



А.Г. ГОЛОВКО

ВМЕСТЕ
С ФЛОТОМ

А.Г. ГОЛОВКО • ВМЕСТЕ С ФЛОТОМ







А.Г. ГОЛОВКО

ВМЕСТЕ С ФЛОТОМ

Издание 3-е

Москва

"ФИНАНСЫ И СТАТИСТИКА"

1984

ББК 63.3(2)722
Г61

Текст печатается по изданию книги: Головки А. Г. Вместе с флотом. — 2-е изд., испр. и доп. — М.: Воениздат. 1979.

Головки А. Г.

Г 61 Вместе с флотом. — 3-е изд. — М.: Финансы и статистика, 1984. — 287 с., ил. — (Военные мемуары).

В пер.: 1 р. 30 к. 200 000 экз.

Автор в годы Великой Отечественной войны командовал Северным флотом, ставшим затем Краснознаменным. В книге говорится об особенностях боевых действий в условиях Заполярья, о подвигах подводников, летчиков, морских пехотинцев, моряков надводных кораблей, о совершенствовании их боевого мастерства.

Г $\frac{0505030202-114}{010(01)-84}$ без объявл.

ББК 63.3(2)722
9(С)27

© Издательство «Финансы и статистика», 1984
© Воениздат, 1979

АДМИРАЛ А. Г. ГОЛОВКО И ЕГО ВОСПОМИНАНИЯ

Автор книги широко известен в нашей стране. Его имя по праву стоит в ряду имен талантливых советских военачальников. Арсений Григорьевич Головкин с первого и до последнего дня войны стоял во главе Северного флота. Он первым из командующих флотами того времени выступил с мемуарами, вышедшими в 1960 году — за два года до кончины автора. Воспоминания адмирала вызвали огромный интерес в Советской стране и за рубежом.

Такой успех не случаен. Автор сумел ярко рассказать о нестигаемой стойкости и героизме советских военных моряков, их беспредельной верности и преданности своему народу, Родине, Коммунистической партии. Молодой, только что созданный накануне войны Северный флот, тесно взаимодействуя с войсками Карельского фронта, не только выдержал сильнейший натиск противника на Крайнем Севере, но и внес весомый вклад в разгром врага, надежно прикрывал правый фланг всего огромного фронта, защищал внутренние и внешние морские перевозки, вел активные операции на вражеских коммуникациях.

Боевым силам флота приходилось воевать в условиях огромного, по существу океанского, Северного театра. Это обстоятельство делает воспоминания адмирала А. Г. Головкина особенно актуальными для нынешнего поколения военных моряков. Наш флот, волей партии и народа превращенный в ракетно-ядерный подводно-авиационный, уверенно вышел на просторы Мирового океана. Океанские плаванья, длительные походы кораблей стали основной школой боевой выучки экипажей. Естественно, что опыт североморцев военных лет помогает новому поколению личного состава флота успешно решать сложные задачи. Этот опыт неоценим для становления экипажей, он учит бдительности, напоминает о священном долге военного моряка — неустанно крепить боевую мощь флота, повышать боеготовность кораблей и частей.

Адмирал А. Г. Головкин заволнованно рассказывает о боевых делах подводников, моряков надводных кораблей,

катерников, морских пехотинцев, разведчиков, летчиков, экипажей транспортных судов. На страницах книги читатель встречается имена многих героев-североморцев, чьи славные подвиги живут в памяти народной, в географических названиях, в названиях улиц, в названиях современных кораблей, среди которых есть и «Адмирал Головкин». Книга раскрывает массовый героизм военных моряков, передовую роль коммунистов. Уместно напомнить, что на Северном флоте насчитывалось более тысячи первичных партийных организаций. За четыре года войны свыше 30 тысяч североморцев стали коммунистами.

Автор скупо говорит о себе. Хотелось бы это восполнить. Сделать это мне несложно, так как в течение многих лет довелось служить вместе с Арсением Григорьевичем на Северном флоте, на Балтике, а затем в Москве.

На флот Арсений Головкин пришел по путевке комсомола в 1925 году. Курсант военно-морского училища, вахтенный начальник, штурман и минер на корабле, флагманский специалист дивизиона, начальник штаба, командир соединения — таковы ступени его службы на Черноморском, Балтийском и Тихоокеанском флотах. А. Г. Головкин командовал Каспийской и Амурской флотилиями, участвовал добровольцем в национально-революционной войне испанского народа, где был советником командира Картахенской военно-морской базы. Там он приобрел первый боевой опыт вооруженной борьбы с фашизмом.

На каком бы посту ни находился коммунист Головкин (в партию он вступил еще курсантом в 1927 году), он всегда образцово выполнял свой партийный и служебный долг. Его отличали любовь к родному флоту, глубокие знания военно-морского дела, тактики и оперативного искусства, беспредельная преданность Родине и народу. В годы Великой Отечественной войны А. Г. Головкин умел глубоко и быстро анализировать обстановку, принимать смелые и верные решения. Он находил новые тактические приемы, своевременно осуществлял необходимые организационные мероприятия, добивался четкого взаимодействия разнородных сил флота.

Личное обаяние, большая культура, широта знаний, доступность и доброжелательность сочетались у него с твердостью и решительностью военачальника, мужеством и храбростью. Все эти качества снискали А. Г. Головкину огромный авторитет у личного состава флота. Его любили

и уважали все, кто с ним рядом работал и воевал. У него учились командиры и политработники.

По окончании войны А. Г. Головкин был переведен на работу в Главный штаб Военно-Морского Флота. В марте 1950 года его назначили начальником морского Генерального штаба и первым заместителем военно-морского министра. С июля 1952 года по ноябрь 1956 года адмирал А. Г. Головкин командовал Краснознаменным Балтийским флотом, а затем был первым заместителем главнокомандующего Военно-Морским Флотом С. Г. Горшкова, ныне Адмирала Флота Советского Союза. Свою деятельность на руководящих постах он совмещал с большой научной работой по обобщению боевого опыта Великой Отечественной войны. В эти же годы Арсений Григорьевич написал свои воспоминания.

Понятно, что автору было далеко не безразлично, как воспринимают его книгу читатели. Он внимательно относился ко всем их замечаниям и пожеланиям. При переиздании книги — об этом не раз шел разговор — А. Г. Головкин хотел шире показать работу политорганов Северного флота, больше рассказать об офицерах, прошедших «вместе с флотом» через тяжелые испытания минувшей войны. Для второго издания книги автор успел подготовить дополнения о своих ближайших соратниках по войне — о члене Военного совета А. А. Николаеве, который проводил большую организаторскую работу и вместе с начальником политуправления Н. А. Ториком направлял всю многогранную деятельность политорганов и партийных организаций, начальнике штаба флота С. Г. Кучерове, начальнике Тыла флота Н. П. Дубровине... Эти авторские наброски даны в редакционных примечаниях. В книгу включены также дополнительная глава «Последние страницы дневника», заметки о «Стремительном», о спасении английских летчиков и некоторые другие материалы, в подготовке которых участвовал писатель В. А. Рудный. Кроме того, в новом издании на основе военно-исторических исследований последних лет уточнены некоторые данные. Думается, что новое издание книги адмирала А. Г. Головкина читатели встретят с большим удовлетворением.

Адмирал В. М. ГРИШАНОВ

К ЧИТАТЕЛЯМ¹

В основу записок, объединенных названием «Вместе с флотом», взяты мои дневники 1941—1945 годов. На протяжении пяти лет, с первого дня войны и вплоть до момента, когда обстановка позволила наконец отменить военный режим на Северном театре, я часто обращался к своим дневникам, чтобы внести в них наиболее примечательное, на мой взгляд. Таким образом, ко многим воспоминаниям североморцев, уже вышедшим в свет, я прибавляю записки командующего флотом. Они предоставят читателям возможность увидеть боевую жизнь Северного флота в годы Великой Отечественной войны с флагманского командного пункта, откуда приводились в действие разнородные силы флота на всем обширном пространстве Северного театра.

Выражаю признательность писателю Е. С. Юнге за творческую помощь в работе над этой книгой.

Автор

¹ Предисловие автора к первому изданию книги.

РАЗМЫШЛЕНИЯ НАД ДНЕВНИКОМ

В записях, которые я вел с первых дней Великой Отечественной войны, нет многого, с чем связано распространенное представление о дневнике. Нет потому, что я считал ненужным углубляться в область личного, интимного, в душевные переживания. Да и не хватало времени для таких записей. Слишком много более важных событий, ярких эпизодов, героических и трагических судеб других людей концентрировалось вокруг. Ведь командующий флотом был обязан заниматься всем, что составляло повседневную деятельность сложного флотского организма в рамках того театра, на котором данный флот действовал. Для Северного флота в годы войны это было пространство от Шпицбергена до бухты Тикси, равное пространству от Риги до Иркутска. Стоило только представить себе это, и человек в должности командующего флотом поневоле ощущал на своих плечах тяжесть обязанностей, порученных ему. Конечно, я был не один. Меня поддерживали товарищи по руководству, такие же коммунисты, как и я, — член Военного совета, начальник штаба, начальник политуправления, командующий авиацией¹ флота, командиры соединений. Но командующий флотом оставался командующим флотом и нес всю полноту ответственности за положение на театре.

Когда было получено официальное сообщение о начале войны, в моем кабинете находились член Военного совета А. А. Николаев, начальник штаба флота С. Г. Кучеров, начальник управления политической пропаганды¹

¹ Управление политической пропаганды флота функционировало с августа 1940 по июль 1941 года, после чего оно снова было преобразовано в Политическое управление. — *Примеч. ред.*

Н. А. Торик. Не помню, кому пришла мысль спросить о возрасте присутствующих, но выяснилось, что среди нас нет никого старше тридцати пяти лет и ни один из нас не имеет опыта управления флотом в военное время на таком обширном и трудном морском театре. В этот момент — так показалось мне тогда — мы прочли в глазах друг друга невысказанное вслух: по-настоящему осознанное беспокойство за все, что нам было поручено возглавлять и за что мы с тех пор больше, чем когда-либо, должны были ежечасно, ежеминутно в самых тяжелых условиях держать ответ¹.

Тут и уместно вспомнить о том, как я стал командующим Северным флотом. Ибо моя биография, подобно биографиям других советских военачальников, может

¹ В рукописных дополнениях к переизданию книги, которое готовил, но не успел осуществить из-за ранней кончины автор, о А. А. Николаеве сказано: «...Впервые его я встретил в Москве, когда он был комиссаром Главного морского штаба. А вскоре после моего назначения на флот он прибыл на Север в качестве члена Военного совета. Имел он тогда звание бригадного комиссара (в дальнейшем — дивизионный комиссар, контр-адмирал, вице-адмирал).

Года за два до этого Николаев окончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина. Сразу же после учебы он участвовал в переводе двух географических судов с Балтийского моря на восток через Панамский канал. Командовал отрядом этих судов Л. А. Владимирский, а Николаев был комиссаром. По тем временам это был довольно значительный переход: через Панамский канал советские суда шли впервые.

Николаев попал на службу в Военно-Морской Флот рядовым. Окончил учебный отряд подводного плавания. Был секретарем парторганизации. С этого поста и началась его деятельность политработника-моряка. Учился главным образом на работе. Это был умный, быстро схватывающий существо вопроса человек. Настойчив и несколько официален при рассмотрении различных вопросов. Человек энергичный и деятельный, он часто бывал в частях и на кораблях, много занимался работой политуправления. Знал хорошо политработников, да и командиров. Он очень помогал мне в вопросах, которыми мне приходилось заниматься.

На флоте господствовала хорошая партийная дружба. Северяне помнят годы войны как время, когда дружба придавала силы в боях. Эта дружба проявлялась и в малом, и в большом. Моряки-подводники знали хорошо и летчиков, и моряков надводных кораблей. Общение между ними было постоянным. Это способствовало взаимопониманию между людьми в процессе боевых действий. Многие северяне, когда их спрашивали, как идут боевые действия, трудно ли на Севере, отвечали: «Все тяжелое: климат, море, материальные условия, но хорош дух на флоте». В этом духе была большая заслуга Александра Андреевича Николаева». — *Примеч. ред.*

быть иллюстрацией, наглядно подтверждающей смелое выдвижение молодых кадров.

