

В О Е Н Н Ы Е М Е М У А Р Ы

Г Е Р О Й
С О В Е Т С К О Г О
С О Ю З А
Н. Г. КУЗНЕЦОВ

НАКАНУНЕ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР.
МОСКВА—1966



Николай Герасимович
КУЗНЕЦОВ

Подобное мыслимо только в стране победившей революции: простой матрос становится командиром крейсера, командующим флотом, народным комиссаром. Уже сам жизненный путь такого человека интересен. Но Н. Г. Кузнецов меньше всего пишет о себе. Сквозь призму своих воспоминаний он правдиво и ярко показывает, как под руководством Коммунистической партии возрождался и рос Советский Военно-Морской Флот, как мужали его люди. Вместе с автором читатель встретится со многими видными государственными и военными деятелями, будет свидетелем ответственных совещаний, где решались важнейшие вопросы обороны страны.

Самые интересные страницы — о последних месяцах перед Великой Отечественной войной и ее начале. Здесь по часам и минутам описано, как приводились в действие флоты, с какими трудностями столкнулись наши люди в эти грозные дни.

Кузнецов Николай Герасимович

НАКАНУНЕ

М., Воениздат, 1966, 344 с. + 3 накидки

Редактор *В. И. Милютин*

Художник *В. В. Васильев*

Художественный редактор *А. М. Голикова*

Технический редактор *Л. Г. Репнина*

Корректор *Р. А. Кащеева*

Сдано в набор 9.3.66 г.

Г-33322

Подписано к печати 18.8.66 г.

Формат бумаги 84×108^{1/2} — 10^{1/4} печ. л. = 17,63 усл. печ. л. + 3 накидки

— 8/8 печ. л. = 0,615 усл. печ. л. — 18,732 уч.-изд. л.

Тираж 150 000 экз.

Изд. № 3/7764.

Цена 80 коп.

Зак. 125.

1-я типография

Военного издательства Министерства обороны СССР
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

ПОЧЕМУ Я ВЗЯЛСЯ ЗА ПЕРО

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

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

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

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

Есть события, не стирающиеся в памяти. И сейчас, четверть века спустя, я отчетливо помню трагический вечер и ночь на 22 июня 1941 года.

Уже за два дня перед тем наши морские силы были приведены в повышенную боевую готовность. Мы сделали это, не получив официального предупреждения о возможности войны и разрешения применять оружие. Указания последовали лишь около полуночи, когда до начала боев оставалось несколько часов. К счастью, флоты находились уже наготове, и в ту роковую ночь мы не потеряли ни одного боевого корабля.

Человек, посвятивший себя службе в Вооруженных Силах, естественно, думает о войне постоянно. В мирную пору, пока военная гроза далека и тучи международных осложнений не закрывают горизонта, эти думы носят довольно отвлеченный, я бы сказал, теоретический характер. Но они воплощаются в конкретных решениях и поступках, когда угроза войны становится реальной и близкой.

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

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

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

На это не ответишь несколькими словами. Тут надо многое сопоставить, взвесить, на многое требуется взглянуть сквозь призму прошедших лет. Думается, эти вопросы интересны не одним историкам. Не берусь дать исчерпывающий анализ событий тех трудных и сложных лет. Хочу только поделиться некоторыми своими мыслями.

Опытом минувшего освещается настоящее и будущее. Сегодняшняя международная обстановка напоминает, как мне думается, годы между первой и второй мировыми войнами: на Западе происходит непрерывный рост военных расходов, увеличивается численность вооруженных сил, большая доля производительных сил идет на изготовление средств уничтожения и разрушения. Великие научные открытия, сделанные за последние десятилетия, — атомная энергия, электроника, ракетная техника и многие другие, — которые могли бы принести огромную пользу человечеству, к сожалению, направляются

для целей возможной будущей войны. Возникли агрессивные блоки. Германский милитаризм уже рвется к ракетно-ядерному оружию. Новая война, если империалисты ее развязнут, будет протекать совсем не так, как прошлые. Новое оружие — оружие массового уничтожения и моментального действия — определит и характер грядущих сражений. Они станут несравненно скоротечнее и сокрушительнее, охватят сразу большие пространства земного шара не только по фронту, но и в глубину. Военные теоретики, размышляя о будущей войне, придают огромную роль не только ее первым дням, но даже часам и минутам.

Поэтому уроки неудачного для нас начального периода минувшей войны сегодня особенно важны. Их надо продумать, понять до конца. «Мы вопрошаляем и допрашиваем прошедшее, чтобы оно объяснило нам наше настоящее и намекнуло нам о нашем будущем», — писал В. Г. Белинский.

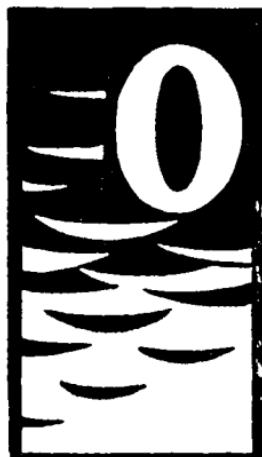
Своим героизмом и самоотверженностью, ценой неимоверного напряжения сил и величайших жертв советский народ под руководством Коммунистической партии добился победы в Великой Отечественной войне и тем самым спас человечество от угрозы фашистского порабощения. Ныне Советский Союз вместе со всеми странами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

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

Автор



ФЛОТУ БЫТЬ!



МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

сенью 1919 года парнишка из глухой деревни Медведки, примостившейся на берегу Ухтомки — речушки, впадающей в Северную Двину, поехал в Котлас искать работу. По пути познакомился с моряками и уже не отстал от них.

Так я стал добровольцем Северо-Двинской флотилии. Воевать много не пришлось: весной советские войска освободили от интервентов Архангельск. Флотилию, выполнившую свою задачу, расформировали, но нас, молодых матросов, оставили продолжать службу.

Помню, как бывший ораниенбаумский стрелок Аланбин водил нас строем по улицам Архангельска и учил старым флотским песням. «Пиллерсы, бимсы ломая, мостик и борт разрушал...» — пели мы, налегая на каждое слово, подчас не понимая его значения.

Незаметно прошли отведенные на строевую подготовку шесть месяцев, и нас направили в Ленинград. В это время открылась подготовительная школа для поступающих в военно-морское училище. Меня зачислили на самый младший ее семестр. С моим образованием — три класса церковноприходской школы — на большее рассчитывать не приходилось.

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

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

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

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

Навигацкую школу организовал Петр I в Москве. Затем ее перевели в Петербург и переименовали в Морскую академию.

Размещалась академия сперва в доме Кикина, где позже построили Зимний дворец. В середине XVIII столетия академию перевели в двухэтажный дворец фельдмаршала Миниха, где и застала ее Октябрьская революция. К тому времени академия называлась Морским корпусом. В его стенах получали образование потомки именитых русских дворян — оплот царского самодержавия. Февральскую революцию они встретили враждебно: 17 марта кадет и гардемаринов пришлось разоружать.

В мае в здании Морского корпуса выступил Владимир Ильич Ленин. Он рассказал питерским трудящимся об Апрельской конференции РСДРП(б).

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

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

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

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

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

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

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

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

В зал Революции вела картинная галерея, где были собраны бесценные творения русских маринистов. Мы подолгу останавливались перед такими полотнами Айвазовского и Боголюбова, как «Чесма», «Наварин», «Афон-

ское сражение», «Синоп», рассказывающими о былой славе русского флота.

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

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

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

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

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

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

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

— А помните «звериный» коридор?

— Где же он?

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

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

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

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

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

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

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

Безпятов был одинаково строг с преподавателями и курсантами. Соберет, бывало, учебный совет и начнет выговаривать своим коллегам за невысокую требовательность в классах. Дело в том, что некоторые преподаватели не осмеливались в те годы причинять непри-

ятности — ставить двойки бывшим морякам, героям гражданской войны. Что руководило ими? Не знаю. Толи боязнь, то ли уважение к заслугам героев. Во всяком случае, педагоги старались натянуть, как говорится, троичку. Но Михаил Михайлович был неумолим. Однажды на учебном совете — как представителю от курсантов мне пришлось присутствовать на нем — Безпятов начал:

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

Все недоуменно посмотрели на него.

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

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

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

Потом Безпятовы пригласили меня в гости. Я чувствовал себя у них несколько стесненно. Выручили альбомы, в которых хранились фотографии неизвестных мне офицеров старого флота с погонами и эполетами на мундирах. Хозяин показал и корабли, на которых он плавал. Жаль, что Безпятов недолго преподавал в нашем классе.

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

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

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

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

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

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

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

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

Все разговоры, все мысли о том, кого мы потеряли... Ни один из нас не видел Ильича, не слышал его голоса. Наверно, до этой минуты мы даже не отдавали себе отчета в том, что он значил для нас, для народа, для

человечества. Этого и не поймешь сразу: нужны годы, десятилетия. Но мы начинаем осознавать всю невосполнимость утраты.

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

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

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

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

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

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

и идут в Колонный зал. Рабочие, солдаты, крестьяне прощаются с Ильичем.

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

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

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

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

Все остановилось, окаменело — люди на Красной площади и в сибирских деревнях, станки на фабриках и поезда в пути. Только кричали, надрывая душу, гудки заводов, фабрик, паровозов, кораблей да тревожно вы-

стукивали тысячи телеграфных аппаратов: «Встаньте, товарищи, Ильича опускают в могилу».

Мы замыкали процессию и шли на Красную площадь почти непосредственно за гробом.

Вскоре после похорон В. И. Ленина мы возвращались в училище, уже не в Петроград, а в Ленинград. Город в эти дни получил новое имя. Ленинградом называли его питерские рабочие. Второй съезд Советов Союза ССР записал в решении: «Пусть отныне этот крупнейший центр пролетарской революции навсегда будет связан с именем величайшего из вождей пролетариата Владимира Ильича Ленина!»

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

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

На собрании товарищи, как обычно, предложили, чтобы я рассказал о себе. Я стоял под требовательными и внимательными взглядами. С чего начинать? С того, как осенью девятнадцатого пошел добровольцем в Северо-Двинскую флотилию, дравшуюся с интервентами? Или с более ранних лет, с тех, когда умер отец и я, мальчионка, пошел «в люди», попал в далекий Архангельск?.. Мальчишка-рассыльный, я бывал всюду и многое видел. Гнев людей труда, их ненависть к продажной и бездарной царской клике находили полуосознанный отклик в моем сердце.

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

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

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

НАС ЖДУТ КОРАБЛИ

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

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

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

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

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

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

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

В 1924 году Александре Михайловне, должно быть, перевалило за пятьдесят, но она все еще выглядела молода, была красива, поражала своей жизнерадостностью и остротой ума. У нас на «Авроре» она долго и тепло беседовала с курсантами.

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

Я с особым уважением вспоминаю Александру Михайловну еще и потому, что в годы гражданской войны она, так же как Р. Землячка, Л. Рейнер, была одной из активнейших военных политработников. Кстати, я знал Р. Землячку довольно хорошо. Будучи заместителем Предсноваркома, Розалия Самойловна занималась некоторыми флотскими вопросами, и мне, когда я работал в Москве, не раз приходилось лично докладывать ей. Лариса Рейнер в 1919 году была комиссаром Гене-

рального морского штаба (Генмора). Мне о ней много рассказывал ее брат, с которым мы вместе учились в училище. Думается, в воспоминаниях, посвященных за-воеванию и укреплению Советской власти, будет напи-сано немало добрых страниц об этих самоотверженных женщинах.

После похода 1924 года мне больше не пришлось плавать на «Авроре», но, как многие моряки, я сохра-нил глубокую привязанность к ней. В двадцатых годах ее называли старушкой, но она еще не один год слу-жила учебным судном, на котором совершили свои пер-вые морские походы будущие командиры флота.

Весной 1925 года, отпраздновав очередной — четвер-тый по счету — выпуск молодых командиров, наша рота стала самой старшей в училище. Число курсантов к то-му времени возросло. К трем основным курсам приба-вились три подготовительных. Но опыт не удался, и спу-стя несколько лет подготовительные роты упраздили.

По заведенному тогда порядку курсанты старшего курса назначались младшими командирами во взводы и отделения других рот. Они таким образом проходи-ли, если можно так выразиться, командирскую практику и помогали воспитателям в поддержании дисциплины.

Все мы повзрослели, кое-кто женился. Воспитатели все чаще напоминали: скоро сами будете командирами с большими обязанностями и ответственностью.

В шутку некоторые называли выпускников жениха-ми. И не без основания. Пришла та самая пора, когда молодые люди встречают спутницу жизни. Много лет спустя, уже будучи Наркомом Военно-Морского Флота, я посетил училище и долго беседовал с курсантами-вы-пускниками. В зале, помнится, сидели около трехсот будущих командиров. После того как я ответил на мно-гие вопросы общего характера, посыпалась и такие: на какие моря мы получим назначение, существуют ли ка-кие-либо привилегии на отдаленных морских театрах — Дальневосточном и Северном, обеспечиваются ли офи-церы жильем на новом месте...

— Да какое вам жилье? На кораблях достаточно кают, — неосторожно бросил я и вдруг заметил, как по лицам некоторых пробежало облачко недоумения и огорчения.

Возможно, я поступил неосторожно, но довольно определенно высказал свое мнение. Первые два-три года после окончания училища хорошо быть холостым, я объяснил это спецификой службы на кораблях.

Каков результат, не знаю, но начальник политотдела училища П. И. Бельский шутил, что мамаши уже нареченных невест будут мной недовольны.

В том, что курсанты приняли это близко к сердцу, я убедился несколькими годами позже, уже после войны. В приватной беседе с выпускниками Тихоокеанского училища мне задавали вопрос, действительно ли я в свое время не советовал жениться молодым офицерам. Я сказал молодым лейтенантам, что и теперь не отказываюсь от этой точки зрения.

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

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

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

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

— Желаю служить на Черном море.

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

Но судьба моя была уже решена. В списке против моей фамилии стояло: Черноморский флот. Можно толь-

ко гадать, как сложилась бы у меня служба, не откажись я от назначения на балтийские линкоры.

Годы пребывания в подготовительной школе и военно-морском училище совпали с периодом восстановления флота. Молодой Советской республике пришлось начинать все сначала. В гражданскую войну почти полностью вышел из строя Черноморский флот. Одни корабли погибли в боях, другие по приказу В. И. Ленина потопили сами моряки, чтобы не отдавать в руки врага, третьи были уведены белогвардейцами в Бизерту — французскую базу в Африке. На Балтике дела сложились иначе. К двадцатым годам весь флот после возрвращения из Гельсингфорса собрался в Кронштадте. Там же, в Военной гавани, стояли недостроенные корпуса гигантов-дредноутов типа «Измайл». Их вскоре продали Германии на слом, а взамен приобрели необходимые народному хозяйству паровозы. В Купеческой гавани высились корпуса недосгроенных крейсеров типа «Светлана». Только спустя несколько лет один корабль из этой серии — «Профинтерн» — был достроен на Балтийском заводе и переведен в Севастополь. Другие суда приспособили под танкеры. Около Кронштадтского морского завода стояли тогда безжизненные линкоры типа «Севастополь». А возле училища лежал на грунте «Народоволец». Рассказывали, что корабль погубила плохая служба: выравнивали крен, да перекачали воду на правый борт вместо левого; швартовы не выдержали, лопнули, и огромный транспорт сначала накренился, а потом, как только вода хлынула в иллюминаторы, лег на борт. Два года перевернутый «Народоволец» своим видом укорял виновников катастрофы, пока его не поставили на ровный киль.

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

Нередко сами курсанты принимали деятельное уча-

стие в восстановлении кораблей. Немалую лепту вложили мы в возрождение «Авроры», прежде чем она впервые вышла в море. Вслед за «Авророй» не без помощи курсантов на рейде появилось другое учебное судно — «Комсомолец».

Затянулся на флоте и процесс подготовки командного состава. Если в Красную Армию к тому времени пришло много бывших царских офицеров, которые, пройдя сквозь горнило гражданской войны, доказали свою преданность революции и уже занимались строительством вооруженных сил, то на флоте было по-другому. Основное ядро царского флота, как известно, составляла каста родовитых дворян — оплот самодержавия. Февральскую революцию офицеры встретили в большинстве своем единодушно. А в дни Октября мало кто из них остался с народом. Значительно больше было Штубе, чем Берсеневых (если вспомнить драму Бориса Лавренева «Разлом»). Многие, подобные Штубе, оказались ярыми врагами народа, покинули родину, когда корабли еще в 1917—1918 годах стояли в Ревеле и Гельсингфорсе, другие выжидали, оставаясь на флоте или устроившись на гражданскую службу: преподавали в школах, работали мелкими служащими в учреждениях, встречались даже священники из бывших флотских.

Но все же нам были известны в те годы имена бывших царских офицеров, преданно служивших Советской власти, хотя не все происходившее понимали правильно, не со всем, что делалось на флоте, соглашались. Это Ф. Ф. Раскольников, В. М. Орлов, М. В. Викторов, И. К. Кожанов, Л. М. Галлер, Э. П. Панцержанский, С. П. Ставицкий, Г. А. Степанов и другие. Слышали мы также о рядовых моряках, которые отличились в годы революции и гражданской войны и были выдвинуты на руководящие посты: А. Г. Зосимов, Н. Ф. Измайлов, И. М. Лудри, Р. А. Муклевич, К. И. Душенов, И. Д. Сладков, В. Д. Трефолев, председатель Центробалта и первый Народный комиссар по морским делам П. Е. Дыбенко.

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

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

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

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

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

Однокашник Д. Д. Вдовиченко, старый черноморец, его отец служил механиком на крейсере «Коминтерн», взял на себя роль старшего. Он вслух гадает, где держит флаг командующий Э. П. Панцержанский, к которому нам надлежит явиться, — на «Коминтерне» или на «Моряке»? Решили отправиться на Минную пристань и там все выяснить. Спустившись к бухте, обнаружили, что «Моряк» стоит там, но без отличительных знаков власти на своей мачте: корабль в том году перестал плавать. По существу, это была уже реликвия, а

не корабль. Кстати, в Севастополе в 1926 году сохранилось немало подобных реликвий. В глубине Южной бухты стоял остов «Поповки» — круглого корабля, соруженного по проекту адмирала Попова. Как и следовало ожидать, он не нашел применения. Его конструкция отрицала все законы судостроения и теории плавучести. Неподалеку от вокзала виднелись два старых маленьких миноносца «Шмидт» и «Марти», отличившиеся в годы первой мировой войны у турецких берегов, но уже давно потерявшие боеспособность, а на приколе у стенки Сухарной балки — устаревший корабль «Знамя социализма». Печальным памятником в Северной бухте возвышался затонувший линкор «Императрица Мария».

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

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

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

Несколько дней спустя мы выехали на судостроительный завод. Приходилось торопиться: подпирало с деньгами. Подсчитав оставшиеся ресурсы, пришли к

выводу, что их хватит на хлеб, копченую барабульку и арбузы. Дня три прожили безбедно.

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

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

Несвицкий ни перед кем не открывал своей души. В часы отдыха он чаще всего сидел в своей каюте молча, одиноко. Но моряком Несвицкий считался храбрым и отважным. Служил в царском флоте. В гражданскую войну вывел свой корабль «Азард» с минного поля, в то время как три других балтийских эсминца — «Константин», «Гавриил» и «Свобода» — подорвались и погибли. За это его наградили орденом Красного Знамени. Несвицкому принадлежит также большая роль в потоплении английской лодки «Л-55», вторгшейся в наши воды.

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

Льва Анатольевича Владимиরского — старшего вахтенного начальника — атtestовали так: «Лучшего помощника не может быть». Мы хорошо его знали. Он окончил военно-морское училище на год раньше нас. С первых лет службы Владимирский прослыл на флоте отличным моряком. Забегая вперед, скажу, что он вел себя геройски в годы Великой Отечественной войны: будучи раненным, он высадил десант возле Одессы, активно участвовал в прорыве блокады Севастополя, доставляя туда оружие и продовольствие, под непрерывными бомбёжками вражеской авиации довел израненный лидер «Ташкент», переполненный людьми, до Новороссийска. В конце войны Владимирский командовал

соединениями на Балтике. Льву Анатольевичу пришлось переживать и крупные неприятности по службе. Но чувство долга и личной ответственности никогда не покидало его.

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

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

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

На следующее утро наша рота двинулась на завод. Предстояло готовить корабль к походу. Сам я должен был явиться к корабельному инженеру В. Дроздову, занятому приемкой корабля. Высоченного роста, Дроздов еле проходил в обыкновенные двери, а ему надлежало пробираться во все дыры и в самые маленькие отсеки корабля. Мне предстояло помогать ему в приемке крейсера. Ростом я тоже не был обижен, но мне лег-

че было лазать по тесным выгородкам: в молодости мы более ловкие.

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

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

ПЕРВЫЕ ШАГИ — ТРУДНЫЕ

К «Червоної Україні» — первому крупному боевому кораблю на Черном море — были прикованы взоры всего начальства. Флагманские штабные работники не выпускали его из поля зрения: катера то и дело сновали между нашим крейсером и Графской пристанью. Наш корабль частенько посещал командующий флотом В. М. Орлов, сменивший вскоре после моего приезда на Черное море Э. П. Панцержанского. Чтобы быть в курсе всех дел, он даже состоял на учете в нашей партийной организации. Но излишняя опека, как показала практика, создавала лишь неспокойную, нервозную обстановку на корабле. Недаром несколько позже был разработан специальный курс подготовки одиночного корабля. Было признано полезным предоставить каждому командиру время для спокойной подготовки личного состава.

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

Сейчас о многом мы вспоминаем с улыбкой. Но в те годы нам приходилось несладко. То заклинит руль, и электротехник М. И. Денисов стремглав бросается к исполнительным моторам, а крейсер в это время катится по воле волн. То пушка дает пропуск при стрельбе. А то

в мазут вода попадает, и в самый ответственный момент учений командир вынужден сбавлять ход. Да мало ли непредвиденных случаев на новом корабле!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— А вы держите каюту открытой или отдыхайте в другом месте, — посоветовал я ему, вспомнив бытующую у моряков поговорку: «Если хочешь жить в уюте — отдыхай в чужой каюте». Народу ко мне ходило тоже много, но свою каюту я никогда не закрывал — ни днем, ни ночью. Матросы это знали и без особой надобности не тревожили меня. Кедрин последовал моему совету.

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

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

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

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

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

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

Василий Артемьевич любил, бывало, съязвить старпому, когда мы собирались в часы досуга в кают-компании. Тут вроде бы не на службе. Особенно часто он читал одно запомнившееся мне стихотворение, посвященное минному крейсеру «Лейтенант Ильин», названному так в честь героя Наваринского сражения.

...И год был тысяча семьсот
семидесятый.

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

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

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

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

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

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

...Бездайдвудный ¹, двухвинтовый,
балансирный руль здоровый...
А старпом на нем хреновый...

¹ Д ей д в у д — труба, поддерживающая гребной вал при выходе его из корпуса корабля. У некоторых кораблей дайдвудов не было.

Правда, читать их Горшков рисковал лишь в отсутствие старпома...

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

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

Запомнился мне и минер нашего крейсера О. В. Нарбут — уж очень беспокойный человек. Он был талантливым музыкантом — прекрасно играл на скрипке, — но бесталанным, а может, просто невезучим по службе офицером (такие бывают!). То у него что-нибудь не клеилось с параванами¹, то торпеда, посланная в цель, то нула прямо у борта, посылая прощальные пузыри со дна морского.

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

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

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

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

¹ Параваны — устройство против мин.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Отставить! — раздраженно скомандовал Несвицкий.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В котельном отделении было жарко, а когда закрыли трубу, стало совсем нечем дышать. Красные языки пламени лизали переборку, захватывая все большую площадь. А за горящей переборкой были расположены артиллерийские погреба. Тут уж вовсе не до шуток. Командир приказал включить орошение погребов, но штоки клапанов системы орошения проходили через котельное отделение, сильно перегрелись и не сработали: что-то заело.

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

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

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

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

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

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

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

За несколько часов до выхода в море к правому трапу подошел быстроходный катер «Пуля», доставив командующего флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. Окунева. Шли последние приготовления. Бацман вместо тяжелой якорь-цепи подавал дуплином стальной трехдюймовый конец на бочку. Механики проворачивали турбины. Легкий дымок поднимался из труб. Гудели вентиляторы. Корабль стоял, точно живой, готовый по первому сигналу взять старт.

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

— Стоп машины! — скомандовал Несвицкий.

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

Ответа никто не мог дать. Внешний и внутренний осмотр крейсера показал, что никаких повреждений нет, механизмы в полной исправности, нормально работают, только почему-то пропала связь с базой. Вскоре при-

шло известие: в Крыму землетрясение. Эпицентр его находился как раз в районе, где проходил наш крейсер.

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

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

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

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

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

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

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

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

имел бы совершенно твердое мнение по этому вопросу. Им оказался Ромуальд Адамович Муклевич.

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

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

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

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

В своих статьях он совершенно ясно, четко сформулировал очень важную мысль: «Задача берегов — это общая задача всех Вооруженных Сил нашей страны». Он неоднократно повторял, что залогом успешного ве-

дения войны является хорошо организованное взаимодействие армии и флота.

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

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

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

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

Впоследствии это подтверждали все, кто близко его знал. Рассказывали, что вокруг него всегда было шумно

и весело, что за общительность, изобретательность, остроумие его очень любила молодежь, что в доме Муклевича всегда было многолюдно. Он обладал редкостным даром сразу же располагать к себе. Может, потому и сам не мог жить без коллектива.

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

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

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

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

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

Ромуальд был старшим из тринадцати детей поляка Адама Муклевича. Родители работали на суконной фабрике. Мальчишкой встал к строгальной машине и их первенец. Вскоре, общительный и смекалистый, Ромуальд стал любимцем рабочих, его избрали секретарем

профсоюза. Ему не исполнилось и шестнадцати, когда он вступил в социал-демократическую партию Литвы. А год спустя Ромуальд стал секретарем Белостокского комитета партии.

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

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

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

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

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

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

фронта, председатель Вильненского ревкома, член Реввоенсовета Западного фронта — вот его послужной список в годы гражданской войны.

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

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

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

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

Южные сумерки коротки. Скоро они сменились темнотой. Только яркие крупные звезды освещали море и отодвигали горизонт. Мы прокладывали курс на Сочи прямо через перевал, как иногда выражаются черноморцы. Вскоре скрылись береговые огни Ялты и маяки Южного побережья Крыма. Наши гости, собравшись на

мостице, наслаждались вечерней прохладой. И. В. Сталин и Г. К. Орджоникидзе были еще не старыми людьми. Оба были одеты в серые кителя. Григорий Константинович, помнится, прислонился к обвесу мостика и о чем-то рассказывал живо, темпераментно, с грузинским акцентом, то и дело жестикулируя. И. В. Сталин часто набивал свою трубку и, как мне показалось, не затягиваясь, выпускал дым. Мне удалось снова увидеть командующего Черноморским флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. Окунева. В. М. Орлов был моложе всех. Но излишняя полнота старила его. Он, по существу, не был военным человеком. Первая мировая война застала его на студенческой скамье, а Октябрьская революция — в гардемаринских классах. К тому времени, о котором идет речь, Владимир Митрофанович очень изменился, стал важным, солидным.

Г. С. Окунев стоял поодаль от высоких гостей и редко вступал в разговор. Окунев начал свою партийную жизнь секретарем фабрично-заводского районного комитета в Саратове в 1917 году. Оттуда ушел добровольцем на фронт. Сражался с белогвардейцами под Новохоперской и Борисоглебском. В начале 1921 года вместе с другими делегатами Десятого съезда партии участвовал в подавлении кронштадтского мятежа.

Когда правительство приняло решение об укреплении военно-морского флота, Окунева направили на Балтику. Он стал заместителем начальника политуправления Балтийского флота. В 1927 году — членом Реввоенсовета на Черноморском флоте.

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

...Смысл беседы высоких гостей остался для меня неведомым: не положено молодому командиру вмешиваться в разговоры большого начальства. Но мне ду-

мается, что даже столь короткое пребывание на корабле И. В. Сталина и Г. К. Орджоникидзе, ведавшего тогда тяжелой промышленностью, сыграло положительную роль в деле строительства флота. Лет шесть спустя, будучи командиром «Червоной Украины», я вновь встретился на этом корабле с Серго Орджоникидзе. Из разговора с ним убедился, что он хорошо знает планы строительства флота. Зрели они годами!

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

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

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

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

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

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

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

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

Крейсер, выполнив свои задачи, направился в Одессу.

Довольный проведенным учением, на мостике находился В. М. Орлов. Он весело беседовал с Г. С. Окуневым, попыхивая трубкой и пуская остроты в адрес командаира Н. Н. Несвицкого.

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

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

ПРОЩАЛЬНЫЙ УЖИН

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

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

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

риках. В такие часы не следует придираться к пустякам. Веселое настроение в минуты отдыха тоже важно.

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

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

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

маном, объявил благодарность командиру эсминца. Передаю лишь смысл этого эпизода.

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

— Сигнальщики, чья шестерка?

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

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

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

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

Пришлось повторить эту историю, хотя о ней давно все знали. В ту летнюю кампанию мы много плавали. Учение сменялось учением. Выход в море следовал один за другим. Однажды флот вернулся в Севастополь. Крейсер, как всегда, стоял на бочке. Было уже довольно поздно, и начальство с комфлотом во главе, сойдя с мостика, отправилось отдыхать. Спустился в свою каюту и командир. На юте корабля бодрствовали дежурный

по флоту флаг-штурман С. Тархов и дежурный по кораблю артиллерист А. Григорьев. Спешно вызванный к начальнику штаба флота Виноградскому, дежурный по флоту получил короткий приказ: «К девяти утра приготовить машины».

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

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

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

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

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

Кто-то образно представил картину: на мостице корабля невозмутимо стоит высокий и тучный Несвицкий, а около него горячится маленький Шельтинга. Другие на редкость удачно копировали Шельтингу, когда тот, выйдя из своей каюты, выражал недовольство летящими из труб черными хлопьями перегоревшего угля. Крейсер тогда работал на смешанном мазутно-угольном топливе.

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

Вспомнили мы в тот вечер и гибель одного из моих лучших друзей, командира нашего корабельного авиационного звена Николая Александровича Гурейкина.

В прошлом летнаб, он решил переучиться на летчика.

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

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

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

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

Летнаб Цынцадзе погиб, утонув вместе с самолетом.

Н. А. Гурейкин в тяжелом состоянии был доставлен в госпиталь и, не приходя в сознание, умер.

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

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

«ЗАЛИВЫ ИЛИ ПРОЛИВЫ?»

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

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

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

В ту пору в академии проходили оживленные дискуссии на тему «Каково будущее советского флота?»

Нам пришлось быть не только их слушателями, но и участниками.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ярым сторонником строительства одних лишь подводных лодок был молодой в ту пору преподаватель А. П. Александров. Он внушал нам на лекциях мысль, какое огромное значение будут иметь в грядущих боях подводные корабли; увлеченно рассказывал о них, как

о каком-то абсолютном и единственном сильном виде оружия на море. Александров приводил примеры, как немцы, имея в первую мировую войну сильный подводный флот, едва не поставили на колени владычицу морей — Великобританию.

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

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

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

По молодости и горячности слушатели академии поддерживали, конечно, в основе правильную теорию А. Александрова и пытались проверить ее на играх.

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

Помнится, после доклада разгорелись горячие прения, и, кажется, точки зрения противников были непримиримы. Большинство выступавших занимали правильную линию: отстаивали строительство кораблей различных классов, учитывая ограниченные средства и еще малые возможности промышленности, но отдавали должное внимание и подводным лодкам и торпедным катерам. Выступали также сторонники строительства крупных

кораблей. Они горячо доказывали, что наша крупная морская держава не может обходиться без них. Вместе с тем они не отрицали значения подводных лодок. О линкорах, правда, никто не вспоминал.

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

— Итак, заливы или проливы? — загадочно начал он. Затем нарочито медленно расправил уголки листков и стал объяснять значение этих слов. К сторонникам «проливов» он относил тех, кто без учета экономических возможностей страны предлагал строить только крупный флот, как бы возрождая старые стремления царского правительства овладеть проливами для выхода в Средиземное море. Тех же, кто предлагал строить лишь малые корабли или катера, он причислял к сторонникам «заливов», т. е. людям, ограничивающим задачи флота Финским заливом и пассивной обороной у своих берегов.

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

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

Закончил Муклевич свою речь под дружные и громкие аплодисменты.

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

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

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

Что же показал опыт последующих лет и особенно годы войны?

Правильное соотношение кораблей различных классов на каждом театре, исходя из задач, стоявших перед флотом, явилось наилучшим решением вопроса. Теперь, пожалуй, никто не станет оспаривать, что нам нужен флот во всем его современном многообразии, начиная от береговых ракет, самолетов, атомных подводных лодок и крейсеров-ракетоносцев, кончая плавучими базами и буксирами. В этом едином комплексе — сила флота. Стоит выкинуть из него даже плавбазу, и флоту, как боевому организму, будет нанесен ущерб.

Крайности всегда вредны.

В военно-морской академии мы получили солидное оперативно-тактическое образование, основательно изучили многие проблемы будущей войны на море. Именно в стенах академии нам привили правильные взгляды на роль флота в обороне нашей Родины. Исходя из единой для всех Вооруженных Сил стратегии, мы ясно стали видеть место флота как одного из видов Вооруженных Сил. Об этом четко говорилось в изданном к тому времени Боевом уставе Морских сил, и я не помню случая, чтобы кто-нибудь из моряков страдал «флотским» загибом, переоценивая значение флота.

В стенах академии я много занимался иностранными

языками. За то, что я сдал экзамены на звание переводчика 3-го разряда по немецкому и французскому языкам, мне даже платили дополнительное вознаграждение — по 15 рублей в месяц.

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

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

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

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

уже заметными, Саломон стала нас только консультировать.

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

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

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

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

— Ну это дело вкуса, — отвечал я.

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

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

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

Помнится один курьез. Мы нередко занимались в классе, где сидели одновременно оба преподавателя: Саломон и Гобар. Один из них обычно занимался с нами, а другой — за соседним столом своими делами. Однажды

ды Саломон, разбирая страдательные формы глагола в немецком языке, привела фразу: «Франция побеждена немцами». С точки зрения грамматики это была действительно страдательная форма глагола, а с точки зрения истории — явная неправда. Француз-патриот Гобар не вынес столь кощунственного утверждения. Он резко повернулся к нам, зло посмотрел на Саломон — кстати, русскую по происхождению — и, коротко бросив: «Немцы побеждены французами!» — тут же вышел из комнаты.

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

После академии началась служба на кораблях. Времени для чтения иностранной литературы оставалось мало, к тому же ее и не было в корабельных библиотеках. О разговоре на иностранном языке не могло быть и речи. Только во время редких заграничных плаваний выпадала возможность поупражняться в разговоре. Причем немцы и французы понимали меня лучше, чем я их. Поэтому, попадая в затруднительное положение, я обычно просил иностранцев говорить со мной медленнее. Это помогало.

Возможно, со временем я бы забыл языки, если бы судьба не забросила меня в 1936 году в Испанию. Вот там-то и подверглись настоящим испытаниям мои лингвистические познания.

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

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

Правда, испанцы народ экспансивный, они любят свою речь дополнять жестами. Заказывая обед, они подносят палец ко рту. Рассказывая о том, что видели кого-то из знакомых, непременно укажут на свой глаз. Может, они намеренно так усиленно жестикулировали, чтобы я мог понять их? Но их старания мало помогали.

Нет, решил я, без знания испанского языка мне нечего делать в этой стране. Купил нужные учебники, словари. Заучив ходовые фразы, обязательно заходил в магазин или кафе и вступал в разговор со словоохотливыми испанцами. Через полгода я уже обходился без переводчика. Этому помогло, конечно, знание французского языка. Ведь известно, что французский и испанский относятся к языкам романской группы.

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

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

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

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

— Какие же слова вы запомнили?

— Комида, — смущенно улыбаясь, ответил он.

Последствия такого отношения к изучению языка были плачевными: товарищ не справился с обязанностями советника на корабле, и его пришлось откомандировать на родину.

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

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

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

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

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

Вначале пробовал слушать магнитофонные записи выступлений Бернарда Шоу, аккуратно выполнять все уроки, заданные по радио. Но ничто не помогло — ни безукоризненное произношение английского классика, ни уроки радио. Остановился на прежнем испытанном методе. И хотя был уже не молод, стала подводить память, еще раз убедился: только труд, упорный, повседневный, помогает добиться успеха.

Миновали три года напряженного труда. Мне как-то предложили перевести статью для журнала. Оказалось, это не так просто. Читая статью, будто все понимаю, смысл ее ясен. Но понимать это одно, а сделать литературно грамотный перевод — совсем другое. Снова пришлось вернуться к словарю, посидеть над каждой фразой. Обращался за помощью к знающим людям. Уверен, что заказчики остались недовольны результатами моего труда и за глаза поругивали меня: дескать, взялся еще переводить! Но вскоре дали другую статью. Дело пошло легче. Это меня вдохновило. Перевел и пришел к выводу: английский тоже в какой-то степени одолел.

Года полтора спустя осмелился перевести книгу командира американской подводной лодки «Скейт» Джеймса Калверта «Подо льдом к полюсу». Много тру-

да потребовалось, чтобы ее осилить. Немало пришлось, видимо, поработать и редактору. Но книга была наконец-то переведена и в 1962 году вышла в Воениздате.

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

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

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

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

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

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

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

— А вы непременно клюковку кушайте. Хотя бы по десять ягодок в день, — сказал он мне однажды, заметив

на моем лице усталость. — Вот увидите, сил прибавится.

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

БЕСПОКОЙНАЯ ДОЛЖНОСТЬ

Я выехал в Севастополь вместе с товарищем по академии В. А. Алафузовым. Ему предстояло работать в штабе флота, мне — плавать на крейсере. Прибыв в Севастополь, мы встретили в гостинице старых друзей. От них узнали, что незадолго до нашего приезда произошло несчастье. Корабли маневрировали под командованием командира бригады Кадацкого. Не будучи достаточно хорошо подготовленными к маневрам, они столкнулись. «Красный Кавказ» скользящим ударом повредил другому крейсеру борт в районе кормового орудия, а себе изрядно свернул форштевень. Оба корабля на короткий срок вышли из строя. Мне пришлось немедленно отправляться на завод. Насложение на корабле, как я и ожидал, было неважное. Рабочие завода открыто высказывали недовольство: «Если вы будете так воевать, то пропадут все наши труды». Вскоре огромный кованый форштевень был доставлен краном на корабль. Через несколько дней мы вышли в море. Рабочие, забыв обиду, снова, как и раньше, приветствовали нас с берега. Командир «Красного Кавказа», Карл Меер, с особой осторожностью развернулся носом на выход и приказал дать машинам средний ход. Прибыли в Севастополь благополучно. Затем последовал строгий приказ: Меера освободили от занимаемой должности. На его место с Балтики прибыл Николай Филиппович Заяц.

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

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

Да, пушек было всего четыре, но крупнее калибром. Управлялись они системой центральной наводки, которая позволяла вести огонь даже в том случае, если противник был виден только с артиллерийского марса на самом верху мачты. Наводка осуществлялась с помощью приборов. Находящимся в башнях оставалось только следить за стрелками и, вовремя зарядив орудия, давать по ревуну залп. В результате наши четыре пушки могли выпускать в минуту не меньше металла, чем пятнадцать старых орудий, причем с удивительной точностью и на далекое расстояние. Сначала мы сомневались в этом, но вскоре убедились: стоит лишь хорошенько освоить новую технику, и она вознаградит сторицей. Помимо всего на «Красном Кавказе» имелись катапульта и два самолета. Это давало возможность обнаруживать противника как можно раньше, чтобы нанести ему удар на пределе дальности огня наших орудий. Сейчас катапульта и самолет, скорость которого достигала в те годы от силы трехсот пятидесяти километров, отошли в далекое прошлое. А в то время мы с замиранием сердца наблюдали, как с авиаплощадки крейсера стремительно вылетала стальная птица и, быстро набрав высоту, направлялась в сторону «противника».

На корабле не было, по существу, ни одной боевой части, не оснащенной самыми новыми приборами и механизмами. Штурман хвастался замечательным автопрокладчиком, новыми лагом и лотом — прибором для измерения глубины под кораблем. У минера стояли новейшие торпедные аппараты с торпедами последнего образца. Гидроакустика позволяла на значительном расстоянии по шуму обнаруживать подводные лодки. Новинкой являлась и радиотрансляция на корабле. «Вот невидаль», — подумает читатель. А для нас в ту пору

это было редкостью, и мы с восхищением слушали, как все команды на корабле подавались по радио, заменившему рупор-мегафон, традиционный горн и боцманскую дудку.

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

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

Прежде на «Червоной Украине» мне, молодому вахтенному начальнику, приходилось почти ежедневно стоять по две вахты, по четыре часа каждая. Кроме того, я командовал артиллерийским плутонгом, пятой ротой (кочегаров), в моем ведении были и шкафуты на верхней палубе, шлюпка. Ко всему этому на меня возложили обязанности шифровальщика. Ссыльаться на загрузку не принято было: служебным временем считались круглые сутки. Если после «собаки» (то есть вахты с 0 до 4 часов) до подъема флага удавалось три-четыре часика спать, считалось вполне нормальным. И все же служба тогда казалась более легкой. Был я холостяком, денег хватало, и, выбравшись на берег, я отводил душу с такими же беззаботными друзьями. Ибо как только съезжал на берег — отвечал лишь за свои личные поступки да помнил о времени возвращения «домой» — на корабль. А о службе беспокоился, только находясь на крейсере.

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

Я уже говорил, как важно любому офицеру пройти флотскую школу в должности старпома. Пожалуй, никто так не врастает в повседневную жизнь корабля, не чувствует ее пульса, как старший помощник. Не случайно, бывало, стоило на сутки съехать на берег, как, вернувшись, каждый раз чувствовал, что отстал от корабельной жизни; требовалось некоторое время, чтобы снова войти в колею. У старшего помощника почти нет свободного времени. Днем и ночью к нему заходят в

каюту, ни у кого даже и мысли не возникает, что кончился рабочий день и старпому надо отдохнуть. Круг его обязанностей на первый взгляд кажется небольшим, но он должен вникать в малейшие детали корабельной службы. Ни одно происшествие, ни одно серьезное дисциплинарное нарушение не может пройти мимо него. В иной день старпом исколесит свой корабль вдоль и поперек, десятки раз заглянет во все углы, спустится вниз, в машинное отделение, и всюду у него находятся дела. Не случайно много лет спустя адмирал Л. М. Галлер за чашкой чая делился со мной:

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

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

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

Раньше Николай Филиппович служил на эсминцах. Но управлять эсминцем куда проще, чем крейсером. Эсминец имеет всего две машины, команда его невелика. А на крейсере, даже таком небольшом, как «Красный Кавказ», четыре турбины, и командиру не под силу са-

мому двигать даже ручки машинных телеграфов. Поэтому возле них несет вахту специальный матрос. Командиру надо распоряжаться и твердо помнить, какие отдал приказы, следить за тахометрами, чтобы знать, сколько оборотов делают машины. Серьезное отличие крейсера от эсминца состоит еще и в том, что на эсминце командир поставил телеграф, скажем, на «средний вперед» — корабль быстро и послушно начинает движение вперед, дашь задний ход — сразу же останавливается. На крейсере все сложнее. Прикажешь всем четырем машинам «средний вперед» и ждешь, пока эта громадина разовьет скорость; зато, развивши ее, корабль не так-то просто останавливается. На это снова требуется время.

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

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

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

Н. Ф. Заяц оказался страстным охотником, он не пропускал ни одного случая, чтобы на день-два не съездить куда-нибудь пострелять зайцев. Вместе с командиром бригады Юрием Федоровичем Раллем, тоже заядлым охотником, они отправились однажды из Севастополя на Чауду поохотиться на зайцев и опоздали к назначенному сроку вернуться на корабль, за что были примерно наказаны. Вот уж действительно, охота пуще неволи. Был даже такой случай: прия в охотничий азарт, Николай Филиппович приказал открыть огонь из зенитно-

го пулемета по стае летящих гусей. После объяснил нам:
«Так ведь это для тренировки...»

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

— Нельзя ли прекратить убивать на полигоне зайчих: ведь наступила пора давать приплод.

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

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

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

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

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

Была у него и другая привычка, которая не раз приводила в смущение вахтенного начальника: командир уходил с мостика, никого не предупредив. Неусидчивый и беспокойный, Николай Филиппович, бывало, повернет свою фуражку козырьком назад и отправится на самую

верхушку мачты к дальномеру, чтобы лично самому убедиться в правильности докладов. Запомнился такой курьезный случай. Однажды два крейсера проводили учения совместно с береговыми частями и авиацией. В разгар «боя», когда корабль атаковала авиация «противника», командир оставил мостик и куда-то исчез. Стоявший на вахте артиллерист К. Д. Сухишвили звонит ко мне в каюту по телефону и просит спешно подняться на мостик.

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

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

— Поворачивать на обратный курс!

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

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

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

Старшего артиллериста К. Д. Сухишвили я хорошо знал по годам учебы в военно-морском училище. От-

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

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

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

Неизлечимый недуг преждевременно свел Сухиашвили в могилу.

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

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

вмешивался в наши короткие разногласия и занимал нейтралитет: «Ты уж сам как-нибудь...»

Из заграничных походов «Красного Кавказа» запомнился один, состоявшийся в 1933 году. Отряд советских кораблей в составе крейсера и двух эсминцев побывал в портах Турции, Греции и Италии. Это был ответный визит на посещение Черного моря итальянскими подводными лодками. До Стамбула нас сопровождали три подводные лодки; они вернулись в Севастополь, а мы последовали дальше. Как обычно, настроение личного состава было приподнятым. Приятно после напряженной учебы в море совершить заграничное плавание.

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

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

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

плуатируются, как народы любой другой капиталистической страны.

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

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

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

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

На следующий день афинские газеты поместили портрет монаха, попутно рассекретив его персону. Он оказался эмигрантом, в прошлом — жителем Одессы. В ту пору многие средиземноморские города кишили бе-

лоэмигрантами. Злобные враги Советской власти нередко шипели нам вслед, неприкрыто выражая свои чувства. Рассказывали, что в Турции Кемаль перед нашим приходом предупредил белоэмигрантов, что в случае не приятностей все они будут выселены...

Трудно сказать, какие чувства обуревали «монахов» в ту минуту, когда он бросился в бурное море спасать советских людей. Возможно, тоска по родной земле. Это чувство испытывается особенно остро вдали от Родины.

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

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

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

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

Наши моряки осмотрели город, музеи, приобрели сувениры. Бросался в глаза контраст: на центральных улицах — роскошь, богатые палаццо, а в узких переулках и на окраинах города — грязь, нищета, теснота. Кое-кому посчастливилось побывать в Риме. Эсминец «Сантта» доставил группу наших моряков на остров Капри,

где жил М. Горький. Впечатляющее зрелище произвел на нас знаменитый Лазурный гrot. Конечно, большинство моряков не преминули посетить вулкан Везувий.

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

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

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

КОМАНДИР КРЕЙСЕРА

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

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

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

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

— Сейчас все станет ясно, — сказал он, очевидно заметив мое недоумение.

Жду, пока он закончит работу.

— Вы назначены командовать «Червоной Украиной», — подняв голову от карты, промолвил Кожанов и посмотрел на меня.

По-флотски коротко отвечаю:

— Есть!

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

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

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

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

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

Должен сказать, что это чувство владело мною не только в первый день, но и год-два-три спустя. Командовать кораблем всегда не просто. Конечно, на второй или третий год действуешь увереннее, меньше волнуешься, но спокойствие, а тем более равнодушие не

приходят, да их и быть не должно. Зазнавшийся, ставший беспечным, командир опаснее неумелого.

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

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

В один из первых дней я обходил строй личного состава корабля. Медленно шел по шкафутам, стараясь разглядеть каждое лицо. В памяти крепко засели слова Ю. Ф. Ралля, командира бригады крейсеров:

— Проходя строй, никогда не смотрите мимо людей. Помните, что все они смотрят на вас. Страйтесь и вы взглянуть на каждого.

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

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

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

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

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

Я видел начальников, которые начинали с высоко-

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

Обойдя строй и воспользовавшись тем, что собралась вся команда, я рассказал о себе: как рос, где учился и служил. Старался говорить менее официально, вспоминал различные случаи из своей службы и даже ошибки, которые совершил в свое время, и то, чему они меня научили.

Такой разговор с командой был не совсем обычным, но по тому, как люди слушали меня, я понял, что поступаю правильно. Думаю, именно тогда протянулась между нами первая ниточка той связи, которая так важна, так облегчает службу.

С тех пор прошло больше трех десятков лет, но многих товарищес, с кем я тогда познакомился, помню до сих пор, со многими встречался на различных флотах и встречаюсь поныне.

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

Попадаются и трудные люди, хотя таких в команде

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

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

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

— А может, я вам дядька?

— А может, и дядька,— вырвалось у озорника.

Если прибавить к этому неряшливый вид дерзкого матроса, то нетрудно понять возмущение наркома.

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

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

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

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

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

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

— К вам сейчас прибудет товарищ Димитров, — передал мне по телефону оперативный дежурный по штабу флота и просил тотчас же выслать катер на Графскую пристань. Меня немного смущило: крейсер, спустивший вымпел на зимний период, обычно не столь эффектен, не очень хотелось бы его показывать кому-либо, тем более Димитрову.

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

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

Димитров, кажется после отдыха, возвращался из

Ялты в Москву. Я посетовал, что ремонтирующийся крейсер вряд ли будет интересен для него.

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

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

— Я чувствовал за собой крепкую поддержку,— просто и скромно заметил Димитров, когда мы с замполитом Зубковым стали искренне восхищаться его геронческим поведением на процессе.

Затем как-то особенно тихо произнес:

— Вряд ли смогу что-нибудь новое добавить к тому, что всем уже известно.

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

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

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

Когда Димитров собирался было уходить, раздались

звуки горна, и топот по верхней палубе известил: на юте выстраивается личный состав. Я попросил гостя сказать несколько слов морякам. Димитров удивленно посмотрел на меня, но делать было нечего. Мы вместе оказались перед строем, и я обратился к команде:

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

— Я поступал в Лейпциге так, как поступил бы всякий коммунист на моем месте.— Димитров говорил просто и задушевно. Все с восхищением слушали его, а когда он сошел с корабля, вслед ему неслось громовое «ура». Потом на палубе и в кубриках долго не умолкали разговоры о дорогом госте.

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

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

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

И это, пожалуй, правда. Разве я мог упустить такую возможность? Замполит крейсера никогда не простила мне этой оплошности.

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

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

В трудах и заботах прошла зима. Отремонтированный крейсер начал свою очередную летнюю кампанию. Снова одно учение сменяло другое, а все боевые части корабля дрались за лучшее место на флоте.

Как-то меня вызвал командующий флотом:

— Могли бы вы совершить спешный поход в Турцию?

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

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

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

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

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

Миновали входной буй и вошли в Босфорский пролив.

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

— Когда вы думаете уходить обратно? — спросил он.

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

Турецкий командир удивленно посмотрел на меня.

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

Все же мы вышли ночью. Нас сопровождал эсминец. Отличный флагманский штурман А. Н. Петров обеспечивал навигационную часть, а мощные турбины корабля работали надежно и гарантировали любой маневр крейсера.

На следующий день турецкие газеты писали: видно, русские хорошо знают проливы, коль решаются плавать по ним ночью.

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

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

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

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

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

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

— Еще бы, конечно узнаю!

Вот командир зенитной батареи В. П. Тараканов. При мне пришел он на корабль молодым выпускником училища. Сперва трудно втягивался в службу, не раз получал замечания от старших. А потом как-то сразу

пошло у него дело, все начало спориться, и он стал отменным артиллеристом.

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

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

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

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

Я вглядываюсь в лица старых товарищей и думаю о

том времени, когда вместе служили на «Червоной Украине». Тридцатые годы... О них часто вспоминают и пишут теперь. Трудная и героическая пора! Было в то время и много трагического. Но ничто не может заслонить и умалить то поистине титаническое, великое, что было совершено тогда партией и народом.

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

ЗА «ПЕРВЫЙ ЗАЛП»

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

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

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

В назначенный час мы вышли в море. На грот-мачте развевался трехзвездный флаг комфлота. Закончив последнюю проверку, Свердлов, одетый по-праздничному, — ведь это был его дебют — поднялся в боевую рубку. Он еще раз тщательно проверил все приборы, рассчитал

данные для стрельбы. Щит буксировал крейсер «Красный Кавказ», уже давно вышедший в море. К несчастью, погода испортилась. По небу низко ползли дождевые облака, горизонт часто закрывался шквалами дождя, на море появлялись белые барашки, хотя волна была еще мелкой. Но откладывать стрельбу было уже поздно: корабль в том году претендовал на одно из лучших мест по боевой подготовке. К тому же на борту находился сам командующий.

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

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

— Разрешите открывать огонь? — обратился ко мне Свердлов.

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

— Залп! — раздалась команда.

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

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

— Накрытие: три снаряда недолет, один перелет.

Все облегченно вздохнули. Значит, первый залп удался...

— Поражение! — раздалась команда артиллериста.

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

Это было задолго до войны.

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

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

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

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

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

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

ПОД ФЛАГОМ ЧЛЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВА

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

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

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

Мы старались не разводить мух на корабле.

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

В конце июля 1935 года боевая подготовка бригады крейсеров шла особенно напряженно. Мы отрабатывали сложные стрельбы по берегу, проводили совместные с сухопутными частями учения днем и ночью. Лишь недолго зайдем на базу — и снова в море...

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

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

Голос его прозвучал весело, что являлось хорошим признаком.

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

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

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

Зная, что рейд в Сочи открытый и гавань мала, решил встать подальше, а к берегу подойти на мореходном баркасе. Когда огни города стали видны простым глазом, мы заметили: кто-то настойчиво семафорит в нашу сторону. Сигнальщики разобрали: «Не подходить». Приняв сигнал предостережения, мы продолжали следовать к намеченной точке. Довольно высокие волны с шумом разбивались о берег. Нам они не были опасны. Возможно, издали впечатление было иным. В тот вечер мне так и не удалось сойти на берег: получил приказ прибыть завтра. С подъемом флага, встреченный на пристани Р. П. Хмельницким, я явился к Наркому обороны К. Е. Ворошилову. Здесь же впервые познакомился

с А. А. Ждановым. Мне приказали перейти в Туапсе. Я поспешил на корабль: погода быстро портилась.

