов записывали присланные писари. Следствие еще только началось, а император уже стал проявлять нетерпение и требовать результатов. Предварительным расследованием Николай I остался недоволен и велел собрать суд Кронштадтского порта, который смог бы назвать конкретных виновников трагедии.

Что касается контр-адмирала Платтера, то он почти с самого начала был освобожден от суда в качестве возможного виновника и проходил только как свидетель. Следователи объяснили это тем, что коль Платтер съехал с «Фершампенуаза» загодя, то не может нести ответственность за то, что происходило в его отсутствие. Аргумент, прямо скажем, неубедительный, так как командование над отрядом кораблей, куда входил «Фершампенуаз», Платтер к этому времени еще не сдал, да и сам отряд как тактическое соединение еще не был расформирован соответствующим приказом. Помимо того Платтер нес и моральную ответственность за положение дел на «Фершампенуазе», прежде всего потому, что вся организация службы на корабле сложилась именно в бытность его командиром, а во вторых, потому, что и новый командир «Фершампенуаза» Барташевич был назначен по его ходатайству и находился под его личной опекой.

Главным виновником происшедшей трагедии, как всеми и ожидалось, был определен капитан-лейтенант Барташевич — как командир «Фершампенуаза» и лицо, полностью ответственное за все, что происходит на борту вверенного ему корабля. Кронштадтский портовый суд

почти единодушно приговорил теперь уже бывшего командира линейного корабля «Фершампенуаз» капитан-лейтенанта Барташевича к «лишению живота», то есть к смертной казни. Приговор, что и говорить, предельно суровый, если бы не одно «но». Дело в том, что Кронштадтский суд не выносил окончательного вердикта. После его окончания, как правило, рассмотрение наиболее важных дел начинал суд морского министерства (аудиторский департамент). Кроме этого существовала и еще одна негласная традиция. Портовые суды, как правило, выносили приговоры с определенной перестраховкой, чтобы более высокие судебные инстанции могли проявить снисхождение.

Кроме Барташевича к смертной казни Кронштадтский портовый суд приговорил и старшего артиллерийского офицера поручика Тибардина. Ему ставилось в вину, что он плохо организовал помывку крюйт-камеры в первый раз, во время второй помывки часто отлучался и, наконец, не воспрепятствовал принесению в крюйт-камеру двух ручных фонарей с открытым огнем, что делать строжайше запрещалось. Как посчитал суд, именно случайно опрокинутый фонарь и послужил причиной пожара в крюйт-камере.

Третий смертный приговор был подписан цейтвахтеру Мякишеву за принесение злосчастных фонарей и частые отлучки из крюйт-камеры во время производства там помывочных работ, что также строжайше запрещалось корабельным уставом.

Что касается всех остальных должностных лиц команды «Фершампенуаз», то все они были с самого начала оправданы и, как и контр-адмирал Платтер, проходили по суду только в качестве свидетелей. При этом никто даже не попытался поставить вопрос о действиях контр-адмирала Платтера во время эвакуации людей с гибнувшего корабля, хотя было совершенно очевидным, что именно нерешительные действия Платтера стали причиной гибели такого количества людей.

Когда все три обвинительных приговора были вынесены, дело о пожаре и гибели линейного корабля «Фер-

шампенуаз» было передано в аудиторский департамент морского министерства. Там началось новое расследование, и результаты его оказались совершенно иными. Так, командир «Фершампенуаза» капитан-лейтенант Барташевич был полностью и по всем пунктам обвинения оправдан. Все его действия были признаны правильными и грамотными. Старшему артиллерийскому офицеру поручику Тибардину и цейтвахтеру Мякишеву «за уважение неумышленности их вины и прежней хорошей службы» было определено разжалование в рядовые без зачета всей прежней выслуги. Наказание тоже, прямо скажем, весьма суровое, но все же не «лишение живота».

Однако и на этом разбирательство дела о гибели «Фершампенуаза» не закончилось. Теперь бумаги с выводами аудиторского департамента были переправлены в Адмиралтейство — коллегиальный орган руководства морским министерством, где заседали старые заслуженные адмиралы. Там за рассмотрение дела взялись старейшие и опытнейшие адмиралы Р. В. Кроун и С. А. Пустошкин, прославившиеся подвигами еще в далекие екатерининские времена. Внимательно ознакомившись со всеми обстоятельствами катастрофы, старейшины российского флота вынесли следующую резолюцию: «...Как всякое, кем-либо из офицеров сделанное, упущение в большей или меньшей мере лежит по законам на ответственности командира, то и Совет не может оправдать капитан-лейтенанта Барташевича, а полагает участь сего офицера передать в милостивое воззрение государя императора».

Император Николай I ходом расследования интересовался лично и едва ли не ежедневно. Такое особое внимание вынуждало всех отвечающих за расследование дела действовать энергично и на совесть. Особое внимание императора к делу «Фершампенуаза» имело и свои причины. Дело в том, что в гибели линейного корабля имелось одно чрезвычайно важное обстоятельство: во время пожара полностью сгорел весь хозяйственный и финансовый архив Средиземноморской эскадры со всеми отчетными бумагами за более чем трехлетнюю кампанию. Проще говоря, было уничтожено все, что могло послужить доказательст-

вом расхищения имущества и денег во время экспедиции на Средиземное море, о чем, кстати, у Николая I уже имелась некоторая информация. Следует отметить, что Николай I, как никто другой из российских императоров, был нетерпим к расхитителям и ворами, всегда и везде требовал тщательнейших проверок ведения хозяйственных и финансовых дел. Видимо, император имел все основания подозревать, что гибель «Фершампенуаза» накануне проверки эскадренной финансовой документации, а вместе с ним и всего архива, к спасению которого никто даже не пытался приложить ни малейших усилий, была далеко не случайной. Однако все попытки Николая I найти в следственных бумагах хоть какое-то упоминание о возможной организации преднамеренного поджога «Фершампенуаза» окончились ничем. Но Николай I не привык так просто сдаваться. Когда императору стало ясно, что официальное расследование не может пролить свет на странную историю, он вызвал к себе контр-адмирала Михаила Петровича Лазарева, героя Наварина и начальника штаба Средиземноморской эскадры. Лазарев был его любимцем, а потому, зная его неподкупность, предельную честность и осведомленность во всех внутриэскадренных делах, Николай решил поручить ему провести личное независимое расследование на предмет возможности умышленного поджога линейного корабля «Фершампенуаз».

Относительно результатов этого расследования существует следующий исторический анекдот.

Завершив порученную ему работу, Лазарев прибыл на доклад к императору.

— Ну, так кто же поджег «Фершампенуаз»? — без долгих вступлений спросил Николай I.

— Корабль загорелся сам, ваше величество! — невозмутимо доложил Лазарев. — Люди были вымотаны трехлетним плаванием, оттого и случилось небрежение своими обязанностями, но злого умысла ни у кого не было!

Ответ императору не понравился.

— Ступай и разберись еще раз! — велел он.

Спустя некоторое время контр-адмирал вновь предстал перед Николаем, и их диалог повторился слово в слово.

— А я тебе говорю, что корабль сожгли! — разозлился на упрямство контр-адмирал Николай и вновь отправил Лазарева проводить дознание.

Такие визиты контр-адмирала к Николаю I повторялись несколько раз. Наконец, когда Лазарев в очередной раз заявил, что «Фершампенуаз» загорелся вследствие преступной небрежности, но никак не по злему умыслу, император лишь махнул рукой:

— Экий ты упрямый! Ладно, дело кончено!

Так в деле расследования гибели «Фершампенуаза» была поставлена точка.

Что же касается дальнейшей судьбы командира линкора капитан-лейтенанта Барташевича, то, когда на стол Николая I легла бумага, оправдывавшая действия Барташевича и предлагавшая ограничить ему наказание «бытием под судом», император пришел в негодование и на представленной ему докладной собственноручно начертил следующее:

«Капитан-лейтенанта Барташевича, признавая виновным в пренебрежении своей обязанности первой очистки крюйт-камеры, оказавшейся неисправно исполненной, не удостоверился сам, что она очищается с должной осмотрительностью, от чего и последовала при пожаре корабля гибельная смерть 48 человек вверенного ему экипажа, разжаловать в матросы до выслуги, а в прочем быть по сему».

В резолюции обращает на себя внимание, что император ставит командиру в вину не столько гибель самого корабля, сколько массовую смерть людей при эвакуации. Это подтверждает всегдашнюю заботу императора о людях и его беспощадность к тем, кто не дорожил жизнями подчиненных им солдат и матросов. Об этом же говорит и анализ других кораблекрушений, случившихся в царствование императора Николая I: если гибло судно, но людей спасали, наказание командиру всегда было предельно мягким; если же гибли люди — наказание было предельно суровым. Подобная оценка деятельности ко-

мандиров при катастрофах сохранилась и по сегодняшний день.

Что касается дальнейшей судьбе Антона Игнатьевича Барташевича, то известно, что спустя много лет он вышел на пенсию в чине подполковника. Скорее всего, многочисленные друзья и сослуживцы Барташевича по Средиземноморской эскадре (а участники Средиземноморского похода вскоре выдвинулись почти на все руководящие посты как на Балтийском, так и на Черноморском флотах) по прошествии некоторого времени все же нашли возможность вернуть своего несчастного товарища в офицерскую семью, хотя, разумеется, ни о какой особой карьере для него речи идти не могло. Дальнейшая судьба разжалованного артиллерийского офицера Тибардина и цейтвахтера Мякишева не известна. Вероятно, они до конца жизни несли крест матросской службы. За них заступиться было некому.

Помимо ставшего впоследствии полным адмиралом фон Шанца из бывших офицеров «Фершампенуаза» неплохую карьеру удалось сделать бывшему линкоровскому мичману Константину Сиденсеру, закончившему свою службу в вице-адмиральском чине.

Что касается контр-адмирала Григория Ивановича фон Платтера, то в 1832 году он уже командовал эскадрой в дивизии адмирала Гамильтона, а еще через год стал начальником бригады. Затем Платтер в течение десяти лет успешно возглавлял корабельную дивизию. На исходе службы Платтер стал полным адмиралом, членом Адмиралтейств-совета, главным командиром Кронштадтского порта и, наконец, сенатором.

Вот и вся история трагической гибели одного из лучших кораблей российского флота. Добавить ко всему сказанному можно лишь то, что более никогда в российском флоте кораблей с именем «Фершампенуаз» не существовало. Может быть, само малопонятное слово не прижилось среди русских моряков, но скорее всего решение никогда больше не возвращаться к нему было все же вызвано именно печальной судьбой первого и последнего «Фершампенуаза».

## Глава третья Ужас «Лефорта»

Среди многих трагедий, выпавших на долю российского флота более чем за трехсотлетнюю историю, одной из самых тяжелых была трагедия линейного корабля «Лефорт». Впечатление от нее было столь сильным, что более кораблей с таким названием в российском флоте не было никогда.

Историк А. Соколов еще в 1874 году писал: «Гибель корабля «Лефорт» представляет собою одно из тех событий, которые, к счастью, случаются весьма редко и причины которых, несмотря на всю энергию следователей, остаются неразгаданными...»

Только что закончилась тяжелая Крымская война. Несмотря на героизм защитников Севастополя и мужество воинов Южной армии, Россия надолго лишилась своего Черноморского флота. На Балтике флот оставался, однако он все еще был парусным и его необходимо было в кратчайшее время менять на паровой. Однако паровые суда пока еще только строились, и над балтийскими волнами по-прежнему властвовали последние парусные гиганты. Одним из них был 84-пушечный линейный корабль «Лефорт», названный так в честь знаменитого сподвижника Петра Великого.

Зиму 1856/57 года «Лефорт», входивший в состав Второй флотской дивизии, простоял в Ревеле. В конце летней кампании 1857 года генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич решил перевести корабли этой дивизии в Кронштадт. Переход предстоял в общем-то самый заурядный. Из Свеаборга в Кронштадт отправились линкоры «Не тронь меня» и «Красный» под началом командующего дивизией вице-адмирала Митькова, а из Ревеля — зимовавшие там линейные корабли «Владимир», «Императрица Александра» и «Лефорт». Общее командование переходившими из Ревеля кораблями было поручено заведовавшему ревельскими флотскими экипажами контр-адмиралу Нордману. Контр-адмирал поднял свой флаг на линейном корабле «Владимир». Несколько ранее



на буксире парохода «Гремящий» был отправлен из Ревеля в Кронштадт и благополучно туда прибыл 74-пушечный линейный корабль «Память Азова».

В последних числах августа все три находящиеся в Ревеле линкора вытянулись на внешний рейд. Все они были вооружены и снабжены на месяц провиантом.

На борту «Лефорта» в это время находились 12 офицеров и 743 человека команды. Командовал линейным кораблем опытный моряк капитан 1-го ранга Кишкин, вахтенными начальниками состояли лейтенанты Куродов, Иванчин и Апыхтин, начальниками мачт — мичманы Киселев и Копытов; на борту также находились старший врач надворный советник Вишняков, лекарь Шахов, прапорщик морской артиллерии Злобин, унтер-цейтвахтер Никитин, подпоручик корпуса флотских штурманов Никитин и прапорщик корпуса флотских штурманов Петров 17-й, прапорщик адмиралтейства Терюхов и подполковник морской артиллерии Дмитриев.

На борту «Лефорта» также находилось и немало пассажиров. В то время перевозка на военных судах членов семей моряков была вполне обычным делом. В данном случае корабль уходил на зимовку в другой порт, и верные жены отправились туда вместе со своими мужьями. В числе пассажиров, отправляющихся на «Лефорте» в Кронштадт, была жена командира корабля с двумя племянницами-подростками, жена лейтенанта Иванчина с малолетней дочерью, жена лейтенанта Апыхтина, жена унтер-цейтвахтера Никитина, жена состоящего по Адмиралтейству прапорщика Иванова, вдова штабс-капитана корпуса штурманов Бачманова, жена подполковника корпуса морской артиллерии Дмитриева с сыном. Кроме них на «Лефорте» находилось немало и матросских жен, часть из которых была с детьми. Всего же на линейном корабле разместились 53 женщины и 17 детей.

Линейные корабли «Владимир», «Императрица Александра» и «Лефорт» первоначально предполагалось буксировать с помощью пароходов, но последние почему-то задержались, и контр-адмирал Нордман принял вполне обоснованное решение идти в Кронштадт своим ходом. Оставалось лишь дожидаться попутного ветра.

Из отчета следственной комиссии:

«Лефорт» вышел из гавани в совершенном порядке, под парусами: фор-марселем и крьюселем, за что, если бы тогда были у контр-адмирала Нордмана сигнальные книги, он имел бы причину изъяснить «Лефорту» свое удовольствие. 7-го сентября корабли были готовы вступить под паруса; но так как ветер дул от оста, противный для следования в Кронштадт, то начальник отряда поджидал пароходов. Все 8-е число корабли простояли на якоре, и этим была дана командирам возможность осмотреться...»

Наконец, 9 сентября задул попутный зюйд-зюйд-вест, и эскадра двинулась в путь.

На подходе к острову Родшхер ветер усилился, и командиры кораблей взяли второй риф у марселей, то есть уменьшили общую площадь парусов. Несмотря на это скорость всех трех кораблей была весьма большой.

9 сентября в 20 часов 30 минут линейные корабли прошли створы голландских маяков. Ветер к этому времени еще больше усилился, а видимость ухудшилась. Эскадра шла со скоростью 11 узлов. Опасаясь, как бы на таком ходу и при таком ветре корабли не напоролись на подводные камни, контр-адмирал Нордман распорядился взять у марселей третий и четвертый риф, затем привести корабли в бейдевинд, чтобы оставаться на одном и том же месте до рассвета. Между тем ветер начал постоянно менять свое направление. Периодически шел снег со шквалами.

Делая небольшие галсы, эскадра время от времени поворачивала по общей команде. Корабли постепенно сносило к югу. К пяти часам утра эскадра находилась уже несколько севернее острова Тютерс. Первым в строю кораблей шел флагманский «Владимир», за ним — «Лефорт» и «Императрица Александра». Не доходя до острова Тютерс пяти миль, контр-адмирал Нордман отдал команду всем кораблям развернуться по ветру. Корабельные хронометры показывали 7 часов 23 минуты. До страшной трагедии оставались считанные мгновения...

А теперь предоставим слово очевидцам. Из объясни-

тельной записки командующего эскадрой контр-адмирала Нордмана:

«Занятые поворотом, казалось нам, что и «Лефорт» хотел поворотить, грот-марсель был обрасоплен полнее, как налетевший шквал повалил его на левый бок. Крен был ужасный, марса-шкоты все отданы, надо было ожидать, что мачты слетят. Корабль, так сказать, утвердился в этом положении, наклоняясь все более и более, и, едва мы привели на левый галс, «Лефорт» опрокинулся и в несколько мгновений его не стало. С благоговением, сотворив крестное знамение, смотрели мы на то место, где несколько минут перед сим был еще корабль, как вдруг он всем правым бортом еще раз поднялся на волнении, но вслед за сим исчез и погрузился на дно...»

Из отчета следственной комиссии:

«...Во время поворота других судов казалось по направлению «Лефорта», что он тоже начал поворачивать, но вслед за тем нашел шквал и на «Лефорте» отданы были фор- и грот-марса-шкоты, а грот-марсель лежал на стенге. Корабль так накренился, что его вторая полоса начала скрываться и вместе с тем он, видимо, стал погружаться, углубляясь носом более, чем кормою. Люди в большом числе показались на наветренных сетках. Вскоре мачты приняли положение близкое к горизонтальному и наружный верхний бок корабля покрылся одною сплошною массою народа, но нашла волна — и эта масса сделалась реже; нашла другая — и ни одного человека более не было видно, а вслед за тем еще мгновение — скрылся и самый корабль».

Лейтенант Руднев с линейного корабля «Императрица Александра» за несколько минут до катастрофы вышел на ют и хорошо видел происходившее:

«...Видел корабль «Лефорт» под ветром в расстоянии двух миль... Корабль был сильно накренен, порыв ветра был крепкий, и корабль заметно лег на бок, грот-марсель лежал на стенге. Снаружи, на наветренном борте, были видны люди; корабль погружался боком... В переливах волнения видел еще раз часть наветренного борта, но уже без людей».

Когда «Лефорт» внезапно погрузился левым бортом, сигнальщики с флагманского «Владимира» видели около корабля гребную шлюпку с гребцами, одним человеком, по-видимому матросом, на баке и закутавшимся в шинель офицером на корме. В это время «Владимир» исполнил поворот, и больше они шлюпки уже не видели.

Страшно даже представить, что испытали в свои последние минуты люди на «Лефорте»! Кто-то сразу понял всю тщетность попыток спасения и, оставаясь там, где его настигла беда, лишь молился о спасении если не тела, то души. Кто-то, наоборот, отчаянно боролся за жизнь, карабкался по взметнувшемуся ввысь борту. Кто-то пытался спасти женщин и детей, которые с самого начала катастрофы не имели ни малейших шансов на спасение. Крики отчаяния, молитвы, проклятья и детский плач — все заглушал рев волн и ветра. Ни одному из многих сотен не суждено было пережить этих мгновений. Море приняло в свои стылые объятия всех...

После гибели «Лефорта» контр-адмирал Нордман распорядился отдать якоря. Пытались искать спасшихся, но таковых не было. Замерили глубину — она составила 30 саженей. Спустя двое с лишним суток ветер стих. Вскоре подошли пароходы и, заведя буксиры, потащили оба линейных корабля в Кронштадт. По прибытии контр-адмирал Нордман немедленно представил письменный рапорт о происшедшей трагедии. Спустя несколько дней решением императора Александра II была создана следственная комиссия под председательством вице-адмирала Румянцева.

С особым тщанием были опрошены несколько человек из команды «Лефорта», по разным причинам оставшихся в Ревеле. Так, оставшийся по причине болезни лейтенант Рененкампф заявил, что «28 августа он получил личное приказание командира находиться при налитии корабля водой. Эта работа продолжалась всю ночь, и было налито 50 бочек». Затем Рененкампф заболел простудной лихорадкой и был оставлен до выздоровления в Ревеле. В последнее свое посещение корабля перед самым выходом лейтенант присутствовал на молебне и видел, что кубрики

чисты от посторонних предметов, багаж женатых матросов лежал, как это и положено, в носовой части батарейной палубы. Жалоб на скорое отправление и какие-либо неисправности он ни от кого не слышал. Оставленный также по болезни в ревельском госпитале унтер-офицер комендор Семен Худяков показал, что перед выходом в море он находился при креплении орудий и свидетельствует, что все они были закреплены самым тщательным образом.

Командир шхуны «Стрела» капитан-лейтенант Юнг рассказал, что перед выходом «Лефорта» в море он дважды побывал на нем, ходил по палубам и везде видел полный порядок. Никто из офицеров не жаловался на какие-либо неполадки, которые могут повлиять на безопасность плавания.

Лейтенант 13-го флотского экипажа Опацкий, тоже бывший на борту линкора перед выходом в море, показал, что все орудия на нем были закреплены по-походному и не могли сорваться при качке и пробить борт. То же заявили и гребцы катера контр-адмирала Нордмана, которые также видели все орудия хорошо закрепленными. Примерно то же самое подтвердили и другие свидетели, включая и вице-адмирала Митькова, который заявил, что капитан 1-го ранга Кишкин относительно неисправностей и недостатков по парусному вооружению, снабжению и состоянию корабля ему не объявил.

Однако командиры «Владимира» и «Императрицы Александры» капитаны 1-го ранга Перелешин и Изыльметьев показали, что вся эскадра была весьма плохо снабжена материалами по части парусного вооружения: такелаж, пришедший почти в полную негодность, не был заменен новым.

Корпуса флотских штурманов капитан Кузнецов заявил, что корабль «Лефорт» по загрузке был одинаков с кораблем «Императрица Александра», а потому он предполагает, что «Лефорт» опрокинуло не напором ветра, а из-за того, что в трюм его при каких-то обстоятельствах попала вода.

Много занималась комиссия вопросом загрузки «Лефорта», однако кроме общих цифр о наличии 22 тысяч

пудов балласта и заполненных 50 из 189 водяных цистерн ничего установить в точности не удалось.

Небезынтересно, что командиры как «Владимира», так и «Императрицы Александры» показали, что во время шквала их кораблям тоже пришлось нелегко. У «Императрицы Александры» крен достиг двадцати градусов, в палубы начала хлестать вода, помпы не справлялись, и в трюме вода прибывала до 12 дюймов в час. Только после того как корабль повернул по ветру, поступление воды стало уменьшаться. При этом капитан 1-го ранга Изыльметьев отметил, что раньше на корабле такого поступления воды никогда не было.

Нашли следователи строительный и походный формуляры погибшего «Лефорта». Оба эти документа были изучены с большим вниманием. Согласно им, «Лефорт» был построен в Санкт-Петербурге из лиственницы и спущен на воду 25 июня 1835 года. Успешно проплавал на Балтике не одну кампанию. В 1852 году был капитально перетимберован (то есть отремонтирован с заменой всей деревянной обшивки) сосною с частью дуба и лиственницы и выведен из дока 6 октября 1852 года. Подводная часть линейного корабля имела усиленное медное скрепление, а надводная — железное. В том же 1852 году вся подводная часть корабля была дополнительно обшита медью. В походном формуляре также отмечалось, что корабль слушается руля хорошо, рыскливости имеет очень мало, весьма устойчив. При свежем рифмарсельном (верхнем) ветре под парусами имеет крен до десяти градусов. В кампанию 1856 года «Лефорт» занимался вполне мирным делом: перевозил лес из Свеаборга в Ревель. Однако, как удалось установить, груз располагали в трюме нерационально и грузили его слишком много. Была в формуляре и весьма многозначительная запись о том, что после окончания кампании 1856 года командир «Лефорта» счел необходимым выкопачить весь корабль, так как всюду протекала вода. Это было вполне объяснимо, так как груз леса своей тяжестью (вдвое превышающей вес корабельной артиллерии) вполне мог сильно подействовать на связи корабля, в особенности в его подводной части, и стать при-

чиной возникновения течи при первом же свежем ветре. Ветер 10 сентября 1857 года и оказался таким ветром.

Следователи обратились за разъяснениями к главному командиру Ревельского порта, и тот с бумагами в руках доложил, что все требования командира «Лефорта» перед началом кампании 1857 года были выполнены и у капитана 1-го ранга Кишкина никаких претензий к порту не имелось.

Далее было определено, что все действия командира при выходе из гавани и во время плавания свидетельствуют, что на «Лефорте» поддерживался должный порядок. Кроме этого, все сходились на том, что, учитывая осадку «Лефорта» и количество находившегося на нем груза, корабль имел достаточную остойчивость и никак не мог быть опрокинут одной лишь силой ветра.

Возможная картина гибели «Лефорта», по мнению следователей, могла выглядеть следующим образом.

При свежем ветре и сильном волнении «Лефорт» сохранял ход в десять узлов в течение целой ночи. За это время расслабленные пазы могли окончательно разойтись. Задраенные портовые ставни уже не были герметичны, и сквозь них хлынула вода. Тот факт, что командир корабля не известил сигналом флагмана о возникшей опасности, свидетельствует, что течь не была своевременно обнаружена. В эти минуты положение дел могло спасти лишь присутствие духа и находчивость командира. Капитан 1-го ранга Кишкин, видя гибельное положение «Лефорта», пытался было спуститься под ветер (то есть ослабить воздействие ветра на корпус корабля) и тем самым избавиться от бортового крена. Но было уже поздно. Еще несколько мгновений, и огромный линкор, не в силах противостоять напору воды и ветра, лег на борт...

Нечто подобное испытал в это же самое время и линейный корабль «Императрица Александра», на котором тоже несколько разошлись пазы и имелся достаточно опасный крен, с которым, однако, командиру корабля удалось быстро справиться.

Вспомнили следователи и о событиях дней минувших. В 1807 году линейный корабль «Селафаил» из эскадры

вице-адмирала Сенявина попал в сильный шторм в Атлантике, у него открылась течь, помпы не справлялись с откачкой воды. Ближайшим портом был Лиссабон. Уже войдя в реку Тахо и став на якорь, моряки обнаружили, что течь не уменьшается. Когда же корабль накренили и приступили к килеванию, то с ужасом обнаружили, что пазы досок в носовой части разошлись до такой степени, что между ними свободно проходила рука...

На этом, собственно говоря, работа комиссии и закончилась. Большого сделать для установления истины она не могла.

В документах не сохранилось каких-либо сведений об обнаруженных телах членов экипажа и водолазных работах на затонувшем линейном корабле. «Лефорт» и сегодня лежит все там же — на тридцатисаженной глубине неподалеку от острова Тютерс.

Увы, трагедия «Лефорта» была далеко не первой в мировом списке подобных катастроф.

В 1628 году во время своего первого выхода в море погиб новейший шведский линейный корабль «Ваза». Как и в случае с «Лефортом», трагедия произошла в течение нескольких минут. В момент салюта на корабль внезапно налетел сильный шквал. «Ваза» резко накренилась, ее мачты легли на воду, и линейный корабль скрылся в волнах на глазах у провожающих. Число погибших, среди которых были женщины и дети, составило 170 человек. При расследовании обстоятельств гибели удалось установить, что в погоне за большой скоростью хода корабль сделали слишком узким и он имел плохую остойчивость и большую валкость. Когда налетел шквал, команда не успела отдать шкоты парусов, чтобы ослабить напор ветра, корабль сильно накренился, и вода хлынула в пушечные порты, которые были прорезаны на высоте всего лишь одного метра от ватерлинии. От этого корабль накренился еще больше, с противоположного борта начали срываться пушки, которые, круша все на своем пути, пробивали опущенный на воду борт, от чего еще больше увеличивался крен. Катастрофа «Вазы» приобрела в Швеции характер национальной трагедии. В 1961 году «Ваза»



была поднята с морского дна, установлена на специальном эллинге и стала кораблем-музеем.

Еще более страшная катастрофа произошла в 1782 году в Англии, где на Спидхедском рейде внезапно для всех затонул линейный корабль «Роял Джордж». Количество погибших превысило 800 человек, среди них более 300 женщин и детей, погиб и державший флаг на линкоре контр-адмирал Кемпенфельд. На этот раз для гибели не понадобилось даже шквала: «Роял Джордж» утонул при полном штиле! Внезапно для всех корабль начал быстро крениться на левый борт. Вскоре в нижние палубы стала вливаться вода. Возможно, еще что-то можно было изменить, однако по объявленной тревоге матросы одновременно кинулись на накренившийся левый борт, и корабль лег набок. Через минуту его уже не было на поверхности. Почему погиб «Роял Джордж», так и осталось тайной. Несмотря на то, что затонувший линкор не раз обследовали, к однозначному выводу никто прийти так и не смог. По одной из версий, корабль, накренившись, черпнул воду открытыми пушечными портами. По другой — причиной стала так называемая «сухая гниль», то есть ветхость древесины. «Роял Джордж» был далеко не новым кораблем и во время стоянки на Спидхедском рейде у него просто-напросто мог отвалиться кусок днища.

Несмотря на массовую гибель людей, особого резонанса гибель «Лефорта» тогда в России, однако, не получила. Балтийские моряки в память этой трагедии по подписке собрали деньги на икону Спасителя, которая вплоть до революции находилась в церкви Кронштадтского манежа.

На гибель «Лефорта» откликнулся также профессор живописи Иван Константинович Айвазовский. Созданное им полотно, посвященное гибели линейного корабля, не может оставить равнодушным никого. Из бездны вод по вантам поднимаются вверх души людей. Их очень много: впереди матери с младенцами на руках, за ними дети, мужчины. К небу они поднимаются уже по солнечному лучу, а среди облаков их встречает сам Господь. Сначала эта картина висела в Кронштадтском морском

собрании, затем ее передали в Центральный военно-морской музей. Непонятно почему эта, на мой взгляд, самая сильная картина Айвазовского на протяжении многих десятилетий считалась идеологически вредной и потому хранилась вдалеке от людских глаз, в запасниках музея. Лишь несколько лет назад она стала достоянием общественности, и теперь посетители музея, глядя на нее, могут прикоснуться к тайне трагедии линейного корабля «Лефорт».

### *Глава четвертая* **Взрыв «Пластуна»**

В длинном перечне морских катастроф гибель клипера «Пластун» всегда стояла особняком, слишком уж непонятны и необычны были ее обстоятельства. Ничего, подобного трагедии «Пластуна», в российском флоте, да и в мировой практике, видимо, тоже, не случилось ни до, ни после. И сегодня в деле «Пластуна» гораздо больше вопросов, чем ответов...

Летом 1860 года с Тихого океана на Балтику возвращались корабли Второго амурского отряда. После недавно закончившейся Крымской войны российское правительство наконец-то обратило внимание на свои восточные морские рубежи. И вот теперь туда один за другим уходили отряды кораблей.

На этот раз, завершая кругосветное плавание, в Кронштадт возвращались корветы «Рында» (под брейд-вымпелом капитана 1-го ранга Попова), «Новик» и клипер «Пластун». Позади — годы и тысячи миль плавания, впереди — Кронштадт и столь желанный отдых в кругу близких. 18 августа отряд кораблей был уже на подходе к Кронштадту. Так уж случилось, что на «Новике» с Дальнего Востока возвращался известный в те годы журналист Вышеславцев, ставший невольным свидетелем случившегося. А поэтому предоставим слово ему.

«Был серенький день, и ровный, довольно свежий ветер гнал нас до 10 узлов. Еще накануне был сделан сигнал:

«Имеете время привести судно в порядок», что означало конец учениям и работам. Мыли, чистили, красили, желая явиться домой как можно в более веселом и красивом виде. «Пластун» обогнал оба корвета, так что должен был убавить парусов. «Что сделалось с «Пластуном»? — говорили мы, смотря на грациозные формы клипера; мы не думали, что этот ход будет его последним движением. Мы сидели внизу и были вдруг поражены странным голосом капитана, крикнувшего: «Прикажете свистать всех наверх!» Обыкновенно в этой команде слышится что-то призывное и оживляющее; на этот раз в ней послышалось что-то лихорадочное, странное. Мы едва успели переглянуться в недоумении, как сбежал вниз кантонист Прохоров и голосом, полным внутреннего волнения, проговорил: «Пластун взорвало...» Мы бросились наверх. «Пластун» еще шел... Вся передняя его часть от грот-мачты была закрыта массой белого, тяжелого дыма, бригрот в клочках, грот-марсель и брамсель еще стояли... Страшная, незабвенная минута!.. Но не было времени ужасаться или молиться, каждого из нас призывал долг — долг скорой помощи. Первый понял это наш капитан, и громкий голос его наэлектризовал людей, готовых броситься, казалось, за борт, чтобы подать помощь погибающим товарищам. Мы в один момент спустились, едва положили руль на борт, все бросились на другую сторону, чтобы не потерять даже минуты, но «Пластуна» уже не было... Дым непроницаемый, тяжелый, поднялся от воды, поверхность которой грозно клокотала. Мы увидели на обломках, на всплывших койках людей, по временам скрывааемых волнением. «Новик», спустившись, быстро подошел к месту катастрофы и с невообразимой быстротою сбросил все шлюпки, в которые кинулись все, кому следовало быть на них...

Около часа плавали по роковому месту. С биением сердца видели мы в трубу, как вырывали у моря его жертвы. «Новик» благодарил Бога, что ему удалось спасти двадцать пять товарищей, с которыми делил в продолжении трех лет время, труды, радости и опасности. Когда перевязывали раненых и оттирали вытасненных из воды, раздавалась панихида за упокой погибших.

На «Рынду» привезено было девять человек. Восемьдесят не удалось увидеть Родины, бывшей так близко, не удалось испытать чувства радости оконченного дела, отравленного и для нас, лишившихся стольких товарищей...»

Подняв всех оставшихся в живых на борт, два корвета на полных парусах поспешили домой. Ни о какой торжественно встрече речи, разумеется, уже не было. Едва корабли вошли на Кронштадтский рейд, капитан 1-го ранга Попов немедленно съехал на берег катером, чтобы доложить о случившемся. А на набережной уже толпился народ. Все недоумевали: «Где же «Пластун»? Куда он запропастился? Может, отстал и вот-вот подойдет?» Многие из встречавших еще не знали, что они уже не жены и дети, а вдовы и сироты...

Получив доклад от начальника отряда о произошедшей трагедии, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич утвердил особую комиссию по расследованию причин катастрофы клипера. Председателем ее был определен член Адмиралтейств-совета герой Севастопольской обороны вице-адмирал Александр Иванович Панфилов. Следственной комиссии было поручено:

«1. Рассмотреть рапорт начальника отряда о гибели клипера и все следующие к нему приложения.

2. По содержанию имеющихся в виду сведений разъяснить и привести в точность все подробности, сопровождавшие гибель клипера «Пластун» и спасение оставшихся в живых.

3. Обратить строгое внимание на причины, по коим мог последовать взрыв в кюйт-камере клипера, и привести предмет сей чрез обследование в совершенную, по мере возможности, ясность.

4. Постановить о вышеизложенном свое мнение.

5. Следственное дело и мнение препроводить в управление флота генерал-аудитора».

Вскоре из собранных и проанализированных сведений стала вырисовываться следующая картина. Клипер «Пластун» вполне успешно нес свою службу в составе Второ-

го амурского отряда под командованием капитан-лейтенанта Мацкевича, опытного и весьма уважаемого командой офицера. Старшим офицером клипера был лейтенант Дистерло. Однако во время нахождения «Пластуна» в Гонолулу было получено распоряжение об откомандировании капитан-лейтенанта Мацкевича в Санкт-Петербург. После его отъезда Попов назначает командиром клипера лейтенанта Дистерло. Старшим же офицером стал лейтенант Розенберг. На пути домой Второй амурский отряд совершил переход от Сандвичевых островов до Монтевидео, где капитану 1-го ранга Попову пришлось оставить «Пластуна» для ремонта. Затем «Пластуну» удалось нагнать ушедшие вперед корветы, и корабли соединились в Шербуре. Оттуда отряд уже в полном составе совершил успешный переход до Копенгагена и после недолгого там пребывания взял курс на Кронштадт.

Пороховой взрыв крюйт-камеры «Пластуна» произошел в 5 часов 08 минут пополудни 18 августа во время следования под парусами. После взрыва клипер продержался на воде не более трех минут и пошел ко дну. При взрыве погибли командир клипера барон Дистерло, старший офицер лейтенант Розенберг, лейтенант Гаврилов, мичман Леман, прапорщики корпуса флотских штурманов Евдокимов и Кочетов, вольный механик Гельм и 68 нижних чинов. Для оказания помощи погибавшим немедленно были спущены три катера, вельбот и шлюпка-четверка, которыми были спасены лейтенант Литке, мичманы Кноринг и Березин, младший врач Иогансон и 30 человек матросов. Пятеро спасенных матросов имели серьезные ожоги и ранения, вследствие чего один из них вскоре умер.

Исходя из указания великого князя Константина вице-адмирал Панфилов первым делом допросил командира отряда капитана 1-го ранга Попова. Этих моряков связывала недавняя общая служба в осажденном Севастополе, где Панфилов командовал отрядом пароходо-фрегатов, а Попов командовал пароходо-фрегатом в его отряде. Неоднократно оба участвовали в боевых действиях против англо-французского флота, бомбардировках

неприятельских позиций. Кроме того, их связывали и личные дружеские отношения. Однако дознание вице-адмирал Панфилов провел по всей форме.