Даже в самую романтическую пору моей жизни я не помышлял стать моряком. Да и не было их ни у нас в роду, ни в других семьях казачьей станицы Прохладной на Северном Кавказе, где я родился, провел детство и юность. Отец — казак, на действительной военной службе окончил школу ветеринарных фельдшеров, после чего вернулся в станицу и начал работать по своей новой специальности. В 1920 году, когда отгремела гражданская война, я еще подростком вступил в комсомол, а через два года уехал в Ростов-на-Дону, на рабфак. Совмещал учебу, как большинство слушателей, со всякого рода работой, лишь бы прокормиться, главным образом в порту, где удавалось наниматься на разгрузку или погрузку судов. Закончив рабфак, перебрался в Москву, чтобы учиться дальше в Тимирязевской сельскохозяйственной академии. Оттуда в 1925 году уехал по комсомольскому набору на флот. Так что ни с каким-либо призванием или родительским наказом, ни с романтическим стремлением к морю мое определение в моряки не было связано. Комсомол послал меня, как и тысячи других комсомольцев, на флот, а все дальнейшее зависело от выбора специальности, воспитания и в первую очередь от желания учиться. Тринадцать лет шло мое формирование как моряка: в рядовых должностях на корабле, в училище; на разных театрах — Балтике, Черном море, Каспии, Тихом океане, Севере, Амуре и в других местах. Был я штурманом, минером, помощником командира миноносца, командиром дивизиона торпедных катеров и начальником штаба бригады, преподавателем на курсах и в училище, командиром дивизиона кораблей, начальником штаба флота. Учился на курсах повышения квалификации командного состава, опять служил на кораблях, опять после того учился, уже в академии. Тринадцать лет партия растила меня, прежде чем выдвинуть на должность командующего Северным флотом. Вызов в июле 1940 года в Москву и встреча с И. В. Сталиным, после которой состоялось назначение на Север, — это был итог флотской практики, пройденной под повседневным руководством партии.

Разумеется, помню в подробностях все, что было связано с этим назначением.

Помню, что первые вопросы, заданные мне, когда

вместе с тогдашним наркомом Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецовым я был принят И. В. Сталиным и членами Политбюро, принадлежали К. Е. Ворошилову и относились не к Северу, а к Амуру, откуда я недавно приехал.

Только после моих ответов на эти вопросы зашел разговор о Севере.

— Там сейчас нет порядка и дисциплины, комфлот лишь спорит с рыбаками, а дело стоит, — сказал И. В. Сталин. — Между тем театр большой важности, очень сложный, открытый, по-настоящему океанский театр, не в пример Балтике и Черному морю. И не надо забывать, что во время первой мировой войны связь между западными государствами и Россией была более обеспеченной по северному направлению, нежели через балтийские порты...

За этими лаконичными словами стояло многое.

Мы получили от царизма в наследство обширный морской театр, но малоизвестный по условиям для боевых действий флота, получили беззащитные побережья, не имевшие на тысячи миль ни одной базы для стоянки кораблей. Все пришлось создавать, строить, прокладывать. И все это к 1940 году уже было сделано Советской властью за двадцать лет с небольшим: коренным образом реконструирована Мурманская (Кировская) железная дорога, проложен Беломорско-Балтийский канал, стал настоящим портом Мурманск, создана временная главная база для флота в Полярном на месте крохотного поселка Александровска-на-Мурмане, создан флот, ядро которого составили корабли, проведенные из Кронштадта по Беломорско-Балтийскому каналу. Было в разгаре освоение Арктики и Северного морского пути, пролегающего через многие моря. Иначе говоря, деятельность Северного флота определялась значением двух основных магистральных коммуникаций, смыкающихся на театре: внешней — с запада, через Атлантику, и внутренней — с востока, из Тихого океана по Северному морскому пути.

— Так что же, значит, товарищ Головкин берется за это дело? — продолжал звучать в моих ушах вопрос, с которым Сталин обратился ко мне. Я ответил, что буду стараться, но не знаю, как у меня выйдет. На этом разговор был закончен. Назначение, одобренное членами Политбюро, состоялось.

Шесть лет я командовал Северным флотом. Четыре года из них были годами ожесточенной войны, навязанной нам фашизмом, причем с явным преимуществом противника в силах на театре в течение первых двух лет. Почти год перед ней пришлось в самые сжатые сроки осуществлять неотложные мероприятия по повышению боеготовности флота.

Мало было сознавать, что мы имеем впервые в советской истории настоящий флот на Севере, имеем базу для него в самом удобном по природным условиям месте, имеем моряков, пришедших из разных уголков нашей страны и уже ставших ревностными патриотами-североморцами. Надо было при этом располагать боеспособными кораблями, всегда готовыми к действиям в любой обстановке; надо было для этого располагать в базе такими возможностями обеспечения боевых сил флота всем необходимым и в наикратчайшие сроки, чтобы корабли действительно могли быть в постоянной готовности, отвечающей требованиям самой сложной обстановки.

Увы, ни корабли, ни база для них, ни степень боевой подготовки личного состава еще не удовлетворяли в 1940 году этим требованиям. В чем я и убедился, как только познакомился с положением на месте и принял флот у своего предшественника — товарища по военноморскому училищу контр-адмирала В. П. Дрозда¹, с которыми мы очень дружили.

Вступил я в командование флотом 7 августа 1940 года и только в тот день уразумел справедливость народной поговорки: «Взялся за гуж — не говори, что не дюж»...

Памятный оказался «гуж». Действительность подтвердила оценку положения, которую дал И. В. Сталин в присутствии членов Политбюро и наркома Н. Г. Кузнецова: на Северном флоте было плохо с дисциплиной и порядком. Хотя после финской кампании, в которой участвовал Северный флот, обеспечивая перевозки войск, прошло несколько месяцев, почти все эскадренные миноносцы, в том числе новые, нуждались в серьезном ремонте, по-

¹ В дальнейшем В. П. Дрозд командовал эскадрой Краснознаменного Балтийского флота; в конце 1941 года возглавил походы кораблей по переброске осажденного гарнизона Ханко на Ленинградский фронт. Погиб на льду под Кронштадтом в 1942 году. После войны имя «Вице-адмирал Дрозд» было присвоено гвардейскому эскадренному миноносцу. В настоящее время это имя носит противолодочный корабль. — *Примеч. ред.*

сколько использовались корабли не по-хозяйски. Настоящей же судоремонтной базы у флота еще не было. В несколько лучшем техническом состоянии находились подводные лодки, но уровень подготовки их командиров и экипажей к выполнению задач, определенных лодкам, следовало поднимать заново, так как в последние месяцы произошли всяческие перемещения командного состава. Печальный факт с «Д-1» имел прямое отношение к уровню подготовки.

Стряслось это в ноябре, на четвертый месяц моего командования флотом. Три месяца ушло на заботы и хлопоты, связанные с неотложными делами флотской жизни, в частности с судоремонтом и материальным обеспечением кораблей. Решение многих вопросов осложнялось масштабами театра, трудными условиями базирования, тяжелой метеорологической обстановкой. Однако никто из нас не имел права забывать о главном — о боевой и политической подготовке личного состава флота. И такая подготовка продолжалась изо дня в день. В ноябре была направлена в Мотовский залив подводная лодка «Д-1». Командовал ею уже около года капитан-лейтенант Ф. М. Ельтищев. Считался он, как аттестовал его командир бригады Д. А. Павлуцкий, неплохим командиром, был допущен к самостоятельному управлению подводным кораблем.

Когда «Д-1» начала учение, за ней наблюдали береговые посты. Кроме того, она доносила по радио о своих действиях. Было отмечено, что лодка погрузилась. Несколько минут с берега видели ее перископ, затем он исчез.

Миновали все сроки для всплытия, но «Д-1» так и не появилась на поверхности. Многократные запросы по радио остались без ответа. С береговых батарей и постов освещали залив прожекторами, давали прожекторными лучами позывные лодки — тщетно...

На эсминце я вышел в район, где исчезла «Д-1».

В течение ночи мы осмотрели Мотовский залив вдоль и поперек, а под утро заметили на поверхности большое пятно — соляр и пробковую крошку. Вокруг пятна плавали мелкие щепки, вероятно остатки деревянных частей отделки внутренних помещений, и среди них единственная матросская бескозырка.

Тотчас были вызваны тральщики и спасательное судно ЭПРОНа, снабженное металлоискателем.

Целую неделю я провел вместе с поисковыми судами в районе исчезновения «Д-1». Поиски были тщетными. Конечно, лодка погибла. О причинах гибели строились всякие предположения. Одни считали, что в заливе находилась чужая подводная лодка, она, мол, подкараулила «Д-1» и потопила ее. Другие полагали, что в Мотовском заливе кем-то поставлены мины и что лодка подорвалась на одной из них. Наиболее вероятным следовало предполагать роковую ошибку, допущенную командиром. Подводные лодки этого типа, принимая балласт, погружались довольно быстро. Скорее всего, Ельтищев не справился с управлением и не сумел удержать лодку хотя бы на предельной для нее глубине. А значит, «Д-1» раздавило давлением воды: щепки и пробка на поверхности подтверждали это.

Последствиями трагического случая с «Д-1» было следующее: мне, как командующему флотом, объявили строгий выговор, командира бригады Павлуцкого, который планировал выход лодки на учение, сняли с должности. В качестве меры для неповторения подобных случаев было предписано (итог деятельности многих комиссий): «Подводным лодкам на глубинах моря больше рабочей глубины лодки не погружаться». Такое решение, по сути, вело к прекращению подводной подготовки, ибо глубины в Баренцевом море везде значительно превышают рабочую глубину любой лодки, а Белое море с его подходящими глубинами к тому времени уже замерзло.

Мои неоднократные просьбы пересмотреть и отменить это решение успеха не имели. В ответ предлагалось подводным лодкам погружаться в устье реки Колы — большую нелепость трудно себе представить.

Надо было ждать лета, когда вскрыется Белое море, а ждать было некогда, непростительно, преступно: война, развязанная немецким фашизмом в Европе, все ближе придвигалась к нашим государственным границам. Гитлеровцы уже хозяйничали по соседству с нашим Заполярьем — в оккупированной ими Норвегии. Хотелось верить, что нам удастся отсрочить начало этой неминуемой войны с фашизмом, но руководствоваться следовало прекрасным правилом, о котором напоминала широко известная песня Василия Ивановича Лебедева-Кумача, ставшая народной: «Если завтра война, если враг нападет — будь сегодня к походу готов». Ни у кого из нас, кто размышлял над обстановкой и присматривался к поведению гитлеров-

цев, не было уверенности, что мы доживем до лета без войны.

Поэтому я посоветовался с новым командиром бригады подводных лодок Н. И. Виноградовым (ныне адмиралом), с которым был связан не просто товарищескими отношениями по совместной учебе в академии, но и единством взглядов по военно-морским вопросам, убедился в том, что он так же, как я, относится к делу, и решил продолжать подводную подготовку. Нельзя было пасовать перед формальными преградами. Время не ждало. Подводную подготовку следовало продолжать в море, а не в устье Колы.

Условились с Виноградовым¹, получил поддержку члена Военного совета А. А. Николаева, начальника штаба флота С. Г. Кучерова и начальника управления политической пропаганды Н. А. Торика.

Поступили мы правильно, и к маю 1941 года экипажи почти всех подводных лодок уже отрабатывали основное в подготовке — проходили торпедные атаки. Это было время напряженной практики подводников-североморцев и моего близкого знакомства с ними, когда я узнал тех, на кого смело мог положиться в дальнейшем. И. А. Колышкин, Н. А. Лунин, А. Е. Моисеев, М. И. Гаджиев, В. Н. Котельников, Н. Г. Столбов — вот ядро командиров, на которых уже тогда равнялись все, кто служил на подводных лодках.

Одно дело было сделано и, как показало ближайшее будущее, вполне оправдало себя: подготовка, о чем в Москве, в наркомате, отлично знали, стояла риска.