Наш надежный мореходный баркас едва выгребал против ветра и волн. Но в Туапсе, когда крейсер стал там на якорь, было совсем тихо. Настораживал только падавший барометр.

Перед заходом солнца я по привычке вышел на корму корабля. Осмотрел гавань, измерил глазом расстояние до берега. Все было в порядке. Отдав последние приказания на ночь, спустился в свою каюту. Кажется, уже начал дремать, когда послышался легкий шум и плеск воды о борт корабля. Посмотрел в иллюминатор. Шквальный ветер гнал над бухтой косые потоки крупного дождя. Береговые огни то тускнели, то вновь разгорались. Выйшел на палубу. Погода явно ухудшилась. С тревогой взглядываясь в темноту, подошел к самому флагштоку, чтобы еще раз определить расстояние до берега. Для крупного корабля Туапсинская бухта была невелика. Вызвал механика А. Фиалкова. Тот доложил, что машины еще горячие и в случае нужды могут работать сразу же. Я приказал немедленно привести их в полную готовность. Поднялся на мостик. Ветер крепчал. Проливной дождь еще больше ухудшал видимость. Даже в бинокль мы едва могли различить огни на ближней пристани.

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

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

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

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

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

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

Выбрали якорь, крейсер двинулся вперед. Я подумал было выйти из гавани, но затем решил, что теперь мы и здесь можем занять безопасное место. Да и машины в полной готовности. В течение ночи мне не раз пришлось пожалеть об этом.

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

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

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

не помогли бы... Корабль могло развернуть еще больше и затем выбросить на мол.

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

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

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

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

До рассвета оставался на мостике. День занялся тусклый, тяжелые тучи скрывали солнце, все еще пронзительно свистел в снастях ветер. Мы узнали, что шторм причинил немало неприятностей на берегу: оборвал линию связи с Сочи, сильный ливень размыл железнодорожный путь. В июле на Черном море такие штормы — явление необычное. И надо же было ему застать нас, как в мышеловке, в тесной, маленькой гавани Туапсе!

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

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

Приняв гостей на борт, мы тотчас же снялись с яко-

ря и взяли курс на Ялту. Вскоре исчезли огни Кавказского побережья. Слабый ветер дул нам в корму. На золотистой лунной дорожке едва заметно пробегали белые барашки.

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

Только поудобнее расположился, как появился дежурный по кораблю, старший минер А. И. Малов.

— Вас требует к себе товарищ Орджоникидзе!

Так дежурный перевел на уставной язык приглашение поужинать, которое просил передать Григорий Константинович.

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

Услышав, что я отказываюсь от бокала «Цинандали», шутливо заметил:

— Ворошилова боитесь?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В годы первой мировой войны в России было заложено восемь крейсеров, подобных «Червоной Украине». Русские судостроители уже тогда были способны создавать прекрасные корабли различных классов. Так, перед началом постройки линкоров типа «Севастополь» проводился международный конкурс. Русский проект, разработанный под руководством нашего знаменитого ученого-судостроителя А. Н. Крылова, оказался наиболее удачным, и линкоры, построенные по нему, долгое время были самыми совершенными в мире. К их числу относился и балтийский «Марат». Русские эсминцы типа «Новик» являлись самыми быстроходными в мире. И крейсеры, заложенные тогда, обещали стать прекрасными по тому времени кораблями, но их постройка при царизме не была закончена. Некоторые из них достраивались уже при Советской власти. Часть корпусов использовали под танкеры. Впрочем, танкеры оказались не особенно удачными. Их пришлось потом не раз переделывать.

Оказывается, обо всем этом Григорий Константинович знал.

Я горячо доказывал, что наша «Червона Украина» — вполне современная боевая единица. Орджоникидзе не

оспаривал моих взглядов. Видимо, считал, что не следует подрывать веру командира в свой корабль. В то время считать такой крейсер безнадежно устаревшим было, прямо скажу, грех. Но Серго смотрел далеко вперед.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Когда команда окончила уборку, весь личный состав, свободный от вахты, собрался на корме. Серго сфотографировался вместе с нами. Корабельный фотограф-любитель долго хлопотал, усаживая его, затем торопли-

во бежал к своей камере и щелкал. Одна из этих фотографий хранится у меня и сейчас.

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

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

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

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

— Как они у вас называются? «Духами»?

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

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

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

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

Григорий Константинович вспомнил крейсер «Красный Кавказ»:

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

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

Снова почувствовал себя неловко, когда Серго сказал:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Однажды Иван Кузьмич рассказывал о гражданской войне и своем участии в ней.

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

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

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

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

После гражданской войны Кожанов командовал флотами на Балтике и Дальнем Востоке. Он понимал: чтобы руководить флотом, требуется не только опыт, но и теоретические знания. Поэтому в 1924 году поступил в военно-морскую академию. После ее окончания его неожиданно назначили морским атташе в Японию.

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

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

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

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

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

Я подумал: почему же Ворошилов, не веря в виновность Кожанова, не мог высказать это же мнение в другом месте? А возможно, и докладывал, но безуспешно?

Однако непоправимое уже случилось: Кожанов погиб.

СИЛЫ НАШИ РАСТУТ

В 1935 году было запланировано много учений и крупные маневры. От завода крейсер отошел необычно рано — в марте. Не теряя времени, я попросился уйти на Евпаторийский рейд и там заняться отработкой оди-

ночного корабля. Какая благодать! Весь личный состав на месте; съездов на берег никаких. Даже ловкачи, которые в Севастополе умудрялись найти повод, чтобы нырнуть на берег, были заняты делом. Работа в таких условиях спорилась, и спустя месяц корабль было не узнать: все растерянное за зиму наверстали, молодое пополнение освоилось со своими обязанностями, крейсер был готов к плаванию в составе бригады.

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

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

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

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

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

На корабль вскоре прибыли работники штаба флота, а на одном из катеров вместе с командующим приехала женщина — известная в то время партийная работница Сахарова. Они поднялись на мостик — и последовала команда: «Сниматься с бочки». Наше соединение на этот раз изображало сторону синих. По пути из Керченского пролива к Севастополю оно должно было подвергнуться нападению подводных лодок, авиации и торпедных катеров «противника». Учение проходило днем, задачи были простые, да и крейсеры уже хорошо сплавались. Казалось, на успех можно было надеяться. На деле получилось все иначе. Все свалили на Сахарову.

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

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

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

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

Еще засветло поступило донесение о вынужденной посадке одного самолета где-то у Ялты. Торпедные ка-

тера не могли больше держаться в море. Учения пришлось отменить. Комфлот приказал мне следовать к месту посадки гидросамолета. Правда, наша помощь ему уже не потребовалась — его взял на буксир эсминец. Но беда приходит всегда не одна. Пронесшийся нежданно шквал унес в открытое море несколько застигнутых врасплох в море барж. Кацаясь с борта на борт, мы спешили оказать им помощь. Маневр удался, и баржи вскоре передали буксиру.

Совсем стемнело, когда мы входили в Севастополь.

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

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

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

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

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

— Браво, кэптен! — воскликнул Панцерянский и крепко пожал мою руку.

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

В зимнее время, когда большинство кораблей становилось на ремонт, командиры занимались теоретической подготовкой. Изучали ошибки прошлых боевых учений, намечали будущие плавания. В штабе флота устраивались оперативные игры. Они заключались в

том, что несколько дней подряд мы вели по карте сражения с вероятным противником. А вероятных противников в ту пору было у нашей страны более чем достаточно: в Германии и Италии фашизм бряцал оружием, нередко осложнялись дипломатические отношения и с Англией — следовательно, пристальное внимание приходилось наблюдать за Босфором, — прежние дружеские отношения с Кемаль-пашой день ото дня портились...

Мы учились давать решительный отпор тому, кто попытается напасть на Советский Союз. Несмотря на то что к строительству флота наша страна приступила позже, чем всех других видов Вооруженных Сил, — и это, конечно, сказывалось: не хватало совершенной боеспособной техники, боевых плавучих единиц, — все же в середине тридцатых годов Черноморский флот имел достаточно подводных лодок, торпедных катеров и довольно сильную авиацию. Именно на них наше командование делало ставку. Готовились выполнять свои задачи и надводные корабли. Но роль их не переоценивалась. Кожанов был из тех командующих, которые здраво смотрели на открывшиеся возможности применения торпедного оружия с подводных лодок и торпедных катеров, а также самолетов. Он по заслугам оценил огромные возможности, заложенные в них, искал лучшие тактические приемы, был страстным приверженцем сосредоточенных ударов.

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

Когда я плавал на кораблях, сначала в должности старшего вахтенного начальника, потом старшего помощника, то знал в Севастополе почти всех командиров кораблей и соединений по фамилии, имени и отчеству, со многими беседовал, случалось, мы вместе проводили время на берегу, но тесно соприкасаться с ними мне не приходилось. Став командиром «Червоной Украины», мне довелось не только наблюдать за действиями товарищей с мостика корабля, но и близко познакомиться в дни командирской учебы. Здесь каждый из нас сдавал своеобразный экзамен на зрелость, опытность, находчивость, смекалку. Тут уж никуда не денешься от глаз товарищней. Сразу оценят, кто чего стоит, кто на что способен.

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

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

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

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

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

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

На Севере Душенов командовал сначала флотилией,

а потом — Северным флотом. Здесь в полной мере раскрылся его организаторский талант. До конца жизни он оставался верным ленинцем.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Пришло время флоту принять большее участие в обороне страны, — сказал нам тогда Михаил Иванович.

Действительно, наступала пора быстрого роста наших морских сил.

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

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

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

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

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

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

В английском справочнике «Джен» указывалось, что в

испанском флоте числились два линкора, семь крейсеров, более двадцати эсминцев, несколько подводных лодок.

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

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

Мы совершили сложные маневры, потом «Червона Украина» приняла от буксира большой корабельный щит — цель, по которой должен стрелять «Красный Кавказ», и вышла в назначенную точку, чтобы оттуда начать движение. Артиллерия «Красного Кавказа» обладала весьма большой дальностью стрельбы. Когда наши дальномерщики докладывали, что на горизонте показались верхушки мачт крейсера, он уже открывал огонь.

— Залп! — передали из радиорубки.

Я внимательно наблюдал за своим секундомером. Через несколько секунд снаряды должны достичь цели.

Вообще первый залп на такой дистанции требовал внимания: между щитом и нашим кораблем было всего каких-нибудь двести метров, ошибка артиллеристов «Красного Кавказа» могла причинить нам большие неприятности.

Но все окончилось успешно.

Передав щит буксиру, наш крейсер стал готовиться к зенитным стрельбам. Нам предстояло встретить огнем самолет «противника» и поразить буксируемый им матерчатый конус. С этой задачей мы справились и довольные возвращались на Евпаторийский рейд. Уже стемнело, берег сверкал огнями; мы присоединились к кораблям, занявшим свои места.

Я уже почти три года командовал крейсером, сроднился с командой, с самим кораблем, но чувствовал: скоро расстанусь с ними. Начальство давало понять, что предстоящие осенние перемещения коснутся и меня.

Стоя в тот вечер на палубе, думал: «Куда забросит меня судьба?»

— Вам срочная телеграмма, — прервал мои раздумья связист В. Билевич.

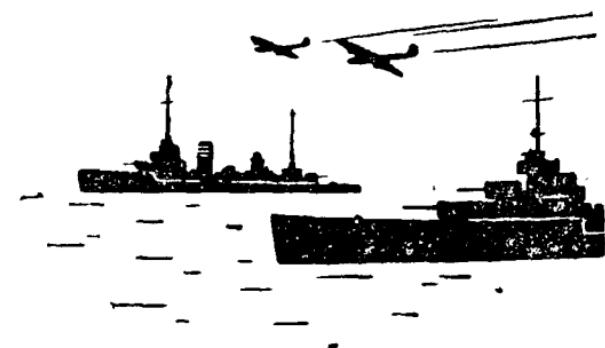
Телеграмм от командира бригады И. С. Юмашева и его штаба мы в то время получали немало: нам давали задания, торопили с выполнением планов, требовали отчетов... Но эта была не из штаба бригады, ее подписал командующий флотом. Я пробежал глазами текст, затем снова перечитал уже внимательно: «Вам разрешается сегодня же выехать в Москву».

Зачем в Москву? И еще так срочно. Почему комфлот телеграфирует непосредственно мне, минуя мое начальство? И наконец, что значит «разрешается»? Ни о каком разрешении я не просил, ничего подобного даже в мыслях не было.

Мелькнуло предположение: шутки связи, ошиблись адресом.

Следовало запросить командира бригады, но флагманский крейсер был еще в море. Послал запрос по радио и стал готовиться к переходу в Севастополь. «Сегодня же» — было сказано в телеграмме. Приходилось спешить.

Неожиданное возвращение на базу обрадовало людей. На командирский мостик доносились шутки и смех. Команда отдыхала на полубаке, а я терялся в догадках.



КОМПАНЕРО РУСО



ДАЛЕКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

евастополь встретил меня семафором — штаб флота сообщал, что билеты на вечерний поезд забронированы, и запрашивал о моей готовности к отъезду. Радиограмма командира бригады подтверждала: надо выезжать. О причине вызова опять ни слова. Решил обратиться прямо к командующему.

— Приезжайте, буду в штабе, — коротко сказал он по телефону и повесил трубку.

Вестовой Шевченко успел надраинуть пуговицы на моем новом кителе и сменить чехол на фуражке. Я уложил небольшой чемоданчик. Вот и все сборы. Я был тогда холостяком: заезжать на квартиру мне не требовалось. С Графской пристани отправился прямо в штаб. Комфлот принял сразу. На столе его лежали карты. Видимо, шла подготовка к новым учениям.

— Как вы думаете, зачем вас вызывают? — Кожанов прошелся по кабинету.

— Жду, пока вы скажете, товарищ флагман флота.

— Понятия не имею. — Он пожал плечами. — Приготовьтесь на всякий случай доложить о ходе боевой подготовки, о состоянии дисциплины на корабле.

И весь разговор. В глубине души я был обижен, считал, что командующий почему-то скрывает причину вызова.

Признаться, не без опаски входил я в Москве в новое здание, где тогда помещалось Управление Военно-Морских Сил. Чем-то встретит меня начальство, которому я столь срочно понадобился?

Владимира Митрофановича Орлова, начальника ВМС, я знал давно, еще с тех пор, когда был курсантом военно-морского училища. Два года мы состояли на учете в одной партийной организации. Не раз приходилось нам разговаривать с Владимиром Митрофановичем неофициально, запросто, по-дружески. Орлов любил потолковать с молодыми моряками, иногда нарочно вызывал на острые споры, интересуясь нашим мнением по разным вопросам. Однако с тех пор прошло много времени. Орлов уже пять лет возглавлял Военно-Морской Флот и, как рассказывали, заметно переменился. В его манерах стало проскальзывать что-то барственное: он мог отпустить довольно ядовитую шутку в чей-либо адрес, задать неожиданный и коварный вопрос, на который сразу и не найдешь, что ответить...

В тот раз Орлов держался просто. Он лишь спросил что-то о службе на корабле и приказал ждать вызова к К. Е. Ворошилову.

Вызов последовал без задержки. Меня встретил управляющий делами Р. П. Хмельницкий и направил в одно из управлений.

— Известно ли вам, какие события происходят в Испании? — сразу спросил начальник управления Семен Петрович Урицкий.

— Конечно, — ответил я, несколько удивленный этим вопросом.

— А хотели бы вы отправиться туда?

Не дав мне ответить, он стал рассказывать о гражданской войне на Пиренейском полуострове, причем намеренно стущал краски, стараясь подчеркнуть опасность, которой подвергается всякий, кто попадает в эту страну.

— Словом, учтите, что вас ждет, и подумайте, прежде чем говорить «да» или «нет». Все зависит от вашего желания.

У меня не было особой нужды раздумывать. Я сказал, что согласен.

— Очень хорошо,— отозвался Урицкий.— Я был обязан предупредить вас и доложить начальству, если заметчу, что вы колеблетесь. Вы назначены в Испанию нашим военно-морским атташе.

Это было так неожиданно, что я не сразу нашелся, что ответить. Урицкий внимательно посмотрел на меня.

— Что вы знаете об Испании?

Видимо, на моем лице была написана растерянность.

— Разумеется, как моряк, не больше,— поспешил он добавить.

Затем извинился, сказав, что сейчас ему надо уйти на несколько минут, пока я собираюсь с мыслями, и оставил меня одного.

На столе лежала карта Пиренейского полуострова. Я смотрел на нее. В памяти возникали почему-то события далекого прошлого. Но не об экспедициях же Колумба говорить, не о «непобедимой армаде» или Трафальгарской битве!.. На карте увидел небольшой порт Виго. Некогда там стояли русские эскадры парусных кораблей: пополняли запасы провизии, вели боевую подготовку в предвидении сражений с турками. Кадис... И там русские корабли бывали. Кажется, в 1717 году в этом порту происходила передача пяти крупных кораблей и трех фрегатов, проданных царским правительством испанскому королю. «Дела давно минувших дней...» А в наше время? Последнего испанского короля, помнится, звали Альфонсом XIII. Его свергли в 1931 году. Потом в стране хозяйничала реакционная буржуазия. В 1936 году было создано правительство Народного фронта...

Вернулся Урицкий, сел за стол и выдвинул какой-то ящик. Я усмехнулся. Припомнился анекдот, рассказанный в свое время преподавателем академии. Некая важная персона в английском военно-морском флоте проверяла офицеров, которых предполагалось использовать на работе за границей. Она вызывала офицера, сажала его одного за свой стол писать заявление. Несколько минут спустя важное лицо возвращалось в комнату и спра-

шивало с порога: «Итак, сэр, что лежит в среднем ящике моего стола?» Если кандидат не мог ответить, его признавали непригодным к службе за границей.

Я, конечно, не думал рыться в чужих столах. Рассказал Урицкому все, что сохранилось в памяти.

— А что вы знаете о состоянии испанского флота? — спросил меня Семен Петрович.

Я помянул про себя добрым словом английский справочник, который мы совсем недавно листали в кают-компании «Червоной Украины». Стал перечислять линкоры, крейсеры, эсминцы, назвал основные базы — Кадис, Эль-Ферроль, Картахену.

Не знаю, какой балл мысленно выставил мой экзаменатор, но, видимо, экзамен я все же сдал.

Затем Урицкий начал знакомить меня с обязанностями военно-морского атташе.

Всего лишь несколько дней назад были возобновлены дипломатические отношения между СССР и Испанией. Из советских людей в Испании находились только вездесущие журналисты. В «Правде» появились первые корреспонденции Михаила Кольцова. Их читали с огромным интересом. Было много желающих поехать в эту страну, чтобы воевать на стороне республиканского правительства, но ни одного добровольца еще не отправили. В Мадрид выехал наш посол М. И. Розенберг. За ним следом отправился военный атташе В. Е. Горев. Теперь предстояло ехать мне.

Водя карандашом по карте, Урицкий знакомил меня с положением на фронтах.

— Условия, в которых вам предстоит работать, необычные. Ваша задача заключается в том, чтобы по возможности помочь флоту законного правительства республики... Когда можете вылететь в Париж? Штатское платье у вас есть?.. — забросал меня вопросами Урицкий.

Я ответил, что штатского платья у меня нет, и мне были даны сутки на сборы и экипировку.

Уже прощаясь, Семен Петрович спросил, что я знаю о Лепанто. Может быть, он думал о Сервантесе, солдате испанского флота, потерявшем в морской битве при Лепанто руку? Не случись этого, возможно, Сервантес не стал бы писателем и человечество не получило бы «Дон-Кихота»? Я вспомнил лишь, что при Лепанто

христианский Запад сражался с мусульманской Турцией. Остальное узнал позднее: подробности из биографии Сервантеса, то, что битва при Лепанто была последней битвой галерного флота, на смену которому пришли парусные суда, и что после этой битвы владычество Испании на морях уже стало ослабевать...

Многое об Испании мне еще предстояло узнать.

Рано утром 23 августа 1936 года я вылетел из Москвы. Авиация была не нынешняя. Через несколько сот километров следовали посадки, не один раз меняли в пути самолеты. В Каунасе пересели в самолет с немецким экипажем. По пути в Берлин в Кенигсберге снова пересели.

На аэродромах Германии мы, советские люди, держались вместе: кругом были фашисты. Звучали отрывистые, рубленые фразы. Все служащие приветствовали друг друга на военный лад.

После Кельна погода испортилась, самолет шел в облаках, стекла вспотели. Стемнело... Когда мы вырвались из серой облачной ваты, внизу стала видна масса огней.

— Париж! — прокричал мне на ухо сосед, работник нашего торгпредства Горбунов. — Смотрите!

Он стал показывать в иллюминатор Эйфелеву башню, Елисейские поля... Я ничего не мог разобрать. Да и мысли были заняты другим. В Москве мне говорили: «Ваша задача — как можно скорее прибыть на место». А как я доберусь в Испанию из Парижа? И встретят ли меня в Париже?

Самолет приземлился в аэропорту Орли. Его сразу окружила оживленная, шумная толпа встречающих. Я осматривался вокруг.

— Вы Кузнецов? — спросил меня совершенно незнакомый человек и приветливо улыбнулся. — Я Бяллер, секретарь советского авиационного атташе во Франции. — Поедем?

Он уже вел меня к машине.

— Как вы меня узнали?

Бяллер рассмеялся.

— Не так уж трудно узнать товарища, который первый раз в жизни надел штатский костюм, да еще сшитый наспех.

А я-то воображал, что ничем не отличаюсь от остальных пассажиров!

Пришлось признаться, что я действительно экипировался за один вечер.

— Я думаю поместить вас в отеле «Сен-Жермен». Это от посольства недалеко. Вам там будет удобно, — обратился Бяллер ко мне по-русски, а шоферу дал указание по-французски.

В гостинице нас встретила смуглая женщина по имени Кармен. Кажется, я был первым русским, которого видела эта испанка, но вскоре она стала нашим другом, встречала в Париже много советских добровольцев. Потом я не раз слышал ее имя от товарищей, прибывавших в Картахену. Я вспомнил о Кармен через год, когда возвращался на Родину. Вышло так, что вторично в Париж я приехал во время Всемирной выставки. Все гостиницы были переполнены, и я напрасно колесил по городу в поисках пристанища. Вдруг меня осенила мысль.

— Везите в гостиницу «Сен-Жермен», — попросил я шоferа.

Кармен встретила меня как старого, доброго знакомого.

— Прошу, сеньор, немного подождать, и я все устрою.

Она кого-то переселила, и я вскоре получил отличный номер. Кармен сразу перешла с французского на испанский язык, забросала тысячью вопросов о положении на фронтах, о жизни в Мадриде и Валенсии...

Пока я должен был осмотреться в Париже. Приветливый, жизнерадостный Бяллер принял тут же знакомить меня с городом. Поужинать мы решили на Монмартре — сразу, можно сказать, окунуться в гущу парижской жизни. Было уже за полночь. Рестораны, дансинги, кабаре — словом, всякие развлекательные заведения манили прохожих огнями тысяч реклам. Париж развлекался.

Это был особый Париж — город богатых бездельников и туристов. На Монмартре можно было встретить людей, говорящих на самых разных языках. Было много американцев и англичан. Лондонская «золотая молодежь» да и весьма пожилые джентльмены приезжали в Париж, чтобы провести здесь «уик-энд» — конец недели.

Их доставляли многоместные пассажирские самолеты и даже личные авиетки.

В общем, уже в первый вечер я увидел это странное зрелище — Париж иностранцев, приехавших сюда тратить свои фунты, доллары и бог весть еще какую валюту. Трудовой Париж спал. Его я наблюдал из окна гостиницы ранним утром, едва забрезжил рассвет: возчиков, потянувшихся с фургонами к рынкам, ремесленный люд, рабочих.

Мне не спалось. Голова была полна забот: как я сумею справиться здесь со своими делами, а главное, как быстрее попасть в Мадрид? В девять утра я пришел в наше посольство. Советским послом в Париже был тогда В. П. Потемкин. Он сразу пригласил меня к себе, познакомил с обстановкой, рассказал новости. Для меня главной новостью было то, что регулярного сообщения между Парижем и Мадридом уже нет. М. И. Розенберга и военного атташе В. Е. Горева отправляли специальным самолетом, но сделать это было невероятно трудно и стоило очень дорого. По-видимому, мне придется ждать оказии. Время от времени в Париж приходили испанские самолеты, чтобы взять закупленное раньше авиационное имущество. Вот на один из таких самолетов и надо рассчитывать.

Меня интересовала позиция французского правительства, возглавляемого социалистом Блюомом. Потемкин сказал, что оно настроено как будто сочувственно к республиканцам, но старается держаться в стороне, помогает неохотно, особенно оружием, которое им нужнее всего.

Прошло немного времени, и все убедились, к чему привела эта позиция «сочувствия» французского правительства. Даже за золото республиканцы не могли купить у французов оружия, а фашистская Германия и Италия вовсю вооружали мятежников, открыто помогали им своими кораблями и самолетами.

О положении на фронтах в Испании меня информировал атташе по военно-воздушным силам Н. Н. Васильченко, начальник Бяллера. Самым крупным событием тех дней явился захват войсками Франко Бадахоса. Это позволило мятежникам, действовавшим на юге, соединиться со своими северными гарнизонами. Я вспомнил, как на «Червоной Украине» мы анализировали положе-

ние на фронтах и единодушно пришли к выводу, что дела у мятежников безнадежны. Теперь все выглядело куда менее оптимистично, скорого окончания гражданской войны уже не предвиделось.

В общем, Франко, подняв мятеж, не смог захватить власть сразу, а республиканцы не сумели подавить восстание мятежников, когда те переживали критические дни. Правительству Испании не хватило решительности и организованной военной силы. Потом Франко с помощью фашистских государств окреп. Республиканцы надеялись на помощь Франции. Но эта помощь была платонической — добрые слова, да еще сказанные вполголоса, не могли заменить пушек и самолетов. Горячее сочувствие республиканцы с самого начала нашли лишь в лице Советского Союза. Из нашей страны уже шли в Испанию пароходы с продовольствием и одеждой; Советское правительство открыто заявило о своей готовности помочь республиканскому правительству всеми возможными средствами. Но достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, насколько сложна была эта задача.

На следующий день в Париж прилетел Б. П. Свешников, назначенный в Испанию авиационным атташе. Значит, ждать нам предстояло вместе. Мне стало веселее. Решил, что Свешников скорее обеспечит наш перелет. Он лучше меня владел французским и быстрее мог найти общий язык с пилотами.

— Шел бы только самолет, а мы пристроимся, — шутил он. Пока что решили использовать свое пребывание в Париже, чтобы экипироваться. Все тот же Бяллер отвел нас в магазин «Старая Англия», где мы и заказали костюмы.

Шитье костюмов отняло не так много времени. Девушка, принимавшая заказ, сообщила на русском языке, что примерка состоится в тот же день, а если мы согласимся приплатить небольшую сумму за срочность, назавтра все будет уже готово. Мы согласились. Заказали еще полосатые брюки. Бяллер сказал, что это просто необходимо. Купили модные шляпы (надевать их в Испании ни разу не пришлось).

Началось томительное ожидание. Каждый день мы наведывались в посольство, затем бродили по Парижу или сидели на аэродроме Орли.

Наконец прилетел испанский военный «Дуглас». Летчики были согласны захватить нас, если мы не будем претендовать на особые удобства. Мы были рады устроиться среди ящиков с запасными частями.

И вот самолет с испанскими опознавательными знаками выруливает на взлетную дорожку. Толпы парижан горячо приветствуют его. Пассажиров немного — всего несколько человек, сопровождающих груз. Среди них представитель министерства финансов Хосе Лопес. Усевшись на ящике, пытаюсь завести разговор с попутчиками по-французски. К удивлению, они понимают меня, а больше всего помогают мимика и жесты. В Тулузе, где нам предстоит ночлег, выходим из самолета друзьями.

Испанские летчики долго и горячо обсуждают маршрут завтрашнего перелета Тулуза — Мадрид. Спорят, как лучше лететь. Кратчайший путь — через Сарагосу, но ее уже захватили мятежники. Можно лететь над республиканской территорией, но тогда придется сделать изрядный крюк. Решили лететь через Сарагосу.

После короткого сна приезжаем на аэродром рано утром. Техники прогревают моторы. Черные дымки и языки пламени с ревом вырываются из выхлопных труб. В Тулузе пасмурно, облака висят над самыми крышами невысоких ангаров. Едва колеса самолета отрываются от земли, попадаем в плотную массу облаков, застилающую все. Летчики набирают высоту — впереди Пиренейские горы. Перевалив их, продолжаем полет на высоте пяти тысяч метров. За горами кончились облака. Скоро Сарагоса. Высота — наша единственная защита от зениток и истребителей мятежников. Впрочем, товарищи, которым приходилось уже летать над вражеской территорией, утверждают, что встреча с самолетами мятежников маловероятна.

Пассажиры-испанцы продолжают свои разговоры, жестикулируя и горячясь, обсуждают, когда республиканское правительство победит мятежников и как народ расправится с монархистами. Мы со Свешниковым смотрим в окно. Но много ли увидишь с такой высоты? Замечаем только, как зеленые массивы Северной Испании постепенно сменяются серыми, выжженными солнцем полями. Чем южнее, тем однообразнее ландшафт. В районе Сарагосы пробуем определить линию фронта. С такой высоты, конечно, это не удается.

— Вот наше место. — Вышедший к нам штурман жестами показывает, что идем на снижение, и предостерегающе дотрагивается до ушей: дескать, не удивляйтесь, если почувствуете боль. Сарагоса остается позади.

На Мадридском аэродроме не сразу удается узнать адрес советского посольства: обосновалось оно в городе недавно. Наконец нам называют отель «Альфонс». Не имя ли короля, свергнутого пять лет назад, носит отель? Случайный попутчик из министерства финансов Хосе Лопес любезно предлагает подвезти нас. Ни он, ни я тогда не предполагали, что несколько месяцев спустя я буду провожать его на советский транспорт «Нева», когда он отправится в Советский Союз с важным поручением своего правительства.

Мадрид выглядел взбудораженным.

Мне уже приходилось видеть крупные южные города — Стамбул, Афины, Порт-Саид и Яффу — с их шумными, красочными улицами и базарами. Мадрид был совсем иным. На его улицах, на первый взгляд, шла обычная мирная жизнь; бойко торговали лавки и рестораны, выбравшиеся по случаю летнего времени на тротуары. Но проезжую часть заполнили люди и машины, двигались толпы с плакатами и знаменами. Многие были вооружены, лица у всех серьезные, сосредоточенные, все шумели так громко, словно старались перекричать друг друга. И среди этих шумных толп по узким улицам мчались машины с расписными бортами. Нам объяснили, что испанские шоферы вообще не признают малых скоростей, а во время войны считают их и вовсе недопустимыми. Они неслись сломя голову, непрерывно сигналя, высокивались из кабины и сопровождали гудки красноречивыми выкриками и жестами.

Едва я успел обосноваться в номере, ко мне зашел Свешников: надо идти к послу.

Марселя Израильевича Розенберга я видел впервые. В просторном номере гостиницы за большим столом сидел невысокий человек с приветливым лицом и немного грустными темными глазами. Первый наш разговор был коротким: Марсель Израильевич спешил. Кратко обрисовав политическое и военное положение в стране, он подчеркнул, что нуждается в нашей помощи: ему надо иметь ясное представление о республиканской авиации и флоте.

Более обстоятельно пришлось беседовать с Розенбергом позднее, в первых числах сентября 1936 года. В тот вечер мы долго бродили по Мадриду.

Хотя Розенберг приехал в Испанию не намного раньше нас, он был значительно лучше осведомлен о положении в стране и международной обстановке. Опытный дипломат, раньше являвшийся представителем Советского Союза в Лиге Наций, он прекрасно знал европейские дела. Теперь ему, как первому советскому послу, приходилось налаживать дипломатические отношения с республиканским правительством. Формально дипломатические отношения между СССР и Испанией были установлены еще в 1933 году, вскоре после свержения короля и провозглашения республики. Но приход к власти реакционных буржуазных партий вызвал охлаждение между нашими странами. Назначенный в Советский Союз посол Альварес дель Вайо так и не выбрался в Москву. Наш посол в Испании А. В. Луначарский по пути в Мадрид задержался в Париже. Там Анатолий Васильевич заболел и умер.

Розенберг подробно рассказывал об отношении разных европейских стран к гражданской войне в Испании, приводил факты, насколько открыто и бесцеремонно помогают мятежникам фашистские государства.

— Что станет делать Англия? Как поведет себя правительство Чемберлена? Оно, видимо, постарается избежать вмешательства. Подождет, покуда определится победа, и поддержит сильного: испытанная английская политика.

Все же Розенберг был настроен оптимистично. Он еще надеялся, что Франция займет благожелательную позицию в отношении республиканского правительства и выполнит обязательства по поставкам заказанного оружия.

Примерно через полгода мне пришлось совершить вместе с М. И. Розенбергом поездку в город Альбасете, где формировались интернациональные бригады. Тогда уже стало ясно, что французское правительство, как и английское, своей политикой «невмешательства» фактически помогает фашистам и способствует удушению Испанской республики.

— Да, того, что теперь происходит, мы не могли предполагать,— сказал мне тогда Марсель Израильевич, возможно вспоминая наш прежний разговор.

...Представившись послу, мы со Свешниковым отправились к Владимиру Ефимовичу Гореву. Кабинет Горева был тут же, в одном из номеров отеля. На столе лежали карты, на которых по всем правилам военной науки была обозначена обстановка на фронтах. Одетый в штатское, Горев оставался военным человеком — подтянутым, немногословным, кратко и точно излагающим свои мысли.

Наш разговор касался общей военной обстановки. Мы слушали Горева и следили по карте. Совсем еще недавно, когда город Бадахос на шоссе Мадрид — Лиссабон принадлежал республиканцам, северная и южная группа мятежников оставались разъединенными. Но вот свежие красные и синие линии обозначили новое положение воюющих сторон. Объединившись, мятежники получили возможность сосредоточить усилия для атак на столицу. Накануне пал город Оропеса. Мятежники продвигались к Талавере — важному пункту, расположенному в узости долины, ведущей к Мадриду.

— Это направление особенно беспокоит республиканское правительство, — сказал Горев. — Хотя на северо-западе, в горах Гвадаррамы, мятежники находятся ближе к столице, там местность более благоприятна для обороны.

Неутешительными были сведения и о положении на севере. Мятежники атаковали Ирун и перерезали последнюю дорогу, идущую к Франции. Однако огромная территория на востоке страны контролировалась республиканцами.

— Постарайтесь побыстрее ознакомиться с обстановкой, — сказал Горев в заключение.

Тут же он назначил мне час для «чисто флотской» беседы. Она состоялась на следующее утро. Однако мне не пришлось работать бок о бок с Горевым. Обстоятельства разъединили нас. Я почти все время был на флоте, Горев — в центре страны. Мы с ним еще не раз встречались, толковали на разные темы, но работали врозь. Тем не менее я успел высоко оценить его большие знания, высокую организованность и храбрость.

Во время обороны Мадрида Владимир Ефимович почти безвыездно находился на переднем крае, отлично знал обстановку и работал с огромным напряжением. Вряд ли кто-нибудь еще внес столь большой вклад в

дело помочи испанским товарищам. К сожалению, его дальнейшая судьба сложилась так, что эта огромная работа осталась неосвещенной. Я не имею возможности восполнить этот пробел. Думаю, это лучше сделают его товарищи по сухопутным войскам.

В первые дни пребывания в Мадриде я встретился и с известным нашим журналистом Михаилом Ефимовичем Кольцовым. Как-то вечером в маленькой комнате отеля «Альфонс», где была расположена столовая для работников нашего посольства, собралось много народа. Пришли гости, среди них «старые испанцы» — М. Кольцов и кинооператор Р. Кармен.

Кольцов и Кармен сразу оказались в центре внимания. Они вернулись из Толедо, где наблюдали атаку на замок Алькасар. В этом замке, вначале находившемся в руках республиканцев, засели мятежники. Кольцов очень живо, остроумно рассказал, что происходило на его глазах. Вместо того чтобы решительно наступать, республиканцы уговаривали, убеждали осажденных сдаться. А те отвечали ураганным огнем. Применить артиллерию республиканцы не решились, хотели сохранить замок как национальный памятник.

В конце ужина мы разговорились с Кользовым о «домашних делах». Узнав, что я только что приехал, он стал расспрашивать меня, что нового в Москве, на Черном море. Ему была дорога каждая весточка с Родины.

— Мой брат, художник Борис Ефимов, года три назад плывал на черноморском крейсере в Грецию и Италию, — вспомнил он. — Может, вы его знаете?

Б. Е. Ефимова я знал, но что они с Кользовым братья, об этом услышал впервые. Во время упомянутого похода я служил старшим помощником командира на крейсере «Красный Кавказ». И сейчас помню, как мы принимали Бориса Ефимова и писателей Ильфа и Петрова. Кажется, я им тогда изрядно досаждал, требуя точного соблюдения порядков, установленных на военном корабле. Ничего не поделаешь, служба...

Кольцов смеялся, сыпал шутками и анекдотами, а глаза его внимательно смотрели на собеседников из-за толстых стекол очков. Испанские дела он знал гораздо лучше всех нас. И не только потому, что раньше приехал. Кольцов обладал удивительным даром очень быстро и верно разбираться в самой сложной обстановке.

Может, этому его научила профессия журналиста? Он уже успел побывать в Барселоне, на Центральном и Арагонском фронтах, встречался со многими деятелями правительства Хираля и будущего правительства, которое, как все говорили, в скором времени должен был сформировать Ларго Кабальеро. Как корреспондент «Правды», Кольцов был принят президентом М. Асанья. Всем этим деятелям он давал короткие, точные, хотя и не всегда лестные характеристики.

Лидеры республиканской партии М. Асанья и Х. Хираль были несомненными противниками фашизма, но очень робко решали важнейшие проблемы, волновавшие народные массы. Они признавали, что в стране надо ликвидировать остатки феодализма, но откладывали это на неопределенное время. Остree всего стояли в Испании, пожалуй, аграрный и национальный вопросы, особенно в Басконии и Каталонии. Затяжка с их решением приносila серьезный вред делу.

Кольцов говорил, что Асанья и Хираль в тяжелой обстановке гражданской войны не способны управлять страной. Нерешительность правительства использовали монархисты, которые и мятеж готовили поэтому почти открыто. Они сумели хорошо организоваться. А правительство своим бездействием помогало им.

В течение месяца гражданской войны Хираль и его соратники восстановили против себя почти все партии и широкие народные массы. Самой крупной оппозиционной силой в стране была социалистическая партия, но она тоже не имела ясной программы борьбы. На ее левом фланге стоял Ларго Кабальеро, на правом — Индалесио Прието. Кабальеро дал такую характеристику правительству Хирала: «Это комедия, а не правительство. Это позор страны!» Кабальеро готовился сформировать свой кабинет, и Прието должен был войти туда. В силу сложившихся обстоятельств Прието стал попутчиком Кабальеро, но это не мешало ему относиться к будущему премьеру с открытой враждебностью. Социалиста Кабальеро Прието называл безумным фанатиком.

На сочные эпитеты он вообще не скучился, особенно когда шла речь о политических противниках...

С тех пор прошло почти три десятилетия. Старые соперники (и союзники) Л. Кабальеро и И. Прието по-

ле победы испанского фашизма оказались в эмиграции. Они умерли в Мексике. Надо отдать им должное: оба, как могли, боролись за республику.

Из разговора с Кольцовым я понял, что и от правительства Кабальеро трудно ждать твердых последовательных действий. Но все же оно было более надежным, чем кабинет Хибраля.

Довольно значительной силой в то время были анархисты. Однако из-за своей неорганизованности, нежелания соблюдать дисциплину и порядок они приносили не пользу, а вред Испанской республике. Они громче всех кричали, не скучились на революционные фразы, но похвастаться такими же революционными делами не могли: в бой анархисты отнюдь не рвались.

Единственной партией, которая ставила перед собой ясную цель, отдавала все силы борьбе с мятежниками, имела мужественных руководителей, была Коммунистическая партия Испании. Кольцов успел установить тесную связь с коммунистами. Хосе Диаса и Долорес Ибаррури он знал давно, говорил о них с восхищением.

— Но,— подчеркивал он,— компартия Испании очень молода, ее влияние на народ еще недостаточно, она только завоевывает у него свой авторитет. Кругом горячие головы. Энтузиазма и героизма хоть отбавляй, а порядка еще мало.

Я посоветовался с Кользовым, как мне лучше установить связь с республиканским флотом. Он сказал, что флотскими делами занимается Прието, вернее, не занимается никто. О Прието говорят как о будущем морском министре. В ожидании смены кабинета он сидит в министерстве, раскладывает политический пасьянс и пишет статьи для газет. Но идти мне следовало все-таки к нему.

Потом мы встречались с Кользовым еще не раз. Помню, я встретил Михаила Кольцова после его поездки на север — в АстURIю и Басконию. Узнав, что я уже побывал там, он воскликнул:

— Не может быть! Как же это вы успели?

Оказывается, я опередил Кольцова недели на две. На его лице было написано недоверие и, пожалуй, разочарование. Как журналист, он привык успевать всюду первым. В то время Кольцов был очень известен. Его

корреспонденции перепечатывали, на его статьи ссылались газеты многих стран. Каждый фельетон Кольцова становился событием. Назвать другого столь популярного в ту пору журналиста я не решаюсь.

На север Испании я действительно попал раньше Кольцова, в двадцатых числах сентября, с кораблями республиканского флота. Но когда я прочитал его записки о поездке на север, то поразился, насколько больше моего он сумел там подметить.

Свое свободное время в Мадриде, как, впрочем, и потом, в Картахене, я тратил на изучение испанского языка. Возвращаясь в гостиницу, усаживался за учебники. А по вечерам мы со Свешниковым бродили по городу среди людей, одетых в «моно» — темно-синие комбинезоны на молниях. Этую одежду можно было видеть и на мужчинах, и на женщинах. Пиджаки и шляпы мы тогда совсем не встречали. Многие горожане ходили вооруженными.

Как раз в это время мятежники начали бомбить Мадрид. Первый налет авиации особого вреда не причинил, бомбы упали в стороне. Зато пальбы было много. Стреляли все, у кого было хоть какое-то оружие. Стреляли даже из дамских пистолетов. Находясь в это время у окна комнаты было опасно: можно было легко стать жертвой шальной пули.

Однажды М. И. Розенберг предложил мне поехать с ним в морское министерство. Посольская машина остановилась у парадного входа богатого особняка. Некоторые товарищи уже рассказывали мне, что все министерства в Испании обставлены роскошно, а военные — особенно. Блестящий морской офицер встретил нас и повел на второй этаж. Уже в вестибюле мы увидели много картин, ковры, богатую мебель. Будущий министр Индалесио Прието сидел в огромной комнате, больше похожей на будуар какой-нибудь испанской принцессы, чем на служебный кабинет.

Очень точный и красочный портрет Индалесио Прието нарисовал Михаил Кольцов в своем «Испанском дневнике»:

«Он сидит в кресле, огромная мясистая глыба с бледным ироническим лицом. Веки сонно приспущены, но из-под нихглядят самые внимательные в Испании глаза».

Дон Индалесио, или, как его часто называли, Инда, производил впечатление неповоротливого и ленивого человека. Но стоило поговорить с ним несколько минут, и становилось ясно: первое впечатление было неверным. В этой глыбе сохранилось много энергии. Прието обладал несомненным и острым умом, хотя и несколько циничным. Это был опытный политический деятель, более тридцати лет подвизавшийся на политической арене. Не раз он избирался в кортесы. Все знали: дон Инда — человек деловой и хитрый. О жизни Прието говорили разное. Было широко известно, что дон Инда весьма не равнодушен к женщинам, и на этой почве с ним происходили разные истории. Рассказывали, что на одном совещании в социалистической партии ему задали прямой вопрос по этому поводу. Прието будто бы встал из-за стола и картино провел рукой по своей необъятной фигуре на уровне груди:

— Все, что выше, — для партии, остальное — для себя.

Прието был уже знаком с Розенбергом и встретил нас радушно.

— Я еще не министр и не могу принимать решения, но познакомлю вас с человеком, который вам поможет. Это один из членов Центрального комитета флота. Не стану возражать, если вы вместе с ним отправитесь в Картхаген или в Малагу.

Моряка, с которым познакомил меня Прието, звали Педро Прадо. Он оказался активным участником подавления мятежа на кораблях. После разгрома фашистов на флоте его избрали в Центральный комитет, сосредоточивший в своих руках фактическую власть над республиканской эскадрой. В Мадриде, по существу, не было никого, кто управлял бы флотом.

Мы вышли от Прието вместе с Прадо. ¹

— Пригласить вас к себе в кабинет я не могу: никакого кабинета у меня нет. Я постоянно нахожусь на кораблях. Пойдемте в бар, там потолкуем, — сказал он, улыбаясь.

Бар помещался в здании министерства, этажом ниже. Мы сели за столик, заказали пару бутылок сервесы, попросту говоря, пива.

Прадо владел французским языком, и это облегчало дело. Оказалось, что в руководстве флота он, пожалуй,

единственный коммунист. В то время на флоте шла борьба за влияние главным образом между республиканцами и социалистами. Прието, ставший вскоре министром, принял все меры, чтобы поставить на ключевые позиции своих единомышленников — правых социалистов. Специальным комиссаром он назначил Алонсо Бруно, дав ему самые широкие полномочия. Бруно следил за всеми действиями коммунистов, а заодно и советских добровольцев.

В такой обстановке Прадо приходилось нелегко, но он пользовался среди матросов большим авторитетом. Это был высокий, худой человек в сером флотском мундире. Он очень много курил, зажигал одну сигарету о другую, говорил быстро, проглатывая отдельные слоги, как все испанцы-южане.

Прадо был рад нашему знакомству, он хотел рассказать обо всем, что происходило на кораблях, о борьбе с мятежниками, но времени у нас оставалось очень мало. Договорились через день выехать в Картахену — базу республиканского флота.

В назначенный час Прадо заехал за мной. Поезд отходил из Мадрида под вечер и прибывал в Картахену в первой половине следующего дня. Теперь мы могли обстоятельно поговорить. Карта, на которой обозначалась линия фронта и на суше и на море, помогала нам понимать друг друга.

В сущности, только после этой беседы я получил первое истинное представление о событиях, происходивших в последние месяцы на флоте.

Коротко говоря, дела обстояли так.

Февральские выборы в кортесы 1936 года принесли победу Народному фронту. Они показали, что революция в Испании не умерла. Вот тогда-то реакционные элементы во главе с генералами и адмиралами сделали ставку на вооруженный мятеж против республики. Генерала Франко уличили в заговоре буквально на второй день после победы Народного фронта. В порядке наказания его назначили генерал-губернатором на Канарские острова. Сообщникам Франко — адмиралам и офицерам, которых уволили из армии и флота, удалось сохранить полные оклады и, разумеется, свободу, так что они могли за казенный счет продолжать подготовку заговора.

И эта подготовка шла вовсю не только в Испании. В генеральных штабах Германии и Италии были созданы специальные отделы, поддерживавшие связь с заговорщиками, занимавшиеся детальным планированием и материальной подготовкой мятежа. Германские корабли — причем не какие-то второстепенные суда, а линкоры, крейсеры, эсминцы — все лето находились в портах Испании. Они стояли наготове, чтобы в случае нужды помочь мятежникам. В полной боевой готовности были морской и воздушный флоты Италии. На территории соседней Португалии создавались склады оружия и боеприпасов.

На многих кораблях и во многих гарнизонах в заговоре участвовали все офицеры. Это было не удивительно, если учесть, что кадры строевых офицеров ве-ками формировались из представителей аристократических семей и придворной знати. Заговор почти до последней минуты сохранялся в тайне.

Лишь случайное обстоятельство помогло раскрыть его. За несколько дней до начала мятежа командир крейсера «Республика», находившегося в капитальном ремонте, сообщил морскому министру о готовящемся восстании. Он не осмелился сделать это по служебной связи. Сообщение было передано из кабинета гражданского губернатора Кадиса. А министр, получив радиограмму, не знал, как ему поступить. От штаба радиограмму пришлось скрыть: иначе мятежников предупредили бы. В результате республиканские власти не приняли никаких мер для ликвидации заговора.

В ночь на 18 июля 1936 года мятеж вспыхнул. Одновременно во всех гарнизонах страны, несмотря на неподготовленность правительства, фашисты встретили резкий отпор. Гнев широких масс, их воля к борьбе были так сильны, что стихийно возникшие отряды рабочей милиции подавили мятеж в столице и в большинстве промышленных районов Испании. Франкистам удалось захватить власть лишь в Марокко да в нескольких районах севера и юга. Положение их было критическим.

Еще более сильный отпор фашисты получили на кораблях. Необычная активность офицеров насторожила команды. Матросы почувствовали недоброе. Офицеры старались изолировать их от народных масс, не уволь-

няли на берег. Это вызвало еще большие подозрения и восстановило моряков против офицерства. А радисты, через чьи руки проходили депеши заговорщиков, подтвердили подозрения матросов и подсказали им точную дату начала мятежа.

Когда 18 июля мятежники дали сигнал к восстанию: «Над Испанией ясное небо», на кораблях, находившихся в открытом море, между офицерами и матросами произошли настоящие бои. Из всего действующего флота фашисты захватили только один эсминец «Веласко».

Трагически сложилась судьба кораблей в Эль-Ферроле. Здесь на заводе стояли два недостроенных крейсера типа «Канариас», в доке — линкор «Эспания», в порту — крейсер «Сервера», на котором шел текущий ремонт. Рядовой состав этих кораблей сохранил верность республике. Не имея возможности выйти в море, матросы заняли территорию базы, арсенал и завод. Но город оказался в руках мятежников. После кровопролитных боев фашисты овладели базой и кораблями.

В своих планах мятежники возлагали большие надежды на флот. Он должен был обеспечить им переброску армии из Африки на Пиренейский полуостров. В морском штабе были подготовлены секретные приказы кораблям об оказании поддержки Франко. Но несколько офицеров-связистов сохранили верность правительству. Вместо радиограмм с приказом присоединиться к мятежникам они передали на корабли, находившиеся в море, сообщение: «Изменники выступили против правительства». Это сообщение приняли на крейсере «Либертад». Радисты передали его не командиру, а матросам. Те сразу же решили обезвредить офицеров. Радиорубка крейсера превратилась в своего рода командный пункт флота. В то время как на мостице и в каютах матросы боролись с мятежниками, из рубки на все корабли флота передавались сообщения, призывающие сохранить верность правительству, не слушать мятежных офицеров, арестовать всех, кто поддерживает Франко.

Призывы были услышаны. На линкоре «Хайме I» офицеры, узнав, что их замыслы рушатся, открыли с мостика пулеметный огонь по команде, но матросы сумели справиться с ними и удержали корабль в своих руках.

Флот сохранил верность республике, однако основная масса офицеров изменила ей. Из девятнадцати ад-

миралов к Франко не присоединились лишь двое, из тридцати одного капитана первого ранга — также двое, из шестидесяти пяти капитанов второго ранга — семь, из ста двадцати восьми капитанов третьего ранга — тридцать. В общем, верными правительству остались каких-нибудь десять процентов офицеров. Да и среди них были скрытые изменники, только ждавшие случая перебежать к фашистам.

Корабли, находившиеся в открытом море, сперва не знали, куда идти: обстановка на берегу оставалась неясной. Постепенно они начали сосредоточиваться в Картагене. Как-то стихийно Картагена стала главной базой республиканского флота и сохраняла эту роль всю войну.

В Картагену мы и направлялись с Педро Прадо.

КАРТАХЕНА

Картагена совсем не похожа на Мадрид. В столице бросались в глаза большие, современные дома, широкие улицы и бульвары, фешенебельные гостиницы, новое метро. В Картагене все говорило о седой старине. Город стоял уже третье тысячелетие. Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 году до нашей эры Ганнибал двинулся в поход против Рима. Двадцать с лишним веков Картагена играла важную роль в жизни Пиренейского полуострова. Расположенная в глубине, со всех сторон окруженная горами, здесь была лучшая на Средиземном море естественная гавань. Высокие горы надежно прикрывали ее от нападения с суши. Однако в XIX веке главной базой военно-морского флота Испании стал Эль-Ферроль на берегу Атлантического океана. На Картагену уже не обращали внимания, поэтому она постепенно приходила в упадок.

В городе были узенькие, кривые улицы, по которым зачастую не могла пройти автомашина, низкие старинные здания с толстыми стенами, посеревшими от времени, зноя и пыли.

Испания вообще страна контрастов, но нигде они не поражали меня так, как в Картагене. Роскошь и нищета, блеск и грязь соседствовали друг с другом на каждом шагу. Едва ли не самые дорогие автомобили

того времени, комфорtabельные «Испано-Суизы», красовались среди тяжелых скрипящих повозок, в которые были запряжены слабосильные ослики. Огромное здание, занятное командиром базы на улице Калья-Майор, было настоящим дворцом. Почти половина этого дворца отводилась под личные апартаменты адмирала. У него были и парк, и личная церковь. А многочисленный караул помещался в одной маленькой комнате. Матросы и солдаты жили в грязи, спали на тесно составленных топчанах и укрывались неизменными плащами.

Те же контрасты — наследие монархии — бросались в глаза и на кораблях: прекрасные каюты офицеров и тесные, лишенные всяких удобств, кубрики матросов. Высокие офицерские оклады и ничтожное содержание, скверная пища для рядовых иunter-офицеров.

То, что в последние десятилетия Картагене была заброшена, сказалось на оборудовании базы и средствах ее обороны. Док мог принимать только эсминцы, склады топлива были малы и плохо укрыты, на окрестных высотах стояло довольно много батарей, в том числе и крупного калибра — до пятнадцати дюймов, защищавших базу с моря, а из зенитных средств насчитывалось всего несколько трехдюймовых пушек.

Вот в этой Картагене и предстояло базироваться республиканскому флоту, а ее скромный порт принимал большие массы грузов: военное снаряжение и продовольствие.

В день моего приезда во внутренней гавани, называвшейся Арсеналом, стояло несколько эсминцев. Они вернулись после операции в Гибралтаре и принимали боеприпасы. Корабли были грязноваты. Это можно было бы объяснить длительным пребыванием в море, не натолкнись я на шум и беспорядочную толчею на верхней палубе, говорившие об отсутствии элементарного порядка. Матросы работали с подъемом, но дисциплины не чувствовалось.