В своих ответах на задаваемые председателем комиссии вопросы командир отряда кораблей показал следующее.

В Шербуре он осмотрел клипер и нашел его в состоянии «способном удовлетворить самое взыскательное самолюбие». После осмотра приказал лейтенанту Дистерло передать на корветы большую часть пороха, который там был на исходе. После этого на клипере осталось лишь шесть пудов пороха. Во время стоянки в Копенгагене Попов произвел «Пластуну» артиллерийский смотр, пригласив на него для учебы всех офицеров с обоих корветов. Этот двухчасовой смотр также показал хорошее содержание материальной части на «Пластуне» и высокую обученность команды. Однако были сделаны и замечания. В крюйт-камере отсутствовали пампуши — специальная мягкая обувь, которую положено надевать во избежание случайного искрообразования. В углу крюйт-камеры была обнаружена связка боевых гранат, которые должны были храниться в специальных ящиках далеко от пороха. Кроме этого на полу в крюйт-камере была обнаружена пороховая пыль. Пампуши Попов велел пошить, гранаты убрать, а пол в крюйт-камере вымыть. Характеризуя командира «Пластуна» лейтенанта Дистерло, Попов заявил: «Я никогда не желал бы иметь лучшего товарища!» Впрочем, все понимали, что ничего другого сказать о погибшем командире клипера он в данной ситуации просто не мог.

Оставшийся в живых лейтенант Литке показал, что он сменил барона Кноринга в четыре часа утра, менее чем за десять минут до взрыва. По заступлении он получил доклад, что старший офицер находится в крюйт-камере и наблюдает за проводимыми там работами.

Артиллерийский кондуктор Федоров, которого тоже удалось спасти, рассказал, что он участвовал вместе с другими матросами в переноске ящиков с гранатами из крюйт-камеры в кают-компанию. Окончив носить, он пошел спросить, не нужно ли еще чего-нибудь перенести, и на входе в крюйт-камеру встретил кондуктора Саве-

льева. Тот сказал, что больше ничего переносить не нужно и что сам он идет доложить ревизору о наведенном в крюйт-камере порядке. Едва Федоров спустился в машинное отделение, как раздался взрыв. Поэтому Федоров полагает, что в момент взрыва в крюйт-камере мог находиться только один Савельев.

По показаниям нескольких матросов, незадолго до взрыва лейтенант Дистерло спросил старшего офицера, закончена ли работа в крюйт-камере. И когда тот ответил отрицательно, мрачно заметил: «Пора бы кончить!» После чего старший офицер спустился вниз, и почти сразу последовал взрыв. Однако другие утверждали, что старший офицер лейтенант Розенберг к этому времени находился уже на шканцах с командиром. Единства в этих показаниях не было. В одном, однако, и офицеры, и матросы были единодушны: в течение всего кругосветного плавания в крюйт-камере поддерживался должный порядок и никто не нарушал правил пребывания в ней.

Внезапно внимание следователей привлекла фраза унтер-офицера Федорова о давнем конфликте между кондуктором Савельевым и бывшим в ту пору еще старшим офицером лейтенантом Дистерло. Дело было еще во время стоянки клипера в Хакодате. Тогда Дистерло распорядился положить гранаты в крюйт-камеру, а Савельев воспротивился этому и сказал, что там хранить боеприпасы не положено. На что Дистерло, топнув ногой, крикнул: «Пошел прочь!» При этом Федоров добавил, что так Дистерло вел себя всегда, когда выслушивал доклады матросов.

В ходе дальнейшего опроса было выявлено, что на борту «Пластуна» находилось гораздо больше пороха, чем те шесть пудов, о которых доложил командиру отряда лейтенант Дистерло. По свидетельству матроса Килека, во время пребывания в Николаевске на борт клипера было получено дополнительно четыре бочонка пороха, которые так и остались стоять в проходе крюйт-камеры. Это же подтвердили и некоторые другие матросы из числа спасенных.

Лейтенант Литке выдвинул версию, что во время передвижения ящиков в крюйт-камере матросы могли слу-

чайно надавить ящиком на одну из ударных трубок, та лопнула и воспламенила рассыпанный по палубе порох.

Чтобы проверить версию Литке, комиссия была вынуждена провести несколько экспериментов и в результате пришла к выводу, что подобный ход событий слишком маловероятен, ибо случайно раздавить трубку ящиком просто невозможно.

Именно тогда впервые была высказана мысль о преднамеренном подрыве корабля. При последующем опросе возможность отвергли все члены экипажа «Пластуна», кроме одного. Этим одним был унтер-офицер Федоров. Он сказал, что после долгих раздумий пришел к выводу, что взрыв был вызван умышленными действиями содержателя крюйт-камеры кондуктора Савельева. По словам Федорова, Савельев был очень озлоблен на командира. Обращение с командой со стороны командования клипера вообще было весьма плохим, но особенно доставалось именно Савельеву. Его буквально ненавидели и командир, и старший офицер. Дело доходило до того, что они его часто даже били.

Дальнейшие расспросы повергли следователей в изумление: как оказалось, на борту «Пластуна» издевательство над матросами носило постоянный и самый изуверский характер. Того же Савельева по приказанию старшего офицера однажды, заломив руки назад, привязали на несколько часов к бушприту. В другой раз он был нещадно выпорот линьками только за то, что в кубрике была обнаружена валявшаяся матросская шинель. По словам Федорова, и на этот раз он слышал приказание старшего офицера Савельеву после окончания работ в крюйт-камере идти на бак, где уже приготовлены линьки для его порки (факт подготовки к экзекуции подтвердил и матрос Алексеев). Вообще Савельев, по словам Федорова, был смиренный и тихий, но, выпив, становился дерзким и смелым. По выходе клипера из Николаевска Савельев якобы выкупил у матроса Макарова на несколько месяцев вперед ежедневную винную порцию и начал пить. Оставшийся в живых Макаров факт продажи своей винной порции подтвердил. По мнению Федорова, был



Савельев пьян и в последний день своей жизни. Однако мичман Кноринг заявил, что Савельев не мог быть пьяным в день катастрофы, иначе он бы это непременно заметил и ключей от кройит-камеры ему никогда бы не выдал.

Все спасшиеся матросы отзывались о Савельеве положительно, считали его хорошим матросом, хотя и несколько медлительным, говорили, что он не способен не только кого-либо обидеть, но даже отругать. Тот факт, что кондуктор начал пить, все единодушно относили на счет постоянных издевательств над ним.

Когда матросы поняли, что могут без утайки рассказать обо всем, что творилось на «Пластуне», перед следователями предстала безотрадная картина. Виноватым мог оказаться любой. За самые мелкие прегрешения давали по пятьдесят линьков, за плевков на палубу — сто. Матросы вспомнили случай, когда у баталёра не оказалось уксуса. На вопрос старшего офицера: «Почему отсутствует уксус?» — тот ответил: «Когда я просился у вас съехать на берег и все закупить, вы меня непустили». Ответ был воспринят как дерзость, и несчастный баталёр получил 328 линьков. С показаниями матросов был не согласен спасенный мичман Березин, утверждавший, что ничего подобного на «Пластуне» не было. Однако следователи отнеслись к показанию мичмана с известным недоверием.

Восемнадцать человек показали, что командир со старшим офицером ежедневно били Савельева по лицу, ставили на ванты, сажали на бак, пороли линьками. Боцман Ларионов признал, что по приказанию командира он самолично не один раз бил Савельева линьками.

О всех других офицерах, кроме командира и старшего офицера, матросы отзывались только положительно.

На этом комиссия свою работу завершила. Дело о гибели клипера грозило перерасти в разбирательство о порядках, царящих на кораблях российского флота, и о бесправном положении матросов. Подобное разбирательство уже выходило за рамки компетенции комиссии. В «заключительном мнении», поданном генерал-адмиралу, комиссия отметила возможность версии с раздавленными ударными трубками. Что касается версии сознательного

подрыва крюйт-камеры кондуктором Савельевым, то комиссия записала по этому поводу следующее:

«...Савельев был человек ленивый, беспечный и не совсем трезвый. Строгость же командира и старшего офицера нередко доходила до того, что, кроме телесных наказаний, ставили его на ванты, привязывали к бушприту и били по лицу, так что редкий день мог пройти ему без обиды. Понятно, что такая жизнь в продолжении трех лет могла довести человека до отчаяния; перед самым же взрывом старший офицер приказал ему идти на бак для наказания по окончании работ. Савельев же с некоторого времени предавался излишнему употреблению вина и, как должно полагать, в утешение от испытываемого им взыскания в этот день также выпил двойную порцию рома; и хотя после этого прошло уже пять часов, но, работая в душной и тесной крюйт-камере, доведенный побоями и угрозами до крайности, он, под влиянием предстоявшего наказания, мог, при своей бесхарактерности и малодушии, в минуту досады решиться положить всему конец — лишить себя жизни вместе со всеми сослуживцами на клипере. Нельзя, однако же, не заметить, что большинство сослуживцев его отвергает возможность этого умысла, предполагаемого только кондуктором Федоровым».

Так как пункт о кондукторе Савельеве был последним, следовательно, комиссия ненавязчиво, но все же дала понять, что склоняется именно к версии об умышленном подрыве «Пластуна».

Закончив работу, комиссия вице-адмирала Панфилова передала все материалы в морской генерал-аудиторат (прообраз нынешней военной прокуратуры). Там, внимательно изучив бумаги, поставили вопрос: не мог ли взрыв быть вызван какими-либо конструктивными недостатками самой крюйт-камеры. Изучение этого вопроса было поручено известному мореплавателю контр-адмиралу Унковскому. Им были изучены крюйт-камеры однотипных с «Пластуном» клиперов и допрошен строитель «Пласту-

на» штабс-капитан Василевский. Однако никаких серьезных недостатков в конструкции клиперной крюйт-камеры выявлено не было. Зато было выявлено, что истинное положение дел на «Пластуне» весьма отличалось от показного. Вопреки требованиям Морского устава осматривать командиром и старшим офицером крюйт-камеры один раз в четыре месяца и каждый раз после сильной качки, на «Пластуне» она осматривалась раз в год, никто не инструктировал и не проверял матросов, привлекаемых для работы в крюйт-камере, отсутствовали периодические проверки безопасности фонарей. Кроме этого вскрылся факт, что в крюйт-камере «Пластуна» хранились не только гранаты, но и бомбы. Во время одного из штормов они так завалили входную дверь, что ее потом долго не могли открыть. Удивило аудиторов и полное незнание офицерами состояния корабельной артиллерии, в то время как вахтенные начальники должны были владеть этим вопросом.

Генерал-аудиторат в целом согласился с выводами комиссии, признав, что и он склоняется к версии об умышленном подрыве клипера кондуктором Савельевым, хотя при отсутствии должного контроля со стороны командования за содержанием крюйт-камеры корабля там могло произойти что угодно. В отношении содержателя крюйт-камеры было определено:

«При отсутствии всякого подозрения Савельева в умышленном взрыве и при отсутствии какого-либо указания на подобное намерение со стороны его, Морской генерал-аудиториат, имея в виду, что не только участь подсудимого, но и память умершего человека должны быть дороги для судящих, положил: устранить всякое подозрение на погибшего кондуктора Савельева в учинении умышленного взрыва».

В конце концов генерал-аудиторат пришел к выводу, что «обнаруженные из следственного дела упущения и противозаконные действия должны быть отнесены единственно к вине командовавшего клипером и старших

офицеров, лейтенантов: барона Дистерло и Розенберга, за что и следовало бы, по важности оных, предать их военному суду, но, за смертью обоих, заключение делаться не будет».

В окончательных выводах, которые легли на стол императору Александру II, о кондукторе Савельеве уже не упоминалось. Наиболее вероятную версию, вокруг которой, собственно говоря, и крутилось все расследование, решили предать забвению, чтобы «не огорчать» государя и не вызывать нареканий в адрес флота и царящих там порядков. Вспомним, что шел 1860 год — канун отмены крепостного права, когда подавляющее большинство офицеров все еще относилось к подчиненным, как помещики к своим рабам, когда на всех государственных уровнях кипели страсти «за» и «против» отмены крепостничества. Именно поэтому, скорее всего, членами генерал-аудитората и было принято решение не выносить сор из избы. А поэтому в заключительном акте значилось:

«1. Гибель клипера «Пластун» отнести к несчастью по неосторожности, вследствие бывшего на нем беспорядка по содержанию артиллерийской части.

2. Так как виновные в этих беспорядках погибли при последовавшем взрыве, то настоящее следственное дело оставить без дальнейших последствий, а убытки по стоимости клипера и всего бывшего на нем и у нижних чинов казенного имущества, равно издержки, употребленные при обследовании дела, принять на счет казны.

3. Спасшимся с клипера «Пластун» офицерам, медику и нижним чинам, как ни в чем не причастным к гибели клипера, выдать не в зачет... офицерам полугодовое, а нижним чинам годовые оклады жалования и, сверх того, выдать нижним чинам обмундирование, какое кому следовало бы».

Просмотрев представленные ему бумаги, Александр II на заключительном акте размашисто начертил: «Быть по сему». Больше никто и никогда расследованием случившегося на «Пластуне» не занимался.

Истинные причины трагедии клипера так и остаются неизвестными, и вряд ли уже когда-нибудь удастся узнать что-то новое в этом давнем и запутанном деле. Однако наибольшую вероятность все же имеет именно версия сознательного подрыва корабля доведенным до предела издевательствами и побоями своих командиров кондуктором Савельевым. Что ж, вполне возможно, что отчаявшийся что-либо изменить в своей невыносимой жизни человек именно так решил положить конец своим страданиям.

## Глава пятая

### Канувший в неизвестность

Бывая в Кронштадте, я всегда захожу в городской Летний сад. Там под сенью вековых деревьев как-то по-особому ощущаешь дыхание кронштадтской истории, истории всего нашего флота. В глубине сада находятся два скромных памятника. Первый — мичману линейного корабля «Азов» А. Домашенко, пожертвовавшему собой ради спасения матроса. Второй памятник — это напоминание еще об одной трагедии. Этот памятник не спутаешь ни с каким другим. На вделанном в гранитную глыбу флагштоке — приспущенный Андреевский флаг. И хотя он чугунный, буквально с нескольких метров кажется, что он из чистого шелка. Рядом с камнем якорь, как символ последней надежды. Это памятник пропавшему в океане клиперу «Опричник». Когда-то поэт-маринист Алексей Лебедев посвятил этому памятнику стихотворение. Там есть такие строки:

...Мы мичманки сняли...  
Апрельской зари бледнеет румянец кирпичный.  
И цифры чуть стертые: «семьдесят три»  
На клипере русском «Опричник»...

Семьдесят три — это количество матросов на погибшем клипере.

Весной 1862 года в Кронштадте ожидали возвращения из трехлетнего плавания клипера «Опричник». Именно такой цикл боевой службы практиковался в середине

XIX века, когда корабли уходили в Восточный (Тихий) океан.

Переход морем в оба конца занимал около года, а два года корабли крейсировали по всей акватории океана. В каких только портах не бывали: Сан-Франциско, Гонолулу, Шанхай, Нагасаки, Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский! Наиболее часто собирались в Нагасаки, где командующий эскадрой проводил смотры, ставил задачи, решал внутренние повседневные дела. Некоторые флагманы, такие как адмирал Попов, решали вопросы достаточно круто. Один из смотров в свое время получил название Нагасакского разгрома и десятки лет оставался в памяти нескольких поколений моряков. Впрочем, все основания для такой строгости у тогдашних флагманов были. Пройдя в своем подавляющем большинстве суровую школу Крымской войны, они готовили свои эскадры не для парадов, а для войны.

Середина XIX века — это период интенсивного освоения и укрепления Приморского края. И можно с полной уверенностью сказать, что без русского флота, без кораблей, а точнее, без эскадр Балтийского флота обжить и удержать этот край было бы нелегко. Все первоначальное многотрудное обеспечение Приморья выпало на долю небольших парусно-паровых кораблей. Конечно, случались аварии, поломки и другие неприятности, но в подавляющем большинстве своем они устранялись на месте. Этому способствовала высокая выучка экипажей, отличная морская школа, решительность командиров.

Некоторое запаздывание в прибытии очередного клипера в Кронштадт поначалу особого беспокойства не вызывало. Мало ли где он мог задержаться на долгом пути. Океан большой, всякое случается. Вообще-то «Опричник» мог прийти в Кронштадт еще зимой, однако лед в Финском заливе все равно не дал бы ему пройти восточнее Ревеля.

Майские восточные ветры уже давно выгнали лед из Финского залива, затем пришли белые ночи, а корабля все не было и не было. Хуже того, от него не было и никаких известий. Постепенно начала нарастать тревога.

Корабельный устав 1853 года гласил: «Командир корабля, назначенного для отдельного плавания, получив приказание идти в море, снимается с якоря при первой возможности, выходя с рейда, посылает рапорты на основании циркулярных предписаний Инспекторского департамента Морского министерства...» Однако от «Опричника» никаких донесений не поступало. Может быть, командир корабля решил переждать зиму в одном из западных портов Балтийского моря или даже в Англии, хотя отношения с ней в то время были весьма натянутыми и командирам без особой на то нужды заходить в английские порты не рекомендовалось. Однако при любом запланированном или вынужденном заходе в порт командир корабля всегда уведомлял начальство. Почта в те годы уже работала достаточно оперативно, и телеграф успешно завоевывал мир. Кроме того, газеты регулярно сообщали обо всех судах, заходивших в тот или иной порт.

Последний доклад командира клипера «Опричник» капитан-лейтенанта Селиванова был получен 10 ноября 1861 года. Селиванов уведомлял, что перед длительным океанским переходом из Батавии (Филиппины) к мысу Доброй Надежды зашел в порт для пополнения припасов, осмотра судна, небольшого отдыха экипажа. Переход от Шанхая да Батавии проходил без особых проблем, о чем свидетельствуют судовые документы и донесения командира корабля. «Опричник» вышел из Шанхая 31 октября 1861 года и к вечеру того же дня из-за штиля и противного течения вынужден был стать на якорь. С рассветом 1 ноября при противном ветре от ост-норд-оста снялись с якоря и пошли к группе островов Садль. Вечером того же числа, обогнув группу этих островов, взяли курс к Формозскому проливу. Подгоняемый попутным муссоном, клипер достиг Пуло-Аора и на другой день, пройдя параллель Сингапура, взял курс к Банкскому проливу. На переходе от Пуло-Аора так хлестали дожди, что вода едва успевала стекать в шпигаты... По приходе в Батавию 20 ноября клипер бросил якорь в двух с половиной милях от берега... А восемь суток спустя пошел далее. Как видим, все было в порядке, за исключением сильных

дождей, которые хотя и приносили некоторые неудобства, зато позволяли сберечь пресную воду, но никакой роковой роли сыграть не могли

Таким образом, переход от Китая до Батавии прошел вполне буднично. Теперь «Опричнику» предстояло сделать «прыжок» через весь Индийский океан, не заходя в порты.

Итак, «Опричник» давным-давно должен был объявиться. Может быть, командир корабля по какой-то причине изменил маршрут и пошел севернее, зайдя в какой-либо из портов Индии? Но тогда англичане, зорко следившие за всем побережьем своей колонии, не преминули бы громко заявить о заходе русского военного корабля в их воды. А может быть, «Опричник», получив повреждения в одном из штормов, укрылся в архипелаге Мальдивских островов?

В России постепенно росла тревога за судьбу корабля. Новый, 1862 год никаких новостей о пропавшем клипере не принес. Прошло уже несколько месяцев, как корабль должен был прийти в Кронштадт, а от него не было ни слуху ни духу. И даже английская пословица: «Нет вестей с моря — это хорошие вести» в данном случае утешения не приносила.

Существовала, правда, некоторая вероятность того, что корабль, поймав хороший ветер, прошел Африку без остановок и командир решил после многотрудного форсирования Индийского и Атлантического океанов отдохнуть у восточного побережья Южной Америки. Таким пунктом мог быть Рио-де-Жанейро. Запросили наше посольство в Бразилии, но оттуда ответили, что никаких сведений об «Опричнике» не имеют и у бразильских берегов он не появлялся.

Беспокоилось начальство, тревожились за судьбы близких семьи, истосковавшиеся в разлуке, длившейся уже четвертый год. В соборе святого Николая Угодника, что на Крюковом канале, клали поклоны, ставили свечки и молились за плавающих и путешествующих, просили Богородицу о заступничестве и спасении.

...Николай Карлович Краббе состоял в должности товарища морского министра чуть больше года. Вопросов



ему приходилось решать чрезвычайно много. В частности, Краббе настаивал на срочном перевооружении флота, переходе от паруса к машине, от дерева к броне, от гладкоствольных орудий к нарезным, мотивируя свою точку зрения, кроме всего прочего, и необходимостью участия флота в обороне столицы. Уроки Крымской войны даром не прошли. Краббе пришлось также заниматься и судьбой «Опричника». От посетителей отбоя не было. Но принять всех — никакой возможности. Дело в том, что в истории отечественного флота это был, пожалуй, единственный министр, не имевший... приемной и адъютанта при ней. Только вестовой, который открывал дверь всем просителям, являвшимся без предварительного доклада. Такая практика продолжалась вплоть до 1876 года — года смерти Николая Карловича Краббе.

Министр подробно объяснял плачущим женщинам, какие меры принимаются для выяснения судьбы «Опричника», доказывал, что не все еще потеряно. Но даже самые убедительные аргументы утешали мало. Оставалось неясным, где «Опричник». Министр, чиновники морского ведомства ссылались на различные случайности, неизбежные на море, но и сами-то не очень верили в это. Наконец, в июне 1862 года, когда все допустимые сроки прошли, было принято решение объявить официальный розыск пропавшего без вести корабля.

Клипер «Опричник» был построен сравнительно недавно, в 1856 году, на старейшей в России архангельской Соломбальской судостроительной верфи. Здесь с 1734 по 1855 год было спущено на воду 335 судов всех классов. В период Крымской войны тут заложили серию однотипных клиперов: «Джигит», «Стрелок», «Наездник», «Разбойник», «Опричник», «Пластун». Тактико-технические данные новых клиперов вполне отвечали требованиям того времени, классу судна и его боевому назначению: длина — более 50 метров, ширина — более 9 метров, водоизмещение — 625 тонн, вооружение — 6 орудий среднего калибра. Корабли строились как винтовые, машины мощностью в 150 лошадиных сил для них изготовлял Ижорский механический завод. Малый запас угля на тог-

дашних кораблях позволял использовать машину периодически: при входе и выходе из гаваней и рейдов, при штилях или, наоборот, в штормовых условиях. Основным двигателем при трансокеанских переходах был парус. Недаром на парусное вооружение обращали самое пристальное внимание.

Но вернемся к «Опричнику». Постройка корабля была закончена 14 июля 1856 года (руководил строительством поручик Василевский), и той же осенью он перешел под парусами в Кронштадт. Осенний переход через Баренцево море на Балтику — нелегкое дело. 30 октября у мыса Нордкап «Опричник» попал в жестокий шторм. Шквалистые порывы ветра, многометровые волны — все это стало серьезным экзаменом для нового корабля и молодого экипажа. Экзамен они с честью выдержали. Свидетельство тому — официальный документ: «Корабль соответствует своему назначению и способен бороться со всеми прихотями моря». Следовательно, для корабля данного класса погодных ограничений нет. Это подтверждается и аттестацией собрата «Опричника» — клипера «Наездник». После нескольких лет плавания в океане в его формуляре появилась запись: «Имеет хорошие морские качества. Спускался и приводился в крепкий ветер прекрасно, и ни один всплеск не попадал на палубу, когда он переходил галфинд и крутой бакштаг. В полветра, при свежем ветре воды заливалось немного; редко и весьма недолго она превышала карлингсы». Далее в отчете указывалось, что клипера этого типа очень остойчивые: «Клипера свободно разрезают воду, не претерпевают ударов в носовую часть и на волнение всходят легко. И только в Индийском океане, при изменившемся ветре, когда курс был взят против огромной зыби, тогда клипера часто черпали носом... При жестких ветрах и когда обладает волнением, фок мокр до половины, фор-стаксель сверху донизу». Как видим, характеристика отличная. Ничего не скажешь, не сплеховали архангельские мужики, строя последние деревянные суда. Если перевести это с языка парусной терминологии на обиходный, то станет ясно, что опрокинуть эти корабли чрезвычайно трудно, носом чер-

пают воду они только при противной волне. Волны полностью фок не заливают. Корабль может идти против волны, может выдержать штормы и ураганные ветра.

Особо следует остановиться на командах клиперов. Комплектовались они из оставшихся в живых защитников Севастополя. Прошедшие Синоп и год севастопольской бойни, матросы-черноморцы имели огромный боевой опыт, но наряду с этим подчиняться не слишком любили. Война научила их смотреть смерти в глаза. Именно поэтому и командирами первых клиперов ставили исключительно офицеров, прошедших севастопольские бастионы. Они пользовались авторитетом и легко находили общий язык с матросами-ветеранами. К примеру, командиром клипера «Посадник» был назначен один из знаменитейших героев Севастополя, Георгиевский кавалер и флигель-адъютант капитан-лейтенант Бирилев. Что касается командира «Опричника» Селиванова, то он тоже прошел суровую севастопольскую школу, показал себя храбрым офицером и заслужил несколько орденов. Что касается морских качеств Селиванова, то скорее всего их следует оценить как весьма средние. На Черном море он плавал только в мичманских чинах, затем была многомесячная оборона Севастополя и бои на бастионах. Там Селиванов получил лейтенантские эполеты. После этого был длительный отпуск, положенный всем оставшимся в живых черноморцам, и назначение старшим офицером «Опричника». Разумеется, длительное океанское плавание сделало из Селиванова неплохого практика, однако назначение его на должность командира было достаточно внезапным, так как его предшественник по болезни был отправлен в Россию. Насколько грамотным командиром успел стать капитан-лейтенант Селиванов, нам неизвестно, а известно то, что отличался командир «Опричника» демократизмом. Он, к примеру, самолично учил матросов грамоте, организовал корабельную библиотеку, устраивал в свободное от корабельных работ время чтения вслух произведений русских классиков. Однако наряду с этим Селиванов был, к сожалению, весьма подвержен зеленому змию. Так, во время стоянки клипера в

Нагасаки он несколько раз, напиваясь пьяным, закладывал свои ордена в местный ломбард, откуда их потом выкупал наш консул. На эти «шалости» командира «Опричника» смотрели сквозь пальцы: с кем не бывает! О подверженности Селиванова пьянству вспомнят, но, увы, значительно позднее.

Сегодня многие представляют плавание на паруснике по телевизионным передачам и кинофильмам: загорелые ребята широко улыбаются в камеру, ловко работают с парусами, используя современную электронику для повседневных нужд. И уж конечно они не живут на корабле годами. Но именно так было в середине XIX столетия: помногу месяцев находились люди в тесном сыром помещении, несли трудную морскую службу... Тяжело было всем: и матросам, и офицерам.

Один маленький штрих, запечатленный Морским уставом 1853 года: «После девяти часов вечера без особого разрешения командира нигде не дозволяется иметь огонь, кроме кают: адмиральской и капитанской, кают-компаний, офицерских кают, непосредственно к одной находящихся, в нактоузах, под склянками, у карты, в палубах церского кубрика, в констапельской... После десяти часов огонь в офицерских каютах должен быть погашен и оставляется только в одном фонаре в кают-компаниях...» Кубрик, где на рундуках и подвесных койках спали десятки матросов, тусклый огонь фонаря у люка, спертый воздух, тяжелое испарение тел. Находящаяся в трюме пресная вода, смешавшаяся с балластным песком, образовывала зловонное болото. Еда скудная — солонина, сухари. При заходе в порты закупались свежие фрукты и мясо, но заходы были не так часты. А длительная многомесячная оторванность от внешнего мира — что может быть тяжелее...

Итак, в июле 1862 года начались поиски «Опричника». Запрашивали крупные заграничные порты по всему миру, надеясь получить хоть малейшие сведения о пропавшем корабле. Время от времени возникали фантастические слухи, но все они оказывались несостоятельными.

16 июля капитан 1-го ранга Шварц, находившийся в Англии, донес, что, по данным страховой компании

Ллойда, «Опричник» покинул Батавию 11 декабря. Дата примерно совпадала с донесением Селиванова. Консульства в Кейптауне и Австралии ничего сообщить не могли. Тогда Гидрографический департамент Морского министерства, непосредственно занимавшийся розыском, обратился к русским официальным представителям (агентам, как их тогда называли) с просьбой собрать выписки из метеорологических журналов всех судов, которые могли в тот период находиться в районе предполагаемого плавания «Опричника». Решение грамотное: попытаться отсутствие прямых сведений заменить подробным анализом, или, выражаясь современным языком, смоделировать обстановку по маршруту перехода, взяв за основу гидрометеорологические данные: состояние моря, господствующие ветры, прошедшие шторма...

Из множества причин, приведших к трагедии, наиболее вероятными были именно погодные условия.

Капитан-лейтенант Федоров, представитель российского Адмиралтейства в Голландии, проявив незаурядное упорство и настойчивость, добыл выписки из судовых журналов девяти судов, примерно в тот же период следовавших от Явы до мыса Доброй Надежды. На основании полученных документов ему удалось воссоздать обстановку в Индийском океане и с определенной степенью достоверности выяснить, какие суда находились тогда в той части Индийского океана. Одним из судов оказался барк «Зваан» под голландским флагом. Запомним название этого грузового судна (его маршрут мы рассмотрим позже), а пока обратимся к другим данным.

Так, компания Ллойда представила сведения, что 29 апреля 1862 года недалеко от мыса Доброй Надежды сгорело судно водоизмещением 800 тонн, имевшее хлопчатобумажные паруса. Но смушала дата — 29 апреля... Получалось, что из Батавии до южной оконечности Африки вместо двенадцати-шестнадцати дней корабль шел... пять месяцев.

В Соединенных Штатах материалы национальной обсерватории исследовал по судовым журналам капитан 1-го ранга Лесовский, но и он следов «Опричника» не об-

наружил. Из Англии капитан-лейтенант Колокольцев прислал выписки из метеорологических журналов. Безрезультатно. Только материалы, добытые капитан-лейтенантом Федоровым, дали какой-то неясный намек на возможную судьбу пропавшего клипера.

Итак, за исходную точку рассуждений о судьбе «Опричника» решено было взять плавание голландского барка «Зваан», так как и место, и время его движения наиболее совпадали с местонахождением «Опричника». Капитан «Зваана» утверждал, что в ту пору в Индийском океане свирепствовал ураган. И что во время урагана, а именно 25 декабря, со «Зваана» наблюдали неизвестное судно, следовавшее к эпицентру урагана. Самоубийственный путь! Кстати, 21 декабря «Зваан» также наблюдал судно, похожее на «Опричник».

И еще одно весьма ценное свидетельство. В Батавии в это же время находился французский корвет «Лаплас». Его капитан доносил, что русская канонерская лодка «Опричник» вышла из Батавии во вторник 10 декабря (по Ллойду — 11-го), а корвет «Лаплас» — 11 декабря; по выходе из Зондского пролива 12 декабря в 7 часов утра с «Лапласа» наблюдали «Опричника», но скоро потеряли его из виду.

Анализ обстановки, который мы попытаемся сделать, изобилует цифрами, но без них никак не обойтись.

Зондский пролив «Лаплас» прошел ночью и взял курс на юго-запад. В полдень он был на широте 7 градусов 53 минуты и долготе 101 градус 20 минут от Парижского меридиана. «Русское судно находилось вблизи и притом шло ближе к северу, с тех пор его не видели», — сообщил командир «Лапласа».

С полной уверенностью можно сказать, что 13 декабря в 12 часов дня в указанной точке находился «Опричник». Исходная точка есть. Чтобы читатель не разыскивал морскую карту, циркуль и не откладывал эту точку, скажем, что она была в северо-восточной части Индийского океана. А за конечную точку его пути Гидрографический департамент решил принять местонахождение «Зваана» на 25 декабря.

Но прежде чем узнать координаты этой точки, перелистаем судовую журнал «Зваана»:

«21 декабря. Широта — 19 градусов 24 минуты, долгота — 79 градусов 11 минут, ветер ост-зюйд-ост, море обыкновенное, штиль, состояние атмосферы хорошее. Видно 3-мачтовое судно, идущее одним курсом.

25 декабря. Широта — 22 градуса 8 минут, долгота — 68 градусов 23 минуты, ветер ост-норд-ост 10—11 баллов, море очень бурное, видимости нет. Я (капитан «Зваана». — *В. Ш.*) полагаю, что центр урагана — от судна к весту. Я хочу заранее привести к ветру и лежать правым галсом, чтобы ураган прошел западнее нас».

Что же интересного в этой записи? Во-первых, то, что и 21-го, и 25 декабря наблюдалось какое-то трехмачтовое судно (клипер «Опричник» был трехмачтовым); во-вторых, грамотные и четкие действия капитана «Зваана», который легко определил положение судна по отношению к урагану и принял правильное решение.

Совершенно непонятно, во имя чего капитан неопознанного судна шел самоубийственным курсом в эпицентр урагана. Что принудило его к этому? Если это действительно был «Опричник», то почему командир его действовал столь неграмотно и почему ни штурман, ни старший офицер корабля не указали ему на ошибки. Два года назад, при встрече с тайфуном в Японском море, команда этого корабля отделалась легким испугом, потому что капитан действовал грамотно и четко. Сменился командир? Но Селиванов не новичок и не менее грамотен, чем его предшественник. В тех водах плавал и ранее, опыт практический приобрел. Кроме того, правила расхождения со штормами вбивались в голову гардемаринам еще в Морском корпусе. Даже специальная книжка была выпущена в середине XIX века как пособие командирам в их многотрудных плаваниях.

И снова прибегнем к помощи судового журнала «Зваана».

«В полдень 25 декабря мы видели судно (барк), бегущее на фордевинд на вест-тень-вест».

Если эту фразу перевести на обыденный язык, то уви-

дим, что неизвестное судно шло на запад, в эпицентр урагана. Картина наблюдалась дважды, 21 и 25 декабря. Одно это было судно или же два разных? Трудно сказать. Журнал на это ответа не дает, да и вряд ли интересовало капитана «Зваана», какое это судно, у него своих забот хватало.

Согласимся с Гидрографическим департаментом и примем местонахождение «Зваана» на 25 декабря за конечную точку. Итак, мы имеем начало и конец пути. Соединим эти точки и получим прямую, равную 2250 миль. Это гипотетический путь «Опричника».

Проведем некоторый анализ скорости русского корабля. Чтобы пройти данный путь за тринадцать суток, ему нужно идти со скоростью семь-восемь узлов, проходя за сутки более ста семидесяти миль. Реально ли это? С точки зрения всех характеристик «Опричника» — вполне. Восемь узлов — приличная скорость. На переходе из Шанхая в Батавию он шел даже с большей скоростью. Значит, все логично. Точки совпали, и «Зваан» видел «Опричника», устремившегося к своей гибели.

И все-таки, несмотря на кажущуюся простоту арифметических выкладок, полного тождества здесь нет. И вот почему. Во-первых, дотошный капитан-лейтенант Федоров внимательно просмотрел журналы еще восьми судов, находившихся примерно в том же районе в указанное время. И никаких ссылок на ураган не обнаружил. Это выглядит несколько странно. Ураган есть ураган. Кто из моряков хотя бы раз попадал в него, не забудет до конца своих дней. К тому же влияние урагана распространяется на десятки миль, а отголоски — еще дальше. Во-вторых, вернемся к анализу скоростей кораблей. Скорость семь-восемь узлов для серийного клипера далеко не предельна. Эти корабли ходили со скоростью и в десять-одиннадцать узлов. Но с заданной скоростью семь-восемь узлов надо было идти две недели! Возможно ли это? В общем-то да, теоретически возможно. Но при этом требуются определенные условия: чтобы все время дул попутный, достаточно сильный, но не штормовой ветер. А между тем именно в декабре в северной части Индий-



ского океана дуют муссоны с запада, то есть противные ветра, которые задерживают движение судов с востока на запад на двое-трое суток. Правда, у нас не северная часть океана, а центральная, но влияние муссонов в это время года распространяется и на более низкие широты. Значит, ветер в декабре мешает движению судов, снижает их скорость. Например, американское судно расстояние в 180 миль от Зондского пролива прошло в декабре за шесть суток. А в августе, когда господствуют пассаты с востока, — за двое с половиной суток. Есть и еще один пример — судно «Азия», находившееся в то же время в тех же местах, прошло этот путь за семнадцать суток, причем вынужденно лавируя. А паровое судно «Авджено» преодолело его за четырнадцать суток.

Гидрографический департамент не ограничился анализом гидрообстановки. Специалисты проанализировали движение более ста судов американских и голландских за декабрь и выяснили, что их суточный переход был меньше теоретического у «Опричника» и составил 138 миль.

Можно возразить, что «Опричник» — военный корабль, для него скорость — один из элементов боевой мощи; однако корабль шел со значительным грузом, полученным на Камчатке, с полным запасом продовольствия и боеприпасов. Гидрографический департамент выяснил, что только четырнадцать судов из ста двадцати четырех, прошедших Зондским проливом, имели достаточно высокую скорость, чтобы находиться в точке «Зваана» спустя тринадцать суток по выходу. Отметим: четырнадцать — из ста двадцати четырех! Всего около десяти процентов. Но «Зваан» попал, выходит, в эти десять процентов.