Сложнее обстояло с эскадренными миноносцами. Два из них около года были прикованы к причалу, остальные также находились в ремонте, хотя в более коротком по срокам. В строю их не было и в мае 1941 года, когда на флот приехала инспекция из наркомата, возглавляемая адмиралом Л. М. Галлером. Все же и меры по ускоре-

¹ Назначение Николая Игнатьевича Виноградова командиром бригады подводных лодок было сделано по моей просьбе. И я не ошибся в своем выборе. Весь период войны, пока Н. И. Виноградов был командиром бригады, он правильно руководил подготовкой экипажей подводных лодок, и особенно их командиров. Подготовка проводилась с учетом действий лодок в том же районе, в каком действовали и наши надводные корабли и авиация. Это обстоятельство больше всего требовало взаимопонимания. Должен сказать, что мы с Виноградовым хорошо понимали друг друга, и это, безусловно, принесло пользу, — *Примеч. авт.*

нию ремонта механизмов на эсминцах (то и дело обнаруживались дефекты там, где их не ожидали, причем на повых кораблях), и меры по боевой подготовке личного состава этих основных для Северного флота надводных кораблей, принятые с августа 1940 по май 1941 года, создавали у меня полную уверенность в том, что в самое ближайшее время эсминцы по-настоящему, а не ради видимости благополучия на флоте будут в строю. Тем не менее из-за формального отсутствия их в списке действующих кораблей инспекция сделала вывод, что Северный флот «в силу этого не боеспособен», хотя одновременно признала хорошим состояние многого в жизни, работе и боевой учебе на флоте.

Формально инспекция была права, но лишь формально. Фактически ей, конечно, не следовало делать столь расхолаживающий и явно неверный вывод: до ввода эсминцев в строй оставалось максимум две — три недели. Люди на кораблях знали свое дело и работали не покладая рук, не считаясь со временем, не щадя себя. Такие командиры, как Е. М. Симонов, П. И. Колчин, А. И. Гурин, В. А. Фокин, П. М. Гончар, В. А. Иванов и другие, получив поддержку и конкретную помощь, показали себя умелыми организаторами боевой и политической подготовки, сплоченности экипажей. Пожалуй, наибольшую радость мне доставило то, что вывод инспекции, подобный ушату холодной воды в самый неподходящий момент, не смог повлиять расхолаживающе на людей и не снизил уже взятые темпы подготовки.

Ибо многие на флоте понимали все яснее, что дело шло к суровой проверке действительной боеспособности наших кораблей — надводных и подводных в равной мере. Чаше и чаще к нам поступали сведения о прибытии крупных соединений немецко-фашистских войск на территории Северной Норвегии и Финляндии. Чаше и чаще переходили нашу границу беженцы из Финмарка — норвежской области на побережье Баренцева моря. Их рассказы, наши наблюдения — словом, все предупреждало, что надо быть начеку, что надо еще быстрее устранять недочеты в боевой подготовке.

Могу теперь чистосердечно признаться: это был самый серьезный экзамен, устроенный жизнью мне лично как военачальнику.

Нелегко пришлось, очень нелегко, но я успел за это время познакомиться с театром. Первое впечатление, как

только я увидел суровую красоту Заполярья с его величественными гранитными берегами, осталось неизгладимым. Все здесь поражало мощью, угрюмым величием: гранитные скалы-горы, голые или покрытые мхом и поросшие карликовой березкой, вознесшиеся над морем; грандиозность морских просторов, почти всегда беспокойных, часто штормовых; продолжительность и фантастичность полярной ночи с причудливыми сполохами северного сияния в полнеба над гранитным безлюдьем, над кипением прибоя у подножий черных утесов; лютость океанских непогод, панорама голубых арктических льдов под не заходящим долгие месяцы солнцем; суровость всего, что окружало человека, что сперва подавляло, затем заставляло приспособливаться, искать и находить выход, а в конце концов воспитывало настоящих моряков.

Северный флот уже имел их. Это были обыкновенные советские люди, многие из которых до военной службы вообще не видели моря. На Севере они прошли хорошую школу морской практики, почему и держались уверенно и спокойно в лишениях и трудностях, каких было немало. Располагая такими кадрами, большим количеством коммунистов и комсомольцев, флот должен был выдержать любой натиск врага.

И он выдержал, что является, как известно, историческим фактом.

Вот чем запомнился мне первый период командования Северным флотом, лежащий по времени за пределами дневника военных лет.

НЕОЖИДАННОСТЬ, КОТОРУЮ ЖДАЛИ

1941, июнь

Популярная всюду в нашей стране песня «Если завтра война» отзывалась на Севере уже 17 июня 1941 года, за пять суток до официального сообщения о нападении гитлеровцев. Именно в тот день всем на флоте стало ясно, что война из растяжимого понятия «завтра» переходит в область конкретного «сегодня». В тот же день всем стало ясно еще одно: мы не зря торопились с боевой подготовкой; не зря отрабатывали многое, что приучало людей быть собранными, бдительными в любой момент. В частности, не зря воспользовались возможностью, которую предоставили условия перевода всего флота из одной оперативной готовности в другую.

Дело в том, что на всех флотах к весне 1941 года была введена система разных степеней оперативной готовности, очень продуманная и досконально разработанная. Каждая степень (всех насчитывалось три) предусматривала свои мероприятия, которые обеспечивали готовность той или иной части боевых сил флота к немедленным действиям. Такая система сыграла весьма положительную роль в боевой подготовке: она приучила командиров и личный состав обходиться без дополнительных распоряжений и приказов, всегда отнимающих лишнее и всегда драгоценное время. Короче говоря, система оперативных готовностей была подобна автоматическому переключению, предусматривавшему в конечном счете комплекс определенных действий всего флота.

Вот почему и не захватили нас врасплох действия гитлеровцев. Тем более что у себя на флоте мы напряженно присматривались к обстановке по ту сторону границы: и в море и на берегу. Особенно с тех пор, когда немецко-

фашистские войска с помощью предателя Квислинга и его сообщников вторглись в Норвегию, оккупировали ее и захватили северные порты этой страны — Варде, Вадсе и Киркенес, расположенные в непосредственной близости к нашему Заполярью. Немногочисленный, но храбрый норвежский народ мужественно защищался против двойного врага: оккупантов и предателей. Однако силы были слишком неравны для того, чтобы норвежцы могли противостоять захватчикам. Затем гитлеровцы с согласия правительства Финляндии заняли район Петсамо — старинную русскую область Печенгу, примыкающую к тогдашней советско-финляндской границе. Нам было известно (по данным разведки и по сведениям, получаемым от беженцев из норвежской области Финмарк), что немецко-фашистское командование непрерывно накапливало свои войска и технику в Северной Норвегии и в пограничных с нами районах Финляндии¹. В районе Петсамо находились части горнострелкового корпуса (не меньше трех дивизий) под командованием генерал-полковника Дитла, на аэродромах этого района уже было свыше сотни боевых самолетов, а вдоль норвежского и финляндского побережья значительно усилилось движение различных судов. Нам также было известно, что гитлеровцы накапливают в северных норвежских шхерах и фиордах значительные военно-морские силы, что уже создана военно-морская группа «Норд», что надводные корабли и подводные лодки гитлеровского флота продолжают прибывать в базы, находящиеся неподалеку от советско-норвежско-финляндской границы. Наши береговые посты отмечали в нескольких местах вблизи территориальных вод советского Заполярья перископы подводных лодок. Все убеждало, что фашистский зверь готовился к прыжку в нашу сторону.

Располагая информацией, предупреждавшей об этом, мы, однако, не имели ни соответствующих указаний, как вести себя дальше, ни достаточных сил и средств для отпора, если гитлеровцы перейдут в нападение. Сил и

¹ «За месяц до нападения фашистской Германии на Советский Союз, 22 мая 1941 года, Финляндия заключила секретное соглашение с Германией о координации военных действий против СССР. В соответствии с соглашением Финляндия предоставила свои базы и аэродромы для немецких кораблей и самолетов и северную часть страны в качестве плацдарма для немецких сухопутных войск» (Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., 1974, с. 179). — *Примеч. ред.*

средств, чтобы выдержать натиск врага и отразить его, на Севере было явно мало, особенно авиации и наземных войск. Пограничный район, который затем получил наименование мурманского направления, оборонялся всего лишь одной стрелковой дивизией, и то неполного состава, сильно поредевшей по всяким причинам мирного времени. Новых типов самолетов авиация флота еще не получила. Северный флот располагал несколькими самолетами типа «СБ», а наш сосед — 14-я армия — полком таких самолетов. Иными словами, если брать соотношение сил лишь в абсолютных цифрах, по количеству и по оснащенности современными для того периода боевыми средствами, Северный флот и сухопутные войска, расположенные на участке, примыкавшем к государственной границе в районе Кольского полуострова, должны были оказаться в самом невыгодном положении с первого часа военных действий.

Помог нам, как это ни парадоксально, сам противник. Немецко-фашистское командование не отличалось дальновидностью в своих планах. Оно делало ставку на все то, что могло принести успех ему лишь на первых порах, — на вероломство, на психологическое воздействие, внезапностью удара и на превосходство в силах, хотя бы и временное. Располагая войсками, уже привыкшими действовать в расчете на такие условия ведения войны — совокупностью этих приемов была оккупирована Европа, — гитлеровцы настолько уверовали в их неотразимость, что перестали соблюдать элементарную осторожность. Они сами же в течение нескольких суток, предшествовавших началу войны, дали нам понять, что нападение совершится если не с часу на час, то со дня на день. А это должно было, в свою очередь, служить предупреждением, что они обязательно попытаются захватить Мурманск — наш единственный в Заполярье незамерзающий порт, который дает выход в океан и вместе с тем связан железнодорожной магистралью со всей страной. Иначе немецко-фашистскому командованию не понадобилось бы сосредоточивать против нас на территории Финляндии свои войска и такую ударную силу, какой является горный корпус «Норвегия»¹, состоящий из егерских частей, прошедших специальное обучение.

¹ С 1942 года корпус именовался 19-м горнострелковым. — *Примеч. ред.*

В дневнике я записал следующее.

...17 июня 1941 года. Около четырнадцати часов ко мне в кабинет вбежал запыхавшийся оперативный дежурный.

— Немецкие самолеты! — не доложил, а закричал он.

Первой мыслью было: гитлеровцы бросили свою авиацию для массированного удара по объектам Кольского залива — Мурманску, Полярному, аэродромам...

— Уточните, — сказал я, стараясь сохранить спокойствие и тем самым успокаивая взволнованного дежурного.

Придя в себя, он объяснил, что над бухтой и Полярным только что прошел самолет с фашистскими опознавательными знаками, и на такой высоте, что оперативный дежурный, выглянув из окна своего помещения, увидел даже летчика в кабине. По всем данным, самолет был разведчиком. Малая высота понадобилась ему, несомненно, чтобы сфотографировать гавань Полярного. Он успел беспрепятственно пройти над гаванью, затем над Кольским заливом и над аэродромом в Ваенге¹.

Моментально все стало ясно — начинается война. Иначе на такое нахальство — пройти над главной базой флота — даже гитлеровцы бы не отважились.

Ни одна батарея не сделала по фашистскому воздушному соглядату ни единого выстрела. И самолет благополучно ушел восвояси.

Поднятые в воздух по моему приказанию дежурные истребители не догнали гитлеровца: скорость его полета намного превышала скорость наших И-15 и И-16.

Побывав на батареях, я задавал командирам один и тот же вопрос: почему не стреляли, несмотря на инструкции открывать огонь? Получал один и тот же ответ: не открывали огня из-за боязни что-либо напутать. То есть инструкции инструкциями, а сознание большинства продолжало механически подчиняться общей нацеленности последнего времени: не поддаваться на провокацию, не давать повода к инцидентам, могущим вызвать маломальский конфликт и послужить формальным предлогом для развязывания войны.

А гитлеровцы уже развязывают ее, действуя пока что в воздухе, причем нагло, уверенные, что здесь, на Севере,

¹ Ныне город Североморск.

мы не можем противопоставить им равноценные самолеты.

В конце дня (условно, разумеется, ибо давно стоит полярный день и солнце светит круглые сутки) на большой высоте появилось звено фашистских самолетов. Один из них прошел над бухтой Озерко.

Вместе с членом Военного совета я успел к тому времени побывать на всех близлежащих батареях и повторил категорическое указание на случай появления неизвестных самолетов — сбивать. Поэтому гитлеровцы при вторичном появлении были встречены дружным зенитным огнем. Дружным, очень интенсивным, но бесполезным: они прошли на высоте свыше семи тысяч метров.

Поскольку Северный флот по вопросам сухопутной обороны оперативно подчинен Ленинградскому военному округу, моей обязанностью было немедленно донести туда о происходящем у нас. Так и сделано. Командующий войсками округа генерал-лейтенант М. М. Попов находится, кстати, сейчас неподалеку: проводит учения в районе Кандалакши. Ответ на мою телеграмму получен незамедлительно, подписан начальником штаба округа: «Не давайте повода противнику, не стреляйте на большой высоте». Гадаю и никак не возьму в толк, что же это значит. Не стрелять, чтобы гитлеровцы не использовали сам факт стрельбы для конфликта? Или не стрелять, потому что большая высота?