То же наблюдал я и в других местах. Люди не щадили своих усилий, но организованности и порядка явно не хватало.

Старая система рухнула, и требовалось определенное время, чтобы на смену ей пришла новая. Многое зависело от командных кадров. Те офицеры, что остались верными республике, не были способны по-новому, по-

революционному решать возникшие задачи. Они хотели сохранить на кораблях старые порядки. К тому же испанские офицеры привыкли к беспечной и праздной жизни, не желали менять своих привычек, обычаяев даже в столь трагическое для республики время. Как бы ни складывалась обстановка, их нельзя было отвлечь, например, от бесконечной комиды. Она тянулась часами: испанцы со вкусом любят поесть, выпить, весело побеседовать за столом. Каждый хочет послушать других, блеснуть своим остроумием.

Вспоминаю Антонио Руиса — далеко не худшего представителя испанского офицерства. Я познакомился с доном Антонио сразу, как только приехал в Картахену. Он командовал базой, и мне приходилось часто иметь с ним дело. Высокий, красивый брюнет, приветливый и обходительный, он был приятным собеседником и гостеприимным хозяином. Не больше...

Руис считал себя республиканцем, даже немного социалистом и сторонником Прието. Как начальник базы, он скорее наблюдал за событиями, чем руководил ими. Черновой, повседневной работы не любил. Когда несколько позднее в Картахену стали приходить транспорты с бомбами и самолетами, дон Антонио не хотел брать на себя руководство разгрузкой и вечно искал человека, на кого можно было бы возложить эту неприятную миссию. Только когда на причалах скапливалось много взрывчатки, порой она лежала там огромными штабелями, Руис начинал нервничать и проявлял неожиданную энергию, чтобы поскорее вывезти опасный груз.

Зато кабинет Антонио и его столовая служили веселым местом отдыха для командиров кораблей. Комиды там тянулись особенно долго и проходили особенно весело и непринужденно. Иногда в них участвовали и наши волонтеры.

Конечно, не все офицеры были одинаковы. Я знал Р. Вердию, командовавшего флотилией подводных лодок. Он был храбрым и решительным человеком. Командуя подводной лодкой «С-5», он оказался единственным ее офицером, не втянутым в заговор. Вердия сумел повести за собой экипаж, так как пользовался полным доверием команды, и мятежники были быстро побеждены. Благодаря Вердии не только «С-5», но и все другие подводные лодки остались на стороне правительства.

К сожалению, Вердия погиб в первые месяцы войны при бомбекке Малаи.

Непохожи были на старых офицеров и командиры, выдвинувшиеся во время войны из среды матросов и старшин. Они искренне ненавидели фашистов, были полны решимости отстоять республику. Новые задачи были уже по плечу им: ведь в мирное время эти люди несли на себе основную тяжесть корабельной службы.

Большое впечатление произвел на меня, например, начальник охраны водного района Картахены Лаго. Унтер-офицер в прошлом, он работал с исключительной энергией, делал свое дело умно и толково. Таких людей можно было найти всюду, но их выдвигали медленно и неохотно. Прието, став министром, явно саботировал создание демократических кадров офицерства.

СЕВЕРНЫЙ ПОХОД

Проведя несколько дней в Картахене, я возвращался в Мадрид. Надо было доложить послу обстановку на флоте и заручиться разрешением на более длительное пребывание там.

Наша машина мчалась по прибрежной дороге на Аликанте. Меня сопровождали два маринерос — моряка, которых я совсем не знал. Антонио Руис рекомендовал взять их с собой на всякий случай. Оба маринерос были увешаны оружием. Оказалось, они анархисты, которых почему-то считали особенно подходящими для охраны — наверно, из-за их воинственного вида.

Мои спутники были настроены разговорчиво, но я плохо понимал их, поэтому мы изъяснялись главным образом языком жестов. На аэродромах Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, мимо которых мы проезжали, стояло несколько бомбардировщиков.

— «Потез», франsez, — объясняли мои спутники.

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

Днем проехали Аликанте — живописный курортный город, совсем не похожий на Картахену. На улицах —

пышная зелень, высокие пальмы. Дома яркой окраски. Много ресторанов и кафе. По набережной прогуливались роскошно одетые дамы, иностранцы. Моно встречались несравненно реже, чем в Мадриде и Картахене.

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

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

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

— Бурро (осел)!.. — яростно кричали они на шофера.

Пришлось их успокаивать. Но вообще-то так недолго и переехать линию фронта, оказаться в объятиях фашистов...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

войны он командовал вспомогательным судном. Командовать эскадрой ему было трудно.

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

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

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

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

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

Так прошла вторая половина дня...

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

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

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

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

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

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

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

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

— Теперь мы уже наверняка возьмем Овьедо. Ведь это надо сделать до осенних дождей.

Лица гостей выражали решимость и непреклонность.

Овьедо, главный город Астурии, захваченный мятежниками, был тогда окружен с трех сторон. Его атаковали не один раз. Полковник Аранда, командовавший мятежным гарнизоном, доносил Франко, что ему вот-вот придется капитулировать, если он не получит серьезной помощи. Но республиканцам не хватало военного опыта, чтобы завершить окружение и сломить противника.

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

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

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

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

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

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

А в двухстах метрах от наблюдательного пункта, возле дома, беспечно играли дети. Сюда снаряды не залетали.

Недели через две после того, как мы побывали под Овьедо, там развернулись упорные бои. О них живо рассказывал потом Михаил Кольцов. Республиканцы ворвались в город, и когда, казалось, победа была уже обеспечена, их наступательный порыв ослабел, они перешли к обороне, а затем оставили занятые позиции.

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

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

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

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

правлялись на иностранных пароходах: кто за границу, а кто и прямо в лагерь мятежников.

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

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

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

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

Наутро мы уехали в Бильбао — столицу страны басков.

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

Фронт проходил километрах в шестидесяти от города. Баски были полны решимости бороться за свободу, но не имели оружия. Один из членов правительства

Басконии, рассказывая о том, как они остро нуждаются в оружии и продовольствии, сетовал:

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

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

ИДУТ «ИГРЕКИ»

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

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

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

Новости, которыми меня встретил Мадрид, были не радостными — пал Толедо.

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

Меня пригласил Горев.

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

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

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

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

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

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

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

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

Над горами самолет сильно болтало. Пассажиры чувствовали себя плохо. Пожилая француженка умоляла хоть чем-нибудь помочь ей, а муж ее, совсем старый,

безмолвно сидел рядом, едва сохраняя сознание и цепляясь за ручки кресла.

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

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

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

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

Как будут развиваться дальнейшие события в Испании, в большой степени зависело от доставки республи-

канцам оружия. Его привозили морем в Картахену. Военным кораблям приходилось изо дня в день быть в готовности вести бой с флотом и авиацией мятежников. Но в день моего приезда в Картахену республиканская эскадра в базу еще не прибыла. Гавань выглядела непривычно пустынной.

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

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

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

— Однако военная сила и организованность действий пока на стороне мятежников. С этим надо считаться.

Дон Антонио отмахнулся от моих доводов. Он был в веселом и даже немного легкомысленном настроении. Мне пришлось приоткрыть свои карты:

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

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

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

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

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

— Позовите ко мне сеньора Матео, — распорядился он.

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

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

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

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

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

В Арсенале многое поразило меня. Оказывается, на его территории находились судостроительные мастерские «Конструктора Навель», принадлежавшие смешанному англо-испанскому акционерному обществу. Правление общества находилось в Лондоне. Оттуда оно и

осуществляло руководство. Этому же обществу принадлежал судостроительный завод в Эль-Ферроле, захваченный мятежниками. Общество объявило, что оно вне политики. Однако в Эль-Ферроле спешно достраивали для Франко новые крейсеры «Канариас» и «Балеарес»—кстати, они очень скоро вышли в море и воевали против республиканцев,—а в Картахене тормозилась достройка двух почти готовых эсминцев и двух подводных лодок. Задерживалась поставка из Англии машин, хотя за них уже давно было уплачено.

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

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

— Соедините меня с Лондоном.

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

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

За «Комсомолом» последовали другие транспорты. Мы называли их между собой «игреками», как бы под-

черкивая необходимость держать сведения о них в строгой тайне. Однако она соблюдалась далеко не всегда. В этом особенно отличались высокопоставленные люди.

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

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

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

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

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

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

В напряженную минуту боя из-за облаков вынырнуло еще шесть «хейнкелей». Они набросились на самолет

Тархова и подбили его. Самолет потерял управление. Тархов пытался выровнять его, но машина срывалась в штопор. Пришлось выбрасываться с парашютом.

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

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

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

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

Я видел, как в порту вырастали целые горы из ящиков с боеприпасами, танки и пушки подолгу стояли на причалах. Иногда порт даже не охраняли. И на железнодорожной станции не чувствовалось порядка. Сотни вагонов с военными грузами скапливались в ожидании отправки, не хватало паровозов.

Между тем мятежники догадались, какую роль выполняет Картахена. Их генерал Кейпо де Льяно грозился «стереть ее с лица земли вместе со всеми красными». Налеты вражеской авиации усилились.

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

Мое положение как главного морского советника было довольно сложным. Занимаясь разнообразными флот-

скими делами, я не имел права кем-либо командовать: должен был давать только рекомендации, влиять на командующего флотом, добиваться точного соблюдения совместно разработанных планов.

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

Московское начальство требовало представления уже разработанных планов по обеспечению конвоя «ингреков». Но, составив план, я мог лишь в последний момент поделиться им с командующим флотом Мигелем Буиса. Хорошо, что у нас сложились добрые отношения. Мигель Буис охотно выполнял все мои просьбы, не допытываясь, что за ними стоят. Видимо, понимал: и в его интересах соблюдать строгую секретность.

НАШИ ТОВАРИЩИ

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

Семен Спиридонович Рамишвили стал советником командира базы в Картахене. Кроме замечательных лингвистических способностей он обладал и талантом организатора. С самого раннего утра и до позднего вечера Рамишвили колесил на своем маленьком «фиате» вместе с шофером и другом Хосе по причалам порта. Все у него получалось ладно.

Рамишвили, или капитан де фрегата Хуан Гарсиа, как его звали в Испании, фактически стал командром базы. Дон Антонио Руис, официально занимавший этот пост, не любил перегружать себя работой и был рад передать ее другому.

Валентин Петрович Дрозд, опытный моряк, человек живой, энергичный, был очень полезен на флотилии эсминцев. Командовал ею Висенте Рамирес, андалузец, отличавшийся шумливым, а подчас и взбалмошным характером. На мостице у дона Висенте трудно было услышать чью-либо речь, кроме его собственной. Говорил он пространно и громко, не скучаясь на самые соленные

флотские выражения. Даже на совещаниях у командующего его голос заглушал все другие. Мятеж застал Рамиреса совсем молодым офицером. Из него получился бы неплохой командир флотилии, если б не его шумливость и неорганизованность.

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

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

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

Шли месяцы. Даже легкомысленно относившийся поначалу к войне дон Антонио Руис стал понимать, что она затянется надолго. Народная армия благодаря советской помощи оружием и участию интернациональных бригад остановила наступление фашистов на Мадрид, нанесла им поражение и разгромила итальянский корпус под Гвадалахарой. Во главе правительства стоял Хуан Нegrин, сменивший Ларго Кабальеро. От Негрина можно было ждать более решительных и последовательных действий. Республиканские войска готовились к наступлению.

Доставка оружия играла решающую роль. Германия и Италия посыпали мятежникам целые соединения самолетов, танков, пехоты. Итальянские корабли, уже не маскируясь, под своим государственным флагом действовали против республиканцев. Флот Франко получал от фашистских государств эсминцы и подводные лодки.

Для республиканской армии оружие продолжало поступать преимущественно через Картахену. Встреча «игреков», разгрузка, отправка вооружения на фронт — этой будничной работой была заполнена вся зима. На

кораблях плавало уже несколько десятков наших добровольцев. Под их влиянием республиканцы начали понимать, что для победы мало одного энтузиазма, нужны знания, следует упорно учиться и в ходе войны. Командиры не очень охотно, но все же стали выводить корабли в море на учебные стрельбы и совместное маневрирование. Флот получил несколько самолетов-бомбардировщиков, а истребители прикрывали базу от вражеских налетов.

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

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

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

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

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

Спустя некоторое время мы с Рикардо торопились из Картахены в Валенсию. Час ранний. Движение было

небольшое. Еще издали я заметил, что навстречу мчится машина. Широкая, свободная дорога, казалось, не таила никакой опасности. Но встречная машина вдруг резко повернула в нашу сторону. Рикардо не успел оглянуться, как мы оказались в кювете. Левый борт нашей машины разворотило. Я был поражен, когда увидел выходящими из встречной машины моих старых знакомых.

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

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

— Сальвокондукто! (Стой! Пропуск!)

А мы были ему рады, забыв о наших треволнениях.

На машине — хорошо, а самолетом — лучше!.. — думали мы.

В Картахене еще задолго до прихода очередного транспорта нас начинали теребить товарищи, заинтересованные в грузах. Старший танковый советник генерал

Д. Г. Павлов звонил по телефону. Ему не терпелось узнать, когда и в каком количестве поступит боевая техника.

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

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

— Да, да,— говорил я, услышав вопрос о «женихе» и «невесте».— Встретились, все в порядке.

А транспорты в это время были еще далеко в море.

В Испании мне довелось встретиться с Павлом Ивановичем Батовым — Пабло Фрицем. Не помню уже, в каких чинах он там ходил. Приехал ко мне, чтобы попросить побыстрее отправить ему танки. Встреча была короткой, деловой, но очень теплой и сохранилась в памяти до сих пор. О том, как генерал армии П. И. Батов воевал в Великую Отечественную, читатель и без меня знает. Достаточно сказать, что две Золотые Звезды Героя украсили его грудь.

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

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

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

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

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

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

— Давайте знакомиться. Как нога, долго придется лежать?

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

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

— Транспорт «Санто Аугустин», который доставляет самолеты, находится еще в восточной части Средиземного моря. Надо сперва провести его от Бизерты до Картахены. Это самый трудный участок пути, — заметил я.

Смушкевич рассмеялся.

— Провести вы сумеете, вам же не в первый раз.

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

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

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

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

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

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

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

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

Советские добровольцы из отряда, действовавшего вместе с флотом, были сухопутными летчиками. Все они показали себя отважными, мужественными людьми. Они отлично выполняли задания, когда надо было днем и ночью бомбить порты, железнодорожные узлы и другие

объекты на суше. Но действовать на море оказалось труднее, чем представлялось вначале. Первая трудность заключалась в том, что очень нелегко было распознать корабль противника с большой высоты и приблизиться к нему, не рискуя быть сбитым. Вскоре летчики убедились и в том, как трудно поразить с воздуха боевые корабли.

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

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

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

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

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

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

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

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

При этом слово «Скотт» подразумевалось без последней буквы.

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

Николая Николаевича интересовали пушки, снаряды, поступающие через Картахену. Встретившись со мной, он обычно отводил меня в сторону и спрашивал:

— Как там? Что виднеется на горизонте?

Иногда приезжал ко мне в Картахену.

Потом мы надолго расстались: я работал на Дальнем Востоке, он — в Москве. Но в годы войны частенько встречались в Ставке. В августе 1941 года вместе выезжали в Ленинград. Я вернулся, а он там застрял. Как известно, первая половина сентября того года была очень тяжелой для Ленинграда. Неприятельские снаряды простреливали город. Налеты вражеской авиации следовали один за другим. Представителю Ставки пришлось много поработать в осажденном городе.

С Н. Н. Вороновым изредка встречаемся и теперь. Вспоминаем Испанию, «игреши», а вместе с этим и свою молодость. Да, годы бегут неумолимо...

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

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

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

линкора. Число жертв на «Дойчланде» достигло восьмидесяти человек.

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

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

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

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

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

К концу 1937 года в результате прямого вмешательства немцев и итальянцев соотношение сил на море резко изменилось. Пользоваться коммуникациями в Средиземном море стало невозможно. Приходилось прибегать к другому пути — из Балтики во французские порты Гавр и Шербур, а оттуда по железной дороге через Францию. Такой путь для судов, доставлявших вооружение из СССР, был хотя и безопасен, но очень ненадежен: транзит, даже при жирной «смазке», целиком зависел от капризов быстро сменявшихся во Франции кабинетов. Пришедшее в Гавр или Шербур оружие то пропускали, то задерживали. Последнее случалось чаще.

Помехи в военном снабжении со стороны Франции сыграли роковую для республики роль на последнем этапе войны. В самый разгар битвы за Каталонию (декабрь 1938 — февраль 1939 г.) на франко-испанской границе скопилось очень много самолетов, орудий, тан-

ков, торпедных катеров и т. д. Если бы они вовремя попали в руки республиканцев, весь ход битвы мог решительно измениться. Но французское правительство, несмотря на просьбы республиканцев, отказалось открыть границу. Этим было ускорено поражение республиканской армии в Каталонии, а стало быть, облегчилась окончательная победа Франко и его фашистских покровителей.

БУДНИ И ПРАЗДНИКИ

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

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

Интересно было наблюдать, как только что приехав-

шие добровольцы акклиматизировались в незнакомой стране. Вначале многие из них держали себя несколько стесненно, замкнуто. Как-то я ехал поездом из Барселоны в Валенсию. В один вагон со мной вошли несколько молодых людей. Провожавшая их девушка, очевидно переводчица, перед отходом поезда негромким голосом давала последние наставления по-русски:

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

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

— Куда едете? — спросил я их.

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

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

Что ж, обстановка была сложная, следовало держаться начеку.

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

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

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

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

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

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

— Привет, Гриша! — отвечал испанец.

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

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

Встречать транспорт на этот раз прилетел сам командующий республиканской авиацией генерал Игнасио Сиснерос. Он беспокоился о транспортировке громоздких фюзеляжей бомбардировщиков и прикрытии с воз-

духа порта, аэродромов Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер. Приехало много летчиков-добровольцев, которые сразу же включились в разгрузку. Приехал генерал Дуглас — Смушкевич. Ему хотелось побыстрее увидеть товарищай, прибывших на транспорте, и осмотреть привезенную материальную часть. Республиканцы сразу узнали его и горячо приветствовали: «Вива руса! Вива!»

Смушкевича в Испании знали как героя Гвадалахары. В этот район был брошен для захвата Мадрида итальянский экспедиционный корпус. На пути итальянцев стояли лишь слабые, разрозненные республиканские части. Противник считал, что дорога к столице открыта. Но вместо победного марша его постигло жестокое поражение. Это многим показалось настоящим чудом.

Подробности «чуда» были таковы.

Фашисты шли на Мадрид плотной, сплошной колонной. Погода стояла очень плохая. Авиация мятежников в воздух не поднималась. Фашисты были совершенно убеждены в том, что республиканские летчики тоже не смогут летать. Но наши товарищи вылетали в любую погоду. Обнаружив итальянские колонны на марше, они бомбили их, расстреливали из пулеметов. Над шоссе, закупоренным разбитыми, горящими машинами, организовали своего рода авиационный конвейер — одна группа самолетов заканчивала штурмовку, на смену ей сразу же приходила другая.

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

— Откуда республиканцы взяли столько самолетов? — недоумевали фашистские заправилы и вместе с ними иностранные наблюдатели. На самом деле у республиканцев было совсем мало авиации, но она действовала с утра до ночи, не оставляя в покое итальянцев ни па минуту. Самолеты возвращались на аэродром для того, чтобы заправиться горючим, взять боеприпасы, и снова шли на штурмовку.

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

На «Санто Томе» прибыла из Советского Союза новая группа моряков-добровольцев. На верхней палубе

разыскал своего старого товарища В. А. Алафузова. Ему было поручено доставить этот важный груз. Кстати, в пути он пережил немало беспокойных минут. Встреча с соотечественником вдали от родины всегда приятна. Во время войны мы это почувствовали особенно сильно и остро. А тут еще был друг, с которым прожили бок о бок не один год — во время учебы и службы на Черном море.

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

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

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

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

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

Больше всего мы радовались, когда с очередным транспортом приходили посылки, и на столе появлялась русская водка и копченая колбаса.

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

Так прошел и вечер Первого Мая. Мы не произнесли

ни одной речи, праздник был у всех в душе и на лицах. Его не смогли испортить даже фашистские самолеты, совершившие налет на Картахену.

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

БОИ НА МОРЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

К тому времени флот испанских фашистов значительно пополнился. Благодаря помощи Германии и Италии враг уже стал обладать явным преимуществом и на море. Командование мятежников решило провести крупную операцию для уничтожения республиканских крейсеров. Испанские фашисты собрали весь свой флот. Столкновение двух эскадр произошло в ночь на 6 марта 1938 года. Эсминец «Санчес», тот самый, за которым год назад охотились вражеские крейсеры, первым обнаружил их и пошел в атаку. Он выпустил по крейсерам четыре торпеды, но неудачно. Затем последовал торпедный залп эсминцев «Антекера» и «Лепанто». Три торпеды достигли цели. Крейсер «Балеарес», на котором держал свой флаг командующий фашистским флотом, был охвачен пламенем и стал тонуть. Остальные крейсеры мятежников, опасаясь новых торпедных атак, поспешно отошли,бросив на произвол судьбы команду и своего флагмана. Двести человек с «Балеареса» были подобраны иностранными кораблями.

К сожалению, республиканцы, упоенные победой, не предприняли дальнейших попыток продолжить ночной бой. А жаль! Им представлялась полная возможность

нанести деморализованному противнику еще больший урон.

В боевых операциях против фашистов принимали участие корабли всех классов — не только надводные, но и подводные. На многих кораблях были наши добровольцы, выполнившие, как правило, роль советников. На подводных лодках им даже приходилось брать на себя роль командиров: опытных подводников республиканский флот не имел. Положение наших товарищей осложнялось тем, что подводные корабли были изношены, оборудованы малознакомой иностранной техникой, а командовать приходилось через переводчиков.

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

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

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

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

Оказывается, лодка после залпа была выброшена на поверхность, и ее командир смог наблюдать за движением торпеды.

— Вы видели ее след?

— Не только след. И торпеду видел.

Мне показалось странным: как мог Вердия наблюдать за торпедой, шедшей на глубине трех—пяти метров? Двумя неделями позже, когда во время похода на

Север я стоял на мостице крейсера «Либертад», убедился, что это действительно возможно. Наш корабль атаковали дельфины. Они шли за нам на порядочной глубине, но видели мы их очень ясно.

— Торпедо! — тревожно вскрикивали тогда сигнальщики.

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

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

— При таком состоянии материальной части можно затонуть и в гавани,— говорил он.

Это мы и сами хорошо знали.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Матисс—Египко принял командование другой лодкой, «С-2», оказавшейся в Сен-Назере. Можно представить себе положение командира: советский человек во главе испанской команды во французском порту, где власти настроены явно недоброжелательно к республиканцам! Лодку надо было ремонтировать, а французские власти ставили палки в колеса, к тому же вокруг

сновали фашисты, старавшиеся подкупить экипаж. Среди личного состава нашлись анархисты, пытавшиеся дезорганизовать работу. Диверсии следовали одна за другой.

И все-таки даже в таких условиях Египко довел ремонт до конца. Оставалось произвести испытание механизмов, но лодке не разрешали выйти для этого в море.

— Покинув порт, вы лишитесь права вернуться,— заявили местные власти.

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

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

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

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

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

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

тогда, когда требовалась суворость: ведь война шла не на жизнь, а на смерть.

Через два месяца после потопления «Эспании» погиб республиканский линкор «Хайме I». В конвойных операциях этот устаревший корабль не участвовал и долгое время стоял в Альмерии. Но мятежники настойчиво охотились за ним: одна бомба попала в линкор, другая разорвалась между его бортом и причальной стенкой. Стало ясно, что фашисты пристрелялись. Командование перевело линкор в Картахену.

17 июня я сидел у себя и работал, когда все вокруг сотряслось от сильного взрыва. Подбежав к окну, увидел высокий столб дыма над линкором. «Бомба?» — пронеслось в голове. Но зенитные пушки молчали, воздушная тревога не объявлялась. В бинокль я различил людей, плавающих у борта. К кораблю спешили катера. Через несколько минут последовало еще несколько взрывов, уже более слабых — рвались зенитные снаряды. Но первый взрыв произошел в одном из погребов корабля. Он оказался смертельным для линкора. Корабль медленно кренился на правый борт, пока, затонув наполовину, не сел на грунт.

Катера с ранеными спешили к берегу. На стенке мола укладывали тела погибших. Позвонил морской министр Прието и сказал, что он сам вылетит в Картахену. Я вместе с командующим встретил его на соседнем аэропорту. В машине он не проронил ни слова. Был печен. На следующее утро мы с Прието посетили госпиталь, где лежали раненые, потом долго стояли на молу вблизи затонувшего линкора.

— Ке варваридад! — какое варварство! — повторял дон Индалесио.

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

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

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

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

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

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

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

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

Да, судьбы у кораблей, как и у людей, очень различны. Одни проходят почетный, блестящий, хотя и короткий путь. Другие кончают свою жизнь бесслав-

но. А трети гибнут, не успев совершить полезных дел.

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

В конце сороковых годов, когда решалась судьба корабля, ко мне, помню, поступило множество писем от моряков. Все в один голос заявляли: «Надо сохранить «Аврору» как историческую реликвию». И теперь ее можно видеть на вечной стоянке на Неве возле нахимовского училища. Старый крейсер стал не только революционным памятником и интереснейшим музеем. Он до сих пор служит школой для будущих командиров флота.

Не только крейсер «Аврора» вписан в историю русского флота героические страницы. Имена многих наших кораблей останутся в памяти потомков. На Черном море я знал два корабля, достойных упоминания за их долголетие и честное служение народу. Крейсер «Коминтерн», который раньше назывался «Память Меркурия», в царском флоте считался ненадежным. Потом он был восстановлен, и в наше время много лет плавал как боевой, а позже — как учебный корабль. Он дожил до Великой Отечественной войны. И когда корпус и механизмы корабля стали непригодными, его затопили у входа в гавань Поти. Даже после этого он по мере сил служил флоту — использовался как волнолом. Нечто подобное случилось и с «Красным Кавказом». Перед войной он считался отличным боевым кораблем. В годы войны выполнял самые ответственные поручения. Не раз прорывал блокаду и доставлял людей и вооружение в осажденный Севастополь. В конце 1941 года под командованием А. М. Гущина крейсер провел на редкость смелую операцию: ворвался в занятую врагами Феодосию, под огнем ошвартовался у стенки порта и высадил десант, чем помог нашим войскам освободить Феодосию и Керчь. Когда кончилась война, старый крейсер стал учебным

кораблем. Но и этому пришел конец. Свои последние дни крейсер доживал в качестве морской цели. Он принял участие в испытании новых ракет. Мне хорошо помнится доклад: первая же ракета попала без промаха. «Красный Кавказ» начал медленно крениться и затонул около Феодосии, возле того города, где он несколько лет назад метко разил врага и высаживал десант.

Мне думается, именами таких кораблей, как «Аврора», «Красный Кавказ», «Коминтерн», надо бы называть новые корабли, как бы воскрешая страницы героического прошлого.

Жаль, что это делаем редко.

В начале августа 1937 года меня вызвали в Москву.

Накануне моего отъезда в нашем клубе собирались советские моряки-волонтеры. Они пожелали мне доброго пути и дали множество поручений. В капитанию зашел командующий республиканским флотом М. Буиса.

— Возвращайтесь скорей,— сказал он.

Короткая остановка в Валенсии: выполнил поручение посла Розенберга, получил задание Штерна доложить в Москве о его нуждах, сделал визит вежливости морскому министру Прието. С ним у нас давно установились неплохие отношения.

В Барселоне с удовольствием остановился у нашего консула В. А. Антонова-Овсеенко. Разговорились... Он вспомнил Октябрьские дни, Балтийский флот, рассказал, как в начале июля 1917 года сидел в тюрьме вместе с П. Е. Дыбенко, простым моряком с «Гангута», ставшим вскоре председателем Центробалта.

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

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

Мог ли республиканский флот достичь больших успехов? Да. Флот мог бы действовать более решительно, наносить ощутимые удары фашистам, особенно в первое

время, пока те были слабы на море. Но это уже зависело не столько от команд кораблей, сколько от руководства флотом и всей войной со стороны верховного командования и правительства республики.

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

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

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

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



ТИХИЙ ОКЕАН



ПУТЬ НА ВОСТОК

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

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

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

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

Определенного решения он не принял.

— Пока отдохните в санатории, а потом будет видно.

Я подъезжал к Черному морю, а мысли мои были еще в Испании: как там? что делается в Картахене?

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

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

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

В общем для меня началась безоблачная курортная жизнь. Вместе с Яшой Смушкевичем мы наметили программу экскурсий. Конечно, надо было съездить в Сухуми, побывать на озере Рица, в горах...

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

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

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

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

Почти прямо с вокзала поехал в Наркомат обо-

роны. Управделами Хмельницкий предложил немного обождать. Прочитал приказ о назначении меня первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом.

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

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

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

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

Воспользовавшись его словами, я попросил разрешения на несколько дней съездить в Ленинград.

— Вот вам две недели на сборы, — ответил нарком.

Я вышел из наркомата, получив при прощании приказание явиться к своему флотскому начальнику.

Неделя, проведенная в Ленинграде, прошла быстро, и я возвратился в Москву.

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

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

— Теперь там командаут Киреев. Думаю, сработает

тесь.— Затем, сославшись на срочные дела, направил меня к Галлеру.

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

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

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

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

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

Поэтому кое-кто из командиров, которых туда посыпали, ходил как в воду опущенный: за что такая не-

милость? Однако большинство ехало охотно. Примерно с таким бодрым настроением ехал туда и я.

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

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

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

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

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

Мы еще не отошли от стенки, как один пожилой дальневосточник, влюбленный в свой край, подошел и стал рассказывать.

— Лет восемьдесят назад, когда основали Владивосток, вокруг Золотого Рога стояли дремучие леса, а сама бухта не замерзала. А на этой вот сопке Тигровой, где теперь высится дома, на самом деле охотились на тигров. Дикие были там места.

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

Наш сторожевик набирал скорость, чтобы выйти из Золотого Рога через Босфор Восточный в Амурский залив и далее — в Посьет. По карте я уже определил,

что залив Петра Великого от мыса Поворотного до Посьета тянется более чем на двести миль. Его продолжают также немалые по своим размерам Амурский и Уссурийский заливы. Я их еще как следует не видел. Когда обогнули мыс Эгершельд и вошли в Амурский залив, мне стали понятны его размеры. Несколько го-дами позже крупный Тихоокеанский флот, выстраниваясь для парадов и смотров в Амурском заливе, занимал совсем незначительную его часть. Уже тогда я расценивал эти просторы с точки зрения современной войны, угрозы для флотов с воздуха и возможностей разбросать соединения больших и малых кораблей, чтобы никакой налет не причинил им большого ущерба.

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

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

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

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

Даже мимолетный осмотр занял целый день. Только поздно вечером мы снова вышли в море. Ветер совсем стих, и только плавная волна кротко качала корабль.

Лунная дорожка неотвязно следовала за нами. Мы шли по воображаемой границе залива Петра Великого и держали курс на мыс Поворотный. На корабле жизнь замерла. Только вахта несла службу, и командир на мостице стоял всю ночь. Монотонно гудели вентиляторы котельных отделений да редкие приглушенные команды извещали о смене вахты.

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

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

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

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

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

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

На следующий день я отправился на остров Русский. Узкий канал соединяет пролив Босфор Восточный с бухтой Новик, которая причудливо врезается в остров и делит его почти пополам. Проходя мимо него, я припомнил, как мы, курсанты, удивлялись размаху, смелости Петра Первого, умелому решению им многих проблем при строительстве Кронштадта с его многочисленными каналами, доками, гаванями и искусственными

фортами. Ему не оставалось другого выхода для защиты новой столицы государства Российского, как построить столь хитроумное по тем временам сооружение. Здесь же сама природа, без каких-либо человеческих усилий, словно по заказу, создала неприступную крепость. Остров Русский своим телом прикрывает город, базу от возможного нашествия с моря.

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

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

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

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

С тех пор миновали годы. Я побывал во многих углах земли. Но нигде не видел более величественных

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

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

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

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

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

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

Батарея, на которую мы приехали, тоже еще только сооружалась. Работали и строители, и артиллеристы. Все торопились закончить кладку бетона до сильных заморозков. Людям приходилось трудно, но они не

жаловались, просили лишь об одном: помочь им материалами, которые надо было завезти до зимы.

Примерно такую же картину застали мы и в других бухтах, куда заходили на обратном пути. Ближе к Владивостоку я увидел более обжитые места. Там были законченные строительством береговые батареи, уже готовые аэродромы, у новых пирсов стояли подводные лодки.

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

— Здесь будет жилой городок,— показывали нам.

Буквально со дня на день должны были прибыть воинские части, чтобы осваивать эти места.

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

Постепенно я втягивался в дела и присматривался к людям.

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

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

Где только я не встречал позже тихоокеанцев! Поч-

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

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

Хочется отметить особо тяжелую службу на лодках типа «М» — «малютках». Они были созданы явно не для тихоокеанских просторов с тамошними штормами и циклонами. А службу им приходилось нести наравне с другими лодками: возвращаться раньше времени в базу без крайней нужды считалось неприличным. Зато какую школу прошли они, моряки этих кораблей! Под-

водники и сейчас хорошо помнят: прежде чем сделать старпома командиром крупной подводной лодки, вначале его назначали командиром «малютки». Сколько упреков, возражений пришлось мне тогда выслушать! Но все, кто прослужил на «малютках» года два, сами становились страстными приверженцами такой системы.

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

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

Однажды погода заставила наш сторожевик вернуться на базу.

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

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

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

Запомнился и другой случай. Как-то наш крейсер стоял на ремонте, и меня назначили посредником на сторожевик, которым командовал А. И. Малиновский. Возле мыса Тарханкут мы попали в сильный шторм.

Нас дважды тряхнуло, да так сильно, что стекла на мостике разбились вдребезги. Это довольно редкое явление называется «восьмеркой». Вызывается оно тем, что корма корабля поднимается высоко вверх, а винты, развив максимальную скорость, начинают молотить в воздухе. Затем корабль кренится, в это время один из винтов уже входит в воду, а другой продолжает работать вхолостую. Эта сила вызывает огромную вибрацию, как бы ломает корабль. Кажется, что мачты и трубы вот-вот упадут на палубу... Нервы командира не выдержали, и он запросил помощи.

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

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

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

«Морские летчики еще нуждались в специальной подготовке», — приходили мы к такому выводу.

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

Обычно на флоте береговую оборону называют тылом. Наш Дальневосточный флот начал развиваться именно с тыла — с береговой обороны. Когда в начале

тридцатых годов обстановка на Дальнем Востоке нака-
лилась и было решено создать Тихоокеанский военно-
морской флот, в первую очередь туда направили желез-
нодорожные береговые батареи. Затем начали строить
мощные стационарные батареи. Пока флот был слаб,
на береговые батареи, да на сухопутные войска ложи-
лась вся забота об обороне огромного по своей протя-
женности побережья. Береговую оборону возглавлял
генерал А. Б. Елисеев, которого флот помнит и поныне.
Командирами укрепленных районов были М. Ф. Куманин,
Л. Ф. Остапенко, И. Ф. Малаховский, Н. В. Арсеньев.

Несколько добрых слов мне хочется адресовать и на-
шим политработникам.

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

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

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

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

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

Немного позднее П. И. Лаухина на посту начальника
политуправления сменил Д. И. Савелов. Спокойный и

рассудительный, очень внимательный, он быстро завоевал всеобщее уважение. Савелов успевал бывать во многих частях, на кораблях и без шума проводил огромную работу по обеспечению боевой и политической подготовки. Прошло много лет, но и сейчас, стоит разговориться со старыми дальневосточниками, они непременно вспомнят добрым словом Дмитрия Ивановича Савелова.

Запомнился мне и комиссар одного из эсминцев М. Н. Захаров. На этом эсминце А. А. Жданов по поручению правительства ходил в Находку, чтобы убедиться в пригодности этой бухты для нового торгового порта.

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

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

Последующие годы подтвердили его слова. Теперь М. Н. Захаров член Военного совета Тихоокеанского флота.

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

В 1939 году Азарова хотели перевести на работу в крайком партии, причем ему предлагали более высокую должность. Илья Ильич решительно отказался.

— Не хочу уходить с флота,— заявил он.

«Вот это ценно», — подумал я и поддержал просьбу оставить его на флоте.

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

А разве забудешь Николая Петровича Зарембо? Я познакомился с ним еще в годы учебы в Ленинграде. В 1937 году во Владивостоке он плавал на сторожевиках. Затем служил в отдаленном районе Тихоокеанского флота — Советской Гавани. Жизнерадостный, необычайно энергичный, он не робел перед трудностями того су-

рового края, а главное — умел вселять бодрость духа, уверенность в своих силах у подчиненных. В годы войны он с честью трудился на различных морских театрах. В дни защиты Сталинграда Н. П. Зарембо назначили на Волжскую флотилию.

Теперь Николай Петрович на пенсии, но по-прежнему бодр, полон оптимизма и вечно куда-то спешит, выполняя общественную работу в Комитете ветеранов войны.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Почему? — удивился я. — Позовешь, так приду.

В субботу вечером, как договорились, я побывал у Денисова в гостях...

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

ВСТРЕЧИ С В. К. БЛЮХЕРОМ

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

О Блюхере я впервые услышал, будучи курсантом военно-морского училища. В октябре 1925 года наша рота выехала в Москву на похороны М. В. Фрунзе. После печальной церемонии мы присутствовали на большом митинге частей гарнизона Московского военного округа. Мы прибыли туда строем, значительно раньше назначенного часа. Хозяева встретили нас гостеприимно.

Зал еще был пуст, и мы под руководством местного политработника осматривали помещение. Наше внимание привлекла витрина. Мы увидели портреты К. Е. Ворошилова, М. Н. Тухачевского, С. М. Буденного, А. И. Егорова, В. К. Блюхера и других военачальников, героев гражданской войны. Наш гид коротко рассказывал о каждом из них. Из всего сказанного о Блюхере почему-то запомнилось, что в 1918 году он был награжден орденом Красного Знамени № 1. И еще меня удивила фамилия. «Почему Блюхер? Василий Константинович — и Блюхер?» — подумал я.

Позже я узнал, что В. К. Блюхер воевал на Урале и в Сибири против Колчака, играл выдающуюся роль в штурме Перекопа и освобождении Крыма. Потом громил интервентов на Дальнем Востоке. Какое-то время о Блюхере ничего не было слышно. Но позже узнали: маршал Блюхер и генерал Галин, бывший в 1924—1925 годах советником при Сун Ят-Сене в Китае, — одно и то же лицо. В 1929 году его назначили командующим ОДВА. Конфликт на советско-китайской границе заставил тогда нас взяться за оружие, и В. К. Блюхер, отлично знавший Дальний Восток, возглавил оборону этого края. Тогда о нем много писали и говорили. Я узнал, что немецкая фамилия дана ему по прихоти помещика. На самом деле он сын ярославского крестьянина. Блюхер начал военную службу рядовым солдатом, а в годы гражданской войны вырос в крупного военачальника.

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

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

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

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

— Капитан первого ранга Кузнецов, — назвал я себя.

Маршал спросил, где я служил раньше и откуда прибыл.

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

Я ответил, что с удовольствием воспринял это назначение.

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

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

Недалеко раздались один за другим несколько очень громких выстрелов.

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

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

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

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

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

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

В конце января 1938 года, когда я уже командовал флотом, меня вызвали в Хабаровск на совещание военных руководителей. На нем разбирались вопросы боевой подготовки, дисциплины, политico-морального со-

стояния частей. Флотские вопросы почти не затрагивались, но мне было полезно послушать все выступления, и познакомиться с людьми.

После совещания Блюхер пригласил меня к себе на квартиру; в тот вечер мы обстоятельно поговорили о флотских делах.

В большом кабинете на стене висела сухопутная карта всего Дальневосточного театра.

— Ну как, познакомились с флотом?

— Да, кое-что посмотрел.

Я рассказал о поездке в Советскую Гавань, Ольго-Владимирский район и соседние с Владивостоком бухты и заливы.

— Это вам не Черное море, — пошутил Василий Константинович. — Вот что такое наш Дальневосточный театр.— Маршал взял указку и подошел к карте.

На тысячи километров протянулись здесь наши сухопутные и морские границы. Ровная линия делила тогда остров Сахалин на советскую и японскую части. Курильская гряда, на которой хозяйничали японцы, простираясь от острова Хоккайдо на север до самой Камчатки, запирала нашему флоту выход из Охотского моря. Множество отдельных участков на советском побережье были еще заштрихованы в красно-желтый цвет. Это — рыбные концессии японцев, навязанные нам по договору. На ежегодных «торгах» мы отвоевывали их понемногу, но японцы упорно цеплялись за каждый метр нашего побережья.

С указкой в руках Блюхер продолжал путешествие вначале по сухопутным границам, остановившись на таких пунктах, как Чита, Куйбышевка, Благовещенск, Спасск Дальний, затем перешел к морским рубежам. Он очертил концом указки Камчатский полуостров, побережье Охотского моря, несколько задержался на Магадане, Охотске, Советской Гавани — в то время эти районы мы только начали обживать. Подробно рассказав о стратегическом значении Советской Гавани, он перешел к Ольго-Владимирскому укрепленному району.

— Этому району мы придаем особое значение, — сказал Блюхер и спросил меня, чем мы там располагаем.

Я вытащил из портфеля морскую карту и подробно рассказал, какие силы мы здесь имеем и что ожидаем в недалеком будущем.

В районы Ольга, Владимир, Тетюхе можно было в те времена добраться только летом, да и то в сухую погоду. Выручало в основном море, по которому доставляли туда все необходимое. Но противник был опасен именно со стороны моря, и реальное сопротивление ему могли оказать лишь морские силы. Поэтому мы, моряки, считали оборону Ольго-Владимирского района своим первостепенным делом.

Отойдя от карты, Василий Константинович сел в свое кресло.

— А теперь я вас слушаю. Как вы понимаете свои задачи в этой обстановке?

Сначала я дал оценку японскому флоту,ирующему произвести самые крупные операции на море.

— Очевидно, японцы считают Квантунскую армию своей основной силой в борьбе за Приморье, но, по всей вероятности, готовятся и к высадке десантов.

В те годы у нас еще не было достаточно ни сил, ни средств для надежной обороны морских рубежей. Действия подводных лодок на море и авиации в воздухе ограничивались временем и расстоянием. Поэтому мы могли сосредоточить свои силы лишь в районе сухопутных границ с Маньчжурией да неподалеку от Владивостока. А такие районы, как Сахалин, Камчатка, были защищены довольно слабо. Всух мы об этом не говорили, но мысленно понимали друг друга и пришли к единому мнению: в первую очередь будем оборонять самые важные районы.

Последовательно по каждому району докладывал я о количестве кораблей — подводных и надводных, об авиации и береговых батареях. Блюхер меня не перебивал. Видимо, хотел составить правильное впечатление о новом, к тому же еще молодом командующем флотом.

Самым верным козырем моряков я считал подводные лодки. Их насчитывалось в ту пору около сотни. А это сила! Они могли атаковать любого противника в открытом море самостоятельно и во взаимодействии с авиацией. Но наиболее мощный удар по противнику мы могли нанести только при подходе его к нашим берегам, когда можно было привести в действие все доступные нам средства, вплоть до торпедных катеров, береговой обороны и авиации.

Мы перешли в соседнюю комнату. Было уже поздно.

Из членов семьи маршала я никого не увидел. Только молодой адъютант появлялся на звонок Блюхера и снова исчезал за дверью.

За чаем мы уже не вели служебных разговоров. Маршал интересовался тем, как я устроился. Затем долго расспрашивал о событиях в Испании, в частности о действиях республиканского флота. Я рассказал о Северном походе эскадры республиканцев из Картахены в Кантабрику, в котором мне довелось участвовать, об обеспечении морских коммуникаций, по которым поставлялись грузы из Советского Союза. Судя по вопросам, Блюхер внимательно следил за войной в Испании и такие события, как разгром итальянского корпуса под Гвадалахарой, прекрасно знал.

— А Владимира Ефимовича Горева вы знали в Испании? — неожиданно спросил маршал.

Я перечислил всех, с кем из армейских товарищей мне приходилось встречаться там. Упомянул также В. Е. Горева. С ним я виделся несколько раз. Горев как советский военный атташе прибыл в Мадрид в конце августа 1936 года вместе с нашим первым послом М. И. Розенбергом. Я прилетел несколькими днями позже. Именно Горев давал мне первые советы, о чем я уже писал. Откуда знал Блюхер Горева, я не поинтересовался. Не были ли они вместе в Китае? Не буду гадать...

— А ведь мне работать с моряками не впервые, — вдруг произнес Василий Константинович.

Я подумал, что он говорил о Тихоокеанском флоте и Амурской флотилии, которые так хорошо знал. Оказывается, он вспомнил гражданскую войну и моряков первого морского Кронштадтского полка, созданного из экипажей «Гангута» и «Петропавловска». Вместе с ними он сражался против колчаковцев на Урале и в Сибири.

Маршал посмотрел на часы и встал. Мы вернулись в его кабинет. Блюхер, не сказав ни слова по поводу моих взглядов на морскую войну, начал излагать свою точку зрения.

— Вы только ничего не записывайте, — попросил он, когда я взялся было за блокнот и карандаш.

Из тех цифр, которые маршал назвал, я сделал вывод, что он хорошо знал не только наш Тихоокеанский флот, но и флот Японии.

— Мы на море значительно слабее, чем на суше, —

заметил он. Затем согласился со мной, что Владивосток должен надежно охраняться и обороняться до последних сил.

— Я вполне разделяю вашу точку зрения: любая военно-морская база, потерянная хотя бы на несколько дней, надолго останется непригодной.

Особое значение Блюхер придавал разведке и своевременному обнаружению противника:

— До сих пор мы ждали противника у своих берегов, предоставляя ему инициативу. Настало время более активных действий флота. Для этого теперь достаточно сил и средств.

Очень осторожно, в тактичной форме Василий Константинович высказывал свои взгляды на морские операции. Как я понял, он принимал во внимание две реальные силы, которыми располагал флот: авиацию и подводные лодки. Но пальму первенства присуждал все же самолетам. Надводные корабли почти совсем не брал в расчет — возможно, потому, что их было еще мало; торпедные катера относил к средствам прибрежного использования главным образом в ночное время.

Я не возражал против такой оценки, хотя моя душа моряка рвалась выдвинуть на первое место подводный флот.

— Фланги, фланги, — помнится, несколько раз повторил маршал, показывая то на Посыт, то на Сучанскую долину. Он, как и я, считал маловероятными удары в лоб Владивостоку. Сильные укрепления и остров Русский надежно прикрывали город. На флангах же действительно можно было ожидать высадки десанта. Обширные заливы Посыт, Америка и Восток являлись удобным для этого местом и были слабо защищены.

— Здесь все зависит от умения взаимодействовать, — подчеркнул Блюхер и перечислил все возможные средства Тихоокеанского флота и сухопутных частей.

С большим знанием дела он описал вероятный ход мыслимой десантной операции.

— Если флот не выполнит своей задачи и противник захватит побережье, сухопутные начальники быстро соберут силы и сбросят его в море...

Он особо подчеркнул начало фразы «если флот не выполнит своей задачи» и многозначительно посмотрел на меня, видимо желая задеть мое самолюбие.

Когда Василий Константинович закончил описание вероятных сухопутных операций, у меня не осталось ни капли сомнения: он совершенно ясно представлял себе реальные возможности флота, не питал иллюзий по поводу него, ставил перед ним практически осуществимые задачи. Но рассчитывал он главным образом на сухопутные силы.

В конце нашей беседы я узнал, что осенью в одном из районов будет проведено крупное учение. Блюхер мне посоветовал более тщательно подготовиться к нему.

Мы расстались. Я отправился на вокзал. Маршал побещал в феврале — марте непременно побывать во Владивостоке и продолжить наш разговор.

ХАСАНСКИЕ СОБЫТИЯ

В самом конце 1937 года был создан отдельный Наркомат Военно-Морского Флота. У себя, на Дальнем Востоке, эту крупную реорганизацию мы ощутили не сразу: Тихоокеанский флот пользовался большой самостоятельностью. Как и прежде, моим оперативным начальником оставался командующий ОКДВА. Однако со временем разъединение стало давать себя знать. Раньше тяжелая авиация, базировавшаяся на прибрежных аэродромах, была подчинена командующему Тихоокеанским флотом. Теперь ее передали сухопутным войскам. Самолеты стали реже летать в море, хуже взаимодействовать с флотом. Раньше горнострелковые полки флота были теснее связаны с сухопутными дивизиями и корпусами, призванными обороныть побережье.

Зима в 1937—1938 годах выдалась беспокойной. Японская военщина вела себя дерзко, то тут, то там нарушая сухопутные и морские границы, прощупывая наши силы. Авиацию и береговые батареи приходилось держать непрерывно в повышенной боеготовности. В море, на подходах к Главной базе, круглосуточно дежурили подводные лодки.

По мере того как я вникал в мало знакомые мне обязанности командующего флотом, возникали все новые проблемы.

Немало хлопот доставляло огромное строительство на побережье. На протяжении нескольких тысяч километров от Владивостока до бухты Провидения строились базы, аэродромы, береговые батареи. Нестроенные воинские части страдали от холода, жаловались на плохое снабжение, а новые войска продолжали прибывать. Строители работали с большим напряжением, но заткнуть все дыры не удавалось. Я собирал даже по воскресеньям командиров строительных частей и вместе с ними определял, какие звенья отстали, как их подтянуть.

Командиром строительного корпуса был комбриг И. М. Шевчук — в прошлом дальневосточный партизан. Работал он не щадя своих сил, но ему не хватало специальной подготовки. Только необычайное спокойствие помогало Шевчуку выдерживать напор и сверху и снизу.

Как бы трудно ни приходилось, мы старались не снижать темпов боевой учебы. Особенно напряженно работала авиация. Пользуясь ясной зимней погодой, летчики совершали дневные иочные полеты.

Мы с облегчением вздохнули, когда в марте — апреле очистилась от льда бухта Золотой Рог, а за ней и Амурский залив. Соединения кораблей одно за другим выходили из Владивостока и базировались в разных пунктах залива Петра Великого.

Продолжая знакомиться с Главной базой флота, я много разъезжал. Однажды, когда мы выехали из города по старой крепостной дороге, встретилась машина, груженная квадратными бетонными плитами.

— Откуда везете? — спросил я водителя.

Все, что касалось строительных материалов, меня очень интересовало.

— Да вот чиним в городе мостовую, а камня не хватает, мы и добываем эти плиты на старых фортах.

Прекрасная дорога привела нас на один бывший форт старой крепости, строившейся еще до первой мировой войны. Об этой крепости я слышал и раньше, но не представлял себе подлинных ее масштабов. Мы остановились около входа в форт. Это было крупное сооружение. Казематы для орудий и жилья личного состава располагались в два этажа. Их связывал подземный ход. В одном из казематов трое рабочих с ломиками тру-

дились над плитами. Часть плит им удавалось извлечь в целости, но многие ломались. Битые плиты лежали целой горой.

— Это же никому не нужно, — ответил один из рабочих на вопрос, кто разрешил добывать таким способом строительный материал.

Комендант береговой обороны А. Б. Елисеев, когда мы с ним поговорили об этом, согласился: такую добычу надо запретить. А по выражению его лица было видно, что все происходящее особой бедой и он не считал.

— У нас таких сооружений много, — доложил комендант. — Тут лишь один форт, а всего их восемь.

— И все заброшены, как этот?! — изумленно спросил я.

— Только форт номер один приспособлен для использования.

Мы поднялись выше. Перед нами раскинулась панorama когда-то задуманного и начатого строительством укрепленного района. По сопкам между Амурским и Уссурийским заливами проходила тыловая полоса обороны крепости Владивосток. Она создавалась с учетом опыта Порт-Артура и должна была сделать крепость неприступной также на случай, если противник попытается овладеть ею с суши. Все артиллерийские сооружения и помещения для людей были укрыты под толщей бетона. Дороги, которые никто давно уже не ремонтировал, тем не менее сохранились, и мы свободно проезжали по ним с одного форта на другой.

Сами форты к началу первой мировой войны не были достроены. Их так и покинули. Кое-где уже успели снять стальные двери, разрушить полы и переборки. Все же и в таком состоянии подземные помещения были очень ценные, если не для использования по прямому назначению, то уж во всяком случае как укрытия от вражеской авиации людей и техники. По испанскому опыту я знал, как дорог бывает каждый метр подземных помещений во время бомбейки.

Крепко выругал весьма уважаемого мною А. Б. Елисеева и решил всерьез заняться случайно обнаруженным хозяйством. В одно из воскресений мы с комендантом осмотрели другие сооружения бывшей крепости. Ездили целый день, и нашим открытиям не было конца.

Я обнаружил места, оборудованные под артиллерийские батареи, видел подземные штольни, склады для боеприпасов... На Эгершельде огромные бетонные подземелья использовались рестораном морского пароходства. В них хранили скоропортящиеся продукты: там прохладно! Много удивительного увидели и на острове Русский: подземные склады, фундаменты старых батарей, колодцы для воды, забитые японцами при уходе из Владивостока.

Потом нам показали чертежи сооружений — несколько книг, содержащих описание крепости. Было видно, что работа проделана колоссальная.

Да, русские военные инженеры умели строить! Многое было сделано с большим искусством, в соответствии с требованиями своего времени.

Нет, это богатство бросать нельзя! По моему указанию специальная комиссия разработала план использования пустующих сооружений. Добротные подземные помещения весьма пригодились флоту.

В конце февраля 1938 года В. К. Блюхер, как и обещал, прибыл во Владивосток, но столь откровенного и задушевного разговора, как в первую нашу встречу, не получилось. Мне удалось поговорить с ним всего несколько минут. Из вагона поезда он не выходил, ссыпался на свою болезнь: «Беспокоят старые раны».