А теперь внимательно прочтем страницу из судового журнала «Зваана» за 24 декабря:

«Замечание. 24 декабря. Два дня как мы уже имеем хороший ветер от О. Хотя погода пасмурна и по временам идет крупный проливной дождь, но на небо невозможно смотреть без мучительной боли для глаз. Барометр, однако, ничего особенного не показывает... В 8 ч. вечера барометр несколько понизился... к полуночи он упал еще

больше, и ветер... усиливался все более и более, а море становилось все более взволнованным. В 4 часа утра барометр показывал 29,80, а в полдень было уже 29,64; буря свирепствует, и море очень взволнованно. Нет сомнений, что курсом вест-зюйд-вест я приближаюсь к центру урагана и должен решиться или продолжать свой курс, или привести к ветру; я решил на последнее к 10 утра 25 декабря, так чтобы центр урагана прошел к западу от меня».

Прервемся на минуту. Капитану «Зваана» не стоило больших усилий принять правильное решение и уклониться от ранее выбранного курса. Как видно из журнала, погода была плохая, но никаких иных причин, затруднявших действия экипажа, не было.

«Судно держится хорошо, несмотря на то, что правый борт постоянно находился в воде. В полночь 25 декабря барометр упал до 29,25; в 10 часов вечера сила ветра была самая жестокая. С 4 часов утра сила ветра стала несколько уменьшаться, а в полдень 26-го ветер имел силу уже крепкого. Во время яростной силы ветра у нас выломило борт судна со всеми портами. В 8 часов вечера 26 декабря небо прояснилось, а в ночь блистали звезды».

Разумеется, при урагане имеют значение и десятки миль: ближе или дальше судно удалено от центра. Но картина тяжелая. Не зря родилась у моряков поговорка: «Кто в море не бывал, тот Богу не молился». Да, конечно, «Опричник» погиб. Увы, тут никаких сомнений не возникает. Но где погиб и когда? Могло ли это случиться раньше 25 декабря? Могло, но вероятность этого мала. Погода в начале пути была вполне благоприятная. Ну, а после 25 декабря как обстояло дело со штормами? По данным вахтенных журналов иностранных судов, в начале января 1862 года на широте 15 градусов 20 минут, долготе 75 градусов 40 минут (это восточнее архипелага Чагос) наблюдался шторм. Но это же на полпути от Зондского пролива до того места, где «Зваан» находился на 25 декабря. Следовательно, «Опричник» продвигался медленно, мешали встречные ветры... 8 января, по данным Ллойда, в этом районе погибло четыре судна. Их на-

именования и факт гибели зафиксированы точно. На оживленном морском пути ни обломка, ни хотя бы щепки «Опричника» найдено не было.

Конечно, в ураган суда гибнут. И сто лет назад, и в наши дни. В самом факте гибели судна в ураган ничего сверхъестественного нет. Почему же мы столь долго говорим об «Опричнике»? Военный корабль с многочисленной командой в 120 человек — это не торговый барк, где всего-то десятка два человек. И почему командир пошел на явное самоубийство, в эпицентр урагана? Что это? Умопомрачение, усталость, перенапряжение? Случается и сегодня, что командир по каким-то неведомым причинам дает не ту команду, случается, что ошибается и рулевой. Но такие ошибки легко исправляются. Ведь идти в эпицентр урагана не пять минут, не десять. Должно пройти значительное время. Есть и старшие офицеры, которые тоже могут усомниться в правильности курса. Маневр не мгновенен, протяженность его час и более. И вероятность того, чтобы никто не заметил грубейшей ошибки командира, ничтожна.

Другая, не менее вероятная причина гибели «Опричника» — пожар, взрыв. Корабль деревянный, а огнеопасных предметов на борту много.

Вероятна и другая причина гибели «Опричника» — могучая стихия океана, всесокрушающая и всепоглощающая. Опять обратимся к цифрам. С 1713 по 1862 год произошло триста четыре кораблекрушения, причем только два корабля, не считая «Опричника», пропали без вести: яхта «Миюс» на переходе из Херсона в Смирну в 1782 году и транспорт «Курил» в Беринговом море в 1850 году. Яхта — судно небольшое, команда его немногочисленна, вероятность ошибки при маневрировании достаточно велика. Что же касается плавания в студёных водах Берингова моря, то тут транспорт подвергался двум напастьм: быть захлестнутым водной стихией и угодить в ледовый плен.

Версия о возможном пьянстве командира «Опричника» во время перехода и как следствие этого его неадекватная реакция на наступающий корабль ураган тоже

имела место, но только неофициально. Основанием для нее служило сообщение капитана торгового судна, видевшего, как «Опричник» вопреки всякой логике мчится в эпицентр урагана. Но эта версия обсуждалась лишь кулуарно. Так как никаких доказательств не было, ее сторонники могли быть обвинены родственниками погибшего командира в клевете и оскорблении памяти, а потому желающих публично оглашать эту версию не было.

Тайна бесследного исчезновения корабля всегда рождала и рождает многочисленные вымыслы, красивые легенды о гигантских спрутах, необъяснимых потусторонних силах, подводных НЛО... При этом всегда находятся «очевидцы» и досужие до сенсаций журналисты, догадок всегда много, но, увы, доказательств никаких....

В жизни все гораздо проще и трагичнее. Известно, что скорость ветра в тропических ураганах достигает 100 метров в секунду, и нетрудно догадаться, сколь тяжкие разрушения причиняет такой ветер.

Вполне возможно, что клипер получил предельный динамический крен под ветер, вода проникла внутрь корабля, и он ушел на дно со всей командой. В случае с «Опричником» эту версию подтверждает и отсутствие каких-либо следов гибели корабля.

Существует, вернее, имеет право на существование еще одна версия: встреча «Опричника» с волной-убийцей. Это гидрометеорологическое явление изредка встречается в юго-западной части Индийского океана — как раз там, куда шел русский корабль. Огромные волны возникают при наложении внезапно усиливающегося юго-западного ветра (и в нашем случае господствовали ветры западных румбов) на мертвую зыбь со стороны Антарктиды. При высоте до 18 метров волна имеет очень крутой подветренный склон с глубокой впадиной: корабль «проваливается» в нее и накрывается гребнем. Эти волны легко ломают даже современные стальные суда.

Впрочем, все это лишь догадки. Настоящую причину гибели, как и место трагедии, вряд ли удастся устано-

вить. Наш анализ позволил высказать с наибольшей вероятностью одну гипотезу: «Опричник» потоплен во время урагана.

В 1862 году Морское министерство официально исключило «Опричник» из списков. В указе об исключении корабля из списков императорского флота было указано, что вместе с клипером пропали без вести 94 члена команды: командир корабля капитан-лейтенант Селиванов, старший офицер (старпом) лейтенант Куприянов, лейтенанты де Ливрон и Суслов, мичман Крачкин, корпуса флотских штурманов прапорщик Иванов, врач Голомицкий, 14 унтер-офицеров и 73 матроса.

С тех пор минуло немало времени, но и сегодня мы с особым вниманием всматриваемся в события нашей далекой истории.

Вот уже более века стоит в Кронштадте памятник российским морякам, пропавшим без вести в бескрайних просторах Индийского океана. Но есть и еще один памятник — нерукотворный. В Приморском крае напоминает о погибшем клипере одна из бухт, названная его именем.

Мы уже никогда не узнаем о том, какими были последние минуты клипера «Опричник». Не узнаем, кто явил себя в последние роковые мгновения настоящим героем. Море умеет хранить свои тайны, и тайна гибели клипера «Опричник» и всей его команды лишь одна из их бесчисленного множества.

## *Глава шестая*

### **«Камчадал» домой не пришел**

О некоторых катастрофах человечество помнит веками, о других, наоборот, забывает очень быстро. О трагедии военного транспорта «Камчадал» сегодня не помнит уже никто. Справедливо ли это?

Поздней осенью 1856 года контр-адмирал П. В. Казакевич был весьма озабочен: до начала ледостава надо успеть переправить продукты в пункт Удск, что располагался в самой западной части Охотского моря. При этом все

суда в разгоне, в наличии — единственный корабль-тендер «Камчадал», который только что вернулся из очередного похода. А времени терять нельзя, дорог каждый день. Дело в том, что заход в реку Уду труден и возможен в продолжение всего нескольких дней, в новолуние. Течение в устье доходит до восьми узлов, никаких створов или опознавательных знаков нет. Правда, командир «Камчадала» прапорщик Кузьмин ходил туда не раз, даже зимовал там в прошлом году и заверял, что снова дойдет и что все будет в полном порядке. Главное — к 26 октября прийти в Удск. Припасы просто необходимы населению, и доставить их больше некому. И все-таки приказание отдано с оговоркой: «В случае невозможности захода в Удск возвратиться в Николаевск или даже спуститься на юг в удобный для сего порт».

В состав экипажа «Камчадала» входили прапорщики Кузьмин и Алексеев, боцман Серов, матросы Ерошин, Клищенко, Коршунов, Колчин, Казаков, Куртышев, Топарев, Потехин, Плюгов, Широков — всего в команде тринадцать человек. Кроме того, было два пассажира — жена боцмана Серова и еще один, фамилия которого до нас по каким-то причинам не дошла.

11 октября 1856 года при благоприятном попутном ветре «Камчадал», сопровождаемый добрыми напутствиями, покинул родной порт. Но до Удска он так и не дошел. Не возвратился и в Николаевск, не спустился и южнее...

Дурные вести бегут быстро. Докатились и до Николаевска слухи, что в конце ноября в северной части Амурского лимана погибло какое-то судно. Подозрения сразу же пали на «Камчадала». Конечно же это он, ведь других кораблей Сибирской флотилии в этом районе просто не было. Правда, там могли оказаться наши промышленники, либо какой-нибудь иностранец, промышлявший контрабандой. В любом случае требовалось проверить полученную информацию. Начальство полагало: если это «Камчадал», то до берега недалеко, кто-нибудь из экипажа да объявился бы в прибрежных селениях. Однако время шло, но никто не давал о себе знать, и командование

приняло решение послать комиссию для расследования происшествия на месте.

Казакевич отрядил в тот район капитан-лейтенанта Болтина и полицмейстера хорунжего Матвиевского. Несмотря на глубокую осень и бездорожье, комиссию снарядили быстро.

К сожалению, слухи подтвердились. Жители местных поселений на Сахалине обнаружили на отмели тело боцмана Серова, почему-то перевязанное веревками. По их словам, в таком положении он находился на палубе «Камчадала». Тело боцмана доставили в Николаевск, а Казакевич снарядил еще одну комиссию, которая прибыла к месту трагедии 12 декабря. Тендер лежал на правом борту. Сильные морозы и отсутствие штормов как бы «законсервировали» его. Скупые слова акта зафиксировали печальное событие:

«...Вся правая сторона по ватервейсу отошла на 15 сантиметров от правого шкафута. Палуба вместе со шкафutom переломлена, и носовая часть опустилась на полметра, фок-мачта сломана на высоте 3-х метров над палубой, свисала на левый борт, ванты с обоих бортов и бегучий такелаж перерублены... Парус вырван. Там же, около мачты, найден форштень от шлюпки (двойка), бушприт тендера переломлен у самого штевня... Грот-мачта цела, гафель поднят до места, гик на месте, перекинут на правый борт, гика-тали оборваны... Руль положен лево на борт, но вышиблен из петель, и палуба около него разворочена... Сама палуба прорублена в трех местах... Канат отклепан от якоря, а сам правый якорь повис лапами за борт, левый якорь на месте, принайтован к маленькому верпу... Сзади левого якоря по левому борту метра полтора, в носовой более двух метров, судно окружено льдинами высотой до трех метров».

Таков лаконичный язык документа. Мы же попробуем восстановить возможную последовательность событий, происшедших с «Камчадалом». Следуя во льду по необорудованному фарватеру (плавание по Амурскому

лиману во все времена было не из легких), «Камчадал» вылетел на банку. От сильного удара сломалась фок-мачта. Затем, видимо, предпринимались попытки сняться с мели с помощью заводки верпа на шлюпке. Потом, очевидно, усилился ветер, нагнал лед и завершил разрушение «Камчадала». До сего момента картина относительно ясна: к гибели судна привела навигационная авария. Но дальше идут сплошные предположения и вопросы, ответа на которых нет. Вопрос первый: почему из команды тендера не спасся ни один человек, ведь до берега не так уж и далеко, на судне были дрова, провизия и шлюпка...

Комиссия продолжила свое расследование. После наружного осмотра прорубили палубу и вытащили из трюма тело прапорщика флотских штурманов Алексеева. Он был одет в теплое форменное пальто, шерстяную рубашку, поверх рубашки — шерстяная шаль, на ногах сапоги. Достали его саблю, небольшой мешок с деньгами и хронометр, остановившийся на четырех часах восемнадцати минутах. Затем вытащили тело жены боцмана Серова... несколько мешков с мукой. При осмотре палубы обнаружили сюртук Алексеева с тетрадь. Увы, две страницы, исписанные карандашом, были почти стерты водой и их прочесть так и не смогли.

15 декабря из фор-люка достали тело еще одного матроса. Спустя два дня вскрыли всю палубу и вытащили еще четыре трупа. Всего удалось обнаружить останки семи человек. Но куда же делись тела остальных членов команды?

Комиссия опросила местных жителей. Это помогло несколько дополнить картину гибели «Камчадала». Так, один из жителей видел в море недалеко от берега судно с одной мачтой без парусов. Было это сразу же после сильного ветра. На третий день, несмотря на значительную волну, местные жители на лодке отправились к судну. Нос судна, по их словам, был цел, корма проломлена справа. Гиляки обнаружили четыре тела, одно (боцмана Серова) взяли с собой. В Николаевск об этом сообщить они сразу не смогли: лед еще не стал, а на лодках туда не доберешься. Найденный на палубе человек (Серов) был



обязан концом веревки, второй конец которой свисал за борт. Примерная дата обнаружения тела — 12 ноября, то есть спустя месяц после выхода тендера в море.

Однако здесь сразу же бросается в глаза одна явная несообразность. По словам местных жителей выходило, что вокруг «Камчадала» никаких льдов не было, а их нагнало к нему гораздо позднее. Так почему же команда тендера не завела верп? Ведь к этому явно готовились. Может быть, потому, что неожиданно ушла шлюпка, но зачем и куда?

Член комиссии корпуса флотских штурманов поручик Петров продолжал собирать сведения на берегу. 14 января 1857 года ему стало известно, что у жителей деревни Теньга (север Сахалина) находятся некоторые вещи с какого-то судна, предположительно с «Камчадала». При осмотре обнаружили две китайские шкатулки, ружье и револьвер. Эти предметы, по словам теньговцев, лежали в ящике, принайтованном к деревянной раме, то есть были подготовлены к отправке на берег, и нашли они их еще в июле. Значит, вещи не с «Камчадала»? Странно. Аварий других судов, по данным командования, здесь не было давно.

Кроме того, гиляки сообщили и о трех телах в шлюпке, прибитой к берегу будто бы еще в августе. Шлюпку эту вытащили на берег, тела погребли. Осенью же нашли еще и бочонок с водкой, вмерзший в лед. Водку выпили. Вот такое странное сообщение. По всему было похоже, что и шлюпка, и погибшие были с «Камчадала», не совпадало, однако, время. Почему местные жители упорно говорят об августе? Август и ноябрь... Как наложить их друг на друга? Не могли же местные жители перепутать август с октябрём или ноябрём? Впрочем, всякое случается...

По приказанию Петрова произвели эксгумацию одного тела: мертвец в теплой синей рубахе лежал лицом вниз. Волосы светло-русые. В теплой рубахе... Похоже, что с «Камчадала».

Петров внимательно осмотрел шлюпку: наружная обшивка не пробита. Воздушные ящики для увеличения плавучести на носу и корме срезаны.

Если предположить, что найденная шлюпка была именно с «Камчадала», то события на тендере могли развиваться следующим образом: когда судно село на мель, команда попыталась самостоятельно сняться с нее, но усомнилась в успехе. Тогда решили часть экипажа отправить на берег за помощью. Пошли три человека. Очевидно, берега они не достигли. Напрасно прождав их, еще четыре человека по едва ставшему льду двинулись к берегу, но также все погибли на переходе. Оставшиеся на борту после долгого и безнадёжного ожидания замерзли.

Но почему замерзли? Разве у них не было дров и еды? А был ли должный порядок на борту транспорта? Почему команда не зимовала на судне, ведь морякам ничего серьезного не угрожало, подобным образом зимовали и до и после них? Много вопросов, на которые до сих пор нет однозначного ответа.

Заключение этому печальному происшествию сделал в генерал-аудиторате в Санкт-Петербурге контр-адмирал Завойко: «...Я скорблю о потере людей экипажа, которые перенесли столько трудов, и о бедном народонаселении, которое обречено бедствовать без продовольствия».

Командиру портов контр-адмиралу Казакевичу ставилась в вину посылка в столь позднее, несудоходное время ветхого корабля («Камчадалу» на момент гибели исполнилось шестнадцать лет). В свою очередь, Казакевич, оправдываясь, говорил об опытности прапорщика Кузьмина, о его уверенности в выполнении полученного приказа, о необходимости любой ценой обеспечить людей продовольствием. Решающим аргументом оказался встречный вопрос Казакевича к следователям: «Так, может, вообще следовало бы оставить Удинский порт без зимних припасов?» На это следователи дипломатично промолчали. Все прекрасно понимали, что посылал Казакевич «Камчадала» не от хорошей жизни, а в силу сложившихся обстоятельств. Вероятно, именно поэтому дело «Камчадала» было, в конце концов, оставлено «без последствий» и легло на архивную полку.

Коварный амурский лиман стал могилой для одного из небольших судов Сибирской флотилии, многие годы

выполнявшего незаметную, но такую нужную людям работу по освоению дальневосточного края. У «Камчадала» и «камчадальцев» никогда не было и вряд ли когда-нибудь будет хоть какой-то памятник. Трагедия «Камчадала» лишь одна из многих. Сколько их было, сколько еще будет впоследствии...

## Глава седьмая

### Тайна броненосца «Русалка»

Наверное, ни одна из морских трагедий России не получила в свое время такого широкого резонанса, как внезапная и таинственная гибель в 1893 году броненосца береговой обороны Балтийского флота «Русалка». За расследованием той давней трагедии следила вся страна. И даже сейчас, по прошествии целого века, трагедия «Русалки» все еще волнует людей. Вот уже более ста лет мы ищем ответ на вопрос: «Что же произошло сентябрьской ночью в Финском заливе?»

Чтобы попытаться разобраться в одном из самых таинственных происшествий в истории российского флота, мы должны перенестись в обстановку, сложившуюся в России после окончания Крымской войны.

Полное уничтожение парусного Черноморского флота и запрещение России иметь более флот на своих южных рубежах заставило правительство всерьез задуматься о защите хотя бы Балтийского побережья. Балтийский флот, как известно, в войне уцелел, отстоявшись под прикрытием береговых батарей Свеаборга и Кронштадта, но век деревянных парусных линкоров был закончен. После войны никакой реальной боевой силы они уже не представляли. В свои права вступала эпоха брони и пара. Чтобы защитить морские рубежи, необходимо было срочно строить совершенно новый флот. Для этого, однако, не имелось достаточной промышленной базы, а потому на первых порах было решено ограничиться созданием на Балтийском море хотя бы небольшой флотилии броненосных кораблей. В Англии была срочно заказана пост-

ройка броненосной батареи «Первенец». Еще одну такую батарею «Не тронь меня» начали строить в России с помощью английских инженеров. Позднее уже полностью своими силами была построена и третья — «Кремль». Помимо трех броненосных батарей было решено построить десяток небольших броненосцев модного в то время мониторного типа. Программа создания этих кораблей так и именовалась: «Мониторная кораблестроительная программа 1863 года». Согласно ей в кратчайшие сроки на отечественных верфях было построено одиннадцать однобашенных мониторов. Но и их было явно мало, чтобы надежно прикрыть морские подступы к столице. Поэтому уже в 1864 году утверждается еще одна кораблестроительная программа, согласно которой надлежало построить шесть броненосных фрегатов и две броненосные двухбашенные лодки. Одна из этих лодок получила наименование «Чародейка», вторая — «Русалка». К 1870 году обе программы были выполнены. В результате Россия получила на Балтике вполне современный оборонительный флот. С этого времени Морское министерство приступило к созданию активного флота из океанских броненосцев и крейсеров.

Броненосную лодку «Русалка» начали строить в Петербурге на Галерном острове в 1866 году. На воду она была спущена в августе 1867 года. Расчетная стоимость корабля составила 543 263 рубля золотом. Основные тактико-технические характеристики «Русалки» были следующие: водоизмещение — 1870 тонн, длина — 63, ширина — 12,8 метра, осадка в воде — 3,3 метра. Паровые машины были не слишком мощными, всего 705 лошадиных сил, а поэтому парадный ход балтийского монитора составлял не более 9 узлов, что, впрочем, считалось для того времени вполне приемлемым. Новомодная тогда штурманская рубка (так называемый пайлот хауз) была сделана в виде броневого стакана и имела высоту в 10 футов, но при этом была чрезвычайно тесной для ходовой вахты. Вооружение «Русалки» составляли четыре орудия калибра 229 миллиметров, расположенные в двух вращающихся башнях системы Кольза, и четыре скорострель-

ные мелкокалиберные пушки для самообороны. Толщина брони достигала 115 миллиметров, а экипаж лодки насчитывал 178 офицеров и матросов. При этом, как и все мониторы того времени, «Русалка» имела очень маленькую высоту надводного борта — всего 76 сантиметров. С одной стороны, это значительно уменьшало возможность попадания противником, зато с другой — весьма ухудшало мореходность. К моменту постройки «Русалки» последний недостаток был уже очевиден всем, так как 31 декабря 1862 года родоначальник броненосцев подобного типа знаменитый североамериканский «Монитор» во время средней силы шторма у побережья Северной Каролины был захлестнут волнами и мгновенно пошел ко дну. Гибель «Монитора» поразила мир, ведь до этого он считался чуть ли не эталоном боевого корабля. Однако гипноз побед «Монитора» в годы гражданской войны в США был настолько велик, что, несмотря на трагическую гибель родоначальника «мониторного семейства», его многочисленных «родственников» продолжали строить все ведущие державы мира.

Что касается российских моряков, то они были завожены прибытием в Кронштадт с дружественным визитом американского «Миантомо» — монитор целым и невредимым пересек Атлантику. После этого стали говорить, что гибель «Монитора» не более чем случайность, а корабли мониторного типа ждет великое будущее. Мало кто знал, что переход «Миантомо» был тщательно спланирован и осуществлялся от порта до порта только в штилевую погоду.

А между тем трагедии с мониторами стали происходить все чаще.

Первый тревожный сигнал о невозможности использования низкобортных мониторов пришел из Англии. В ночь на 7 сентября 1870 года у берегов Португалии перевернулся и затонул почти со всей командой башенный фрегат мониторного типа «Кэптэн», считавшийся на тот момент самым мощным боевым кораблем британского флота. В свое время было даже официально объявлено, что «Кэптэн» является самым мощным (на корабле ору-

дия главного калибра были расположены не в казематах, а во вращающихся башнях) и непотопляемым кораблем английских ВМС. Но жизнь показала обратное...

Возможно, для плавания в прибрежных закрытых водах «Кэптэн» действительно был непотопляемым, но только не для океанских просторов. В результате трагедии на броненосце «Кэптэн» из пятисот человек команды чудом уцелели лишь несколько матросов, которые оставались на воде до утра, держась за обломки такелажа. По случайности на борту «Кэптэна» оказался и его создатель капитан Каупер Кольз. Гримаса судьбы — детище унесло с собой в могилу и своего родителя. Так как «Кэптэн» считался лучшим кораблем, на нем проходили службу представители первых семейств Англии, в том числе сыновья первого лорда адмиралтейства Чильдерса и лорда Портбука, которые тоже погибли. Все эти обстоятельства вызвали огромный скандал. Для многих стало откровением, что разрекламированный «Кэптэн» настолько низко сидел в воде, что его палуба отстояла от поверхности моря всего на 9 футов, что броненосец имел весьма малую плавучесть и никуда не годную остойчивость, что сами члены экипажа называли «Кэптэн» не иначе, как «гробом». Помимо этого броненосец имел весьма малую ширину относительно его длины, а потому был чрезвычайно валким. Штормовые волны перекачивались через весь низкобортный броненосец. При этом «Кэптэн» шел под парусами, которые еще больше увеличили величину крена. При очередном порыве ветра корабль черпнул бортом набегавшую волну. Этого оказалось достаточно... Перевернулся и затонул «Кэптэн» с такой ужасающей быстротой, что большинство членов команды так и не успели выбраться из внутренних помещений на палубу. Участь их была ужасна! Затем броненосец еще некоторое время плавал вверх килем, пока постепенно не скрылся под водой.

На состоявшемся военно-морском суде в Портсмуте виновных выявлено не было, так как и создатель «Кэптэна», и его командир капитан Бургойн погибли. Причиной гибели броненосца была названа потеря остойчивости

вследствие непозволительно низкого борта. Частное определение суд вынес командующему Средиземноморской эскадрой адмиралу Мильну, в подчинении которого находился «Кэптэн». В свое оправдание адмирал Мильн сказал: «При приеме «Кэптэна» в состав моей эскадры из эскадры Английского канала я не получил чертежей броненосца ни из Адмиралтейства, ни от его строителей. Мне даже не известно, имелись ли такие чертежи у капитана Бургойна или у капитана Кольза, и знали ли они, на каких данных основывали корабельные инженеры остойчивость «Кэптэна»!

После этого вопросов к адмиралу Мильну не было. Зато на суде открылись другие неприглядные вещи. Например, оказалось, что «Кэптэн» был построен «вопреки общественному мнению, выраженному в парламенте, вопреки взглядам и мнениям многих специалистов флота», что первоначальный чертеж «Кэптэна», утвержденный Адмиралтейством, был затем изменен во время постройки, вследствие чего значительно ухудшилась остойчивость корабля, а площадь штатных парусов стала, наоборот, чрезмерной. На этом основании Адмиралтейству было рекомендовано впредь воздержаться от создания океанских мониторов, а имеемые в составе флота не выпускать в открытое море. Однако помимо этого весьма правильного решения было принято и ошибочное.

Под впечатлением от гибели «Кэптэна» англичане признали ошибкой строительство броненосцев с башенной артиллерией и снова приступили к созданию казематных броненосцев. К башенным кораблям они вернутся значительно позднее, когда их преимущество будет неоспоримо доказано во всем мире.

А катастрофы мониторов все продолжались. Из рубрики «Официальный отдел» журнала «Морской сборник» № 8 за 1887 год:

«Гибель голландского монитора «Аддер». В голландских и шведских газетах сообщают, что голландский монитор «Аддер» под командою капитана Ван дер Аа, вышел 5 июля в 9 часов 30 минут утра из Имюйдена в Гельфетслюйс, но к месту назначения не прибыл. Три

дня спустя у берега близ Ньюведиеппа нашли несколько трупов со спасательными кругами, на которых значилось имя «Аддер». До 12-го июля нашли всего 19 трупов, в том числе одного из лейтенантов монитора Ионкерса. В кармане последнего найден лоскут бумаги со следующей записью карандашом: «В 10 час. прошли маяк. Курс магнитный зюйд-вест, по компасу зюйд-вест 1/4 вест. Разобшили паровой привод к рулю. Закрыли люки, все задраили по-штормовому. Приготовили помпы. В 6 часов пробовали повернуть назад в Имюйден, но судно не послушалось руля. Затем правили на зюйд, чтобы не так заливало...» На этом оканчивается запись вахтенного начальника. Всего на мониторе было, по одним известиям, — 70, по другим — 63 человека. Голландские газеты утверждают, что о дурных мореходных качествах монитора было давно известно. Он был выстроен для обороны устьев рек, но не для плаваний в открытом море. За несколько времени до ухода из Имюйдена командир отказался было идти в море вследствие свежей погоды. И только когда прояснилось, «Аддер» вышел в море, рассчитывая иметь тихую погоду на предстоящем коротком переходе. Но между тем ветер переменился, и монитор погиб. На боканцах монитора подымалось пять совершенно исправных шлюпок, но ни одна из них не была найдена после гибели. Опрокинувшийся корпус монитора отыскиали только 22 июля к юго-востоку от Скевенинга.

Монитор «Аддер» был спущен на воду в 1871 году. Водоизмещение его 1566 тонн. Толщина брони: наибольшая — 4,5 и наименьшая — 3 дюйма, при деревянной прокладке 9 дюймов. Машина двухвинтовая в 680 индикаторных сил. Артиллерия: два 9-дюймовых орудия Армстронга и две скорострельные пушки».

Подобные сообщения стали появляться все чаще, при этом моряки, пытаясь докопаться до причин катастроф, более всего грешили на чрезвычайно низкие борта мониторов.



Низкая высота борта дала себя знать и во время испытаний «Русалки», так как условия плавания на ней во время даже небольшого ухудшения погоды становились весьма тяжелыми. К примеру, командир учебно-артиллерийского отряда, в состав которого входила «Русалка», контр-адмирал Бурачек так характеризовал плавание на броненосной лодке в свежую погоду: «Уже одно закупоривание на «Русалке» при совершенной тьме, которая водворяется на палубе, и температура... делают тягостным состояние экипажа, действие котлами и управление машиною, потому что экипаж почти в полном составе должен находиться внизу, за исключением вахты, а приток воздуха и его обмен уменьшаются». Помимо этого при закрытых люках резко уменьшался приток воздуха в котлы, и в них было крайне трудно поддерживать необходимое давление пара. Но на это особого внимания обращено не было. Начальство в лице товарища морского министра вице-адмирала Краббе рассудило вполне по-государственному: «Корабль уже построен, а потому, каким бы он ни получился, плавать на нем все равно надо! Мы не настолько богаты, чтобы из-за каждого недостатка в конструкции выводить корабли из боевого состава!»

Кроме всего прочего «Русалка» и ее «систершип» «Чародейка» предназначались для действий исключительно в акватории Финского залива и на опушке шхер, а потому, по мнению начальства, лодка всегда могла успеть до начала штормовой погоды укрыться в ближайшем порту. Увы, практика, как известно, бывает весьма далека от теоретических умозаключений...

Еще не вступив в строй, «Русалка» забрала свою первую жертву. Ею стал подрядчик работ коммерции советник Кудрявцев. Он словно совершил страшный обмен, отдав взамен рождения нового корабля свою жизнь.

31 августа 1867 года «Русалка» была спущена на воду с эллинга Галерного острова Петербурга. Первым ее командиром был назначен капитан 2-го ранга Шварц, один из самых блестящих морских офицеров России того времени и большой энтузиаст мониторной идеи. Одновременно были спущены на воду лодка «Чародейка» и бро-

неносный корвет «Князь Пожарский». При спуске кораблей присутствовали генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич с сыновьями, управляющий Морским министерством, множество других должностных лиц и публики, почетный караул 8-го флотского экипажа со знаменем и хор гвардейского экипажа. Все было в высшей степени торжественно.

В 1868 году на «Русалке» был поднят Андреевский флаг. С этого времени броненосная лодка считалась вошедшей в состав Балтийского флота. Тогда же произошел и большой скандал. Согласно давно установившемуся ритуалу на подъем флага прибыл священник. Но в самый последний момент он категорически оказался освящать корабль, названный в честь представителя мира нечистой силы. Русалка — персонаж многочисленных сказок, то есть самая настоящая топлянка, которая утаскивает за собой в пучину неосторожных людей. Русалками-топлянками становились, согласно преданиям, женщины-утопленницы. По ночам русалки выбирались на берег и устраивали там свои оргии — русалии, стараясь привлечь мужчин, чтобы затем погубить их в воде. Когда представители церкви заметили генерал-адмиралу великому князю Константину о его весьма странном выборе названия для нового монитора, тот лишь рассмеялся:

— В наше просвещенное время нет места предрассудкам и суевериям! Если же нашей «Русалке» суждено быть «Топлянкой», это значит, что она будет отправлять на дно вражеские корабли!

— Но не отправит ли она на то же дно и собственную команду? — осторожно заметили православные иерархи.

— Это все пустое! — отмахнулся великий князь. — Какое может иметь отношение название к судьбе корабля!

Та же примерно история случилась и с «Чародейкой». До сих пор не известно, удалось ли в конце концов освятить «Русалку» или же она так и канула в вечность без Божьей благодати. Помимо «Русалки» и «Чародейки» в то же время именами представителей нечистой силы был назван целый отряд миноносков. Там были и «Баба-яга» и «Леший» и «Водяной». Автором всех этих художеств был

младший брат императора Александра II генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, широко известный своими либерально-демократическими взглядами. Однако флотская общественность данного новаторства не приняла. В российском флоте, начиная с петровской эпохи, корабли получали имена наиболее любимых и высокопочтимых православных святых, и вдруг такое кощунство! Церковные иерархи еще раз попытались вразумить генерал-адмирала, но тот лишь отмахнулся:

— Что вы мне «Жития святых» в нос тычете! Пусть с нашей нечистой силой враги потягуются! Поглядим, кто кого одолеет!

Позднее, после смерти Александра II и отстранения от руководства флотом Константина, все миноноски быстро лишили их нечестивых имен и присвоили им вполне нейтральные номера. «Русалка» же с «Чародейкой» по какой то неизвестной причине остались с прежними наименованиями. Почему так случилось, в точности не известно.

К слову сказать, плавать на «Русалке» офицеры не любили, считая корабль крайне ненадежным; что касается матросов, то они и вовсе между собой именовали «Русалку» «Топлянкой». Это и понятно, православным людям всегда неуютно рядом с нечистью. Среди команды упорно ходили разговоры о том, что рано или поздно, но «Топлянка» свою жертву на дно утащит. Оставалось только ждать, когда это произойдет.

Первый звонок прозвучал в июне 1865 года, еще до вступления «Русалки» в строй. Тогда башенная броненосная лодка «Смерч» мониторного типа под командой капитан-лейтенанта А. Корнилова совершала переход из Гельсингфорса. На подходе к Барезунду, огибая один из островов, лодка ударилась о необозначенный на карте подводный камень. Несмотря на все принятые меры, корабль быстро затонул. Только благодаря хорошей погоде и близости к берегу обошлось без жертв. Позднее «Смерч» подняли и ввели в строй, а что касается причин столь быстрого затопления новейшего боевого корабля, то никаких должных выводов так и не было сделано.

Последствия себя ждать не заставили, и уже в 1869 году трагедия «Смерча» повторилась с удивительной точностью, но произошла теперь уже с «Русалкой».

В ту кампанию «Русалка» находилась в практическом плавании по Финскому заливу под командой капитана 2-го ранга Михаила Шварца в составе броненосной эскадры вице-адмирала Григория Ивановича Бутакова. Все шло как всегда, но перед окончанием кампании «Русалка» потерпела аварию, в результате которой едва не погибла.

А дело было так. Следуя шхерами в составе отряда мониторов и выполняя разворот на узком фарватере, «Русалка» внезапно коснулась правым бортом подводного камня. Удар оказался весьма незначительным, большая часть экипажа его даже не заметила. Однако опытный и осторожный Шварц приказал все же осмотреть все трюмы. Едва сняли заглушки с придонных горловин, как оттуда хлынула вода. Немедленно были включены все помпы, но вода продолжала стремительно прибывать. По просьбе Шварца на «Русалку» прибыли аварийные партии с бывших рядом мониторов, но и они не могли справиться с быстро увеличивающимся потоком воды. В такой критической ситуации Шварцу ничего не оставалось, как направить броненосную лодку к ближайшему песчаному берегу и выброситься на отмель. Затем были спущены водолазы, которые нашли и наскоро заделали пробину, воду кое-как откачали, и поврежденный корабль с трудом добрался до Кронштадта, где встал в ремонт. Можно сказать, что «Русалку» в данном случае спас опыт ее командира и наличие близкого берега. Среди матросов начали ходить разговоры, что «Топлянке» на этот раз не удалось пожить чужими жизнями, что неминуемую беду отвел Никола Угодник.

Авария «Русалки», однако, имела и весьма неожиданное продолжение. Дело в том, что в момент аварии на ней находился только что получивший первый офицерский чин мичман Степан Макаров. Проанализировав причины аварии и конструкционные особенности корабля, молодой мичман опубликовал в нескольких номерах журнала «Морской сборник» статью «Броненосная лодка

«Русалка». Исследование плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества».

Пусть простит меня читатель за достаточно пространную цитату, но, думается, она уместна, так как вполне укладывается в суть нашего повествования. Итак, представим слово мичману Степану Макарову.