На все мои запросы о положении и обстановке ничего определенного никто не сообщает. Понять это можно лишь так: извольте сложа руки сидеть у моря и ждать погоды. Нелепо и необъяснимо. Ведь гитлеровцы не сидят сложа руки.

Приходится на свой страх и риск снова проявлять инициативу. Перевожу флот своим распоряжением на оперативную готовность № 2.

18 июня. Посты службы наблюдения весь день доносят о так называемых неизвестных самолетах повсюду — от Полярного до Кандалакши. Один из этих самолетов обстрелян зенитчиками 14-й стрелковой дивизии, прикрывающей подступы к Полярному и Кольскому заливу, после чего скрылся в северо-западном направлении.

Обстановка неясная и тревожная. Люди настороже, хотя держатся спокойно. Шутки почти исчезли, в глазах напряженная внимательность, особенно когда открывают

стрельбу зенитные батареи и проносятся истребители, несущие непрерывный барраж.

Шла, как говорится, в мешке не утаишь. Все видят: перевод флота на повышенную готовность сопровождается большой приемкой оружия, боезапаса, продовольствия, сдачей учебных принадлежностей и всего имущества, ненужного для военного времени.

Предполагал, что получим кое-какие разъяснения непосредственно от командующего войсками Ленинградского военного округа генерал-лейтенанта Попова. Он сегодня прибыл в Мурманск. Отправился к нему вдвоем с членом Военного совета. Надежды не оправдались. Разговор шел о мероприятиях, не имеющих прямого отношения к тому, что происходит вокруг. Обсуждались и, утверждались места строительства различных укреплений, аэродромов, казарм, складов и т. п. в условиях и по нормам мирного времени. О том же, как складываются отношения между Советским Союзом и фашистской Германией, командующий округом ничего не сказал. Вероятно, знает не больше, чем мы.

Печально. Ибо неопределенность — это и есть малоприятная перспектива попасть под внезапный удар.

Вечером Попов уехал в Ленинград. Проводили его до Колы. Угостил он нас на прощанье пивом в своем вагоне, тем и закончилась наша встреча.

Из Москвы также ничего определенного нет. Обстановка остается неясной.

19 июня. Получена директива от Главного морского штаба — готовить к выходу в море подводные лодки. Задача: наблюдая за боевыми кораблями вероятного противника, отразить нападение, если оно последует. Приказал рассредоточить лодки по разным бухтам и губам, с тем чтобы вышли в море немедленно, как только будет дан сигнал. Направил начальнику Главморштаба адмиралу И. С. Исакову доклад об изменении плана использования лодок на случай войны: лодки типа «щука» и часть лодок типа «малютка» послать в район морских сообщений гитлеровцев между северными норвежскими шхерами и Петсамо; остальные «малютки» направить для прикрытия входа в горло Белого моря. Обосновал изменение плана следующим: «малютки» имеют пониженную мореходность, район их действия более ограничен, чем лодок других типов, стало быть, они по своим данным более пригодны для прикрытия наших коммуникаций. А все

«щуки» целесообразнее, по-моему, использовать на морских сообщениях противника. Полагаю, что основной поток грузов и резервов для немецко-фашистских войск, расположенных на плацдарме против нас, будет направляться морем. Сухопутные дороги для этого мало приспособлены. Их всего две. Одна протяженностью шестьсот километров от Ботнического залива через всю Финляндию до Петсамо, другая — от Нарвика до Петсамо — проложена через Финмарк, но слишком узка. Снабжение по сухопутным дорогам потребует очень много автомашин, и конечно же гитлеровцы будут вынуждены производить перевозки морем, через норвежские шхеры, где конвои могут укрываться и отстаиваться в случае необходимости.

Дважды за сутки в главной базе объявлялась воздушная тревога. Сегодня фашисты летают не только для разведки. Один из их истребителей пытался напасть на И-153, но безуспешно.

Постепенно вводим в действие то, что должно в первую очередь обеспечить нужный нам оперативный режим на театре. Установлены дозоры на двух линиях, определяющих охрану подступов с моря к главной базе, а военно-воздушным силам вменено в обязанность производить авиаразведку вдоль побережья от мыса Нордкип до острова Харлова.

20 июня. Обстановка прежняя. Над Ваенгой пролетел и был обстрелян зенитчиками неизвестный самолет. Данные разведки еще раз предупреждают о накапливании гитлеровцами войск в приграничных пунктах — Петсамо, Киркенесе, Варде. Немецкий гарнизон Киркенеса насчитывает двадцать тысяч человек. Гитлеровцы решили избавить себя от лишних глаз: движение иностранных торговых судов от Тромсё до финской границы закрыто.

Сегодня в Полярном были командующий 14-й армией генерал-лейтенант В. А. Фролов и начальник штаба армии полковник Л. С. Сквирский. Части этой армии прикрывают границу вплоть до Кестеньги. На участке, примыкающем к району Мурманска, Полярного и Кольского залива, по-прежнему находится только одна 14-я стрелковая дивизия неполного состава.

Договорились, что армия для защиты этого участка выделит еще одну стрелковую дивизию, переброску которой в район Западной Лицы и Титовки должны обеспечить мы.

21 июня. В течение суток над нашей территорией появились два фашистских самолета — один у полуострова Рыбачьего, второй в районе Териберки. Это значит, что гитлеровцы просматривают побережье Мурмана. Думаю, что они хотят выяснить, идут ли у нас перевозки из Белого моря и готовимся ли мы к отражению удара. Над Кольским заливом чужих самолетов не было, поэтому обошлось без воздушных тревог и стрельбы зениток.

Внешне — тишь да гладь. Вдобавок — хорошая погода. Не зная обстановки, а большинство не представляет сложности ее, трудно подумать, что мы накануне войны.

В Полярном находится на гастролях Московский музыкальный театр имени Станиславского и Немировича-Данченко.

Сегодня вечером состоялся очередной спектакль этого театра. Показывали «Периколу». Когда мы втроем — член Военного совета Николаев, начальник штаба Кучеров и я — пришли в театр, зрительный зал был переполнен: всем хотелось посмотреть игру москвичей.

Наше присутствие сразу же было замечено.

«Похоже, что обстановка разрядилась, поскольку начальство здесь», — читал я на многих лицах.

Если бы это было так...

Играли артисты хорошо. На какой-то срок, следя за игрой, отвлекся от навязчиво-тревожных мыслей. То же самое, судя по репликам, испытывали Николаев и Кучеров. Да и всю дорогу на обратном пути из театра в штаб мы толковали о спектакле. Возможно, потому, что хотели заглушить тревогу в себе.

Возвратились — и действительность неумолимо напомнила обо всем.

Просмотрел за чаем вечернюю сводку. Привлекли внимание данные воздушной разведки. В течение дня были обнаружены: на подходах к губе Петсамо тральщики; в самом порту, на рейде, пятнадцать тральщиков; на рейде Варде — транспорт; в Перс-фиорде — транспорт. В общей сложности за сутки из Петсамо вышли восемь транспортов и вошли в гавань три транспорта, два рыболовных траулера, один сторожевой катер.

Пока размышлял над сводкой, принесли радиogramму особой срочности.

Николаев, Кучеров и заглянувший «на всякий случай» начальник управления политической пропаганды флота

Торик забыли и про спектакль и про чай, когда я начал читать вслух радиogramму. В ней сообщалось, что немецко-фашистское командование стянуло войска (около двухсот дивизий) к нашей границе и что с часу на час надо ожидать их вторжения на территорию Советского Союза. Нам предписывалось перевести все части флота на боевую готовность № 1.

Фактически флот уже в готовности. Остается, как только последует сигнал о всеобщей мобилизации, принять положенные по мобплану различные вспомогательные суда и помещения, а также принять запасников, приписанных к флоту.

Мало сил, недостаточно техники, но, по существу, мы готовы.

22 июня. Дата, памятная каждому советскому человеку, — начало войны с гитлеровской Германией. Ясно, что борьба предстоит беспощадная. Это смертельная схватка с фашизмом. Кто кого.

Приказание наркома Военно-Морского Флота о немедленном переходе на оперативную готовность № 1, переданное в адрес Военного совета, исполнено прежде всего сигналом по флоту.

А пограничные посты доносят: в течение только первых полутора часов сегодняшних суток уже шесть самолетов (четыре немецких, один финский и один неопознанный) появлялись над нашей территорией на высоте около тысячи метров¹.

Другая директива наркома, адресованная Военному совету: к семи часам утра выделить для обороны горла

¹ В ночь на 22 июня 1941 года, как свидетельствует в своих воспоминаниях Н. Г. Кузнецов, Главный морской штаб передал на флоты указание (сигнал) о полной фактической готовности, то есть о готовности № 1. Вслед за тем нарком Военно-Морского Флота связался по ВЧ с командующими флотами и потребовал: не дожидаясь получения телеграммы Главморштаба, которая уже послана, перевести флоты на оперативную готовность № 1. В воспоминаниях, в частности, воспроизводится разговор с А. Г. Головки: «Командующего Северным флотом А. Г. Головки тоже застаю на месте. Его ближайший сосед — Финляндия. Что она будет делать, если нападёт 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». (См.: Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1966, с. 329—330). — *Примеч. ред.*

Белого моря две подводные лодки (тип не указан), эскадренные миноносцы «Грозный» и «Сокрушительный», эскадрилью морских бомбардировщиков МБР-2.

Стиснув зубы, ведем счет неопознанных самолетов, проносящихся за облаками над Кольским заливом вплоть до рассвета (по календарному времени суток). И вот около четырех часов утра первый раскатистый гул взрывов: в районе Полярного сброшены бомбы.

Гул взрывов слышали все. По городу засновали люди в поисках убежищ. Многие из тех, кому не обязательно оставаться здесь, кинулись, несмотря на ранний час, к стоявшим у причалов буксирам и пароходам, чтобы переправиться в Мурманск и оттуда выехать поездами в глубь страны. Всполошились артисты-москвичи. В течение двух часов из Полярного выбрался весь состав театра, позабыв взять декорации и реквизит¹. Удивляться и досадовать не к чему: привыкнуть, вернее, приспособиться к бомбам сразу нельзя, для этого требуется известное время.

Отовсюду поступают донесения о фашистских самолетах, о неопознанных силуэтах надводных судов, о перископах подводных лодок. Береговые зенитные батареи и корабельная артиллерия то и дело ведут яростный, но все еще бесполезный огонь по самолетам: по чужим и по своим. Еще не умеют ни стрелять в боевой обстановке, ни различать типы самолетов.

На телефонные запросы нам отвечают из Главморштаба, что началась война, однако ничего другого пока сказать не могут. Тогда я запрашиваю относительно плана использования подводных лодок. И вдруг начинается перепалка. Главморштаб категорически настаивает, чтобы к входу в Белое море, вернее в горло Белого моря, были направлены большие лодки, то есть «щуки», а не «малютки». Никакие мои доводы не принимаются. Переговоры насчет лодок возобновляются несколько раз. Дело заканчивается тем, что Главморштаб категорически предписывает мне послать к горлу Белого моря «щуки», ссылаясь при этом на личное указание И. В. Сталина. Проще говоря, не сумев доказать свою правоту, мотивировали таким образом.

Не теряя времени, приступаем к массовой эвакуации детей и женщин из Полярного, а также из других гарни-

¹ И то и другое было использовано театром Северного флота, хотя кое-что впоследствии, года через два, мы отправили владельцам по их просьбе, — *Примеч. авт.*

зонов. Когда пароход «Ост», переполненный женщинами и детьми, отвалил от причала, послышался гул самолетов и на гавань из облаков посыпались бомбы.

Четвертое приказание наркома Военному совету принято в десять часов тридцать пять минут — выслать подводные лодки в район Варде с задачей вести решительную борьбу против боевых кораблей и транспортов противника, не допуская их к Варангер-фиорду. Одновременно сообщается, что объявлена всеобщая мобилизация. Начальникам пароходств и Главсеврыбпрома даны указания сосредоточить весь транспортный флот в портах, предназначенных быть пунктами для мобилизации. Аварийно-спасательные отряды ЭПРОНа, а также корабли морпогранохраны включались в состав флота.