В июне мне довелось еще раз побывать в Хабаровске. Маршал был в отъезде, и я ограничился встречами с Г. М. Штерном. Его назначили на Дальний Восток начальником штаба ОКДВА. Приятель по Испании, комкор Штерн встретил меня, как старого друга, и мы долго засиделись у него на квартире, вспоминая его резиденцию в Валенсии на улице Альборайя, 8, мое пребывание в Картахене. Обрадованные неожиданной встречей, мы поражались тому, что судьба снова свела нас. И где? На Дальнем Востоке, в штабе маршала Блюхера, о котором мы так много говорили на берегах Средиземного моря! Я был очень доволен назначением Штерна на этот пост. Знал, что с ним легко можно сработать, и убедился в этом окончательно, когда немного спустя он оказался моим соседом, командуя Первой армией.

По старой привычке Штерн звал меня дон Николас

и прощался не иначе как по-испански: «Салуд, компане-ро», «каста луэго», т. е. пока, пока...

Туманы, столь обычные для первых летних месяцев в заливе Петра Великого, в том году были особенно густыми и устойчивыми. Владивосток, словно тропический город, весь был пропитан влагой. Даже в квартирах отсырели одежда, продукты. Иногда нельзя было закурить папиросу — спички не зажигались. На машинах по горным дорогам приходилось ездить на ощупь, на глазок. С мостика корабля едва просматривался его нос. Того и гляди, какой-нибудь корабль коснется грунта или столкнется с другим. Опасности подстерегали на каждом шагу. Но время не ждало, и командиры соединений, принимая дополнительные меры предосторожности, выводили подводные лодки и надводные корабли в море. Сначала робко и одиночками выходили они на тренировки. От простых учений перешли к более сложным, от одиночного плавания — к учениям в составе соединений.

В июне флоту удалось провести первое небольшое учение. В один из ясных дней соединения развернулись от залива Владимира до Посыета. Перед тем я позвонил в Хабаровск и по сложившемуся порядку информировал об этом Блюхера и Штерна. От приглашения посетить флот они отказались, мотивируя свой отказ беспокойным поведением соседей на границах.

В назначенный час минный заградитель, изображавший «противника», двинулся в район вероятной высадки десанта. Авиация и подводные лодки без особого труда обнаружили этот тихоходный корабль и нанесли по нему точные торпедно-бомбовые удары.

На этот раз действия корабельных соединений и авиации отрабатывались совместно с частями Сучанского сектора береговой обороны.

Когда в действие вступили береговые батареи и суходутные части флота, руководство перебралось на эсминец и двинулось к месту «боя».

Горнострелковый полк И. Г. Костикова, защищая кромку берега в заливе Восток, упорно держался, ожидая подкрепления. Отличный это был командир. Перед самой войной Костиков был переведен на Балтику, в дни осады Таллина храбро сражался и героически погиб, выполнив свой долг до конца. (Кстати, это брат

известного конструктора А. Г. Костикова, с которым я тоже был знаком. Во время войны Андрей Григорьевич смело взялся за разработку торпеды особого типа, в которую тогда мало кто верил. В 1943 году он показал мне свои первые модели этого оружия.)

Как было положено, после учений начали их разбор. Выводы сделали утешительные, ничуть не сомневались в высоких боевых качествах людей и полезности проведенных тренировок.

Да и в чем было сомневаться? «Противник» следовал по нашему приказу в необходимом направлении. «Свои» соединения не трудно было навести на воображаемого «супостата».

Когда я вспоминаю эти учения в свете опыта, накопленного во время финской кампании и особенно в годы Великой Отечественной войны, прихожу к выводу: насколько же мы упрощали в мирные дни боевые учения, не предполагая и не считаясь со сложностью и значительностью событий, которые могут последовать. А они надвигались...

В июне 1938 года во Владивосток прилетел известный летчик В. К. Коккинаки. Как моряки устанавливали рекорды, допустим, на длительность пребывания подводных лодок в море, так и наши летчики стремились летать выше всех и дальше всех. В. К. Коккинаки совершил беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток. Помнится, ему не удалось из-за погоды совершить посадку в заданной точке. Он приземлился около Спасска Дальнего, где мы с ним встретились впервые. Наше случайное знакомство перешло затем в крепкую дружбу.

Исключительно энергичный и активный по натуре, Владимир Константинович подробно осмотрел наше хозяйство, задавал бесчисленное множество вопросов, восхищался всем увиденным, но все же самолеты, как мне показалось, считал превыше всех других видов оружия. Только долг вежливости не позволял ему высказать этого вслух. Но мы и сами прекрасно понимали, что без авиации на море воевать было уже нельзя.

Коккинаки хорошо знал возможности нашей авиации и блестяще это доказал, совершив на самолете ДБ-3

дальний беспосадочный перелет. Недаром в ту пору сложили песню:

Если надо, Коккинаки
долетит до Нагасаки...

Как-то мы отправились с ним на эсминце в море. Меня приятно поразило, что Владимир Константинович проявлял живой интерес к каждой детали корабля. Он буквально наслаждался морем и чувствовал себя там, как дома. Поэтому я ничуть не удивился, когда узнал, что Коккинаки в прошлом был моряком, служил на Черном море. Собственно, в то время немало отличных моряков поменяли морские просторы, которые им стали тесными, на воздушные. Я узнал, что два брата Коккинаки — Константин и Павел — в прошлом тоже плавали на кораблях. Павел — на торговых, а Константин — на военных. А потом также, как и Владимир, стали осваивать воздушный океан. Константин Константинович Коккинаки, ставший впоследствии известным летчиком-испытателем, в те годы служил в ВВС Тихookeанского флота. Условия для их работы были трудные, но наши авиаторы всегда находились в боевой готовности.

Как известно, год спустя Владимир Коккинаки полетел в США, чтобы доказать, на что способны и наши летчики и наши самолеты. Летел он тогда через океан по большой дуге. Теперь по этому пути проходит международная воздушная линия. Совсем недавно Коккинаки наградили как первооткрывателя специальным орденом международной организации по аэронавтике.

В годы Великой Отечественной войны Владимир Константинович выполнял ответственные задания на различных фронтах. В августе 1941 года летчики Балтийского флота начали совершать первые налеты на Берлин. Полеты проходили буквально на пределе физических сил летчиков и технических возможностей наших машин. Ставка интересовалась каждым вылетом и ставила задачу усилить атаки немецкой столицы. После одного важного разговора в Ставке потребовалась консультация: какие еще самолеты могут одолеть путь до Берлина и какие бомбы они в состоянии туда нести. Пригласили Коккинаки. Он дал обстоятельную консультацию, ответил подробно на вопрос, что может выжить из самолета ДБ-3 средний летчик. Его советы были приняты безоговорочно.

На следующий день Коккинаки вылетел на остров Эзель, где базировались части, летавшие на Берлин. Было это в середине августа. Осажденный Таллин отражал яростные атаки фашистов. Коккинаки с воздуха наблюдал огневое кольцо блокады и даже гибель одного корабля.

— Очевидно подорвавшись на мине, он буквально переломился пополам и исчез под водой, — рассказывал он позже.

Самому Коккинаки запрещено было вылетать на Берлин, и несколько дней спустя он вернулся в Москву.

Но вернемся к мирным дням 1938 года. Возвратившись на том же эсминце, мы с Коккинаки проехали по городу. Владивосток в ту пору был еще невелик. На окраинах его ютились маленькие домики, но видневшиеся повсюду строительные краны уже говорили о реконструкции города. Несколько школ и комсомольских организаций попросили устроить встречу с прославленным летчиком. Едва передохнув, Коккинаки отправился выполнять свой общественный долг...

Не так давно отметили шестидесятилетие дважды Героя Советского Союза В. К. Коккинаки. Владимир Константинович по-прежнему здоров, жизнерадостен и полон энергии.

Сохранились у меня приятные воспоминания и о штурмане А. Бряндинском, прилетевшем вместе с Коккинаки. Он тоже был из моряков, кажется, окончил военно-морское училище.

— Только моряки могут понять, почему нам приходится летать по дуге большого круга. А ведь многие недоумевали, рассматривая по карте наш курс, — сказал он мне однажды.

Действительно, многим неискушенным людям неясно, почему во время беспосадочного перелета Москва — Дальний Восток самолет летел не по прямой — вдоль железной дороги, а забирался далеко на север. Что поделаешь, коль наша планета круглая и кратчайшее расстояние между двумя точками на ее поверхности проходит не по прямой, а по дуге...

Саша Бряндинский, к сожалению, вскоре трагически погиб. Его послали на поиск самолета известных летчиц Гризодубовой, Осиленко и Расковой. Уже уточнив место

приземления отважных летчиц, он стал жертвой пеленой катастрофы: два самолета столкнулись в воздухе.

В конце июля 1938 года разразился конфликт у озера Хасан — совсем близко от Владивостока. Столкновения на границе происходили тогда часто, японские провокации были довольно привычным делом, и то, что произошло у Хасана, мы сперва расценили как одну из таких обычных провокаций. Однако близость места, где происходил конфликт, к главной базе флота заставляла нас быть начеку. Японцы нацеливались на сопки Заозерная и Безымянная. Заняв эти господствующие высоты, они могли прямо угрожать Владивостоку.

27 июля в бой вступили крупные силы противника и вынудили наши пограничные части отойти. Завязалась серьезная борьба. С той и другой стороны подтягивались и начинали действовать все новые батальоны, полки, дивизии.

На место боев выехал начальник штаба ОКДВА комкор Г. М. Штерн. Мы успели с ним лишь коротко поговорить по телефону. Штерн просил ускорить переброску морем в район Посьета воинских частей и грузов, обещал регулярно информировать о ходе боев.

Во время событий у озера Хасан у меня произошла последняя встреча с В. К. Блюхером.

1 августа 1938 года Василий Константинович позвонил мне. Он спешно направлялся к месту боев и просил доставить его туда морем.

К назенненному часу был приготовлен эсминец. Я выехал на аэродром встречать маршала. Было совсем рано, когда самолет совершил посадку. В. К. Блюхер прибыл с членом Военного совета П. И. Мазеповым. Маршал выглядел озабоченным и утомленным.

— Как с перевозками? Много ли прибывает раненых? — поинтересовался он, едва мы отъехали от аэродрома. Я ответил, что грузы доставляются без задержки, а раненых немного, всех их разместили в морском госпитале.

Нигде не задерживаясь, мы подъехали к причалу, возле которого стояли корабли. На мостице эсминца маршал спросил, когда мы будем на месте, потом все всматривался в даль, часто задумывался и не сразу отвечал на вопросы.

Район боевых действий был тяжелым. Подходы к месту боев для крупных подразделений затруднялись узким, труднопроходимым ущельем, к тому же туда вела единственная плохая дорога. Все это я знал. Может, это беспокоило маршала?

Выбрав удачный момент, я спросил его, как оценивает он положение и не следует ли нам, морякам, принять какие-нибудь особые меры предосторожности.

— Вам следует быть начеку. — Блюхер пояснил, что надо быть готовым ко всяkim неожиданностям и в то же время избегать возможных провокаций.

В августе в Приморье наступает прекрасная осень: туманных и дождливых дней становится все меньше, а ясных — больше, до самого ноября держится тепло. В тот день утренний туман быстро рассеялся и неоглядные морские горизонты стали более определенными и резкими. Слева от нас высились сопки острова Русского, а справа виднелся берег, где только узкая полоса отделяла нас от беспокойного соседа. Широкий залив Посыет, обычно пустынный, на этот раз был оживлен. Встречались транспорты, баржи, шхуны.

Когда эсминец бросил якорь, а маленький командирский катер стоял уже у трапа, мы простились. Мое предложение проехать с ним на берег маршал решительно отклонил:

— Вы займитесь своими делами, спасибо за скорую доставку.

Блюхер еще раз говорил со мной по телефону во время боев у озера Хасан. Наступили решительные дни 6—7 августа 1938 года. Он беспокоился о средствах перевозки. Я выехал в Посыет и проверил, как идет разгрузка. Там было все очень сложно: крупные транспорты к берегу не подходили, бывали дни, когда приходилось мобилизовывать все рыболовные суда соседнего колхоза. Но в общем-то с разгрузкой справились.

Бои шли более двух недель. Трудно было поручиться, что они не перерастут в большую войну. Мы имели дело с тем же самым вероломным врагом, который в 1904 году без объявления войны напал на русские корабли, стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура. Но в 1904 году японцы использовали для нападения лишь миноносцы. А в тридцатые годы они имели очень большой флот и к тому же сильную авиацию.

Обо всем этом я думал, возвращаясь во Владивосток на эсминце, доставившем маршала Блюхера в Посыт. Я видел скопление наших кораблей в бухте Владивостока и понимал, какую беду может причинить внезапный налет вражеских самолетов. Конечно, с самого начала конфликта мы принимали все меры предосторожности, но ограничиваться только ими не могли: ведь в случае налета в последний момент просто не успели бы отдать нужные распоряжения. Мы должны были заранее позаботиться о каждом корабле, воинской части, о городе, его людях. Для всех них требовалась четкая система, которая сразу вступила бы в действие по определенному сигналу, переданному одним словом, скажем, «Пламя».

Сама идея оперативной готовности флота не была для нас каким-то открытием. О ней я слышал и раньше, еще на Черном море. Но теперь она нуждалась в практических разработках, в воплощении в жизнь.

Начальник штаба флота капитан 1 ранга В. Л. Богденко, побывавший в Испании, тоже знал, чего может стоить внезапное нападение авиации на корабли и базу. Он энергично включился в работу. Но наибольшая заслуга в этом деле принадлежала, пожалуй, начальнику оперативного отдела М. С. Клевенскому. Ему пришлось потрудиться.

— Прошу обеспечить нас питанием ночью, и мы выполним задание в срок, — только и сказал он, поняв, какая огромная нагрузка ложится на него и других работников оперативного отдела. Этот человек обладал необычайной работоспособностью. С ним было нелегко не только подчиненным, которым приходилось выдерживать его темпы, но и начальству. Если у него возникал срочный вопрос, он не стеснялся разбудить любого даже глубокой ночью.

Помнится, в годы Великой Отечественной войны Клевенский служил на Северном флоте.

— Опять этот Клевенский со своими проектами, — частенько ворчал комфлота А. Г. Головко.

А между тем Клевенского по-настоящему беспокоили, тревожили вопросы боеспособности флота. Пусть его «проекты» и не всегда были удачными, но то, что он делал, всегда было от чистой души, искренне. Отличный штабной офицер, он мог заботиться обо всех, но поду-

мать о себе у него не оставалось времени. Он и умер на боевом посту, уже после войны.

В разгар боев у озера Хасан мы уже дали кораблям и частям первые директивы по оперативной готовности. Определили, что должен делать по условному сигналу каждый корабль и каждое соединение. Первые проверки показали, что все это далеко не просто. Многое делалось гораздо медленнее, чем планировал оперативный отдел: готовность корабля зависела не только от его экипажа, но и от работы тыла. Какая, скажем, может быть готовность, если корабль вовремя не обеспечили боеприпасами?

Особенно трудным оказалось быстрое рассредоточение кораблей. Много времени занимало затемнение базы. Владивосток не столь уж велик, но широко разбросан по сопкам вокруг бухты Золотой Рог. Город надо было как следует подготовить, разъяснить населению предпринимаемые меры, нужны были, наконец, частые тренировки, а иногда и тревоги.

Хорошо помню, как в самый разгар конфликта я получил сведения: надо ожидать налета вражеской авиации на Владивосток. Сведения были не особенно надежные и позже не подтвердились. Но в то время я считал налет вполне возможным. На память пришли слова командира черноморского крейсера «Красный Кавказ» Н. Ф. Зайца:

— Лучше сыграть три ложные тревоги, чем прозевать одну действительную.

Ложная тревога — это лишнее беспокойство, но зато и учеба, проверка. А тревога запоздалая может привести к непоправимой беде. В масштабе флота это особенно опасно.

Объявив тревогу отдельным частям, я выехал на командный пункт ПВО. Командующего ВВС флота С. Ф. Жаворонкова застал уже там. Он поднимал части ПВО и истребительную авиацию. С высокой сопки мы видели затемненный город и многочисленные бухты. Соединения кораблей покидали обычные стоянки и расходились по местам рассредоточения.

Когда наступил рассвет и опасность миновала, мы вздохнули с облегчением. Все же тревога показала, что для повышения боевой готовности сделано еще мало.

В середине августа бои у озера Хасан закончились.

Границы были восстановлены, агрессор получил хороший урок. Но опыт боев не позволял нам успокоиться. Мы твердо знали теперь, что система оперативных готовностей необходима. Знали также, что для ее детальной разработки и введения в жизнь нужно немалое время и только постоянные тренировки могут обеспечить быстрое выполнение всех предусмотренных мер.

Затемнение базы, прием боеприпасов, рассредоточение кораблей и выполнение первых боевых операций — все это отрабатывалось непрерывно.

Вспоминаю об этом потому, что система оперативных готовностей, начало которой положили на Тихом океане, позднее была введена на всех флотах и сыграла важную роль, когда разразилась Отечественная война. Сначала наше начинание встретили недоверчиво: ведь мы вели работу, что называется, на собственный риск и страх. Из наркомата потребовали подробных сведений, что и как делается. Правда, возражений на наши доклады не последовало.

Вскоре после Хасанских событий маршал В. К. Блюхер покинул Дальний Восток. Мы и не думали тогда, что больше его не увидим...

Командование армией принял Г. М. Штерн. На первых порах меня беспокоило, как сложатся наши отношения на работе, выдержит ли наша дружба это испытание. Но и здесь работать со Штерном оказалось так же просто и легко, как в Испании.

Надо было детально обсудить наши совместные планы. Григорий Михайлович приехал во Владивосток. У меня в кабинете мы развернули карту, на которой были дислоцированы части и корабли. Для нас было ясно, что в любую минуту может возникнуть новый инцидент, и, кто знает, не станет ли он еще более крупным, чем хасанский! Особенно подробно мы обсудили план обороны Владивостока. Атаку на него в лоб по-прежнему считали маловероятной: мощная береговая артиллерия надежно прикрывала подходы с моря. Слабее были укреплены тогда фланги — Посыт и Сучан. Мы решили, что моряки должны ускорить строительство батарей в этих районах, а армейцы примут меры, чтобы там было достаточно сухопутных войск.

Штерн частенько приезжал ко мне во Владивосток. Его обычно сопровождали начальник штаба армии ком-

бриг М. М. Попов и мой друг командующий ВВС П. В. Рычагов. К флоту Штерн проявлял живой интерес:

— Хочу побывать на кораблях, познакомиться с их боевыми качествами и все увидеть своими глазами,— сказал он мне однажды.

Вскоре он так и сделал. Знакомство с флотом помогало ему потом составлять согласованные планы совместных действий сухопутных частей и флота.

На протяжении всей службы я, бывало, наблюдал споры, даже осложнения между общевойсковыми и флотскими начальниками из-за того, кто кому должен подчиняться. В подобных бесплодных пререканиях напрасно терялось драгоценное время.

Со Штерном у меня таких споров не возникало.

Позднее, когда мы оба оказались в Москве, я часто бывал в семье Штерна. Григорий Михайлович знакомил меня, еще тогда молодого москвича, со столицей. Если в Москве оказывался Рычагов, он тоже присоединялся к нам и тащил всех в театр. Достать билеты в то время было нелегко, но для Рычагова подобная трудность не существовала. Случалось, он приглашал нас на «гвоздь» сезона.

— А билеты? — спрашивали мы.

— Будут,— уверенно отвечал Рычагов и действительно умудрялся их доставать. Кажется, ему помогали ордена. Грудь его, украшенная Золотой Звездой и многими орденами, выглядела в самом деле внушительно.

В начале апреля 1938 года стало известно, что на Тихий океан выезжает нарком П. А. Смирнов. Мы очень обрадовались этому. В первые месяцы работы вновь организованного Наркомата ВМФ возникло много проблем. Мы думали, что нарком поможет нам разрешить все эти вопросы. Но приезд Смирнова разочаровал всех: он считал своей главной задачей «очистить флот от врагов народа». В результате мы потеряли немало ценных работников.

О беззакониях, порожденных культом личности, уже много написано. И вряд ли есть необходимость лишний раз касаться этого вопроса, бередить старые и до сих пор очень болезненные раны.

Слишком просто и легко объяснять все лишь куль-
том личности Сталина. Многие из нас повинны, хотя
бы в том, что молчали там, где положение требовало
высказать свое мнение. За такую пассивность многие
расплачивались сами, когда доходила до них очередь.

После войны и я оказался на скамье подсудимых. Поводом послужило клеветническое письмо. Под суд кроме меня попали еще три адмирала — В. А. Алафузов, Л. М. Галлер, Г. А. Степанов, честно, не щадя сил ра-
ботавшие всю войну. Напрасно мы документально до-
казывали, что парашютная торпеда была уже давно
рассекречена, ее чертежи продавались даже в книжных
киосках. Ничто не помогло!

Алафузов, Степанов и Галлер были осуждены. Меня
снизили в звании, и я отправился снова служить на
Дальний Восток...



ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН



НЕОЖИДАННОЕ НАЗНАЧЕНИЕ

декабре 1938 года меня вызвали в Москву на заседание Главного морского совета. Сразу же, как только приехал, я был принят новым наркомом М. П. Фриновским.

Многие тогда были удивлены его назначением. Предшественник Фриновского П. А. Смирнов не имел военно-морского образования, он все же знал армию и флот: он долго был политработником. Фриновский же о флоте имел смутное представление. Перед тем он работал в НКВД, ведал пограничной охраной. Совершенно непонятно было, почему выдвинули именно его на пост наркома, и главное — в момент развернутого строительства большого флота.

Потом я убедился, что при решении различных морских вопросов Фриновский вынужден был целиком полагаться на своих заместителей.

На заседаниях Главного морского совета много говорили о строительстве кораблей. Решение партии и правительства о «большом морском и океанском флоте» открывало перед нашими морскими силами широкие горизонты. По-новому вставали вопросы о задачах флота. Возникало множество новых проблем, связанных с крупным береговым строительством. Требовалась разработка нового боевого устава военно-морских сил и наставления по ведению морских операций. Подготовиться к приему большого флота, освоить его, научиться управлять им — дело было не из легких. К тому же начались массовые перемещения, выдвижение молодых руководителей... Одним словом, было над чем поработать.

К тому времени международная обстановка все более обострялась. В Испании, ставшей фокусом всех тогдашних политических событий, завершалась тяжелая борьба. Гитлер уже кричал «о жизненном пространстве» на Востоке. Руководители западных стран, которых вполне устраивала его нацеленность на Восток, шли на все новые уступки. Они лелеяли мечту за счет Советского Союза уладить свои разногласия с Гитлером, и в этом направлении работала их секретная дипломатия. Ставилось ясно, что фашистская Германия — наш наиболее вероятный противник.

В такой обстановке, как показал опыт, составлять долговременные планы морского строительства было, конечно, рискованно. Большой флот — это не только корабли, но и военно-морские базы, доки, судоремонтные заводы, склады, учебные заведения и многое другое. На создание всего требуется немало времени и огромные средства. Программа, конечно, не могла уложиться даже в одно пятилетие.

Признаться, над сроками начала возможной будущей войны мы, моряки, не особенно задумывались. Нам льстило внимание правительства к флоту. Разговор с командующими флотами шел больше о кораблях, постройка которых была санкционирована правительством до утверждения программы в целом. Эти корабли уже стояли на стапелях заводов.

...Заседания продолжались несколько вечеров. Кроме

того, мы решали в наркомате свои текущие дела. В московских учреждениях тогда было принято работать до поздна. Прием у наркома в два часа ночи считался обычным делом. Нам, дальневосточникам, это было особенно тяжело. Сидишь, бывало, в приемной и с трудом пересиливаешь дремоту: ведь во Владивостоке уже давно миновала ночь! Но нет худа без добра! В такое время особенно удобно говорить по телефону: в Москве спят, линия не занята, а во Владивостоке люди на местах.

Не все вопросы, волновавшие нас, были обсуждены на заседаниях Морского совета. Фриновский в узком кругу давал понять, что предстоит встреча с правительством, где будут даны важные указания на будущее.

В конце работы Совета действительно состоялась встреча с руководителями партии и правительства. Получив приглашение в Кремль, мы продумывали, какие поднимем там вопросы, готовились к выступлениям. Однако сразу попали на обед. В Грановитой палате все было торжественно. Мы, молодые руководители флотов, встретились так близко с И. В. Сталиным впервые. Нас хвалили, говорили, что перед флотом открываются необычайно широкие перспективы. Провозглашались тосты за Сталина, за моряков и командующих флотами. Мы отвечали горячими, до боли в руках, аплодисментами.

То, что происходило в Кремле, поднимало настроение, воодушевляло и глубоко врезалось в память. Мы долго потом вспоминали этот прием. Но теперь, осмысливая прошлое, понимаешь, что в той обстановке строительства нового флота и выдвижения молодых флотских руководителей такая парадность вряд ли была на пользу. Лучше было бы, если внимательно выслушали наши мнения, дали исчерпывающие указания. А за обеденным столом это сделать невозможно.

Выехал из Москвы в начале января. Мысленно был уже во Владивостоке, хотелось с новой силой взяться поскорее за работу. Но предстояло больше недели провести в вагоне. Это всегда нелегко: вначале отсыхаешь от сутолоки и телефонных звонков, потом принимаешь

ся за чтение деловых бумаг. А после, если остается время, и за художественную литературу. Но время все равно тянется медленно... Неизменным и незабываемым после таких путешествий оставалось одно: восхищение огромными просторами нашей Родины, ее богатствами и неисчерпаемыми возможностями.

Расстались с Москвой в оттепель, а в районе Иркутска было сорок пять градусов мороза. Воздух словно бы царапал легкие, трудно дышалось. После станции Ерофей Павлович поезд взял курс на юг. В Хабаровске было ясно и солнечно, мороз умеренный, а подъехав к Владивостоку, увидели сосульки на крышах. Солнце уже поднялось высоко. Чувствовалось, весна не за горами...

Планы я вез во Владивосток обширные, но пробыть там пришлось недолго: в конце февраля 1939 года снова выехал в Москву на XVIII съезд партии. Опять девять дней в вагоне. Самолетами тогда пользовались еще редко.

Ехал вместе со Штерном. Много было переговорено в пути. Опять вспоминали Испанию. Она переживала самые трагические дни. Республиканцы отходили к границам Франции, в стране бушевала фашистская чума.

Съезд открылся 10 марта. В праздничном настроении входили мы в Большой Кремлевский дворец вместе с делегатами, прибывшими со всех концов страны.

Штерн и я заняли места среди представителей Приморского края, но долго сидеть там не пришлось. С большим удивлением мы услышали свои имена, когда вносились предложение по составу президиума съезда. Даже переглянулись: может, ослышались? Но нет, соседи уже поторапливали:

— Идите, идите...

Не очень уверенно пошли вперед, сели в последнем ряду, за трибуной. Свое избрание в президиум мы рассматривали, как выражение внимания к Дальнему Востоку. Ведь Хасанские события взволновали всю страну.

Съезд начал свою работу. И. В. Сталин выступил с отчетным докладом. Сидевшие в президиуме придвигнулись ближе к трибуне, чтобы лучше слышать оратора.

В часы, свободные от заседаний, я бывал в наркомате, узнавал новости с Тихого океана.

В Наркомате была какая-то странная атмосфера. М. П. Фриновский присутствовал на съезде. Я видел его из президиума, он сидел в одиннадцатом или двенадцатом ряду, но в наркомате не показывался. Уже поползли слухи, что его скоро освободят. Все текущие дела решал первый заместитель наркома П. И. Смирнов-Светловский.

В один из последних дней работы съезда ко мне подошел В. М. Молотов.

— Вы намерены выступать? — спросил он.

Я отрицательно покачал головой.

— Жду выступления своего наркома.

— А может быть, он и не собирается... Советую вам подумать.

Вечером я рассказал об этом разговоре Штерну. Старый, опытный работник центрального аппарата, он лучше знал, как следует поступить.

— Разговор неспроста, — заметил Штерн. — На всякий случай я бы подготовил тезисы выступления.

На следующий день председательствующий спросил нас обоих, не записать ли для выступлений в прениях. Мы попросили слова, и с той минуты сидели, потеряв покой. Шутка ли! Нам предстояло говорить с самой высокой трибуны.

В перерыве мимо нас прошел Сталин. Повернувшись ко мне, он протянул бумагу, которую держал в руке.

— Прочтите.

Это оказался рапорт М. П. Фриновского, который просил освободить его от обязанностей наркома «ввиду незнания морского дела».

— Вам понятно? — спросил Сталин, вновь остановившись возле нас через некоторое время.

Я не успел ответить. Было ясно одно: Фриновский выступать не станет, и мне, по-видимому, дадут слово.

Хорошо помню, как объявили:

— Слово имеет Шолохов. Приготовиться Кузнецovу...

Я шел к трибуне, изо всех сил стараясь совладать с волнением. Говорил я об агрессивных замыслах японской военщины, о ее провокациях на границе. Затем рассказал о нашем Тихоокеанском флоте, заверил деле-

гатов, что моряки готовы до конца выполнить долг перед Родиной.

Перед заключительным заседанием съезда происходило совещание старейшин. Были приглашены все члены ЦК старого состава и еще много других делегатов. В числе приглашенных оказались Штерн и я. Члены Политбюро заняли места на возвышении в президиуме. В составе ЦК партии намечались крупные изменения. Члены Политбюро, сообщая об этом, поясняли, почему считается нецелесообразным вновь вводить того или иного человека в состав ЦК. Затем выступали и те, кому давался отвод. Они обычно просили перевести их на менее ответственную работу. В конце заседания было внесено предложение о новом составе ЦК партии. В числе других фамилий назвали Штерна и мою. Опять мы подумали о том, какое большое значение уделяется Дальнему Востоку и его вооруженным силам.

После съезда я заторопился во Владивосток. Дела не ждали. Но уехать не удалось.

— Пока задержитесь в Москве, — сказал мне П. И. Смирнов-Светловский, замещавший наркома.

Причин задержки мне не объяснил. В тот же вечер, вернее, уже ночью меня подняли с постели и предложили немедленно ехать в Кремль. Надо было торопиться, машина ждала у подъезда гостиницы.

Меня принял И. В. Сталин. Когда я вошел в кабинет, он стоял у длинного стола, за которым сидели несколько членов Политбюро. Перед ним лежали какие-то бумаги. Он заговорил не сразу. Неторопливо постучал трубкой о край пепельницы, взял большой красный карандаш и что-то написал на бумаге, лежавшей сверху. Затем пристально посмотрел на меня.

— Ну, садитесь.

Не очень уверенно я подошел к столу. Я видел Сталина не впервые, но никогда раньше не имел возможности внимательно и долго разглядывать его так близко.

Он был почти такой, как на портретах, и все же не совсем такой. Я представлял себе, что он крупнее, выше ростом. В тихом голосе и медленных жестах чувствовалась большая уверенность, сознание своей силы.

Некоторое время он тоже внимательно смотрел на меня, и я, признаться, робел под этим взглядом. Преж-

де я только мысленно разговаривал со Сталиным. Когда мне не удавалось добиться чего-нибудь необходимого для флота или я получал указания, с которыми внутренне был не согласен, тогда думал: «Вот попасть бы к Сталину, доложить ему лично, он понял бы и помог».

Теперь я был у него. Докладывать мне не пришлось. Он спрашивал — я отвечал. О службе на Тихом океане и нашем флоте, о том, как, по моему мнению, работает наркомат. Почему-то Stalin особенно интересовался моим мнением о Галлере и Исакове. Я с уважением относился к тому и другому. Они были опытными руководителями и пользовались авторитетом у моряков. Так я ему и сказал.

— Как вы смотрите на работу в Москве? — спросил он в конце разговора.

У меня, признаюсь, на сей счет не было определенного взгляда.

— В центре я не работал, да и не стремился к этому, — ответил я коротко.

— Ну идите, — отпустил меня Stalin.

Когда машина, на которой я приехал в Кремль, привезла меня обратно в гостиницу, было уже около трех утра.

На следующее утро меня вызвали на экстренное заседание Главного военно-морского совета. Повестку дня не сообщали.

Заседание открыл П. И. Смирнов-Светловский и предоставил слово А. А. Жданову.

— Предлагаю обсудить, соответствует ли своей должности первый заместитель наркома Смирнов-Светловский, — объявил неожиданно Жданов.

Смирнов, сидевший на председательском месте, помрачнел и опустил голову. Прений не получилось. Опять слово взял А. А. Жданов:

— В Центральном Комитете есть мнение, что руководство наркоматом следует обновить. Предлагается вместо Смирнова-Светловского первым заместителем наркома назначить товарища Кузнецова.

Жданов посмотрел в мою сторону. Повернулись ко мне и другие члены Совета. Несколько голосов не очень уверенно поддержали предложение.

В тот же день мне был вручен красный пакет с постановлением о назначении на новую должность.

Смирнова-Светловского до того я почти совсем не знал. Видел лишь несколько раз, когда он в качестве инспектора приезжал на учения Черноморского флота, да раза два был у него на приеме. Я зашел к нему после заседания Совета, и он стал меня расспрашивать о причинах своего смешения. Что было ему ответить? Я и сам знал не больше, чем он. Рассказал ему о ночном разговоре со Сталиным, где его имя даже не упоминалось.

Мы условились принимать и сдавать дела на другой день. На следующее утро, как было условлено, встретились. Поработали несколько часов и решили встретиться еще раз. Я думал, что передача дел займет три дня. Утром Петр Иванович в наркомат не пришел. Я ждал его час, два, три... Так и не дождался. Мне просто вручили ключ от сейфа.

Только тогда я понял смысл слов, сказанных накануне Сталиным, когда я по его приказанию позвонил ему по телефону.

— Вы еще не приняли дела? — спросил он.

— Нет еще.

— Торопитесь, а то не успеете, — сказал Stalin и повесил трубку.

Итак, я стал первым заместителем Народного Комиссара Военно-Морского Флота, а самого наркома все еще не было. Говорили, будто Фриновский отдыхает на даче. Между тем в кабинете на огромном столе лежала гора бумаг, требовавших решения. Я поехал к А. А. Жданову посоветоваться, как быть.

— Решайте сами, а по наиболее крупным или сомнительным вопросам звоните мне, — сказал он. — Поможем.

Так началась моя работа в Москве. Если бы меня спросили, доволен ли я тем, что оказался в центре, было бы нелегко ответить — очень уж все вышло неожиданно!

Чтобы решить для себя, с чего лучше начать, я пригласил начальника Главного морского штаба Л. М. Галлера и попросил ознакомить меня подробно с организацией наркомата, рассказать о людях, о положении на флотах. Однако полностью осуществить задуманный план не удалось.

А. А. Жданов сообщил, что ему и мне предложено

срочно выехать во Владивосток и Хабаровск для подготовки некоторых важных вопросов.

Я принял было объяснить, что в Москве скопилась куча нерешенных дел, но он прервал меня:

— Бумаги могут подождать. Советую вам и не заниматься о них у товарища Сталина.

Поездка была намечена на 28 марта, времени оставалось в обрез. А тут позвонил Иван Федорович Тевосян, настаивая на немедленной встрече. Оказалось, уже несколько недель никто не решает даже самых срочных вопросов, связанных с утверждением проектов и испытанием кораблей.

Полчаса спустя Тевосян сидел у меня. То было наше первое знакомство, и уже тогда я почувствовал, что с Иваном Федоровичем мы сработаемся. Действительно, нам, морякам, в ту пору повезло: во главе судостроительной промышленности оказался человек, обладавший государственным умом и огромной работоспособностью.

Чем дальше обсуждали мы с Тевосяном ход строительства боевых кораблей, тем отчетливее, яснее вырисовывалась передо мной программа создания большого флота, о которой в то время знали немногие. На стапелях росли корпуса гигантов линкоров и тяжелых крейсеров. Первые крейсера типа «Свердлов» достраивались у причалов заводов. В строй входило все больше эсминцев и подводных лодок. Одни проходили швартовые испытания, другие уже выходили в море для окончательной ходовой проверки. То, о чем я слышал еще на Дальнем Востоке и заседаниях Главного морского совета, были лишь частности, детали этой программы. Мы с Тевосяном решили только самые неотложные дела и договорились, как действовать дальше: надо было собираться на Дальний Восток.

Поездка получилась интересной. Не знаю, нарочно ли сделал это А. А. Жданов, рассчитывая использовать дорогу для дел, но одновременно с нами выехал Г. М. Штерн и секретарь Приморского крайкома И. М. Пегов. В пути мы часто собирались вместе, говорили о делах, а то и шутили, вспоминали дни, проведенные в Москве. Особенно много мне приходилось беседовать со Ждановым. Андрей Александрович живо интересовался людьми нашего флота, руководителями нар-

комата. Это было естественно: ведь в ЦК флотскими делами занимался он.

Столь же охотно он отвечал на все мои вопросы, подробно рассказывал о внешней политике нашего государства, причем многое я услышал от него впервые. В ту пору начинался новый этап международных отношений. Гитлер спешил со своими агрессивными планами. Еще не успев закончить войну в Испании, он 15 марта вступил на территорию Чехословакии, а 22 марта захватил Мемель на Балтийском море. Муссолини старался не отставать от Гитлера, он лихорадочно готовил нападение на Албанию, которое произошло 7 апреля 1939 года.

Словом, тучи на европейском политическом горизонте быстро сгущались.

— Неужели это может перерости в большую войну? — спрашивали мы Жданова.

— Совместными усилиями миролюбивых стран мы должны предупредить такой роковой оборот событий, — отвечал Андрей Александрович.

К этой теме возвращались не раз. Невольно мне вспомнился наш разговор с Тевосяном. Большая судостроительная программа требовала длительного времени. Успеем ли? Этот вопрос сильно беспокоил меня, и я спросил Жданова:

— Как будет с нашей программой, если события начнут быстро принимать опасный оборот?

— Программа будет выполняться, — ответил он.

Не знаю, был ли он действительно убежден в этом или сказал так, чтобы не вселять сомнений в нового работника Наркомата.

На Дальнем Востоке А. А. Жданов прежде всего хотел осмотреть место, на котором предполагали строить новый торговый порт. На эсминце мы направились в бухту Находка. Затем намеревались выехать в Комсомольск, но 15 апреля нам неожиданно предложили немедленно возвратиться в Москву. Пришлось вызвать людей из Комсомольска в Хабаровск, чтобы там буквально на ходу, в поезде, встретиться с ними.

Возвращались мы с Андреем Александровичем вдвоем. Времени для бесед было больше, чем по дороге во Владивосток. Говорили об Испании и наших товарищах, побывавших там в качестве волонтеров. Жданов рас-

спрашивал о К. А. Мерецкове, Я. В. Смушкинче, Н. Н. Воронове, Д. Г. Павлове и других. Многие из них уже вернулись и занимали ответственные посты. Он интересовался, кого из руководящих работников наркомата я знаю хорошо. Положение там было все еще неясное. Фриновского освободили, но на его место пока никого не назначили.

Прежде всего я рассказал о Льве Михайловиче Галлере, которого хорошо знал, как человека с огромным опытом, пользующегося среди моряков большой известностью, честного и неутомимого работника.

Мне было приятно, что Жданов согласился с этой характеристикой. Это было не удивительно: всю свою жизнь Лев Михайлович посвятил флоту, имел за плечами более трех десятков лет службы на морях.

Великая Октябрьская революция застала его в должности командира эскадренного миноносца «Туркменец-Ставропольский». Галлер носил тогда звание капитана второго ранга. Он был одним из немногих старых офицеров, сразу же перешедших на сторону большевиков. Эсминец, которым он командовал, участвовал в героическом ледовом походе из Гельсингфорса в Кронштадт. Нелегко было кораблю с тонкой наружной обшивкой борта пробиваться сквозь тяжелые льды.

— Когда мы пришли в Кронштадт, на эсминце можно было все «ребра» пересчитать,— рассказывал мне однажды Галлер, вспоминая давние годы.— Но все-таки корабль со шпангоутами, выпиравшими, как ребра у измученного животного, достиг цели.

Л. М. Галлер командовал линкором «Андрей Первозванный», когда в 1919 году вспыхнул мятеж на форте «Красная Горка». С форта начали обстреливать Кронштадт. «Андрей Первозванный» вышел в море и первым ответил на огонь. Галлер лично командовал артиллерией линкора, активно участвовал в подавлении мятежа.

В двадцатые годы Лев Михайлович был одним из тех, кто руководил восстановлением Балтийского флота. Он стал первым командиром дивизии линкоров, командовал известным переходом линейного корабля «Парижская Коммуна» и крейсера «Профмарин» из Балтийского в Черное море. Переход этот был совершен в 1930 году в тяжелых зимних условиях. В Бискайском заливе наши корабли попали в жестокий штурм. Огромная

тяжелая океанская волна перекатывалась через палубу. Крен кораблей достигал тридцати восьми — сорока градусов. В те дни в Бискайском заливе погибло около шестидесяти судов, но наши корабли выдержали шторм, необычный даже для тех мест, и успешно закончили поход. До того, как Льва Михайловича перевели в Москву, он командовал Балтийским флотом.

Человек, прошедший такой путь, во многих тяжелых испытаниях доказавший свое глубокое знание морского дела, свое честное отношение к работе, не мог не вызывать к себе уважения. В наркомате на нем держалось буквально все повседневное руководство флотом.

Несколько раз Андрей Александрович принимался расспрашивать меня об И. С. Исакове, которого он должен был знать лучше меня. Они ведь были знакомы еще по Балтике. Встречаться с Исаковым в то время мне доводилось нечасто. Знал я, что он, как и Галлер, сразу после Октябрьской революции встал на сторону Советской власти и тоже участвовал в знаменитом ледовом походе. Познакомился же я с Исаковым на Черном море в 1927 году. Он был тогда начальником оперативного отдела штаба флота, потом его перевели на Балтику, сначала на должность начальника штаба флота, а потом он стал командующим.

В то время Иван Степанович Исаков, как заместитель наркома ВМФ по судостроению, находился в командировке в Америке.

Я сказал Андрею Александровичу, что на флотах Исаков пользуется репутацией весьма образованного моряка, командира с высокими волевыми качествами. Авторитет у него большой. Вспомнилось, что во время ночного разговора в Кремле меня тоже настойчиво спрашивал об Исакове Сталин. Намеревались ли в Кремле назначить Исакова вместо ушедшего Фриновского, сказать трудно. Но, как и Галлера, я его ценил высоко и говорил об этом прямо. У меня создалось впечатление, что Жданов был со мной согласен.

Поговорили мы и об И. С. Юмашеве. Он вместе с нами ехал на Дальний Восток и остался там командующим флотом. До этого Юмашев командовал флотом на Черном море.

В середине марта, возвращаясь после XVIII съезда партии в Севастополь, он успел доехать только до Ту-

лы. Здесь его нагнала телеграмма: предлагали вернуться в Москву. Его ждало новое назначение. Когда меня утвердили заместителем Наркома ВМФ, встал вопрос о командующем Тихоокеанским флотом.

— Почему вы предложили именно Юмашева? — поинтересовался Жданов.

Я сказал, что знаю Юмашева давно. Мы вместе служили на Черном море. Последний год я даже плавал под его началом: я командовал крейсером, а он — бригадой крейсеров.

— На Тихом океане командующему предоставлена большая самостоятельность. Там нужен человек с опытом. У Юмашева такой опыт есть, а все остальные командующие — еще новички, — пояснил я свою мысль.

Членом Военного совета был тогда же назначен С. Е. Захаров, который до этого работал в ЦК ВЛКСМ и непосредственного отношения к флоту не имел. Я его совсем не знал, но из разговоров со Ждановым мог сделать вывод, что на кандидатуре Захарова остановился лично Сталин.

Говорили мы и о Г. И. Левченко и В. Ф. Трибуце. Последнего хорошо знали оба. Жданов — как начальника штаба Балтийского флота, я же с Трибуцем сидел на одной скамье в училище и академии. Когда Левченко перевели на работу в Москву, Трибуцу предстояло занять его место, то есть стать командующим Балтийским флотом.

Я еще не представлял себе ясно обстановку на всех флотах, но понимал, что самым острым стал вопрос об освоении новых кораблей, новой техники. С вводом в строй только что полученных подводных лодок, эсминцев и других боевых единиц участились аварии. В этом немалую роль играли частые перемещения командных кадров. Надо было непременно побывать на всех наших морях.

— А вы, Андрей Александрович, не думаете принять участие в учениях и походах кораблей? — спросил я.

Флотские дела во многом зависели от Жданова, и мне хотелось, чтобы он знал их по возможности лучше.

— С большим удовольствием, — живо отозвался он. — Охотно поеду. Вот только вырваться бывает не всегда легко.

Месяца три спустя я напомнил ему этот разговор.

Предстоял большой поход наших кораблей в южную часть Балтийского моря. Жданов поехал со мной на Балтику и участвовал в походе.

Но не будем забегать вперед...

О себе Жданов говорил мало, хотя был интересным рассказчиком. Во время выступлений на собраниях и митингах Андрей Александрович обычно зажигался, речи его отличались страстью, горячностью, большим темпераментом.

Когда мы проехали Каму и Пермь, Жданов заметил, что воевал в тех краях, потом несколько лет работал секретарем крайкома в Горьком.

— Вообще я больше речник, чем моряк, но корабли люблю, — признался как-то Андрей Александрович.

Вернувшись в Москву, прямо с вокзала я отправился в наркомат. Нужно было включаться в повседневные дела. А 27 апреля меня вызвали в Кремль. Разговор шел о результатах поездки на Дальний Восток. Присутствовали все члены Политбюро. Жданов рассказывал о своих впечатлениях от Находки.

— Это действительно находка для нас!

Тут же было принято решение о создании там нового торгового порта.

Жданов рассказал о делах Приморского края, о Тихоокеанском флоте. Когда я собрался уходить, Сталин обратился к присутствующим:

— Так что, может быть, решим морской вопрос?

Все согласились с ним.

Что это за морской вопрос, я не понял, но спросить было неудобно.

Из Кремля заехал домой. Когда вернулся на службу, на столе обнаружил красный пакет с Указом Президиума Верховного Совета СССР о моем назначении Народным комиссаром Военно-Морского Флота СССР.

Со смешанным чувством радости и тревоги читал я этот документ. Быстрый подъем опасен не только для водолазов. Столь быстрое повышение по служебной лестнице тоже таит в себе немало опасностей. Я это хорошо понимал еще в молодые годы, потому и просил после академии назначить меня на корабль старпомом, чтобы двигаться по службе последовательно. Мечтал, конечно, командовать кораблем. О большем не думал. Но за последние годы мое продвижение стало уж очень стреми-

тельным. Его можно было объяснить в то время лишь бурной волной вынужденных перемещений...

Однако время не ждало, следовало приступать к выполнению своих обязанностей и не рассчитывать на скидки. А что новые мои обязанности были нелегки, я понимал это хорошо.

В тот вечер долго сидел в своем новом кабинете, все думал: с чего начинать? что главное?

Позвонил Лев Михайлович Галлер:

— Разрешите на доклад.

Он пробыл у меня часа два. Мне хотелось посоветоваться с этим опытным, умным человеком.

— Надо использовать «медовые» месяцы... — Галлер погладил свои рыжеватые усы, потом посмотрел на меня и добавил уже совсем неофициально: — В первое время ваши предложения будут рассматривать быстро. И быстро будут принимать по ним решения. Потом станет труднее...

Я учел его совет, хотя и не сразу оценил, насколько он был справедливым. Прошло некоторое время, и доступ к Сталину стал весьма затруднителен, а без него решать важнейшие флотские вопросы никто не брался.

Но в «медовые» месяцы я частенько бывал «наверху», и мне без особых затруднений и задержек удавалось разрешать неотложные дела: И. В. Сталин уделял немало внимания судостроительной программе и очень интересовался флотом.

Чуть не каждую неделю проходили тогда совещания по кооперированным поставкам для судостроения. От нас, моряков, и И. Ф. Тевояна — Наркома судостроительной промышленности требовали срочно представить на утверждение правительства проекты кораблей, которые уже строились, планы создания военно-морских баз, судоремонтных заводов, доков, складов — всего, что необходимо большому флоту.

На флотах личный состав неутомимо осваивал новые корабли, самолеты, береговые батареи. Командование стремилось максимально сократить зимний перерыв в учебе, старалось, чтобы корабли меньше стояли в базах и чаще выходили в море или находились на отдаленных открытых рейдах.

Мы все работали с большим напряжением. Дел было много, энергии хватало. Уже в мае я выехал на

Черное море — в Севастополь и на Евпаторийский рейд, где стоял флот. Затем совершил поездку по базам.

В июне удалось побывать на Севере — в Архангельске и Полярном. В конце июля вместе с А. А. Ждановым выбрались на Балтику, где проходило большое учение.

Два дня мы пробыли в Ленинграде. А. А. Жданов показывал места нового жилищного строительства на Охте и Международном проспекте.

— Обсуждали возможность строительства города по берегам Финского залива. Места там хорошие, но слишком близко от границы, — сказал Жданов.

Эти действительно хорошие места стали осваиваться после окончания войны, когда границы отодвинулись от Ленинграда. Теперь город на широком пространстве выходит к морю.

Из Ленинграда мы выехали в Кронштадт. Андрей Александрович вспомнил свое обещание участвовать в походе. Едва поднялись на борт линкора, как эскадра снялась с якоря. Корабли по узкому фарватеру вытянулись на морские просторы. Впрочем, о просторе можно было говорить тогда очень условно: залив у Кронштадта совсем не широк, и оба берега хорошо видны с борта корабля. Не успели мы пройти несколько десятков миль, как оказались среди чужих островов. Эскадра шла мимо Сескара, Лавенсари, Гогланда под недружелюбными взглядами направленных на нас дальномеров. На скалах Гогланда можно было невооруженным глазом разглядеть фигуры людей. Они, конечно, прекрасно видели все, что делалось на кораблях.

На следующий день мы проходили траверз Таллина и Хельсинки. С этими местами связано множество событий из истории русского флота. Среди нас были давнишние балтийцы — Л. М. Галлер и командующий эскадрой Н. Н. Несвицкий. Они показали нам места, где в первую мировую войну были поставлены минные заграждения, тянувшиеся от острова Нарген в Эстонии до полуострова Порккала-Удд в Финляндии. То была основная оборонительная позиция на морском пути к Петрограду.

Вскоре открылся маяк Оденсхольм. Вблизи него в 1914 году нашел свою могилу немецкий крейсер «Магдебург». Подробности этого эпизода таковы: немецкие крейсеры «Аугсбург» и «Магдебург» пытались напасть на наш дозор в устье Финского залива. Но операция эта

провалилась. 26 августа 1914 года крейсер «Магдебург» выскочил на камни около маяка Оденсхольм. Немцы отошли, потеряв пятьдесят два человека. Корпус «Магдебурга» потом долго торчал из воды. Наши водолазы, обследуя подорванный немцами корабль, обнаружили около борта труп немецкого сигнальщика, а вместе с ним и шифр. Видимо спасая шифр, сигнальщик бросился за борт и утонул. Шифр сослужил хорошую службу и русскому флоту и союзникам России.

Многое вспоминали бывалые моряки. Но больше всего мы говорили о проблеме, особенно острой в то время. Международная обстановка накалилась, а Балтийскому флоту, самому крупному, выйти было некуда. Даже его стоянка на Кронштадтском рейде просматривалась с Финского берега. Что делать в случае войны?

Обогнув шведский остров Готланд, эскадра, прежде чем лечь на обратный курс, повернула на юг. Одно учение следовало за другим. Приятно было стоять на мостике и наблюдать, как слаженно выполняли все маневры идущие в четком строю корабли. Но просторы Балтики невелики. Через сутки мы уже возвращались на Кронштадтский рейд. Еще издали увидели купол Морского собора, некогда построенного на матросские пятаки. В старое время он был свидетелем жестокой муштры новобранцев на Якорной площади.

Увиденный еще с моря купол вызвал приятное чувство возвращения в родную базу. «И дым отечества нам сладок и приятен...»

В Доме флота состоялся разбор похода. Кстати, тогда и появился лозунг борьбы «за первый залп», о котором я уже писал. Он еще не приобрел значения готовности флотов в целом, но служил важной ступенькой к этому.

На митинге в Петровском парке выступил А. А. Жданов. Он говорил о необходимости держать порох сухим, хотя никто еще не догадывался, что скоро фашистская Германия нападет на Польшу.

В ЕВРОПЕ — ВОЙНА

Становилось уже очевидным, что опасность войны в Европе нарастает и что фашистская Германия — наш наиболее вероятный противник. Поощряемый нереши-

тельностью и двуличной политикой западных держав, Гитлер захватил Чехословакию, Австрию и готовился к новым захватам чужих территорий. Его аппетиты все росли. Остановить Гитлера можно было только согласованными и энергичными совместными действиями. В этой обстановке Советское правительство, как известно, предложило Англии и Франции заключить тройственный пакт. Переговоры начались еще в апреле 1939 года. Велись они в Москве, Лондоне и Париже. Их переносили в Женеву, когда дипломаты собирались там на заседания Совета Лиги Наций.

В середине 1939 года наступил критический момент—гитлеровцы стали открыто угрожать Польше, а условия пакта о взаимопомощи между тремя державами еще не были выработаны. Чтобы ускорить дело, Советское правительство предложило немедленно приступить к заключению военной конвенции, которая подкрепила бы пакт и придала ему реальную силу.

Англия и Франция приняли советское предложение весьма холодно, но в конце концов согласились послать для переговоров в Москву свои военные миссии.

На этих переговорах я хочу остановиться. Мне пришлось самому в них участвовать, много о них рассказывал мне наш бывший посол в Англии Иван Михайлович Майский.

Решение о переговорах военных миссий было принято 23 июля 1939 года. Через два дня Майского пригласил к себе министр иностранных дел лорд Галифакс и сообщил ему об этом. Но Майский уже знал о решении из телеграммы Наркомата иностранных дел. Он выразил удовлетворение и спросил, как скоро могут начаться переговоры.

Галифакс, как вспоминает Майский, задумчиво посмотрел на потолок и ответил, что начать переговоры можно будет, пожалуй, дней через семь—десять.

Такой ответ не предвещал ничего доброго. Обстановка в Европе достигла такого накала, что нельзя было терять буквально ни минуты. Майский хотел выяснить хотя бы то, каким будет состав английской миссии, но Галифакс не смог сказать по этому поводу ничего определенного.