«...В прошедшую кампанию броненосная двухбашенная лодка «Русалка», следуя в отряде мониторов, на одном из крутых поворотов, при руле «право на борт» коснулась правой скулой камня. Удар был так незначителен, что никакого содрогания не произошло, правый борт, как бы въезжая на гору, несколько приподнялся и затем снова опустился... Мы прикоснулись к камню при таком тихом ходе и так плавно, что как командир, так и все бывшие наверху были уверены, что лодка не потерпела никакого повреждения, и когда вскоре за кормой всплыл кусок дерева (боковой киль), то кто-то сказал, что тут, верно, лежит затонувшее судно. Тотчас же, однако, приказано было осмотреть все трюмы. В машине, где водомерные средства и само дно под рукой, приказание было исполнено раньше, чем в других местах, и на вахту дано знать, что вода нисколько не прибывает, почему на сигнал адмирала ответили: «Все благополучно». Осмотр остального трюма тем временем продолжался. В каждом отделении начинали с того, что отнимали горловину второго дна и наблюдали за водой, прислушиваясь к журчанию или другому признаку течи. Водомерных труб нет, следовательно, это единственное средство, с помощью которого можно убедиться в целостности нижнего дна. Так и поступили, и, когда вскрыли горловину в носовом отделении, вода из трюма стала поступать на второе дно. Начали качать 9-дюймовую помпу, пустили в горловину приемный шланг единственного брандспойта, наконец, стали черпать ведрами, но вода прибывает и прибывает. Машинных помп употребить для выкачивания из носового отделения мы не можем, так как они берут только из машины. Другие ручные помпы также из этого отделения не берут. Перепускных кранов нет. Все средства, которые мы могли приложить для выкачивания воды из носового

отделения, приложены, но вода прибывает, следовательно, нужно просить о помощи. Если бы «Русалка» не имела непроницаемых переборок, вода, разливаясь по всему трюму, подошла бы к машинным отделениям (вернее — к помпам), откуда ее можно было бы без труда выкачивать паровыми средствами, которые берут до 700 ведер в минуту, тогда как пробойна не давала более 50. Не будь у нас второго дна, мы поступили бы с пробойной так же, как монитор «Латник»: забили бы ее, законопатили, заткнули, но второе дно лишает возможности к ней подступиться, так как горловины покрыты водой, а водолаз в них не влезет... Помощь с эскадры не замедлила явиться, и едва успели мы бросить якорь, как с мониторов были присланы брандспойты с должным числом команды для непрерывного действия. Но что значит брандспойт? Он в самом исправном виде берет 5 ведер в минуту, а пробойна в 1 кв. дюйм на глубине 10 фут. дает в минуту 18—20 ведер... Целая эскадра, следовательно, могла дать нам средства выкачивать 50 ведер в минуту, тогда как одна центробежная помпа, стоящая в нескольких футах расстояния, может выбрасывать 400 ведер...»

В заключение статьи Макаров предложил ряд новых средств на случай пробойны корпуса в подводной части. Важнейшим из них был пластырь из шпигованной парусины, который надо было иметь заранее готовым к работе. Пластырь подтягивался к пробойне, перекрывал ее, поток прибывающей воды сразу резко уменьшался, и становилось возможным ее откачать. Помимо этого молодым мичманом была предложена система сливных труб, при помощи которых вода из каждого отделения могла быть выкачана машинными помпами, а все трюмы, по его мысли, надлежало снабдить водомерными трубками, чтобы в любой момент знать уровень воды в междонном пространстве. Это была настоящая революция в организации борьбы за живучесть корабля.

Тогда же Макаров был замечен вице-адмиралом Бутаковым. Командующий эскадрой лично познакомился с

мичманом и сразу же предложил ему выступить со своими идеями на заседании Морского технического комитета. Успех выступления был полным. Технический комитет принял все рекомендации вчера еще никому не ведомого мичмана и в кратчайшие сроки воплотил их в жизнь.

Вне всяких сомнений, авария «Русалки» стала первой ступенью в блестящей карьере будущего знаменитого флотоводца. Спустя четыре года Макаров побывал в Вене на Всемирной выставке, где с успехом продемонстрировал мировой общественности изобретенный им пластырь. Впоследствии, уже став вице-адмиралом, Степан Осипович Макаров писал об аварии «Русалки»:

«Случай с броненосной лодкой «Русалка»... имел решающее значение на всю мою последующую службу и привел меня к убеждению, что в технике морского дела в наше переходное время надо ко всему относиться критически и ни в чем не верить на слово. Нужно выдумывать себе различные положения, в какие судно может быть поставлено, и обсуждать все средства, которые придется употреблять в этих выдуманных случаях».

А «Русалка» продолжала свою службу. Менялась команда, менялись командиры, шли годы. В 1877 году за «неблагонадежность к плаванию» броненосец собирались исключить из списков флота, но началась очередная война с Турцией, и поэтому было решено флот не ослаблять. «Русалку» поставили в ремонт, подлатали, и она снова вошла в состав боевого ядра флота.

В 1883 году с «Русалкой» произошел малозначительный, но, как оказалось впоследствии, весьма примечательный случай. В конце кампании лодке предстояло перейти из Ревеля в Гельсингфорс, а затем — в Кронштадт на зимовку. Едва тогдашний командир «Русалки» капитан 2-го ранга Дубровин вывел ее в море, как резко ухудшилась погода. Побоявшись вести свой монитор через штормовой залив, Дубровин повернул обратно, чем вызвал большое неудовольствие начальства и разговоры за спиной о его не слишком смелом характере.

Запомним поступок капитана 2-го ранга Дубровина, мы к нему еще вернемся.

В 1892 году в российском флоте была введена новая классификация кораблей, связанная с вступлением в строй нового поколения эскадренных броненосцев и крейсеров. Согласно ей броненосная лодка стала именоваться броненосцем береговой обороны.

В кампанию 1893 года «Русалка» входила в состав учебно-артиллерийского отряда под командованием контр-адмирала Бурачека.

Командовал «Русалкой» в это время капитан 2-го ранга Виктор Христианович Иениш 2-й. В нашем дальнейшем повествовании фигура капитана 2-го ранга весьма значима, а потому познакомимся с ним поближе.

Командиру броненосца шел в ту пору сорок второй год. Происходил Иениш из семьи армейского лекаря, погибшего при обороне Севастополя. Как сын павшего героя, был он в 1867 году принят в Морское училище. После его окончания прослушал курс лекций в Морской академии, затем — еще один курс лекций, но уже при Михайловской артиллерийской академии, которую он позднее окончил. Писал научные статьи для «Морского сборника» по проблемам артиллерийского дела. Достаточно много плавал. Под командой капитана 1-го ранга С. О. Макарова участвовал в кругосветном плавании на «Витязе». Об отношении Иениша к службе говорит тот факт, что за 22 года пребывания на флоте он пробыл в отпусках всего 12 месяцев, то есть 10 лет вообще служил без отпусков! Согласитесь, но такое служебное рвение можно встретить не часто! Иениш имел следующие награды: ордена Станислава 2-й и 3-й степеней за выслугу, медаль «За спасение погибавших» (будучи мичманом, он прыгнул за борт и спас упавшего в море матроса), знаки Артиллерийской академии и Учебно-артиллерийского отряда. Командир «Русалки» был женат на дочери дворянина Маслаковец Марии Алексеевны, имел трех сыновей и дочь. Вне всяких сомнений, капитан 2-го ранга Иениш был в свое время одним из самых сведущих в артиллерийском деле морских офицеров, что, видимо, во многом



и предопределило его назначение в учебно-артиллерийский отряд, где в то время как раз проводились всевозможные опытные стрельбы новыми видами снарядов, разрабатывались новые методики стрельбы, готовились артиллерийские кадры для новых боевых кораблей.

Помимо капитана 2-го ранга В. Иениша в офицерский состав «Русалки» входили: старший офицер капитан 2-го ранга Н. Протопопов, вахтенные начальники лейтенанты В. Стравинский, Г. Бурхановский и И. Ивков, вахтенные офицеры мичманы Г. Майер и В. Долгов, артиллерийский офицер штабс-капитан В. Алькимович, штурман поручик М. Буров, старший инженер-механик штабс-капитан П. Кириллов, помощник старшего инженер-механика Л. Ян и надворный советник врач В. Сверчков. Хорош был и рядовой состав, состоявший в основном из старослужащих матросов, способных обучать молодых учеников-артиллеристов азам артиллерийского мастерства.

На время морской кампании учебно-артиллерийский отряд, как и во все предыдущие годы, базировался в Ревеле (ныне Таллин), совершая недолгие выходы в море на артиллерийские стрельбы. Помимо «Русалки» в состав отряда входили броненосные батареи «Первенец» и «Кремль» и канонерская лодка «Туча». Все корабли учебно-артиллерийского отряда были далеко не новы, имели слабые машины, вечно выходящие из строя котлы и очень малый ход. Никакой боевой ценности они уже не представляли, а потому и использовались исключительно в учебных целях.

К началу сентября учебная программа артиллерийских стрельб была успешно выполнена, и отряд начал подготовку к возвращению на зимовку в Кронштадт. Медлить было нельзя, так как начинался период осенне-зимних штормов. Опасаясь за свои не отличающиеся мореходными качествами мониторы, Бурачек отдал приказание броненосцу «Русалке» и канонерке «Туча» как можно скорее следовать кратчайшим путем через Финский залив в Гельсингфорс (ныне Хельсинки), а оттуда через шхеры в Биорке (ныне Приморск), где и дожидаться подхода из

Ревеля остальных броненосных батарей. Из Биорке весь отряд должен был идти в Кронштадт. По причине серьезной болезни командира «Русалки» капитана 2-го ранга Иениша задачу на переход Бурачек поставил лишь командиру «Тучи» капитану 2-го ранга Лушкову, обязав, правда, его довести все указания до сведения командира «Русалки». Лушков приказ начальника исполнил. Тогда же Бурачек, выполняя просьбу командира «Русалки», перевел к нему с «Тучи» вахтенным начальником лейтенанта П. Ершова, а с «Русалки» на «Тучу» — лейтенанта И. Ивкова. Дело в том, что Иениш с Ершовым дружили семьями, и первый давно просил о переводе товарища к себе на броненосец. Так провидение в одно мгновение переменяло судьбы двух ничего не подозревавших людей: одному оно буквально в последний момент подарило жизнь, а другому — назначило смерть.

Здесь необходимо несколько подробнее остановиться на состоянии здоровья командира «Русалки». Капитан 2-го ранга Иениш был очень серьезно болен. Он страдал хроническими сильными головными болями, в такие моменты практически терял контроль над собой, и ни о каком командовании кораблем не могло быть и речи. Секрета из своей болезни командир «Русалки» не делал. О ней знали все, включая флагманского врача отряда Смирнова и командира отряда контр-адмирала Бурачека. Однако никто из них даже не попытался поставить вопрос о непригодности капитана 2-го ранга Иениша к службе на кораблях. Почему так произошло, однозначно сказать сложно. Вполне возможно, что все закрывали глаза на болезнь командира «Русалки» из уважения к его заслугам, кроме того, начальство, вероятно, старалось дать ему возможность выслужить плавательный ценз, крайне необходимый для продвижения по службе. Вполне возможно, что начальство медлило со списанием Иениша еще и потому, что его очень редкое тогда высшее артиллерийское образование, увлеченность практикой и теорией артдела делали его поистине незаменимым специалистом для обучения молодых артиллеристов. Как бы то ни было, но, судя по признанию самого Иениша, ко-

мандовать кораблем на переходе морем он мог с большим трудом.

После посещения Лушковым Бурачека между командирами «Русалки» и «Тучи» завязалась переписка.

5 сентября 1893 года командир «Русалки» капитан 2-го ранга Иениш написал Лушкову:

«...В настоящее время мое здоровье все еще настолько плохое, что приходится очень заботиться, чтобы сколько-нибудь набраться с силами для перехода на «Русалке» и во всяком случае желательно, чтобы переход этот состоялся как можно кратковременнее. Поэтому, если возможно получить согласие адмирала, я предпочел бы не заходить в Гельсингфорс. Желательно также, по условиям моего слабого еще здоровья, не делать ночной выход в море, а назначить его в 9 часов утра, если не будет неблагоприятной погоды...»

Лушков отвечает полным согласием на все просьбы большого товарища и предлагает выходить в море в ближайший вторник, кроме этого предлагает все же пересечь Финский залив кратчайшим путем и переночевать в Гельсингфорсе, а затем уже идти на восток вдоль финских шхер.

6 сентября капитан 2-го ранга Иениш пересылает с посыльным командиру «Тучи» второе письмо, в котором пишет:

«...Совершенно согласен с Вами выходить во вторник, а если погода не позволит, то в среду. Согласен также рассчитать путь для первой ночевки в Гельсингфорсе, второй в Роченсальм и третьей в Биорке, если это возможно. Чтобы засветло поспеть в Гельсингфорс, думаю сняться в 9.30, а Вам, как имеющему меньший ход, может быть полезно сняться в 9 или 9.15. Во всяком случае, выходить из гавани лучше вперед Вам. В Гельсингфорсе меня смущает только вопрос о представительстве к командиру порта. Делать визит тяжело при моем теперешнем здоровье, а как устроиться, прошу Вас подумать и при случае переговорить с Николаем Николаевичем

(Н. Н. Протопопов — старший офицер «Русалки». — *В. Ш.*), придется ли ему ехать за меня, или поедете только Вы и доложите, что я нездоров. Что касается ответственности по ведению «Русалки», то пока я еще не нахожу необходимым передать ее старшему офицеру, так как мне все равно придется находиться на «Русалке». Не откажите в любезности доложить обо всем этом адмиралу».

После этого капитан 2-го ранга Лушков отправился к контр-адмиралу Бурачеку и изложил ему общее мнение командиров, а также сообщил о крайне болезненном состоянии своего коллеги. Бурачек выслушал Лушкова и переслал больному Иенишу на дом следующее письменное предписание:

«Если погода будет благоприятная, завтра утром, по возможности раньше, совместно с лодкой «Туча» сняться с якоря и идти соединенно шхерами в Биорке, где и ожидать прихода всего отряда. Но если состояние Вашего здоровья Вам не позволит идти завтра, то предлагаю передать это предписание старшему офицеру капитану 2-го ранга Протопопову, которому предписываю вступить на время Вашей болезни в командование броненосцем и идти по назначению».

Вполне возможно, что письмо непосредственного начальника и приказ о назначении его старшим перехода окончательно подтолкнули Иениша к тому, чтобы, несмотря на свое крайне тяжелое состояние, остаться на командирском мостике.

Для понимания такого решения следует знать специфику морской службы на Балтике в то время и ситуацию, сложившуюся на «Русалке». Кораблей в то время в боевом строю было еще относительно немного, а офицеров, наоборот, имелся значительный переизбыток. В связи с этим многие из них служили на более низких должностях, чем были достойны по опыту и выслуге, как, например, старший офицер «Русалки» Протопопов,

однокашник Иениша по Морскому корпусу. Возвращение учебно-артиллерийского отряда в Кронштадт было к тому же особо торжественным моментом всей морской кампании. К нему было приковано всеобщее внимание. Пришедшие корабли встречал главный командир Кронштадта, и если бы в этот момент Иениш отсутствовал на командирском мостике, то это могло обернуться почти автоматическим назначением на его место в следующую кампанию хорошо подготовленного старшего офицера. Поэтому командир «Русалки» должен был, несмотря на тяжелую болезнь, оставаться командиром. Тем более что на броненосце имелся вполне квалифицированный врач, да и весь переход должен был занять не более трех суток.

Вечером 6 сентября контр-адмирал Бурачек сигналом с флагманского «Кремля» приказал «Русалке» и «Туче» готовиться к выходу в 7.30 утра. Лейтенанты Стравинский и Ершов, штабс-капитаны Алкимович и Кириллов съехали на берег попрощаться с семьями, которые на следующий день должны были ехать в Петербург поездом. Иениш проводил жену и детей раньше, и к моменту прихода «Русалки» в Кронштадт они должны были быть уже там. Врач Сверчков съехал на берег, чтобы еще раз осмотреть на квартире Иениша.

Утром 7 сентября Бурачек на вельботе подошел к обоим кораблям, чтобы выяснить их готовность к переходу. Старший офицер капитан 2-го ранга Протопопов доложил, что корабль к плаванию готов и он дожидается только прибытия с берега командира. Командир «Тучи» капитан 2-го ранга Лушков доложил, что на канонерской лодке еще не подняты до марки пары. После этого Бурачек отбыл на берег, не дав никаких новых указаний. В самый последний момент врач Сверчков определил сильную простуду у матроса Григоренко, и последний, к его большому неудовольствию, был снят с корабля и отправлен в местный госпиталь. Мог ли этот простуженный матрос тогда подумать, что ангел-хранитель уберег его от смерти? Пройдет всего несколько дней, и это поймет не только он.

Погода к моменту отхода кораблей из Ревеля была следующей: с полуночи 7 сентября барометр колебался, и в 7 часов утра южный ветер был обозначен на кораблях отряда тремя баллами. К 9 часам утра на броненосце «Первенец» сила ветра была уже показана как 3—4 балла, а на «Туче» — как 4 балла. На плавучем Ревельштейнском маяке силу ветра оценивали по иному: в 7 часов — 3 балла, в 8 часов — 6 баллов, в 9 часов — 7 баллов и, наконец, в 10 часов — 9 баллов. Налицо было резкое ухудшение погоды до настоящего шторма. Но на стоявших в гавани «Русалке» и «Туче» не была известна оценка погоды плавучим маяком. Кроме этого, командирами не было учтено, что в Финском заливе перемена погоды, как правило, происходит ближе к полудню, а потому сниматься с якоря лучше всего было с рассветом, чтобы к полудню уже подходить к Гельсингфорсу. Однако ничего подобного сделано не было. Как следует из следственных документов, «Русалка и «Туча» снялись с якоря лишь в 8.30. Драгоценное время было упущено.

Шторм надвигался прямо на глазах. В такой ситуации капитан 2-го ранга Иениш, едва выйдя из гавани и увидев резкое ухудшение погоды, должен был отказаться от запланированного перехода и вернуться в гавань. Именно так поступил десять лет назад капитан 2-го ранга Дубровин. Этим он вызвал неудовольствие начальства и заслужил репутацию «робкого» командира, но зато спас и людей, и корабль. Однако Иениш ничего подобного не сделал. Почему? Не хотел таких же разговоров, что некогда ходили о Дубровине? Но вполне возможно, что из-за плохого самочувствия Иениш в это время вообще находился в своей каюте и был не в состоянии реально оценить ситуацию. Командовавший же на мостике старший офицер руководствовался его приказом и тоже не желал показаться излишне робким перед своим командиром, ведь по итогам кампании и представлению Иениша он должен был получить новое назначение.

Контр-адмирал Бурачек впоследствии так характеризовал сложившуюся утром 7 сентября ситуацию:

«Сила ветра утром была всего 2 балла, а запись о 3 бал-

лах в вахтенном журнале «Первенца» была сделана ошибочно. Кроме того, в течение всего августа не было ни одного тихого дня, а 2 сентября в заливе был вообще 10-балльный шторм, а потому 7 сентября я считал относительно тихим днем. Именно поэтому я и торопился отправить «Русалку» с «Тучей», ведь у меня на шее еще висели «Первенец» с «Кремлем» с их старыми котлами и слабыми машинами. При их тихоходности мне предстояло качаться в штормовом море более 30 часов, чтобы хоть как-то доползти от Ревеля до Биорке. Именно поэтому я и постарался отправить первую пару кораблей в первое же образовавшееся погодное окно! Однако, понимая возможную трудность перехода, я настоятельно велел обоим командирам идти *соединенно*! Увы, они этого не выполнили!»

Согласно Морскому уставу идти «соединенно» значило следовать на такой дистанции друг от друга, чтобы в самый густой туман мог быть услышан сигнал с соседнего корабля. Это незыблемое правило существовало еще со времен парусного флота, и никто его не отменял. На практике такая дистанция, как правило, не превышала 2—3 кабельтовых.

Как же происходило «соединенное» следование «Русалки» и «Тучи»? Итак, первой из Ревельской гавани в 8.30 вышла «Туча», имевшая ход в шесть узлов. В 8.40 дала ход и «Русалка», но ее скорость в это время не превышала двух узлов. Иениш явно никуда особенно не торопился.

Вскоре дистанция между «Тучей» и «Русалкой» увеличилась до полутора миль. В 9 часов, воспользовавшись попутным ветром, «Туча» поставила паруса и сразу увеличила ход до восьми узлов. Погода между тем все ухудшалась.

Разумеется, командир «Тучи» знал, что при большой волне на «Русалке» из-за низких бортов вынуждены задраивать световые люки и вентиляционные трубы, и при этом очень тяжело становится поддерживать нужное давление пара в котлах. Тем более что в силу своих конструктивных особенностей «Русалка» при попутной волне

всегда сильно рыскала, что еще более замедляло ход. Однако Лушков не сделал никаких попыток подождать все более отстающий броненосец, чтобы следовать *соединенно*. Впоследствии Лушков заявил, что шел впереди «Русалки» не более чем на три мили. «Я не предпринимал ничего для сближения с «Русалкой» только из-за того, что все время ждал сигнала от Иениша как старшего по рангу!» — говорил Лушков в свое оправдание.

Возможно, что на мостике «Русалки» в это время находился не Иениш, а Протопопов, который в силу своего служебного положения не мог отдать приказание командиру «Тучи».

Тем временем к 9 часам ветер достиг силы девять баллов. Но барометр продолжал падать, а это значило, что надо ожидать худшего. К 11 часам корабли прошли Ревельштейнский плавучий маяк. К этому времени дистанция между «Тучей» и «Русалкой» составляла уже более четырех миль. Согласно показаниям служителей маяка «Русалка» прошла мимо них через полчаса после «Тучи». Лушков, по его словам, в этот момент снизил ход, так как в сгущавшемся тумане уже почти не мог разглядеть идущий позади броненосец. К 11.40 туман сгустился настолько, что «Русалка» совсем скрылась из виду. От Ревельштейнского маяка «Тучу» на тот момент отделяло уже около десяти миль. Лушков в последний раз различил в тумане слабые контуры броненосца — и все. С этой минуты броненосца береговой обороны «Русалка» уже не видел больше никто...

Потеряв из виду броненосец, Лушков вновь увеличил ход, опасаясь, что идущая следом «Русалка» может его таранить. Впоследствии, оправдывая свои действия, Лушков писал в газете «Новое время»:

«По мере приближения к Ревельштейнскому маяку ветер и волнение моря усиливались с каждой минутой; около 10 часов 30 минут мы встретили транспорт «Артельщик». Командир его, капитан 2-го ранга Мельницкий, незадолго перед нашим уходом вышедший в море, предпочел из-за свежести ветра вернуться обратно в Ревель. Сигнал о возвращении, который должен был после-



довать с броненосца «Русалка», ожидал и я, а потому у меня внимательно следили за всеми ее движениями. Конечно, трудно было лодке «Туча» идти назад против ветра и волнения, но до Ревельштейнского маяка, в случае приказа, я мог еще смело попытаться сделать это. Ревельштейнский маяк я прошел около 11 часов и, видя, что броненосец «Русалка», обогнув его, намного отстал от меня, приказал уменьшить ход, так как из-за наступившей пасмурности сигналов, если они и делались в это время, нельзя было разобрать.

В 12 часов, ровно в полдень, пошел частый, но мелкий дождь. Сразу наступила мгла, которая как пеленой закрыла броненосец, и с тех пор никто его больше не видел... Предоставленный самому себе, я не думал больше о возвращении; при усилившемся ветре (8 баллов) и волнении машина лодки «Туча» не могла бы уже выгрести, да и лодка подвергалась опасности быть залитой. Уменьшить ход и ждать броненосец «Русалка» оказалось также рискованным: с уменьшением хода попутное волнение начало бить в корму, и я легко мог потерять руль... «Туча» взлетала на вершину волны, нос или корма ее по очереди поднималась кверху и потом стремглав как бы летела в пропасть. Одним словом, было такое состояние моря, при котором ни один командир, если у него часть команды упадет за борт, не подумает спасти ее, чтобы не увеличивать число и так уже погибших людей. Чувствуя себя совершенно бессильным при подобных условиях быть чем-нибудь полезным для броненосца «Русалка», я решил дать полный ход машине и все внимание обратил исключительно на сохранение вверенной мне лодки и ста человек команды...»

В 12.40 «Туча» прошла Эрансгрудский плавучий маяк, в 13.50 — маяк Грохара, а в 15.00 уже бросила якорь на рейде Гельсингфорса.

Оценивая действия командира «Тучи» во время перехода, контр-адмирал Скрыдлов впоследствии заявил: «Капитан 2-го ранга Лушков утверждает, что из-за штормовой погоды он не мог бы оказать помощи «Русалке» в случае какой-либо аварии. Я нахожу такой взгляд совер-

шенно неосновательным и в устах командира военного судна чрезвычайно опасным. Неосновательным потому, что я не признаю в данном случае таких обстоятельств, которые устраняли бы всякую надежду хотя бы подобрать из воды погибавших людей. Но если бы даже «Туча» не имела возможности оказать прямую помощь, то капитан Лушков, присутствуя при ее гибели, избавил бы флот и все общество от чувства мучительной неизвестности о причинах этого ужасного случая... При другом образе действий капитана Лушкова все сомнения были бы рассеяны, они уступили бы место чувству сожаления о жертвах неизбежной в морской службе катастрофы. Капитан Лушков объяснил бы нам если не действительную, то возможную причину гибели «Русалки», или, по крайней мере, указал бы место ее гибели».

Прибыв в Гельсингфорс, Лушков отправил в Ревель телеграмму контр-адмиралу Бурачеку о своем благополучном прибытии, но о «Русалке» не упомянул ни единым словом. Почему? Не понятно. Согласно соответствующей статье Военно-морского устава он был обязан доложить о всех обстоятельствах соединенного плавания двух кораблей. Однако командир «Тучи» этого не сделал. Не явившись, как это положено, в день прибытия к командиру Гельсингфорского порта, Лушков только на следующий день отправил в штаб порта посыльного с рапортом о своем прибытии, но и в нем ни единым словом не упомянул о «Русалке». Почему не отправился Лушков лично с докладом, тоже не понятно. Вероятно, все дело в том, что в этот момент командир порта капитан 1-го ранга Вишняков находился по служебным делам в Петербурге и его замещал лейтенант Лебедев, а идти с докладом к лейтенанту, будучи в чине капитана 2-го ранга, Лушков посчитал ниже своего достоинства, а потому и ограничился всего лишь запиской. При этом командир «Тучи» нарушил не только букву устава. Доложи он гельсингфорскому начальству об отсутствии «Русалки», последнее могло бы немедленно организовать поиск пропавшего броненосца.

Не многим лучше действовал и контр-адмирал Бурачек. Получив телеграмму Лушкова, он просто-напросто положил ее под сукно, тоже не поинтересовавшись судьбой «Русалки».

Только 8 сентября Лушков отправил Бурачку вторую телеграмму, в которой спрашивал: не вернулась ли «Русалка» обратно в Ревель, и ждать ли ему ее в Гельсингфорсе. Но эта запоздалая телеграмма не дошла до адресата: утром 8 сентября Бурачек ушел с «Первенцем» и «Кремлем» в Кронштадт.

9 сентября в 7 часов Бурачек с арьергардом отряда прибыл в Биорке. Он ожидал встретить там оба передовых корабля, но в Биорке никто ничего не знал ни о пропавшей «Русалке», ни о все еще находящейся в Гельсингфорсе «Туче». Что должен был делать в данной ситуации Бурачек? Разумеется, выходить на связь с Биорке и выяснять местонахождение подчиненных ему кораблей. Но ничего подобного контр-адмирал не делает. Он просто ждал прихода отставших кораблей, не предпринимая никаких действий.

9 сентября в 5.30 «Туча», так и не дождавшись «Русалку», покидает Гельсингфорс. Проходя шхерами мимо Роченсальмского порта, Лушков заворачивает туда и отправляет в Биорке на имя Бурачека еще одну телеграмму, в которой спрашивает флагмана: идти ему в Биорке одному или все же подождать невесть куда запропастившуюся «Русалку»?

Эта телеграмма легла на стол Бурачека только утром 10 сентября и вызвала полное недоумение командира отряда, который до этой минуты пребывал в полной уверенности, что «Русалка» давным-давно стоит в Гельсингфорсе. Только теперь Бурачек начинает принимать меры, чтобы выяснить судьбу своего корабля. Он запрашивает Гельсингфорс: заходила ли туда «Русалка». Гельсингфорс присылает отрицательный ответ. Однако и теперь Бурачек остается верен себе: вместо того, чтобы сразу информировать о происшествии командование флота (а пропавшего боевого корабля в течение трех суток — это уже самое настоящее происшествие), он продолжает бездействовать

в надежде, что все еще обойдется и пропавший броненосец обнаружится.

В Морском министерстве информацию о пропавшем броненосце получили только вечером 10 сентября, причем получили ее от командира Свеаборгской сухопутной артиллерии. Чуть позднее пришли также сообщения от командиров Ревельского и Свеаборгского портов. И только спустя пять часов пришло, наконец, сообщение от Бурачека.

Первым предположил, что с «Русалкой» случилась беда, лейтенант Лебедев. (Спустя двенадцать лет этот лейтенант станет командиром броненосного крейсера «Дмитрий Донской» и героически погибнет вместе со своим кораблем при Цусиме.) Лебедев получил сообщение от городского полицмейстера о том, что на один из островов архипелага Кремаре выбросило на берег шлюпку с трупом матроса и что шлюпка эта, скорее всего, с военного корабля. Лебедев немедленно сообщил об этом в Петербург. На следующий день (то есть уже 10 сентября) командир Свеаборгской крепостной артиллерии генерал-майор Кайгородов сообщил вернувшемуся в Гельсингфорс капитану 1-го ранга Вишнякову, что на близлежащий к крепости остров Сандхамн выброшены разбитые шлюпки и разные предметы, которые, судя по маркировке, принадлежат броненосцу «Русалка». Командир порта сразу же телеграфировал о страшной вести в Главный морской штаб.

Подводя итог всей этой неразберихи, можно сказать, что о катастрофе с «Русалкой» Морское министерство узнало лишь 10 сентября, то есть на третий день после ее вероятной гибели. Поистине классический пример неорганизованности и безответственности!

Немного отвлекаясь от основной темы, заметим, что данный случай неразберихи меркнет перед подобными делами былых эпох. В свое время, работая с архивными материалами Адмиралтейств-коллегии российского флота, я натолкнулся на совершенно потрясающий факт, имевший место в эпоху царствования императрицы Елизаветы Петровны. Во время одной из морских кампаний неподалеку от Ревеля (то есть почти там же, где погибла

«Русалка») попал в шторм и был разбит о прибрежные камни небольшой военный транспорт. Команду и часть грузов, правда, удалось спасти. Командир транспорта сразу же отписал в Адмиралтейств-коллегию соответствующую бумагу и стал ждать ответа. Бесплезно прождав его в течение полутора лет, он плюнул на воинскую службу, написал рапорт об отставке и укатил в родовое имение. Минуло семнадцать лет. В один из дней злополучное донесение о разбитии на эстляндских камнях транспорта было все же извлечено на свет божий и прочитано. Адмиралтейские чиновники изумились, так как транспорт все еще числился в составе Балтийского флота. После полугодовых раздумий на место кораблекрушения была отправлена комиссия. Когда члены комиссии прибыли на место, то были несказанно поражены: на берегу стояла целая деревня, в которой жили бывшие матросы погибшего транспорта, успевшие к этому времени пережениться на местных девицах и завести детей и хозяйство. В центре деревни стоял большой сарай, в котором в полной неприкосновенности хранилось казенное добро с погибшего транспорта. Члены комиссии почесали затылки и убыли обратно в Петербург. По итогам поездки они составили бумагу, в которой изложили суть дела. Бумагу тут же подшили к какому-то делу. Прошло еще десять лет, и эта бумага легла на начальственный стол. В деревушку вновь была отправлена комиссия, которая увидела то же самое: и матросов (только изрядно постаревших, а потому не годных для службы), и сарай с казенным добром. По итогам и этой поездки была составлена бумага. На этом сия история обрывается, так как более никаких документов относительно сгинувшего транспорта и его команды найти не удалось. Вероятно, об этом деле и в тот раз забыли, и, по-видимому, уже навсегда...

Но вернемся к «Русалке». Поиск пропавшего броненосца был начат 10 сентября и велся непрерывно вплоть до 16 октября, когда первые заморозки начали сковывать Финский залив льдом. В поисковых работах было задействовано полтора десятка боевых кораблей и вспомогательных судов. Среди вспомогательных судов значились

«Удача», «Стрелка», «Акера», «Эллекен», «Самоед», «Карин» и крейсер 2-го ранга «Крейсер». Итоги поисковых работ были таковы: ни найти погибший броненосец, ни установить место его гибели не удалось. Наряду с этим было найдено на берегу и выловлено в море немало различных предметов, принадлежавших «Русалке», в том числе и несколько разбитых волнами шлюпок. Ни у одной из шлюпок весла в уключины не были вставлены. Найдены были принадлежавшие броненосцу шлюпочные весла, спасательные круги, матросские койки, белье, матросская бескозырка с надписью «Русалка», детали разбитой верхней деревянной рубки, две деревянные крышки от башенных горловин, ящик из-под судовых компасов, различные деревянные обломки верхней палубы и ходового мостика. Все найденные вещи тщательно обследовала комиссия во главе с контр-адмиралом Гессеном (некогда служившим на «Русалке») и в составе капитанов 1-го ранга Сильвестрова, Юрьева и заместителя военного следователя штабс-капитана Кетритца. Вердикт комиссии был таков: все найденные вещи принадлежат именно броненосцу «Русалка».

В шлюпке, что была найдена на острове Кремаре, под кормовую банку был втиснут труп матроса. Это был сигнальщик «Русалки» Иван Прунский. 11 сентября было произведено вскрытие тела погибшего. Оно показало, что смерть матроса наступила три дня назад, однако сильные ушибы головы, шеи и груди не явились причиной смерти. Эксперты предположили, что находившийся в бессознательном состоянии матрос захлебнулся уже после получения ушибов.

16 сентября 1893 года ревельская городская газета «Ревельские новости» поместила следующее сообщение:

«В последнее воскресенье состоялись торжественные похороны единственного матроса, найденного на берегу острова Кремаре. Шествие началось от госпиталя в Гельсингфорсе. За гробом погибшего следовали морские офицеры, дамы местного общества, отряды матросов и солдат расквартированных здесь полков. На всем пути звучала траурная музыка оркестра».

Гельсингфорс и Балтийский флот прощались в тот день не только с матросом Иваном Прунским, в тот день российские моряки прощались со всем экипажем «Русалки».

27 сентября 1893 года газета «Новое время» писала о возможных результатах поиска «Русалки» не слишком оптимистично:

«...Военный корабль «Лефорт», более чем с 900 людей, в пятидесятых годах перевернулся и утонул так же бесследно, почти на глазах остальной эскадры. Четыре года ходили потом искать его и ничего — никаких следов — не нашли, вероятно, его занесло песком. Поэтому и теперь, если оставить без скорейшего исследования возможные по предположениям места гибели «Русалки», то уже потом ничего не найдется. Надеялись, что продолжающаяся более недели теплая погода повлияет на всплытие трупов, но, может быть, они где-нибудь на непосещаемых островках и камнях выброшены. Все-таки 7 трупов еще должны быть где-нибудь, если предположить, что остальные погребены в самой «Русалке». С каждым днем становится труднее производить поиски, потому что при постоянном волнении трудно приставать к бесчисленным каменным островам, а там, глядишь, вдруг и замерзнет...»

Впоследствии стало известно, что один из рыбаков, одиноко живущий на острове Токан, ближе к вечеру услышал страшный крик со стороны моря, где-то по направлению острова Блинд-Тока. Крик звучал так пронзительно, что он выскочил из дома. Повторных криков со стороны бушующего моря он больше не слышал. Через день к его дому прибило бочку с военного корабля.

Лютан Анна Лимберг, жена рыбака с острова Эстра, сообщила, что 7 сентября где-то между четырьмя и пятью часами вечера она слышала очень громкий звук, напоминающий взрыв или выстрел.

4 октября в Ревеле состоялась торжественная панихида по погибшим на «Русалке». Немного раньше такая же панихида состоялась и в Петербурге в адмиралтейской церкви. А спустя неделю приказом управляющего Мор-

ским министерством «броненосец береговой обороны «Русалка», потерпевший крушение 7 сентября на пути из Ревеля в Гельсингфорс» был исключен из списков кораблей российского императорского флота. Погибшими были объявлены 12 офицеров и 166 нижних чинов, из которых 97 матросов составляли постоянный состав, а 69 являлись прикомандированными артиллерийскими учениками; 25 человек из погибших имели жен и 16 человек — детей.

Известие о катастрофе «Русалки» всколыхнуло все российское общество. Внезапная гибель моряков не могла оставить равнодушным никого. Наверное, нечто подобное мы пережили еще раз в 2000 году после гибели атомного подводного ракетного крейсера «Курск». Со всех уголков России шли тысячи писем соболезнования родственникам погибших, люди предлагали свою помощь. Сотни энтузиастов пытались помочь в расследовании тайны исчезновения броненосца.

Первый командир «Русалки» адмирал Шварц как раз в это время собирался перейти с должности командира Кронштадтского порта в Морское министерство. Подчиненные готовили ему торжественные проводы и прощальный обед на несколько сотен персон. Ошеломленный гибелью родного корабля, Шварц отказался от прощального обеда и попросил, чтобы назначенные на его устройство деньги были переданы семьям моряков погибшего броненосца.

27 сентября 1893 года газета «Ревельские новости» писала:

«...Как сообщают газеты, крестьянин Московской губернии Николай Григорьевич Нижегородский обратился к Морскому штабу с предложением использовать его в качестве водолаза для розыска утонувшего броненосца «Русалка»; он утверждает, что не желает оставаться в живых, если не найдет корабль. Человек прибыл в Санкт-Петербург специально для этой цели».