Наконец из Москвы поступает пятое приказание: в связи с вражескими диверсиями в непосредственном тылу объявить военное положение в базах, укрепленных районах и секторах; установить строжайший режим пропусков; принять меры, необходимые для охраны тыла, особенно средств связи.

К полудню положение в стране вырисовывается: немецко-фашистские войска вторглись в пределы Советского Союза и перешли в наступление на всем протяжении государственной границы. Немецко-фашистская авиация подвергла бомбардировке ряд наших городов. Первый налет совершен около четырех часов, тогда же, когда сброшены первые бомбы в районе Полярного; стало быть, бомбовый удар наносился фашистской авиацией одновременно по всей линии фронта.

Однако войска и корабли противника, сосредоточенные на исходных рубежах, примыкающих к районам Северного флота и 14-й армии, еще не ведут наступательных действий на море и на суше. Активничает лишь авиация. Весь день фашистские самолеты, одиночные и группами, стремятся к району Кольского залива и Мурманска. Их перехватывают и поворачивают вспять наши истребители. Один из гитлеровских бомбардировщиков перехвачен у Рыбачьего летчиками-истребителями Сафоновым и Воловиковым. Били они его как будто неплохо, он задымил, значит, имел прямое попадание, но все-таки оторвался и ушел. Оба летчика ручаются, что вражеский стрелок убит, но сказать, что же случилось с фашистским самолетом, не могут. А раз так, нельзя и заносить его на чей-либо счет.

Судя по всему, гитлеровцы не сомневаются, что мы знаем о подготавливаемом ими ударе, и потому продолжают накачивать силы, чтобы затем одержать верх над нами численным превосходством. По данным разведок флота и 14-й армии, через Киркенес и фьорды поступает много вооружения и прибывают новые контингенты войск. В районах пограничной полосы на территории Финляндии происходит эвакуация населения, сосредоточиваются части финской армии, подтягиваются немецко-фашистские войска, перебрасываемые из Северной Норвегии, увеличивается количество самолетов на аэродромах. Понятно, что противник намерен и рассчитывает разделиться с нами одним ударом. Не исключено, что фашисты будут пытаться в первую очередь отрезать Кольский полуостров от остальной страны и захватить подступы к Мурманску и Полярному с моря, то есть полуострова Рыбачий и Средний, прикрывающие вход в Кольский залив.

Учитывая это, прошу командарма 14 Фролова выделить часть армейской авиации, чтобы нанести совместно с авиацией флота удар по фьордам и по дороге Тана-фьорд — Киркенес, по которой доставляется вооружение и перевозятся войска противника. Увы, командарм не согласен. Армейский полк скоростных бомбардировщиков нацелен в другом направлении — на защиту Кандавакши. Сообщаю наркому и прошу помочь. Ответ получаю быстро: помочь пока нечем. Положение на Балтике и на Черном море тяжелее. Нам надлежит стараться уничтожать вражескую авиацию на ее аэродромах ударами с воздуха и действовать подводными лодками у Варангер-фьорда, не позволяя противнику подвозить подкрепления. Финские войска не трогать, поскольку Финляндия с нами не воюет. Но как понимать и расценивать факт предоставления Финляндией своей территории гитлеровским войскам, ведущим войну против Советского Союза?

В общем, теперь можно сделать вывод: хорошо, что неожиданность, которую мы ждали, не захватила нас врасплох.

КОГДА РИСК НЕОБХОДИМ

1941, июнь

Первые дни Великой Отечественной войны, множество неизгладимых впечатлений, эпизодов, трудностей... Первый бой, сразу прославивший североморских катерников; первая воздушная победа, с которой началась известность морского летчика Бориса Сафонова; первое боевое взаимодействие флота и армии, сыгравшее решающую роль в том, что гитлеровцам так и не удалось завладеть полуостровами Средним и Рыбачьим — ключевой позицией у Кольского залива...

23 июня 1941 года. В течение суток гитлеровцы продолжали сосредоточивать авиацию и сухопутные войска в районе Петсамо. Обстановка на советско-германском фронте уже определилась. Главный удар по нашей стране противник наносит в центральной части; на Север приходится один из вспомогательных ударов, но для нас этот удар является главным, мы должны выдержать его и отразить.

Есть вера в людей, в их преданность и стойкость; нет, однако, опыта и маловато сил.

Батареи, установленные на полуостровах Рыбачьем и Среднем, вчера произвели первый обстрел вражеского конвоя — транспорта и сторожевого катера под немецко-фашистским флагом, выходивших из Петсамо. В основном вела обстрел батарея П. Ф. Космачева.

Финляндия официально еще не воюет, но ее суда используются гитлеровцами для своих перевозок.

Около шестнадцати часов получена директива, повторяющая предыдущие указания: против Финляндии боевых действий пока не вести. Ясно, что наше правительство хочет удержать Финляндию от войны. Не поздно ли? Данные разведки подтверждают — Финляндия закончила

мобилизацию и вот-вот начнет действовать вместе с немецко-фашистскими войсками против нас.

24 июня. Продолжаем эвакуацию семей военнослужащих, в первую очередь из расположения армейских частей на Рыбачьем и Среднем. Хорошо, что до начала войны успели вывезти много детворы на юг, как обычно в летнее время, — теперь легче вывозить остальных детей. Легче — не то слово. Правильнее — скорее. Ибо война не ждет. Несмотря на плохую погоду, фашистские самолеты гоняются за буксирами и катерами.

Первый успех в воздухе: сбит «хейнкель» — фашистский бомбардировщик Хе-111. Почин сделан старшим лейтенантом Б. Ф. Сафоновым. Подробности таковы. Фашисты бомбили Полярный и Ваенгу. Нашими истребителями они были атакованы еще до подхода к цели. На истребителе Сафонова установлены эрэсы, и он в первой же атаке удачным выстрелом повредил самолет противника. Тот стал уходить в море, преследуемый Сафоновым. Преследование закончилось у бухты Зеленцы: там «хейнкель» ударился о воду и разломился. Экипаж вражеского бомбардировщика погиб. Наш катер успел подобрать лишь резиновую шлюпку, навигационные бомбочки, парашюты, погнутые от удара пулеметы.

Выяснив, что противник даже на сухопутных самолетах имеет резиновые шлюпки и на них аварийные радиостанции, я дал указание снабдить резиновыми шлюпками и аварийными радиостанциями все наши колесные самолеты, летающие над морем. Полезное надо перенимать. Резиновые шлюпки спасут немало жизней наших летчиков.

Сафонов — герой дня. И, думаю, не только одного дня. Он — общий любимец, этот типичный русак из-под Тулы. Отличный, волевой летчик. Широкоплечий, с открытым русским лицом, с прямым взглядом больших темно-серых глаз. Стоит только увидеть его, и он сразу же вызывает симпатию. Самолетом владеет в совершенстве. По отзывам авиационных специалистов, у него очень развито чувство времени и расстояния. Нетороплив, обстоятелен — по характеру настоящий летчик со всеми данными командира. Надо не упускать его из виду, нацеливать людей на учебу у него. Побольше бы нам таких соколов.

26 июня. Получили официальное сообщение, что Финляндия объявила нам войну. Пусть теперь соседи не пе-

няют. Мы их не трогали, хотя видели все их приготовления и могли помешать им силой оружия. Наше правительство давало правителям Финляндии возможность отказаться от войны. Теперь же они пожнут то, что посеяли.

Погода резко изменилась. Летать можно беспрепятственно. Солнце светит круглые сутки, а у гитлеровцев большое преимущество в авиации. По данным разведки, у них на территории Финляндии 600 самолетов и на территории Норвегии 400 самолетов. Кроме того, у них опыт боевых действий в течение почти двух лет. У нас же еще ни опыта, ни новой материальной части. Тем не менее наши летчики на своих машинах делают все, что могут: уже бомбили аэродром Лаксельвен (у Нордкапа) — основную базу немецко-фашистских военно-воздушных сил на Севере, бомбили порт Киркенес и суда на его рейде, бомбили Луостари (у Петсамо), и довольно удачно. Наши сухопутные бомбардировщики действуют по аэродромам, на которых стоят в большом количестве скоростные самолеты гитлеровцев; причем действуют за триста пятьдесят — четыреста километров от своей границы. А морские бомбардировщики — МБР-2, наши воздушные труженики, делают даже больше, чем могут. Несмотря на малую скорость и слабое вооружение, они летают над морем не только у своего побережья, но и у побережья противника. Отвага и решимость — эти качества людей нашей авиации уже определились.

Сегодня один из наблюдательных постов доложил, что две пары МБР-2, или «амбарчиков», как их называют с ласковой насмешливостью (за неуклюжий вид), производившие поиск подводных лодок противника у входа в Кольский залив, подверглись первому боевому испытанию. К одной паре направился «юнкерс». Разница в скорости между ними изрядная: у «амбарчиков» скорость сто пятьдесят километров, у «юнкерса» — около пятисот. Вооружение у него также сильнее. И все-таки наши самолеты первыми пошли в атаку. Взорванным и даже восторженным голосом, удивившим всех нас, сигнальщик с поста доложил оперативному дежурному:

— Наши «амбарчики» атакуют «юнкерс»!..

И продолжал докладывать:

— «Юнкерс» отвернул!.. Уходит на запад!.. Ушел!..

Этот факт надо популяризировать. Ибо решают люди.

Начались перевозки резервов. Возим, в основном, в Титовку — небольшой рыбацкий поселок в одной из бухт

Мотовского залива. И сразу сказались наша неопытность и неправильное планирование. Использовали под перевозку людей транспорт «Моссовет», представляющий удобную цель для вражеской авиации: он большой, около пяти тысяч тонн грузоподъемностью. Фашисты начали бомбить его с момента выхода из Кольского залива, и кораблям, сопровождавшим транспорт, эсминцам и катерам пришлось отгонять самолеты противника на всем переходе. Да и высадка в Титовке производилась под непрерывными бомбежками, в которых противник применил бомбометание с пикирования — способ, уже известный по войне в Испании, но, к сожалению, в свое время нами недооцененный.

Интенсивный зенитный огонь с кораблей, которые охраняли «Моссовет», оправдал себя. В транспорт не было ни одного попадания.

Итог двух дней воздушных боев: за 25 и 26 июня мы потеряли шесть истребителей и сбили десять вражеских самолетов.

27 июня. Проявили себя артиллеристы. Прежде всего артиллеристы той самой батареи, которая первой открыла 22 июня огонь по вражескому конвою. Батарея находится на полуострове Среднем и установлена там после финской кампании. Пушки ее не из новых, но достаточно хорошие, чтобы выполнять свою задачу. Расположена батарея так, что своим огнем преграждает вход в Петсамо и выход из Петсамо в море. Командует ею старший лейтенант Космачев, гордый тем, что является командиром самой правофланговой батареи Советского Союза. Внушает доверие к себе спокойствием и полезной долей упрямства.

Хорошая боевая и политическая подготовка личного состава батареи вновь подтверждена сегодня.

Утром из Петсамо вышел сторожевой катер. Батарея потопила его буквально в две — три минуты. Артиллеристы торжествовали. Пришлось предупредить их, чтобы ждали удара с воздуха и не очень надеялись на прикрытие: обеспечить их истребителями мы не могли.

Гитлеровцы действительно не заставили ждать себя. Через несколько часов на батарею навалилась большая группа фашистских самолетов — до тридцати пяти. Вражеские летчики использовали тот же прием, каким пытались уничтожить транспорт «Моссовет» при высадке наших резервов у Титовки: они принялись сбрасывать

бомбы на батарею с пикирования. Это на какой-то момент вызвало растерянность среди артиллеристов. Но едва они присмотрелись к действиям противника, как начали успешно бить по самолетам. Зенитными средствами батареи (45-мм пушками) и подоспевшими в разгар налета нашими истребителями два «юнкерса» были сбиты. Однако изрядно пострадала и сама батарея: все, даже небольшие, постройки уничтожены, среди личного состава есть убитые и раненые, повреждено одно орудие, а весь грунт вокруг батареи в радиусе до двухсот метров буквально изрыт воронками.

Два часа спустя фашисты повторили налет.

Пришлось приказать Космачеву сделать вид, что батарея уничтожена, то есть укрыться и молчать. Тем неожиданное будет для противника действия батареи, как только он вновь попытается пустить свои конвои¹.

Вести с фронтов плохие. Болит сердце за наши неудачи, за города, попавшие под удар, за мирную землю, уже искореженную войной, изуродованную бомбами, снарядами, тапками...