Прошла еще неделя, прежде чем Чемберлен объявил в парламенте, что кабинет возложил руководство анг-

лийской миссией на сэра Реджинальда Дрэкса. Более неподходящей кандидатуры нельзя было придумать: Дрэкс числился в свите короля, он был старым отставным адмиралом, давно потерявшим всякую связь с действующими вооруженными силами Великобритании. Другие члены делегации — маршал авиации Бернетт и генерал-майор Хейвуд — тоже не принадлежали к влиятельным лицам английской армии. Если бы правительство Чемберлена всерьез стремилось к заключению военной конвенции, оно, конечно, никогда бы не остановилось на этих кандидатурах.

Французское правительство шло по стопам английских коллег. Главой миссии назначили глубокого старца, корпусного генерала Думенка, ее членами — авиационного генерала Балена и капитана Вильяма, как представителя флота.

На завтраке, который был устроен в советском посольстве, между И. М. Майским и адмиралом Дрэксом произошел знаменательный разговор.

Майский. Скажите, адмирал, когда вы отправитесь в Москву?

Дрэкс. Это окончательно еще не решено, но в ближайшие дни.

Майский. Вы, конечно, летите? Ведь время не терпит, атмосфера в Европе накаленная!

Дрэкс. О нет! В обеих делегациях вместе с обслуживающим персоналом — около сорока человек, много багажа. На самолете лететь неудобно...

Майский все же старался поторопить генерала, предложив миссии отправиться на одном из быстроходных крейсеров. Это было бы и солидно и внушительно.

— На крейсере тоже неудобно. Пришлось бы выселить два десятка офицеров из их кают. Зачем причинять людям беспокойство? — снова возразил адмирал Дрэкс.

Фактически миссия отправилась в Советский Союз только 5 августа 1939 года. Для них нашли «удобный» транспорт — товаро-пассажирский пароход «Сити оф Эксетер», делавший всего тринадцать узлов. Только 10 августа он пришел в Ленинград.

Этот фарс английское и французское правительства разыграли за три недели до начала второй мировой войны. Впрочем, то было лишь первое его действие. Поли-

тика бесконечных оттяжек продолжалась все время, пока велись переговоры.

«Сити оф Эксетер» ошвартовался у причала Морского вокзала на Васильевском острове. Английскую и французскую делегации встретили высшие представители армии и флота в Ленинграде. Гостям дали возможность осмотреть все, что они пожелали. Английский посол Сиидс доносил потом, что советские власти «явно хотели предоставить гостям все и всяческие возможности».

11 августа гости прибыли в Москву. В тот же день в особняке Наркомата иностранных дел на Спиридоныевке был дан обед, на котором и произошло наше первое личное знакомство. Без особых церемоний главы и члены делегаций сели за круглый стол. Тут же были послы Англии и Франции, представители Наркоминдела.

В центре внимания оказался адмирал Дрэкс. Высокий, сухощавый седой англичанин, он держался чопорно и высокомерно. Подчеркнуто соблюдал все тонкости этикета, разговаривал важно и медленно, предпочитая самые далекие от столь важного дела темы. Мы слушали его пространные рассуждения о последней регате морских яхт в Портсмуте. Казалось, Дрэкс прибыл на отдых, а вовсе не для решения значительных и спешных вопросов.

Принимал гостей Нарком обороны К. Е. Ворошилов. Членами советской делегации были: начальник Генерального штаба Б. М. Шапошников, начальник Военно-воздушных сил А. Д. Лактионов, заместитель начальника Генштаба И. В. Смородинов и я. Гости заметили, как искренне и сердечно мы их встретили в Москве, и проявляли явное желание прийти наконец к соглашению. Даже высокомерный Дрэкс доносил своему министру Чат菲尔ду, что «компетентные наблюдатели находятся под сильным впечатлением этого приема». Казалось, наконец-то можно было приступить к плодотворным переговорам.

Встретившись на следующий день, мы предъявили свои полномочия «вести переговоры с английской и французской военными миссиями и подписать военную конвенцию по вопросам организации военной обороны Англии, Франции и СССР против агрессии в Европе». Но тут обнаружилось, что наши коллеги нужных доку-

ментов с собой не захватили. Французский генерал Думенк предъявил бумагу не очень определенного содержания. В ней было сказано, что генерал уполномочен «договориться с главным командованием Советских Вооруженных Сил по всем вопросам, относящимся к вступлению в сотрудничество между вооруженными силами обеих сторон».

Адмирал Дрэкс не мог предъявить вообще никаких документов. Он не имел и письменных полномочий. Подобное, мягко выражаясь, легкомыслie даже ребенок не мог расценить как рассеянность или забывчивость придворного адмирала и английских дипломатов.

Неудачно сыграв свою роль, Дрэкс ничуть не смущился. Он заявил: мол, если бы перенести переговоры в Лондон, он надлежащие полномочия мог бы быстро представить.

Кто-то заметил под общий смех, что куда проще доставить документы в Москву, чем везти делегации в Лондон.

Возник вопрос: можно ли вообще начинать переговоры? После того как адмирал обещал срочно запросить у своего правительства нужные полномочия, решили продолжать переговоры. Время не ждало, надо было выяснить, каковы намерения у наших коллег.

Обменивались сведениями о размерах вооруженных сил. Первыми докладывали французы. По данным, которые сообщил генерал Думенк, выходило: Франция может выставить 110 дивизий, 4 тысячи танков, 3 тысячи пушек крупного калибра (от 150 миллиметров и выше) и около двух тысяч самолетов первой линии.

Англичане не пожелали раскрыть, какими силами они располагают на острове. Сообщили лишь, что смогут перебросить на континент. Получалось, что в случае войны они в состоянии послать только шесть дивизий, спешно сформировать девять, а позднее привести в готовность к отправке еще шестнадцать дивизий. Когда это будет «позднее», конкретные сроки они не называли. Вопрос о них остался без ответа. Английская авиация, по словам маршала Бэрнетта, состояла из трех тысяч различных самолетов.

Адмирал Дрэкс произнес тираду об английском флоте, состав которого, как он заявил, известен всему миру, и который, конечно, сильнее немецкого.

Начальник Генерального штаба Красной Армии Маршал Советского Союза Б. М. Шапошников сообщил, какими силами на случай агрессии в Европе располагает Советский Союз: 120 пехотных и 16 кавалерийских дивизий, 9—10 тысяч танков, более пяти тысяч орудий только крупного калибра, 5,5 тысяч самолетов.

Было известно, что Германия сильна прежде всего на суше, агрессивные действия с ее стороны ожидались на континенте. Следовательно, главные силы против агрессора выставлял Советский Союз. За ним шла Франция. Англия с шестью дивизиями, готовыми к немедленному действию, выглядела, мягко говоря, крайне слабо.

Помнится, Шапошников спросил меня, сколько времени понадобится для переброски шести английских дивизий на континент. При этом он добавил, что не особенно верит, будто остальные английские дивизии могут подготовиться за ближайшие два-три месяца. Я ответил, что, если эти дивизии действительно имеются, английский флот в состоянии перебросить их во Францию по морю и воздухом за несколько дней.

Несмотря на слабость английской армии, общие силы тройственной коалиции, если б она была создана, значительно превзошли бы немецкие вооруженные силы. Но английские и французские правящие круги думали не о том, как остановить Гитлера,— они по-прежнему лелеяли надежду повернуть его в нашу сторону. Разум отступил перед желанием половить рыбку в мутной воде. Расчет делался на то, чтобы советские дивизии, которые мы готовы выставить против общего врага, столкнулись с фашистскими полчищами один на один.

Уже на совещании 14 августа встал вопрос о том, как Англия и Франция представляют себе использование огромной армии союзников в случае нападения Германии на Польшу. Именно Польша была первым и наиболее вероятным объектом гитлеровской агрессии. Следовало подумать также о возможном нападении Германии на Румынию и прибалтийские страны.

Вот тут-то и началась сказка про белого бычка. Наши партнеры всячески оттягивали переговоры, не принимали конкретных решений. Советская сторона задала законный вопрос: разрешат ли Польша и Румыния ввести на их территорию советские войска? Ведь СССР не

имел общей границы с Германией. Польское правительство, пресловутое «правительство полковников», заявило, что не допустит перехода советских войск через свои земли. Англия и Франция не пожелали образумить своего союзника.

Какова же создалась реальная основа для заключения конвенции, коль советские войска не получили права защищать новые жертвы гитлеровской агрессии, коль им не разрешали доступа туда, где следовало бы их защищать? Переговоры зашли в тупик. Английская делегация прибегала ко всяkim уловкам, но основной, кардинальный вопрос оставался неразрешенным. Между тем именно при решении этого вопроса наши партнеры не могли скрыть своих истинных намерений.

Глава советской миссии имел обыкновение после вечерних совещаний сразу докладывать обо всем И. В. Сталину. Разва два-три на этих докладах присутствовали маршал Шапошников и я. Stalin выслушивал сообщения о результатах первых заседаний, рекомендовал продолжать выяснять действительную позицию Англии и Франции. Помнится, он особенно интересовался настроением наших коллег и тем, насколько искренни их желания заключить тройственный союз. Его интересовала фигура адмирала Дрэksа, его поведение на переговорах.

К сожалению, чем дальше в лес... — тем меньше оставалось шансов на успех.

19—20 августа 1939 года переговоры достигли своей кульминации.

Напряженность международной обстановки усиливалась с каждым днем, времени терять было нельзя. Нам обещали дать окончательный ответ о пропуске войск — и все еще не давали. 21 августа состоялось два заседания. Утром советская делегация вновь спросила об ответе, который был ей обещан, и вновь не получила его. После перерыва глава советской делегации сделал письменное заявление, в котором ясно указывалось, кто виновен в срыве переговоров.

«Подобно тому, — говорилось в этом заявлении, — как английские и американские войска в прошлой мировой войне не могли бы принять участия в военном сотрудничестве с вооруженными силами Франции, если бы не имели возможности оперировать на территории Фран-

ции, так и Советские Вооруженные Силы не могут принять участие в военном сотрудничестве с вооруженными силами Англии и Франции, если они не будут пропущены на территорию Польши и Румынии. Это военная аксиома».

«Ввиду изложенного,— подчеркивалось далее в заявлении,— ответственность за затяжку военных переговоров, как и за перерыв¹ этих переговоров, естественно, падает на французскую и английскую стороны».

Так закончились зашедшие в тупик военные переговоры между военными миссиями Советского Союза, Англии и Франции.

Теперь, более четверти века спустя, можно только сожалеть о том, какие возможности были упущены. От участников переговоров зависело очень многое: делась последняя ставка образумить агрессора. Но историю не повернешь вспять.

Из создавшегося положения требовался выход, нужен был немедленный поворот в нашей внешней политике. В этом нуждалась безопасность Родины.

Советский Союз не вел никакой двойной игры, как это утверждают некоторые фальсификаторы истории. С Германией в течение весны и лета 1939 года шли нормальные дипломатические переговоры, главным образом о торговых делах. Всем попыткам германского правительства сорвать наше соглашение с Англией и Францией Советское правительство давало твердый отпор. Однако, когда в середине августа окончательно выяснилось, что правительства Англии и Франции сорвали заключение тройственного пакта взаимопомощи, Советскому правительству пришлось искать другой выход.

20 августа 1939 года Гитлер обратился к И. В. Сталину и настойчиво просил принять Риббентропа для подписания пакта о ненападении между Германией и СССР. Ответ был дан 21 августа, когда военные переговоры с Англией и Францией фактически потерпели крах, причем не по нашей вине. 23 августа в Москву прибыл Риббентроп, и в тот же день был подписан пакт о ненападении.

Я не был посвящен в подробности происходящих в

¹ Формально в тот момент речь шла не о прекращении, а лишь о перерыве переговоров.

те дни переговоров с Германией и поэтому не ожидал — да и едва ли кто-либо ожидал — такого быстрого соглашения. Но следует осознать глубоко и серьезно до предела сложную обстановку того времени.

Заключение договора с Германией было совершенно правильным шагом нашего правительства. Приходится только сожалеть о другом — полученная нами почти двухлетняя отсрочка с началом войны не была в полной мере использована для укрепления обороноспособности страны. Многое было сделано, но далеко не все.

Так же неожиданно и быстро, как был заключен договор о ненападении между Германией и Советским Союзом, вспыхнула вслед за этим война в Европе. 1 сентября 1939 года фашистская Германия вторглась в Польшу.

Представлял ли себе Гитлер, к каким последствиям приведет этот новый агрессивный акт? Возможно, безнаказанность всех его предыдущих захватнических действий вселила в него надежду, что и на сей раз ему сойдет с рук: Чемберлен вновь обманет союзников, и Англия не выполнит своих обязательств перед ними.

Захватывая Польшу, Гитлер стремился обеспечить себе «хинтерланд» — тылы для большой войны. Как азартный игрок, которому долго везло, он вновь сыграл в авантюру. Но чаша уже переполнилась. Общественное мнение было слишком возбуждено беззастенчивыми действиями фашистских молодчиков. Даже правительство Чемберлена не сочло возможным уклоняться дальше от выполнения международных обязательств. Прошло лишь одиннадцать месяцев после того, как Чемберлен вернулся из Мюнхена, где он подписал позорный пакт. Тогда он предсказывал наступление «пятидесятилетней мирной эры». Но народы уже знали истинную цену этим предсказаниям. Война началась.

В первые два дня после нападения Гитлера на Польшу еще можно было думать, что это локальный конфликт. Но темп наступления немецких войск нарастал, фашистская авиация наносила мощные удары по польским городам, флот вел боевые операции в районе Данцига. Пламя пожара разгоралось и быстро двигалось в сторону наших границ.

3 сентября Англия и Франция официально объявили войну Германии. Стало ясно, что речь шла не о местном

столкновении. Большая война в Западной Европе стала фактом.

Думаю, не только я, но и большинство наших военных товарищес с тревогой восприняли в ту пору вести о стремительном продвижении немцев по территории Польши. Конечно, Советский Союз заключил с Германией договор о ненападении, но разве одна эта бумага могла гарантировать, что опьяненный легкими победами Гитлер не предпримет новых авантюр и остановится, дойдя до наших границ? Разве мы не знали, с какой легкостью фашисты рвали на мелкие клочки другие договоры?

Теперь стало известно, что эта тревога имела серьезные основания. В Германии раздавались голоса, призывающие сразу же перенести войну на советскую землю. Этого не случилось, и не к чему гадать, как развернулись бы события, если бы Гитлер внял подобным призывам. Но коль скоро опасность существовала, надо было принимать энергичные меры, чтобы встретить ее во всеоружии.

Едва узнав о нападении немцев на Польшу, я стал ждать указаний о повышении боевой готовности флота, о конкретных мерах, которые следует предпринять на случай чрезвычайных обстоятельств. Таких указаний не последовало.

...Флоты жили своей обычной жизнью. Начальник Главного морского штаба Галлер дважды в сутки, утром и вечером, докладывал мне о положении на морских театрах. Речь шла о ходе боевой подготовки, передвижении кораблей и о всякого рода происшествиях.

Когда с докладами приходили ко мне заместители Л. М. Галлер, И. С. Исаков и И. В. Рогов, служебные разговоры невольно переходили на обсуждение международной обстановки. Как будут развиваться события дальше? Выполнит ли Англия свои обязательства перед Польшей? Какую позицию займет Франция, которую две линии обороны — Мажино и Зигфрида — разделяли с Германией? Мы не раз раскладывали морские и сухопутные карты на столе и делали всевозможные предложения. Стрелки, означавшие движение немецких частей, все глубже врезывались в тело Польши. Авиация прокладывала им путь безжалостными налетами на мирные города. (Только много лет спустя стало известно

о многочисленных актах саботажа, диверсий и убийств, которые совершали банды абвера — «двуликового» адмирала Канариса). Нам хотелось также узнать, что происходило в водах Балтики. Морской театр невелик, и надо было внимательно следить за передвижением немецкого флота. К тому же судьба Польши нам была не безразлична. Пресловутое «правительство полковников» не проявляло лояльности к Советскому Союзу, и все-таки выход к нашим границам фашистской армии Гитлера являлся из двух зол худшим. К тому же не могли мы и оставаться равнодушными к судьбе жителей Западной Украины и Западной Белоруссии.

На следующий день, после того как Англия и Франция объявили Германии войну, я поехал к начальнику Генерального штаба Б. М. Шапошникову. Как всегда, он был приветлив и вежлив. Осторожно прикрыв какие-то бумаги, лежавшие у него на столе, Шапошников пригласил меня сесть и приготовился слушать.

— Скажите, Борис Михайлович, Генеральный штаб имеет какие-либо указания в связи с новой обстановкой в Польше и вообще в Европе? — сразу же начал я.

— Разве вы собираетесь с кем-нибудь воевать, голубчик? — отшутился Шапошников.

Затем, погасив улыбку, Борис Михайлович конфиденциально сообщил, что наши войска на Западе находятся в повышенной боевой готовности. Развивать эту тему дальше не стал.

— Относительно флотов у меня указаний нет, — добавил он.

Этот разговор явился для меня первым сигналом: морякам тоже следовало проявлять больше активности, иначе можно опоздать.

Вечером ко мне пришел Лев Михайлович Галлер, захватив с собой карты Балтийского моря и Польши. Сделав доклад, осторожно осведомился о новостях. Но что я мог ему сказать? Ведь Шапошников ничего нового не сообщил мне.

Мы пристально следили за ходом военных событий. На западе Германии ни Англия, ни Франция активных действий не вели. Война там носила какой-то непонятный характер. Не случайно она потом получила название «странной войны». Теперь мы знаем причины этой «страннысти». Обе стороны лелеяли надежду закончить

конфликт соглашением за счет Советского Союза, то есть повернуть войну на Восток.

Польша к середине сентября была фактически оккупирована. Чего следовало ждать за этим? Подобный вопрос волновал, конечно, всех, а нас, военных, особенно.

16 сентября мне позвонил ответственный работник НКВД И. И. Масленников, ведавший пограничными войсками:

— Прошу срочно принять меня, есть важное дело.

Полчаса спустя Масленников сидел в моем кабинете. Он сообщил, что пограничники получили приказ продвигаться на запад Белоруссии и Украины. В связи с этим его интересовали действия Днепровской военной флотилии в пограничном районе.

Что я мог сказать? Не хотелось признаваться, что я даже не осведомлен о выступлении наших частей. Обещал разобраться и немедленно поставить пограничников в известность.

Едва закрылась дверь за Масленниковым, я позвонил председателю Совнаркома В. М. Молотову и попросил о приеме.

— Ну что ж, приезжайте,— ответил он.

Я спросил Молотова, почему наш наркомат даже не поставили в известность, что Днепровская военная флотилия должна участвовать в операции.

Вразумительного ответа не получил.

После разговора с Молотовым я хотел поговорить о создавшемся положении со Сталиным, но попасть в те крайне напряженные дни к нему не удалось. Несколько позднее я пожаловался ему, что нас не информируют о военных мероприятиях. Stalin спокойно ответил:

— Когда надо будет, поставят в известность и вас.

На Днепровскую военную флотилию был спешно послан заместитель начальника Главного морского штаба контр-адмирал В. А. Алафузов.

— Решайте все вопросы на месте и докладывайте в Наркомат,— сказал я.

В операции по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии участвовали лишь несколько кораблей Днепровской флотилии. Другим силам флота действовать не пришлось.

Во второй половине сентября я выехал на Северный флот. Командующий В. П. Дрозд встретил меня в Мурманске. Мы сразу отправились в Полярное. На рейде было оживленно, там стояло много транспортов. Они были уже нагружены лесом, но пока не могли выйти в море. Война в Европе изменила обстановку.

На берегу желтели огромные штабеля брусьев и досок.

— А нам лес тут нужен вот как! — Дрозд провел рукой по горлу.

Тут же, из Полярного, я позвонил по телефону А. И. Микояну. Анастас Иванович сразу согласился выделить флоту часть экспортного леса. Дрозд был нескажанно рад этому. Снималась большая помеха на пути выполнения строительной программы.

Тогда же мы обсудили с Военным советом и штабом Северного флота планы боевой подготовки, уже более целенаправленные, соответствовавшие международной обстановке. Правда, особых изменений не внесли. Решили только ограничить район плавания кораблей, не разрешая им уходить слишком далеко от главной базы.

В те дни в Кольский залив неожиданно зашел немецкий лайнер «Бремен». Он, как до этого итальянский «Рекс», носил на трубе голубую ленту — знак превосходства в скорости над всеми пассажирскими судами мира. Дел у «Бремена» в Мурманске не было, его туда загнали, конечно, военные обстоятельства. Как невоенный корабль, он имел право посетить наш порт. Но, постояв некоторое время, «Бремен» столь же неожиданно покинул Мурманск и, воспользовавшись плохой погодой, прорвался в Германию.

НА МОРСКИЕ ПРОСТОРЫ

Как только началась война в Европе, наше правительство стало еще больше заботиться об укреплении западных границ. Мне думается, И. В. Сталин не особенно верил в силу договора с Германией и вообще мало доверял Гитлеру. Поэтому в сентябре 1939 года начались переговоры с тогдашними буржуазными правитель-

ствами Эстонии, Латвии и Литвы о возможности размещения на их территории наших войск и базирования флота.

Уже в конце сентября кораблям Балтийского флота было предоставлено право базироваться в Таллине, Либаве и Виндаве. Чтобы прикрывать места базирования, немного позднее мы получили и право размещать на островах Эзель и Даго авиацию, строить береговые батареи.

Все это было очень важно для флота, который долгое время оставался запертным в Кронштадтской гавани. Открылся выход на морские просторы Балтики. Однако переговоры относительно изменения границ на северном берегу Финского залива около Ленинграда не ладились. Правители Финляндии прислушивались к советам из Лондона и Парижа и проявляли крайнюю неуступчивость. Они ни за что не соглашались отодвинуть границу от Ленинграда, хотя им предлагалась равноценная территориальная компенсация в другом месте. Как известно, дело дошло до военного конфликта.

Финская кампания началась в конце ноября. В первые же дни боев балтийцы успешно высадили десанты на островах Гогланд, Сескар и Лавенсари. В схватках с противником участвовали авиация Балтфлота, расположенная в Эстонии, и подводные лодки, базировавшиеся в Таллине и Либаве. Крупные надводные корабли обстреливали береговые объекты противника.

Молодому командующему Балтфлотом В. Ф. Трибуцу помогали заместители Наркома ВМФ Исаков и Галлер. Исаков даже выходил на линкоре «Марат» для обстрела береговых батарей на острове Биорке. В боевых действиях приняли участие писатели Леонид Соболев и Всеволод Вишневский, тесно связанные с флотом.

В штаб Ленинградского военного округа приехали Л. З. Мехлис и Г. И. Кулик. Они вызвали Галлера и Исакова и стали давать им весьма некомпетентные указания. Необоснованные претензии к флоту с их стороны обострились, когда кампания на суше стала затягиваться. Свои рекомендации они пытались проводить, минуя Наркомат Военно-Морских Сил и Главный морской штаб. Позднее адмирал И. С. Исаков мне рассказывал, как его вызвали в Смольный и предложили послать в Ботнический залив подводные лодки типа «М». Исаков

стал возражать: ведь эти лодки имеют малый радиус плавания...

Когда я прибыл в штаб Ленинградского военного округа, меня тоже стал атаковать Мехлис — человек удивительной энергии, способный работать днями и ночами, но мало разбирающийся в военном деле и не признававший никакой уставной организации. Мехлиса я тогда знал мало, но твердо попросил его: без моего ведома приказов флоту не отдавать.

Жаркие стычки происходили у меня и с Г. И. Кулаком.

Л. З. Мехлис был, пожалуй, самым неподходящим человёком для роли представителя центра на фронте. Обладая широкими полномочиями, он всюду пытался подменить командование, все сделать по-своему, подавляя всех и в то же время не нес никакой ответственности за исход боевых операций. В 1940 году на апрельском совещании Сталин прямо сказал ему:

— Вы там, на месте, имели привычку «клать» командующего к себе в «карман» и распоряжаться им как вам вздумается.

Мехлис принял этот упрек скорее как похвалу.

Он и в годы Великой Отечественной войны действовал так же.

Приведу хотя бы такой случай. В апреле 1942 года наши войска готовились к наступлению на Керченском полуострове. По указанию Ставки туда вылетел С. М. Буденный. Мне тоже нужно было побывать в Керчи, и мы оказались с ним в одном самолете. Фашистская авиация висела над проливом и городом. Наш самолет, управляемый известным летчиком В. Грачевым, проскочил через пролив на бреющем полете, у высокого берега сделал «горку» и плюхнулся на аэродром. И вот мы в штабе фронта. Там царила неразбериха. Командующий Крымским фронтом Д. Г. Козлов уже находился «в кармане» у Мехлиса, который вмешивался буквально во все оперативные дела. Начальник штаба П. П. Вечный не знал, чьи приказы выполнять — командующего или Мехлиса. Маршал С. М. Буденный тоже ничего не смог сделать. Мехлис не желал ему подчиняться, ссылаясь на то, что получает указания прямо из Ставки. Побывав в Керченской базе и бригаде морской пехоты, я выехал в Новороссийск, а оттуда в Поти, где стояла

эскадра флота. Здесь меня застало известие о наступлении врага на Керченском полуострове и критическом положении, в котором оказались наши войска. После я узнал, что Мехлис во время боя носился на «газике» под огнем, пытаясь остановить отходящие войска, но все было напрасно. В такой момент решающее значение имеют не личная храбрость отдельного начальника, а заранее отработанная военная организация, твердый порядок и дисциплина. Когда положение в Керчи стало катастрофическим, Мехлис пытался свалить ответственность за случившееся на командира Керченской базы А. С. Фролова. Он позвонил мне и потребовал, чтобы я отдал Фролова под суд, иначе расстреляет его своим приказом.

— Этого вы не посмеете сделать,— ответил я.

Г. И. Кулик тоже вносил немало суматохи там, куда его посылали. Впервые я услышал о нем в Испании, где его прозвали «генералом но-но». Кроме слова «но» — «нет», он почти ничего по-испански не знал и потому употреблял его кстати и некстати. Вернувшись в Москву, Г. И. Кулик занял высокий пост, потом стал маршалом. В начале войны он оказался в окружении, кое-как выбрался из него. Потом его послали представителем Ставки на юг. За то, что он подписал какие-то необдуманные приказы, его судили и снизили в звании. Но, насколько я знаю, это мало образумило его.

12 марта 1940 года зимняя кампания в Финляндии закончилась. В апреле правительство созвало широкое совещание военных руководителей по ее итогам. Флотские вопросы в повестке дня официально не стояли, но мы после совещания считали необходимым обсудить и свои недостатки, обнаруженные в ходе кампании, чтобы взяться за их устранение. В частности, выяснилось, что моряки раньше недостаточно учились взаимодействию с сухопутными войсками. Пришлось доучиваться уже в ходе войны. Не на высоте оказалось боевое управление. Самолеты и подводные лодки использовались в тактическом отношении недостаточно успешно. Мощное оружие, которым мы располагали, давало в бою не всегда нужный эффект. В общем, стало ясно, что мы учились воевать в более легких условиях, чем те, с которыми

столкнулись в войне. А флот следовало готовить для борьбы с более опытным и куда более сильным противником.

О тех уроках, которые нам преподнесла финская кампания, говорили на совещании много и остро. Это, конечно, принесло несомненную пользу. Я хорошо помню, с какой энергией новый Нарком Обороны и Генеральный штаб стремились повысить качество боевой подготовки войск. Лозунгом дня стало: «Учить войска в условиях, близких к боевым!» Эта мысль пронизывала и указания, которые мы получали, и выступления печати. Однако один очень важный вопрос — о руководстве войсками со стороны высших инстанций — остался, по существу, неразобранным. Правда, некоторые пытались критиковать центральный аппарат, Л. З. Мехлис, например, говорил об ошибках и промахах Наркомата обороны и его руководителя К. Е. Ворошилова, но он получил резкий отпор. После этого критика высшего начальства совсем прекратилась.

Недостатки, выявившиеся во время зимней кампании, мы разобрали на совещании с командующими. Решили провести осенью 1940 года маневры на всех флотах для проверки боевой подготовки соединений и частей. Особое внимание уделялось умению использовать старшими командирами доверенные им корабли и части. Мы старались учесть и слабые места, обнаружившиеся при частичной мобилизации и приведении в полную боевую готовность некоторых соединений.

После зимней кампании в Финляндии Наркомом обороны был назначен С. К. Тимошенко, начальником Генерального штаба — генерал армии К. А. Мерецков. Но смена руководства, к сожалению, не повлекла за собой организационных перемен. Мне еще придется говорить на эту тему. Вопросы организации всегда были очень важными в военном деле. И чем быстрее развивается техника, чем более мощные средства поступают на вооружение, тем эти вопросы становятся остree.

Полученный нами опыт во время финской кампании и события, последовавшие в Европе, заставили нас усиливать боевую подготовку флотов. Корабли весной выходили в плавание раньше, чем в предыдущие годы. Моряки работали с большим напряжением и добивались заметных успехов.

Очень много делалось и для усиления флота новыми кораблями, авиацией, средствами береговой обороны. Делалось это спешно, средства на военные нужды выделяли почти без ограничения. Под влиянием военной обстановки в Европе правительство все больше занималось укреплением обороноспособности страны. Однако, накапливая боевые силы, недостаточно заботились о том, чтобы постоянно держать их в боевой готовности на случай внезапного нападения. Между тем пожар войны мог в любую минуту перекинуться к нашим границам. На Балтийском театре для нас, моряков, многое изменилось. Шло освоение новых баз, быстро строились новые аэродромы и береговые батареи. После финской войны мы осваивали арендованный полуостров Ханко и острова в Выборгском заливе. Летом 1940 года Эстония, Латвия и Литва по воле своих народов вступили в Советский Союз. Тем же летом Бессарабия воссоединилась с Советской Молдавией, а Буковина вошла в состав Украины. Мы должны были защищать эти республики, края и области, ставшие неотъемлемой частью Советского Союза. Встал вопрос о создании на их территориях новых военно-морских баз, аэродромов, береговых батарей.

В июне 1940 года, когда решался бессарабский вопрос и можно было ожидать столкновений на границе с Румынией, я выехал в Севастополь, чтобы быть поближе к месту возможных боевых операций и обсудить с командующим Черноморским флотом его план действий.

За несколько дней до того мой заместитель адмирал И. С. Исаков отправился в Одессу. Он должен был держать связь с руководством Красной Армии. На юге в те дни находился Нарком обороны С. К. Тимошенко. Из Севастополя я тоже отправился на эсминце в Одессу.

Но кораблям действовать не пришлось, и на Черном море я пробыл недолго. Положение на Черноморском флоте больше не вызывало беспокойства. С германским флотом — вероятным будущим противником — он не со-прикасался. Правда, мы уже знали, что немецкие фашисты протягивают свои щупальца к Румынии, но ее морские силы были слабы.

После освобождения Бессарабии и Буковины была создана Дунайская военная флотилия и усиlena воен-

но-морская база в Одессе, что значительно улучшало защиту всего северо-западного района Черного моря. Условия для учений и тренировок на юге были благоприятны: корабли в море, не скованных льдами, могли плавать круглый год.

В августе я поехал на Балтику. Там, в устье Финского залива, проводились крупные учения. Штаб флота к этому времени передислоцировался в Таллин. Наша оборона в Финском заливе строилась по схеме обороны Петрограда в первую мировую войну, разумеется, модернизированной. Главная минная позиция находилась на меридиане Таллина. Здесь корабли и береговые батареи должны были дать бой «противнику», если бы он попытался прорваться в Финский залив. Особое внимание уделяли новым, современным силам флота. Подводные лодки были выдвинуты далеко в Балтийское море. Авиация встречала «противника» вдали от наших берегов и наносила ему мощные удары.

Однако у нас было слабое место. Порккала-Удд, на который опиралась минная позиция в первую мировую войну, теперь принадлежал Финляндии. Арендованный нами полуостров Ханко находился значительно западнее, и это затрудняло дело. К тому же Финское побережье нависало над всеми нашими коммуникациями от Таллина до Кронштадта. Поведение тогдашнего финского правительства не вызывало сомнений, что в случае войны с Германией Финляндия будет на ее стороне.

Учение балтийских моряков прошло успешно. Мы видели реальные плоды напряженной учебы флота. В маневрах участвовали новые корабли, действовали они хорошо, безотказно. В ходе учений мы стремились использовать опыт войны в Европе. Мы примеряли к нашим условиям дерзкие операции немцев, высадивших десанты в Осло и Нарвике весной того же года. Считались с тем, что в случае войны с нами фашисты пытаются подобным же образом захватывать и некоторые советские порты.

Особенно интересовали нас действия авиации на море. Война на Западе полностью подтверждала нашу точку зрения на роль морской авиации в тех условиях. Не случайно Англия, обладавшая огромным превосходством в надводных морских силах, но не имея господ-

ства в воздухе в первые годы войны, не могла решительно изменить обстановку на Северном и Средиземном морях. Английское командование в тот период заботилось не столько об эффективном использовании больших кораблей, сколько о спасении их от немецких самолетов.

С выходом на арену военных действий мощной авиации в какой-то мере повторялась та же картина, какую мои современники видели в начале первой мировой войны. Тогда тоже появилось новое оружие — подводные лодки, парализовавшие на известное время крупные английские корабли. Кто из моряков не помнит, как одна немецкая подводная лодка, потопившая в течение двух часов три крупных крейсера Британии — «Кресси», «Абукир» и «Хоги», привела в замешательство английское адмиралтейство и буквально вызвала панику среди гражданского населения на островах. Но с появлением яда, как правило, появляется противоядие: и с подводными лодками научились бороться.

Перед второй мировой войной новым видом оружия стали самолеты. Надо было научиться противостоять им. Англичане принимали лихорадочные меры для усиления средств противовоздушной обороны на кораблях и на берегу. Радиолокации и зенитным средствам была открыта «зеленая улица» в промышленности и на флоте. Однако у нас к тому времени их не хватало.

Во второй мировой войне на море использовался еще один вид нового оружия — электромагнитные мины. Мы интересовались этим новым средством борьбы, немало говорили о нем, но достаточно энергичных мер для его освоения все же не принимали. К началу Великой Отечественной войны мы не были как следует подготовлены ни к постановке таких мин, ни к их тралению.

После учений и разбора их с командирами соединений и частей мы с Л. М. Галлером и командующим флотом В. Ф. Трибуцем отправились в Либаву. В море вышел отряд легких сил. Погода выдалась свежая. Шли с большой скоростью. Крейсер довольно легко преодолевал встречный ветер и рассекал высокие волны, но эсминцам приходилось тяжело. Они зарывались в воду своими острыми форштевнями. Волны перекатывались через палубы.

— Как чувствуют себя эсминцы? — спросил комфлот у командира отряда Ф. И. Челпанова.

— Пока не пишат.

Мы понимали, что командиры не захотят ударить лицом в грязь перед начальством, и, чтобы не испытывать их терпение, решили уменьшить скорость.

На мачте крейсера взвился трехфлажный сигнал: «Иметь ход восемнадцать узлов». При такой скорости эсминцам стало легче.

В полдень подошли к Либаве. В начале столетия вокруг этой военно-морской базы шли горячие споры. Стремление выдвинуть часть флота в Балтийское море заставило царское правительство искать новые места базирования. Завязалась борьба различных мнений, влияний и личных интересов. В конце концов царь остановил свой выбор на Либаве. Решение оказалось неудачным. Места вокруг новой базы открытые, а для выхода в море пришлось прорывать в мелководье длинный канал. С военной точки зрения это плохо.

Но главная беда заключалась даже не в этом. Морская база должна быть надежно прикрыта и с суши. Располагать ее близко к границам опасно. А Либава находилась совсем близко от немецкой границы. Царское правительство в своих планах исходило из того, что в случае войны с Германией базу, возможно, придется эвакуировать. Так оно и вышло. В 1915 году Либаву пришлось оставить.

В 1940 году Либава восстанавливалась как база советского флота. Но нельзя было пренебрегать уроками истории. Возник вопрос: какие же корабли сосредоточить в ней? В обсуждении его участвовали самые высокие инстанции. Предлагалось направить в Либаву линкор. Я всячески отговаривал от этого. Сталин выслушал молча, но прямого указания не дал. В итоге остановились на предложении перебазировать в Либаву отряд легких сил, бригаду подводных лодок и несколько других кораблей.

Мы сознавали, что этих сил для Либавы слишком много, и, когда стала возрастиать угроза войны, предложили перевести часть кораблей в Ригу. Так как точка зрения И. В. Сталина на сей счет была известна, я не решался отдать приказ об этом без санкции свыше. Пришлось оформить специальное постановление Глав-

ного военно-морского совета и обратиться в правительство. Официального ответа не последовало.

Я получил это согласие лишь после личного доклада И. В. Сталину. Поэтому мы перебазировали под Ригу часть легких надводных сил и подводных лодок буквально за несколько недель до начала войны. Но и после этого в Либаве осталось еще много кораблей. При массированных налетах вражеской немецкой авиации и быстрым наступлении сухопутной армии на город они оказались в крайне тяжелом положении и понесли значительные потери. Когда положение Либавы стало безнадежным, корабли, находившиеся в ремонте и лишенные возможности выйти в море, пришлось уничтожить.

Разумеется, посетив Либаву впервые, я не мог предугадать, как там могут сложиться дела, но меня не покидало беспокойство за базу. Оно не уменьшилось и после осмотра ее акватории, торгового порта, города. Акватория оказалась мала, корабли стояли скученно, как на «пятачке». Рассредоточить их было трудно. А у меня после войны в Испании и хасанских событий постоянно возникал вопрос: «Что будет с кораблями в случае воздушного налета?»

Для обороны Либавы с моря строились береговые батареи. Работы шли полным ходом. Видно было, что базе обеспечена надежная защита с моря. Но с сухопутным направлением дела обстояли неважно. Командир базы своих войск не имел, а армейские части стояли далеко. Мы с комфлотом решили добиваться усиления сухопутного гарнизона. Не сразу нам это удалось, но в конце концов настояли на своем — в Либаву была направлена 67-я стрелковая дивизия. Однако вопрос о взаимодействии сухопутных частей с военно-морскими силами до конца решен не был. Мы — Наркомат ВМФ и Наркомат Обороны — дали лишь общие указания на сей счет. А ведь успех военных действий зависит от того, насколько продумана, предусмотрена каждая деталь.

День, проведенный в Либаве, был насыщен делами, и только поздно вечером мы отправились на машинах в Ригу, чтобы наутро попасть в Усть-Двинск, а оттуда выйти на эсминце в Куресаре, что на острове Эзель. Лишь мельком я увидел в тот раз Ригу, очень красивый, зеленый город, приятно удививший меня изумительной

чистотой улиц. Набережная Даугавы показалась мне похожей на набережную Невы в Ленинграде. Конечно, хотелось бы осмотреть город, но времени совсем не было. Пришлось отложить это до более спокойных дней. Не скоро они наступили...

В устье Даугавы многое останавливало взгляд военного моряка: старые крепостные сооружения позволяли разместить склады и мастерские довольно крупной базы, а река, широкая и разветвленная, была удобна для распределения кораблей. Благодаря выходам из Рижского залива на север — через Моонзунд и на запад — через Ирбенский пролив военно-морская база была выгодной и в оперативном отношении. Правда, у нее есть и свои минусы: залив зимой замерзает, выход на север мелководен. Но в общем это хорошее место для базирования малых кораблей и даже крейсеров.

Помнится, мы ездили и ходили по Усть-Двинску под палящим солнцем. Был август. Но даже в этих дождливых местах стояла прекрасная погода. Говорили, что на Рижском взморье самый сезон, но нам было не до купания. Уже к вечеру эсминец доставил нас на остров Эзель (Сарема). Проголодавшись за долгий день, мы в Куресаре за ужином набросились на жирных и необычайно вкусных угрей...

Эзель — большой остров, здесь много мест, которые следовало осмотреть, а в нашем распоряжении был всего один день. Назначили выезд на батареи с рассветом. По возрасту самым старшим среди нас был Лев Михайлович Галлер. «Тяжело ему будет», — подумал я и решил дать ему хоть немного отдохнуть.

— Останьтесь в Куресаре, — говорю, — свяжитесь с Москвой. Надо узнать, что делается на флотах.

Но куда там! Льву Михайловичу тоже хотелось видеть все своими глазами. На следующее утро он поднялся раньше всех, успел связаться с Москвой, получил последние сведения от оперативного дежурного по Главному морскому штабу, и, когда я встал, он, уже выбритый, доложил мне обстановку.

Целый день командир базы С. И. Кабанов возил нас по строящимся батареям. На одних работы уже заканчивались, на других — были в разгаре. Часть батарей ставилась на бетонные основания, часть — на временные, деревянные. По пути свернули к одному из соору-

жавшихся на острове аэродромов. Длинные взлетные полосы были уже почти готовы к тому, чтобы принять бомбардировщики. Кто бы мог тогда подумать, что через год отсюда будут подниматься самолеты Балтийского флота ДБ-3Ф, чтобы нести бомбы на Берлин!

Командир полка бомбардировщиков Герой Советского Союза Е. Н. Преображенский впоследствии рассказал мне, как, выполнив задание, они возвращались на этот аэродром нередко «на честном слове и на одном крыле», буквально с несколькими килограммами горючего в баках.

— А все-таки мы первыми нанесли удары по логову фашистского зверя! — с гордостью заключил он.

Почему-то сохранилось в памяти, как, проезжая по самому берегу острова, мы обратили внимание на десять старых рыболовецких лодок. Они лежали перевернутыми около кустов, в сотне метров от берега.

— Какое старье! — заметил я, удивленный, почему их не используют хотя бы на дрова.

— Это кладбище,— услышал я в ответ.

Оказывается, старые рыбакские лодки по традиции здесь не переводятся на дрова, а сохраняются как памятники, в хорошем значении этого слова. Хозяин отдает им должное за долгую и честную службу. Ведь они служили ему десяток и более лет, возможно, не раз спасали его от гибели в жестокие штормы. И вот они, отслужив свой срок, аккуратно сложены в ряд — отдыхают.

Сохранился ли этот добрый обычай?

В Таллин возвращались на машинах. Вечерело... Я сидел рядом с шофером и изредка обращался то к Галлеру, то к Трибуцу. Вдруг тот и другой замолчали. Оглянувшись, увидел, что оба спят, склонив головы набок. Измучились за эти дни: ведь когда я уходил отдыхать, у них обычно еще находились дела... Однако долго дремать им не пришлось. Машины остановились. Перебравшись на пароме через узкий пролив на материк, мы продолжали свой путь.

Лев Михайлович Галлер оживился, вспомнил, как в молодые годы, еще в небольших чинах, он служил здесь. Я стал расспрашивать его. Хотелось побольше узнать об этом интересном человеке. Меня удивляло, почему он так и не завел семьи. Что произошло в его жизни?

Прежде спрашивать не решался, да и он избегал личных тем. А сейчас вдруг разговорился охотно и красочно рассказывал о стоянках царского флота в Ревеле, сравнивал простых в обращении, гостеприимных эстонцев со сдержанными, хмурыми, хотя и отменно вежливыми финнами. Потом, видимо вспомнив что-то касавшееся его самого, сразу остыл, как говорится, «застегнулся на все пуговицы» и умело перевел разговор на служебные темы.

В Таллине мы осмотрели гавань и пришли к выводу: надо бы построить там новый большой мол или волнолом, чтобы защитить стоянку крупных кораблей. Прикинули, сколько времени понадобится на это. Прежде чем строить, необходимо получить средства, провести изыскания, составить проект... А мол нужен. Вдали, на открытом рейде, едва заметно покачивались на волнах линкоры «Марат» и «Октябрьская революция». Их низкие корпуса почти сливались с горизонтом. Только широкие трубы да могучие орудийные башни выделялись на фоне острова Нарген (Найссар). Так иостояли здесь линкоры в ожидании мола почти до самой войны. Весной 1941 года, когда обстановка стала особенно тревожной, командование флота, обеспокоенное судьбой кораблей, решило срочно перебазировать их в Кронштадт. Но вовремя успели перевести всего один линкор. События развивались быстрее, чем мы могли ожидать.

Выезжая на Балтику, я получил от правительства поручение посетить полуостров Ханко. Мне уже пришлось побывать там весной. Тогда эстонский военный корабль, президентская яхта «Пикер», доставил нас в еще совсем пустую гавань, расположенную среди гранитных скал. В конце лета Ханко выглядел уже по-иному. Здесь ускоренным порядком возводились крупные береговые батареи. Создавалась прочная оборона с суши. Новый командир базы А. Б. Елисеев, артиллерист-береговик по специальности, человек опытный и разносторонне подготовленный, имел в своем полном подчинении все флотские средства обороны и усиленную сухопутную бригаду, которой сначала командовал полковник В. В. Крюков, а в дальнейшем Н. П. Симоняк. Благодаря единому командованию дело шло слаженно и дружно.

После окончания войны с Финляндией весной 1940 года в правительстве решался вопрос, на кого возложить ответственность за оборону Ханко. Я высказался за то, чтобы этим участком командовал один человек, моряк или сухопутный командир — не столь важно кто. Главное — обеспечить единство руководства. К сожалению, прежде такая точка зрения не встречала поддержки, и я тщетно отстаивал ее, когда речь шла о Либаве, Крыме, островах Эзель и Даго (Хиума). Но в отношении полуострова Ханко присутствовавший на совещании начальник Генерального штаба Б. М. Шапошников против моей точки зрения особенно не возражал. После некоторых колебаний он согласился даже на то, чтобы все сухопутные части на полуострове подчинялись командиру военно-морской базы, а через него — командующему Балтфлотом. Решающую роль в данном случае сыграло то обстоятельство, что добирались на полуостров и доставляли туда грузы преимущественно морем. Вот почему и ответственность за оборону предпочли возложить на моряков. Так или иначе, решение было принято правильное.

Батареи на Ханко сооружались среди скал, на крутых, обрывистых островах. Мы с трудом взбирались туда, хотя при нас не было никакого груза. Между тем строителям — морякам и красноармейцам — приходилось доставлять сюда и цемент, и песок, и пушки, и боеприпасы. Но дело подвигалось быстро. За лето успели построить много.

Погода по-прежнему стояла хорошая. Наш маленький катер сновал между островами. Их там сотни. Одни, большие и высокие, круто поднимались кверху. Другие почти не возвышались над водой. Некогда в этих местах Петр I в чине шаутбенхахта командовал авангардней и атаковал шведский флот. Тут он пленил и вражеский флагманский корабль. Сколько воды с тех пор утекло, но островки, наверно, совсем не изменились... Изменять их приходилось нам, приспосабливая старый Гангут для защиты советских границ.

Следующий день мы посвятили осмотру сухопутных позиций. Укрепления строились почти в тех местах, где Петр перетаскивал свои деревянные суда по суше,— в самой узкой части полуострова. Используя гранит и бетон, мы стремились создать на перешейке сильную ог-

невую позицию, способную выдержать натиск врага. Важно было основательно зарыться в землю. Позднее от берега к берегу протянулись траншеи, насыщенные огневыми точками, начиная с пулеметов и кончая крупными гаубицами. Но пока сооружения были еще легкими и не очень надежными.

Развернув карту, А. Б. Елисеев показывал нам, что уже сделано, что еще строится и что существует пока в проекте. У него накопились серьезные претензии. Я обещал по возвращении в Москву добиться для строителей дополнительных средств и материалов, а командующий флотом тут же распорядился выделить все, что можно, из своих резервов.

Забегая немного вперед, надо сказать, что в следующем году на Ханко проделали огромную работу. Командиром базы тогда был С. И. Кабанов. Гарнизон встретил войну вполне подготовленным и успешно отражал натиск превосходящих сил противника. Только общая неблагоприятная обстановка на северо-западном направлении заставила в конце 1941 года эвакуировать Ханко.

С. И. Кабанов, порядком потрудившись на Ханко до войны, возглавлял героическую оборону полуострова. Позже он был комендантом Ленинграда в самые тяжелые дни блокады, а потом его перевели на Север, тоже на очень трудный участок, где он руководил обороной полуостровов Рыбачий и Средний. Храбрый и опытный генерал, С. И. Кабанов в конце войны, когда надвигались события на Дальнем Востоке, возглавил береговую оборону всего Тихоокеанского флота. Едва ли можно было сыскать более подходящего человека для такого ответственного дела.

Признаться, Ханко я покидал с тяжелой душой. Думалось: трудно будет оборонять эту маленькую базу, когда обрушатся на нее удары и с моря, и с воздуха, и с суши.

С полуострова мы вернулись в Таллин. Как обычно, по окончании поездки собрали Военный совет и оперативных работников. То, что наиболее вероятным противником следовало считать гитлеровскую Германию, к тому времени уже не вызывало сомнений. Именно из этого исходили мы, обсуждая оперативные вопросы. Все, что касалось чисто морских операций и подготовки к ним, мог решать Главный морской штаб. Но как в случае

войны будет организовано взаимодействие флота с армией и какие формы примет подчинение флота военному округу, оставалось неясным. Мы понимали необходимость специальной директивы правительства или Наркомата обороны, однако такой директивы в то время не было, она появилась только в феврале 1941 года, когда для ее выполнения оставалось совсем мало времени.

Из Таллина мы поспешили в Ленинград. Хотя он и считался тогда глубоким тылом, флот держал с ним крепкие связи — не потому только, что балтийцы по-прежнему любили этот город и рвались туда, едва выдавалась свободная минута, — в Ленинграде оставалось много флотских учреждений, институтов, там были судостроительные заводы...

Одновременно с нами в Ленинград приехал и Нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко. Человек он горячий, но с ним всегда можно было договориться. С Иваном Исидоровичем мы ездили по заводам, стараясь на месте разрешить многочисленные и неизбежные споры между моряками и судостроителями. Работники Наркомсудпрома доказывали, что надо быстрее принимать готовые корабли. Моряки находили некоторые механизмы неисправными и требовали улучшить их.

Мне хочется напомнить здесь хотя бы в общих чертах о той судостроительной программе, которую нам так и не пришлось выполнить. Она не без оснований вызывала ряд критических замечаний как в ходе войны, так и в последующие годы. Потребовав огромных денежных средств и расхода металла, эта программа не успела существенно увеличить наши морские силы.

Мысль о долгосрочном плане строительства кораблей зародилась в центральном аппарате морских сил еще в двадцатых годах. После назначения на должность начальника Управления Военно-морских сил Р. А. Муклевича стали вырисовываться и первые наметки такого плана, однако конкретное решение тогда не было принято: не хватало средств, к тому же наши заводы только учились строить корабли. Между тем страна постепенно набирала силы, положение ее на международной арене укреплялось. Увеличение морской мощи становилось все более неотложной и важной задачей. Ду-

мается, события в Испании тоже оказали влияние и ускорили ход дела. Мы не смогли тогда по-настоящему участвовать в морском контроле, проводившемся по решению «Комитета по невмешательству», нам не хватало нужных кораблей и плавучих баз. В то время стало особенно ясно, как важно для нас море и как нам нужен сильный флот.

В середине тридцатых годов в Москве проходили совещания у начальника Морских сил. Обсуждалась роль флота и значение кораблей различных классов. Ясности в этих вопросах еще не было, но опытные командующие — В. М. Викторов, И. К. Кожанов, И. С. Исаев, Л. М. Галлер, работники центра — начальник Морских сил В. М. Орлов, его ближайшие помощники И. М. Лудри, Э. П. Панцерянский, П. И. Смирнов-Светловский, конечно, много думали о будущем флоте, имели свою точку зрения на этот счет. Несомненно, они оказывали влияние на рождавшуюся тогда программу.

Позднее Л. М. Галлер рассказывал мне об одном из совещаний, состоявшемся в конце 1936 или в начале 1937 года. Командующих флотами пригласили в правительство, но о чем пойдет речь, они узнали только в кабинете Сталина. Там были поставлены вопросы: какие корабли и с каким вооружением надо строить, с каким противником скорее всего придется встречаться этим кораблям в боевой обстановке?

Командующие единодушно высказались за строительство подводных лодок. Но далее мнения разделились. Командующий Тихоокеанским флотом М. В. Викторов стоял за крупные корабли, ссылаясь на большие пространства Дальневосточного театра, где, по его мнению, надо было иметь самый мощный корабельный состав. Командующий Черноморским флотом И. К. Кожанов был за то, чтобы наряду с крейсерами и эсминцами строить как можно больше торпедных катеров. «Вы сами еще не знаете, что вам нужно», — якобы заметил И. В. Сталин.

Так или иначе, первый вариант программы Наркомат обороны представил правительству в 1937 году. Внесли изменения, которые были предложены, снова доложили, получили «добро» и приступили к делу, не дожидаясь уточнения деталей.

В чем заключался смысл этой программы?

Было решено строить линкоры, тяжелые крейсеры и другие классы надводных кораблей, то есть крупный надводный флот. Строилось и большое количество подводных лодок. Не исключалась и постройка авианосца, но она откладывалась только на последний год пятилетки. Объясняли это, помню, сложностью создания кораблей такого класса и специальных для них самолетов. Между тем во всем мире в то время одним из важнейших классов надводных кораблей стали авианосцы. Их строили во всех крупных морских странах: в США, Англии и Японии. Правда, там еще были в почете линкоры, однако испытания, проведенные в двадцатых годах в Америке, показали, что самолеты могут с успехом топить любые корабли, какой бы броней те не обладали.

Теперь, разумеется, легче, чем три десятилетия назад, судить об этой программе, критиковать ее, находить в ней недостатки. Время разрешило прежние сомнения и споры. Но и в ту пору следовало бы яснее предвидеть главное направление развития флота. Может быть, сейчас не стоит слишком строго судить авторов программы за то, что они вообще не отказались от линкоров. Время для этого тогда еще не настало. Но бесспорно одно — надо было отдать предпочтение наиболее современным кораблям. Непростительно и другое — в программе не придали никакого значения авианосцам. Представим себе на минуту, что во второй половине сороковых годов программу удалось бы завершить. Мы имели бы большие эскадры с линкорами, но... без единого авианосца. Разве смогли бы они выйти далеко в море?

Уклоняясь немного в сторону, напомню некоторые события второй мировой войны. В декабре 1941 года японцы разгромили американский флот в Пирл-Харборе, широко используя самолеты с авианосцев. Тогда многие были склонны отнести этот успех за счет неожиданности нападения: дескать, не будь американские линкоры застигнуты врасплох, они не понесли бы таких потерь. Но в 1942 году, после боя у острова Мидуэй в Тихом океане, всем стало ясно, насколько изменился характер морского боя и какая ударная сила в лице авиации появилась на море. Счастливый случай помог тогда американцам нанести смертельный удар по авианосцам противника и сохранить свои. Это решило не только исход боя,

но и стало поворотным пунктом в борьбе на Тихом океане. Японский адмирал Ямамото вынужден был отступить, хотя его линкоры и не утратили боеспособности. Без авиации он не мог рассчитывать на успех.