9 ноября эта же газета писала:

«...По частной инициативе редакции газеты «Новое время» (издавалась в Петербурге. — *В. Ш.*) был снова поднят вопрос о гибели и местонахождении «Русалки». В



течение последних трех недель сотрудники редакции «Новое время» по поручению и за счет средств редакции подробно обследовали все шхеры и окрестности Гельсингфорса. При этом обыскали не менее 400 верст парходом и не менее 200 верст пешком у береговой линии. Осмотрели более 100 островов (кроме материка), опросили около 100 человек и нашли около 30 новых предметов и обломков с «Русалки».

Знаменитый художник-маринист И. К. Айвазовский откликнулся на трагедию своей новой картиной, которую прислал в Петербург, где ее выставили для всеобщего обозрения и сбора средств в пользу семей погибших моряков. Для сбора средств по городам проводились всевозможные концерты. Добровольные пожертвования шли буквально со всей России — от Варшавы до Владивостока и от Гельсингфорса до Бухары. Эти деньги было решено использовать на создание памятника мученикам «Русалки».

Художник-передвижник Кондратенко написал и выставил картину «Последний свидетель», изображающую берег острова, на который выкинута шлюпка с мертвым матросом. Картина в снимках обошла всю Россию.

В 1894 году в Казани вышла в свет книга «Памяти «Русалки». На 338 страницах были помещены статьи профессоров Казанского университета на самые разнообразные темы. Весь доход от продажи этого сборника пошел в фонд помощи семьям погибших моряков «Русалки».

В то же время происходили и некоторые довольно странные события. Например, газета «Ревельские новости» 29 сентября 1893 года сообщила, что в местечке Билдерлингсгофе (ныне Балдераи) около Риги в море была найдена бутылка с запиской на русском языке, подписанная неким матросом Фроловым. В записке сообщалось время катастрофы — 21 час 45 минут и говорилось, что броненосец наскочил на камень. Спустя три дня в редакцию «Ревельских новостей» пришло анонимное письмо, подписанное литерой «Н». Аноним сообщал, что это он в

состоянии подпития написал записку и бросил ее в море. Газета отнесла данную историю в разряд курьезов. Однако, как выяснилось, в составе команды был матрос по фамилии Фролов, к тому же время и обстоятельства гибели «Русалки» были вполне реальными. Об истории с найденной бутылкой вскоре забыли, однако до сих пор вопрос о том, была это мистификация или записку писал все же матрос с «Русалки», остался невыясненным.

Почти сразу после известия о гибели балтийского броненосца в адрес Морского министерства начали поступать многочисленные предложения о помощи в поиске и поднятии «Русалки». В журнале «Морской сборник» за февраль 1894 года была опубликована статья штабс-капитана Золотухина «О средствах, предложенных для отыскания броненосца «Русалка». В ней автор предложил использовать для поиска тралы нескольких конструкций одновременно. Еще один автор «Морского сборника» предложил искать «Русалку» с помощью магнитной стрелки, реагирующей на большую массу металла, находящегося на дне. По замыслу автора проекта, надо было дожидаться, когда Финский залив покроется льдом, и на санях объехать весь залив. Где стрелка поднимется в вертикальное положение — там и следует весной искать затонувший броненосец.

Некий мещанин Фрумкин рекомендовал для поиска броненосца делать химический анализ воды на предмет нахождения в ней частичек ржавчины: где процент содержания ржавчины будет более высоким, там и следует искать пропавшую «Русалку».

Кто-то предлагал вооружить тралами весь Балтийский флот и протралить весь район между Ревелем и Гельсингфорсом. Другие советовали обратиться к Николе Угоднику, и любимый морской святой непременно укажет место гибели корабля.

Несмотря на неудачу поисковых работ осенью 1893 года, с началом навигации 1894 года поисковые работы были возобновлены. Для поиска «Русалки» было решено использовать все технические новинки того времени. Организованной еще зимой поисковой партии на этот раз

были даны рекомендации министерства и сводились они к следующему.

Во-первых, необходимо было тщательно обследовать водное пространство на три с половиной морские мили к северу, востоку и югу от маяка Эрансгруд и на три четверти мили к западу от него. В министерстве считали, что именно этот район является наиболее вероятным местом гибели «Русалки». Во-вторых, следовало осмотреть водолазами и обследовать тралами все пространство у камней и островов в окрестностях Гельсингфорса. Предполагалось, что «Русалка» могла затонуть в результате удара о камни у входа в финские шхеры. Общее руководство всеми поисковыми работами было возложено на командира Свеаборгского порта капитана 1-го ранга Вишнякова. К огромному неудовольствию газетчиков, на этот раз все поисковые работы во избежание всевозможных слухов предполагалось проводить при минимальной огласке.

Тральное дело на рубеже XX века пребывало еще в самом зачаточном состоянии. На вооружении всех флотов мира состояли самые примитивные тралы. Между двумя судами закрепляли проволочный трос длиной 213 метров. Затем оба судна давали одинаковый ход и тащили за собой образовавшуюся петлю. На трос предварительно вешали груз с таким расчетом, чтобы трос не ложился на дно, а шел над ним на высоте нескольких метров. Если трос задевал за какое-либо препятствие, суда останавливались для выяснения природы препятствия. Участвовавший в тралении лейтенант В. И. Ларионов (впоследствии участник Цусимского сражения на броненосце «Орел») писал:

«Тралили, собственно, не очень-то старательно и даже недобросовестно, так как пароходы не шли строго по вехам, а, стало быть, оставляли мертвые пространства, а к тому же частенько подтягивали середину трала ближе к корме, чем бы это следовало».

Водолазы, обследовавшие прибрежную часть предполагаемого района катастрофы с парохода «Буксир», тоже ничего не обнаружили. К тому же тогдашнее развитие водолазного дела не позволяло опускаться ниже 53 метров.

Для участия в поисках «Русалки» был задействован даже кронштадтский воздухоплавательный парк. Воздушный шар транспортировала винтовая шхуна «Самоед». Сидя в корзине под шаром на высоте 400 метров, наблюдатель, вооруженный биноклем, терпеливо обозревал водную поверхность в надежде обнаружить на мелководье темное пятно — верный признак затонувшего корабля. Однако из-за ила и цвета воды это начинание закончилось ничем. Очевидец пишет:

«Камни и банки заметны на глубине до 20—25 футов при благоприятных условиях освещения. Большие отмели до шести сажен глубиной издали заметно отличаются от более глубоких мест цветом воды, причем, однако, рассмотреть какие-либо предметы, лежащие на дне, невозможно...»

15 августа последовал приказ прекратить поиски. Впоследствии лейтенант Ларионов вспоминал:

«...Осталось неосмотренным пространство площадью в 7,2 квадратные морские мили, и, по-моему, это пространство наиболее важно, так как оно значительно дальше от плавучего (Эрансgrundского. — *В. Ш.*) маяка. Большая часть осмотренного нами района, я думаю, и не могла похоронить у себя «Русалку», так как в таком случае надо предположить, что она могла пройти почти незамеченной мимо маяка, что трудно допустить, даже принимая во внимание пасмурность».

Почему были прекращены поиски именно в момент, когда оставался необследованным наиболее вероятный район нахождения затонувшего броненосца, остается лишь догадываться. Скорее всего, видя, что ажиотаж вокруг пропавшего без вести броненосца начал понемногу утихать, флотское начальство предпочло заняться делами более насущными. В конце концов генерал-адмирал великий князь Алексей Михайлович объявил: «Задействовав все возможные силы и средства, я убедился, что «Ру-

салку» отыскать невысказано, если на помощь не придет сверхъестественное счастье».

Поиски погибшего броненосца закончились, однако расследование по факту его гибели только набирало обороты. Особой комиссией был произведен анализ технического состояния погибшего корабля, итогом которого стал соответствующий акт. Документ гласил, что по своему состоянию «Русалка» была вполне пригодна для плавания в прибрежной зоне еще в течение 18 лет. В 1891 году «Русалка» была поставлена в док, где были произведены необходимые корпусные работы. Тогда же на броненосец были поставлены новые котлы, рассчитанные на работу в течение 8—9 лет. Водоотливные средства были в полной исправности, их имелось вполне достаточно, чтобы удалять воду, которая собиралась в трюме. Официальное заключение следственной комиссии о техническом состоянии «Русалки» гласило:

«...Корпус погибшего броненосца, служивший 26 лет... находится в той степени исправности, которая представлялась достаточной для судна, несшего службу в артиллерийском отряде исключительно на Ревельском рейде и имевшего возможность совершить свой переход к месту назначения и обратно при самых лучших условиях погоды и притом в наибольшей части пути закрытыми шхерами; и что равным образом машина, котлы и водосливные средства на броненосце «Русалка» находились в исправном состоянии, которое само по себе, без содействия каких-либо побочных обстоятельств, не могло быть причиной гибели броненосца».

После предварительного расследования лично императором Александром III было велено назначить суд по делу «Русалки». В его состав вошли два военно-морских судьи, четыре временных члена в вице-адмиральских и контр-адмиральских чинах, в том числе начальник управления кораблестроения и старший морской флагман Балтийского флота. Председателем суда был определен опытнейший моряк вице-адмирал Пилкин 2-й. Обвини-

телем выступал младший флагман флота контр-адмирал Скрыдлов. Судебные заседания проходили в Кронштадте с 28 по 30 января 1894 года.

Старший судостроитель Глазырин, прекрасно знавший устройство и техническое состояние корабля, высказал на суде свое предположение, что при особенно сильном волнении причиной гибели «Русалки» могло стать попадание воды через люки в рубках, через закраины кожуха дымовой трубы и зазоры вращающихся орудийных башен. «Русалка» могла перевернуться, если из-за остановки машины ее развернуло бортом к волне. Сильный порыв ветра и мощный водяной вал могли положить броненосец на борт, вследствие чего он должен был зачерпнуть бортом большую массу воды. Это еще более уменьшало его поперечную остойчивость. С верхней палубы вода несколькими потоками через имевшиеся отверстия лилась вниз, и буквально нескольких минут было достаточно, чтобы при очередном крене она перелилась на подветренный борт и сместила центр тяжести корабля настолько, что он перевернулся и пошел ко дну.

Контр-адмирал Скрыдлов считал, что «Русалку» залило волнами в то время, как из-за неисправности машины или повреждения руля она потеряла управление. При этом Скрыдлов допускал, что броненосец мог удариться об один из многочисленных камней в шхерах, по инерции пройти вперед и затонуть на глубине.

Взрыв парового котла, как и взрыв боезапаса, эксперты отвергли, так как все найденные вещи с «Русалки» находились ранее на верхней палубе и были, вне всяких сомнений, смыты волнами. В случае же взрыва были бы найдены и вещи из внутренних помещений.

Отвечая на вопросы обвинителя, контр-адмирал Бурачек заявил, что причиной гибели броненосца стало то, что капитан 2-го ранга Иениш потерял ориентацию из-за тумана, закрывшего маяки, и поэтому вынужден был уменьшить ход, а это сразу же увеличило воздействие на корабль ветра и волн. Потеряв ориентацию, Иениш изменил курс, вследствие чего корабль наткнулся на подводный камень.

В итоговом заключении суда о причинах гибели броненосца береговой обороны «Русалка» значилось, что каждое из указанных выше обстоятельств могло послужить причиной гибели броненосца. К возможным причинам гибели, однако, не относили состояние корпуса, механизмов, котлов и водоотливных средств корабля, рассудив, что они находились в исправном состоянии.

30 января суд объявил предварительный приговор, а 14 февраля его окончательную редакцию:

«Контр-адмиралу Павлу Степановичу Бурачеку, 56 лет от роду, за недостаточную осторожность в выборе погоды для отправления броненосца «Русалка» и лодки «Туча» в море, противозаконное бездействие власти и слабый надзор за подчиненными объявить выговор в приказе, а командира лодки «Туча», капитана 2-го ранга Николая Михайловича Лушкова, 39 лет от роду, за неисполнение приказаний начальника по небрежности и за противозаконное бездействие власти отрешить от должности...»

28 февраля 1894 года приговор утвердил Александр III.

7 сентября 1902 года в девятую годовщину гибели броненосца «Русалка» в Ревеле на берегу моря в парке Кадриорг ему был открыт памятник. Автором его стал известный скульптор Амантус Генрих Адамсон. Инициатором создания памятника выступил начальник Ревельского порта контр-адмирал Павел Вульф.

Столичный журнал «Нива» так описывал церемонию открытия памятника:

«7 сентября в г. Ревеле происходило торжественное освящение памятника морякам, погибшим на «Русалке». В описываемый день еще с утра на берегу моря, на бульваре, стал собираться народ. Море было особенно бурным и невольно напоминало своим грозным видом о той ненастной поре, когда погибла «Русалка». Вокруг памятника был выстроен почетный караул из всех частей войск, находящихся в Ревеле. На первом фланге находилась прибывшая из Кронштадта депутация учебно-артиллерийского отряда и 16-го флотского экипажа, к которым

принадлежал экипаж погибшего броненосца. В 12 часов дня к памятнику прибыли губернатор, адмирал Вульф, представители дворянства, города, всех учреждений и ведомств, учащиеся всех школ с учителями и родственниками погибших моряков. В половине первого, по прибытии министра Тыртова и адмирала Авелана, послышалась команда снять с памятника завесу. Наступил торжественный момент: полотно, прикрывающее монумент, было сдернуто, и взору собравшихся открылся красивый, легкий и необычный памятник погибшим морякам».

И сегодня памятник «Русалке» является одним из самых красивых украшений Таллина. Стилизованный гранитный нос корабля пробивается через неотесанные каменные глыбы, символизирующие штормовые волны. Пьедестал окольцован картушкой компаса, а венчает его бронзовый ангел с крестом в поднятой правой руке. На скале высечены имена погибших и барельеф с изображением погибающего в волнах броненосца.

Впрочем, с момента открытия памятника и до сегодняшнего дня таллинцы считают, что на пьедестале стоит вовсе не ангел, а сама русалка, которая машет рукой морякам, выходящим из Таллина в море. Удивительно и то, что возвышающийся над памятником ангел указывает курс норд-ост 23 градуса. Почему именно 23 градуса? Ведь это именно тот курс, которым шла в Цусимский пролив в мае 1905 года Вторая эскадра Балтийского флота, шла, чтобы полностью там погибнуть. Что это: случайное совпадение, озарение скульптора Адамсона или пророчество нечистой «Топлянки»? Может, и до Цусимы дотянулась ее цепкая рука?

Судьбы людей, имевших то или иное отношение к делу «Русалки», сложились тоже не слишком счастливо. И сразу возникает вопрос: случайно ли? Контр-адмирал Бурачек вскоре после окончания суда был снят с должности командира учебно-артиллерийского отряда и назначен председателем комиссии по производству артиллерийских опытов в Петербурге. В 1899 году он был



уволен со службы. Спустя несколько лет он умер, всеми забытый, от внезапного сердечного приступа. Сын Бурачека мичман Павел Бурачек служил в Порт-Артуре флаг-офицером у вице-адмирала С. О. Макарова и вместе с ним погиб на броненосце «Петропавловск». Там же, на «Петропавловске», погиб и сын бывшего начальника Ревельского порта контр-адмирала Вульфа лейтенант Владимир Вульф.

Бывший командир канонерской лодки «Туча» капитан 2-го ранга Лушков до конца своих дней крайне тяжело переживал все случившееся. Уже во время суда одна из вдов погибших офицеров бросила ему в лицо: «Убийца!» Чтобы избежать осуждения сослуживцев, он почти сразу предпочел уйти с военно-морской службы и уехал в далекий Нахичевань. Позднее Лушков работал начальником речного порта в Ростове. Однако душевное спокойствие к нему так и не вернулось. С годами Лушков стал все чаще привержен припадкам, во время которых пытался утопиться. Свой век бывший командир «Тучи» окончил в отделении для умалишенных Кронштадтского военно-морского госпиталя. Умирая, он шептал, что видит перед собой гибнущий корабль и полуженщину-полурыбу, зовущую за собой в пучину.

Старший сын Лушкова Александр в годы Первой мировой войны служил старшим артиллеристом на линейном корабле «Петропавловск», затем эмигрировал во Францию. Второй сын, Владимир, в звании капитана 2-го ранга воевал против Красной Армии в составе армии Юденича, затем осел в Таллине. Там в 1940 году был арестован органами НКВД и отправлен в лагерь. Впоследствии вернулся в Таллин, где и умер в 1960-х годах.

Неудачно искавший «Русалку» лейтенант Л. В. Ларионов будет участвовать в несчастливом Цусимском походе на броненосце «Орел», попадет в японский плен. Впоследствии он будет работать в Центральном музее ВМФ и умрет во время Ленинградской блокады от голода.

Обвинитель на судебном процессе по делу «Русалки» адмирал Скрыдлов спустя несколько лет будет не слишком удачно командовать Тихоокеанским и Черномор-

ским флотами. Командуя Тихоокеанским флотом в годы русско-японской войны, он находился во Владивостоке, а так как весь боевой состав флота был в то время в осажденном Порт-Артуре, то командование Скрыдловым Тихоокеанским флотом было чисто номинальным. По одним сведениям, адмирал Скрыдлов умер в 1919 году от тифа в Петрограде, по другим — в том же году во время красного террора был утоплен на барже вместе с другими заложниками в Финском заливе.

Вдова Иениша, Мария Александровна, коротала свой горький вдовий век в Кронштадте, где и умерла в полной нищете в 1925 году. Старший сын Иениша Николай после гибели отца сразу же был принят в Морской кадетский корпус. Воевал в Порт-Артуре, был участником Первой мировой войны. Затем эмигрировал во Францию, где и умер в 1960-х годах. Прошел сквозь горнило Первой мировой и Гражданской войн младший сын командира «Русалки» Владимир.

Шли годы. Трагедию «Русалки» заслонили иные, куда более масштабные трагедии, потрясшие Россию в начале XX века. Однако совершенно неожиданно для всех «Русалка» вновь напомнила о себе. Случилось это в 1932 году...

22 мая 1932 года на маневрах Балтийского флота в Финском заливе в районе камней Блинд-Токан столкнулись две подводные лодки — № 4 и № 9. «Девятка» получила удар в корму и затонула вместе со всем экипажем. Для подъема затонувшей подводной лодки была направлена экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Во время поисков внезапно пришло сообщение, что водолазам неожиданно удалось найти и затонувшую «Русалку».

Все тот же Л. В. Ларионов, по понятным причинам живо интересовавшийся всем, что было связано с «Русалкой», откликнулся на это известие статьей в сборнике ЭПРОНА «Гибель «Русалки» и ее поиски». Он писал: «В 1932 году при поисках затонувшей в Финском заливе подводной лодки № 9 водолазами ЭПРОНА был найден

на дне залива на 40-саженной глубине броненосец береговой обороны «Русалка», бесследно пропавший во время своего перехода из Ревеля в Гельсингфорс осенью 1893 года». К статье Ларионов приложил карту поисков с обозначением координат затонувшего броненосца.

Тогда же газета «Ленинградская правда» поместила следующую статью: «Производя работы по подъему затонувшей подлодки... эпроновцы случайно тралением зацепили «Русалку». Были спущены водолазы. Один из них — тов. Разуваев — более или менее рассмотрел лежащее на глубине 44 саженей кормой вверх судно. Само собой разумеется, сейчас «Русалка» вряд ли даже годится как прогулочное судно. Однако 1000 тонн сварного железа и меди можно получить. Главное управление ЭПРОНА приступило к составлению проекта затонувшего 40 лет назад судна».

В 1975 году начальник аварийно-спасательной службы ВМФ контр-адмирал Н. П. Чикер написал в своих воспоминаниях о событиях 1932 года:

«Поиск «девятки» продолжался почти два летних сезона. Во второй половине 1932 года на одном из очередных галсов электрический металлоискатель показал, что на морском дне находится большая масса железа. Решили, что это «девятка», и приступили к обследованию места. Глубина здесь в два раза превышала предусмотренную для обычных водолазных спусков... Результат обследования оказался самым неожиданным. Водолазы нашли не подводную лодку, а броненосец русского флота «Русалка», пропавший без вести 7 сентября 1893 года. Вскоре была обнаружена и «девятка» — по случайному совпадению она лежала всего в нескольких десятках метров от броненосца...»

Но так как с тех пор и вплоть до сегодняшнего дня никаких новых попыток обследовать затонувший броненосец не предпринималось, сейчас наши историки предпочитают говорить, что в 1932 году был найден затонувший броненосец, *похожий* на «Русалку».

От этого «случайного совпадения» становится несколько не по себе. Значит, ненасытная «Топлянка», не удовлетворившись гибелью собственной команды, в 1931 году сумела утащить за собой в бездну еще одну жертву? Тогда, может быть, в связи с этим нам стоит вспомнить и трагедию Балтийского флота в 1941 году, когда во время его перехода из Таллина в Кронштадт погибла почти половина всех кораблей и судов, а также десятки тысяч людей, — ведь маршрут перехода проходил как раз над могилой «Русалки»! В том же 1941 году осколок снаряда попал в памятник. Но не просто попал! Он разнес на куски барельеф с изображением «Русалки». После войны барельеф был восстановлен.

И наконец, как не вспомнить и совсем недавнюю трагедию парома «Эстония». Огромный современный паром столь же таинственно, как некогда «Русалка», затонул в шторм при переходе из Таллина в Хельсинки (а ведь именно этим путем шла в сентябре 1893 года «Русалка»!). В результате этой катастрофы погибла почти тысяча человек. Заметим, что трагедия «Эстонии» произошла почти день в день через сто лет после гибели «Русалки». Если же к этому прибавить, что паром был обнаружен на дне совсем недалеко от места, где эпроновцы нашли затонувшую «Русалку», то все эти совпадения выглядят почти мистически...

---

## ЧАСТЬ III

# ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШЕЙ «ЦУКИ»

*Море неохотно расстается со своими тайнами. Иногда на то, чтобы вырвать их у него, уходят долгие годы. Однако чаще всего тайны так и остаются неразгаданными. Кто может сказать, сколько загадок и трагедий скрыто под толщей воды, сколько человеческих жизней отдано во имя завоевания морей?*

*Сегодня почти никто уже не помнит давнюю загадочную и трагическую историю советской подводной лодки С-117. Время стерло из памяти многое. И думается, настала пора рассказать правду о том далеком от нас событии.*

### Глава первая

## **Самая знаменитая лодка Страны Советов**

Начало 1930-х годов. На дальневосточных рубежах Советского Союза в то время было тревожно. У берегов то и дело появлялся сильнейший японский флот. Из-за Амура грозили белокитайцы. В те дни руководство страны приняло решение о создании нового флота — Тихоокеанского. А так как строить крупные надводные корабли отечественная промышленность пока еще не могла, основу будущего флота на первых порах должны были составить подводные силы. Строить подводные лодки начали в Ленинграде, затем секциями на платформах переправляли во Владивосток, где и производилась окончательная сборка.

Одной из первых доставленных на Дальний Восток подводных лодок была лодка под заводским номером 226, получившая после вступления в строй наименование «Макрель». Вскоре, впрочем, названия подводных лодок отменили, и «Макрель» стала именоваться более прозаично — Щ-117.

Щ-117 являлась головной подводной лодкой типа «щука», новой серии, означенной в проектной документации как «5 бис». Всего лодок этой серии было построено тринадцать — «чертова дюжина»!

Щ-117 была заложена в Ленинграде 10 октября 1932 года. На воду «щуку» спустили во Владивостоке 15 апреля 1934 года, а 28 января следующего года на ней подняли Военно-морской флаг. С этого момента подводная лодка считалась принятой в состав ВМФ.

Водоизмещение Щ-117 составляло: в надводном положении — 600, а в подводном — 722 тонны; длина лодки — 58 метров, ширина — 6, осадка — 4 метра. Под дизелями «щука» могла развивать ход до 12 узлов, под электромоторами (под водой) — 8 узлов. В носовой части лодки располагались четыре торпедных аппарата, в корме — еще два. Кроме этого «щука» имела одно 45-миллиметровое орудие и три пулемета. Экипаж состоял из 40 человек.

Первым командиром Щ-117 стал капитан-лейтенант Николай Египко. Советские подводники осваивали Тихий океан. Они впервые предприняли подледные плавания. Среди тех подводных лодок, что ушли под лед, была и Щ-117. Из воспоминаний Н. П. Египко:

«В нашем соединении, как и на всем флоте, действия каждого моряка были подчинены одной, самой главной задаче — поддержанию высокой боеготовности. Однако зимой возникали трудности, заливы и бухты замерзали. Боевая подготовка оказывалась под угрозой. Выход нашел командир нашего соединения Г. Н. Холостяков (в будущем — Герой Советского Союза и вице-адмирал. — *В. Ш.*). Плавбаза становилась на якорь у кромки ледяного припая, и подводные лодки ошвартовывались у нее. В результате мы могли плавать, не боясь ледового плена. Холостяков даже лозунг выдвинул: «Держать кор-

мы подводных лодок на чистой воде». Конечно, плавание в зимнее время имеет немало сложностей, но накапливаемый с каждым годом опыт помогал преодолевать трудности...

11 января 1936 года «Макрель-9», так тогда называлась Щ-117, по пробитому во льду фарватеру вышла из бухты... Стояли трескучие морозы, доходившие до 23 градусов. Ветер достигал 9—10 баллов. Волна была соответствующей.

Перед выходом на позицию Георгий Холостяков вызвал подводную лодку для проверки в одну из бухт, где стояла плавбаза «Саратов» (на ней располагался штаб соединения). Подходы к бухте оказались закрыты льдом толщиной 10—15 сантиметров.

Перед нами встала дилемма: ломать лед форштевнем или перехитрить природу и преодолеть преграду под водой. Выбрали второй путь, так как первый грозил повреждением корпуса и срывом предстоящей задачи.

Штурман Котухов сделал предварительную прокладку, рассчитал курсы и время, которое мы должны были лежать на каждом из них. Расчеты оказались точными. Лодка всплыла недалеко от плавбазы, пробив лед силой плавучести. Конечно, не все обошлось благополучно: стойки антенн были поломаны, а сами антенны повреждены. Но радисты их быстро отремонтировали.

На следующий день проверка закончилась, и нас допустили к выполнению задания. Г. Н. Холостяков пожелал нам счастливого плавания. И снова пришлось выбирать: пробиваться через лед или... И мы опять ушли под лед. Протяженность ледовой перемычки, как и в первом случае, составила пять миль...»

А вскоре об этой лодке заговорила вся страна. Имена командира Щ-117 и членов ее экипажа не сходили со страниц газет. Передовой опыт «энской подлодки Тихоокеанского флота» стал активно внедряться на всех флотах. Чем же заслужила Щ-117 такое внимание, чем прославились ее командир и экипаж?

Дело в том, что в 1936 году «щука» вышла в море, имея весьма необычный приказ — продержаться вдали от берега до полного истощения всех припасов, до полного предела сил экипажа. Вопрос этот был для того времени далеко не праздным: ведь «щукам» в случае войны предстояло действовать на океанских коммуникациях противника, а проектная автономность — двадцать суток — была для этого явно недостаточной. Поэтому задачу Щ-117 поставил лично нарком К. Е. Ворошилов. Экипаж Николай Египко справился с поставленной перед ним задачей блестяще, вдвое перекрыв все расчетные нормативы.

Из воспоминаний адмирала флота Владимира Афанасьевича Касатонова, командовавшего в то время однотипной тихоокеанской «щукой»:

«Настоящим новатором стал командир Щ-117 Николай Египко. Шел уже 1935 год, когда Георгий Никитович Холостяков, ставший к тому времени командиром 5-й морской бригады, выступил с заявлением о необходимости испытания подводных лодок на продление предельной автономности. Инициативу немедленно поддержали, и в январе 1936 года Щ-117 по пробитому во льду фарватеру покинула родную бухту. Николай Павлович, как командир, почти не покидал ходового мостика. Штормило непрерывно. Ветер достигал десяти баллов. Было морозно. Автономка продолжалась без малого сорок суток, что ранее для лодок нашего проекта было просто немыслимым!

Зимние шторма не щадили подводную лодку. Не щадили и людей. В один из дней при всплытии волной сорвало металлический лист надстройки, повредило лаз кормовой цистерны. Неисправность немалая, а тут еще шторм! Надо было что-то решать, и Египко кликнул добровольцев. Идти в ледяные волны порывались почти все. Отобрали самых опытных. Пошли боцман П. Шаронов и рулевой А. Пекарский. Насквозь промокшие и замерзшие, они не покинули палубы, пока не устранили неисправность, и лишь под утро вернулись в центральный пост. Буквально через несколько дней новая неприятность — самоотдача якоря. И снова добровольцы, на этот раз В. Манышкин, Ф. Петров и Н. Смирнов, испра-



вили положение. Очень выручила в этом плавании и хорошо отработанная ранее взаимозаменяемость экипажа. Каждый был готов заменить одного из своих товарищей. И когда внезапно заболел командир БЧ-2СЗ Дмитрий Горбиков, вахтенным командиром вместо него немедленно заступил военком С. Пастухов.

И вот позади сорок суток зимнего автономного плавания. Встречали торжественно. Гремел оркестр, произносились речи. А они стояли в строю бородатые, пропахшие насквозь суриком и соляжкой, но счастливые своей победой над океанской стихией. Теперь сомнений не было ни у кого: «щуки» могут находиться в море сорок суток и более!

В апреле постановлением ЦИК СССР весь личный состав Ш-117 за отличное выполнение поставленной задачи был награжден орденами. До сих пор в моем домашнем архиве хранится пожелтевший экземпляр тихоокеанской газеты «Боевая вахта» тех дней, где первая полоса полностью посвящена нашему экипажу. Сверху красными буквами заголовок: «Опыт стахановцев корабля — всему флоту!»

А 1 мая 1936 года Николай Египко выступил и по Все-союзному радио. Его речь опубликовали газеты, матросы записывали ее в свои записные книжки. Слова командира были близки и дороги каждому из нас. И даже теперь, когда я перечитываю их, сердце начинает биться учащенно: «Товарищи, старые доблестные моряки — крейсеров «Изумруд», «Аврора», «Дмитрий Донской» и броненосца «Адмирал Ушаков» — участники Цусимского боя! Можете не сомневаться, Цусима больше не повторится! Правительство направило на Тихоокеанский флот самых верных, испытанных сынов рабочего класса и трудового крестьянства. Совсем недавно подводная лодка Серафима Чурсина установила замечательный рекорд длительности и автономности плавания. Затем моя лодка перекрыла рекорд Чурсина. Правительство отметило героическую работу экипажа высокой наградой — боевым орденом; а сейчас мой рекорд перекрыт подводной лодкой, которой командует Александр Бук.

Цусима не повторится! Если враг сунется на священную землю Страны Советов с моря, мы будем бить его ничуть не хуже, чем в воздухе и на земле».

Почему я так подробно остановился на походе Щ-117? Только потому, что все мы, подводники-тихоокеанцы, тогда сверяли свои успехи и достижения именно по лодке Египко».

Из воспоминаний бывшего командира Щ-117 Н. П. Египко:

«В то время никто из нас не думал, что поход станет, как теперь его именуют, историческим. Каждый из нас считал, что делает обычное, рядовое дело, которого требует воинский долг. Тем более никто не мечтал попасть в число «пионеров подледных глубин», как сейчас называют подводников, совершивших «нырки» под лед. Если говорить честно, мы даже не старались тогда афишировать наши «нырки» под ледяные поля — ведь они ни одной инструкцией, ни одним наставлением не предписывались, и кое-кто из старших командиров не поощрял подобную «инициативу».

Один из ветеранов флота многим позднее рассказывал автору этой книги, что в то время, пока Египко устанавливал рекорд автономности, по Тихоокеанскому флоту прошла волна арестов, и командира Щ-117 спасло только его длительное пребывание в море. Так ли это было на самом деле, судить не берусь, хотя подобный сценарий был весьма возможен в то время. Впрочем, когда Щ-117 вернулась из автономки и имена ее экипажа стали известны всей стране, это, вне всяких сомнений, явилось весьма надежной защитой офицерам и матросам от нападков со стороны органов НКВД. Вскоре после завершения похода на Щ-117 произошла смена командира. Николай Павлович Египко, сдав дела, отправился добровольцем в Испанию, сражаться с диктатурой Франко. Во-евал там бывший командир «щуки» на подводных лодках

и вписал немало героических страниц в историю испанской гражданской войны. За подвиги в Испании Египко награжден Золотой Звездой Героя, он стал первым в стране Героем Советского Союза среди подводников. При этом не указывалось, за что конкретно бывший командир Щ-117 удостоен столь высокого звания.

Совсем недавно автору этих строк стали известны новые факты биографии первого командира Щ-117, и хотя они не имеют прямого отношения к судьбе самой лодки, обстоятельства их настолько необычны, что способны вызвать настоящую сенсацию.

Несколько лет назад увидела свет книга Серго Берия «Мой отец Лаврентий Берия», в которой сын бывшего наркома НКВД подробно описывал многие малоизвестные обстоятельства жизни своего отца. Был в книге и невероятный факт, который вызвал настоящую бурю среди отечественных историков флота. Дело в том, что в 1939 году Серго Берия вместе с отцом был в Кронштадте. По его словам, в тот момент там находилась... подводная лодка германских ВМС, командир которой о чем-то конфиденциально докладывал наркому НКВД. Прибытие лодки и ее нахождение в Кронштадте, как, впрочем, и последующая судьба, были покрыты плотной завесой секретности. До настоящего времени никто из историков советского ВМФ не может сказать ничего вразумительного по этому поводу. Конечно, легче всего было бы обвинить сына Берии в обмане. Однако не будем торопиться. Не так давно автор этой книги встретился с Андреем Андреевичем Чабаненко, сыном известного отечественного флотоводца. Чабаненко и Египко были однокашниками по училищу имени Фрунзе и оставались друзьями в течение всей жизни. Уже в преклонных годах и будучи на пенсии, Египко рассказал своему другу адмиралу Чабаненко поистине детективную историю своей службы на испанском флоте. Ныне обоих однокашников уже нет в живых, а поэтому я передаю рассказ со слов сына адмирала Чабаненко Андрея Андреевича:

«В Испании Египко служил советником командира одной из подводных лодок республиканских ВМС. Когда

Франко начал одерживать верх, правительство республиканцев приняло решение вывезти золотой запас страны в СССР и с его помощью продолжить в дальнейшем борьбу с режимом мятежного генерала. Для исполнения столь важной и секретной миссии была определена одна из подводных лодок, а ее командиром назначен Египко. Его кандидатура на столь ответственный пост была весьма оправданна, ибо как советский офицер, получивший конкретный приказ из Москвы, он готов был исполнить его, чего бы это ни стоило, в отличие от испанских офицеров, которые, узнав о вывозе золота, могли заколебаться, а то и вовсе поднять мятеж. Целью похода избран Кронштадт, так как прорываться с золотом через черноморские проливы дело рискованное, идти же в Ваенгу или Мурманск не позволяла автономность испанской субмарины. Незадолго до падения республиканского режима подводная лодка Египко в обстановке полной секретности покинула один из испанских портов, увозя в трюмах ящики с золотыми слитками. Во время похода на лодке присутствовали и представители испанского республиканского правительства, сопровождавшие столь ценный груз. Как оказалось, сомнения испанских руководителей относительно лояльности экипажа полностью оправдались. Во время похода матросы-анархисты подняли мятеж, стремясь завладеть золотом. Обстановка сложилась критическая. Положение спас Египко, самолично застреливший из пистолета четырех мятежников и усмиривший таким образом остальных».

Именно за доставку золотого запаса Испании в СССР, как считает А. А. Чабаненко, и было присвоено звание Героя Советского Союза Николаю Египко. Что ж, столь важное задание вполне сопоставимо с наградой! Скорее всего, именно испанскую подводную лодку и встречал в 1939 году Лаврентий Берия. Это более чем вероятно, ибо кому, как не наркому НКВД, встречать золото и обеспечить его безопасную перевозку в Москву. Сам же Египко в форме испанского морского офицера и был, скорее всего, принят

подростком Серго Берия за немца. К тому же, вероятно, такова была и распространенная легенда в связи с приходом испанской подлодки. Что стало с лодкой, неизвестно. Вполне возможно, в целях сохранения тайны ее затопили, так как, будучи технически устаревшей, как и большинство испанских подводных лодок, она не представляла боевой ценности. Что касается золотого запаса, то его весьма интенсивно использовала колония испанских политэмигрантов, часть золота была передана ими в годы Великой Отечественной войны в фонд борьбы с фашизмом.

Однако нам пора возвращаться к Щ-117. Командирскую должность на «щук» после Египко принял человек, чей вклад в историю отечественного флота оказался не менее значим, чем первого командира лодки. Вторым командиром Щ-117 стал однокашник Египко по училищу Магомет Гаджиев. В честь его назван далекий заполярный гарнизон, имя его долгие годы носил боевой корабль. В 1942 году командир дивизиона крейсерских подводных лодок Северного флота Герой Советского Союза Магомет Гаджиев погибнет в неравном бою с противником, а подводная лодка, на мостик которой он впервые поднялся командиром, переживет его ровно на десять лет... До сих пор никто не знает подробностей гибели второго командира Щ-117, до сих пор тайной окутана и судьба самой Щ-117.

Спустя некоторое время Щ-117 из Владивостока отправилась в Советскую Гавань, где вошла в состав вновь сформированной бригады подводных лодок Тихоокеанского флота. В годы Великой Отечественной войны лодкой командовал капитан-лейтенант П. Синецкий. «Щука», как и остальные подводные лодки Тихоокеанского флота, активно готовилась к возможным боевым действиям, усиленно отработывала задачи боевой подготовки, несла боевое дежурство, но принять участие в боях самой прославленной субмарины предвоенного времени так и не пришлось. Однако части экипажа «сто семнадцатой» все же довелось повоевать: матросы прославленной «щуки» отважно сражались в бригадах морской пехоты под Москвой и Сталинградом.