Как сложится обстановка здесь, на Севере? Положение у нас трудное. Нет топлива для флота. Нефти в обреш — только то, что есть на кораблях, — одна заправка.

С утра на границе против позиции наших войск отмечается оживление. Однако фашисты медлят с наступлением на суше. Не готовят ли десант для захвата Рыбачьего и Среднего, чтобы сначала закупорить Кольский залив, а затем перейти границу и ринуться к Мурманску? Вполне возможно, тем более если они знают, что здесь сосредоточены сейчас почти все средства снабжения Севера и эксплуатации его богатств. С первого дня войны в Кольском заливе скопилось до 35 транспортных судов, около 40 рыболовных траулеров и 80 мотоботов — большая часть торгового флота. Держать всю эту массу необходимых стране судов под угрозой вражеского десанта и под ударами вражеской авиации, которая усиливает налеты, нельзя. Надо уводить их. Куда? Наиболее подходящим местом следует считать Белое море, но от Мурманска до Архангельска надо пройти 450 миль при незаходящем

¹ В дальнейшем батареей командовал Ф. М. Попочевный, а Н. Ф. Космачев стал командиром 113-го отдельного артиллерийского дивизиона, созданного там же — на полуострове Спедный. Дивизион был награжден орденом Красного Знамени. — *Примеч. ред.*

солнце, то есть под угрозой удара в любую минуту с воздуха, да и с моря. Как предотвратить угрозу и чем отвести удар? Нам и здесь, у линии фронта, не хватает истребителей. Эсминцы уже все в строю, но их мало на такое количество судов, чтобы гарантировать конвоирование на переходе. Да и запасы топлива ограничены¹. Не говоря уже о том, что эсминцы нужны для других целей.

Думаем, что делать. Делать не мешкая, не теряя ни часу.

По некоторым встречам лицом к лицу, еще до этой войны, мне известно, что гитлеровцы действуют по традициям так называемой прусской школы, то есть по шаблону. Это заметно и сейчас. Налеты их авиации ведутся, как правило, в одни и те же часы. А поступая так, в силу своей педантичности, они не признают иных способов действий. Прибегнуть же к тому, что не укладывается в их мышлении, — значит почти наверняка провалиться. Короче говоря, не попытаться ли обойтись без конвоирования на переходе? Ведь фашистам и в голову не придет, что мы осмелимся пренебречь догмами и канонами в таком деле. Рискованно, конечно, отправить без

¹ В дневнике автора говорится: «В первые дни войны тыл флота, возглавляемый Н. П. Дубровиным, разыскивал топливо всюду — у морфлота, у рыбаков и железнодорожников... К нам перешли судоремонтные заводы и мастерские. Тыл сумел наладить их работу, несмотря на непрерывные вражеские бомбежки. В прифронтовых условиях (от Мурманска до переднего края лишь 50 километров) нелегко снабжать корабли, авиацию и береговую оборону флота. Надо было под огнем артиллерии и авиации противника доставлять боеприпасы и продовольствие на Рыбачий и Средний — морская пехота составляла там к 1944 году около корпуса. Приходилось также обеспечивать топливом и частично продовольствием корабли союзников, эскортирующие конвои. Все это потребовало от работников тыла флота огромного напряжения и инициативы. И тыл флота с поставленными задачами справлялся хорошо. Обычно начальники тылов назначались из интендантов. Дубровин же был инженер-электрик с опытом работы на производстве. Он окончил военно-механический институт и Военно-морскую академию. Вопросы он решал смело, не боясь ответственности. Конечно, не один Дубровин смог поднять людей. Это делала партийная организация, это делали коммунисты органов тыла, это делали советские люди, обеспечивавшие армию и флот всем необходимым. В самом Мурманске — на разгрузке и погрузке, на заводах и в мастерских люди трудились беззаветно. Никто не жаловался на трудности, хотя их было очень много. Все работали не покладая рук по суткам. Не было пужных материалов — их находили или заменяли другими. Не было запасных частей — их делали сами. У станков люди работали по-фронтовому»: — *Примеч. ред.*

прикрытия, без специального охранения все это множество судов, но, другого выхода нет. Если оставить их здесь, они могут быть потеряны; если же вывести отсюда и рискнуть на самостоятельный переход, какое-то количество судов будет определенно спасено.

После некоторого раздумья решился: пустить суда поодиночке, самостоятельно, с разными интервалами, а тем временем отвлечь внимание противника налетами нашей авиации на его аэродромы, на Киркенес, Петсамо. Главная задача для истребителей: перехватывать фашистских разведчиков, не давать им углубляться на восток от Кольского залива.

Погода для начала подходящая — низкая облачность, изредка полосами наползает туман.

И потянулись от Мурманска к Архангельску всевозможные суда — от океанских транспортов до зверобойных шхун.

Теперь следует надеяться на лучшее, но быть готовыми к самому худшему.

Отвлекает от мыслей, связанных с переходом, сообщение командарма 14 Фролова. Последний информирует о своем решении: использовать армейскую артиллерию для огневого налета по скоплениям немецко-финских войск, чтобы помешать каким-либо неожиданным действиям противника на суше, например против Мурманска. Цели заранее изучены и заново уточнены.

Что ж, это весьма кстати.

28 июня. Вторые сутки выходят из Кольского залива и направляются на восток, в Белое море, транспортные суда, рыболовные траулеры, промысловые боты. С моря нет никаких тревожных сигналов.

29 июня. На сухопуте произошло то, чего следовало ожидать. Как только армейская артиллерия начала обстрел мест сосредоточения и скопления сил противника, гитлеровцы, будто по сигналу, перешли в наступление. Повсюду завязались ожесточенные бои.

Силы неравные. Противник подготовился к наступлению, а мы, говоря строго, только начали подвозить пополнения войскам. Доставляем под ударами его авиации необученных, пеэкипированных, даже непроинструктированных людей и прямо с причала бросаем на передовую линию, в бой.

Сообщения с передовой кратки: борьба идет за каждый метр, за каждую сопку, скалу, расщелину. Даже там,

где в дотах остается по два-три человека, люди не капитулируют, не сдаются.

Приморским участком фронта командует генерал-майор А. А. Журба¹. Знаю его: старый солдат, лично храбрый человек. Делает все, чтобы не допустить прорыва гитлеровцев к Мурманску, сдерживать их напор, но остановить не в состоянии. Линия фронта медленно перемещается в направлении побережья Кольского залива, к нам.

В моих руках приказ командующего лапландской группировкой немецко-фашистских войск Дитла, найденный у убитого вражеского офицера. Приказ любопытный: в нем ставятся задачи егерским дивизиям, действующим против нас на мурманском направлении. Наступление этих дивизий расписано не только по дням, но и по часам. Ни паника на трудности, ни тени сомнения. Наоборот, высокомерная самоуверенность. Избалованные легкими победами в других странах Европы, опьяненные успехами, фашисты рассчитывают на такие же успехи и победы в Советском Союзе, в частности здесь, в Заполярье. Через неделю после начала наступления, судя по расписанию, составленному Дитлом, его войска должны овладеть Мурманском.

Посмотрим, посмотрим... Первый день, когда егерям удалось превосходящими силами сбить наших пограничников и части 14-й дивизии, ничего не решил. (Последующие дни показали наше упорство и нашу обороноспособность. Срок, назначенный Дитлом для замятия Мурманска, истек, между тем противник не прошел и половины расстояния, составляющего восемьдесят километров по прямой от границы.)

Береговые посты доносят: последнее из переводимых в Архангельск транспортных судов, обогнув остров Кильдин, ложится курсом на восток, вдоль мурманского побережья, к горлу Белого моря.

Получен сигнал бедствия с моря. По радио передано сообщение о нападении фашистской авиации на рефрижератор № 3, водоизмещением около двух тысяч тонн, затем международный сигнал «SOS», после чего связь с рефрижератором № 3 прекратилась. На вызовы ответа нет. Вывод один — судно потоплено. Тихоходное, без всякого вооружения, оно, разумеется, не имело шансов на спасение при атаке авиации противника.

¹ Командир 14-й стрелковой дивизии.

Если потери ограничатся только гибелью рефрижератора № 3, можно будет считать перевод транспортного флота вполне удачным. По времени переход судов близок к завершению, а сведения о других потерях не поступают.

Поступило сообщение от командарма 14 Фролова. На суше положение оказалось сложнее. Потери в пехотных частях большие, особенно среди командного состава. Противник непрерывно теснит наши войска, пользуясь численным превосходством в живой силе и технике. По гранитным скалам, без дорог, через тундровые болота наши войска разрозненными группами, почти без командиров, цепляясь за каждый валун, за каждый бугорок, медленно отходят к Полярному, к побережью Кольского залива. Бои идут возле Титовки. Минометов у нас почти нет, артиллерии мало. Командарм 14 сообщает, что расход снарядов катастрофический.

«Имеем остаток всего ничего» — вот что сказал в заключение Фролов, спросив, не можем ли мы помочь армии.

Надо, конечно, помочь. Прежде всего — корабельной артиллерией.

Вызываю командира дивизиона эскадренных миноносцев капитана 3 ранга Е. М. Симопова. Давно присмотрелся к нему: инициативный, серьезный командир. Вместе с ним вызываю флагманского артиллериста флота капитана 2 ранга А. Д. Барина и командира звена катеров МО старшего лейтенанта И. А. Кроля. Рассказываю им обстановку на фронте. Наши части продолжают отходить. Титовка сдана. Командующий участком генерал-майор Журба погиб вместе с адъютантом. Только один батальон подошел к заливу во главе с командиром; причем этот командир имеет более десяти ран. Я видел его и поразился тому, как он сумел дойти. Еще более удивительно несоответствие его физического состояния — человек едва держался на ногах — с его волей. К сожалению, не запомнил его фамилии.

Остальные наши войска отступают мелкими группами, по двадцать — тридцать человек. Командиров почти нет, уцелели преимущественно хозяйственники и врачи, а строевые офицеры погибли. Младший командный состав понес такой же урон. Понятно, что состояние людей подавленное. Все измучены, голодны, многие без оружия, боеспособность потеряна. Иные, достигнув наших

батарей, заявляли зенитчикам-краснофлотцам, что немцы будут здесь часа через два.

Чувствуется нехватка людей, способных навести порядок. «Его сила», «Бьет, не удержишься», «Давай перевози на тот берег!..» — вот разговоры среди отступающих. Надо не дать панике распространиться, надо помочь армейцам ударом по врагу с кораблей. Где? В самом важном для нас месте.

135-й стрелковый полк, дравшийся на границе, после прорыва гитлеровцев к Титовке отошел не к побережью Кольского залива, а на полуостров Средний, где задержался на перешейке, соединяющем полуостров с материком. Фашистам с ходу не удалось сбить этот полк, и он оседлал склоны горного хребта Муста-Тунтури, прикрывающего перешеек. Сейчас противник подтягивает туда свои войска и накапливает силы для нового удара. Важность этих мест для дальнейшего разворота событий несомненна: кто владеет Рыбачьим и Средним, тот держит в своих руках Кольский залив. Без Кольского залива Северный флот существовать не может. Самое же главное — Кольский залив нужен государству. Мурманск — наш океанский порт, один из важнейших, это окно в мир. Символическое значение Рыбачьего и Среднего еще в том, что они являются самыми северными точками западной Государственной границы СССР.

Напоминаю об этом, зная, что товарищи понимают значение Мурманска и Кольского залива так же хорошо, как и другие командиры. Хочу лишь подчеркнуть, что задача, поручаемая им, должна быть решена, несмотря на все трудности, которые ожидают их. Трудности в том, что солнце светит круглые сутки и это позволяет гитлеровцам все время использовать свои самолеты. Противник непременно пошлет против кораблей свою авиацию, так только они смогут поддерживать артиллерийским огнем наши армейские части, — к этому надо быть готовыми. Говорю, что могу выделить для прикрытия четверку, максимум шесть истребителей. Самолетов врага будет паверняка вдесятеро больше.

В глазах командиров полное понимание. За восемь дней все уже знают, что представляет собой бомбометание с пикирования. Разъясняю, что предстоит выполнить кораблям. Командиры наносят на карты данные разведки о местах скопления войск противника. Подытоживаю: на выполнение задачи идут эскадренные миноносцы

«Куйбышев» и «Урицкий», для высадки корректировочных групп и для дополнительного обеспечения от ударов с воздуха — два катера МО. Над кораблями будут нести барраж четыре истребителя.