Так история вынесла свой приговор линкорам.

Наша программа составлялась задолго до этих событий. Но и тогда уже было очевидно, что авианосцы необходимы хотя бы для защиты линкоров.

Мне кажется, И. С. Исаков и Л. М. Галлер, участвовавшие в разработке программы, понимали истинное значение авианосцев. Но они не могли отстоять свою точку зрения. К ним не особенно прислушивались.

Мне хорошо запомнился случай, когда на просьбу увеличить средства ПВО на кораблях мне ответили:

— Воевать будем не у берегов Америки...

Все это объясняется, как мне кажется, тем, что недооценивалась опасность для кораблей с воздуха. Как-то значительно позже мы предлагали заменить на некоторых крейсерах одну башню главного калибра зенитной установкой, что значительно усилило бы противовоздушные средства корабля. Но предложение это было решительно отвергнуто.

Вместе с тем у Сталина было особое, трудно объяснимое пристрастие к тяжелым крейсерам. Я об этом узнал не сразу. На одном из совещаний я сделал несколько критических замечаний по проекту тяжелых крейсеров. Когда мы вышли из кабинета, руководящий работник Наркомсудпрома А. М. Редькин предупредил меня:

— Смотрите, не вздумайте и дальше возражать против этих кораблей.— И доверительно пояснил, что Stalin не терпит малейших возражений против тяжелых крейсеров.

Об увлечении И. В. Сталина линкорами я знал и раньше. Однажды осенью 1939 года мы были у него на даче. Помнится, из Таллина приехали К. А. Мерецков и И. С. Исаков. Когда официальная часть разговора окончилась, за ужином зашла речь о Балтийском театре. Я высказал свое сомнение относительно линкоров — не о том, нужны ли в принципе такие корабли, а конкретно, следует ли их строить для мелководного Балтийского моря, где линкоры легко могут подрываться на минах.

Сталин встал из-за стола, прошелся по комнате, сломал две папиросы, высыпал из них табак, набил трубку, закурил.

— По копеечке соберем деньги, а построим,— чеканя каждое слово, проговорил он, строго глядя на меня.

Я подумал, что у него есть какие-то свои планы, деляться которыми он не считает нужным. Возможно, так оно и было.

Выполнение большой судостроительной программы началось в 1937—1938 годах. Проектирование и закладка кораблей велись в чрезвычайно быстром темпе. Еще больший размах дело приобрело в 1939 году. Сотни заводов работали на Наркомат судостроения, изготавливая механизмы и вооружение. Но для вступления в строй крупного корабля требовалось примерно три—пять лет.

Когда Гитлер в сентябре 1939 года напал на Польшу, очевидно, следовало сразу решать, как быть дальше с этой программой. Строительство большого флота мы могли продолжать прежними темпами, только будучи совершенно уверенными в том, что война начнется не скоро. Коль такой уверенности не было, а ее и не могло быть, дорогостоящую, отнимавшую массу ресурсов программу следовало немедленно свернуть. Мы не внесли такого предложения. Считаю это своей ошибкой.

В Европе военный фронт ширился, изменений в нашей программе не последовало. Напротив, темп строительства даже нарастал, что влекло за собой колоссальные расходы на строительство военно-морских баз, доков, заводов и т. д.

В конце 1939 года в Германии был куплен крейсер «Лютцов». Узнал я об этом так: мне позвонил И. Ф. Тевосян и сообщил, что есть решение приобрести у немцев один из недостроенных крейсеров. Иван Федорович уезжал в Германию для переговоров. Это был не первый случай, когда флотские вопросы решались через голову Наркомата, и я ничуть не удивился. Беспокоило другое. Из разговора с Тевосяном стало ясно: по сути дела, крейсера как такового не было, мы получали лишь корпус корабля без механизмов и вооружения. Предполагалось привести его в Ленинград и там достраивать. «А что, если мы не успеем получить необходимое вооружение, боеприпасы?» — думалось мне. Шла война, мало

ли что могло случиться в Германии. Но решение было уже принято — спорить поздно. Крейсер купили, и весной 1940 года немецкий буксир доставил его в Ленинград.

Сначала работа шла как будто неплохо. Потом немцы стали тормозить поставки и, наконец, отзывали своих инженеров. Последний из них выехал из СССР буквально за несколько часов до начала войны.

Так обстояло дело с большой судостроительной программой. Уже после войны мне не раз приходилось слышать упреки: почему так поздно начали осуществлять эту программу, почему не свернули строительство крупных кораблей сразу же после нападения Германии на Польшу в сентябре 1939 года?

Строительство крупных кораблей начало свертываться весной 1940 года, но это еще не было кардинальным пересмотром программы. В тот период быстро увеличивалось производство всех видов наземного вооружения — пушек, танков и т. д. Металла и мощностей не хватало. В связи с этим и решили временно прекратить постройку линкоров и тяжелых крейсеров.

Коренной пересмотр программы произошел в октябре 1940 года, после чего стали строить лишь подводные лодки и малые надводные корабли — эсминцы, тральщики и т. д. Флоты получали их от промышленности, осваивали и вводили в строй вплоть до самого последнего мирного дня. Новые линкоры так и остались на стапелях.

Несмотря на общие интересы, между моряками и судостроителями нередко возникали споры. Начинались они на самом раннем этапе проектирования кораблей и не всегда кончались даже после подъема флага и зачисления их в боевой состав флота. Временами корабли уже годами плавали, а некоторые пункты приемного акта все еще не были «закрыты» ввиду затянувшихся споров. Чем больше закладывалось и строилось кораблей, тем больше возникало разногласий, для улаживания которых не раз вмешивалось правительство.

Удивляться этому не следует. Судостроители были материально заинтересованы вовремя сдать корабли — иначе рабочие останутся без премий. Моряки же стре-

мились получить самые современные корабли и принять их уже полностью готовыми. В тот приезд в Ленинград мы с И. И. Носенко нашли общий язык и выработали согласованное решение. Однако немного позднее вопрос наблюдения за строительством и приемки готовых кораблей явился предметом неоднократных обсуждений в правительстве. Опасения А. А. Жданова, которому было поручено заниматься этим делом, сводились к тому, что если приемку кораблей бесконтрольно поручить Наркомату ВМФ, то он может пойти на уступки судостроителям за счет качества кораблей и тем самым снизить боеспособность флота. Сомнения были обоснованными. Грехи совершались как той, так и другой стороной, а прощение их сопровождалось взаимными уступками. После нескольких совещаний в кабинете Жданова в конце 1939 года пришли к выводу, что приемная комиссия должна быть государственной и действовать она должна только на основании законов, изданных правительством.

Опыт показал, что приемка дорогостоящих боевых кораблей и на самом деле не должна зависеть от взаимоотношений двух заинтересованных наркоматов. Крупный корабль стоил не меньше, чем, скажем, завод или электростанция, и государство не может устраниться от наблюдения за его проектированием, строительством и особенно за приемкой. Отказ даже отдельного прибора или механизма во время боя может привести к печальным последствиям.

Поэтому пришли к выводу: правительство утверждает проекты кораблей и контролирует точное их выполнение. Такой порядок мне представлялся правильным. Война его нарушила, да и строительство кораблей было свернуто. После войны эти вопросы вновь приобрели важное значение. Казалось бы, при общей заинтересованности дать Родине самые боеспособные корабли, к чему ломать копья, но на практике получалось все сложнее. Поэтому уже при рассмотрении проекта послевоенной судостроительной программы у моряков и судостроителей возникли крупные разногласия. Так, исходя из опыта войны, мы просили как можно скорее перейти к строительству кораблей по новым проектам. А Наркомат судостроительной промышленности доказывал неизбежность постройки в первые 4—5 лет кораб-

лей, уже освоенных промышленностью. Это, конечно, было легче, чем налаживать выпуск кораблей новых типов.

Забегая вперед, скажу, что даже после войны мы в отдельных случаях продолжали получать корабли старых проектов, недостатки которых выявились еще во время войны.

В правительстве по этому поводу состоялся ряд совещаний, на которых было высказано немало взаимных упреков. Меня, например, обвиняли в чрезмерных требованиях к боеспособности кораблей. Но решить эти разногласия было довольно трудно.

Неприятно вспоминать и описывать наши разногласия. Однако из многолетнего опыта сложившихся взаимоотношений с судостроителями я пришел к выводу: подобные споры, как гроза в душный день, очищали атмосферу. В результате мы получали более совершенные корабли. Как мне думается, и сейчас нужно больше бояться приятельских отношений — тут скорее может образоваться тихий омут, — чем деловых, здоровых споров.

Следует оговориться, что между моряками и судостроителями, несмотря на все их разногласия, сложились деловые отношения. Я и теперь с удовольствием вспоминаю разных по своему характеру и знаниям крупных работников судостроительной промышленности — И. Ф. Тевосяна, В. А. Малышева, А. М. Редькина, И. И. Носенко и многих директоров заводов.

Но вернемся к 1940 году.

На стапелях одного из заводов высился громадные корпуса линкоров. Работы на них, однако, почти не велись. У стенок стояли только что спущенные крейсеры. Их еще строили, но весьма медленно. Зато самым спешным порядком заканчивалось строительство эсминцев и подводных лодок. Воздушные шланги загромождали палубы. Рабочие одновременно вели клепку и монтаж. В правительстве готовилось важное решение о пересмотре судостроительной программы. Это уже чувствовалось и на заводах.

В те дни я побывал в Ленинграде. Надо было бы осмотреть новое здание Академии кораблестроения и вооружения. Отложил до более удобного случая. Начальник морского полигона контр-адмирал И. И. Грен

попросил побывать на испытании нового двенадцатидюймового орудия.

— Лучшая пушка в мире,— говорил он. И, как показала жизнь, не преувеличивал.

Как всегда, настойчиво зазывал к себе командир Военного порта А. Н. Лебедев. Но в Москве накопилось много дел, и скрепя сердце я в тот же вечер расстался с Ленинградом.

Следуя правилу — хотя бы раз в году побывать на каждом из флотов,— я в конце сентября выехал в Мурманск. Эта поездка была продолжительнее той, которую я совершил в 1939 году, и запомнилась больше.

Северный флот был самым молодым и самым малочисленным. Год его рождения — 1933. Тогда по новому Беломорско-Балтийскому каналу пришли туда первые боевые корабли. Они и составили ядро будущего Северного флота, неплохо обосновались в Полярном. На Севере строилась военно-морская база. Побережье с моря защищалось главным образом береговыми батареями. Взлетная полоса еще не была закончена, а с нее уже поднимались истребители — курносые И-16. Летчики учились действовать совместно с кораблями.

Север мне знаком с юных лет. Едешь туда — будь готов к кипризам погоды. Случалось, иной работник Наркомата выезжал в конце мая из Москвы в белом кителе, а на Баренцевом море его встречали снежные заряды.

— Тут вам не Севастополь,— посмеивались северяне.

На этот раз там было сравнительно тепло, воздух сух, на море — редкая для тех мест видимость. Над Кольским заливом, однако, курился легкий туман: теплая вода, принесенная Гольфстримом, соприкасалась с охлажденным воздухом. Туман напоминал о приближении зимы...

Вечером за чашкой чая и пирогом с семгой вспоминали, как всего шесть-семь лет назад здесь была организована Северная флотилия. Первым ее командующим был Захар Закупнев. Старый, опытный моряк, но недостаточно требовательный, он не справился с обязанностями. Его сменил К. И. Душенов, которого я хорошо знал и по Черному морю и по академии. При нем флотилия превратилась в Северный флот. Кораблей приба-

вилось, и Душенов приложил немало усилий, чтобы «оморячить» их экипажи.

Говорили мы о том, как всего года три назад корабли ютились у недостроенных причалов в бывшей Екатерининской гавани и Полярное было еще, по сути дела, не городом, а большим селом. А в тот вечер мы уже сидели в двухэтажном здании штаба флота, построенном на отвесной скале, откуда просматривались все причалы и входы в гавань.

Основные средства выделялись на строительство базы: на бумаге это была крупная база и город. На деле — пока один-два причала да несколько домов и казарм.

Командующий флотом пожаловался, как трудно идет дело у строителей. Не хватает стройматериалов, людей, а на носу полярная зима с выногами, северными сияниями и короткими сумерками всего на несколько часов. Строить тяжело: гранит, место гористое.

Нас успокаивали перспективы — морской театр с большим будущим.

На следующий день вместе с начальником штаба флота мы долго сидели над морской картой Северного театра. Какие огромные просторы! Тысячи миль морских рубежей. А военно-морских средств совсем мало. Так уж исторически сложилось, что с петровских времен Россия развивала морские силы главным образом на Балтике и Черном море, где решались спорные политические вопросы того времени. Поэтому малые по размерам морские театры приобрели решающее значение. Но времена изменились. Становилось все более очевидным, что будущее нашего флота на Севере и Дальнем Востоке, где он может выйти на широкие океанские просторы. И правительство уделяло этим флотам огромное внимание.

Но создание мощных флотов требовало времени, а в сороковом году уже приходилось думать о близкой войне. Правда, мы не ожидали, что немцы станут проводить крупные операции на Севере. Для них он имел вспомогательное значение. Но все же следовало серьезно позаботиться о защите побережья, и прежде всего Кольского залива. Вот об этом и шел разговор.

Мы интересовались укреплениями полуострова Рыбачий и полуострова Средний, строительством новых батарей. Командующий флотом контр-адмирал А. Г. Головко настойчиво просил увеличить корабельный состав

флота. Действительно, сюда по Беломорско-Балтийскому каналу можно было в следующую кампанию перевести еще ряд кораблей с Балтийского моря. Не представляло труда переправить по железной дороге торпедные катера. Правда, бытовало мнение, будто бы их сложно использовать в условиях сурового Баренцева моря. Опыт войны доказал, однако, что совершенно напрасно опасались этого: катера на Севере успешно действовали во все времена года.

От широкой переброски сил с Балтики на Баренцево море удерживала тогда трудность базирования кораблей на Севере. Но главное было, пожалуй, в другом. В ту пору мы еще полностью не могли оценить важность Северного театра. А когда оценили, положение уже трудно было исправить. Вот и получилось, что в годы войны эсминцы, подводные лодки и катера больше всего были нужны именно на Севере. Но там их не хватало, а в Ленинграде вынужденно бездействовало много кораблей.

После осмотра кораблей и береговых сооружений в Полярном мы вышли в море. Едва миновали остров Кильдин, как эсминец стало сильно класть с борта на борт. Шторма не было, с берега дул совсем слабый ветер, а большие волны вздымались одна за другой. Видно, штормило где-то далеко в Ледовитом океане, и волны, катившиеся нам навстречу, были отголоском разыгравшейся там непогоды. Нельзя было не почувствовать грозное величие океана, внушавшее уважение к людям, плавающим в этих суровых водах.

Особое внимание в беседах мы уделили подводным лодкам. Их было здесь больше, чем других кораблей. Летом флот пережил катастрофу: во время занятий по боевой подготовке погибла одна из лодок. Едва она погрузилась в воду, как связь была потеряна. Искали долго и тщательно, но напрасно. Большие глубины затрудняли поиск.

О причинах гибели подводной лодки можно было только гадать. Сделали вывод: надо усилить подготовку подводников, улучшить всю организацию службы. Выход в основе своей, конечно, правильный. Но, обжегшись на молоке, стали дуть на воду. Установили ненужные ограничения для плавания. Это мешало готовить экипажи к трудным боевым походам.

Из поездки на Север я вынес впечатление: флот там слаб и его надо всячески укреплять. Вскоре мы обсудили северные дела на специальном заседании Главного Военно-Морского совета. Наметили много мер. Все же они не были достаточно энергичными, и вскоре нам пришлось расплачиваться за это.

В октябре 1940 года вместе с начальником Главного морского штаба я докладывал в Кремле о строительстве береговых батарей, которое шло быстрым темпом и приняло огромный размах, особенно на Балтике — от Кронштадта до Палангена (Паланга) и на Севере — от Архангельска до полуострова Рыбачий. Наши западные морские границы укреплялись на всем их протяжении. Государство отпускало для этих целей много средств и техники. Даже часть крупных орудий, предназначенных для кораблей, срочно переоборудовали для береговых батарей.

В Германии заказали мощные подъемные краны для установки тяжелых орудий. Фирма «Демаг» тогда еще аккуратно выполняла свои обязательства.

Мое сообщение было принято к сведению.

После доклада собрался было уходить, но мне предложили задержаться. Вышел на минутку в приемную, переговорил о текущих делах с Л. М. Галлером, и он уехал в Наркомат. Я остался ждать, прикидывая, какие еще вопросы могли возникнуть у начальства.

— Мне кажется, Галлера на посту начальника Главного морского штаба следует заменить Исаковым, — сказал И. В. Сталин. — Галлер — хороший исполнитель, но недостаточно волевой человек, да и оперативно Исаков подготовлен, пожалуй, лучше.

К тому времени я уже достаточно хорошо знал того и другого. Л. М. Галлер был безупречным исполнителем, обладал огромным жизненным опытом, дольше, чем Исаков, командовал кораблями и флотом, но с годами стал чрезмерно осторожным и не всегда действовал уверенно, инициативно. Исаков отличался более высокой теоретической подготовкой и большими волевыми качествами. У меня и самого сложилось мнение, что И. С. Исаков в качестве начальника Главного морского штаба был бы на своем месте.

— Думаю, получится хорошо, — ответил я.

Так и было решено. И. С. Исакова назначили началь-

ником Главного морского штаба, Л. М. Галлера — моим заместителем по судостроению.

О разговоре со Сталиным я сразу же рассказал Галлеру. Замена произошла без всяких шероховатостей. Л. М. Галлер был тогда уже в годах, честолюбием не страдал. Приказ есть приказ — так воспринял он новость.

— Приложу все силы, чтобы помочь вам и на этой работе,— сказал чистосердечно Лев Михайлович.

И. С. Исаков назначением был доволен. Новая должность больше соответствовала его активной натуре.

ДИПЛОМАТЫ

В ноябре 1940 года советская делегация во главе с В. М. Молотовым уезжала в Берлин. На проводы было приглашено много ответственных работников. Среди них был и я. За час до отъезда на перроне Белорусского вокзала собралось много провожающих. Всем бросились в глаза военные, одетые в серые шинели немецкого образца с блестящими золотыми погонами. Только военно-морской атташе Германии фон Баумбах был в черном. Завидя меня, он подошел и щелкнул каблуками. Немец сиял. Надо признаться, к тому было достаточно оснований. Легкие победы в Европе следовали одна за другой. Дания, Норвегия, Бельгия, Голландия... Обойдя линию Мажино, немцы вклинились во Францию и вынудили ее капитулировать. Снимки, на которых ухмыляющийся Гитлер поднимается в исторический вагон в Кампьенском лесу, где некогда Германия подписала капитуляцию, печатались во всех немецких газетах. Англия, пережив тяжелое поражение в Дюнкерке, опасалась высадки немецкого десанта на островах. Педантичный, на английский манер, Черчилль приказал нарушить его покой в любое время суток, если вдруг появится опасность. Кое-кто уже рисовал мрачную картину эвакуации англичан с острова далеко за океан. Победа над основным противником — Англией, казалось, была близка, и Гитлер рисовал себе радужную картину завоевания и раздела мира. Вот почему Баумбах не мог скрыть своего превосходного настроения. Он познакомил меня с теми немецкими военными, которых я еще не знал. Видно, они прибыли в СССР с особыми полномочиями.

Фон Баумбах начал хвастливый разговор о легких

победах немецкого флота при захвате Осло и Нарвика, о новом выгодном положении немецких подводных лодок при базировании их в портах Франции, об огромном тонnage пущенных ими на дно в последние месяцы торговых судов.

Тем временем перрон уже заполнился высокопоставленными лицами. Толпа гудела, как улей. Не за горами была зима, но вечер выдался тихий, ясный и теплый.

Советская делегация ехала в Берлин, чтобы заявить Гитлеру о его непонятном и недопустимом поведении в Румынии, Болгарии и Финляндии. Назревал дипломатический конфликт и охлаждение в отношениях. Заключенный договор уже не выдерживал испытания временем. Однако тонкости этого дела знали еще немногие. Только в папке В. М. Молотова да работников НКИД были под большим секретом подобраны материалы, говорящие о нарушениях договора, и тезисы предлагаемых переговоров.

Когда поезд тронулся, все стали разъезжаться. Я проехал в Наркомат, где меня ждали срочные дела...

Бывая в Кремле, я мельком слышал отдельные замечания И. В. Сталина или В. М. Молотова, что немцы стали вести себя по отношению к нам хуже, чем раньше. Однако серьезного значения этому пока не придавалось.

Мне было известно, что в Германию мы поставляем зерно, нефть, марганец. Наши представители закупали у нее нужные нам механизмы, оборудование и приборы. Для Военно-Морского Флота приобретались большие плавучие краны. Они были необходимы для установки корабельной и береговой артиллерии крупного калибра. Правда, фирма «Демаг» еще не успела поставить нам ни одного крана. Одним словом, провожая делегацию, я не думал, что именно ее поездка станет переломным моментом в наших отношениях с Германией и что договор вскоре превратится в простой клочок бумаги. Гитлер уже начал свои разглагольствования о мировом господстве, о неизбежном поражении Англии... А Молотову, высказавшему удивление по поводу посылки немецкой миссии в Румынию и концентрации немецких войск в Финляндии, «фюрер» объяснил: дескать, миссия в Румынию послана по просьбе Антонеску, а войска через Финляндию следуют в Норвегию. Но факты говорили о другом. Немцы прочно оседали на наших границах.

И. В. Сталин в ту пору стал более открыто высказывать недовольство поведением Гитлера: мол, немцы просят больше поставок, а сами нарушают свои обязательства да к тому же еще ведут подозрительную возню на границах.

Наши представители — моряки — доносили из Германии, что их стали ограничивать в передвижении по стране, отказались показать те объекты, которые раньше сами предлагали осмотреть.

Баумбаха, еще более любезного, чем прежде, начали вдруг подозрительно интересовать сведения о нашем флоте. Однажды он «поинтересовался» данными об условиях плавания по Северному морскому пути. Я приказал морякам впредь отказывать в удовлетворении подобного любопытства.

Исходя из международной обстановки, правительство проводило самые широкие и энергичные меры для укрепления обороноспособности страны. На нужды обороны выделялись, по существу, неограниченные средства. Промышленность резко увеличила выпуск новых самолетов, танков, различных орудий и кораблей (кроме крупных). Это сыграло большую роль в годы войны и в конечном итоге обеспечило нашу победу, несмотря на трудности, связанные с перебазированием заводов в восточные районы. Однако, заботясь об укреплении обороноспособности страны, наш Наркомат и Главный морской штаб все еще не имели четких указаний относительно повышенной боевой готовности флотов, о предполагаемых совместных действиях флота с другими родами войск.

В самом конце 1940 года я докладывал правительству о базировании кораблей на Балтике. Зима стояла на редкость суровая. Все базы, включая Таллин, замерзли. Речь шла об использовании Балтийским флотом Либавы. Пользуясь случаем, я попытался выяснить точку зрения руководства на возможность конфликта с гитлеровской Германией, сказав, что флоту нужна ориентировка в этом вопросе.

— Когда надо будет, получите все указания,— коротко ответил Stalin.

По характеру работы мне приходилось встречаться с иностранными дипломатами. Летом 1940 года, в дни поражения Франции, к нам в Наркомат приехал фран-

цузский военный атташе генерал Пети. Я не знал его близко, но не раз беседовал с ним на дипломатических приемах. Пети был общительным человеком, и я чувствовал, что он относится к Советскому Союзу доброжелательно. В лице фашистской Германии он видел не только военного противника Франции — он искренне ненавидел фашизм.

Генерал Пети тяжело переживал национальную катастрофу своей страны. Когда суверенной Франции не стало, он был вынужден оставить дипломатический пост в Москве и возвратиться на родину.

Когда Пети вошел в мой кабинет, он приехал простиаться, лицо его было бледным. Я пригласил его сесть. Хотелось сказать что-нибудь утешительное:

— Понимаю, что вам приходится ехать домой в печальной обстановке, но вы солдаты, надеюсь, мужественно перенесете все испытания.

Пети встал. На глазах его появились слезы. Он не скрывал их. Мы попрощались.

В дальнейшем, оставив военную службу, Пети не изменил своего отношения к Советскому Союзу. Он активно работает в Обществе франко-советской дружбы. Его имя часто появляется в газетах.

Бывали разговоры и совсем иного плана. Вечером 7 ноября 1940 года — в этот день обычно устраивались большие приемы в особняке НКИД на Спиридоньевке — к подъезду одна за другой подкатывали машины. В большом зале и в боковых комнатах собралось много народа. Здесь были и дипломаты воюющих стран и нейтралы. События в Европе давали о себе знать: преобладали военные мундиры. Гости размещались по неписаному правилу: ближе к хозяину — представители крупных держав, подальше — представители малых стран. Наше положение хозяев было выгодным и вместе с тем щекотливым: Советский Союз тогда не участвовал в войне, и мы могли, следовательно, беседовать с представителями той и другой стороны. Надо было держаться учтиво, однако никому не выражать открытого сочувствия.

Я знал, что ко мне непременно подойдут военно-морские атташе Англии и Германии. Каждый постараётся рассказать какую-нибудь новость, характеризующую его страну с наиболее благоприятной стороны, и будет

внимательно следить, какое это произведет впечатление.

Мои ожидания сбылись. Ко мне действительно подошел немецкий военно-морской атташе фон Баумбах, поздравил с праздником, а самого, вижу, так и распирает от желания похвастаться немецкими победами: время для этого было подходящее. Английский флот переживал тогда тяжелые дни. Немецкая авиация бомбила его, ставила мины в английских водах. Флот искал убежища в отдаленных портах империи. Баумбах начал выкладывать свои «новости».

Помнится, я прервал его вопросом:

— А вы не жалеете, что вам не приходится принимать непосредственного участия в морских операциях?

Передо мной был далеко не молодой человек, с морщинами на лице, редкими волосами, с погонами капитана 1 ранга. Вероятно, он давно мечтал об адмиральском чине.

— Морское командование считает этот пост сейчас очень важным и едва ли согласится на мой перевод, — ответил фон Баумбах.

В толчее не заметив немца, ко мне приблизился английский морской атташе. Он столкнулся с Баумбахом лицом к лицу и резко повернул в сторону: противнику не полагается подавать руки, надо делать вид, что не замечаешь его. Я видел, что англичанин остановился вблизи нас и ждал возможности отдать долг вежливости. Закончив разговор с Баумбахом, я пошел навстречу англичанину: ничего не поделаешь, дипломатия! Английский атташе былдержан, не то что фон Баумбах, который готов был долго еще рассказывать о необыкновенных немецких успехах в Атлантике и Средиземном море.

Баумбах покинул нашу страну накануне нападения немецкой армии на Советский Союз. Адмиральской карьеры он так и не сделал. В годы войны в печати про скользнула заметка, в которой говорилось, что капитан цур зее фон Баумбах расстрелян по приказу Гитлера за то, что неправильно информировал его о действительной мощи советского флота.

Насколько достоверна была эта заметка, судить не берусь, но больше о Баумбаhe ничего не слышал.

На том же приеме ко мне подошел наш известный

генерал, бывший граф А. А. Игнатьев. Он был в форме. По-военному вытянулся, щелкнул каблуками и доложил: «Генерал-лейтенант Игнатьев». Неподалеку от нас с кем-то беседовала его жена.

— Наташа, иди сюда, — обратился Игнатьев к ней.

В то время он уже был достаточно известен своей книгой «50 лет в строю». Привязанность к родине у бывшего графа пересилила его подозрительное отношение к большевикам. А. А. Игнатьев тесно сблизился с определенными кругами нашей интеллигенции и до конца своих дней оставался горячим патриотом своей отчизны.

— А ведь мы с вами, кажется, знакомы? — спросил я Игнатьева.

— Извините, запамятовал.

— Однажды случай свел меня с вами в Париже, — пояснил я.

Пришлось напомнить, как на улице Гренель, где размещалось советское посольство, меня представил ему секретарь атташе Бяллер. А. А. Игнатьев, как посредник нашего торгпредства, спешил в какую-то французскую фирму.

Алексей Алексеевич рассмеялся и, кажется, готов был рассказать о своей деятельности в Париже, но, метнув в сторону взгляд и заметив кого-то, извинился и, выпрямив свою еще довольно статную фигуру, направился туда. Старые дипломаты не могут подолгу задерживаться на одном месте: это непроизводительная трата времени. Им требуется всех повидать, со всеми поздороваться, переброситься с каждым хотя бы двумя-тремя словами. Таким я видел его еще не один раз. Мы договорились с Игнатьевым как-нибудь встретиться и поподробнее поговорить. Но такая встреча не произошла. А жаль! Этот на редкость любознательный человек мог бы рассказать много интересного. Я виделся с ним еще несколько раз в дни больших приемов.

ВЫСОКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ — КЛЮЧ К ПОБЕДЕ

Найти правильную, наиболее целесообразную форму руководства военными делами непросто: все в ней должно подчиняться единой цели — защите отечества. Без четкой, ясной, отработанной в мирные дни системы организации во всех звеньях, начиная от высших и кон-

чая низшими, не может быть успеха в войне. Я подразумеваю узаконенные уставными положениями взаимоотношения между командованием различными родами войск, согласованное взаимодействие всех видов оружия, стратегическую, тактическую и оперативную готовность наших войск в любую минуту отразить нападение врага. Все — от наркома до солдата — должны знать, что им надлежит делать в случае вражеского нападения.

«Вот, дескать, товарищ глаголет давно всем известные, банальные истины», — вероятно, подумают некоторые. Но я хочу остановиться на этих всем известных истинах.

К сожалению, мы очень редко поднимаем этот вопрос и слишком мало говорим о прошлых недостатках в организации. Видно, это происходит, во-первых, потому, что тема эта сама по себе скучная, у многих мемуаристов нет аппетита к ней. Во-вторых, почему-то бытует неправильное представление: дескать, вопросы организации относятся к области бюрократизма, к слову сказать, бюрократу раздолье именно там, где нет порядка.

В своей жизни мне не раз приходилось слышать:

— Не так уж важно, кто кому подчинен. Все люди грамотные, и все одинаково стремятся выполнить порученное дело как можно лучше...

Глубокое заблуждение!

Вопросы воспитания личного состава, сознательного выполнения своих обязанностей каждым бойцом, организации службы в армейских частях и на кораблях всегда стояли в центре внимания нашей партии.

Насколько сложно обучать и воспитывать командира и бойца, как их воспитание тесно связано с дисциплиной в воинских частях, мне довелось услышать от М. В. Фрунзе еще в 1924 году, когда он выступал на гарнизонном собрании командного состава в Ленинграде.

Помню, еще во время службы на Черном море я убедился в том, что вопросы организации корабельной службы играют исключительно важную роль. Мне пришлось на крейсере «Красный Кавказ», по существу, создавать ее заново. Это было вызвано тем, что наш корабль недавно поднял Военно-морской флаг, а его вооружение, которое следовало быстро освоить, резко отличалось от того, каким были оснащены другие крейсеры.

У меня появился интерес к лучшей отработке всех

деталей повседневной боевой службы. Во всех этих делах большую поддержку оказывал мне помощник командира корабля А. В. Волков. До предела аккуратный, организованный, он творчески разрабатывал всевозможные мероприятия на крейсере. Ходит, бывало, по верхней палубе с блокнотом и карандашом в руках и подсчитывает, сколько старшин и матросов должны обслуживать различные приборы, механизмы, устройства. Затем мы сводили воедино все части сложного корабельного организма, составляли множество расписаний, дополняли их десятками инструкций — отдельно для механиков, отдельно для артиллеристов и т. д.

На «Красном Кавказе» имелась типография. Мы сами издавали различные инструкции и брошюры об организации службы на корабле. Наша главная задача состояла в том, чтобы научить весь личный состав действовать по этим инструкциям, как иногда говорят, автоматически. Только тогда матрос не допустит в бою ошибок, сумеет даже в темноте, на ощупь найти среди бесчисленных механизмов нужный ему клапан или трубопровод и исправить его.

Уже значительно позже на флотах появилось официальное приказание: «Отрабатывать действия личного состава до автоматизма!»

Эта кропотливая работа потребовала от нас упорства, выдержки, нервов. Зато служба на корабле стала легче, а сам корабль — боеспособнее.

Лет восемь — десять спустя мне пришлось снова побывать на «Красном Кавказе», и я видел, как стремительно разбегался личный состав по боевой тревоге. «Значит, труды наши не пропали даром», — подумал я.

Уже в годы Отечественной войны А. М. Гущин, который в то время командовал «Красным Кавказом», рассказал мне, как высокая организация службы на крейсере помогала его команде с честью выполнять самые ответственные боевые задания. Он отметил это потом и в своей книге «Курс, проложенный огнем».

Признаюсь, в своем увлечении организацией службы я временами превращал это в самоцель, недооценивая роль воспитательной работы. Мне хотелось все уложить в рамки составленных мною расписаний и инструкций. На деле не всегда так получалось. Устраивает, скажем, флагманский физинструктор спортивные соревнования

по футболу, баскетболу, легкой атлетике и требует отпустить с корабля побольше народу. А команде по строгому расписанию следовало нести вахту.

— Ты уж не спорь с ним, пусть матросы позанимаются спортом. Вот выйдем в море, тогда все встанет на свое место, — уговаривал меня командир крейсера Н. Ф. Заяц.

Я кипятился, доказывал: дескать, нельзя ради футбола нарушать дисциплину...

Говорят, любая крайность вредна. Но молодости всегда свойственны излишняя горячность, неуступчивость. Со временем, повзрослев, я уже не доводил любое дело до крайности.

Я привел конкретный пример из своей флотской жизни, касающийся организации службы лишь на одном корабле. Беспорядок или, наоборот, высокая дисциплина личного состава на одном крейсере снижает или повышает боеспособность всего соединения. А о значении четкой организации центрального аппарата Вооруженных Сил и говорить нечего. Но, к сожалению, иногда у нас не придавалось этому вопросу должного внимания. Приведу хотя бы несколько примеров.

В начале 1946 года на одном из совещаний, где речь шла совсем о других делах, Сталин вдруг обратился к присутствующим:

— Не следует ли нам упразднить Наркомат Военно-Морского Флота?

Вопрос был поставлен неожиданно, никто не осмелился сразу высказать свое мнение. Поручили Генеральному штабу продумать его и доложить свои соображения правительству. Я тоже попросил какой-то срок, чтобы обсудить этот вопрос в своем Наркомате и прежде всего в Главном морском штабе.

Основываясь на опыте Отечественной войны, мы составили доклад. Исходили из убеждения, что современные операции действительно требуют совместного участия различных видов и родов Вооруженных Сил и управления ими из одного центра. Мы считали, что вопрос поставлен правильно и объединение Наркоматов обороны и Военно-Морского Флота целесообразно. Но каждый вид Вооруженных Сил должен иметь и достаточную самостоятельность. Поэтому, доказывали мы, разумно оставить бывшему Наркому ВМФ, как бы он ни назы-

вался в дальнейшем, широкие права, в том числе и право обращаться как в правительство, так и в другие наркоматы. В Генштабе, как высшем и едином оперативном органе, надо сосредоточить лишь все оперативные проблемы, планирование развития боевых сил и средств на случай возможной войны.

Этот доклад был направлен Председателю Совнаркома И. В. Сталину, но нигде не обсуждался. Вскоре меня вызвали в Наркомат обороны, и я узнал, что решение уже состоялось. 25 февраля 1946 года вышел Указ «Об упразднении Наркомата ВМФ». Так и было сказано — упразднить...

А четыре года спустя Наркомат Военно-Морского Флота был создан вновь. Многим это показалось непонятным. Опыт прошедшей войны показал, что в стране должен быть единый орган руководства Вооруженными Силами. На Западе, в частности в Америке, тогда настойчиво искали новую, более совершенную форму военной организации, причем считалось бесспорным: должен быть один руководящий орган. А мы, организовав такое ведомство раньше, чем США, вдруг от него отказались. Разделив Министерство обороны в 1950 году на два наркомата, мы, по существу, сделали шаг назад.

Конечно, бывали всякие трения в едином министерстве, но вовсе не потому, что организация в принципе была неправильной, просто ее недостаточно отработали. Прошло время и пришлось объединять министерства снова.

Думаю, и в 1937 году, когда решался вопрос о руководстве флотом, не нужно было создавать отдельного наркомата. Тщательно и всесторонне взвесив все «за» и «против», можно было найти более разумную форму руководства. Единство управления всеми Вооруженными Силами надо было сочетать с предоставлением достаточной самостоятельности Военно-Морскому Флоту. Но уж коль было решено создать отдельный Наркомат ВМФ, то следовало глубже, серьезнее продумать структуру двух наркоматов, на которые в случае войны ложилась огромная ответственность за судьбу страны.

По опыту всего нашего народного хозяйства мы давно убедились в том, как вредны всякого рода скороспелые перестройки, ломки, реорганизации. Чем сложнее и

многообразнее техника, тем больше в народном хозяйстве появляется новых отраслей, тем труднее объединить их в цельный, слаженный организм, тем важнее продуманная научно обоснованная организация. Военное дело предъявляет в этом смысле наиболее высокие требования. Оно опирается на самую новую и самую сложную технику, которую надо использовать в бою с наибольшим успехом. Военная организация должна быть выверена и отработана в мирное время особо тщательно и строго. Решающий экзамен она держит лишь один раз — во время войны. Тогда исправлять ошибки уже поздно, расплачиваться за них приходится кровью.

Мне хочется еще вспомнить, как в начале 1946 года произошло разделение Балтийского флота на два: восьмой и четвертый.

В конце января И. В. Сталин приказал мне позвонить ему по телефону.

— Мне кажется, Балтийский флот надо разделить на два флота,— неожиданно начал он.

Я попросил два-три дня, чтобы обдумать это предложение. Он согласился. Посоветовавшись со своими помощниками, я доложил И. В. Сталину мнение моряков: Балтийский морской театр по своим размерам невелик, поэтому на нем целесообразнее иметь одного оперативного начальника; базируясь в Рижском заливе, наши корабли совершенно свободно могут действовать как в южной части Балтики, так и в Финском заливе.

И. В. Сталин ничего не ответил, но я понял, что он остался недоволен моим ответом. Неделю-две спустя по указанию Сталина в Наркомате ВМФ было созвано специальное совещание, на которое прибыли А. И. Микоян и А. А. Жданов. Голоса разделились.

В конце совещания я заверил Микояна и Жданова, что наилучшим образом выполним то приказание, которое получим, но считал бы необходимым еще раз лично доложить И. В. Сталину о нецелесообразности разделения Балтийского флота. На том и разошлись.

На следующий день меня и моих заместителей, И. С. Исакова, Г. И. Левченко и С. Г. Кучерова, вызвали в кабинет Сталина. Едва мы вошли, я понял: быть грозе. Stalin нервно мерил шагами кабинет. Не спросив нашего мнения, не выслушав никого из нас, начал раздраженно:

— За кого вы нас принимаете?..
На меня обрушился далеко не вежливый разнос.
Я не выдержал:

— Если не пригоден, то прошу меня снять...

В кабинете воцарилась гробовая тишина. Сталин остановился, посмотрел в мою сторону и раздельно произнес:

— Когда надо будет, уберем.

Балтийский флот разделили на два. Лишь в 1956 году удалось исправить эту ошибку.

До Великой Отечественной войны, как известно, нашей стране пришлось участвовать в нескольких военных кампаниях. Хотя по своему характеру они были различными, руководство ими осуществлялось одинаково — распоряжениями, поступавшими из кабинета И. В. Сталина. Остальным предоставлялось лишь право действовать в соответствии с уже принятыми решениями.

При таком порядке люди отвыкали от самостоятельности и приучались ждать указаний свыше. Работа военного аппарата в такой обстановке шла не планомерно, а словно бы спазматически, рывками. Выполнили одно распоряжение — ждали следующего.

Вспоминается финская кампания.

Постоянно действующего органа — ставки или штаба, который координировал бы действия армии, флота, авиации, не было. В кабинете И. В. Сталина обычно собирались Нарком обороны и начальник Генерального штаба. Вызывали еще кого-нибудь из исполнителей. Там и принимались крупные решения.

Случалось, мы узнавали о намеченных операциях, когда и времени на подготовку почти не оставалось. Иногда меня просто приглашал Нарком обороны К. Е. Ворошилов и сообщал, что решено то-то и то-то.

Как-то в ходе финляндской войны у И. В. Сталина возникла мысль послать подводные лодки к порту Або, расположенному глубоко в щерах. Так и решили, не посоветовавшись с морскими специалистами. Я вынужден был доложить, что такая операция крайне трудна.

— Мы можем с известным риском послать подводные лодки в Ботнический залив, — доказывал я, — но незаметно подойти к самому выходу из Або по узкому щерному фарватеру почти невозможно.

Прекратив разговор со мной, Сталин тут же вызвал

начальника Главного морского штаба Л. М. Галлера и задал ему тот же самый вопрос. Сперва Лев Михайлович смешался и ничего определенного не ответил. Но несколько поколебавшись, все же подтвердил мою точку зрения:

— Пробраться непосредственно к Або очень трудно.

Задание подводникам было изменено.

На этом и других примерах я убедился: со Сталиным легче всего было решать вопросы, когда он находился в кабинете один. Тогда он спокойно выслушивал тебя и делал объективные выводы.

К слову сказать, я заметил, что Stalin никого не называл по имени и отчеству. Даже в домашней обстановке он называл своих гостей по фамилии и непременно добавлял слово «товарищ». И к нему тоже обращались только так: «товарищ Stalin». Если же человек, не знавший этой его привычки, ссылаясь, допустим, на А. А. Жданова, говорил:

— Вот Андрей Александрович имеет такое мнение...

И. В. Stalin, конечно догадываясь, о ком идет речь, непременно спрашивал:

— А кто такой Андрей Александрович?..

Исключение было только для Б. М. Шапошникова. Его он всегда звал Борисом Михайловичем.

Но я отвлекся...

Финская кампания выявила крупные недостатки не только в боевой подготовке наших войск и флота. Она показала, что организация руководства военными действиями не была достаточно отработана и в центре.

На случай войны — большой или малой — надо заранее знать, кто возглавит Вооруженные Силы, на какой аппарат можно будет опираться: на специально созданный орган или Генеральный штаб? Эти вопросы отнюдь не второстепенные. От их решения зависит четкая ответственность за подготовку к войне и ведение самой войны. Стоило по-настоящему взяться за это звено еще в мирное время, как потянулась бы длинная цепь других проблем, которые следовало решить заранее в предвидении возможной войны.

Но, получив суровый урок зимой 1939/40 года, мы не сделали, к сожалению, важных выводов. Поэтому положение в центральном аппарате мало изменилось и к моменту нападения на нас фашистской Германии.

Лично я рассуждал примерно так: «Коль в мирное время не создано оперативного органа, кроме существующего Генерального штаба, то, видимо, во время войны аппаратом Ставки станет именно он — Генеральный штаб. А Ставка? В нее, надо думать, войдут крупные государственные деятели. Значит, возглавлять ее должен не кто иной, как сам Сталин».

Но какова будет роль Наркома обороны или Наркома Военно-Морского Флота? Ответа на этот вопрос я не находил.

Что же получилось на самом деле?

Ставка Главного Командования Вооруженных Сил во главе с Наркому обороны С. К. Тимошенко была создана лишь 23 июня 1941 года, то есть на второй день войны. И. В. Сталин числился одним из членов этой Ставки. 10 июля учредили Ставку Верховного Командования. 1¹ июля, почти через месяц после начала войны, Сталин был назначен Наркому обороны, и 8 августа Ставка Верховного Командования Вооруженных Сил была переформирована в Ставку Верховного Главнокомандования. И. В. Сталин занял пост Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами.

(В состав Ставки Верховного Главнокомандования я в то время не входил. Практически я этого не ощущал: как и раньше, вызывался в Ставку только по вопросам, касавшимся флота. В состав Ставки меня снова ввели только 17 февраля 1945 года. Этим же постановлением был утвержден членом Ставки Маршал Советского Союза А. М. Василевский, к тому времени уже давно занимавший пост начальника Генерального штаба.)

А если бы Ставка была организована, скажем, на месяц раньше, то есть до начала военных действий — а для этого было достаточно оснований,— то первые боевые действия, думается, сложились бы более благоприятно для наших Вооруженных Сил.

Невольно вспоминается, как еще долго, в тяжелых условиях временного отступления, приходилось нам отрабатывать организацию руководства войной.

В те дни события развивались с неимоверной быстрой; противник стремительно рвался к Москве и Ленинграду. Г. К. Жуков выехал на фронт. Вскоре начальником Генштаба вновь стал Б. М. Шапошников. Смена людей на таком важном посту в столь трудный, я бы

сказал, критический момент для страны вряд ли была своевременной.

В конце июня меня вызвали в кабинет С. К. Тимошенко, и там я после значительного перерыва в первые дни войны встретился со Сталиным. Он стоял за длинным столом, на котором лежали карты — только сухопутные, как я успел заметить.

— Как дела на Балтике? — спросил Stalin.

Я хотел развернуть карту Балтийского моря и доложить обстановку, но оказалось, что его в данный момент интересует лишь оборона Таллина и островов Эзель и Даго. Он спросил меня, нельзя ли вывезти с островов артиллерию, чтобы усилить ею сухопутные войска.

Я ответил, что шансов на успешную эвакуацию орудий береговой обороны мало. Они нанесут врагу больше потерь там, где установлены, — на островах.

Stalin согласился. На том разговор закончился.

Насколько помню, вопрос об артиллерии зашел тогда в связи с созданием оборонительной полосы в районе Вязьмы. Мы выделили туда два дивизиона морской артиллерией. Командующий артиллерией фронта Л. А. Говоров сам выбрал места установки орудий. Вместе с армейскими частями моряки готовились встретить врага.

До конца июля, точнее, до первой бомбежки Москвы члены Ставки иногда собирались в кабинете Сталина в Кремле. Он имел обыкновение вызывать на заседания Ставки лишь того, кого находил нужным. По сути дела, и в самой Ставке установилось полное единовластие. Стиль руководства в то время не был по-военному четким. Я видел, как Stalin по простому телетайпу связывался из своего кабинета с фронтами.

Ставка и созданный 30 июня Государственный Комитет Обороны еще долго переживали организационные неполадки, неизбежные в период становления. В дальнейшем их организация улучшилась. Через год-два у Ставки, вернее сказать у И. В. Сталина, завязались более тесные отношения с командующими фронтами. Он все больше и больше прислушивался к их мнению. Все крупные операции, например Сталинградская, Курская и другие, подготавливались уже совместно с фронтами. Несколько раз мне довелось наблюдать, как вызванные к нему командующие фронтами не соглашались с его мнением. Нередко в подобных случаях он предлагал еще

раз взвесить, продумать, прежде чем принять окончательное решение. Часто Сталин соглашался с мнением командующих. Мне думается, ему даже нравились люди, имевшие свою точку зрения и не боявшиеся отставать ее.

Центральный военный аппарат в ходе войны претерпел немало изменений и в конце концов стал более гибким. Нашел свое место и Генеральный штаб, с которым Сталин уже считался. Без докладов начальника Генштаба не принимались никакие решения. Но все это отняло много времени, которое так бесконечно дорого на войне. Долго расплачивались мы за организационную неподготовленность в первый год войны.

Почему же все так произошло?

Мне думается, потому, что не было четкой регламентации прав и обязанностей среди высоких военачальников и высших должностных лиц страны. А между тем именно они должны были знать свое место и границы ответственности за судьбы государства. Ведь в ту пору мы были уже уверены, что в предстоящей войне боевые операции начнутся с первых же ее часов и даже минут. В этом убеждал нас опыт и первой мировой войны, и события в Испании, и главным образом начавшаяся в 1939 году вторая мировая война.

Для военных людей давно уже стало азбучной истиной: с первых минут войны следует ожидать мощных ударов авиации. Следовательно, связь и коммуникации, особенно в прифронтовой полосе, могут быть сразу же нарушены. От местного командования потребуется умение действовать самостоятельно, не дожидаясь указаний сверху. Все указания, какие только возможны, надо дать заблаговременно, еще в мирную пору. Однако из-за того, что не было четкой организации в центре, многие вопросы оставались нерешенными и на местах. Так и для Военно-Морского Флота ряд важных вопросов оставался нерешенным. Какому фронту будет подчинен тот или иной флот в случае войны? Как будет строиться их взаимодействие?

В те годы мы все относились к И. В. Сталину как к непрекаемому авторитету. У меня, например, не возникало никаких сомнений в правильности его действий.

Раздумья о правомерности отдельных решений Сталина по военным вопросам пришли гораздо позднее. Од-

нако справедливости ради следует подчеркнуть: пережив некоторую растерянность в первые дни войны, Сталин оказался на высоте во все последующие годы. Он понял характер современных операций и прислушивался к советам полководцев. Совершенно неверно злобное утверждение, будто бы он по глобусу оценивал обстановку и принимал решения. Я мог бы привести много примеров, как Сталин, уточняя с военачальниками положение на фронтах, знал, когда нужно, все, вплоть до положения каждого полка. Он постоянно имел при себе записную книжку, в которой ежедневно отмечал наличие войск, выпуск продукции по важным позициям и запасы продовольствия.

Говоря о просчетах и ошибках И. В. Сталина в предвоенный период и в начале войны, не следует забывать и ту положительную роль, которую сыграл его личный авторитет в критические для нашей страны дни.

Мне хотелось бы подробнее остановиться на организации центрального аппарата Военно-морских сил.

Военно-морской флот издавна, даже еще в эпоху парусных кораблей, из-за своеобразных условий, в которых он действует,— под этим я понимаю морские и океанские просторы с их стихиями — требует особенно высокого уровня организации. И чем совершеннее становился флот, тем больше приходилось морякам уделять внимания корабельной службе, теории и практике вооруженной борьбы на море.

К моменту создания самостоятельного Наркомата ВМФ наш флотский организм на всех театрах представлял уже сложную систему, которая объединяла надводные и подводные корабли, морскую авиацию, войска ПВО флота, береговую оборону, морскую пехоту и т. д. Корабельные соединения включали линкоры, крейсеры, эсминцы, подводные лодки, тральщики, всевозможные катера, плавучие базы. В авиацию входили различные типы самолетов, от истребителей до больших морских летающих лодок. Береговая оборона, некогда состоявшая из одних батарей, предназначенных для защиты побережья только с моря, в конце тридцатых годов уже имела многообразные средства обороны военно-морских баз не только со стороны моря, но и с воздуха, а в некоторых случаях и с суши.

После гражданской войны страна приступила к восстановлению флота.

Как я уже писал, в ту пору в головах моряков и некоторых армейских товарищей бродило много разных идей по поводу будущего нашего флота. Правильное решение указали партия и правительство: не задаваться непосильными, трудно выполнимыми планами, исходить из экономических возможностей страны, но строить такой флот, которому было бы под силу защитить морские рубежи.

В свое время Управление РККФ органически вошло в Народный комиссариат по военным и морским делам. В конце 1937 года было решено создать отдельный Наркомат Военно-Морского Флота.

Когда я вступил в должность наркома, новый Наркомат переживал период становления. Дело в том, что при разделении наркоматов, как я уже говорил, не было разработано положения, в котором бы четко определялся круг деятельности каждого из органов. Так, нигде не было сказано, что Наркомат обороны является нашим старшим оперативным органом, не были уточнены вопросы взаимодействия флотов с округами (фронтами), взаимоотношения командиров баз с командирами сухопутных частей. Все это нередко приводило к недоразумениям между флотскими и армейскими товарищами.

Выражение «оперативное подчинение» еще в мирные дни некоторые армейские товарищи понимали по-разному и нередко отдавали подчиненным флотским частям далеко не оперативные распоряжения.

Вспоминаю, как на Дальний Восток был назначен новый командующий войсками И. Р. Апанасенко. Ему оперативно подчинялись Тихоокеанский флот и Амурская флотилия. Театр военных действий самый отдаленный и самый огромный. По мелочам в центр не обращались: все приходилось решать на месте. Зашел ко мне новый командующий перед отъездом в Хабаровск, чтобы поговорить о том о сем, я ему задал важный для моряков вопрос: как он понимает оперативное подчинение флота и флотилии.

— Ну на месте будет виднее,— ответил он.— Можете быть спокойны, не обижу...

Я пробовал ему разъяснить, как это представляется мне (ведь документов-то нет!). И. Р. Апанасенко кивнул

головой в знак согласия. Некоторое время спустя получаю ряд телеграмм. Оказывается, Апанасенко приказал изменить распорядок жизни на кораблях: надо, говорит, жить так, как все части его округа. У меня состоялся с ним неприятный разговор по телефону. А флоту я отдал распоряжение: сохранить существующий порядок.

Нам, морякам, пришлось вырабатывать специальный документ, в котором определялось, что же все-таки означает оперативное подчинение морских сил сухопутным. В годы войны в этот документ был внесен ряд изменений, уточнений, но тогда было сделано далеко не все. К тому же этот документ был обязателен лишь для моряков. Только в апреле 1944 года была издана директива за подписью И. В. Сталина, в которой было точно сказано, в каких случаях флоты следует оперативно подчинять фронтам, подчеркивалось также, что Нарком ВМФ является Главнокомандующим Военно-Морским Флотом.

В нашей мемуарной литературе, к сожалению, мало говорится о значении штабов. Между тем не следует забывать: прежде чем начиналась любая операция, над ней кропотливо работали, вникая в каждую мелочь, штабы всех степеней. Не думаю умалять огромную роль талантливого командира, но не следует забывать и его штаб.

Лично я Главному морскому штабу, где собран коллектив высокообразованных специалистов, старался придавать первостепенное значение, считал его «мозгом флота».

Главный морской штаб изучает, анализирует, обобщает все общефлотские вопросы: сколько кораблей должен иметь тот или иной флот, какие корабли надо строить, какие другие боевые средства потребуются флотам. Получив все исходные данные сверху, от правительства, штаб решает задачи флота в системе всех вооруженных сил, предлагает наилучший вариант их выполнения. Без столь высокоспециализированного коллектива, с моей точки зрения, нельзя решать ни одного крупного вопроса. Мы приложили много сил к совершенствованию центрального аппарата и штабов на флотах. И все же во время войны оказались некоторые недоработки, которые пришлось устранять уже в ходе боевых действий.