Щ-117 не принимала участия и в войне с Японией. Боевые действия были столь скоротечны, что подлодка просто не успела выйти на позиции. До нее не дошла очередь...

Кончилась война, начались мирные будни. Лодка все так же базировалась в Советской Гавани, отрабатывала задачи боевой подготовки в полигонах, участвовала в различных учениях. В 1950 году Щ-117 прошла капитальный ремонт, в ходе которого были заменены оба дизеля, а в следующем году еще и гарантийно-текущий ремонт. К этому времени подводную лодку еще раз переименовали.

В соответствии с новой классификацией кораблей в советском ВМФ она получила новое тактическое наименование — С-117. Тогда же 3-ю бригаду подводных лодок, куда входила «щука», переименовали в 90-ю, которую в свою очередь включили в состав только что образованного 7-го ВМФ, имевшего Советскую Гавань своей главной базой. Небезынтересен и тот факт, что командующим 7-м флотом был назначен вице-адмирал Г. Холостяков, бывший в свое время первым командиром дивизиона подводных лодок, в котором начала свою жизнь только что спущенная со стапелей «сто семнадцатая».

## *Глава вторая*

### **Субмарина и ее экипаж**

К началу 1950-х годов С-117 была уже далеко не новым кораблем, однако возложенные на нее задачи выполняла успешно. Только за 1952 год лодка имела 72 ходовых дня, совершив за это время более двухсот погружений. В ноябре 1952 года лодка прошла докование во Владивостоке, а затем совершила переход в родную базу, выполнив попутно целый ряд боевых упражнений. До последнего, рокового выхода в море оставалось уже совсем немного.

Из документа расследований:

«ЗПЛ С-117 укомплектована подготовленным личным составом полностью. Подводной лодкой С-117 в 1952 году

были отработаны задачи № 1 и № 2 КПЛ-48. Задача № 3 КПЛ-48 отработана в полном объеме, но не принята. В целом ПЛ С-117 подготовлена к выполнению задач одиночным кораблем. Командир ПЛ С-117 и все офицеры корабля в 1952 году принимали участие в тактической игре № 1 по разведке и тактической игре № 2 по групповым действиям. Капитан 2-го ранга Красников в 1951 году был посредником на ПЛ М-120, которая выполняла задачи разведки в районе порта Холмск в ходе тактического учения 90 БПЛ. По техническому состоянию всех механизмов ПЛ к моменту выхода в море 14.12.52 г. замечаний не имела. Аккумуляторная батарея при зарядках газовой выделением имела в пределах нормы. Состояние прочного корпуса удовлетворительное. Все электромеханизмы ПЛ перед выходом находились в удовлетворительном состоянии. Личный состав БЧ-5 ПЛ С-117 был подготовлен к обеспечению надводного и подводного хода корабля в простых и сложных условиях. Это давало возможность и право командиру 90 БПЛ включить ПЛ С-117 в настоящее учение как подготовленную».

Командиром подводной лодки в это время уже два года был капитан 2-го ранга В. А. Красников, опытный, прошедший войну офицер.

Из характеристики на капитана 2-го ранга В. А. Красникова:

«Командир ПЛ капитан 2-го ранга Красников В. А. назначен на должность 19.01.61 г. приказом ВМФ № 0200. Стаж службы в подводном плавании 11 лет. В должности помощника командира подводной лодки был около 7 лет. В связи с ремонтом ПЛ в 1951 г. задач БП с выходом корабля в море не выполнял. Однако выходил в море на других подводных лодках типа «С» в качестве дублера командира корабля и назначался посредником на ПЛ С-120, выполнявшей задачу разведки порта Холмск в 1951 г. на тактическом учении флота.

В мае—июне 1952 г. сдал зачеты на допуск к самостоятельному управлению ПЛ типа «С» командиру 90-й БПЛ

и флагманским специалистам флота. Дважды был проверен Командующим флотом и 6.08.52 г. приказом Командующего 7 ВМФ № 0365 был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой типа «С».

Тактически подготовлен. Управляет кораблем хорошо. Корабль, море и военно-морскую службу любит. Является кандидатом на должность командира большой подводной лодки».

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума:

«Командир лодки капитан 2-го ранга Красников — опытный подводник, участник боевых действий на подводных лодках Черноморского флота в качестве штурмана или минера. Награжден боевыми орденами. В должности командира лодки недавно, но к самостоятельному управлению допущен».

А вот отрывки из характеристик остальных членов экипажа С-117 из материалов следствия: «Заместитель командира ПЛ по политической части капитан 3-го ранга Лавриков А. М. назначен на ПЛ 12.12.51 г. Имеет стаж службы на подводных лодках 3 года. Имеет положительную партийно-политическую характеристику...»

«Старший помощник командира ПЛ капитан-лейтенант Карцемалов В. С. к порученным служебным обязанностям относится добросовестно. Опытный офицер-подводник, на подводных лодках служит семь лет. В 1952 г. окончил ВСКОС (высшие специальные курсы офицерского состава. — *В. Ш.*) по классу командиров подводных лодок и намечался к перемещению на должность командира подводной лодки типа «М».

«Командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Кардаполов Г. М. в должности с декабря 1951 г. Управление техническими средствами освоил удовлетворительно. Практические навыки по эксплуатации требуют дальнейшего упрочения и расширения. Руководящие документы, инструкции и наставления по специальности знает хоро-



шо. Имеет практические навыки по борьбе за живучесть в подводном и надводном положении».

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума: «Командир электромеханической части лодки старший лейтенант Кардаполов назначен после окончания Военно-морского инженерного училища. К вновь назначенным командирам лодок и командирам электромеханических частей лодок до момента их допуска к самостоятельному управлению назначаются обеспечивающие офицеры, обычно из числа начальников. Кардаполов оказался спокойным, уравновешенным, дисциплинированным и исполнительным. Поэтому мне было приятно поручение его обеспечивать, «выводить» в море.

С начала навигации в Советской Гавани С-117 отрабатывала вступительную задачу № 1 по курсу боевой подготовки. Эта задача отрабатывается у причала. В ней моряки изучают устройство и управление своим заводованием. Я часто заходил на лодку, обеспечивал выполнение зарядки аккумуляторной батареи. Мне редко приходилось делать какие-либо замечания Кардаполову, так как он сам четко выполнял действующие инструкции.

С-117 успешно сдала вступительную задачу, которую у нее принимали флагманские специалисты штаба соединения. Кардаполов уверенно сдал зачет по устройству подводной лодки, правилам по уходу за аккумуляторной батареей и другие наставления. После этого лодка начала выходить в море для отработки вопросов управления в надводном и подводном положении, процессов погружения, всплытия, дифферентовки. На всех выходах С-117 в море я был на ее борту. Мы интенсивно выполняли все необходимые упражнения. Кардаполов уверенно проводил дифферентовку лодки, управлял процессами погружения и всплытия. Как и при обучении других инженер-механиков, для придания им уверенности в возможностях лодки мы завершали обучение упражнением, заключающимся в определении максимальной отрицательной плавучести, которую лодка может удержать на разных ходах и с разными дифферентами на корму за счет гидроплан-

ной силы корпуса. Такое упражнение провели и на С-117. Так прошло короткое совгаванское лето. В начале осени Кардаполов был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой, но я еще несколько раз выходил на С-117 в полигон для проведения учебных торпедных стрельб».

Мы столь детально остановились на личности старшего лейтенанта Кардаполова, потому что от опыта и умения командира электромеханической боевой части на подводной лодке зависит очень и очень многое... Однако продолжим чтение документа с характеристиками офицеров С-117.

«...Командир БЧ-1 старший лейтенант Котов Н. С. в подводном плавании с 1948 г., на должность назначен после окончания ВСКОС приказом ВММ № 03577 от 23.09.52 г.»

«Командир БЧ-3 лейтенант Еременко А. М. специальность освоил недостаточно. По его вине в 1952 г. была выведена из строя торпеда ВТ-46».

«Фельдшер подводной лодки лейтенант медслужбы Коломиец А. Д. назначен на должность приказом командующего 7 ВМФ № 498 от 17.10.52 г. Имеет положительную характеристику.

Кроме того, на ПЛ в море выходили командир ПЛ С-23 капитан 3-го ранга Нечитайло В. Ф. в качестве посредника; секретарь парткомиссии политического отдела 90 БПЛ капитан 2-го ранга Вознюк С. Г., старший инженер-лейтенант Гутман Я. М., старший инженер по водоподготовке химлаборатории химического отдела флота, старший офицер 3-го отдела разведывательного управления 7 ВМФ старший лейтенант Янчев В. П.

Бывший командир БЧ-1 ПЛ С-117 лейтенант Винокуров ранее недисциплинированный, но в последнее время значительно улучшил свое отношение к службе и грубых проступков не допускал.

Всего на подводной лодке выходило в море 52 человека. Личный состав лодки был подготовлен по специальности к обслуживанию механизмов при плавании корабля в различных условиях обстановки».

Что бросается в глаза при знакомстве с характеристиками офицеров С-117? Прежде всего, их молодость и весьма непродолжительное время нахождения на исполняемых должностях. Разумеется, период становления проходят все без исключения корабельные офицеры, однако в свете последующих событий, связанных с С-117, это обстоятельство также сыграло свою роль.

Вспоминает бывший начальник штаба 90-й бригады подводных лодок вице-адмирал в отставке Юрий Сергеевич Бодаревский:

«Положа руку на сердце я и сегодня могу сказать, что С-117 была подготовлена к выполнению задач в море вполне нормально. Придя из Владивостока, она успешно сдала задачу по подводному маневрированию. Командира «сто семнадцатой» Васю Красникова я знал давно и хорошо. Всю войну провоевали вместе на черноморских «малютках». Был я даже и на его свадьбе. Уже после того, как мы в 1942 году оставили Севастополь и наши лодки базировались в Хоби, он там женился на дочери нашего комдива Колтипина. В жизни Василий был человек порядочный, а как подводник — грамотный. Вообще у нас тогда в 90-й бригаде было очень много офицеров-подводников с Черного моря, и все мы знали, кто чего стоит, еще по войне. Так вот, Красникова уважали, и не только за его боевое прошлое, но и за то, как он командовал своим кораблем уже на 90-й бригаде».

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке Анатолия Васильевича Тисленкова:

«Со старпомом «сто семнадцатой» Володей Карцемаловым мы были однокашниками по училищу. Вместе пришли в подплав, вместе плавали на соседних «щуках». Человек он был очень порядочный, требовательный ко всему, что касалось службы, и очень знающий. До назначения на С-117 четыре года прослужил помощником на «малютке». Дружить с ним было легко. Володя был очень общительный и веселый. Родом он из Владивостока, там

же незадолго до гибели и женился на девушке, с которой дружил много лет. На память о нем у меня осталась сегодня лишь подаренная им фотография. На ней он еще лейтенант. Таким молодым Володя для меня и остался».

14 декабря 1952 года на 90-й бригаде подводных лодок началось плановое учение, озаглавленное в документах литерой ТУ-6. Тема учений в боевом распоряжении была обозначена так: «Нанесение ударов группой подводных лодок и при наведении разведывательной авиацией». Согласно плану в учении должны были принять участие шесть подводных лодок бригады: М-253, М-277, М-278, С-119, С-120 и С-117. Подводные лодки делились на две группы. При этом одна из лодок должна была выйти в море несколько раньше, чем остальные, для ведения разведки и наведения на корабли условного противника двух следующих за ней «волчьих стай». Выполнять разведку предстояло С-117.

### *Глава третья*

### **Последний поход**

14 декабря в 11.00 по местному времени С-117 отошла от причала Советской Гавани.

Спустя пять часов вслед С-117 в море вышли три «малютки» — первая тактическая группа, а за час до полуночи и две оставшиеся «шуки», составлявшие вторую группу.

Обе группы взяли курс в свои маневренные районы в Татарском проливе, чтобы там ожидать подхода кораблей противника, отряд которых обозначал корабль-цель ЦЛ-27, выходящий из Холмска. С-117 должна была передать на подводные лодки данные с ЦЛ-27 и занять позицию недалеко от Холмска, чтобы иметь возможность контролировать все выходящие из порта суда.

Командовал учениями на береговом КП капитан 1-го ранга В. М. Прокофьев — командир бригады. На аэродромах разогревали моторы самолеты 8-го разведыватель-

ного авиационного полка Тихоокеанского флота. Они должны были помочь С-117 в обнаружении условного противника.

А что происходило в это время на борту «сто семнадцатой»? 14 декабря в 18.50 на КП бригады приняли радиограмму с подводной лодки. Командир С-117 доносил, что вышел из строя правый дизель, но лодка продолжает движение в назначенный район.

20.25. Еще одна неприятная новость. Оперативный дежурный штаба флота дал оповещение на корабли и суда, что в районе Холмска обнаружена плавающая якорная мина. Дрейфующую мину заметили с берегового поста наблюдения.

20.30. Командующему флотом доложили об обнаруженной плавающей мине и о местонахождении кораблей 90-й бригады. А о получении 90-й бригадой подводных лодок телеграммы от С-117 в штаб флота доложено не было. Почему? Никаких внятных объяснений этому факту не имеется.

21.55. Начальник оперативного управления штаба флота в связи с невозможностью выхода кораблей из Корсакова и Совгавани из-за опасной ледовой обстановки принял решение: для поиска плавающей мины в районе Холмска с рассветом 15 декабря использовать ЦЛ-27, находящийся в этом районе.

15 декабря, 0.25. Оперативный дежурный передал на корабли и суда уточненные координаты мины.

1.06. От командира С-117 получен ответ на переданную радиограмму.

3.15. Командир С-117 сообщил в штаб бригады о введении в строй правого дизеля и продолжении выполнения задачи.

Согласно плану учений корабль-цель ЦЛ-27 должен был покинуть Холмск около 17.00. Именно в это время на КП бригады ждали донесения командира С-117 капитана 2-го ранга Красникова об обнаружении выходящего корабля. Но донесения не последовало. С-117 упорно молчала. Особого беспокойства на КП, впрочем, это вначале не вызвало. Ведь возможно, что лодка просто не за-

метила выходящий корабль, или что-то случилось с аппаратурой связи, или оборвало антенну. К тому же штаб бригады был полностью поглощен все нарастающей динамикой учений.

В 19 часов комбриг капитан 1-го ранга Прокофьев запросил С-117, требуя усилить бдительность, а также сообщить свои координаты. Подводная лодка по-прежнему не отвечала. Тогда-то у командования бригады и появилась тревога за молчавшую С-117.

Наступило утро 16 декабря. В течение всей ночи штаб бригады неоднократно продолжал запрашивать С-117, упорно требуя сообщить свои координаты и состояние корабля. Но эфир молчал.

Ранним утром капитан 1-го ранга Прокофьев позвонил начальнику штаба 7-го флота контр-адмиралу Радионову и доложил:

— С середины прошлых суток отсутствует связь с С-117.

Радионов ответил:

— Начинайте непрерывно передавать радиограммы о немедленном возвращении лодки в базу.

16 декабря в 19 часов подводной лодке С-117 передан очередной приказ включить ходовые огни и немедленно возвратиться в базу.

Подводная лодка С-117 на радиограмму не ответила. В 01 час 17 декабря дан сигнал «конец учений», кораблям возвратиться в базу, а ЦЛ-27 следовать в район Холмска на поиск подводной лодки С-117.

17 декабря в 8.34 вахтенный сигнальщик ЦЛ-27 по пеленгу 286 на расстоянии 15—20 кабельтовых наблюдал силуэт, предположительно подводной лодки. В 8.37 силуэт скрылся.

В 19 часов командир 90-й бригады дал на подводную лодку С-117 телеграмму следующего содержания: «Донесите результаты разведки, плавающая мина уничтожена». Эта телеграмма через узел связи была передана 13 раз. Командир 90-й бригады доложил об этом начальнику штаба флота. В 19.35 начальник штаба флота приказал командиру 90-й бригады запросить С-117 о ее местонахождении и действиях.

В 23 часа командир 90-й бригады дал телеграмму на подводную лодку С-117, прося сообщить свои координаты.

18 декабря в 01 час 40 минут оперативный дежурный штаба флота по приказанию командующего и начальника штаба флота отправил на С-117 телеграмму следующего содержания: «Почему долго не даете о себе знать. Беспokoимся. Доложите место и действия». Распоряжение передавалось на С-117 несколько раз через узел связи флота. В течение дня радисты узла связи до боли в ушах прослушивали эфир, но он молчал. С-117 на связь не выходила. Когда прошли еще несколько сеансов связи, стало понятно: с подводной лодкой случилась беда.

## Глава четвертая

### Поиск

Стрелки на корабельных часах, висящих в кабинете командующего флотом, показывали 00 часов 40 минут 17 декабря, когда вице-адмирал Холостяков дал указание командиру 90-й бригады о прекращении учений и начале поиска С-117 силами находящихся в это время в море подводных лодок.

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума: «Глубокой осенью 1952 года начались общефлотские учения, в которых принимали участие все боеспособные подводные лодки соединения. Учения проходили в южной части Татарского пролива в условиях начинающихся осенне-зимних штормов, дождя и мокрого снега.

С-117 изображала условного противника, поэтому на ее борту разместили группу посредников, среди них был и командир С-23 В. Ф. Нечитайло, на этой лодке я ранее служил командиром электромеханической части. Я выходил в море на С-119, командиром был мой сослуживец еще по Лиенае Г. В. Степанов. Находились в море около недели, днем — в подводном положении, ночами всплывали для зарядки. Море — 5—6 баллов, видимость плохая

из-за дождя и снега. С С-117, как с объектом противника, связи не поддерживали, поэтому для нас стало неожиданным указание штаба связаться с С-117, однако попытки вызова С-117 не удались. Мы чувствовали какое-то нарушение хода учений, не понимая причины. В конце концов получили приказ срочно возвратиться в базу, где узнали, что уже несколько суток с С-117 нет связи и все обеспокоены ее судьбой. Меня на берегу встречали с удивлением, так как привыкли, что я обычно выходил в море на С-117, а в городке нашего соединения, где семьи все знали и очень тревожились, мою жену старались обходить стороной».

17 декабря, 4.00. Начальник штаба флота через оперативного дежурного и штаб флота передал приказание: «Приготовить для поиска подводной лодки С-117 следующие силы и средства: от ВВС — самолет ПУ-ба; от 172-й бригады эсминцев — эсминец «Верткий»; от аварийно-спасательной службы флота — спасательное судно «Золотой»; от 29-й дивизии ОВР (охрана водного района. — *В. Ш.*) — два тральщика; от тыла флота — транспорт «Вишера» и морской буксир МБ-21 для проводки кораблей через лед.

7.00. По приказанию начальника штаба флота для передачи телеграмм на С-117 десять раз запускался мощный передатчик. Однако подводная лодка по-прежнему молчала.

Приказание о выходе спасателя «Золотой» на оказание помощи подводной лодке было получено непосредственно исполняющим обязанности начальника АСС (аварийно-спасательная служба) 7-го ВМФ капитаном 1-го ранга Федяевым от начальника штаба 7-го ВМФ контр-адмирала Радионова в 19 часов 17 декабря 1952 года. «Золотой» вышел по назначению через 53 минуты после получения приказа.

Общий сигнал об аварии согласно «Инструкции по оказанию помощи» по главной базе не давался.

По докладу из Корсакова инженер-капитана 1-го ранга



Федяева от 23 декабря в 436-м дивизионе АСС создана специальная судоподъемная группа с необходимыми техсредствами и имуществом, находящаяся в немедленной готовности к выходу на подъем аварийной подводной лодки.

Имеющаяся в 436-м дивизионе поисковая аппаратура М-5 была снята с ремонтируемого большого охотника БО-355 и 21 декабря установлена на тральщике ТЩ-588 29-й дивизии ОВР. Из-за сложной ледовой обстановки выход ТЩ-588 на поиск С-117 не состоялся. Аппаратуру демонтировали и 24 декабря направили самолетом в Корсаков для установки на тральщике Южно-Сахалинской военно-морской базы.

В дополнение к проводимым мероприятиям 18 декабря был запрошен начальник АСС 5-го ВМФ о возможности высылки имеющегося поискового корабля с установкой на нем поисковой аппаратуры М-5. Однако использовать поисковый корабль АСС 5-го ВМФ не удалось, так как, по сообщению начальника АСС 5-го ВМФ, поисковый корабль имеет штормовое ограничение, аппаратура М-5 не работает.

24 декабря у начальника АСС ВМС инженера вице-адмирала Фролова запрошен дополнительный комплект аппаратуры М-5 и специалист для отправки в Корсаков с целью усиления поисковых работ.

Руководство спасательными работами в районе поиска возглавил инженер-капитан 1-го ранга Федяев. При нем состояла группа специалистов 1-го АСС флота: главный инженер, водолазный специалист, корабельный инженер и врач-физиолог.

Как же осуществлялся поиск пропавшей подводной лодки? С прибытием первой партии тральщиков ТЩ-524, ТЩ-58 началось обследование металлическими и придонными тралами района, где 15 декабря ЦЛ-27 наблюдал силуэт подводной лодки.

Обзор западного побережья острова Сахалин от Холмска на север до Томари и на юг проводили армейские части и пограничники.

Кроме этого до 20 декабря вели поиск эсминцев «Верткий», спасатель «Золотой», подводные лодки С-119 и С-120.

21 декабря к ним присоединились три тральщика 29-й дивизии ОВР, два тральщика 113-й бригады ОВР.

К 22 декабря в район Холмска прибыл спасатель «Тетюхе», а 23 декабря — еще два тральщика 6-го ВМФ.

С воздуха в поиске С-117 участвовали два самолета ПУ-6а: один — из Советской Гавани, один — из Корсакова. К поиску были привлечены и местные рыбаки.

Из воспоминаний бывшего флагмеха 90-й бригады Даниила Фланцбаума:

«Командование флотом начало поиск С-117 надводными кораблями, направленными в район ее позиции. Никаких следов ее пребывания или катастрофы (масляные пятна, обломки) не было обнаружено. Были запрошены находящиеся в районе моря транспорты и рыболовные суда. Никто не сообщил о каких-либо контактах с лодкой. В то же время версия о возможном столкновении в условиях плохой видимости была весьма вероятной. С-117, всплывая по ночам для зарядки, очевидно, не включала ходовых огней для приближения условий к боевым. Учитывая, что рыболовные суда передвигаются в поисках рыбных косяков, вероятность вторжения какого-либо из них в район, закрытый на время учений для плавания, была вполне реальной. А масляные пятна, если произошло столкновение, за несколько суток при сильном ветре могло далеко разнести.

В поисковых работах использовались все средства, которыми в то время располагал флот. Однако прибора для обнаружения больших магнитных масс на грунте не было, мы даже пытались срочно его сконструировать на базе судоремонтной мастерской».

Учитывая возможность случайного тарана С-117 каким-либо гражданским судном, 18 декабря были даны указания командиру Южно-Сахалинской военно-морской базы, а 19 декабря передана просьба командованию 5-го ВМФ осмотреть все суда, прибывающие в порты из района Холмска и находившиеся в районе Холмска с 14 по 17 декабря.

Начиная с 19 декабря все суда, прибывающие из района Холмска в Корсаков, Владивосток и Находку, тщательно осматривались водолазами, команды опрашивались, а результаты осмотров и опросов сообщались в штаб 7-го ВМФ.

В течение 19—24 декабря пограничники осмотрели все западное побережье острова Сахалин от мыса Крильон до мыса Яблочный, а солдаты Дальневосточного округа — от мыса Кузнецова до города Чехова. Никаких предметов с подводной лодки С-117 не обнаружено.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга А. В. Тисленкова:

«Когда все случилось, вспомнили, что и командир лодки Красников и командир бригады Прокофьев не хотели, чтобы С-117 участвовала в учениях. Они просили для нее оргпериод для восстановления боеготовности. Но начальник штаба флота контр-адмирал Радионов и слушать их не захотел. То, что С-117 пошла в море, вина только его. Однако ни в какие материалы расследований это не попало, ведь Радионов отдавал приказания устно... Все мы были потрясены известием о трагедии со «сто семнадцатой». В том, что с лодкой случилась именно трагедия, сомнений не оставалось. И в это время начальник политотдела капитан 1-го ранга Бабушкин ни с того ни с сего заявил во всеуслышание, что, по его мнению, наша лодка ушла в Америку, что весь экипаж С-117 оказался негодьями и изменниками. Почему он так сделал, я не понимаю. Может, хотел перестраховаться на всякий случай? Боялся возможных обвинений в свой адрес в потере бдительности? Но ведь всему же есть предел! Мы были очень возмущены его непорядочностью».

Вспоминает супруга бывшего начальника штаба 90-й бригады Зинаида Бодаревская:

«Командира лодки Васю Красникова и его супругу я хорошо помню и сейчас. Я была дома с детьми, когда вбегает соседка и кричит: «Наша лодка в море погибла!» Мы вместе сразу и разрыдались. Сколько наших знакомых ребят вот так же не возвращались с моря в войну, и

вот теперь снова... Несколько дней все были как невменяемые, всюду крики, плач. В душе еще надеялись, что, может быть, произойдет чудо и они вернуться. Молились. Но все напрасно. Дни шли за днями, и с ними надежда таяла...»

## Глава пятая

### Расследование

Тем временем военно-морской министр Н. Г. Кузнецов вызвал в Москву для разбирательства по обстоятельствам гибели С-117 командующего 7-м флотом вице-адмирала Г. И. Холостякова, командира 90-й бригады капитана 1-го ранга Прокофьева, начальника управления кадров флота капитана 1-го ранга Дьячкова и начальника управления разведки флота капитана 1-го ранга Мельникова. Председателем комиссии по расследованию был назначен адмирал В. А. Андреев, который немедленно вылетел из Москвы на Дальний Восток.

А через несколько дней на зеленое сукно стола кремлевского кабинета Сталина лег документ следующего содержания:

«Товарищу Сталину И. В. Докладываем об обстоятельствах гибели подводной лодки С-117 Седьмого военно-морского флота. В период 14—16 декабря 1952 г. 90-я бригада подводных лодок, базирующаяся на Советскую Гавань, проводила тактическое задание по атаке группой подводных лодок во взаимодействии с разведывательной авиацией условно изображаемого конвоя.

Учение проводилось в районе Татарского пролива к югу от Советской Гавани. Руководил учением командир 90-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга Прокофьев. План учения был рассмотрен и утвержден Командующим флотом т. Холостяковым...

Подводная лодка С-117 вышла из Советской Гавани в 11 часов 35 минут 14 декабря по местному времени с расчетом быть на позиции в районе Холмска к 8 часам 15 декабря.

Вопреки установленному в военно-морских силах порядку донесений кораблями при нахождении в море своего места не реже двух раз в сутки, руководителем учения капитаном 1-го ранга Прокофьевым, с одобрения Командующего флотом вице-адмирала Холостякова Г. И. и начальника штаба флота контр-адмирала Радионова А. И., было запрещено подводным лодкам доносить о своих местах как при переходе на позицию, так и в ходе учения. Командирам подводных лодок было дано указание доносить только об обнаружении и об атаке конвоя.

В результате этого руководитель учения и штаб флота не могли знать точного места подводных лодок при их переходе, а также не знали времени занятия подводными лодками своих позиций.

Подводная лодка С-117 также не доносила о своем месте при переходе из Советской Гавани в район порта Холмск.

Командир подводной лодки С-117 сделал два донесения в адрес командира бригады лодок: первое донесение в 18 часов 10 минут 14 декабря о поломке и выходе из строя правого дизеля и второе донесение в 3 часа 15 минут 15 декабря о том, что дизель введен в строй. При этом в обоих донесениях о месте подводной лодки указано не было.

Подводная лодка С-117 должна была донести об обнаружении корабля цели ЦЛ-27, который в 15 часов 15 декабря вышел из порта Холмска, но этого и других каких-либо донесений от подводной лодки не поступило.

Это обстоятельство позволяет считать, что подводная лодка С-117 погибла в период от 3 часов 15 минут до 15 часов 15 декабря, при этом наиболее вероятное время гибели подводной лодки между 3 часами 15 минутами и 8 часами 15 декабря, когда лодка при подходе к району разведки в темное время суток должна была погружаться, с тем чтобы с рассветом быть в подводном положении.

В 3 часа 15 минут 15 декабря подводная лодка С-117 находилась, как указано на прилагаемой схеме, в 43 милях на северо-запад от Холмска с глубинами моря в этом

районе до 1000 метров. К 8 часам лодка должна была войти в район своей позиции, нарезанной в виде прямоугольника со сторонами 19 и 16 миль с центром почти на параллели Холмска, в 10 милях от него.

В этом районе подводная лодка должна была находиться до обнаружения цели ЦЛ-27. Глубина моря в районе от 100 до 500 метров и в узкой полосе прибрежной части меньше 100 метров.

Этот район был тщательно осмотрен, при этом на поверхности не было обнаружено ни сигнальных буев, выпущенных подводной лодкой, которые могли оказаться на поверхности моря при глубинах до 100 метров, ни других предметов, принадлежащих подводной лодке С-117. Сигналов о бедствии подводная лодка не имела. Это дает основание полагать, что подводная лодка погибла на больших глубинах.

Ввиду того, что достоверных данных о причинах гибели подводной лодки нет, об обстоятельствах гибели подводной лодки можно только предполагать.

Учитывая все ранее имевшие место случаи гибели подводных лодок, наиболее вероятно, что гибель подводной лодки С-117 могла произойти при следующих обстоятельствах:

- неправильное управление подводной лодкой при погружении и при маневрировании под водой;
- неисправность материальной части лодки;
- столкновение с надводным кораблем.

Вместе с этим был тщательно изучен личный состав подводной лодки С-117 и рассмотрены возможности преднамеренного ухода подводной лодки в Японию или насильственного увода ее американцами. Личный состав имел высокое политико-моральное состояние и являлся политически надежным, поэтому уход лодки в Японию не считаем вероятным. Сопоставляя все данные разведки о действиях американцев в Японском море за последнее время и учитывая решимость личного состава, считаем увод подводной лодки американцами невозможным.

Все наиболее вероятные обстоятельства гибели под-

водной лодки были рассмотрены комиссией, выезжавшей на 7-й Военно-морской флот, и установлено:

1. По оценке командования флота и бригады подводных лодок личный состав подводной лодки С-117 подготовлен был удовлетворительно. Командир подводной лодки — капитан 2-го ранга Красников В. М. имел боевой опыт, полученный в Великой Отечественной войне. Командовал лодкой второй год, допущен к самостоятельному управлению лодкой, оценивается командованием как один из лучших командиров на бригаде.

Офицерский состав лодки также оценивается как подготовленный. Несмотря на значительное количество на подводной лодке матросов по первому году службы, значительная часть которых находится на лодке около года, подводной лодкой в течение 1952 года в процессе боевой подготовки были сданы две задачи, № 1 и 2, курса боевой подготовки подводных лодок, а также задачи по торпедным стрельбам, что давало право допустить подводную лодку С-117 к плановому учению.

Однако подводная лодка С-117 до учения находилась два месяца в ремонте в г. Владивостоке и возвратилась в Советскую Гавань 7 декабря, то есть за 7 дней до начала учения.

Командование бригады и штаб флота не проверили уровень боевой подготовки лодки с выходом в море, а, основываясь на старой оценке подготовленности подводной лодки С-117, допустили участие ее в учении, чего без проверки делать не следовало.

Свои действия командование флотом и командир бригады подводных лодок объясняют тем, что подводная лодка С-117 имела наибольшее, чем другие средние лодки, количество ходовых суток (более 70), успешно совершила перед учением трехсуточный переход из Владивостока в Советскую Гавань и в течение года выполнила до 200 погружений.

Учитывая двухмесячное пребывание подводной лодки в ремонте и замену за это время некоторой части личного состава, имеется вероятность гибели подводной лодки от неправильного маневрирования над водой.

2. Техническое состояние подводной лодки было удовлетворительное, так как лодка в течение 1946—1950 гг. прошла капитальный ремонт и в 1952 году текущий ремонт — докованием. Техническое состояние аккумуляторной батареи на лодке также удовлетворительное.

Однако после нахождения лодки в ремонте материальную часть следовало тщательно проверить с выходом в море и посредством погружения.

Учитывая это, гибель подводной лодки по причине неисправности материальной части также является вероятной.

3. Подрыв подводной лодки на плавающейmine, как одно из вероятных обстоятельств гибели лодки, рассматривался в связи с тем, что 14 декабря в районе позиции подводной лодки в районе Холмска рыбаками была обнаружена плавающая мина.

Командующий флотом товарищ Холостяков и начальник штаба флота товарищ Радионов по получении оповещения об обнаруженной плавающейmine не закрыли район обнаружениямины для плавающих кораблей и судов, не дали приказания командиру бригады подводных лодок запретить подводной лодке С-117 следовать в район. Командир бригады товарищ Прокофьев не дал указания лодке не заходить в район и ограничился дачей указаний командиру подводной лодки С-117 принять меры предосторожности при плавании в районе своей позиции в связи с обнаружением плавающеймины, что является неправильным. При тщательном рассмотрении возможности подрыва подводной лодки установлено, что подрыв исключен, так как береговыми постами наблюдения и кораблем-целью, стоявшими на внешнем рейде, всплеск и звук от подрывамины не наблюдался, предметов, принадлежавших подводной лодке, которые обязательно должны всплыть при подрыве лодки на mine, обнаружено не было. Сама мина также не была обнаружена; очевидно, за мину был принят плавающий предмет.

4. С целью определения возможности столкновения подводной лодки с надводными кораблями были проверены четыре транспорта, которые во время учения про-



ходили в районе его проведения. Было обращено внимание на теплоход «Горнозаводск» Министерства морского флота, который следовал из порта Ванино в Корсаков и в период от 3 часов до 8 часов 15 декабря проходил в районе перехода подводной лодки С-117 на позицию. По записям в судовом журнале, теплоход, находясь в 25 милях на северо-запад от Холмска, в течение 1 часа 25 минут (с 5 часов 30 минут до 6 часов 55 минут 15 декабря) имел по непонятным причинам остановку. По показаниям отдельных членов экипажа, теплоход стопорил машины, но не останавливался, что позволяет предполагать, что такие действия теплохода связаны с каким-то происшествием, которое членами экипажа, стоявшими в то время на вахте, скрывается.

При водолазном обследовании подводной части корпуса теплохода «Горнозаводск» обнаружены вмятины в днище теплохода, в средней его части, длиной до 6 метров, а также вмятины и отдельные разрывы боковых килей, явившиеся следствием удара о металлический предмет.

Это обстоятельство дает основание полагать о возможном столкновении теплохода «Горнозаводск» с подводной лодкой С-117, что и могло привести к гибели подводной лодки.

Условия погоды в период вероятного столкновения — ветер западный 4 балла, море 3—4 балла, видимость переменная, доходящая во время снежных зарядов до 2—3 кабельтовых, температура воздуха —9, температура воды +2... +3, что вызывало парение моря, — в значительной степени понижали возможность наблюдения за морем как на теплоходе, так и на подводной лодке.

Окончательное заключение, было ли столкновение теплохода «Горнозаводск» с подводной лодкой С-117, можно будет дать после осмотра подводной части теплохода в доке, постройка которого в док будет произведена около 12 января 1953 года.

На подводной лодке С-117 погибли 52 человека личного состава, в том числе 12 офицеров.

Поиск подводной лодки продолжается».

## Глава шестая

### Было ли столкновение?

Итак, в поле зрения руководства попал небольшой каботажный транспорт «Горнозаводск», занимавшийся перевозкой заключенных по лагерям Дальнего Востока. В момент исчезновения С-117 «Горнозаводск» совершал рейс из порта Ванино в Корсаков. Разработкой версии «Горнозаводска» занялось командование 5-го ВМФ, в зону ответственности которого входил порт Корсаков, куда пришло судно. Руководство проверкой «Горнозаводска» взяли на себя лично командующий 5-м флотом вице-адмирал Ю. А. Пантелеев и прибывший на Тихий океан для разбора происшедшего заместитель начальника морского Генерального штаба адмирал Андреев. Первым делом были тщательно изучены вахтенный журнал и прокладка на карте. Вывод флагманского штурмана 5-го ВМФ капитана 1-го ранга Ярославича:

«Из анализа всех данных плавания ПЛ С-117 и теплохода «Горнозаводск» можно сделать предположение, что курсы кораблей могли пересечься в окружности радиусом 3—5 миль, при этом одинаково вероятно, что ПЛ могла пересечь курс теплохода и за кормой, и по носу.

Утверждать, как это делает флагманский штурман 7-го ВМФ, исходя из анализа прокладок, что в 5 часов 30 минут 15 декабря 1952 г. было столкновение ТР (транспорта. — В. Ш.) с ПЛ, нет никаких оснований и доказательств».

Небезынтересен и доклад адмирала Андреева военноморскому министру вице-адмиралу Н. Г. Кузнецову:

«Во время расследования случая гибели ПЛ С-117 после получения 25 декабря донесения командира Южно-Сахалинской ВМБ контр-адмирала Проценко о том, что при водолазном обследовании теплохода «Горнозаводск» обнаружен ряд повреждений подводной части корпуса корабля, мною было дано указание командиру базы тщательно проверить наличие спасательных средств на корабле и установить, имел ли место факт спуска спасательной шлюпки.