Только успеваю проводить командиров, пожелав им удачи, приносят радиограмму. Нарком приказывает Военному совету обеспечить немедленный выход кораблей Северного флота в Мотовский залив и до последнего момента оказывать поддержку армии. Не по душе мне выражение «до последнего момента». По-моему, надо пацеливать не на последний момент, а на то, чтобы всеми мерами остановить продвижение противника. Тогда не потребуется «последний момент».

Корабли уже в море.

30 июня. Напряжение этого дня закончилось неожиданной разрядкой, о которой никто из нас не помышлял.

Записываю в последовательности, чем начался и чем завершился день. Прежде всего о том, что произошло в Мотовском заливе вслед за приходом туда эскадренных миноносцев и катеров.

Корабли прибыли в назначенный им район к шести часам утра. Действовали по всем правилам артиллерийского искусства, как на учении. Первым делом катера переправили на берег взятые с «Куйбышева» и «Урицкого» корректировочные посты, снабженные радиостанциями. Корректировщики установили связь с армейским командованием и уточнили цели для кораблей. В шесть часов утра, получив точные данные, эскадренные миноносцы открыли огонь по вражеским позициям. Каждый залп немедленно корректировался береговыми постами. Интенсивный обстрел продолжался почти четыре часа. Были разбиты и подавлены две батареи противника — артиллерийская и минометная, накрыты четыре пункта скопления его войск. После сообщения об этом, переданного корректировочными постами, на эскадренных миноносцах развили полную скорострельность. Результаты этой стрельбы сказались в том, что немцы не смогли начать дальнейшее наступление немедленно.

Выполняя просьбу армейцев продолжать обстрел, эскадренные миноносцы вели его до появления вражеской авиации, а тогда были вынуждены отойти от берега. Маневрируя, уклоняясь от атак фашистских самолетов и отражая их, они стали отходить вдоль Мотовского залива. Нападение на корабли последовало около десяти

часов утра. В нем участвовало 40 бомбардировщиков противника. Они действовали с пикирования, тройками — звеньями, заходя вдоль кораблей, от кормы к носу, и сбросили в общей сложности восемьдесят крупных бомб. Попаданий, однако, не было. Командиры обоих кораблей внимательно следили за вражескими самолетами и в момент отрыва бомб круто отворачивали вправо или влево на полном ходу. Все же бомбы ложились довольно близко от кораблей и разрывались неподалеку от борта. Осколками их на «Урицком» были тяжело ранены четыре человека, повреждены некоторые пушки и торпедные аппараты.

Уклонившись от бомбардировщиков, эскадренные миноносцы направились к выходу из Мотовского залива, стремясь укрыться в полосе тумана, приближавшегося с моря.

Одна из корректировочных групп осталась на берегу в районе обстрела вражеских позиций. Спать ее было поручено морскому охотнику старшего лейтенанта И. А. Кроля. В тот момент, когда катер шел к берегу, фашисты повторили налет. Их бомбардировщики появились над Мотовским заливом через несколько минут после ухода «Куйбышева» и «Урицкого» в полосу тумана. Был виден лишь катер, шедший к берегу, он и стал объектом нападения восемнадцати фашистских бомбардировщиков.

По всем расчетам, по теории вероятности, по всем тактическим и оперативным нормам, этот катер должен был погибнуть. Началась буквально охота за ним. И вот тут-то до конца определились подвижность и увертливость морских охотников, боевая выучка и качества личного состава. Поочередно пикируя на катер, фашисты сбрасывали на него бомбы, предназначенные для эскадренных миноносцев. Маневрируя под бомбами среди разрывов, командир управляет катером при помощи моторов, поскольку рулевое управление вышло из строя, а затем, когда два из трех моторов были повреждены, действовал с помощью только одного мотора: то давал полный ход вперед, то стопорил мотор, то давал задний ход. В течение получаса катер ни минуты не оставался на одном курсе. Не раз и не два он почти целиком выскакивал из воды, подбрасываемый силой взрыва бомб, падавших неподалеку. И ни на минуту люди катера не прекращали вести огонь по нападавшим бомбардировщикам.

Эту картину наблюдали наши береговые посты и корректировочная группа. Оказать непосредственную помощь катеру они не могли и лишь сообщили нам о происходящем. Я приказал выслать к месту неравного боя две пары истребителей — все, что имелось в резерве, но истребители также не смогли помочь катеру. Полчаса без малого он увертывался один от восемнадцати фашистских самолетов, неизменно ускользая от бомб. Больше того, за это время комендоры катера из 45-миллиметровых пушек и крупнокалиберных пулеметов сбили три двухмоторных бомбардировщика: наглядное доказательство, что на войне далеко не все подчиняется математике.

Решили, как всегда, люди.

Вопреки всем предположениям, с разбитой кормой, с еле работающим мотором, единственным уцелевшим из трех, катер приполз в порт Владимир. Оттуда командир позвонил нам по телефону. Под впечатлением только-только пережитого, взволнованный, он говорил шепотом, а на предложение, сделанное старшим начальником, послать за ним исправный морской охотник, чтобы буксировать катер в базу, деловито ответил:

— Заметят и станут опять бомбить. Зачем подставлять под удар второй катер? Лучше дождусь тумана и тогда сам приду...

Уже пришел.

Выяснив перипетии боя, подробности которого следует сделать широко известными, я приказал представить наиболее отличившихся из экипажа катера к правительственным наградам.

Итог боевого дня в Мотовском заливе: корабли сделали свое дело. А единоборство морского охотника с фашистскими пикировщиками — это уже целая страница боевой истории Северного флота. (Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1941 г. командир катера И. А. Кроль, помощник командира А. В. Бородавко и рулевой Б. Н. Векшин были награждены орденом Красного Знамени.)

Главное, что уже многие знают: не так страшен фашистский черт, каким намалевали его в Западной Европе. И нужно здраво отделять отвратительную, античеловеческую сущность фашизма от его мнимой непобедимости. Преимущество внезапности нападения, подкрепленное преимуществом в технике, — вот что поддерживало миф о непобедимости фашистской военной машины. Во-первых,

это временные преимущества. Во-вторых, даже располагая такими преимуществами, фашистская военная машина уже буксует, хотя и пущена полным ходом против нас. Гитлеровцы явно застряли у хребта Муста-Тунтури, и теперь наша задача — сделать этот рубеж непроходимой преградой для них. Если сегодня они, располагая минометами, которых у нас еще почти нет, располагая превосходством в авиации, не сумели сбить наши части с подступов к Среднему и Рыбачьему, то завтра наверняка не сшибут: мы успеем и закрепиться и подбросить резервы¹.

Доказательством того, что фашистская военная машина попемногу начинает буксовать, является и сегодняшний бой в Мотовском заливе. Это не только славная страница истории, это наглядный пример наших возможностей противостоять противнику при его пока огромном преимуществе в боевой технике. Вдобавок уже ясно, что гитлеровцы, как и предполагалось, страдают ограниченностью. Бесспорное свидетельство этого — суть донесения из Архангельска, полученного сегодня.

С тяжелым сердцем запрашивал я Архангельск о результатах перехода судов транспортного и промыслового флота. Заранее примирился с неизбежными потерями, осо-

¹ В дальнейшем участок сухопутного фронта на Муста-Тунтури был передан Северному флоту, и наши морские пехотинцы стойко обороняли его все время, пока части Карельского фронта, поддержанные с фланга силами Северного флота, не перешли в наступление. До тех пор, в течение трех лет, оборона полуострова Средний нашей морской пехотой представляла собой подлинную эпопею мужества, отваги, дерзновенных подвигов и неслыханной стойкости людей Северного флота. Достаточно сказать, что борьба в этом районе велась буквально за каждый метр, что гитлеровцы занимали господствующее положение над нашим передним краем, что они даже простреливали с некоторых высот долину позади нашего боевого охранения, и связь с ним поэтому была чрезвычайно сложной. Если зимой, в полярную ночь, еще можно было, пользуясь темнотой, пробираться в глубоком снегу, доставлять грузы в район боевого охранения и эвакуировать оттуда раненых, то в летнюю пору такие вылазки представляли смертельную опасность. И все же морская пехота Северного оборонительного фронта (так назывался этот флотский участок сухопутного фронта, которым командовал генерал-лейтенант береговой службы С. И. Кабанов, ранее возглавлявший оборону Ханко) крепко стояла на своих рубежах. С этих рубежей она и перешла в решительное наступление, которое закончилось, как известно, освобождением Печенги, а также порвежской области Финмарк от немецко-фашистских захватчиков. — *Примеч. авт.*

бенно после сигнала бедствия, посланного с борта рефрижератора № 3. Специально выделил в запросе пункт о судьбе экипажа этого судна: удалось ли подобрать кого из людей и выяснить обстоятельства потопления?

Ответ поразил не только меня...

Все до единого суда прибыли в пункты назначения благополучно; не пострадало в пути ни одно. Сейчас они рассредоточены на Северной Двине. Что же касается рефрижератора № 3, то он третьи сутки преспокойно стоит у причала в Архангельске. Никаких повреждений не имеет. Целехонек и готов к плаванию. Оказывается, случайно пролетавший мимо судна «юнкерс», вероятно разведчик, выпустил несколько очередей по рефрижератору. Две — три пули попали в стенку радиорубки, и радист самовольно, без ведома капитана, дал в эфир сигналы бедствия, после чего закрыл вахту и, естественно, не слышал наших запросов.

До того приятно, что нет потерь, — даже сердиться на перетрусившего радиста не хочется... Итак, все суда — 150 единиц, которые еще очень пригодятся государству, — целы. Расчет оказался верным. Риск был необходим, целесообразен и поэтому оправдан. Теперь можно сказать: еще одно столкновение умов в войне на море здесь, в Заполярье, выиграно нами.

НЕСМОТРЯ НА ОШИБКИ

1941, июль — август

Вопрос, который я задаю себе вновь, просматривая теперь свои беглые, почти конспективные записи первых месяцев войны, естествен и популярен. Почему, несмотря на явное преимущество противника в силах, несмотря на весьма серьезное превосходство его в боевом опыте, несмотря на обученность его войск и подготовленность их к действиям на театре (по-скольку природные условия Северной Норвегии и финляндской Лапландии столь же суровы, как и условия нашего Заполярья), наконец, почему, несмотря на преимущество инициативы, полученной гитлеровцами при вероломном нападении, им не удалось ни смять нас, ни уstrasшить перспективой быть изолированными от всей страны? Ведь обстановка повсюду на фронте в то время складывалась такой, что и 14-й армии генерал-лейтенанта Фролова, и Северному флоту грозила реальная опасность лишиться поддержки и снабжения, причем в местах более потребляющих, нежели производящих все необходимое для существования массы людей и для борьбы с врагом. У противника имелся давно заготовленный план овладения Кольским полуостровом, Полярным и Мурманском, составленный и расписанный по дням и даже часам захвата всех пунктов нашего Заполярья, — настолько гитлеровцы были уверены в неотразимости удара, натиска и преимуществе их сил. Об этом свидетельствовал не только приказ генерал-полковника Дитла, командующего немецко-фашистской группировкой, расположенной против нас; об этом же указывалось в специальной директиве из Берлина командующему немецко-фашистскими военно-морскими силами на Северном театре, в которой осо-

бенно подчеркивалась нежелательность бомбардировки верфей в Мурманске ¹.

Только ли потому просчитались немецко-фашистские военные стратеги, что отвели Заполярью роль второстепенного участка фронта? Только ли потому, что рассчитывали в немалой степени на свои бесчеловечные методы истребительной войны, гипнотический страх перед которыми так недавно сломил недолгое везде, кроме героической Испании, сопротивление в Европе и надолго парализовал волю многих к освобождению от фашизма? ..

Исчерпывающий ответ дают события первых недель войны, ошибки и подвиги, характерные для того времени.

Прежде всего на суше, где решалась тогда судьба Заполярья и Северного флота.

Ошибки были неизбежны. Их породили отсутствие боевого опыта и непривычные для моряков условия, да еще там, где требовались длительная тренировка и специальная выучка: среди скалистых гор и гранитных сопок, разделенных заснеженными ущельями и простреливаемой из минометов болотистой тундрой. Некогда было и думать о тщательной подготовке. Обескровленные неравными боями, укомплектованные еще по нормам мирного времени, части 14-й армии нуждались в немедленной поддержке. Без нее они уже не могли противостоять натиску отборных ударных войск противника — горноегерских дивизий, понаторевших в горной войне на территории Норвегии, у Нарвика, и лишь старались, в меру своих возможностей, замедлить темп наступления егерей. Обычной поддержки с моря, которую оказывал флот нашим стрелковым частям огнем корабельной артиллерии в порядке взаимодействий с армией у реки Западная Лица, у полуостровов Средний и Рыбачий теперь было недостаточно. Требовалась непосредственная и самая неотложная помощь на берегу: подкрепить обескровленные пехотные части.