Говоря об организации ГМШ, нельзя обойти молчанием роль его начальника. Мне всегда представлялось

правильным начальника ГМШ считать первым заместителем наркома: он постоянно в курсе всех дел на флотах, и прежде всего тех, которые могут потребовать спешного и ответственного решения. Следовательно, ему и карты в руки. Это полностью подтвердила практика военных лет. Помнится, на одном из совещаний высоких военачальников сразу после войны, когда министерство было уже единое и обсуждались новые уставы, все единогласно высказались: именно начальник штаба фактически оставался за командира, даже когда формально кое-где имелся первый заместитель.

Действительно, где, как не на должности начальника штаба, на кипучей работе, проверяется и готовится настоящий заместитель командира, командующего!

Начальником Главного морского штаба до войны был вначале Л. М. Галлер, затем его сменил И. С. Искаков. Оба они без особых на то полномочий выполняли функции первого заместителя наркома, и никто другой, пусть даже назначенный официально, не мог претендовать на эту роль, ибо по опыту и знаниям вряд ли кто мог их заменить.

Плавая на кораблях, мне приходилось наблюдать, как временно с целью подготовки командиров вводили иногда должность дублера или второго старшего помощника. Кроме дезорганизации службы, ничего хорошего из этого не получалось.

Хочешь стать отличным командиром корабля — побудь сначала в роли старшего помощника! Другого рецепта дать нельзя.

Несколько слов об организации ВВС, Береговой обороны и тыла.

На флоте возник полноценный, совершенно самостоятельный вид вооружения — военно-воздушные силы. Наше правительство придавало большое значение авиации в войне на море. Ни одно учение мы не проводили без взаимодействия авиации с корабельными соединениями. Не вызывала сомнений и необходимость создания в нашем наркомате центрального органа военно-воздушных сил, который руководил бы авиацией всех флотов. Но в Наркомате обороны стали возражать: дескать, вам будет трудно справляться с авиатехникой, занимайтесь кораблями, а авиацию, пожалуй, разумнее передать общевойсковым ВВС. Мне раза два-три пришлось давать

объяснения, почему мы настаиваем на собственных флотских военно-воздушных силах. Нас поддержали в правительстве. На практике мы с каждым днем убеждались в правильности принятого решения: только подчиненные флоту авиаединения смогли успешно взаимодействовать с кораблями. Это, конечно, не исключало того, что в морских операциях использовались и крупные авиаединения, не подчиненные флотам. В свою очередь и BBC Военно-Морского Флота могли в случае нужды привлекаться сухопутным командованием, как и бывало в годы войны.

Нашу верную точку зрения на подчинение флотской авиации Наркомату ВМФ подтвердил и опыт второй мировой войны. Известно, что в Германии Геринг не захотел подчинить адмиралу Редеру авиацию. В результате отсутствия нужного взаимопонимания между флотом и авиацией гитлеровцы не раз терпели неудачи на море. Правда, объяснить их только этим нельзя.

Командующим военно-воздушными силами ВМФ всю войну был С. Ф. Жаворонков. В прошлом участник гражданской войны, старый член партии, он уже в зрелом возрасте выучился летать, освоил авиационное дело. Впервые я его встретил на Черном море в роли командира эскадрильи флотской авиации. Затем наши пути сошлись на Дальнем Востоке. Возглавляя BBC Тихоокеанского флота, он проявил себя требовательным командиром и хорошим организатором. Его уважали, но вместе с тем побаивались. Во время Хасанских событий мы частенько беседовали о взаимодействии авиации с кораблями. И всегда находили общий язык. Когда надо было найти кандидата на должность командующего военно-воздушными силами ВМФ, я не искал никого другого — С. Ф. Жаворонков был самой подходящей кандидатурой.

Это были уже предвоенные годы. Авиация флота быстро росла. Частые учения и маневры требовали ее активного участия. Когда в годы войны налеты фашистских самолетов на базы и корабли стали учащаться, С. Ф. Жаворонков умело организовывал отражение вражеских воздушных атак, руководил также всеми средствами ПВО. Этому содействовали его деловые взаимоотношения с начальником ПВО А. И. Сергеевым.

Более сложным оказался вопрос о том, иметь или не

иметь в составе военно-воздушных сил все средства ПВО. Работая еще на Тихоокеанском флоте, где часто нарушались воздушные границы, я пришел к убеждению: самым активным и действенным средством отражения налетов врага являются истребители. Но их успех зависит от того, насколько своевременно предупреждает об опасности противовоздушная оборона. Да и в море обеспечение безопасности кораблей лежит также прежде всего на истребительной авиации.

В те годы истребители являлись самым эффективным средством. Встало проблема: либо разделить истребительную авиацию между ВВС и ПВО, либо все средства ПВО сосредоточить в руках командующего ВВС. Когда обсуждали эту проблему в Москве, большинство высказалось за объединение всех средств ПВО в руках командующих ВВС. Чем больше мы проводили учений, тем больше убеждались в правильности объединения ВВС и ПВО. Такая организация оправдала себя — доказала свою жизненность в годы войны. Только после войны, с появлением новых средств нападения и отражения возникла необходимость в корне пересмотреть прежнюю систему.

С организацией отдельного Наркомата Военно-Морского Флота возник вопрос и о береговой обороне, как об отдельном роде морских сил. Появление новых средств борьбы и возможность внезапной атаки военно-морских баз или отдельных объектов с суши с помощью воздушных десантов заставили нас по-новому взглянуть на роль береговой обороны в будущей войне.

Исторически береговая оборона существовала как род сил, входящий в состав флота, а временами не имела к нему почти никакого отношения. К началу второй мировой войны береговая оборона в корне изменила свое лицо. Помимо береговых батарей, частей морской пехоты, зенитных средств она включала также различные сухопутные части — сухопутную артиллерию, стрелковые части, танки. Одним словом, на флоте появился полноценный род сил, органически в него входящий и готовый вести борьбу с врагом во взаимодействии с корабельными соединениями.

Однажды на одном из совещаний береговиков в Москве, кажется состоявшемся осенью 1939 года, я решил посоветоваться с нашими ветеранами береговой обороны

по всем организационным вопросам. Нужно сказать, что флот имел на редкость сильный коллектив специалистов по береговой артиллерией. Моряки до сих пор помнят И. С. Мушнова, А. Б. Елисеева, С. И. Кабанова, С. И. Воробьева, М. Ф. Куманина и многих других. Все они — участники гражданской войны — хорошо понимали, насколько изменилась сущность береговой обороны, которая все более принимала общевойсковой характер.

Иннокентий Степанович Мушнов, возглавлявший береговую оборону, и его заместитель А. Б. Елисеев являлись ее заслуженными ветеранами. Я, по правде сказать, думал, что они будут стремиться ограничить по старинке свои обязанности береговыми батареями. А вышло наоборот: как и все участники совещания, они потребовали передать им «полноту власти» для обороны баз и укрепленных районов с моря, воздуха и суши, а вместе с этим и все средства вплоть до сухопутных частей и танков.

— Будет вам и дудка, будет и свисток,— пошутил я, соглашаясь с ними.

Но Л. М. Галлер предупредил, что иного мнения на этот счет придерживается начальник Генерального штаба маршал Б. М. Шапошников. По словам Галлера, в Генеральном штабе существовало такое мнение: вместо передачи всех средств круговой защиты береговой обороны следует подтянуть к берегу сухопутные соединения и береговые батареи подчинить общевойсковому начальнику. Адмирал Галлер переговорил с Шапошниковым, и дело закончилось миром. Предполагаемый вызов по этому поводу в Кремль не состоялся, и мы утвердили предложение Главного морского штаба.

Несколько слов о тыле Военно-Морского Флота. Возглавлял его в годы войны С. И. Воробьев. Бывалый береговик, он увлекался работой в тылу, и жила хватка чувствовалаась у него во всем. Правда, иногда и у него проскальзывала нотка: мол, где нам, тыловикам, тянуться с настоящими моряками. Но мы всюду подчеркивали огромную роль тыла во всех операциях флота. Разве может выйти в море соединение кораблей без танкера с топливом или без буксира? А кто из моряков может сомневаться в том, как важно для успешных боевых операций быстро отремонтировать корабль или, скажем, вовремя подготовить боеприпасы и продовольствие?

Флот — сложнейший организм, каждая часть которого одинаково важна.

Уделяя много внимания вопросам организации, мы всегда стремились сохранить принцип централизованного руководства. Командующий флотом (или флотилей) был полновластным хозяином на морском театре. Ему должны были подчиняться все рода морских сил.

За долгие годы службы на флоте я пришел к выводу: чем меньше линий подчиненности и проще организация, тем яснее круг обязанностей у каждого человека.

ГРОЗА НАДВИГАЕТСЯ

В книге «Майн кампф», которую Гитлер написал, когда еще только рвался к власти, сказано: «...Когда мы говорим сегодня о новых землях в Европе, мы должны иметь в виду прежде всего Россию». Дальше он с присущей ему наглостью добавляет: «Вся Россия должна быть расчленена на составные части. Эти компоненты являются естественной имперской территорией Германии».

На этом строилась вся политика германского фашизма, и напрасно искать какие-то перемены в настроениях фюрера. Ведя боевые действия в Европе, он не отказывался от своих планов нападения на нашу страну.

Сейчас не остается сомнений, что Гитлер, заключая договор с Советским Союзом, шел на прямой обман и не счел бы вероломным нарушить его даже осенью 1939 года, если бы обстановка сложилась благоприятной.

Наступил 1940 год. В Западной Европе закончилась «странная война». Весенне-летнее наступление немецкой армии привело к захвату Дании, Норвегии, Бельгии, Голландии и, наконец, падению Франции. Гитлер еще грозит Англии высадить свои войска на Британские острова, а сам на совещании в ставке 22 июля уже говорит: «Русская проблема будет разрешена наступлением. Следует продумать план предстоящей операции». Так рождается замысел, который после оформится в пресловутый план «Барбаросса».

Немецкий генеральный штаб начинает решать практические вопросы: куда наносить главные удары, сколько потребуется войск, какова роль армии, авиации и

флота. По мере уяснения задач уточняются сроки начала войны. В угаре побед, одержанных на Западе, происходит явная недооценка мощи Советской страны, а немецкий военный атташе в Москве генерал Кестринг докладывает, что для подготовки Красной Армии к войне потребуется по меньшей мере четыре года.

Еще до подписания Гитлером плана наступления начинается перегруппировка войск и переброска дивизий в Польшу.

В ноябре 1940 года, когда Берлин посещает В. М. Молотов, Гитлер всячески уверяет его в соблюдении договора, а сам немного спустя, 18 декабря, подписывает директиву № 21, которая и получила название плана «Барбаросса». В ней указывалось: «Германские вооруженные силы должны быть подготовлены к тому, чтобы сокрушить Советскую Россию в быстротечной кампании». С этого дня подготовка Германии к войне с Советским Союзом принимает такой размах, что становится очевидной для многих.

Операцию «Морской лев» — высадку десанта на Британских островах — Гитлер отложил. Не будем сейчас вдаваться в разбор причин этого решения, они могли быть различными, но один факт неоспорим: в подобной операции большую роль должен был играть флот. А он у немцев был еще недостаточно сильным.

Германия приступила к выполнению обширной судостроительной программы примерно в одно время с нами — в 1938 году. Программа была рассчитана на десять лет и включала в себя постройку 10 огромных линкоров, 4 авианосцев, 15 броненосцев, 49 крейсеров, 248 подводных лодок¹. Эта программа была разработана главным образом для борьбы с Англией. Руководители германского флота рассчитывали быть готовыми к войне в середине сороковых годов. Но война разразилась раньше, в 1939 году, и фашисты практически ничего не успели сделать для усиления своего флота. Это обстоятельство, бесспорно, явилось одной из причин отказа Гитлера от высадки десанта в Англии.

¹ Руге. Война на море 1939—1945 гг. Воениздат, 1957, стр. 58.

Теперь, когда разрабатывался план «Барбаросса», германский военно-морской флот предполагал начать свои действия на Балтике. Верховное армейское командование, опьяненное легкими победами в Европе, ревниво отнеслось к перспективе активного участия флота в военных операциях, и в результате последнему отвели весьма ограниченную роль. Генералы заверяли Гитлера, что справятся с Советским Союзом сами.

Конечно, помимо соперничества между сухопутными генералами и адмиралами флота в немецкой ставке на ход войны повлияло и то, что Германия продолжала упорную борьбу за Атлантику. Но все же морское командование готовилось широко использовать против нашего флота на Балтике легкие надводные силы, подводные лодки и мины. Армейское же командование рассчитывало за несколько недель с ходу захватить Ленинград, а стало быть, и Кронштадт. Перед немецким флотом в связи с этим ставилась задача: охранять коммуникации и побережье во время победного шествия армии и не выпускать наши корабли из Финского залива.

Таковы были расчеты гитлеровцев.

Конечно, о плане «Барбаросса» мы тогда еще не знали. А немецкое военное командование, не теряя времени, начало развертывать свои силы на востоке: одна за другой перебрасывались дивизии, строились вблизи наших границ аэродромы. В Финляндию и Румынию, уже втянутые в фашистскую орбиту, сначала посыпались специальные миссии, отдельные группы офицеров, а затем и войска. Корабли германского военно-морского флота зачастали с визитами в порты Финляндии. Не считаясь с договором о ненападении, гитлеровцы все более активизировали свою разведку. Самолеты германской авиации то и дело производили «случайные» полеты над нашими военными объектами. С этого времени поступало все больше и больше сведений о готовящемся на нас нападении. С каждым днем становилось очевиднее: фашистская Германия — самый вероятный наш противник. Договор терял свое значение и перечеркивался всем поведением Гитлера.

Мы заметили перемену и в поведении германского военно-морского атташе фон Баумбаха. Не зря он говорил, что командование считает его пост очень важным. Баумбах стал чаще обычного наведываться в от-

дел внешних сношений Военно-Морского Флота. Он предлагал поделиться с нами разными «полезными данными», а сам, словно бы между делом, пытался выведать данные о нашем флоте.

В общем, к началу 1941 года к нам стали просачиваться сведения о далеко не мирных намерениях Гитлера. Сперва сведения эти были скучными, потом они стали носить более разносторонний и в то же время определенный характер. Уже после войны мне удалось узнать, что фашисты разработали широкий план дезинформации Советского Союза об истинных намерениях Германии. Видимо, именно по этому плану наш военно-морской атташе в Берлине М. А. Воронцов был приглашен к адмиралу Редеру, который пытался навязать ему ложные выводы о действиях немцев. Как ни старалось германское командование, оно не могло скрыть подготовку крупнейшего наступления на широком фронте — от Баренцева моря до Босфора. Сводки Генштаба и донесения с флотов приносили тревожные вести. Командующие флотами при встречах или разговорах по телефону настойчиво спрашивали, как в правительстве расценивают недружелюбные действия Германии.

Чаще всех звонил командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц: поведение немцев на Балтике было особенно подозрительным. Докладывая об очередных нарушениях нашего воздушного пространства или еще о чем-либо в этом роде, В. Ф. Трибуц, человек энергичный и инициативный, неизменно допытывался: как все это понимать?

Действительно, уже в начале 1941 года следовало бы сопоставить, проанализировать все данные и положить их на чаши весов: с одной стороны, поступки гитлеровцев, реальные факты, с другой — их обещания, договор с нами. Что перевесит?

Договор с Германией о ненападении существовал, но существовала ведь и книга Гитлера «Майн кампф». Он развивал в ней планы захвата «восточного пространства» и, как я писал выше, никогда не отказывался ни от своей книги, ни от своих планов.

Если не ошибаюсь, в феврале 1941 года я доложил правительству, что немцы все больше задерживают поставки для крейсера «Лютцов». И. В. Сталин внимательно выслушал меня и предложил впредь подробно сооб-

щать, как пойдет дело дальше. Попутно, обращаясь ко всем присутствующим, он заметил, что в Германии ограничивают наших представителей в передвижении.

Примерно в ту же пору у меня состоялся разговор с А. А. Ждановым. Андрей Александрович часто приезжал в наркомат: он был членом Главного морского совета. Как-то после заседания он задержался в моем кабинете. Мы толковали на разные темы. Потом я спросил, не считает ли он действия Германии вблизи наших границ подготовкой к войне. Андрей Александрович высказал мнение, что Германия не в состоянии воевать на два фронта. Он расценивал нарушения нашего воздушного пространства и стягивание немецких сил к границе скорее как меры предосторожности со стороны Гитлера или как средство психологического нажима на нас, не больше.

Я усомнился:

— Если речь идет только о мерах предосторожности, для чего Гитлеру накапливать силы в Финляндии и Румынии? Зачем немецкие самолеты-разведчики летают над Ханко и Полярным? Ведь оттуда им никто не угрожает.

За несколько месяцев до этого разговора я слышал от Жданова довольно решительное утверждение: обе стороны на Западе завязли в войне, и потому мы можем спокойно заниматься своими делами. Теперь он не повторял этих слов, но по-прежнему не считал вероятным скорое столкновение с Германией. Андрей Александрович ссылался и на опыт первой мировой войны, показавший, что борьба на два фронта для Германии непосильна, и даже на известное предостережение «железного канцлера» Бисмарка на сей счет.

Возможно, где-то в душе у Жданова, как и у меня, гнездились сомнения, а может, он был в курсе каких-то неведомых мне расчетов Сталина и, конечно, наверняка знал об огромной работе по укреплению западных границ, которая тогда велась ускоренными темпами. Эта работа имела смысл прежде всего на случай войны с Германией. Значит, вероятность такой войны учитывалась. Но почему Андрей Александрович так отвечал мне и каковы в то время были планы И. В. Сталина — для меня до сих пор остается тайной.

Действия высших инстанций в те последние предво-

енные месяцы явно не соответствовали всей обстановке. Уж сколько говорилось об авиации и ее мощных налетах в первые же дни и даже часы военного столкновения! Сколько писалось и рассказывалось о роли штабов всех степеней и их надежном укрытии в военное время! Я лично прочувствовал это на себе. Когда в Картахене приходилось сидеть часами в плохо оборудованном укрытии — рефухии, невольно приходили мысли: надежные укрытия следует создавать еще в мирное время.

Не запрашивая разрешения, на свой риск и страх, я приказал строить бетонированный блок, в котором можно было разместить немного людей и средства связи Наркомата ВМФ. А Наркомат обороны пока ничего не предпринимал.

В своей книге «Через три войны» бывший командующий Московским военным округом И. В. Тюленев рассказывает, как накануне нападения гитлеровцев на нашу страну бывший Нарком обороны К. Е. Ворошилов спросил его:

— Где подготовлен командный пункт для Верховного Главнокомандования?

Естественно, Тюленев ответил, что ему никто и никогда не поручал этим заниматься.

В связи с этим напрашивается вопрос: разве командующий Московским округом должен был думать о надежном укрытии для будущей Ставки?

А ведь этот вопрос можно было разрешить в мирную пору, если бы Генеральный штаб уделил ему больше внимания.

Военные события не всегда развиваются так, как «предписывают» или «решают» даже крупные политические деятели. Далеко не все происходит по их воле. Временами и они оказываются в плена событий и вынуждены принимать непредвиденные решения. Но как бы ни выглядел неожиданным тот или иной поворот событий, нельзя, чтобы он застал врасплох, к нему нужно быть готовым, особенно когда речь идет об обороне государства. А оборона страны зависит не только от числа дивизий, танков и самолетов, имеющихся на вооружении, но прежде всего от готовности немедленно привести их в действие, эффективно использовать, когда возникнет необходимость.

Подготовка к войне не просто накопление техники. Чтобы отразить возможное нападение, надо заранее разработать оперативные планы и довести их до исполнителей. Да и это лишь самое начало. Исполнители должны разработать свои оперативные документы и, главное, научиться действовать по ним. Для этого нужно время и время.

С кем конкретно следует быть готовыми воевать? Когда? Как? Это не праздные вопросы. От них зависит весь ход войны. Думал ли об этом Сталин? Ведь с мая 1941 года он был не только Генеральным секретарем ЦК, но и Председателем Совнаркома СССР. Конечно думал. Полагаю, у него было твердое убеждение, что война неизбежна, что она обязательно вспыхнет на западе или на востоке. А возможно, в одно и то же время и там и тут. Недаром же наши войска сосредоточились одновременно и на западе и на востоке. И тут и там укреплялись границы. Да и перемещения крупных военачальников в конце 1940 года и в начале 1941 года тоже говорят о подготовке к войне «на два фронта». Вообще же подготовка к возможному военному конфликту началась значительно раньше и проводилась последовательно, с огромным напряжением сил. Каждый советский человек понимал, что стремительное наращивание нашей индустриальной мощи необходимо прежде всего для укрепления обороноспособности страны. Мы должны были спешить, и партия прямо говорила об этом народу. За годы предвоенных пятилеток страна преобразилась, были созданы экономические основы нашей обороноспособности. Теперь совершенно ясно, какую роль сыграло, скажем, создание новых промышленных центров на востоке страны — Кузбасса, Магнитки и других.

Все мы знали, что наша страна отстала от передовых капиталистических стран на 50—100 лет и что мы должны были пробежать это расстояние за десять лет. Иначе нас сомнут. И советские люди действительно прошли за десятилетие такой путь промышленного развития, на который другие государства тратили целое столетие. Об этом забывать нельзя.

И кто не знает, какое внимание партия и правительство уделяли нашим Вооруженным Силам, как занималася ими лично И. В. Сталин в течение многих лет?! Все

это было. Многое, очень многое делалось. И все же нечто весьма важное было упущено: не хватало постоянной, повседневной готовности к войне.

К слову сказать, Сталин, по-видимому, ошибался в сроках возможного конфликта, он считал, что времени еще хватит.

Огромный авторитет И. В. Сталина, как мне думается, сыграл двоякую роль. С одной стороны, у всех была твердая уверенность: Сталину, мол, известно больше, и, когда потребуется, он примет необходимые решения. В то же время эта уверенность мешала его ближайшему окружению иметь собственное мнение, прямо и решительно высказывать его. А на флотах люди были твердо убеждены: коль нет надлежащих указаний, значит, война маловероятна.

Только в мае — июне 1941 года, когда обстановка на границах стала особенно напряженной, начали уже вслух высказывать недоумение: почему не принимаем необходимых мер?

Понятно, что неясность во всех этих вопросах беспокоила нас тем сильнее, чем тревожнее становилось положение. Однако говорить вслух о таких вещах, брать под сомнение действия высшего начальства в той обстановке было трудно. Нам, морякам, не оставалось ничего другого, как следить за действиями Наркомата обороны. Мы понимали подчиненную роль флота по отношению к сухопутным силам в будущей войне и не собирались решать свои задачи отдельно от них. Когда Наркомом обороны был К. Е. Ворошилов, мы исходили еще и из того, что он, как член Политбюро, лучше нас знает планы и решения высшего руководства, сам участвует в их разработке, а следовательно, может многое нам посоветовать.

После финской кампании Наркомом обороны стал С. К. Тимошенко. Я старался установить с ним тесный контакт. Но отношения у нас как-то не клеились, хотя их нельзя было назвать плохими. С. К. Тимошенко, загруженный собственными делами, уделял флоту мало внимания. Несколько раз я приглашал его на наши совещания с командующими флотами по оперативным вопросам, полагая, что это будет полезно и для нас и для Наркома обороны: ведь мы должны были готовиться к тесному взаимодействию на войне. Семен Кон-

станинович вежливо принимал приглашения, но ни на одно наше совещание не приехал, ссылаясь на занятость.

Контакт с Генштабом я считал особенно важным потому, что И. В. Сталин, занимаясь военными делами, опирался на его аппарат. Следовательно, Генштаб получал от него указания и директивы, касающиеся и флота.

В бытность начальником Генштаба Бориса Михайловича Шапошникова у нас с ним установились спокойные и деловые отношения. Удовлетворяли нас и отношения с К. А. Мерецковым, который возглавлял Генеральный штаб с августа 1940 года. Кирилла Афанасьевича я немного знал еще по Испании, потом встречался с ним, когда он командовал Ленинградским военным округом. Мы всегда находили общий язык. Мне приходилось решать с ним ряд вопросов, например об усилении сухопутных гарнизонов Либавы и Ханко, о взаимоотношениях Балтфлота с Прибалтийским военным округом. И мы как-то легко договаривались.

К. А. Мерецков был начальником Генштаба всего несколько месяцев. 1 февраля 1941 года его сменил на этом посту генерал армии Г. К. Жуков. Я ездил к нему несколько раз, но безуспешно, он держал себя довольно высокомерно и не пытался вникнуть во флотские дела.

Сперва я думал, что только у меня отношения с Г. К. Жуковым не налаживаются и что с ним найдет общий язык его коллега, начальник Главного морского штаба И. С. Исаков. Однако у Исакова тоже ничего не вышло.

Вместе с тем в Генштабе находились товарищи, относившиеся к флотским делам с вниманием, например заместитель начальника Генштаба Н. Ф. Ватутин, начальник оперативного управления Г. К. Маландин и его заместитель А. М. Василевский. До сих пор с удовольствием вспоминаю встречи перед войной с генерал-лейтенантом Н. Ф. Ватутиным и генерал-майором А. М. Василевским. Однако трудности создавали не отдельные работники, которые всегда отличаются друг от друга своими личными качествами. Отношения двух военных наркоматов не были достаточно четко определены — вот в чем был гвоздь вопроса!

Программу строительства большого флота, начатую перед войной, мы свернули, успев осуществить лишь малую ее часть, особенно это относится к строительству крупных кораблей. Все же Военно-Морской Флот к 1941 году был в общем новым — почти весь он строился после революции.

Каковы же были наши морские силы?

Мы имели к 1941 году около 600 боевых кораблей. На разных морях плавало 3 линкора, 7 крейсеров, 59 эсминцев, 218 подводных лодок. Иной раз приходится слышать разговоры о том, что огромная роль подводных лодок в войне стала ясна лишь в послевоенные годы. Это далеко не так. Конечно, теперь, став атомными, подводные лодки приобрели особое значение. Их скорость превышает скорость надводных кораблей, а район плавания практически не ограничен. За много лет службы на флоте я не встречал ни одного адмирала, который не оценил бы по достоинству подводные корабли. Но эсминцы и крейсеры тоже выполняли во время войны исключительно важные задачи. Без них невозможно было бы так долго удерживать Севастополь, обороныть Одессу, высаживать десанты или охранять наше побережье на всех морских театрах.

Не имея эсминцев и крейсеров, вряд ли мы смогли бы эвакуировать такое большое количество войск и населения из Таллина и с острова Ханко. Мне думается, не следует противопоставлять один класс кораблей другому или отдавать особое предпочтение какому-либо определенному классу кораблей. Флот будет сильным лишь тогда, когда в нем есть все типы и классы кораблей, причем в нужном количестве или, иными словами, в правильном соотношении. Каковы задачи —таков должен быть и флот.

На Севере и Дальнем Востоке наш флот был численно невелик, но на Черном и Балтийском морях советские подводные и надводные силы значительно превосходили по своей ударной мощи флоты других государств на этих же театрах.

Авиация на море мало чем отличалась от сухопутной. Всего мы имели 2581 самолет. Много сухопутных бомбардировщиков переоборудовали под торпедоносцы и для постановки мин. Существовала, правда, специальная морская авиация, в частности разведывательная, но

малочисленная, гидросамолеты были преимущественно устаревших типов. Маловато имели мы скоростных бомбардировщиков и истребителей, вовсе не имели пикировщиков и штурмовиков, которые наиболее пригодны для нападения на движущиеся корабли.

Зато в артиллерии мы были сильны. Стоит вспомнить нашу 130-миллиметровую пушку для эсминцев с дальностью боя около 20 километров или созданную в 1937 году 180-миллиметровую трехорудийную башню для крейсеров типа «Киров», стрелявшую на 37 километров. Ни один флот не имел тогда таких совершенных орудий. Отличными орудиями оснащались и береговые батареи.

Слабее обстояло дело с противовоздушной обороной. Наши зенитки не могли вести огонь по пикировщикам. Не хватало радиолокационных средств для кораблей и военно-морских баз.

Хороши были наши торпеды для надводных и подводных кораблей, но в минном оружии и по тралам мы отставали.

В общем, хотя мы и не успели создать крупный флот, оснастить наши морские силы всеми новейшими средствами борьбы, все же это был флот боеспособный, полный решимости защищать Родину вместе со всеми ее Вооруженными Силами.

Мы готовились встретить врага согласованными ударами подводных и надводных кораблей, авиации и береговой обороны. Стремление использовать совместно разнородные силы сказалось и на самой организации флота. У нас были созданы маневренные соединения — эскадры и отряды, состоявшие из кораблей различных классов. Мы уже тогда формировали соединения не по классам кораблей, как раньше, а в зависимости от оперативных и тактических задач, которые им предстояло решать. Времена классических морских битв, когда крейсеры сражались с крейсерами, а миноносцы с миноносцами, миновали.

Понятно, что готовность флота к войне — это прежде всего готовность его людей. Подготовка рядовых и старшин шла успешно. Флот всегда получал хорошее пополнение: на корабли, как правило, направляли призывников, близких флоту по своей гражданской специальности: рыбаков, торговых моряков, жителей приморских

районов. Они легче осваиваются с военно-морской службой. Однако, чем больше флот оснащался новой техникой, тем выше становились требования даже к рядовым краснофлотцам.

Еще в 1939 году в правительстве подробно обсуждали, как лучше обеспечить флот специалистами — рядовыми и старшинами. Было два пути: увеличить срок службы или набирать больше людей на сверхсрочную; в конце концов решили использовать и тот и другой. Срок службы увеличили до пяти лет, одновременно усилили вербовку на сверхсрочную, заинтересовав сверхсрочников материально. И число их стало расти из года в год. Вскоре они уже занимали все основные старшинские должности на кораблях. Особенно много сверхсрочников было в подводном флоте — на некоторых лодках до трех четвертей всего экипажа. Это был поистине наш золотой фонд.

Последние учения сорок первого года показали высокую выучку матросов и старшин. Любой из них мог, как правило, не только обслуживать машины и приборы, но и устранять их неисправности.

Вспоминается показательный случай. Во время войны советские команды принимали в Англии несколько кораблей, которые передавались нам за счет трофейного итальянского флота: линкор, эсминцы, подводные лодки¹. Там, конечно, с пристальным вниманием наблюдали за действиями советских моряков. Скоро распространился слух, будто мы прислали команды, специально подобранные из одних офицеров и старшин. На самом же деле это были обычные советские моряки, к тому же наспех собранные с различных кораблей. В течение нескольких недель они приняли и освоили незнакомую технику, а затем отлично привели корабли в Мурманск.

Весь личный состав флота был воспитан в духе преданности своей Родине. В этом огромная заслуга наших командиров и политработников. Я уже писал о том, что политработники в мирные дни помогали командирам успешно решать задачи боевой и политической подготовки. А когда грянула война, они вместе с командирами всегда оказывались там, где было опасно, своей наход-

¹ Кроме них один крейсер был получен от США.

чивостью, выдержкой, отвагой воодушевляя моряков на подвиг.

Много мы заботились о подготовке командного состава. Командиры и специалисты — механики, артиллеристы, связисты, минеры — в общем-то всегда заняты своим сравнительно узким делом, изо дня в день совершенствуются в нем. Но круг обязанностей строевого командира очень широк. Строевой командир обязан иметь и специальные знания, должен заботиться об организации службы и дисциплины, о воспитании своих подчиненных. Этим он занят с утра до позднего вечера. А вот как растет командир теоретически, как умеет он применять в бою свои знания, в мирное время не так заметно. Поэтому оперативно-тактическая подготовка командиров зачастую отставала.

В конце сорокового и в начале сорок первого года мы сосредоточили свои усилия на том, чтобы командиры учились не только за книгой или на оперативных играх по картам, но прежде всего — в море. Черноморцам это было проще: они плавали круглый год. И на Балтике флот в 1941 году начал плавать очень рано. Правда, зима в том году выдалась лютая, лед долго сковывал даже такую обычно незамерзающую базу, как Таллин. Но корабли при первой возможности выходили на морские просторы.

В 1941 году все наши флоты, учились в условиях, близких к боевым. В таких условиях неизбежно повысилось и число аварий. Это, вероятно, помнят все, кто служил на флоте в то время.

Аварии и катастрофы вообще надолго врезаются в память. Иногда они даже становятся для флотских людей своего рода ориентирами во времени. «Помнишь, это было в то лето, когда Миша Москаленко, командуя эсминцем, таранил лодку», — вспомнит кто-нибудь, желая уточнить дату давнего события.

Аварии переживаются тяжело. Виноватыми чувствуют себя не только те, кто непосредственно совершил ошибку, но и окружающие, особенно командиры. Да и спрос со всех — это понятно. За крупными авариями иной раз следовали постановления правительства, приказы Народного комиссара. Они сопровождались нередко оргвыводами «в назидание потомству». От флота требовали извлечь уроки, еще и еще раз проверить органи-

зацию службы, добиться, чтобы подобное никогда не повторялось.

Требования, конечно, справедливые, но их категоричность имела и оборотную сторону: получив такие приказы из Москвы, командование на местах начинало упрощать маневры, проводило их в облегченных условиях. Признаться, и мы в наркомате порой потворствовали этому. Кому хочется получить лишнюю неприятность?

Больше всего ограничений устанавливали для подводных лодок. Сложные маневры с их участием часто чреваты происшествиями, порой тяжелыми. Не один командующий поплатился за них званием и должностью. В результате подводников ограничивали в маневрировании при выходе в атаку. Надводные корабли-цели старались позировать им на меньших скоростях и при постоянных курсах, хотя все понимали, что на войне будет по-другому.

Как-то я беседовал на эту тему с А. А. Ждановым. Доказывал, что чрезмерная боязнь аварий мешает нам готовить настоящих, смелых подводников, а на войне мы поплатимся за это. Разговор шел вскоре после гибели подводной лодки на Северном флоте.

Жданов рассердился:

— Так вы хотите, чтобы я одобрил безнаказанность за аварии и, значит, поощрял их?

Убедить Андрея Александровича мне не удалось, да и, честно говоря, сам я был не очень готов отказаться от практики, которая прочно установилась. Понимал, какими «фитилями» это грозит мне самому.

Немало в предвоенные годы случалось несчастий и с самолетами. В бытность мою командующим Тихоокеанским флотом мы имели достаточно авиации, и самолеты летали очень много. Но не все проходило гладко. Случались серьезные происшествия. Отдашь после них строгий приказ о борьбе с авариями, и люди начинают побаиваться. А это ох как опасно на войне! В бою чрезмерная осторожность и боязливость куда хуже, чем отчаянный риск. Понимать мы это понимали, но и не наказывать за аварии не могли. Трудно тут найти золотую середину. А надо было!

После финской кампании мы старались не допускать никаких лишних ограничений на учениях. Командиры

кораблей и соединений стали действовать днем и ночью в сложных условиях куда смелее. Мелкие неполадки и происшествия им никто не ставил «в строку».

Учеба на море шла с нарастающим напряжением вплоть до того дня, когда разразилась война. На Балтике в мае и июне 1941 года учеба проходила уже в совсем необычных условиях. Выходя в море, флот выставлял дозоры, увеличивал и боевое ядро. Авиация вела усиленную воздушную разведку. Все это делалось на случай не условного, а действительного нападения, настоящего, а не воображаемого врага.

Некоторые теперь утверждают, якобы И. В. Сталин не придавал значения повышению боевой готовности Вооруженных Сил. Больше того, будто бы он просто запрещал этим заниматься. С этим я согласиться не могу. Ему, конечно, сообщали о повышенной готовности флотов и тех мерах, которые мы предпринимали в последние 4—6 предвоенных месяцев. По этому поводу мы посыпали доклады и оперативные сводки в правительство и Генеральный штаб и никаких возражений оттуда не получали.

Но то, что моряки не получали никаких указаний о повышении боеготовности флотов непосредственно от правительства, я отношу к большому промаху. Ведь в конце концов нашу страну нельзя было считать в ту пору слабой морской державой. Не случайно в роковую ночь на 22 июня фашисты обрушились на главную базу Черноморского флота — Севастополь, а также на наши морские базы Балтики и пытались вывести из строя корабли.

ЧТО ЗНАЧИТ ГОТОВНОСТЬ

Так повелось, что, говоря о начальном периоде войны, обычно подчеркивают внезапность нападения на нас гитлеровской Германии и те преимущества, которые враг получил благодаря этому. Безусловно, напасть внезапно, врасплох — очень важно и выгодно для агрессора. Но у каждой медали есть своя оборотная сторона.

Внезапное и вероломное нападение гитлеровцев на нашу страну стали считать чуть ли не единственной причиной наших неудач в первые месяцы войны. Это не раз повторял И. В. Сталин. Такое утверждение вряд ли соответствует истине.

Прежде всего следует оговориться, что допущение внезапного нападения на свою Родину само по себе уже крупный провал. Военные люди, особенно руководители, не имеют права быть застигнутыми врагом врасплох. Еще на школьной скамье нам внушали, что войны теперь начинаются без предупреждения: «Иду на вы». Рыцарские времена миновали. Любая агрессия готовится тайно, и об этом забывать нельзя.

Внезапность принято делить на стратегическую, оперативную и тактическую. О стратегической внезапности нападения 22 июня 1941 года не может быть и речи. Ибо повадки немецкого командования нам были хорошо известны. Немецкие генералы издавна считали непременным условием успеха не только внезапность нападения, но и силу первых ударов. Они давно делали ставку на блицкриг. Так, германский генеральный штаб, действуя по пресловутому плану Шлифена—Мольтке, собирался в первой мировой войне разгромить Францию за полтора—два месяца, то есть раньше, чем Россия успеет развернуть свои войска.

Последующие агрессивные действия немцев были особенно характерны «молниеносными» ударами и внезапными наступлениями. Перед нашими глазами в предвоенные годы прошла серия таких операций: Гитлер оккупировал Австрию, Чехословакию, захватил Польшу, разгромил Францию. Мы видели, в каком темпе все это совершалось.

В середине 1940 года германский генеральный штаб, предвидя, что борьба с Англией может быть длительной и упорной — за спиной Англии стояла Америка, — принял решение напасть на Советский Союз. Пусть мы до подлинно тогда еще не знали этого, хотя тревожных сигналов поступало все больше, но в том, что гитлеровцы стремились сделать свои первые удары неожиданными и сокрушительными, не было ничего удивительного. Более того, немцы открыто сосредоточивали свои дивизии на наших границах. Значит, тучи сгущались над нами давно, и молния готова была ударить в любую минуту.

Чтобы избежать стратегической внезапности нападения, требовалась длительная подготовка. Стратегические планы трудно разрабатывать и менять на ходу. Поэтому очень важно своевременно определить вероятного про-

тивника и сделать правильный прогноз о его намерениях и прежде всего о наиболее вероятных направлениях ударов.

Противнику удалось добиться и оперативной внезапности — на рассвете 22 июня 1941 года он застал советские пограничные части врасплох и вторгся на нашу территорию.

Каковы причины этого?

Одна из них — недооценка всей международной обстановки, и в частности возросшей угрозы со стороны самой агрессивной в ту пору страны — фашистской Германии. Другая — недостаточная готовность наших Вооруженных Сил к отражению первых атак врага.

В самом деле. Еще во второй половине дня 21 июня стало известно: в ближайшую ночь можно ожидать нападения немцев... Что помешало и тогда привести в полную боевую готовность все приграничные войска от самых северных широт до самых южных? Теперь известно, что к полуночи 22 июня советская авиация потеряла 1200 самолетов, из них было уничтожено на земле 800... Рассказывают также, что командующий Белорусским военным округом Д. Г. Павлов вечером 21 июня сидел в театре и на доклад о подозрительном поведении немцев ответил: «Чепуха».

Во всем этом проявилась оперативная, а вместе с нею и тактическая неподготовленность многих наших соединений к возможному вражескому нападению.

Я не напрасно привел пример из авиации. Ведь нашим авиационным войскам не требовалось передислоцироваться, как, скажем, пехоте. А на готовность подняться в воздух у авиаторов ушло бы не более пятнадцати—двадцати минут. Во всяком случае это неоспоримо в части истребителей.

Иногда я слышал замечания, что наше отступление было неизбежным потому, что немцы имели большой военный опыт. Подобное утверждение я отвергал ранее и отвергаю сейчас, как незаслуженный упрек в адрес наших мужественных солдат и командиров. Ведь все они ничем не отличались от бойцов Брестской крепости, сумевших дать достойный отпор отборным фашистским войскам.

Не берусь судить, почему и насколько внезапным оказалось нападение фашистской Германии на наших

сухопутных границах. Расскажу о готовности Военно-Морского Флота.

Еще в Испании я убедился в способности авиации наносить неожиданные мощные удары по кораблям. Готовность флота всегда должна быть высокой. Нужны быстрые действия всех средств ПВО, рассредоточение кораблей, затемнение объектов и многое другое. Прозевал несколько минут — и понес тяжелые потери. Это крепко засело в моей памяти.

Над повышением готовности флота мы усиленно работали еще на Дальнем Востоке во время хасанских событий. Надо было считаться с возможностью налета на Владивосток. У нас не было тогда гарантии, что удастся локализовать бои у озера Хасан. Смысл наших мер заключался в том, чтобы в любом случае, отпарировав первый удар врага, обеспечить себе дальнейшее развертывание сил.

Подлинным энтузиастом создания четкой системы готовности на Тихоокеанском флоте, как я уже говорил, был начальник оперативного отдела штаба флота М. С. Клевенский. Война с Германией застала его в должности командира Либавской военно-морской базы. Ночью он был предупрежден о возможном нападении немцев, а уже через два-три часа отражал один налет фашистской авиации за другим. И отражал уверенно, без паники, до последней возможности защищая передовую базу.

Так произошло не в одной Либаве, а и в остальных базах флота, потому что те меры, которые мы начали применять на Тихом океане на случай внезапного нападения, позднее разрабатывались в масштабе всех военно-морских флотов.

Конечно, нужно учитывать, что враг главный удар наносил по нашим сухопутным войскам. Им, безусловно, было намного труднее, чем морякам, и я вовсе не хочу умалять героизма и самоотверженности наших пехотинцев: им первым пришлось встать на пути стальной лавины фашистских танков. Речь пойдет только о некоторых организационных вопросах.

Не могу утверждать, что все у нас было детально отработано, но мы стремились подготовиться как можно лучше, постоянно об этом думали. Когда фашистская Германия напала на Советский Союз, «военно-морское

командование смогло значительно быстрее, чем командование Красной Армии, привести свои силы в боевую готовность», — сказано в «Истории Великой Отечественной войны». Наш флот в роковую ночь на 22 июня не потерял ни одного корабля. Думается, этот факт представляет интерес не только для истории.

Мне неоднократно приходилось слышать, что более высокая готовность флота объясняется якобы спецификой морской службы.

— В чем же заключается эта специфика? — допытывался я, но резонного ответа не получал.

Некоторые, объясняя «специфику» морской службы, ссылались на то, что, мол, личный состав кораблей легче собрать. Ошибочное представление. На корабли, стоящие на рейде, труднее доставить людей, если они уволены в город. И привести в готовность флот с его кораблями и частями, разбросанными на огромном пространстве, вряд ли легче, чем сухопутные войска.

Специфика, о которой идет речь, в предвоенный период была для всех одна: внимательно следи за противником и не опоздай, иначе он нанесет мощный удар, от которого трудно оправиться.

Мне хочется привести несколько примеров, когда флоты с присущей им «спецификой» были застигнуты врасплох и понесли большие потери. В 1904 году, когда отношения России с Японией обострились до предела и возможность военного столкновения стала неизбежной, русская эскадра в Порт-Артуре могла обезопасить себя от внезапного удара. Для этого достаточно было убрать часть кораблей с внешнего рейда, рассредоточиться и выставить надлежащие дозоры. Радиосвязи тогда еще не существовало, но ведь достаточно было бы простого флагового сигнала, допустим с мачты сопки Золотой. Но этого сделано не было, и японские миноносцы надолго вывели из строя ряд крупных кораблей.

Всем памятен разгром американского флота в Пирл-Харборе 7 декабря 1941 года. Тогда у американцев тоже были все основания ожидать нападения. К 1940 году накопился немалый опыт неожиданных наступлений немцев в Польше, Норвегии, Дании, Бельгии, Голландии и Франции, имелись прекрасные средства связи и была

известна роль авиации в начале войны. Между тем американские моряки не приняли мер предосторожности: Пирл-Харбор не был затемнен, корабли стояли, как обычно, борт о борт, телеграмма, посланная на Гавайские острова, вовремя не поспела, средства ПВО не были приведены в полную готовность. И вот результат: японцы вывели из строя почти весь линейный флот, более трех с половиной тысяч человек погибли. А получив американцы за два-три часа до атаки японцев предупреждение, все сложилось бы совсем иначе.

Можно привести еще один пример: утром 11 ноября 1940 года самолеты с английского авианосца «Илластриес» атаковали итальянский флот в базе Таранто. Три линкора — «Кейвэр», «Литторио» и «Дуилио» — были выведены из строя. Англичане потеряли всего два самолета.

Иными — гораздо большими — могли быть потери в первые дни войны и у нас в Севастополе, Измаиле, Кронштадте, Таллине и Полярном, если бы командование на местах не приняло всех мер предосторожности. «Специфика» заключалась в том, что почти два года на всех флотах шла разработка документов по системе готовностей. Их настойчиво вводили в жизнь, проверяли и отрабатывали на сотнях учений — общих и частных.

Было точно определено, что следует понимать под готовностью № 3, под готовностью № 2, под готовностью № 1.

Номером три обозначалась обычная готовность кораблей и частей, находящихся в строю. В этом случае они занимаются повседневной боевой подготовкой, живут обычной жизнью, но сохраняют запасы топлива, держат в исправности и определенной готовности оружие и механизмы.

Готовность № 2 более высокая. Корабли принимают все необходимые запасы, приводят в порядок материальную часть, устанавливается определенное дежурство. Увольнения на берег сокращаются до минимума. Личный состав остается на кораблях. В таком состоянии корабли могут жить долго, хотя такая жизнь требует известного напряжения.

Самая высокая готовность — № 1. Она объявляется, когда обстановка опасная. Тут уже все оружие и все

механизмы должны быть способны вступить в действие немедленно, весь личный состав обязан находиться на своих местах. Получив условный сигнал, каждый корабль и каждая часть действует в соответствии с имеющимися у них инструкциями.

Поначалу не все получалось гладко. Первые проверки и учения на кораблях вскрыли массу недостатков. Не меньше года понадобилось, чтобы флоты научились быстро и точно переходить на повышенную готовность. Не буду перечислять все, что пришлось проделать в штабах, на кораблях и в частях. Большая это была работа, шла упорная борьба за время — не только за часы, но и за минуты, даже секунды с момента подачи сигнала до получения доклада о готовности флота. Такая борьба за время в военном деле чрезвычайно важна.

ВРАГ У ГРАНИЦ

Гитлеровцы не могли все время держать свой совершенно секретный план «Барбаросса» запертым в сейфах генерального штаба. План надо было осуществлять, давать конкретные директивы нижестоящим штабам. Немецкие генералы должны были торопиться. Время не ждало.

В соответствии с «Барбароссой» гитлеровцы готовили против СССР огромную армию и флот. Германия договаривалась о взаимодействии со своими союзниками. Как уже рассказывалось, еще в начале 1941 года немцы совершили ряд грубых нарушений нашего воздушного пространства на Балтике и в районе Мурманска. Немецкие самолеты «ошибались» все чаще и норовили летать над нашими базами, аэродромами и береговыми батареями. В конце января мне стало известно об интересном разговоре японского военно-морского атташе Ямагути с начальником отдела внешних сношений ВМФ. Ямагути перед тем только что вернулся из Берлина и настойчиво добивался приема в нашем наркомате. Прибыв в отдел внешних сношений, он как бы доверительно стал делиться своими берлинскими впечатлениями.

— Немцы очень недовольны Италией, — говорил он. — Один друг по «оси» осрамился.

Ямагути имел в виду поражения итальянской армии в войне против Греции. Муссолини развязал эту войну, рассчитывая легко захватить большую часть Балканского полуострова. Он спешил перебежать дорогу Гитлеру, который тоже зарился на Балканы. Но Муссолини переоценил свои силы. Маленькая Греция дала ему мужественный отпор и отбросила итальянские армии в глубь Албании. Там они и топтались, не в состоянии изменить положение.

— А как Германия думает помочь Италии? — поинтересовался начальник отдела внешних сношений.

— Гитлер будет искать развязки в другом месте — на Востоке, — заявил Ямагути.

Тут же он пояснил, что имеется в виду движение на проливы — Босфор, Дарданеллы и дальше — на колониальные владения Англии. Японский атташе явно хотел отвести нам глаза. Дескать, не обращайте внимания на то, что немцы подбираются к Болгарии, это направление не против вас. Но тут же почему-то оговорился:

— Не исключено столкновение между Берлином и Москвой.

30 января мы официально донесли об этом любопытном разговоре заместителю председателя Совнаркома К. Е. Ворошилову.

В то время я взял себе за правило собирать в отдельной папке все мелкие, но подозрительные факты поведения немцев, чтобы при случае докладывать лично Сталину. О более крупных фактах мы сразу же сообщали письменно.

В начале февраля одно за другим поступило несколько сообщений о том, что в болгарские порты Варну и Бургас прибывают немецкие военные специалисты, доставляются береговые орудия и зенитные пушки. 7 февраля я письменно донес об этом И. В. Сталину и председателю Совнаркома В. М. Молотову.

Невольно приходилось сопоставлять новые факты с тем, что говорил японский атташе. Конечно, этот опытный разведчик не собирался предупреждать нас об опасности. Скорее всего, он хотел усыпить наше внимание: немцы, мол, целятся не на Москву, а на владения Великобритании. Но это выглядело слишком наивным. В самом деле! Если бы немцы обосновались только в Варне и Бургасе! Однако они проявляли не меньшую

активность в Румынии, которая, как известно, ближе к нашим южным границам, чем к Турции. Они стали перебазировать свои войска в Финляндию, а ведь та не имела никакого отношения к походу на Грецию или, скажем, на Египет. Попросили разрешения у Швеции на транзит своих частей через ее территорию и, кстати, получили его.

Вести о передвижении немецких войск по Финляндии, Румынии и Болгарии все чаще появлялись в сводках Главного морского штаба. По твердо установленвшемуся порядку мы ежедневно посыпали эти сводки в Генеральный штаб. Но то, что становилось известно морякам, относилось прежде всего к морям, портам и побережью. Генеральный штаб, видимо, знал и многое другое — из иных источников.

В конце января 1941 года из разговора с начальником Генерального штаба К. А. Мерецковым я понял, что в Наркомате обороны озабочены положением на границах. Под давлением очевидных фактов готовилась очень важная директива, нацеливающая командование округов и флотов на Германию, как на самого вероятного противника в будущей войне.

Директива вышла 23 февраля. Конечно, поздно — до войны оставалось около четырех месяцев. Однако и за такой срок можно было успеть сделать еще многое. В это время кроме общей директивы особенно требовались указания о повышении готовности. Но пока директива готовилась, произошла смена начальников Генерального штаба.

К. А. Мерецков, как говорили, после неудачной оперативной игры был освобожден, его место занял Г. К. Жуков. Ни правительство, ни Генеральный штаб не установили строгого контроля за тем, как выполняется директива на местах. А там, чувствуя прохладное отношение наверху, тоже не спешили.

В конце февраля и начале марта немецкие самолеты снова несколько раз грубо нарушили советское воздушное пространство. Они летали с поразительной дерзостью, уже не скрывая, что фотографируют наши военные объекты. Командующие флотами с беспокойством сообщали, что гитлеровцы просматривают их главные базы.

— Как быть? — спрашивали меня.

Я предложил Главному морскому штабу дать указание флотам открывать по нарушителям огонь без всякого предупреждения. Такая директива была передана 3 марта 1941 года. 17 и 18 марта немецкие самолеты были несколько раз обстреляны над Либавой. Что же делать, если агрессор наглеет? Уговорами его не приведешь в чувство.

После одного из таких случаев меня вызвали к Сталину. В кабинете кроме него сидел Берия, и я сразу понял, откуда дует ветер.

Меня спросили, на каком основании я отдал распоряжение открывать огонь по самолетам-нарушителям.

Я пробовал объяснить, но Сталин оборвал меня. Мне был сделан строгий выговор и приказано немедля отменить распоряжение.

Пришлось подчиниться. Главный морской штаб дал 1 апреля новую директиву: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки противника на аэродромы».

Результаты нетрудно было предвидеть. Немцы, чувствуя, что мы осторожничаем, стали вести себя еще более вызывающе. 5 апреля очередной фашистский разведчик появился над Либавой. В воздух поднялись наши истребители. Они начали «приглашать» фашиста на посадку. Он, конечно, не подчинился. Наши самолеты дали, как требовало того предписание, двадцать предупредительных выстрелов. Разведчик ушел, а германское посольство в Москве заявило протест: дескать, обстреляли мирный самолет, летавший «для метеорологических наблюдений».

Выдавать шпионские полеты за «метеорологические» придумали еще в годы второй мировой войны. После военные нарушители границ в этом смысле неоригинальны.

Недружелюбные действия немцев, частые нарушения нашего воздушного пространства вызывали беспокойство среди краснофлотцев и командиров. В политдокладах с флотов все чаще сообщалось о «нездоровьях настроениях» среди личного состава. Люди с тревогой говорили о возможности войны, удивлялись, почему правительство не принимает должных мер.

В конце апреля или в самом начале мая ко мне зашел начальник Главного управления политпропаганды ВМФ И. В. Рогов.

— Как быть с разговорами о готовящемся нападении немцев на Советский Союз?

Иван Васильевич был человеком требовательным и строгим. Политработники прозвали его «Иваном Грозным». Но тут он чувствовал себя неуверенно; знал, что происходит на морях и границах. Наедине мы не раз обменивались мнениями, и Рогов, как и я, высказывал свою озабоченность. Ему, конечно, были известны меры, которые принимал наш наркомат. А официальные сообщения в печати носили подчеркнуто успокоительный характер. Тех, кто говорил о войне, которую гитлеровцы готовили против нас, называли провокаторами. Что же делать политработникам, как разговаривать с людьми?