В этот же день о характере повреждений т/х «Горнозаводск» по ВЧ мною было доложено нач. МГШ (Морской генеральный штаб. — В. Ш.) и от него получено разрешение на вылет в Корсаков.

26 декабря совместно с вице-адмиралом Фадеевым, инженер-капитаном 1-го ранга Волокитиным (Техническое управление ВМС), прокурором 7-го ВМФ и начальником контрразведки 7-го ВМФ прибыл в Корсаков, где вначале был заслушан командир ЮСВМБ (Южно-Сахалинская военно-морская база. — В. Ш.), водолазы, производившие обследование корабля, а затем опрошен капитан т/х «Горнозаводск» Ивашенко А. П.

Помимо ранее доложенных вам размеров повреждений, факта списывания по прибытии в Корсаков ряда лиц команды, несших службу на теплоходе с 0 до 8 часов 15 декабря, командир ЮСВМБ контр-адмирал Проценко доложил, что на корабле отсутствует один спасательный круг и имеются явные признаки спуска спасательной шлюпки правого борта; кроме того, установлен факт, когда на переходе 14 декабря стоящий на вахте помощник капитана самостоятельно изменил ход с «полного» на «средний», капитан реагировал на это и немедленно из каюты поднялся на мостик.

Детальное знакомство и изучение подлинных судовых документов (машинный и судовой журнал) позволили сделать следующие выводы:

а) режимы работы обоих двигателей как до 5 часов 30 минут, так и после 6 часов 55 минут не вызвали необходимости остановки обеих машин и чистки кингстонов, так как все время температура выходящей воды была 36/40 градусов, а давление 07/07 атмосферы, т. е. машины работали совершенно нормально;

б) на левой странице машинного журнала не указан факт застопоривания машин и причина этого, хотя 12 декабря при действительном засорении кингстонов и необходимости их очистки об этом на левой странице (как этого требуют правила) подробно указано время остановки машин, причина этого и время, потраченное на очистку кингстонов;

в) в судовом журнале 15 декабря совершенно нет записей о том, что с 5 часов 30 минут по 6 часов 55 минут корабль имел машины на «стоп» и производилась очистка кингстонов от льда;

г) т/х «Горнозаводск», выйдя в район мыса Красный партизан из льда, далее следовал не менее 12 часов по чистой воде, имевшей температуру  $-2 - +3$ , поэтому если бы и были кингстоны забиты льдом, то они за этот промежуток времени и при данной температуре воды должны были бы сами очиститься. Записи в машинном журнале подтверждают совершенно нормальную работу дизелей при температуре выходящей воды 36/40 градусов и давлении 07/07 атмосферы.

Все опрошенные водолазы подтвердили, что повреждения подводной части теплохода, судя по их характеру, могли быть только результатом удара корабля о металлический предмет.

Все это, вместе взятое, говорило о том, что на корабле ночью 15 декабря между 5 часами 30 минутами и 6 часами 55 минутами имело место тщательно скрываемое личным составом происшествие.

Поэтому, прежде чем приступить к следствию, нами было решено заслушать капитана т/х «Горнозаводск» Иващенко Л. П. (плавает с 1929 г., на данном корабле с 1950 г.), который дал следующие объяснения:

1. По вопросу имевшихся с 1950 г. на корабле аварий и повреждений не упомянул ни один район, указанный в акте водолазного обследования.

2. На вопрос, имел ли корабль в декабре посадку на мель или столкновение, ответил отрицательно.

3. Знает ли он, как капитан теплохода, о факте остановки обеих машин и их причинах, ответил: «Узнал только 22 декабря, когда пришли военные обследовать корабль, и, как ему доложили старший помощник и механик, машину останавливали из-за чистки кингстонов».

4. Чем он, как капитан теплохода, может объяснить противоречия между техническими показателями, записанными в машинном журнале, и обоснованием остановки машин, ответил: «Детально не разбирался, но у меня механики путаники».

5. Чем объясняется нарушение правил ведения как машинного, так и судового журнала, ответил: «Халатностью и упущением механика и старпома».

6. Почему недостает одного спасательного круга, ответил: «Боцман оставил или выбросил в бухте Ванино».

7. Зачем спускали шлюпку? Ответил: «При стоянке в Холмске для сообщения с берегом».

8. Почему не вышли на мостик, когда корабль в 5 часов 30 минут застопорил ход? Ответил: «Крепко спал».

В продолжение всей многочасовой беседы гражданин Иващенко все противоречия в журналах и действиях объяснял, как и все члены экипажа, упущениями по службе, забывчивостью и т. п. Было приказано выяснить в б. Ванино, действительно ли оставлен т/х «Горнозаводск» спасательный круг. Круга в бухте Ванино не оказалось. Когда об этом сказали боцману, то он на следующий день нашел ломаный круг на корабле. Через органы ВОСО (военных сообщений. — *В. Ш.*) порта Холмск выяснили, что т/х «Горнозаводск» стоял не на рейде, а у стенки, ошвартовавшись правым бортом, и ему не было надобности спускать для сообщения с берегом шлюпку правого борта. По докладу прокурора, впоследствии корабельный состав выдвинул новую версию: «шлюпку спускали для проверки шлюпбалки». 27 декабря командир базы контр-адмирал Проценко информировал меня, что в своих вторичных показаниях капитан теплохода Иващенко не исключает возможности столкновения, о котором ему старший помощник не доложил, дает этому старшему помощнику самую нелестную аттестацию, а стоявший на вахте с 4 до 8 часов рулевой показал, что на корабле машины останавливали, но на такое время, что корабль не потерял способности слушаться руля.

Доложенные вам факты позволяют сделать вывод о возможности столкновения т/х «Горнозаводск» с ПЛ С-117».

Над экипажем «Горнозаводска» нависла угроза обвинения не только в утоплении своей подводной лодки, но и в сокрытии совершенного преступления. Можно пред-

ставить состояние капитана и старпома этого маленького суденышка. Из комсостава теплохода они вполне могли теперь превратиться в его пассажиров.

Однако после поверхностного разбирательства представителя Москвы делом «Горнозаводска» вплотную занялся командующий 5-м ВМФ вице-адмирал Ю. А. Пантелеев. По его приказу судно было немедленно поставлено в док порта Находка. Пантелеев не совсем доверял поверхностному водолазному осмотру днища судна и решил сам проверить все досконально. По его указанию на судно отправили лучших технических экспертов флота. Через несколько дней на стол командующему легло заключение технической экспертизы. Вот выдержки из него:

«Обследование было произведено путем осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» в плавдоке № 1064 завода № 4 ММФ (Министерства морского флота. — В. Ш.) в городе Находка 19 января 1953 года, рассмотрения и анализа материалов акта докового осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» в доке завода № 3 ММФ в городе Николаевске-на-Амуре 16 августа 1951 года, акта водолазного осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» водолазными специалистами АСС 7-го ВМФ 25 декабря 1952 года и судовых проектных чертежей.

В итоге произведенного обследования определены повреждения подводной части корпуса т/х «Горнозаводск», их характер и размеры, вероятные причины и давность возникновения, а также проверена достоверность повреждений, установленных актом водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года.

Актом водолазного осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» от 25 декабря 1952 года устанавливаются следующие повреждения:

1. Отсутствие окраски отдельных участков, наличие вмятин и потертости до металлического блеска бортового киля правого и левого бортов.

2. Наличие потертости листов обшивки килевого пояса в районе 23—70 шпангоутов до металлического блеска.

3. Наличие зачищенных до металлического блеска за-

клепочных головок под левым бортовым килем в районе 70—73 шпангоутов.

Исходя из характера этих повреждений, актом водолазного осмотра фиксируется предположение, что они возникли в результате трения металла о металл, то есть соприкосновения корпуса т/х «Горнозаводск» с другим металлическим предметом. Указанный акт водолазного осмотра составлен на основании докладных семи водолазных специалистов, производивших обследование подводной части корпуса т/х «Горнозаводск».

Докладные водолазных специалистов отмечают, что в период обследования подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» носовая часть днища между бортовыми килями была забита плавающим льдом, что делало невозможным полное обследование подводной части корпуса, а плохие условия видимости затрудняли производство качественного осмотра доступных частей т/х «Горнозаводск».

К январю 1953 года повреждения, зафиксированные актом водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года, подтверждены только в части наличия вмятин и разрывов бортовых килей. Отсутствие окраски имеет место по всей поверхности подводной части корпуса, поэтому фиксирование отсутствия ее только в отдельных участках неправильно. Наличие отдельных участков корпуса, очищенных до блеска металла, при доковом осмотре не подтверждено, весь корпус имеет значительное обожравление.

Металлический блеск, обнаруженный водолазами, мог иметь место в результате плавания судна во льду.

Исходя из рассмотрения акта и докладных, следует заключить, что водолазный осмотр корпуса т/х «Горнозаводск» был произведен поверхностно, а вывод о том, что металлический блеск появился в результате трения корпуса с другим металлическим предметом, не обоснован.

Выводы. В результате докового осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» 19 января 1953 года, рассмотрения и анализа акта докового осмотра от 16 августа 1951 года и акта водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года комиссия технических экспертов не обнаружила повреждений подводной части корпуса т/х «Горноза-

водск», которые имели бы причиной своего образования столкновение с корпусом ПЛ С-117.

Наряду с этим комиссия считает необходимым отметить, что могло иметь место такое соприкосновение т/х «Горнозаводск» с ПЛ С-117, находившейся в подводном положении, которое не привело к образованию видимых повреждений подводной части корпуса т/х «Горнозаводск». При таком случае соприкосновения прочный корпус ПЛ С-117 также не мог получить повреждений, которые нарушили бы его водонепроницаемость и явились причиной потопления подводной лодки».

Как опытный моряк, вице-адмирал Пантелеев прекрасно понимал, что если бы «Горнозаводск» столкнулся с С-117, причем так, что это столкновение привело к гибели подводной лодки, то повреждения самого транспорта должны быть тоже достаточно впечатляющи. Ведь водоизмещение маленького «Горнозаводска» даже меньше, чем у «щуки», — всего каких-то 400 тонн. В своей докладной записке на имя военно-морского министра Пантелеев написал: «...считаю, что предъявлять транспорту «Горнозаводск» какие-либо обвинения в его столкновении с ПЛ С-117 нет никаких оснований и доказательств».

## *Глава седьмая*

### **Москва — Совгавань — Москва**

Вспоминает бывший начальник штаба 90-й бригады вице-адмирал в отставке Ю. С. Бодаревский:

«Когда случилось несчастье с С-117, в Москву потребовали на расправу все наше начальство. Поехали Холостяков, Радионов и Прокофьев. Никто тогда не знал, вернутся ли они обратно... Тем более что тут же все вспомнили, что еще в тридцать восьмом Холостякова уже однажды арестовывали как «врага народа».

Я остался командовать бригадой. К нам из Москвы тоже приехала следственная комиссия. Почти каждую ночь



ко мне домой подъезжал «воронок», и меня под вооруженным конвоем солдат везли на очередной допрос. Почему это делалось именно ночью и почему надо было посылать за мной солдат с винтовками, мне и сегодня не понятно.

Допрашивал меня следователь из Москвы, полковник. В нашем подводниковом деле он разбирался неважно, зато настроен был очень агрессивно и видел во мне уже преступника. Ему все приходилось объяснять. Он слушает, слушает, а потом вдруг начинает кричать: «Вы мне своими морскими штучками голову не морочьте! Выкладывайте, пока не поздно, начистоту, как все было!» Объясняю снова... И так каждую ночь. Разумеется, это морально было очень тяжело. Из Москвы от уехавших тоже никаких вестей. Успокаивал себя тем, что если посадят, то сидеть буду недалеко от семьи. У нас тогда вокруг Совгавани было сразу несколько лагерей. Думал, попрошу, чтоб хоть эту просьбу уважили. А тут ночью звонок из Москвы. Начштаба флота говорит: «Возвращаемся назад». Сразу куда-то запропал мой следователь, и можно стало хоть нормально служить. Когда Прокофьев вернулся, то рассказывал мне, что Сталин будто бы сказал: «Никого судить мы не будем. Виновных накажут властью морского министра. Главное же, чтобы были сделаны выводы и подводные лодки больше в мирное время не погибали». После этого Холостякову и Радионову объявили какие-то взыскания, а Прокофьева сняли с комбрига и назначили начальником штаба в нашей же бригаде, меня перевели начальником отдела подводного плавания в штаб 7-го ВМФ».

Перед отъездом в Москву Прокофьев сказал жене: «Как все выяснится, я позвоню. Если скажу, что все хорошо, значит, не посадили». В Москве Холостякова, Радионова и Прокофьева заслушивало все руководство страны, возглавляемое Маленковым. Рядом с ним молча сидел Берия. Однако, к облегчению моряков, спустя некоторое время его вызвали по какому-то неотложному делу к Сталину, и больше на заседание он не вернулся.

Заслушивание длилось почти восемь часов. Прокофьеву запомнилась деталь: Маленков был небрит и выглядел чрезвычайно усталым.

Больше всех, как бывает в таких случаях, обвиняли самого младшего, то есть комбрига. Обвинения в его адрес сводились к тому, что Прокофьев не обучил как следует командира С-117 и сам не пошел в море именно на этой подводной лодке.

Вскоре после возвращения из Москвы капитана 1-го ранга В. М. Прокофьева свалил инфаркт.

Из воспоминаний бывшего флагмеха 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума:

«Когда пришли к выводу, что поиски С-117 безрезультатны, об этом доложили в Москву, и через некоторое время в Советскую Гавань прибыла Государственная комиссия для расследования катастрофы, не помню уже, под чьим председательством. Помню, что в составе ее был очень уважаемый флотскими инженерами главный инженер-механик ВМФ Дробышев.

Комиссия разделилась на две части: одна ее часть работала в штабе флота (в 7—8 километрах от нашей бухты Постовой), которым в то время командовал Холостяков, другая часть работала в нашем соединении, в бухте Постовой. Проверяли все так жестко, что иногда беседы с членами комиссии напоминали допросы. Исключение составлял главный инженер-механик ВМФ Дробышев, сохранявший интеллигентность в этих тяжелых обстоятельствах. Меня вызывали на беседу в штаб флота по поводу технического состояния С-117 и подготовленности ее экипажа. За неимением других средств за мною прислали мотоцикл с коляской. Помнится, после двадцатиминутной поездки в открытой коляске при 25-градусном морозе мне пришлось долго оттирать заиндевшее лицо. Беседа, однако, была доброжелательной, каких-либо конкретных претензий нам не предъявили.

Примером бездушия и грубости был вызов на беседу вдовы командира лодки Лидии Красниковой. Один из членов госкомиссии, высокопоставленный политработник, задал ей вопрос: «Скажите, а не мог ли ваш муж уве-

сти лодку в США или Японию?» Бедная женщина, едва державшаяся на ногах от горя, ничего не ответила и со слезами выбежала в коридор штаба.

К счастью, госкомиссия не сумела найти существенных нарушений в работе нашего соединения, никого не арестовали и не отдали под суд, как это зачастую практиковалось в те времена. Для порядка нашего командира соединения В. М. Прокофьева снизили до должности начальника штаба нашей же бригады, а начальника штаба Ю. Бодаревского и начальника политотдела А. Н. Пикулина сняли с должностей и назначили куда-то без значительного понижения. В. М. Прокофьев, впрочем, вскоре был восстановлен в должности командира соединения, а в дальнейшем служил в Главном штабе ВМФ».

Затем был приказ военно-морского министра и закрытое постановление Совета Министров СССР по факту гибели подводной лодки. Ветераны рассказывают, что здесь Николаю Герасимовичу Кузнецову пришлось нелегко. Ведь по всем существовавшим тогда законам экипаж найденной подводной лодки надлежало считать не погибшим, а пропавшим без вести со всеми вытекающими отсюда последствиями. Прежде всего, это касалось пенсий семьям членов экипажа. Ведь пенсии полагались погибшим, а пропавшим — нет.

Однако справедливость все же восторжествовала, и пенсии были начислены, наряду с достаточно крупными единовременными пособиями.

Сейчас модно упрекать сталинское время в жестокости. Наверное, тогда, как, впрочем, и сейчас, бывало всякое. Но, листая документы, относящиеся к гибели С-117, делаешь совершенно иной вывод — именно в том случае к людям отнеслись со всем возможным вниманием. По указанию предсовмина Маленкова семьям погибших офицеров были выделены квартиры в европейской части страны. Города вдовы выбирали по своему усмотрению. Некоторые пункты пенсионного расчета и сегодня не могут не вызывать удивления: «... Сестре матроса Королева Королевой

Валентине Степановне выделить пенсию в размере 300 рублей в месяц до окончания ею высшего образования». Разумеется, пенсия не слишком высокая, но разве можно сейчас даже представить, что кого-то из руководства нашей страны сегодня волнует вопрос, получит ли высшее образование сестра погибшего матроса или солдата.

Конечно, никакие пенсии и льготы не могут возместить утраты, и все же, наверное, не одна мать и вдова поминали добрым словом тех, кто не позволил им стоять на паперти с протянутой рукой.

Был и приказ военно-морского министра о наказании виновных в гибели подводной лодки. Вот некоторые выдержки из него:

«...За безответственное отношение к учению подводных лодок, самоустранение от руководства этим учением и невыполнение требований Правительства по личному обучению командиров соединений и кораблей в море командующему 7-м Военно-морским флотом вице-адмиралу Холостякову Г. И. объявляю выговор и предупреждаю, что если в ближайшее время не будет исправлено положение на флоте, а он сам не будет до деталей вникать в существо дела, то к нему будут приняты более строгие меры.

За беспечное руководство боевой подготовкой, отсутствии личного контроля и проверки состояния подготовленности подводных лодок и за поверхностное отношение к руководству учением бригады командира 90-й бригады подводных лодок капитана 1-го ранга Прокофьева В. М. снять с занимаемой должности и назначить с понижением.

За плохое руководство партийно-политической работой в бригаде, примиренческое отношение к недостаткам в боевой подготовке и организации службы начальника политотдела 90-й бригады подводных лодок капитана 2-го ранга Пикулина Л. И. снять с занимаемой должности и назначить с понижением.

За низкое состояние управления подводными лодками при нахождении в море, отсутствие контроля за подготовкой, организацией и проведением учения начальнику штаба 7-го Военно-морского флота контр-адмиралу Радионову А. И. объявляю выговор...»

А поиски исчезнувшей «щуки» продолжались еще целый год. И тогда в ноябре 1953 года Н. Г. Кузнецов, ставший к тому времени адмиралом флота, но в результате реорганизации ВМФ превратившийся из военно-морского министра в Главнокомандующего ВМФ, подписал донесение министру обороны СССР М. А. Булганину:

«...Военно-Морские Силы в течение 1953 года производили поиск подводной лодки С-117, погибшей в декабре 1952 г. в южной части Татарского пролива во время тактического учения.

Вероятный район гибели подводной лодки обследован гидроакустикой, металлоискателями, а также протрален придонными тралами. Авиация Тихоокеанского флота в тот же период систематически осматривала южную часть Татарского пролива. Западное побережье острова Сахалин было осмотрено частями Дальневосточного военного округа и погранвойсками.

Никаких признаков местонахождения погибшей подводной лодки С-117 при поиске не обнаружено. Следует полагать, что подводная лодка затонула на больших глубинах.

Поэтому дальнейшие действия по поиску подводной лодки С-117 прекращены».

Вспоминает бывший флагманский механик бригады подводных лодок Даниил Фланцбаум:

«Гибель С-117 оставила неизгладимый след в сознании подводников. Портрет инженер-механика Кардаполова мы повесили в нашем кабинете флагманского инженер-механика. Кардаполову недолго пришлось прослужить в нашем соединении, но он успел оставить по себе хорошую память.

Работа проверяющей нас госкомиссии также не прошла без следа. Мы внимательнее стали относиться к, казалось бы, формальным, бюрократическим сторонам нашей работы, больше думать об ответственности. Приказом командира соединения было введено правило: каждый командир лодки перед выходом в море должен был оставить

у оперативного дежурного по бригаде расписку о том, что все механизмы на лодке исправны и весь экипаж допущен к самостоятельному управлению своим заведением. Не знаю, долго ли оставался в силе этот приказ, но пока я служил в соединении, им неизменно руководствовались».

## Глава восьмая

### Жертва необъявленной войны

Последний раз массированное обследование Татарского пролива в районе Холмска проводилось совсем недавно. 7 декабря 1995 года исчез воздушный лайнер Ту-153. Одна из первоначальных версий была такова: самолет мог упасть в воды пролива. На поиски вышли специально оборудованные суда и корабли. И кто знает, может быть, где-то совсем рядом от затонувшей «шуки» вновь проходили спасатели; может, какие-то сотни метров отделяли их от проржавевшего и обросшего водорослями корпуса некогда знаменитой С-117. Увы, океан не открыл своей тайны...

Ходили тогда на Дальнем Востоке и иные разговоры: о том, что С-117 могла уничтожить зашедшая в Татарский пролив с разведывательными целями американская подводная лодка. И хотя в официальных документах эта версия не фигурировала, оснований для таких разговоров было достаточно.

Напомним, что в то время в самом разгаре была корейская война, и американцы не очень-то церемонились с соблюдением международных правовых норм. Вот лишь несколько малоизвестных фактов той эпохи.

В ночь на 26 июня 1950 года южнокорейские боевые корабли обстреляли судно 5-го ВМФ «Пластун». Имелись многочисленные повреждения.

8 октября того же года два американских реактивных истребителя типа «Шутинг стар» (Ф-80) с авианосца «Мидуэй», подойдя на бреющем полете со стороны моря, нанесли ракетно-бомбовый удар по аэродрому 5-го ВМФ Сухая речка, находящемуся в ста километрах от советско-

корейской границы. В результате атаки один из находившихся на аэродроме самолетов был уничтожен полностью, шесть сильно повреждены. Поднятое через три минуты в воздух звено истребителей ВВС 5-го ВМФ американские самолеты не догнало.

27 июля 1953 года над морем на траверзе реки Янцзы американский истребитель сбил транспортный самолет Тихоокеанского флота Ил-12, совершавший рейс из Порт-Артура в Уссурийск. Экипаж и все пассажиры погибли.

28 декабря 1959 года южнокорейские боевые корабли обстреляли гидрографическое судно Тихоокеанского флота «Унго». При этом один человек был убит, пять ранено.

И кто сегодня может утверждать, что сценарий той далекой трагедии не мог разворачиваться следующим образом: в Татарский пролив с разведывательными целями вошла американская подводная лодка и, обнаружив советскую «щуку», торпедировала ее. Впрочем, могло быть и иначе: С-117 в подводном положении просто столкнулась с американской субмариной. Ведь именно так погибла в 1968 году в Тихом океане К-129, тоже долгие годы считавшаяся пропавшей без вести. Вспомним, что все однотипные С-117 («щуки») погибли в годы Великой Отечественной войны именно от атак вражеских подводных лодок, и, как знать, не разделила ли «сто семнадцатая» их общую печальную судьбу. Но все это лишь одни догадки...

Ныне в Советской Гавани после сорока с лишним лет забвения наконец-то установлен памятник членам экипажа погибшей «щуки». Каменные волны расступаются перед стремительно уходящим под воду корпусом прославленной субмарины. Расступаются, чтобы навсегда принять ее в свои холодные объятия.

## *Глава девятая*

### **Возвращенная из небытия**

Увы, трагическая судьба С-80 не была чем-то из ряда выходящим в мировом подводном флоте. В январе 1968 года юго-восточнее Тулона в глубинах Средиземного моря навсегда пропала французская подводная лод-

ка «Минерва». Почти в то же время неподалеку от Кипра исчезла в пучине израильская лодка «Дакар», а спустя всего два года все там же, у Тулона, судьбу «Минервы» в точности повторила ее боевая подруга «Эвридика». Изучение материалов гибели этих иностранных подводных лодок вызывают оторопь, ибо даже версии их исчезновения почти в точности совпадали с версиями гибели С-117! Но что же случилось с этими субмаринами на самом деле? Как сражались со стихией в последние минуты жизни их обреченные экипажи, какую мученическую смерть им пришлось принять?

История С-117 была бы не полной без истории другой подводной лодки — С-80. Судьбы двух отечественных субмарин сплелись самым невероятным образом. В месяц и год исчезновения первой из них, С-117, вторая, С-80, была принята в состав военно-морского флота. К глубокому сожалению, североморская С-80 повторила весь трагический путь своей тихоокеанской предшественницы за одним лишь исключением: спустя годы после гибели североморская подводная лодка была все же найдена, и тогда стала понятна не только истинная причина ее гибели, но и весь ужас гибели ее экипажа. А потому, заканчивая свой рассказ о С-117, мы обратимся теперь к делам комиссии по расследованию обстоятельств гибели С-80.

Итак, из далекой Советской Гавани перенесемся в не менее далекий и заснеженный Полярный — столицу северного подводного дизельного флота нашей державы. Именно там базировалась подводная лодка, о которой пойдет наш рассказ...

Конец 1950-х годов характеризовался стремительным перевооружением советского флота. На стапелях уже стояли первые атомоходы, а в состав соединений одна за другой входили дизельные ракетные лодки, способные поражать своими баллистическими и крылатыми ракетами цели, значительно удаленные от берега. Отныне подводные лодки становились носителями уже не только тактического, но и стратегического оружия. Начиналась новая эпоха развития мирового подводного флота. Именно к лодкам этого «ракетного периода» относилась и С-80.



Это была средняя дизельная подводная лодка. Построенная на горьковском кораблестроительном заводе «Красное Сормово» по проекту 613, она была вооружена вначале лишь торпедным оружием. Однако в 1957—1960-х годах ее вместе с С-46 переоборудовали под комплекс крылатых ракет П-5 по проекту 644. Ракетный комплекс, разработанный конструкторским бюро В. Н. Челомея, мог стрелять из надводного положения по береговым целям с дистанции 300 километров. Комплекс устанавливался на подводные лодки в обстановке такой секретности, что специалисты флота были допущены к документации комплекса и к самой материальной части только после включения обеих подводных лодок в состав 8-й дивизии подводных лодок Северного флота. Данное обстоятельство, естественно, не способствовало быстрому освоению новой техники.

Как бы там ни было, но в декабре 1960 года обе лодки с ракетным комплексом уже вступили в первую линию. Как свидетельствуют документы С-80, по своему техническому состоянию и по уровню подготовки экипажа она была вполне готова для выполнения задач в море.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г. М. Егорова, бывшего в то время командиром дивизии, куда входила С-80:

«Подводные лодки с крылатыми ракетами — новые, сложные по устройству и управлению корабли. Поэтому нам часто приходилось выходить в море, изучать личный состав, особенно командиров кораблей. Тогда-то я и обратил внимание на одного из командиров. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался и к командующему подводными силами контр-адмиралу Г. Т. Кудряшову, и к командующему флотом адмиралу А. Т. Чабаненко с просьбой направить этого командира на тщательную медицинскую проверку, но этого сделано не было. Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки корабля и всех его систем на глубоководное погружение с уходом на рабочую глубину до 170 метров. Испытание показало, что прочный корпус

корабля, все забортные отверстия, механизмы в основном удовлетворяли предъявляемым требованиям. Но снова возникли серьезные претензии к командиру корабля. Поэтому, возвратившись с моря, я приказал начальнику штаба дивизии капитану 1-го ранга Н. М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно в базе. Вскоре я убыл в очередное плавание со всем соединением. Там, в море, по перехваченным радиogramмам узнал, что подводная лодка С-80 по приказанию штаба подводных сил отправлена в море на отработку задач боевой подготовки. Не раздумывая, решил, что допущена серьезная ошибка. Поэтому, не вступая в полемику, а ссылаясь на тяжелый прогноз погоды, немедленно дал радиogramму в штаб подводных сил: «В связи с приближающимся ураганом прошу ПЛ С-80 срочно возвратить в базу».

Итак, 25 января ракетная подводная лодка С-80 Северного флота покинула базу и прибыла в полигон боевой подготовки в 50 милях севернее бухты Тириберка для отработки поставленных задач. На борту в тот момент находилось 68 человек: 15 офицеров, 16 старшин и 37 матросов, из них прикомандированными на выход в море из других экипажей были 2 офицера и 7 матросов.

27 января в 0 часов 47 минут С-80 сообщила о своем нахождении в районе и передала сведения о состоянии погоды. Согласно плану подводная лодка должна была до 18 часов 00 минут из-за резкого ухудшения погоды покинуть полигон, о чем ей надлежало сообщить в штаб подводных сил Северного флота.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г. М. Егорова: «Приближение шторма чувствовалось по многим признакам. Резко падало давление барометра. Крепчал ветер, меняя направление с южного на северный. Это сулило сильный шторм. Я приказал часть лодок с рейда отправить в море, погрузиться на глубину в назначенных районах. К трем часам ночи шторм вроде

ослабел. Но вскоре налетел шквалистый северный ветер со снежными зарядами и как разъяренный зверь накинулся на корабли. Находясь на мостике плавбазы «Иртыш», которую на якорях носило с борта на борт усилившимся до ураганной силы ветром (25—30 метров в секунду при сплошных снежных зарядах), я следил по локации за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Пришла радиограмма от подводной лодки С-80. Поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли ее раскодировать. Полагал, что моя просьба выполнена и командир С-80 подтвердил приказание штаба о возвращении, лодка направляется в базу. К тому же порядок работы связи запрещал мне с моря давать лишние запросы. Заканчивалась штормовая полярная ночь. Начало светать. Теперь, казалось, можно успокоиться. Но вдруг получаю тревожный доклад: «Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от нее нет». Мое беспокойство за корабль и экипаж вновь возросло. С ураганом шутки плохи. Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля. Поначалу думал, что отказала связь. Мысли крутились и вокруг возможности погружения лодки. Командир С-80, не получив распоряжения штаба подводных сил о возвращении в базу, мог пойти на это, чтобы укрыться под водой от шторма. В тяжком ожидании прошел день, ветер почти успокоился, а подводная лодка все молчала. По приказу командующего флотом рейдовый сбор нашего соединения был прекращен. Лодки возвратились в базу. Прямо с причала меня вызвали в штаб флота».

Обеспокоенный надвигающимся штормом, штаб подводных сил передал командиру лодки приказ возвращаться в базу, однако квитанции не получил. Эфир, несмотря на все последующие многочисленные запросы, был пуст. Никому не хотелось верить в худшее. По флоту была немедленно объявлена боевая тревога. Анализируя ситуацию исчезновения С-80, нельзя не поразиться ее почти

полной схожести с исчезновением С-117. Не менее схоже развивались события и далее.

28 января командующий Северным флотом отдал приказ начать поисковую операцию. В море немедленно вышли эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Оживленный», подводные лодки С-46 и Б-36, четыре малых противолодочных корабля, вылетели два самолета Бе-6. Что касается подводной лодки С-46, то она, как и пропавшая без вести С-80, относилась к проекту 644. Перед самым выходом в море командир бригады, который должен был быть старшим на борту, и командир лодки выйти на ней в море наотрез отказались. Оба были немедленно заменены, а затем и сняты со своих должностей. Почему отказались идти в море два достаточно опытных подводника, ведь они прекрасно понимали, что этого отказа им не простят? Скорее всего, дело было в неверии в лодки 644-го проекта. Здесь возникает вопрос: почему командование Северным флотом решило отправить в море именно С-46, когда в готовности к выходу имелось и немало иных лодок. Возможно, такой выбор был обусловлен желанием посмотреть на поведение лодки 644-го проекта в море в различных режимах плавания, чтобы попытаться смоделировать ситуацию на С-80, возможно, продиктован стремлением преодолеть у экипажа С-46 естественный психологический барьер, возникший после гибели «систершипа» их субмарины, а возможно, просто направили в море то, что оказалось под рукой...

Несмотря на все усилия, в районе поиска никаких следов аварии или катастрофы обнаружено не было. Поисковые силы, однако, непрерывно наращивались и к середине дня уже насчитывали пять эсминцев, шесть подводных лодок, восемь малых противолодочных кораблей, три тральщика, восемь самолетов Бе-6, семь вертолетов Ми-7 и восемь спасательных судов.

При этом все участвующие в поиске силы были разделены на семь отрядов. 1-й отряд составили эскадренные миноносцы «Сведущий», «Скромный», «Настойчивый»; 2-й отряд — «Гремящий» и «Оживленный»; 3-й — подводные лодки; 4-й и 5-й — ПУГи (поисково-ударная

группа) малых противолодочных кораблей; 6-й — тральщики; 7-й — спасательные суда. В отдельные отряды объединили самолеты и вертолеты. Отряд обеспечения составили танкеры и торпедные катера. Район поиска непрерывно расширялся. Одновременно проводился опрос экипажей всех проходивших мимо района предполагаемой гибели С-80 судов.

В местах базирования в немедленной готовности к выходу находились спасательное судно «Алдан» с колоколом, способным погружаться на глубину 280 метров, спасательные суда «Памир» и СС-1, а также спасательный буксир. Поисковые силы возглавил командир эскадры надводных кораблей Северного флота контр-адмирал Аистов, поднявший свой флаг на эсминце «Гремящий». Вместе с ним находился и командир 8-й дивизии подводных лодок контр-адмирал Г. М. Егоров, который затем перебрался на траулер «Тунец», где и оставался до окончания поисковых работ.

Одновременно на Северном флоте была подготовлена команда лучших водолазов-глубоководников, в которую входили опытные офицеры и мичманы. Подобные команды сформировали на Балтийском и Черноморском флотах. Водолазы ждали лишь сигнала к началу работ. Для их доставки выделялись самолеты морской транспортной авиации. В Ленинграде в готовности к вылету находилась группа специалистов во главе с начальником аварийно-спасательной службы ВМФ инженером контр-адмиралом Чикером. Из Севастополя в Североморск был доставлен проходивший испытания на Черном море поисковый комплекс «Мизень-2». Из Ленинграда самолетом Ли-2 переправлено пять опытных комплектов телеаппаратуры АПТ-1 («кровать»).

28 января в 11 часов 10 минут Главнокомандующий ВМФ адмирал С. Г. Горшков доложил о происшествии секретарю ЦК КПСС Д. Ф. Устинову, а в 12 часов 30 минут сделал письменный доклад дежурному генералу Генерального штаба. Тогда же было уточнено, что ракет на борту С-80 не имеется, а экипаж насчитывает 69 человек. Цифра 69 значится в документе, тогда как на самом деле

на лодке находилось 68 подводников. И здесь невероятная схожесть с ситуацией на С-117, где по всем документам числятся 52 человека, тогда как пофамильный список содержит почему-то пятьдесят одну фамилию.

В 16 часов 40 минут с одного из эскадренных миноносцев доложили: «Есть контакт с большим металлическим предметом на глубине. Широта 69 градусов 48,5 минуты, долгота 36 градусов 20 минут».

В 16 часов 55 минут о контакте доложено главнокомандующему ВМФ. Тот отдает приказ: «Все туда!» Спустя 30 минут контр-адмирал Городницкий доложил об ошибочности контакта.

30 января с подмосковного аэродрома ВМФ Астафьево в Североморск прибыл Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский, бывший в тот период главным инспектором — заместителем министра обороны СССР, Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков, адмиралы Н. И. Виноградов и Ю. А. Пантелеев и большая группа адмиралов и офицеров центральных учреждений Министерства обороны и ВМФ. Непосредственное расследование происшествия Главнокомандующий ВМФ возложил на своего заместителя вице-адмирала Иванова.

Прибыв в Североморск, маршал К. К. Рокоссовский заслушал командующего флотом о техническом состоянии С-80 и уровне подготовки ее экипажа на момент выхода в море, об обстоятельствах пропажи подводной лодки и мерах, принимаемых для ее поиска. Непосредственно в дело организации поисковых работ маршал не вмешивался, а все время поиска оставался в штабе Северного флота.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г. М. Егорова:

«На совещании, где присутствовали Рокоссовский, Горшков, Чабаненко и другие, я докладывал о состоянии корабля, экипажа и об особенностях управления лодкой с подвешенными на палубу контейнерами после модернизации. Высказал и свое мнение о возможных причинах катастрофы. Что же касается командира корабля, то я дал ему ту оценку, которую неоднократно излагал командую-

шему флотом. В заключение предложил свои соображения по поиску подводной лодки. По моему мнению, в нем должны были принять участие и боевые корабли Северного флота, и суда тралового, рыболовецкого флота, которые имели на вооружении поисковые станции косяков рыбы, способные обнаружить лодку с помощью тралов даже на грунте. Для этого рекомендовал обязательно использовать траулер «Тунец» — специальное поисковое судно полярного научно-исследовательского института Главка «Севрыба», имевшее на вооружении современное гидроакустическое оборудование, позволяющее различать не только стаи рыб, но и неровности грунта. Это судно имело опускаемую глубоководную камеру, где мог находиться оператор. По приказанию Маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского штаб флота разработал порядок поисковых работ. Однако время стремительно уменьшало вероятность спасения людей. А тут еще разыгрался новый сильнейший шторм. Главк «Севрыба» выделил суда для поиска. Корабли вышли в море и немедленно приступили к работе».

Один день сменял другой, а результата все не было. Наконец, 3 февраля в 13 часов 15 минут тралом производившего поиск тральщика Т-742 был подсечен буй подводной лодки, при этом на тральщике якобы даже слышали ответные стуки. Место обнаружения буя: широта — 69 градусов 54 минуты, долгота — 35 градусов 32 минуты.

В 13 часов 20 минут в район обнаружения буя на полном ходу устремились почти все поисковые силы.

Одновременно прочитана была и надпись на бую. Она значила: 215 ССБ-1ПР-25 и на обводе следующие цифры — 633—252—014—11700. Спустя полчаса контр-адмирал Фоминых доложил, что найденный буй принадлежит подводной лодке 644-го проекта. Последние сомнения отпали: искать надо в районе обнаружения буя. Немедленно начинается интенсивный поиск всем, чем только возможно: металлоискателями, тралами, магнитоискателями... Однако в журнале командующего поисковыми си-

лами вскоре появляется весьма удручающая запись: «Новых признаков местонахождения ПЛ С-80 не обнаружено». Район поиска снова постепенно расширяется.

За несколько суток поиска кораблями и судами спасательных отрядов было сделано 19 различных зацепов. И всякий раз в место очередного зацепа устремлялись почти все силы, и сердца моряков замирали в томительном ожидании... Но, увы, всякий раз спасателей ждало очередное разочарование. Обследование не давало никаких результатов, и контакты оказывались ложными.

8 февраля на основании данных ГРУ пришло сообщение о том, что двумя сутками ранее английский траулер «Вульверхамптон Уондерен», принадлежащий компании «Ллойд Лист энд Шиппинг», возвращаясь из промыслового рейса из района Белого моря, потерял у побережья Норвегии гребной винт. Сразу же возникла версия, что причиной гибели С-80 могло стать столкновение с английским траулером. Однако при дальнейшей разработке от этой версии отказались, так как выяснилось, что англичане потеряли винт, выскочив на каменную отмель. Истинность этого факта по свежим следам выяснила разведка Северного флота.

А обстановка вокруг поиска пропавшей подводной лодки продолжала оставаться чрезвычайно напряженной. В тот же день, 8 февраля, в 16.00 поступило радиосообщение от рыболовного траулера «Тунец». Самописец его эхолота внезапно обрисовал длинный и узкий предмет длиной около 90 метров и высотой около 20 метров, лежащий на морском дне. Когда операторы нанесли точку контакта «Тунца» с неизвестным предметом, то карандаши чуть не выпали у них из рук: точка контакта находилась лишь в восьми кабельтовых от точки недавнего обнаружения спасательного буя С-80!

Немедленно последовала команда: «Все к «Тунцу»!» Штурманы кораблей и судов лихорадочно прокладывали курс и определяли время расчетного прибытия в указанную точку. А тем временем дало себя знать и Баренцево море. Ветер резко усилился, пошла крупная зыбь. Корабли отчаянно валяло, особенно тяжело приходилось мелко-



сидящим тральщикам, которых бросало на высоких волнах как щепки. Но ни один из командиров не попросился в базу. Все они были полны надежды найти пропавшую лодку и, может быть, спасти еще оставшихся в живых подводников, а потому все остальное для них в этот момент было несущественно.

С вышедшего в море, несмотря на непогоду, спасательного судна «Алдан» пытались спустить батисферу, но из этого ничего не получилось. Помешал начавшийся шторм. Вскоре ветер достигал уже 10 баллов, а волнение моря — 7 баллов. Командующий флотом отдал приказ всем задействованным в поиске кораблям и судам укрыться от шторма за островом Кильдин. В море остался лишь эскадренный миноносец «Сведущий» под флагом командующего и спасательное судно «Алдан». Когда погода немного улучшилась, поиск немедленно продолжили.

Интенсивная поисковая операция производилась вплоть до 16 февраля, но оказалась безрезультатной. Расчетное время возможного существования людей на борту затонувшей лодки истекло. Поисковые работы начали было уже понемногу свертывать, когда 2 марта спасательное судно СС-21 зацепилось якорем за неизвестный тяжелый предмет, лежащий на дне. Предмет этот оставил на лапе якоря след сурика, которым окрашивали корпуса подводных лодок. Снова последовала серия выходов в море и тщательного обследования «подозрительного» района, но и здесь все оказалось напрасным. Пропавшей субмарины не нашли. Как показали расчеты, к этому времени даже при самом благоприятном развитии ситуации для оказавшихся в подводном плену моряков С-80 из них никто уже не мог остаться в живых. В связи с этим было решено больше не изматывать понапрасну экипажи кораблей и судов, а вернуть их в свои базы. Однако поисковые мероприятия продолжались еще вплоть до августа 1961 года кораблями различных соединений по специально разработанному плану штаба Северного флота.

Год за годом корабли в который уже раз обследовали район предполагаемой гибели С-80. Один раз был даже обнаружен лежащий на глубине 240 метров неизвестный

танкер. С новой силой работы возобновились в 1965 году. При этом использовалась вся новейшая аппаратура: гидрографические эхолоты, магнитные металлоискатели, специальные гидрологические станции поиска затонувших подводных лодок и телевизионные подводные установки. Так, по плану в 1967 году корабли производили поиск в южной части района, а в 1968-м перешли в северную. Настойчивость и последовательность североморцев были в конце концов вознаграждены.

23 июля спасательное судно СС-47 в северо-восточной части полигона, где пропала С-80, в точке с координатами: северная широта 70 градусов 01 минута 23 секунды, восточная долгота 35 градусов 35 минут 22 секунды на глубине 196 метров с помощью гидролокационной станции поиска затонувших подводных лодок МГА-6 обнаружило затонувшую подводную лодку.

Первое же визуальное обследование, произведенное с 12 по 20 августа наблюдательными камерами НК-300 и НК-600, показало, что затонувшая подводная лодка и есть пропавшая в 1961 году С-80. Осматривать затонувшую лодку спускался на наблюдательной камере лично первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А. И. Петелин. В свете прожектора субмарина являла собой фантастическое и жуткое зрелище.

20 августа специалисты по результатам наружного обследования и исходя из внешнего вида подводной лодки сформулировали общую версию гибели С-80. Лодка лежала на грунте без дифферента с креном в 35 градусов на правый борт. Носовая часть слегка задрана вверх. Корпус субмарины был сильно опутан рыбацкими сетями и поплавками. Оба аварийных буя были отданы. РДП (устройство для работы дизеля под водой), антенны и ВАН (выдвижная антенна) подняты в верхнее крайнее положение. Обрастание ракушками и водорослями незначительное. Предварительный вывод сводился к следующему: ракетно-носитель шел на перископной глубине в режиме РДП, то есть при работающих дизелях, а затем по какой-то причине резко устремился вниз. Возможно, командир внезапно увидел неизвестное судно, шедшее на опасное сближение,

и скомандовал «срочное погружение». Поплавковый клапан при этом обледенел и не сработал — вода хлынула в отсеки. Экипаж пытался «продуться» и всплыть, но тщетно. Лодка легла на грунт. Некоторое время люди были еще живы, об этом говорили оба выпущенных аварийных буй.

Позднее государственная комиссия определит причины, почему так долго продолжался поиск пропавшей подводной лодки:

- несовершенство поисковой аппаратуры;
- организация основного поиска в южном районе полигона, там, где был обнаружен аварийный буй.

Получив доклад об обнаружении С-80, Главкомандующий ВМФ отдал приказ поднять подводную лодку не позднее лета 1969 года. В связи с этим была сформирована специальная экспедиция ЭОН-10. Командиром назначен опытный спасатель капитан 1-го ранга С. В. Минченко. Сама же операция по подъему С-80 получила кодовое название «Глубина».

Уже в апреле 1969 года на Черном море были проведены учения по подъему подводной лодки с грунта, в ходе которых выяснилось, что для успешного подъема с большой глубины необходима надежная амортизация подъемных устройств. Такие устройства были в срочном порядке разработаны и изготовлены из особо прочных капроновых тросов.

Первоначально для подъема предполагалось использовать специальное захватывающее устройство, которое срочно начали изготавливать на горьковском заводе «Красное Сормово». Однако затем в силу ряда причин этот проект пересмотрели, и было принято решение поднимать С-80 с помощью специальных металлических полотенец.

3 мая 1969 года к месту трагедии направились три корабля экспедиции. Операция «Глубина» началась. Первым делом корабли, прибыв в расчетную точку, над местом гибели лодки выставили ограждение из шести рейдовых бочек. Затем в центр этого ограждения вошло новейшее спасательное судно «Карпаты» водоизмещением в 10 тысяч тонн. Оно имело два 750-тонных подъемника, работающих как отдельно, так и в паре, а кроме того по одному подъемнику в 100 и 60 тонн и два — по

10 тонн. Именно «Карпатам» отводилась главная роль в начинающихся работах.

Непосредственно же работы по подъему подводной лодки начались 9 июня 1969 года. Сначала подводную лодку очистили от сетей. Затем под ее нос и корму подвели специальные металлические полотенца. Операцию затрудняли постоянная зыбь, неустойчивая погода и малая прозрачность воды, вызванная цветением планктона. Проводимым работам постоянно мешало и разведывательное норвежское судно «Мариетта», которое в своем стремлении выяснить, что же делают русские, маневрировало слишком близко. Норвежцев несколько раз предупреждали, однако действия это не возымело. Пришлось разведывательное судно достаточно бесцеремонно вытеснить из района. Помимо назойливой «Мариетты» то и дело появлялись невесть откуда взявшиеся английские траулеры. В воздухе непрерывно патрулировали самолеты «Нептун». Противник в «холодной войне» никак не мог уяснить суть проводимых работ, а потому нервничал. Но несмотря ни на что операция по подъему подводной лодки продолжалась круглосуточно.

После того как под корпус С-80 завели полотенца и стропы, пришлось несколько дней переждать внезапный шторм. Едва он стих, начали подъем. Мощные подъемники «Карпат» медленно оторвали С-80 от грунта, и она как повисла на тросах.

К 10 июля лодку удалось поднять на 110 метров. Затем «Карпаты» дали самый малый ход вперед, и вся флотилия спасателей осторожно двинулась к берегу. Впереди шли два тральщика, прощупывая гидроакустическими станциями и эхотралами дно. Еще два тральщика прикрывали «Карпаты» слева и справа. Самим же «Карпатам» помогали двигаться на буксире спасатель СС-44 и морской буксир СБ-155. Еще несколько небольших судов подстраховывали их на случай обрыва троса. Скорость всей флотилии не превышала двух с половиной узлов. На больших ходах гини начинали опасно вибрировать и могли не выдержать нагрузки. Движение было скрытным. Очень кстати оказался внезапный сильный туман, позво-

ливший нашим спасателям незаметно для натовского разведсудна уйти из полигона. Когда же туман рассеялся и «Мариетта» вернулась в район спасательных работ, там уже никого не было. Раздосадованные натовцы принялись палить из крупнокалиберного пулемета по оставшемуся на месте боковому заграждению.

К слову сказать, нашим морякам удалось до самого конца работ сохранить в тайне цель операции «Глубина». В тот год американцы и норвежцы так и не узнали, чем так долго и настойчиво занимались советские спасательные суда севернее полуострова Рыбачий. Дотошные специалисты «Джейн» (ежегодный английский справочник кораблей ВМФ всего мира) в течение восьми лет так и не заметили исчезновения из списков нашего флота подводного дизельного ракетносца с бортовым номером 552...

11 июля С-80 отбуксировали в бухту Завалишина Тириберской губы. Там на глубине 51 метра гини были перестроены, и С-80 стали поднимать на поверхность. За подъемом наблюдали из-под воды со специальных камер. 24 июля С-80 была поднята на поверхность и предъявлена комиссии для установления причин гибели.

Как отмечено в заключении комиссии: «Подъем подводной лодки с глубины в двести метров был осуществлен впервые в мировой практике судоподъема. Впервые все глубоководные работы были произведены безводолазно, исключительно с помощью специальных рабочих камер с манипуляторами и наблюдательной камеры, подводных телевизоров. Вся операция осуществлена за 34 дня в сложных погодных условиях».

## Глава десятая

### Как погибают субмарины

Внешний осмотр С-80 показал, что у подводной лодки видимых повреждений нет. Все ее люки были задраенными, ракетные контейнеры повреждений не имели, однако корпус сильно изъеден ржавчиной. Днище лодки оказалось сильно вмятым, что было, по-видимому, свя-

зано с ударом о грунт при падении. Перед вскрытием люков взяты пробы воздушной среды в первом, третьем и седьмом отсеках. Анализ показал, что кислорода в отсеках практически нет. В первом отсеке он составлял всего 0,9 процента, в третьем — 3,1 процента и в седьмом — 5,1 процента. Для специалистов это говорило о том, что люди, находясь там, дышали и жили еще некоторое время после катастрофы. Зато во всех трех отсеках было много водорода, выделившегося, скорее всего, вследствие электролиза при затоплении аккумуляторных батарей, а также оксида углерода — из-за разложения человеческих тел.

После первичного внешнего обследования подводную лодку провентилировали и продули азотом. 29 июля, когда в отсеках была, наконец, создана безопасная среда, вскрыли верхнюю крышку люка седьмого отсека (нижняя была открыта) и верхний рубочный люк.

Первоначально в отсеки С-80 спускались в аппаратах ИСП-60, затем, когда содержание оксида углерода значительно снизилось, а уровень кислорода повысился, работы продолжались в фильтрующих противогазах, а затем и без них.

Первыми в подводную лодку были направлены инженер-механики лодок аналогичного проекта, привлеченные для работы в комиссии. Они выяснили, что все отсеки были заполнены водой, однако почти в каждом имелась воздушная подушка в 60—75 сантиметров. Кормовая и носовая переборки третьего отсека сильно разрушены и разорваны на уровне настила аккумуляторных батарей. Разрывы металла в сторону носа. Верхняя часть кормовой переборки третьего отсека с закрытой входной круглой дверью загнута к подволоку третьего отсека. Носовая переборка загнута в сторону второго отсека. Межотсечная дверь при этом сорвана с кремальерного запора. Большинство механизмов во втором, третьем и четвертом отсеках сорвано со своих мест. Штурманская рубка и рубка РТС (радио-техническая служба) смяты, все сорвано. Радиорубка у кормовой переборки второго отсека полностью смята. В остальных отсеках повреждений нет. Вертикальный руль зафиксирован в положении 18 граду-

сов на правый борт. Носовой и кормовой горизонтальные рули в положении 12 и 28 градусов на всплытие. Воздух всех групп, кроме командирских, полностью стравлен.

При обследовании отсеков обнаружены следующие документы: навигационный журнал, дифферентовочный журнал, журнал хронометров и часов, журнал организации службы, записная книжка штурмана, вахтенный радиожурнал и журнал гидроакустиков. Черновой вахтенный журнал центрального поста найти не удалось. Судя по времени, зафиксированном на часах, второй отсек был затоплен в 1 час 32 минуты, третий — в 1 час 29 минут и четвертый отсек — в 1 час 28 минут. Все данные указывали на то, что С-80 в момент, предшествующий катастрофе, шла в подводном положении под РДП при боевой готовности № 2. В третьем отсеке находилась первая боевая смена.

Анализ найденных документов помог восстановить последовательность событий до катастрофы.

25 января 1961 года в 3 часа 10 минут С-80 закончила зарядку аккумуляторных батарей в базе.

В 5 часов 30 минут снялась со швартовых.

В 13 часов 15 минут погрузилась в полигоне.

26 января с 5 часов 30 минут до 22 часов 32 минут находилась в надводном положении. Состояние в тот момент было следующее: море — 5 баллов, ветер — 7 баллов, периодические снежные заряды, температура воздуха минус 5 градусов.

В 22 часа 32 минуты С-80 погрузилась на перископную глубину.

В 23 часа 22 минуты лодка встала под РДП, работая правым дизелем. Постановкой под РДП командовал командир корабля капитан 3-го ранга Ситарчик. После постановки была объявлена боевая готовность № 2 и заступила первая боевая смена. Управление лодкой в этой смене осуществлял командир лодки и командир БЧ-3. Радиожурнал, фиксирующий все переговоры с берегом, почему-то не отметил последний: «Командиру С-80. Следовать в базу. НШ ПС СФ». Почему эта радиограмма оказалась незаписанной, так и осталось невыясненным, хотя и в 22 часа 06 минут и в 23 часа 30 минут, в момент

передачи радиограммы, на лодке все еще обстояло нормально. Кроме этого в том же радиожурнале имеются записи радиограмм, переданных значительно позднее и не имеющих никакого отношения к С-80. Как знать, прими радист «эски» приказ о возвращении, и, может, не случилось бы никакой трагедии. Увы, сейчас об этом можно только рассуждать...

Последняя запись в навигационном журнале выглядит так: «От губы Печенга до островов Гавриловские. 27 января. 00.50 ОЛ=86,1 ОЭ-196 м Н погр. — 4 м. Опознали место по пресечению 200-метровой изобаты. Ш=70°00 5С Д=35°31 5В С=270—1,5 мили. Место приняли в расчет для дальнейшего счисления, выключили эхолот».

Документы свидетельствуют, что С-80 до своего погружения 17 часов находилась в надводном положении при волнении моря в 5—6 баллов. За это время личный состав не принимал пищи. При вскрытии тел погибших подводников их желудки оказались пусты. А потому, погружившись, командир первым делом дал команду готовить пищу. Это подтверждает и тот факт, что в седьмом отсеке на камбузе плита и духовка так и остались включенными. Затем командир отлучился, а за него в боевой рубке остался старший помощник. В это время подводная лодка шла под РДП.

Режим плавания под РДП весьма сложен, особенно при сильном волнении моря. В этом случае лодка, имеющая тенденцию к всплытию, плохо держит заданную глубину. Поэтому для удержания ее на глубине применяется балласт. Для С-80 он составлял пять тонн воды. В расследовании гибели С-80 о ситуации, связанной с плаванием под РДП, говорится так: «При «выскакивании» подводной лодки на поверхность ее приходится «загонять» под воду перекладкой рулей на погружение, при этом подводная лодка «проваливается» и для ее удержания необходимо увеличивать ход, откачивать вспомогательный балласт или частично продувать среднюю группу цистерн главного балласта».

Акт расследования обстоятельств гибели С-80 говорит о том, что вполне вероятным могло быть в данной ситу-



ации именно «проваливание» лодки. По времени это, скорее всего, случилось 27 января в 1 час 26 минут.

Далее события развивались, видимо, следующим образом. В центральном посту попытались удержать лодку от «провала» перекладкой рулей. В это время из-за отсутствия обогрева поплавковый клапан воздушной шахты РДП (как показало обследование лодки, в третьем отсеке клапан подачи теплой воды на клапан оказался перекрытым) сильно обмерз и не мог перекрыть воздухоприемное отверстие. В результате этого через шахту РДП, имеющую диаметр 450 миллиметров, в пятый отсек хлынула вода со скоростью 1—1,2 тонны в секунду.

Спустя 3—5 секунд вахтенный моторист в пятом отсеке заметил поступление воды и остановил дизель, закрыл манипулятором газовую захлопку и приемные водяные клапаны. Второй моторист одновременно закрыл отливные кингстоны. Но вода прибывала в отсек слишком стремительно. Видя, что ничего не помогает, оба моториста бросились вручную закрывать внутренний клапан подачи воздуха к правому дизелю, не успев задраить газовую захлопку РДП и поставить ручку шагового телеграфа на «стоп». За эти 10—15 секунд в отсек влилось уже 12—15 тонн воды. Закрыть внутренние клапаны подачи воздуха к дизелям при поступлении через них воды очень тяжело. На это у мотористов ушло около минуты, но они так и не успели закрыть их полностью. Шток клапана под напором воды был свернут набок.

Получив в считанные секунды большую отрицательную плавучесть, С-80 стала погружаться с дифферентом на корму.

В первые мгновения «провала» боцман, не имея доклада о поступлении воды, удерживал лодку только горизонтальными рулями. Вахтенный штурман лейтенант Ковтун, находившийся в штурманской рубке третьего отсека, успел записать, что правый дизель остановлен. Командир моторной группы, услышав, что дизель остановлен, бросился в четвертый отсек, чтобы выяснить, почему это случилось. Обнаружив, что в пятый отсек поступает вода и попасть туда невозможно, он успел сообщить об

аварии в центральный пост. Там немедленно сыграли аварийную тревогу. А лодка уже резко заваливалась на корму. Ситуация складывалась критическая, но еще не безвыходная. И в этот самый напряженный момент вахтенный трюмный по какой-то причине перепутывает манипуляторы воздушных захлопок РДП и вместо того, чтобы поставить их в положение «закрыто», открывает... А потому в воздушную шахту, как и прежде, нескончаемым потоком неслись тонны воды.

Пытаясь хоть что-то предпринять, в центральном посту дали воздух аварийного продувания в средние и концевые группы цистерн главного балласта (на это ясно указало травление воздуха из ЦГБ (цистерны главного балласта) при подъеме С-80). Однако эта полумера уже ничего изменить не могла...

Аварийная тревога была дана по кораблю всего за несколько секунд до получения большого дифферента на корму, а потому у экипажа почти не было времени, чтобы принять какие-либо кардинальные меры.

Но что же все-таки удалось сделать морякам?

В первом отсеке личный состав начал герметизировать торпедные аппараты от отсека и успел загерметизировать лишь два — третий и четвертый; закрыл клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на кормовой переборке. Часть личного состава смогла добраться до второго отсека и закрыть за собой дверь.

Во втором отсеке закрыли переборочные клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на кормовой переборке, начали герметизацию аккумуляторной ямы, дали воздух в отсек. Все это делалось уже при большом дифференте, а потому ни командир лодки, ни командир электромеханической боевой части, оказавшиеся здесь, так и не успели перейти в третий отсек.

В третьем отсеке личный состав не сумел удержать подводную лодку. Старший помощник и командир БЧ-3 лишь дали команду на левый электромотор: «Самый полный вперед!» — опустили перископ, опустили и закрыли нижний рубочный люк.

В четвертом отсеке подводники закрыли клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на носовой и кормовой

переборках. Но из пятого отсека напором воды сорвало дверь, и вода хлынула в четвертый отсек, сметая все на своем пути. Погибающие моряки уже не успели открыть клапан подачи воздуха высокого давления в отсек.

В пятом отсеке, куда изначально хлынул поток воды из вентиляционной шахты, все было кончено через одну-две минуты.

В шестом отсеке задраили переборочные клинкеты на носовой переборке, затем по указанию с центрального поста дали левым мотором самый полный вперед, а после того, как произошла катастрофа и погас свет, все перешли в седьмой отсек, предварительно забрав с собой все индивидуальные дыхательные аппараты ИДА-51.

В последнем, седьмом отсеке личный состав вместе с перешедшими из шестого отсека делал все возможное в борьбе за живучесть и предпринимал отчаянные попытки к своему спасению, которые так и не увенчались успехом.

Как указано в материалах расследования, действия личного состава подводной лодки в подавляющем большинстве были своевременными и правильными, но предотвратить развитие аварии они уже не могли.

Но что же происходило тем временем с самой подводной лодкой?

Стремительно захлестнув в считанные мгновения пятый отсек, поток воды сорвал дверь в шестой отсек и устремился туда. Одновременно страшным давлением воды разорвало переборку четвертого, а затем и третьего отсеков. Давление воды усугублялось наличием большого воздушного пузыря, сжатого большим напором воды. К этому времени подводная лодка находилась уже на значительной глубине и с большим дифферентом на корму. Затем последовал удар о грунт, и лодка замерла на глубине 196 метров. Дифферент сразу же уменьшился до 14—16 градусов. В это время поток воды, разрушив переборку третьего отсека, ворвался во второй отсек. Израсходовав большую часть энергии на разрушение нескольких переборок, воздух и вода были остановлены носовой сферической переборкой второго отсека, которую к этому времени успели подкрепить давлением воздуха из первого

отсека. Гибельное движение воды в нос лодки было остановлено, но все же она начала понемногу просачиваться в первый отсек, постепенно заполняя и его.

Оставшийся к этому времени в живых личный состав первого и седьмого отсеков делал все, что было в его силах. Прежде всего были отданы оба аварийных сигнальных буя для обозначения места аварии, продукты концевые группы цистерн главного балласта, но относительно небольшие запасы воздуха высокого давления в командирских группах из-за затопления сразу четырех отсеков не дали никаких положительных результатов — подводники были уже обречены...

В акте расследования, подписанного Героем Советского Союза вице-адмиралом Г. Щедриным и инженером контр-адмиралом Н. Чикером сказано:

«Подводная лодка погибла вследствие последовательного затопления пятого, четвертого, третьего и второго отсеков через воздушный трубопровод РДП при ее «провале» на глубину.

Причины поступления воды:

1. Несрабатывание поплавкового клапана.
2. Незакрытие воздушной захлопки РДП.
3. Неполное закрытие личным составом пятого отсека внутреннего клапана воздухопровода РДП к правому дизелю из-за прогиба штока клапана и перекоса тарелки от воздействия потока воды.

Факторы, способствовавшие гибели:

- плавание без обогрева клапана РДП;
- запоздание с объявлением аварийной тревоги и продуванием ЦГБ личным составом центрального поста;
- ошибка в действии вахтенного трюмного центрального поста, не закрывшего манипулятор;
- отсутствие расписания для подводных лодок 644-го проекта при ходе под РДП;
- недооценка командиром возможности возникновения аварийной ситуации при плавании под РДП при волнении моря в пять баллов;
- недостаточно жесткая конструкция внутреннего клапана воздухопровода РДП».

В своих мемуарах «Фарватерами флотской службы» Герой Советского Союза адмирал флота Г. М. Егоров высказал собственное мнение относительно еще одной возможной причины этой катастрофы:

«...Командир лодки допустил нарушение инструкции, запрещающей плавание под РДП при сильном волнении моря и обледенении. Решение командира С-80 тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не вызывалось никакой необходимостью. По существу, это стало роковым для него и всего экипажа. Мои сомнения относительно возможностей этого командира, к несчастью, подтвердились».

Увы, море не прощает ошибок...

## *Глава одиннадцатая*

### **Как погибают подводники**

Одновременно с установлением причин гибели подводной лодки происходило опознание тел погибших, которое было начато 29 июля и завершено только 3 октября. Всего из отсеков подводной лодки извлекли 68 тел. Из них: из рубки — 2, из первого отсека — 10, из второго — 19, из третьего — 10, из четвертого — 11, из пятого — 2, из шестого — никого, из седьмого — 14. По документам были опознаны 18 человек, сослуживцами — 5 человек, опознаны предположительно — 4 человека. Среди опознанных 12 офицеров, это и понятно, так как сослуживцы матросов срочной службы давно уволились в запас и опознавать их было, по существу, некому. От асфиксии или утопления погибли 56 человек, от механических травм — 11 и от электротравмы — 1. Отравления оксидом углерода не было ни у кого.

В боевой рубке найдены старший помощник командира лодки капитан 3-го ранга В. Е. Осипов и командир БЧ-3 капитан-лейтенант В. П. Черничко. Оба лежали на приподнятой крышке нижнего рубочного люка. Старший помощник был опознан по документам, а командир БЧ-3 — сослуживцами по часам на руке.

В первом отсеке на четырех подводниках были маски ИДА-51, а еще на двоих — маски от противогазов. Торпеды в отсеке находились на своих штатных местах, но весь воздух из них был стравлен...

Во втором отсеке обнаружен командир лодки капитан 3-го ранга А. Д. Ситарчик, исполняющий обязанности командира БЧ-5 капитан-лейтенант Г. И. Жук, командир рулевой группы лейтенант И. В. Кирьяков, командир БЧ-1 старший лейтенант Евдокимов, начальник РТС лейтенант В. И. Князев, второй командир капитан 3-го ранга В. А. Николаев, второй командир электронavigационной группы старший лейтенант Г. П. Порутчиков, начальник медслужбы лейтенант В. И. Зубков. Старшина команды радиотелеграфистов мичман Г. М. Боровой найден со следами поражения током кистей обеих рук. Капитан 3-го ранга В. А. Николаев был опознан по золотым часам «Победа», высокому росту и светло-русым волосам. Старший лейтенант Г. П. Порутчиков — по металлической печати, ластик и ключам в кармане, старший лейтенант А. Г. Евдокимов — по клетчатой рубашке и часам «Маяк», врач лодки лейтенант медицинской службы В. И. Зубков — по таблеткам в карманах.

В четвертом отсеке опознан командир моторной группы старший лейтенант Пролетин. Один труп извлечен из аккумуляторной ямы со следами электротравмы. На многих трупах, обнаруженных в третьем и четвертом отсеках, видны следы грубого механического воздействия: обширные травмы тела и головы. Несколько тел были найдены даже с оторванными руками и ногами, что, скорее всего, явилось следствием воздействия ворвавшегося в отсек потока воды.

В заключении судебно-медицинской комиссии сказано, что точную причину смерти подводников, находившихся в средних отсеках, из-за необратимых изменений тканей и органов установить трудно. «Есть признаки асфиксии (пятна Рассказова—Лукомского под плеврой и мелкоотечные кровоизлияния под конъюнктивами век у наиболее сохранившихся трупов). Обширные травмирования поврежденных тел, в большинстве своем сопровождавшиеся разрушением головы, обнаруженные на

одиннадцати исследованных трупах, могли возникнуть в результате грубого механического воздействия».

В ходе расследования всех волновал вопрос: сколько жили моряки, остававшиеся в первом и седьмом отсеках? Проведенные расчеты показали, что в первом отсеке при полном покое люди могли оставаться в живых двадцать с половиной часов, в седьмом — около шести часов. Но, учитывая большое психическое перенапряжение, когда дыхание учащается, в первом отсеке находившиеся там десять человек могли жить немногим более десяти часов, а в седьмом находившиеся там четырнадцать моряков — около трех часов. Если отсеки были частично затоплены еще при жизни людей (а они находились там без гидрокombineзонов), то переохлаждение также могло сократить их жизни почти на час.

Как стало известно при обследовании подводной лодки, в первом отсеке четверо подводников включились в ИДА-51 на дыхание чистым кислородом. Это могло помочь им продержаться еще час-полтора, после чего наступило неизбежное кислородное отравление. Один из находившихся в первом отсеке старшин, не выдержав мучений, покончил жизнь самоубийством. Его так и нашли лежащим на койке и затянувшим себе шею ременной петлей... В седьмом отсеке никто дыхательных аппаратов не использовал. Почему ни в первом, ни в седьмом отсеках не использовали находившуюся там регенерацию, осталось неизвестным.

Для розыска и извлечения тел погибших были созданы группы из врачей подводных лодок, водолазов и матросов срочной службы. Из-за исключительно тяжелых физических и психологических нагрузок каждая смена работала не более сорока минут, причем врачи и водолазы успевали спуститься за это время в лодку по 2—3 раза. Рядом с поднятой подводной лодкой встал десантный корабль, на который переносили трупы. Офицеры-судмедэксперты производили обследование тел. Затем тела погибших помещали в специальные брезентовые мешки и переносили на самоходную баржу, где укладывали в трюме на лед. Все это было настолько тяжело для участников

данной процедуры, что даже сейчас, по прошествии многих лет, все они вспоминают о тех страшных днях с содроганием.

Члены экипажа подводной лодки были захоронены со всеми воинскими почестями под залпы ружейного салюта в Оленьей губе. Ныне на их могиле стоит скромный памятник. Долгое время уходящие в море подводники обязательно приходили к этому памятнику, чтобы почтить память павших на боевом посту.

Саму подводную лодку специалисты признали не подлежащей ремонту и не годной ни к какому использованию. Из-за того, что находящиеся в торпедных аппаратах торпеды, пробыв долго под водой, представляли чрезвычайную опасность, было решено подводную лодку уничтожить. Эхо взрыва, вспугнувшее чаек, стало своеобразным прощальным салютом погибшим. Искореженные останки несчастливой субмарины позднее разделали на металл. «Дело» С-80 было засекречено и отправлено на хранение в архив.

Впоследствии опыт подъема С-80 был использован при подъеме затонувшей в октябре 1981 года тихоокеанской подводной лодки С-178, а еще через три года — при подъеме с грунта у берегов Камчатки атомной подводной лодки К-429.

Трагическая судьба подводной лодки С-80 благодаря настойчивости спасателей стала известна командованию флота, родным и близким погибших спустя восемь лет после ее исчезновения. Судьба подводной лодки С-117 не известна никому и поныне. Как знать, может быть, минут годы, и мы узнаем, что же на самом деле случилось ноябрьской ночью 1952 года в Татарском проливе, а может, океан так никогда и не отдаст людям затонувшую лодку, и ее судьба навсегда останется одной из его тайн...



## ОГЛАВЛЕНИЕ

### Часть I. «ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ»

|   |     |
|---|-----|
| <i>Глава первая.</i> Призраки на вахте . . . . .          | 5   |
| <i>Глава вторая.</i> Имена... корабли... судьбы . . . . . | 48  |
| <i>Глава третья.</i> Тени старых адмиралов . . . . .      | 63  |
| <i>Глава четвертая.</i> Из бездны зывая... . . . . .      | 80  |
| <i>Глава пятая.</i> «Спасите наши души!» . . . . .        | 105 |
| <i>Глава шестая.</i> Эти невероятные «квакеры» . . . . .  | 109 |
| <i>Глава седьмая.</i> Женщина и море . . . . .            | 117 |
| <i>Глава восьмая.</i> Магия амулетов и примет . . . . .   | 125 |
| <i>Глава девятая.</i> Великая битва за океан . . . . .    | 149 |

### Часть II. КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

|  |     |
|--|-----|
| <i>Глава первая.</i> Загадка дарданелльского прорыва . . . . . | 161 |
| <i>Глава вторая.</i> В аду пожаров . . . . .                   | 193 |
| <i>Глава третья.</i> Ужас «Лефорга» . . . . .                  | 214 |
| <i>Глава четвертая.</i> Взрыв «Пластуна» . . . . .             | 224 |
| <i>Глава пятая.</i> Канувший в неизвестность . . . . .         | 235 |
| <i>Глава шестая.</i> «Камчадал» домой не пришел . . . . .      | 251 |
| <i>Глава седьмая.</i> Тайна броненосца «Русалка» . . . . .     | 257 |

### Часть III. ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШЕЙ «ЩУКИ»

|  |     |
|--|-----|
| <i>Глава первая.</i> Самая знаменитая лодка Страны Советов . . . . . | 299 |
| <i>Глава вторая.</i> Субмарина и ее экипаж . . . . .                 | 308 |
| <i>Глава третья.</i> Последний поход . . . . .                       | 314 |
| <i>Глава четвертая.</i> Поиск . . . . .                              | 317 |
| <i>Глава пятая.</i> Расследование . . . . .                          | 322 |
| <i>Глава шестая.</i> Было ли столкновение? . . . . .                 | 328 |
| <i>Глава седьмая.</i> Москва — Совгавань — Москва . . . . .          | 334 |
| <i>Глава восьмая.</i> Жертва необъявленной войны . . . . .           | 340 |
| <i>Глава девятая.</i> Возвращенная из небытия . . . . .              | 341 |
| <i>Глава десятая.</i> Как погибают субмарины . . . . .               | 355 |
| <i>Глава одиннадцатая.</i> Как погибают подводники . . . . .         | 363 |

**Шигин В. В.**

**Ш 55 Призрак на вахте. — М.: Молодая гвардия, 2005. — 367[1] с.: ил. — (Дело №...).**

**ISBN 5-235-02861-9**

В книге известного писателя капитана 1-го ранга Владимира Шигина впервые собраны интереснейшие сведения, касающиеся морских призраков, суеверий, примст, загадочных морских НЛО и других необъяснимых пока явлений, рассказано о том, как мистически влияли названия кораблей на их судьбы. Кроме того, на основе уникальных документов Главного штаба ВМФ и Военно-морского архива раскрывается одна из самых драматических страниц истории отечественного военного флота — загадочные катастрофы российских кораблей и советских подводных лодок, обстоятельства гибели которых до сих пор не известны. Автором сделана попытка реконструировать события и объяснить причины этих катастроф.

**УДК 355.353.1+001.94  
ББК 68.54+20.3**

**Шигин Владимир Виленович**  
**ПРИЗРАК НА ВАХТЕ**

Главный редактор **А. В. Петров**

Редактор **Е. В. Смирнова**

Художественный редактор **И. И. Суслов**

Технический редактор **Н. А. Тихонова**

Корректоры **Л. М. Логунова, О. В. Никанорова**

Лицензия ЛР № 040224 от 02.06.97 г.

Сдано в набор 04.08.2005. Подписано в печать 27.10.2005. Формат 84х108/8.  
Бумага офсетная № 1. Печать офсетная Гарнитура «Таймс». Усл печ. л  
19,32+0,84 вкл. Тираж 5000 экз Заказ 54171.

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 127994 Москва,  
Сушевская ул. , 21. Internet' <http://mg.gvardiya.ru>. E-mail' [dsel@gvardiya.ru](mailto:dsel@gvardiya.ru)

Типография АО «Молодая гвардия». Адрес типографии: 127994 Москва,  
Сушевская ул. , 21

**ISBN 5-235-02861-9**





Владимир  
ШИГИН

## ПРИЗРАК на вахте

ТАЙНЫ ВОЕННОГО МОРЯ

ДЕЛО  
ОГНЕД  
ЖИ

Владимир Виленович Шигин — известный писатель-маринист, член Союза писателей России, лауреат Международной литературной премии им. В. Пикуля, автор более тридцати книг, посвященных истории России и флота. Проходил службу на тральщиках и противолодочных кораблях Балтийского флота. Участник нескольких дальних походов. Награжден орденом Почета, медалями «За боевые заслуги», «За воинскую доблесть» и другими.

ISBN 5-235-02861-9



9 785235 028616 >

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