Вопрос, поставленный Роговым, был весьма щекотливым. Посоветовавшись, мы решили: надо дать политорганам указание повышать готовность, разъяснить морякам, что фашистская Германия — самый вероятный наш противник.

На кораблях, в соединениях эти указания восприняли без кривотолков.

На флотах в последние предвоенные дни мы изо всех сил стремились завершить работы по повышению боевой мощи. Чтобы быстрее ввести в строй береговые батареи, разрешали ставить их не на постоянные фундаменты из бетона, а на деревянные. Новые аэродромы включали в число действующих еще до полного окончания строительства взлетных полос. В ускоренном порядке, соединенными усилиями моряков, артиллеристов и саперов создавалась оборона военно-морских баз с суши, независимо от того, лежала ли ответственность за нее на флоте или на сухопутных войсках. Чтобы нас не застали врасплох, мы вели постоянную разведку самолетами и подводными лодками на подходах к базам с моря. Около баз выставляли усиленные дозоры. Флоты ускоряли перевод кораблей в первую линию, то есть повышали их боеспособность.

Обо всех этих мерах предосторожности я, как правило, докладывал, но не слышал ни одобрения, ни протеста. Обращаться же за письменным разрешением избегал, зная, как часто наши доклады остаются без от-

вета. Все меры, предпринимаемые на флотах, мы излагали в оперативных сводках Главного морского штаба. Сводки ежедневно направляли в Генеральный штаб, что я и считал достаточным.

А обстановка все ухудшалась и ухудшалась. В мае участились не только нарушения воздушного пространства. Из различных источников мы узнавали о передвижениях немецких войск у наших границ. Немецкие боевые корабли подтягивались в восточную часть Балтийского моря. Они подозрительно часто заходили в финские порты и задерживались там. Балтийский театр беспокоил нас больше всего: флот, только недавно получивший новые базы, переживал период становления. Надо было укрепить эти базы с моря, усилить их тылы.

Опять возник вопрос о Либаве. Как я уже писал раньше, скученность кораблей в этой базе нас беспокоила и раньше. Но теперь в обстановке надвигающейся военной грозы требовалось предпринимать решительные меры. Необходимо было перевести часть кораблей оттуда, но мы знали, что И. В. Сталин смотрел на дело иначе. Решили обсудить вопрос официально на Главном морском совете в присутствии А. А. Жданова.

Андрей Александрович приехал за полчаса до заседания. Войдя в мой кабинет, прежде всего спросил:

— Почему и кого вы собираетесь перебазировать из Либавы?

Я развернул уже приготовленную подробную карту базирования кораблей.

— Тут их как селедок в бочке. Между тем близ Риги — прекрасное место для базирования. Оттуда корабли могут выйти в любом направлении.

— Послушаем, что скажут другие, — ответил Жданов.

На совете разногласий не было. Все дружно высказались за перебазирование отряда легких сил и бригады подводных лодок в Рижский залив. Так и решили.

— Нужно доложить товарищу Сталину, — заметил А. А. Жданов, прощаясь.

А. А. Жданов, бесспорно, помогал флоту, но в то же время в решении некоторых вопросов ограничивал наши права.

— Я ведь не обычный член Главного совета, — заметил он однажды, когда я не известил его об одном из своих решений.

Этим он хотел подчеркнуть и свои контрольные функции в нашем наркомате. Выполняя эти функции, Жданов не всегда брался отстаивать нашу позицию, если она расходилась с мнением «верхов». Так, он не поддержал меня, когда я возражал против посылки подводных лодок в глубь финских шхер к порту Або, не высказался в защиту точки зрения моряков, когда Сталин предложил базировать линкор в Либаве.

На этот раз я, кажется, убедил Андрея Александровича в том, что корабли целесообразно перебазировать в Усть-Двинск. Жданов предложил мне написать об этом Сталину, но сам не захотел говорить с ним. А дело-то было спешное. Я сразу же направил письмо, но ответа не получил. Так случалось и раньше. Поэтому, направляясь в Кремль, я постоянно держал при себе папку с копиями наших писем. В кабинете И. В. Сталина, улучив момент, раскрывал ее: «Вот такой-то важный документ залежался. Как быть?»

Часто тут же на копии накладывались резолюции. На этот раз я напомнил о своем письме и решении Главного морского совета о перебазировании кораблей. Stalin, правда, резолюции писать не стал, но устно дал свое согласие.

Вернувшись к себе в наркомат, я первым делом позвонил командующему Балтфлотом:

— Действуйте, разрешение получено...

Беспокоились мы и о Таллине — главной базе Балтийского флота. Расположенный в Финском заливе, Таллинский порт был плохо защищен от нападения с севера. К тому времени рейд еще не успели оборудовать хорошими бонами и сетями, а на нем ведь стояли два линкора. Посоветовавшись с начальником Главного морского штаба и командующим флотом, решили перебазировать линкоры в Кронштадт. Всего за несколько дней до войны из Таллина ушел «Марат», а второй линкор, «Октябрьская революция», перебазировался только в июле, когда уже шла война, с большим риском.

Июнь с первых же дней был необычайно тревожным, буквально не проходило суток, чтобы В. Ф. Три-

буц не сообщал мне с Балтики о каких-либо зловещих новостях. Чаще всего они касались передвижения около наших границ немецких кораблей, сосредоточения их в финских портах и нарушений нашего воздушного пространства.

На Черном море было относительно спокойнее: дальше от Германии, но и там нарастала угроза. Об этом свидетельствует, например, приказ комфлота контр-адмирала Ф. С. Октябрьского, отенный в развитие директивы Главного морского штаба:

«В связи с появлением у наших баз и побережья подводных лодок соседей и неизвестных самолетов, нарушающих наши границы, а также учитывая все возрастающую напряженность международной обстановки, когда не исключена возможность всяких провокаций, призываю:

1. При нахождении в море всем кораблям особо бдительно и надежно нести службу наблюдения, всегда иметь в немедленной готовности к отражению огня положенное оружие.

2. О всякой обнаруженной подводной лодке, надводном корабле и самолете немедленно доносить с грифом «Фактически».

Слова о возрастающей напряженности в международной обстановке появились в приказе, разумеется, не случайно. На флотах с тревогой следили за развитием событий и просили разрешения принимать практические меры для обеспечения безопасности.

— Как быть, если во время учений около наших кораблей будет обнаружена неизвестная лодка или на опасное расстояние приблизится немецкий самолет?

Такие вопросы комфлоты задавали мне неоднократно.

— Применяйте оружие, — отвечал им и при этом только требовал, чтобы они по ошибке не открыли огонь по своим.

В те дни, когда сведения о приготовлениях фашистской Германии к войне поступали из самых различных источников, я получил телеграмму военно-морского атташе в Берлине М. А. Воронцова. Он не только сообщал о приготовлениях немцев, но и называл почти точную дату начала войны. Среди множества аналогичных

материалов такое донесение уже не являлось чем-то исключительным. Однако это был документ, присланный официальным и ответственным лицом. По существующему тогда порядку подобные донесения автоматически направлялись в несколько адресов. Я приказал проверить, получил ли телеграмму И. В. Сталин. Мне доложили: да, получил.

Признаться, в ту пору я верил тому, что говорилось в верхах, и, видимо, тоже брал под сомнение эту телеграмму, поэтому приказал вызвать Воронцова в Москву для личного доклада. Однако еще раз обсудил с адмиралом И. С. Исаковым положение на флотах и решил принять дополнительные меры предосторожности.

САМЫЕ ПОСЛЕДНИЕ ДНИ

На июнь было запланировано учение на Черном море. Но международная обстановка так накалялась, что у меня возникло сомнение: не лучше ли отказаться от учения? Поскольку проводить его предполагалось совместно с войсками Одесского военного округа, мы запросили мнение Генерального штаба. Оттуда не сообщили ничего, что дало бы основание изменить наш план. В целях предосторожности мы дали флоту указание держать оружие в полной готовности. Руководить учением выехал начальник Главного морского штаба адмирал И. С. Исаков. Перед отъездом мы с ним договорились, что я немедленно поставлю его в известность, если обстановка примет чрезвычайный характер. Он на месте должен был дать указание командующему применять в случае необходимости оружие.

Выехала на Черное море и группа работников Главного управления политпропаганды во главе с бригадным комиссаром И. И. Азаровым. Он получил инструкцию говорить политработникам прямо: на случай нападения Германии приводится в готовность оружие.

Впоследствии И. И. Азаров рассказывал мне, в каком сложном положении он оказался. Выступая перед личным составом крейсера «Красный Кавказ», он говорил о возможности конфликта с гитлеровской Герmaniей и призывал людей быть бдительными. А через два

дия на корабле приняли сообщение ТАСС от 14 июня, категорически отвергавшее слухи о возможности войны, объявлявшее их провокационными. К Азарову обратился командир «Красного Кавказа» А. М. Гущин с просьбой снова выступить перед людьми и разъяснить, чему же верить.

Азаров решил от своей позиции не отступать. Он ответил командирам и матросам, что сообщение ТАСС носит дипломатический характер и направлено к тому, чтобы оттянуть столкновение, выиграть время для подготовки. А наше дело — военных людей — быть всегда начеку. Команда корабля отнеслась к его заявлению понимающе и сочувственно.

Это сообщение ТАСС от 14 июня звучит особенно нелогично в наши дни. Мы знаем, как отреагировал на него Гитлер: 17 июня — т. е. через три дня — он отдал приказ начать осуществление плана «Барбаросса» на рассвете 22 июня 1941 года. Сейчас, задним числом, я еще раз просмотрел сводки, поступавшие в те дни с флотов. Именно с этого рокового числа — 17 июня началась повышенная активность немцев на море.

Итак, в тот день были сожжены все мосты. Надо было принимать чрезвычайные меры вплоть до полной мобилизации. Но... увы, этого не случилось.

Между тем что ни день, приходили новости, вызывавшие все большую настороженность. Ход событий, как всегда перед развязкой, решительно ускорился. В Главном морском штабе мы вели график, по которому ясно было видно, что немецкие суда все реже заходят в наши порты. Кривая, круто падавшая к нулю, наводила на мысль о плане, составленном заранее и осуществляемом с типично немецкой пунктуальностью. Даже в Таллинском порту, где еще совсем недавно было полно немецких «купцов», грузившихся очень нужным Германии сланцем, оставалось их всего два или три. Как нам стало известно, немецкий военно-морской атташе фон Баумбах обратился к своему начальству за разрешением выехать в командировку на родину. Все это нельзя было считать случайным стечением обстоятельств.

Я пригласил к себе контр-адмирала В. А. Алафузова — он замещал уехавшего на Черное море адмирала И. С. Исакова. Не прервать ли учение в районе Одессы?

Но одно соображение удержало нас: флот, находящийся в море в полной фактической готовности, не будет застигнут событиями врасплох. Это было 16 или 17 июня. Уже ползли слухи о том, якобы Черчилль и Рузвельт прислали Сталину телеграммы, предупреждая его о готовящемся нападении немцев.

Я видел И. В. Сталина 13 или 14 июня. То была наша последняя встреча перед войной. Доложил ему свежие разведывательные данные, полученные с флотом, сказал о большом учении на Черном море, о том, что немцы фактически прекратили поставки для крейсера «Лютцов». Никаких вопросов о готовности флотов с его стороны не последовало. Очень хотелось доложить еще о том, что немецкие транспорты покидают наши порты, выяснить, не следует ли ограничить движение советских торговых судов в водах Германии, но мне показалось, что мое дальнейшее присутствие явно не желательно.

Для меня бесспорно одно: И. В. Stalin не только не исключал возможности войны с гитлеровской Германией, напротив, он такую войну считал весьма вероятной и даже, рано или поздно, неизбежной. Договор 1939 года он рассматривал лишь как отсрочку, но отсрочка оказалась значительно короче, чем он ожидал. Его ошибкой, по моему мнению, было неправильное определение сроков конфликта. И. В. Stalin вел подготовку к войне — подготовку широкую и разностороннюю, — исходя из намеченных им самим отдаленных сроков. Гитлер нарушил его расчеты.

Подозрительность Сталина по отношению к Англии и Америке усугубила дело. У него, конечно, было вполне достаточно оснований считать, что Англия и Америка стремятся столкнуть нас с Германией лбами. Такая политика западных держав не являлась секретом, и на этой почве у Сталина росло недоверие и неприязнь к ним. Все сведения о действиях Гитлера, исходившие от англичан и американцев, он брал под сомнение или даже просто отбрасывал. Так относился он не только к сообщениям из случайных источников, но и к донесениям наших официальных представителей, находившихся в этих странах, к заявлениям государственных деятелей Англии и Америки.

Работники нашего посольства в Англии сообщали

о переброске немецких войск на советскую границу, называли даты и номера дивизий. Эти факты признавались сомнительными только из-за того, что исходили из английских правительственные кругов, от Черчилля и Кадогана. Когда подобные сообщения поступали и из других источников, даже из самой Германии, их, к сожалению, тоже не принимали в расчет.

Видимо, недоверие к западноевропейским политическим руководителям, вполне обоснованное само по себе, разрослось до таких пределов, что заслонило собой все.

«Если англичане заинтересованы в том, чтобы мы воевали с Германией, значит, все, что говорится о возможности близкой войны, сфабриковано ими» — таким приблизительно представляется мне ход рассуждений И. В. Сталина.

Но почему все же он не принимал простейших мер предосторожности? Как человек с большим жизетским опытом, крупный политик, он, конечно, понимал, что отрезвить агрессора можно только готовностью дать ему достойный ответ — ударом на удар. Агрессор поднимает кулак, значит, надо показать ему такой же кулак.

Кулаком Гитлера были дивизии, сосредоточенные на нашей границе. Значит, нашим кулаком могли стать советские дивизии. Но совершенно недостаточно только иметь дивизии, танки, самолеты, корабли. Необходима их высокая боевая готовность, полная готовность всего военного организма, всего народа, всей страны.

Мне кажется, что под давлением неумолимых фактов И. В. Сталин с начала 1941 года стал понимать, что нападение Гитлера действительно возможно. Но, убедившись в том, что его расчеты на более позднюю войну оказались ошибочными, что наши Вооруженные Силы и страна в целом к войне в ближайшие месяцы подготовлены недостаточно, старался сделать все возможное, что, по его мнению, могло оттянуть конфликт, и вести дело так, чтобы не дать Гитлеру никакого повода к нападению, чтобы не спровоцировать войну. Из желания показать, что мы вовсе не намерены воевать с Германией, он болезненно остро реагировал, когда речь заходила о военных приготовлениях фашистов. И вот получилось, что немецкие самолеты фотографируют базы флотов, а нам говорят: не стрелять! Немецкие

воздушные разведчики, застигнутые над советскими укреплениями, посажены на наши аэродромы — следует приказ: немедленно отпустить их! Англичане предупреждают о возможном нападении немцев. В ответ на это публикуется заявление: не верим никаким слухам, сохраняем верность договору!

Конечно, донесения могли быть разного характера. Не исключено, что среди них попадали и провокационные. Но даже самый критический анализ всех этих сведений наталкивал на мысль: Гитлер вот-вот начнет войну с нами.

В те напряженные дни ко мне зашел заместитель начальника Генерального штаба Н. Ф. Ватутин. Он сказал, что внимательно читает наши оперативные сводки и докладывает их своему начальству. Ватутин обещал немедленно известить нас, если положение станет критическим.

Мы решили больше не ждать указаний, начали действовать сами. Балтийский флот 19 июня был переведен на оперативную готовность № 2. Это в какой-то мере оберегало его от всяких неожиданностей. На Северном флоте было спокойнее, чем на Балтике, но и его мы перевели на ту же готовность.

20 июня из района учений в Севастополь вернулся Черноморский флот и получил приказ остаться в готовности № 2. Большая часть матросов и командиров кораблей так и не сошла на берег. Многие из них потом еще долгие месяцы не видели своих близких.

За последний предвоенный год мы не раз в учебных целях переводили отдельные соединения или целые флоты на повышенную готовность. Теперь повышение готовности носило иной характер — оно было вызвано фактической обстановкой, и люди на флотах это поняли.

Анализируя события последних мирных дней, я предполагаю: И. В. Сталин представлял боевую готовность наших Вооруженных Сил более высокой, чем она была на самом деле. Совершенно точно зная количество новейших самолетов, дислоцированных по его приказу на пограничных аэродромах, он считал, что в любую минуту по сигналу боевой тревоги они могут взлететь в воздух и дать надежный отпор врагу. И был просто

ошеломлен известием, что наши самолеты не успели подняться в воздух, а погибли прямо на аэродромах...

Я не беру на себя смелость дать исчерпывающий ответ на вопрос: каковы же причины неудачного начала войны? Но уверен: одной из причин было то, что никто из руководителей государства не сказал громко и твердо: «Отечество в опасности!»

Вместо объективной оценки международной обстановки, сложившейся не в нашу пользу, господствовала субъективная точка зрения И. В. Сталина на сроки возможного столкновения с фашистской Германией.

Все это, как мне кажется, еще больше усугублялось сменой военных руководителей и в центре и на местах. Новые люди, полагаясь на авторитет И. В. Сталина, не высказывали решительным образом своих суждений.

НОЧЬ НА 22 ИЮНЯ

Субботний день 21 июня прошел почти так же, как и предыдущие, полный тревожных сигналов с флотом. Перед выходным мы обычно прекращали работу раньше, но в тот вечер на душе было неспокойно, и я позвонил домой:

— Меня не ждите, задержусь.

Вера Николаевна, моя жена, не удивилась: я часто задерживался на работе. Она спросила только, останусь ли я ночевать в своем кабинете. Я поспешил ответить:

— Потом расскажу.

Не хотелось говорить на эту тему по телефону.

В Москве был жаркий и душный вечер. На небе собирались темные тучи, деревья на улице стояли, не шелохнув листком, в комнате, несмотря на открытые окна, не чувствовалось ни малейшего движения воздуха.

Затишье царило и в столичных учреждениях. В обычные дни после 18 часов наступала обеденная пора: руководители разъезжались по домам — часа на три, чтобы потом сидеть на работе до глубокой ночи. Но в субботу многие уезжали за город. Деловая страха спадала.

В тот вечер было как-то особенно тихо. Телефон совсем не звонил, будто его выключили. Даже такие «беспокойные» наркомы, как В. А. Малышев и

И. И. Носенко, с которыми я был особенно тесно связан, не напоминали о себе вопросом, ставшим уже привычным в последнее время: «Как дела?»

Я сидел в своем кабинете, куда с улицы доносился привычный городской шум — гул машин, иногда громкий и беспечный молодой смех.

Рассеянно перебирал бумаги. Мысли не могли сосредоточиться на них. Совсем незадолго перед тем мне попался на глаза обзор иностранной печати и сводки ТАСС. Самые разные газеты писали о близкой войне между русскими и немцами. Не могли же все они говориться!

Вспомнилось, как начинались войны в прошлом, особенно русско-японская в 1904 году. О ней нам часто напоминали в училище и военно-морской академии, — может быть, потому, что ее первый акт разыгрался на море. Началась она неожиданным торпедным ударом, который японские миноносцы нанесли по русской эскадре, стоявшей на внешнем рейде Порт-Артура.

Преподаватель тактики в военно-морском училище Галль, человек веселый и остроумный, умел как-то очень просто, порой в шутливой форме, раскрыть довольно сложные понятия. Рассказ о своем предмете он начинал примерно так:

— Вот у вас есть знакомые девушки — Таня, Оля и Маня. Вам представился случай пойти в театр, а времени уже мало. Вы быстро решаете — кого пригласить? «Зайду к Тане, — рассуждаете вы, — если ее нет дома, то дальше, по пути, — к Оле, ну а в крайнем случае — к Мане, которая живет около театра». Вот это и есть тактика.

Мы смеялись. Пример был, конечно, упрощенным, но наглядным и доходчивым. Через минуту Галль уже серьезно и глубоко анализировал известные из истории военные операции на море. Говоря о Порт-Артуре, подчеркивал: не следует удивляться тому, что враг напал без объявления войны, — на то он и враг. Наивно было бы сетовать на его вероломство. Удивляться надо, скорее, нашему командованию, беспечно подставившему флот под удар.

Школьные воспоминания потянули за собой пережитое в Картахене, где, случалось, бомбы начинали рваться раньше, чем раздавался сигнал воздушной тревоги.

Вспоминалось напряжение, владевшее нами в дни Хасанских событий, когда мы ждали удара японской авиации по Владивостоку...

Мои размышления прервал заместитель начальника Главного морского штаба В. А. Алафузов. Как всегда, он пришел с вечерним докладом. Обстановка как будто не изменилась: по-прежнему была очень беспокойной на Балтике, на Черном море — спокойнее; на Севере не происходило ничего особенного...

Снова оставшись один, я позвонил Наркому обороны.
— Нарком выехал, — сказали мне.

Начальника Генерального штаба тоже не оказалось на месте. Решил связаться с флотами. Поговорил сначала с командующим Балтийским флотом В. Ф. Трибунцем, затем с начальником штаба Черноморского флота И. Д. Елисеевым, с командующим на Севере А. Г. Головко. Все были на местах, все как будто в порядке. Командные пункты развернуты, флоты уже в течение двух дней поддерживают оперативную готовность № 2. На берег отпущено лишь ограниченное число краснофлотцев и командиров. В Севастополе, в Доме флота, идет концерт, но в штабах и на командных пунктах работа не ослабевает. Бдительно следят за обстановкой, докладывают обо всем замеченном наблюдатели. Так, дежурный по штабу Черноморского флота подметил, что немецкие транспорты, которые обычно в эти часы находились в море, вдруг исчезли, укрылись в болгарских и румынских портах.

С некоторым облегчением я подумал: раз командующие на местах, они сумеют, если понадобится, быстро сориентироваться. Но почему нет никакой информации сверху? Нарком обороны и Генеральный штаб из наших оперсводок знают, что флоты приведены в повышенную готовность. Генеральный штаб по своей линии таких мер не принимает, и нам не говорят ни слова.

В 20.00 пришел М. А. Воронцов, только что прибывший из Берлина. Недавно мы с ним вспомнили подробности этой встречи.

В тот вечер Михаил Александрович минут пятьдесят рассказывал мне о том, что делается в Германии. Повторил: нападения надо ждать с часа на час.

— Так что же все это означает? — спросил я его в упор.

— Это война! — ответил он без колебаний.

Едва ушел Воронцов, явился адмирал Л. М. Галлер. Он тоже не уехал домой.

Уже около года Л. М. Галлер занимался судостроением. Он завел разговор о каком-то документе, касавшемся приема кораблей. Дело было неспешное и не бодрое. Я понимал, что Льва Михайловича привело не это. Заговорил о напряженной обстановке, о готовности флотов.

— «Октябрьская революция» все еще в Таллине и на открытом рейде, — осторожно напомнил он. За этим стоял невысказанный вопрос: все ли сделано, чтобы обеспечить безопасность линкора?

Мы поговорили о положении на Балтике, особенно в Либаве — она беспокоила меня более других баз.

Около десяти вечера Лев Михайлович ушел из моего кабинета. Еще не стемнело, как вдруг поднялся ветер, закрутил воронками пыль на улице, стал трепать гардины на открытых окнах. Разразилась гроза, хлынул короткий, но сильный дождь, разгоняя веселую толпу гуляющих.

Я успел выслушать еще один, внеочередной доклад В. А. Алафузова. С флотов поступали все новые донесения о неизвестных кораблях, появляющихся вблизи наших берегов, о нарушениях воздушного пространства.

Около 11 часов вечера зазвонил телефон. Я услышал голос маршала С. К. Тимошенко:

— Есть очень важные сведения. Зайдите ко мне.

Быстро сложил в папку последние данные о положении на флотах и, позвав Алафузова, пошел вместе с ним. Владимир Антонович захватил с собой карты. Мы рассчитывали доложить обстановку на морях. Я видел, что Алафузов оглядывает свой белый китель, должно быть, считал неудобным в таком виде идти к Наркому обороны.

— Надо бы надеть поновее, — пошутил он. Но времени на переодевание не оставалось.

Наши наркоматы были расположены по соседству. Мы вышли на улицу. Дождь окончился, по тротуару снова прогуливались парочки, где-то совсем близко танцевали, и звуки патефона вырывались из открытого окна. Через несколько минут мы уже поднимались на

второй этаж небольшого особняка, где временно находился кабинет С. К. Тимошенко.

Маршал, шагая по комнате, диктовал. Было все еще жарко. Генерал армии Г. К. Жуков сидел за столом и что-то писал. Перед ним лежало несколько заполненных листов большого блокнота для радиограмм. Видно, Нарком обороны и начальник Генерального штаба работали довольно долго.

Семен Константинович заметил нас, остановился. Коротко, не называя источников, сказал, что считается возможным нападение Германии на нашу страну.

Жуков встал и показал нам телеграмму, которую он заготовил для пограничных округов. Помнится, она была пространной — на трех листах. В ней подробно излагалось, что следует предпринять войскам в случае нападения гитлеровской Германии.

Непосредственно флотом эта телеграмма не касалась.

Пробежав текст телеграммы, я спросил:

— Разрешено ли в случае нападения применять оружие?

— Разрешено.

Поворачиваюсь к контр-адмиралу Алафузову:

— Бегите в штаб и дайте немедленно указание флотам о полной фактической готовности, то есть о готовности номер один. Бегите!

Тут уж некогда было рассуждать, удобно ли адмиралу бегать по улице. Владимир Антонович побежал, сам я задержался еще на минуту, уточнил, правильно ли понял, что нападения можно ждать в эту ночь. Да, правильно, в ночь на 22 июня. А она уже наступила!..

Когда я возвращался в наркомат, меня не покидали тяжелые мысли: когда Наркому обороны стало известно о возможном нападении гитлеровцев? В котором часу он получил приказ о приведении войск в полную боевую готовность? Почему не само правительство, а Нарком обороны отдал мне приказ о приведении флота в боевую готовность, причем полуофициально и с большим опозданием?

Было ясно одно: с тех пор как Нарком обороны узнал о возможном нападении Гитлера, прошло уже несколько часов. Это подтверждали исписанные листки

блокнота, которые я увидел на столе. Уже позднее я узнал, что руководители Наркомата обороны — нарком и начальник Генштаба — были вызваны 21 июня около 17 часов к И. В. Сталину. Следовательно, уже в то время под тяжестью неопровергимых доказательств было принято решение: привести войска в полную боевую готовность и в случае нападения отражать его. Значит, все это произошло примерно за одиннадцать часов до фактического вторжения врага на нашу землю.

Не так давно мне довелось слышать от генерала армии И. В. Тюленева — в то время он командовал Московским военным округом, — что 21 июня около 2 часов дня ему позвонил И. В. Сталин и потребовал повысить боевую готовность ПВО.

Это еще раз подтверждает: во второй половине дня 21 июня И. В. Stalin признал столкновение с Германией если не неизбежным, то весьма и весьма вероятным. Это подтверждает и то, что в тот вечер к И. В. Сталину были вызваны московские руководители А. С. Щербаков и В. П. Пронин. По словам Василия Прохоровича Пронина, Stalin приказал в эту субботу задержать секретарей райкомов на своих местах и запретить им выезжать за город. «Возможно нападение немцев», — предупредил он.

Очень жаль, что оставшиеся часы не были использованы с максимальной эффективностью...

В наркомате мне доложили: экстренный приказ уже передан. Он совсем короток — сигнал, по которому на местах знают, что делать. Все же для прохождения телеграммы нужно какое-то время, а оно дорого. Берусь за телефонную трубку. Первый звонок на Балтику — В. Ф. Трибуцу:

— Не дожидаясь получения телеграммы, которая вам уже послана, переводите флот на оперативную готовность номер один — боевую. Повторяю еще раз — боевую.

Он, видно, ждал моего звонка. Только задал вопрос:

— Разрешается ли открывать огонь в случае явного нападения на корабли или базы?

Сколько раз моряков одергивали за «излишнюю ревность», и вот оно: можно ли стрелять по врагу? Можно и нужно!

Командующего Северным флотом А. Г. Головко то-

же застаю на месте. Его ближайший сосед — Финляндия. Что она будет делать, если нападет Германия на нас? Есть немало оснований считать, что присоединится к фашистам. Но сказать что-либо наверняка было еще нельзя.

— Как вести себя с финнами? — спрашивает Арсений Григорьевич. — От них летают немецкие самолеты к Полярному.

— По нарушителям нашего воздушного пространства открывайте огонь.

— Разрешите отдать приказания?

— Добро.

В Севастополе на проводе начальник штаба И. Д. Елисеев.

— Вы еще не получили телеграммы о приведении флота в боевую готовность? Идет первый час ночи. Шифровка уже должна была дойти до флотов.

— Нет, — отвечает Иван Дмитриевич.

Повторяю ему то, что приказал Трибуцу и Головко.

— Действуйте без промедления! Доложите командующему.

Ни он, ни я еще не знали в ту минуту, что от первого столкновения с врагом Севастополь отделяло менее трех часов.

После разговора с флотами сложилась уверенность, что машина завертелась. Снова заглянул Л. М. Галлер. «Что нового?» — читал на его лице. Рассказываю об указаниях, полученных от Наркома обороны. Меня больше всего тревожило положение на Балтике, а Лев Михайлович — старый балтиец. Обсуждаем с ним, в каком состоянии там наши силы, смотрим карту...

В те минуты, как теперь известно, на вражеских аэродромах возле границы уже подвешивали бомбы к самолетам, пришли в движение фашистские танки и корабли, чтобы нанести первый удар. А мы еще думали: «Неужели война?» Где-то внутри продолжала теплиться слабая надежда: может быть, обойдется? Не обошлось. Очень скоро нам предстояло в том убедиться. Но пока для меня наступило время томительного ожидания. На флотах знали, что следует предпринять. Меры на чрезвычайный случай были точно определены и отработаны.

Я мысленно представлял себе, как приказ о факти-

ческой готовности № 1 уже передан на флоты и флотилии, дальше — в базы, соединения, и сейчас люди трудятся молчаливо и напряженно, отдавая себе отчет в цене каждой минуты. Я удерживал себя от того, чтобы снова снять трубку. Пожалуй, генерал Мольтке был прав, говоря, что, отдав приказ о мобилизации, можно идти спать. Теперь машина работала уже сама.

Как развивались события в ту ночь на флотах, я узнал позднее. Мой телефонный разговор с В. Ф. Трибуцем закончился в 23 часа 35 минут. В журнале боевых действий Балтийского флота записано: «23 часа 37 минут. Объявлена оперативная готовность № 1». Люди были на месте: флот находился в повышенной готовности с 19 июня. Понадобилось лишь две минуты, чтобы началась фактическая подготовка к отражению удара врага.

Северный флот принял телеграмму-приказ в 00.56 минут 22 июня. Через несколько часов мы получили донесение командующего А. Г. Головко: «Северный флот 04 часа 25 минут перешел на оперативную готовность № 1».

Значит, за это время приказ не только дошел до баз, аэродромов, кораблей и береговых батарей — они уже успели подготовиться к отражению удара.

Хорошо, что еще рано вечером — около 18 часов — я заставил командующих принять дополнительные меры. Они связались с подчиненными, предупредили, что надо быть начеку. В Таллине, Либаве и на полуострове Ханко, в Севастополе и Одессе, Измаиле и Пинске, в Полярном и на полуострове Рыбачий командиры баз, гарнизонов, кораблей и частей в тот субботний вечер забыли об отдыхе в кругу семьи, об охоте и рыбной ловле. Все были в своих гарнизонах и командах. Поэтому и смогли приступить к действию немедленно.

Прошло лишь двадцать минут после моего разговора с вице-адмиралом Трибуцем — телеграмма еще не дошла до Таллина, — а оперативная готовность № 1 была объявлена уже на Ханко, в Прибалтийской базе и в других местах. Об этом опять же свидетельствуют записи в журналах боевых действий:

«Частям сектора береговой обороны Либавской и Виндавской военно-морских баз объявлена готовность № 1».

В 02 часа 40 минут все корабли и части флота уже были фактически в полной боевой готовности. Никто не оказался застигнутым врасплох.

Позади были недели и месяцы напряженной, кропотливой, иногда надоедливой работы, тренировок, подсчетов и проверок. Позади были бессонные ночи, неприятные разговоры, быть может, взыскания, наложенные за медлительность, когда людей поднимали по тревоге. Многое было позади, но все труды, потраченное время и нервы — все было оправдано сторицей в минуты, когда флоты уверенно, слаженно и без проволочек изгото-вились к встрече врага.

Первым принял удар на себя Севастополь. Пускай другие вступили в бой лишь на час-другой позднее, но они уже знали: враг напал на нашу Родину, война началась! Севастополь встретил нападение подготовленным. Командованию флота пришлось самому принять решение об открытии огня. Стоит еще раз напомнить, что лишь за неделю до этого всех нас заверяли: война не предвидится, разговоры о ней — провокация, чтобы понять, как драматична была обстановка в ту ночь и какое внутреннее торможение, колебание, неуверенность должны были преодолеть в себе люди, прежде чем твердо и мужественно дать отпор врагу.

Впоследствии мне рассказывали, что в ту субботу, как и в предыдущие дни, корабли стояли в Севастопольской бухте рассредоточенно, с оружием, готовым к действию. Они были затемнены, и с берега нельзя было различить их силуэты на черной воде. Но город вечером 21 июня еще сверкал огнями. Бульвары и сады переполнила праздничная нарядная публика. «Казалось, ничто не предвещало трагических событий» — так написал об этом вечере Н. Т. Рыбалко, бывший в те часы оперативным дежурным по Черноморскому флоту.

Около 23 часов в комнату оперативного дежурного заглянул начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев.

— На несколько минут отлучусь домой, — сказал он.

Н. Т. Рыбалко вновь увидел контр-адмирала меньше чем через два часа, когда тот быстро вошел в комнату дежурного, держа в руках телеграмму.

«Я ее помню дословно, — пишет Н. Т. Рыбалко, — только не ручаюсь за то, в каком порядке были перечисле-

ны флоты». Вот эта телеграмма: «СФ, КБФ, ЧФ, ПВФ, ДРФ. Оперативная готовность № 1 немедленно. Кузнецов».

Сразу же главной базе был дан сигнал «Большой сбор». И город огласился ревом сирен, сигнальными выстрелами батарей. Заговорили рупоры городской радиотрансляционной сети, передавая сигнал тревоги. На улицах появились моряки, они бежали к своим кораблям.

А вот что пишет в своих воспоминаниях адмирал И. Д. Елисеев:

«Учитывая тревожную обстановку, мы договорились, чтобы в штабе флота ночью обязательно присутствовал кто-нибудь из старших начальников, облеченный правом в случае необходимости принимать ответственные решения.

В ночь на 22 июня на такое дежурство заступил я, начальник штаба. Такова уж традиция на флоте: самым ответственным считается дежурство с субботы на воскресенье.

В 01.03 поступила телеграмма из Москвы. Через две минуты она уже лежала у меня на столе. Вскоре телеграмма была вручена прибывшему командующему флотом. Это был приказ Наркома ВМФ о переводе флота на оперативную готовность № 1. Немедленно привели в действие заранее отработанную систему оповещения. Предусматривалось два способа вызова личного состава: через оповестителей (скрытно) и по тревоге. Сначала я приказал использовать первый способ. Но в штаб стали поступать сообщения, что переход на повышенную готовность осуществляется недостаточно быстро. Тогда я приказал сыграть базовую тревогу.

Оперативная готовность № 1 была объявлена по флоту в 01.15 22 июня 1941 года».

Постепенно начали гаснуть огни на бульварах и в окнах домов. Городские власти и некоторые командиры звонили в штаб, с недоумением спрашивали:

— Зачем потребовалось так спешно затемнить город? Ведь флот только что вернулся с учения. Дали бы людям немного отдохнуть.

— Надо затемниться немедленно, — отвечали из штаба.

Последовало распоряжение выключить рубильники электростанции. Город мгновенно погрузился в такую густую тьму, какая бывает только на юге. Лишь один маяк продолжал бросать на море снопы света, в наступившей мгле особенно яркие. Связь с маяком оказалась нарушенной, может быть, это сделал диверсант. Посыльный на мотоцикле помчался к маяку через темный город.

В штабе флота вскрывали пакеты, лежавшие неприкосновенными до этого рокового часа. На аэродромах раздавались пулеметные очереди — истребители опровербовали боевые патроны. Зенитчики снимали предохранительные чеки со своих пушек. В темноте двигались по бухтам катера и баржи. Корабли принимали боевые торпеды и мины. На береговых батареях поднимали свои тяжелые тела огромные орудия, готовясь прикрыть огнем развертывание флота.

В штабе торопливо записывали донесения о переходе на боевую готовность с Дунайской военной флотилии, с военно-морских баз и соединений кораблей.

«Примерно к 02 часам 00 минутам 22 июня весь флот находился в готовности» — записано у Н. Т. Рыбалко.

Около 3 часов дежурному сообщили, что посты СНИС¹ и ВНОС² слышат шум авиационных моторов.

Рыбалко докладывает об этом И. Д. Елисееву.

— Открывать ли огонь по неизвестным самолетам? — звонит начальник ПВО полковник Жилин.

— Доложите командующему, — отвечает начальник штаба.

Рыбалко докладывает комфорту. И тут у них происходит разговор, который воспроизвожу по записи дежурного.

Ф. С. Октябрьский. Есть ли наши самолеты в воздухе?

Н. Т. Рыбалко. Наших самолетов нет.

Ф. С. Октябрьский. Имейте в виду, если в воздухе есть хоть один наш самолет, вы завтра будете расстреляны.

¹ Служба наблюдения и связи.

² Воздушное наблюдение, оповещение и связь.

Н. Т. Рыбалко. Товарищ командующий, как быть с открытием огня?

Ф. С. Октябрьский. Действуйте по инструкции.

Я дословно привожу записи Н. Т. Рыбалко не для того только, чтобы дать характеристику людям. Хочется пояснить, как было трудно принимать первые решения, означавшие переход от мирного времени к войне. Ведь дело касалось Севастополя — главной военно-морской базы Черноморского флота. Отдать здесь приказ об открытии огня всей системой ПВО по неизвестным еще в те минуты самолетам далеко не равнозначно открытию огня на какой-либо пограничной заставе, привыкшей ко всяkim инцидентам. На командовании лежала большая ответственность: с одной стороны, не пропустить безнаказанно врага, а с другой — не вызвать нежелательного осложнения. Несколько позже, когда все флоты получили прямое разъяснение, что война началась, сомнения и колебания отпали.

Естественно, такой ответ не мог удовлетворить дежурного Н. Т. Рыбалко, и он обратился к стоявшему рядом с ним начальнику штаба флота И. Д. Елисееву:

— Что ответить полковнику Жилину?

— Передайте приказание открыть огонь, — решительно сказал И. Д. Елисеев.

— Открыть огонь! — скомандовал Н. Т. Рыбалко начальнику ПВО. Но и полковник Жилин хорошо понимал весь риск, связанный с этим.

— Имейте в виду, вы несете полную ответственность за это приказание. Я записываю его в журнал боевых действий, — ответил он, вместо того чтобы произнести короткое флотское «есть!».

— Записывайте куда хотите, но открывайте огонь по самолетам! — уже почти кричит, начиная нервничать, Рыбалко.

З часа 07 минут. Немецкие самолеты подходили к Севастополю крадучись, на небольшой высоте. Вдруг сразу вспыхнули прожекторы, яркие лучи стали шарить по небу. Заговорили зенитные орудия береговых батарей и кораблей. Несколько самолетов загорелись и начали падать. Другие торопились сбросить свой груз. У них была задача заблокировать корабли в бухтах Севастополя, не дать им возможности выйти в море. Противнику это не удалось. Мины упали не на фарва-

тер, а на берег. Часть попала в город и взорвалась там, разрушая дома, вызывая пожары и убивая людей.

Мины спускались на парашютах, и многие жители думали, что это выбрасывается воздушный десант. В темноте принять мины за солдат было не мудрено. Невооруженные севастопольцы, женщины и даже дети бросились к месту приземления, чтобы схватить фашистов. Но мины взрывались, и число жертв росло. Однако налет был отбит, и рассвет 22 июня Севастополь встретил во всеоружии, ощетинившись орудиями, которые смотрели в небо и в море.

В Москве рассвет наступил несколько раньше. В 3 часа было уже все видно. Я прилег на диван, пытаясь представить себе, что происходит на флотах. Глуховатый звонок телефона поднял меня на ноги.

— Докладывает командующий Черноморским флотом.

По необычайно взволнованному голосу вице-адмирала Ф. С. Октябрьского уже понимаю — случилось что-то из ряда вон выходящее.

— На Севастополь совершен воздушный налет. Зенитная артиллерия отражает нападение самолетов. Несколько бомб упало на город...

Смотрю на часы. 3 часа 15 минут. Вот когда началось... У меня уже нет сомнений — война!

Сразу снимаю трубку, набираю номер кабинета И. В. Сталина. Отвечает дежурный:

— Товарища Сталина нет, и где он, мне неизвестно.

— У меня сообщение исключительной важности, которое я обязан немедленно передать лично товарищу Сталину, — пытаюсь убедить дежурного.

— Не могу ничем помочь, — спокойно отвечает он и вешает трубку.

А я не выпускаю трубку из рук. Звоню маршалу С. К. Тимошенко. Повторяю слово в слово то, что доложил вице-адмирал Октябрьский.

— Вы меня слышите?

— Да, слышу.

В голосе Семена Константиновича не звучит и тени сомнения, он не переспрашивает меня. Возможно, не я первый сообщил ему эту новость. Он мог получить подобные сведения и от командования округов.

Говорить Наркому обороны о положении на флотах, об их готовности сейчас не время. У него хватает своих дел.

Еще несколько минут не отхожу от телефона, снова но разным номерам звоню И. В. Сталину, пытаюсь добиться личного разговора с ним. Ничего не выходит. Опять звоню дежурному:

— Прошу передать товарищу Сталину, что немецкие самолеты бомбят Севастополь. Это же война!

— Доложу, кому следует, — отвечает дежурный.

Через несколько минут слышу звонок. В трубке звучит недовольный, какой-то раздраженный голос:

— Вы понимаете, что докладываете? — Это Г. М. Маленков.

— Понимаю и докладываю со всей ответственностью: началась война.

Казалось, что тут тратить время на разговоры! Надо действовать немедленно: война уже началась!

Г. М. Маленков вешает трубку. Он, видимо, не поверил мне. Кто-то из Кремля звонил в Севастополь, проверяя мое сообщение. Разговор с Маленковым показал, что надежда избежать войны жила еще и тогда, когда нападение совершилось и на огромных пространствах нашей земли уже лилась кровь. Возможно, и указания, данные Наркому обороны, поэтому передавались на места без особой спешки, и округа не успели их получить до нападения гитлеровцев.

После звонка Маленкова я все-таки надеялся, что вот-вот последуют указания правительства о первых действиях в условиях начавшейся войны. Никаких указаний не поступало. Тогда я на свою ответственность приказал передать флотам официальное извещение о начале войны и об отражении ударов противника всеми средствами. На основании этого Военный совет Балтийского флота, например, уже в 5 часов 17 минут 22 июня объявил по флоту: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника».

В тот момент, конечно, следовало уже не только «отражать попытки нападения», а наносить ответные удары по врагу. Но флот не мог этого делать один, нужны были согласованные планы, единое руководство в масштабе всех Вооруженных Сил.

Главный морской штаб передал еще один приказ флотам: «Немедленно начать постановку минных заграждений по плану прикрытия». Помнится, балтийцы просили это еще раньше, когда перешли на готовность № 2, т. е. 19 июня. Но я не мог такого позволить — это выходило за рамки моих прав. Поэтому на Балтике этот приказ получили в 6 часов 30 минут 22 июня. Балтийский морской театр беспокоил нас больше всех других, и мы хотели наверстать упущенное время. Затем было дано дополнительное приказание: «Ставить мины круглосуточно, использовать все что можно: эсминцы и другие корабли». Помнится, Л. М. Галлер лично звонил в Таллин и просил ускорить эту операцию: ведь нужно было выставить несколько тысяч мин. Командующий эскадрой контр-адмирал Д. Д. Вдовиченко вышел с отрядом прикрывать операцию. С каким риском, выдержкой и сознанием своего долга выполнялась эта операция, писал потом командир минзага «Ока» Н. И. Мещерский.

Ночь прошла в мучительном ожидании. Донесений с флотов пока не поступало. Я был убежден, что ударом по Севастополю немцы, конечно, не ограничились. Больше всего меня тревожили две опасности: высадка десанта и мощные налеты с воздуха на военно-морские базы.

Около 10 часов утра 22 июня я поехал в Кремль. Решил лично доложить обстановку. Москва безмятежно отдыхала. Как всегда в выходные дни, в центре было малолюдно, редкие прохожие выглядели празднично. Лишь проносились отдельные машины, пугая пешеходов тревожными гудками.

Столица еще не знала, что на границах полыхает пожар войны и передовые части ведут тяжкие бои, пытаясь задержать врага.

В Кремле все выглядело, как в обычный выходной день. Часовой у Боровицких ворот, подтянутый и щеголеватый, взял под козырек и, как всегда, заглянул в машину. Немного сбавив скорость, мы въехали в Кремль. Я внимательно смотрел по сторонам — ничто не говорило о тревоге. Встречная машина, поравнявшись с нашей, как было принято, остановилась, уступая дорогу. Кругом было тихо и пустынно.

«Наверно, руководство собралось где-то в другом месте, — решил я. — Но почему до сих пор официально не объявлено о войне?»

Не застав никого в Кремле, вернулся в наркомат.

— Кто-нибудь звонил? — был мой первый вопрос.

— Нет, никто не звонил.

22 июня в 12 часов дня Советское правительство обратилось к народу с заявлением о вероломном нападении фашистской Германии. О начавшейся войне узнала вся страна.

Главный морской штаб успел уже получить данные о боевых действиях с флотов. Севастополь уточнил, что сброшены не бомбы, а мины, которыми гитлеровцы рассчитывали закрыть фарватер и от которых в итоге пострадали женщины и дети. Мины были новые — электромагнитные. Немного позднее поступили сведения из Измаила, где находился штаб Дунайской военной флотилии. Там война началась бешеным шквалом огня с румынского берега Дуная. Корабли находились в готовности и сразу ответили не менее сильным огнем. Потерь они не имели. К вечеру мы узнали, что немцы несколько раз бомбили Либаву. Налеты отражались зенитным огнем и истребительной авиацией. На Севере авиация противника с норвежских аэродромов атаковала корабли, аэродромы и другие военные объекты в Кольском заливе.

Мне позвонил адмирал А. Г. Головко:

— Разрешите бомбить авиацию противника на его аэродромах?

— Разрешаю бомбить аэродромы на норвежской территории, — последовал ответ.

Прямых военных действий со стороны Финляндии еще не велось. Мы понимали, что назвать еенейгральной страной трудно, симпатии ее правительства были явно на стороне немецких фашистов. Однако открывать военные действия против финнов не могли и не хотели.

К исходу 22 июня общая картина мне не представлялась мрачной, хотя уже поступили первые сведения о том, что немцы рвутся к Либаве. Нападать на базу с моря противник не решался, а с суши, как я надеялся, он получит отпор от сухопутных частей Прибалтий-

ского округа, чьей задачей было обороныть город и базу.

Было важно, что противник в первый день войны не потопил ни одного нашего корабля и причинил флоту лишь незначительные повреждения.

Правда, в дальнейшем мне предстояло увидеть во-очию и свои упущения, убедиться, что во многом противник все же упредил нас. Раньше всего это обнаружилось на Балтийском море. К началу войны немцы успели поставить минные заграждения у наших берегов. Их подводные лодки заранее заняли позиции на вероятных путях передвижения наших кораблей.

Очевидно, к началу войны нам следовало не только привести флоты в высокую готовность, но и осуществить хотя бы частичную мобилизацию и развертывание боевых сил. На каждый шаг фашистской Германии, направленный к подготовке войны, надо было реагировать ответными мерами. План «Барбаросса» был разработан в деталях, его осуществление готовилось исподволь, но, увидев, что внезапности не получится, что он встретит жестокий и подготовленный отпор, Гитлер мог отложить осуществление этого плана, не дать приказ о нападении, как не дал он приказа выполнять операцию «Морской лев». Захватчика останавливает и отрезвляет не пассивность другой стороны, а ее решимость и готовность к отпору.

Перед нападением немцев штаб Балтийского флота имел сведения о «подозрительных силуэтах» в море. Мы ограничились тем, что докладывали о них. А что означали эти силуэты, мы узнали в первые дни войны. Крейсер «Максим Горький» подорвался на заранее поставленных немцами минах. Только отличная выучка и самоотверженность личного состава и умелые действия командира крейсера капитана I ранга А. Н. Петрова спасли корабль, и он смог вскоре вернуться в строй. Все могло кончиться более трагично.

В ту пору у нас обнаружилось немало и других ошибок, так что не станем списывать все за счет «неправильной оценки положения Сталиным». Ему — свое, нам — свое.

Как бы там ни было, война грянула, и надо было сражаться с врагом, напрягая все силы, всю волю, не щадя жизни.

24 июня, когда обстановка немного прояснилась, мы с адмиралом Исаковым обсудили ход развертывания флотов и проанализировали положение. Противник наносил мощные удары на Западном направлении — это не вызывало сомнения. Однако, где проходила линия фронта и удалось ли нашим частям остановить врага, никто сказать не мог.

Главный морской штаб с первых часов войны не терял нити управления всеми флотами, контролировал положение на них, был в курсе всех распоряжений Наркомата обороны.

Между тем события развивались с такой быстрой, какую трудно было предвидеть. Скоро нашим базам на Балтике немцы стали угрожать с тыла. Излишняя самоуверенность обернулась против нас. В те дни мне припомнился разговор незадолго до войны с командующим Прибалтийским округом Ф. И. Кузнецовым. Я поинтересовался, как строится круговая оборона Либавы и Риги, где базировалось много кораблей.

— Неужели вы думаете, что мы допустим противника до Риги? — обиделся мой собеседник.

А теперь вот что получилось! Быстрое продвижение немцев ставило под угрозу не только Ригу, но и главную базу флота — Таллин. Положение Либавы с суши становилось безнадежным уже через два дня после начала войны. Нам предстояло пережить и худшее. За два месяца Балтийский флот должен был пройти тяжелый путь от Либавы до Кронштадта, оставляя свои базы. В конце августа и в начале сентября я был в Ленинграде. Это были самые тяжелые для города дни. В разговорах с очевидцами назывались разные числа критических моментов: одни утверждали 10—11 сентября, другие называют более позднюю дату. В частности, Ю. А. Пантелеев, автор книги «Морской фронт», утверждает, что день 15 сентября для Кронштадта был самым опасным. Не случайно именно в эти дни немецкий флот был развернут у выхода из Финского залива на случай перехвата наших кораблей, если они предпримут попытку интернироваться в Швеции. 27 сентября в Або-Аландские шхеры пришла эскадра, состоящая из линкора «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», легких крейсеров «Нюрнберг» и «Кельн», и со-

проводивших их шести эсминцев. С эскадрой были траулеры, торпедные и сторожевые катера.

Вскоре два крейсера — «Эмден» и «Кельн» с двумя эсминцами прибыли в Либаву.

Но к концу сентября для немцев стало ясно, что Балтийский флот не намерен оставлять Кронштадт. Не добившись успеха, гитлеровцы начали понемногу окапываться вокруг Ленинграда. Впоследствии они стали искать других, более коварных способов овладения городом: началась блокада и разрушение города с воздуха.

В те же дни происходила эвакуация Таллина, сопряженная с серьезными потерями.

В августе я выезжал в Ленинград. После возвращения в Москву в начале сентября у меня произошел тяжелый разговор со Сталиным об угрозе, нависшей над Балтийским флотом.

— Чтобы ни один боеспособный корабль не попал в руки врага, — подчеркнул каждое свое слово И. В. Сталин.

К счастью, героизм защитников города Ленина снял этот вопрос с повестки дня.

Немного позднее положение осложнилось на Черном море. Враг на суше вырвался к Одессе, к главной базе — Севастополю. Моряки, героически оборонявшие города-герои, вписали славную страницу в историю Великой Отечественной войны.

Много месяцев прошло в кровопролитных боях, пока враг был остановлен и в войне наступил перелом.

Каждый день войны был насыщен героизмом, отвагой советских людей на суше, в море и в воздухе. Об этом написано много романов, повестей. Напишут еще больше. Во всяком случае, должны написать.

Однако мне хочется, чтобы не забывали и другое: более серьезно, глубоко, со всей ответственностью должны быть разобраны причины неудач, ошибок в первые дни войны. Эти ошибки лежат отнюдь не на совести людей, переживших войну и сохранивших в душе священную память о тех, кто не вернулся домой. Эти ошибки в значительной степени на нашей совести, на совести руководителей всех степеней. И чтобы они

не повторились, их следует не замалчивать, не перекладывать на души умерших, а мужественно, честно признаться в них. Ибо повторение прошлого будет называться уже преступлением.

Хочется еще раз сказать: предвоенный период и неудачное начало войны — о чем идет речь в этой части воспоминаний — это всего лишь один этап в невиданном вооруженном столкновении, которое выиграно советским народом под руководством Коммунистической партии.

Долгий путь прошел в боях Великой Отечественной войны вместе с Советской Армией наш Военно-Морской Флот. От первых неудач 1941 года до полной победы над гитлеровской Германией и милитаристской Японией в 1945 году — четыре года, наполненных событиями невиданного драматизма и напряжения. Но о них надо рассказывать особо.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Почему я взялся за перо	3
Флоту быть!	7
Мечты сбываются	—
Ленинский призыв	13
Нас ждут корабли	17
С верой в будущее	23
Первые шаги—трудные	27
Салют наций	32
Наморси	35
Прошальный ужин	44
„Заливы или проливы?“	49
Бесспокойная должность	60
Командир крейсера	71
За „первый залп“	82
Под флагом члена правительства	85
Матросский флагман	95
Силы наши растут	96
 Компанеро русо	107
Далекое путешествие	—
Картахена	127
Северный поход	130
Идут „игреки“	139
Наши товарищи	147
Будни и праздники	157
Бои на море	162
 Тихий океан	173
Путь на Восток	—
На новом театре	181
Встречи с В. К. Блюхером	190
Хасанские события	198
 Готовность номер один	213
Неожиданное назначение	—
В Европе — война	229
На морские просторы	241
Дипломаты	268
Высокая организация — ключ к победе	273
Гроза надвигается	291
Что значит готовность	305
Враг у границ	311
Самые последние дни	316
Ночь на 22 июня	324