Морской пехоты на Севере в ту пору мы не имели. Первые так называемые морские отряды, составленные из моряков-добровольцев, подавляющее большинство которых являлись квалифицированными корабельными специалистами четвертого и пятого годов службы, в силу крайней необходимости были сформированы буквально

¹ До тех пор пока гитлеровцы не убедились в тщетности своих попыток овладеть Мурманском. — *Примеч. авт.*

в считанные часы и тут же брошены в бой, чтобы помочь армейцам задержать немецко-фашистских егерей, рвавшихся к Мурманску и Кольскому заливу. Двое суток шло формирование следующих отрядов из подводников и моряков надводных кораблей, различных специалистов береговой обороны и морской авиации, строителей и судоремонтников, инструкторов и курсантов флотских школ учебного отряда флота. Общее желание дать надлежащий отпор фашистам было таким, столько поступило заявлений на откомандирование в отряды морской пехоты, что к исходу вторых суток формирования пришлось прекратить прием добровольцев: их насчитывалось уже больше двенадцати тысяч. Тем более что ни флот, ни армия не располагали достаточным количеством предметов экипировки и вооружения для отрядов. Около трех тысяч винтовок нам доставили на транспортных самолетах, присланных под командованием Героя Советского Союза Валентины Гризодубовой из Москвы, хотя при этом не обошлось без чрезвычайного происшествия, которое многотому научило нас¹. В основном же вышли мы из положения способом «мобилизации внутренних ресурсов». С кораблей было взято все ручное оружие (оставлены только личные пистолеты у командиров кораблей), сняты пулеметы (даже с подводных лодок и с неисправных самолетов); кроме того, был произведен сбор лишнего обмундирования и снаряжения среди старослужащих — офицеров и старшин.

Наши отряды морской пехоты оказались весьма пестрыми по своему внешнему виду, но по своим качествам — неукротимой воле к победе, силе советского патриотизма, — развиваемым в течение пятилетнего срока матросской службы всей системой политического воспитания моряков, были под стать матросским отрядам времен революции и гражданской войны. Люди этих отрядов не только на словах считали себя преемниками и носителями боевых и революционных традиций русских моряков; они знали, на что шли, отправляясь навстречу фашистским

¹ Группа самолетов Гризодубовой подошла к аэродрому в момент очередного налета фашистской авиации и очутилась в сфере воздушного боя. Один из наших истребителей принял транспортные самолеты за вражеские и атаковал их. Результат всего этого оказался печальный. Вместо четырех самолетов с оружием мы получили три; четвертый был сбит своим же истребителем, который и сам вскоре погиб в бою. — *Примеч. авт.*

егерям, и ради чего шли. Каждый доброволец понимал, что в случае выхода немецко-фашистских войск на побережье Кольского залива флот мог очутиться в ловушке, мог остаться без главной базы, без самых выгодных опорных пунктов; например для действий подводных лодок зимой, а страна могла потерять Мурманск с его океанским портом. И поэтому каждый человек в морских отрядах, сформированных нами, на деле подтверждал гордое правило людей Советского флота, метко определенное писателем Леонидом Соболевым в его запоминающемся рассказе: один моряк — моряк, два моряка — взвод, три моряка — рота, четверо — батальон.

Помощь, оказанная 14-й армии на приморском участке отрядами морской пехоты, только-только появившимися на позициях и с ходу введенными в бой, сыграла — об этом нужно сказать прямо — важную роль в создании перелома на всем мурманском направлении фронта. Рассказы о воинской доблести, бесстрашии и самоотверженности флотских добровольцев с первого же дня распространились по всей передовой линии. В самые решительные моменты, контратакуя фашистских егерей, моряки заменяли шлемы-каска бескозырками, снимали гимнастерки и в таком виде — в бескозырках, в полосатых матросских тельниках — шли во весь рост под пулями на врага. Было ясно, что это приведет к лишним, ненужным жертвам, что флот потеряет многих специалистов, подготовка которых длилась годами. Увы, на все уговоры люди отрядов морской пехоты отвечали одно и то же: таковы, мол, морские традиции; так, мол, вели себя моряки в гражданскую войну; пусть, мол, фашисты — кто из них уцелеет — запомнят советских моряков!.. Самым пагубным в отрядах оказалась боязнь передвигаться пригибаясь или ползком. Только во весь рост!.. Эта безудержная удаль моряков вызывала у наших армейцев естественное и понятное восхищение; она же вызывала панику среди фашистских егерей и обращала их всмять; и она, к сожалению, стала основной причиной безусловно больших лишних потерь. Многие, очень многие флотские добровольцы сложили свои головы на сопках Заполярья, прежде чем отряды морской пехоты приобрели опыт боевых действий на суше и необходимую предусмотрительную осторожность.

Такова была цена ошибки, порожденной чрезвычайными обстоятельствами — отсутствием времени для самой элементарной подготовки морских отрядов к действиям на

сухопутном фронте. И все же, несмотря на чрезмерные жертвы, понесенные флотом, задача, поставленная перед морскими отрядами, была успешно решена. Измотанные в неравных боях люди 14-й армии, увидев самоотверженность моряков, обрели новые силы и сумели с действенной помощью морских отрядов остановить врага.

Способствовали этому и десанты, предпринятые нами в самые критические моменты по договоренности с армией, в том числе десант в составе 529 пограничников из частей генерал-майора К. Р. Синилова¹, десант в составе стрелкового полка и морского отряда. Времени для тщательной подготовки десантов, как и для обучения первых отрядов морской пехоты, не оставалось. По шоссе на дорогам в тылу противника, от Киркенеса и Петсамо к линии фронта, непрерывным потоком подвозились войска, боевая техника, боеприпасы. По всем признакам гитлеровцы готовились к очередному удару для прорыва нашей обороны и нового наступления. Надо было хотя бы ослабить этот удар.

Первый десант, направленный в тыл противника, был сформирован всего за два часа. Обошлось без всякой бумажной процедуры, несомненно лишней в таких условиях, в каких находились мы. Нельзя было терять ни одного часа. В данном случае оперативность решала все. И решила. Десант мы доставили к месту высадки на малых кораблях и мотоботах, а через четверо суток благополучно сняли обратно.

Столь же оперативно был сформирован и высажен в назначенном месте второй десант, а затем и третий. Для третьего мы выделили малые корабли, оставив в резерве группу эскадренных миноносцев, чтобы послать их на помощь, если бы возникли осложнения при высадке десанта. Опять-таки пришлось воспользоваться именно тем, что должно было исключить возможность десанта: светлым временем, круглосуточным полярным днем. Такие условия противоречили как принятым у нас взглядам, так и взглядам противника на десантную операцию. Командовать кораблями и обеспечивать высадку десанта было поручено капитану 1 ранга В. И. Платонову, спокойному, уравновешенному офицеру, служившему на Северном флоте с первых дней его существования, знавшему людей и умевшему руководить ими.

¹ Впоследствии коменданта Москвы военного времени.

И вот 14 июля в течение всего четырех часов (включая в это время и переговоры с командармом 14) мы снаряжали и посадили на тральщики, на сторожевые корабли и на катера МО стрелковый полк неполного состава (1350 человек — все, что имелось в армейском резерве) и отряд морской пехоты (250 человек). Командование этим объединенным десантным отрядом было поручено опытному командиру стрелкового полка майору А. А. Шакито.

Средь бела дня, хотя по часам наступил вечер, в хорошую ясную погоду десант был высажен в тылу противника. Гитлеровцы не ожидали такой дерзости. Сопrotивление, оказанное ими, было незначительным. Противодействовала высадке лишь одна батарея, но корабли орудийным огнем очень скоро заставили ее замолчать. Так что и не понадобилось посылать для поддержки десанта эскадренные миноносцы.

Почти три недели, до 4 августа, десант под командованием майора Шакито, непрерывно подкрепляемый нами, вел бои в тылу немецко-фашистских войск, был постоянной угрозой для них, оттягивал на себя значительные силы противника и отлично выполнил свою задачу «вытяжного пластыря».

В общем, меры, принятые командованием 14-й армии и Северного флота, сделали свое дело: наступление гитлеровцев на мурманском направлении захлебнулось. Меньше половины расстояния от границы до Мурманска, то есть где тридцать пять, где сорок километров, только и сумели пройти фашистские егеря. Дальше они не продвинулись. Более того, в ряде мест армейские части и отряды морской пехоты отбили у егерей выгодные позиции, закрепились и стали непреодолимой преградой для противника на все годы боевых действий.

Разрекламированный фашистской пропагандой блицкриг явно терпел крах. Гитлеровская газета в оккупированной Норвегии опубликовала даже статью под заголовком «Почему германские войска еще не в Мурманске?». В этой статье говорилось: «Многие задают вопрос, почему германские войска еще не заняли Мурманск. Постараюсь, — писал автор статьи, — объяснить это. В Лапландии сражаются германские части, находящиеся там со времени норвежской кампании... Бои оказались чрезвычайно тяжелыми, их трудность не поддается описанию. Сам черт выдумал тундру в пользу большевиков. В тылу

приходится сражаться с партизанскими и прорвавшимися красноармейскими частями...»

Дело было, разумеется, не в тундре и прочих природных условиях, одинаковых для обеих сторон, а в нашем решительном противодействии, которого фашисты вовсе не ждали, почему фашистская печать и поторопилась объявить Мурманск взятым. Пленные фашистские егеря, в большинстве тирольцы, носившие нарукавный знак с изображением альпийского цветка эдельвейс, вообще привычные к действиям в горной местности, оказались более способными к анализу происшедшего на мурманском направлении, нежели фашистская газета в порабощенной Норвегии. Один из них сказал на допросе: «Ваши люди сделаны из особого материала. Даже когда они окружены, израсходовали все патроны и не в состоянии держать штык, они готовы грызть нас зубами!»

Положение на суше определилось, хотя и оставалось еще напряженным. Наступало время стабилизации фронта, на что не рассчитывали гитлеровцы. Вдобавок из отрядов, сформированных нами в эти дни, возникло ядро морской пехоты, стяжавшей вскоре заслуженную боевую славу своей стойкостью и храбростью в ожесточенных боях.

Подвиги характеризовали первые месяцы боевых действий и на море, но и там этот период памятен разного рода ошибками.

Соотношение сил на морском театре было не в нашу пользу. К началу войны гитлеровцы располагали против Северного флота 6-й флотилией новейших эскадренных миноносцев, состоявшей из пяти кораблей типа «Редер», тремя норвежскими миноносцами типа «Стег», норвежским минным заградителем типа «Гломан и Лауген», вспомогательным крейсером «Бремзе» (около десяти тысяч тонн водоизмещением), шестью подводными лодками дальнего действия типа «U-67», десятью норвежскими сторожевыми кораблями различных типов, десятью — пятнадцатью тральщиками, десятью сторожевыми катерами типа быстроходных морских охотников, а также вспомогательными судами, то есть имели в строю до пятидесяти боевых единиц — целый флот с подходящими базами, расположенными в удобных местах Варангер-фиорда (Киркенес, Варде и Вадсе) в непосредственной близости

к нашим коммуникациям. Военно-морским силам противника была придана специально предназначенная для действий на театре авиация с первоначальным общим количеством до 230 самолетов, рассредоточенных на аэродромах в Луостари, Киркенесе (Солдат-бухт), Лаксельвене (Банак), Хебуктене, Тромсё, Бардусфосе, Нарвике, Буде.

Всей этой заранее нацеленной ударной силе, которую противник мог в любой момент подкрепить кораблями, беспрепятственно проводимыми из своих баз на Балтийском и Северном морях через норвежские шхеры, удобные для такой переброски, мы были в состоянии противопоставить лишь примерно равное количество эскадренных миноносцев, уступивших в скорости вражеским кораблям этого класса¹.

20 июля мы понесли тяжелую потерю, более чувствительную, нежели все предыдущие, — погиб эскадренный миноносец «Стремительный». Это был один из лучших современных кораблей; переведенный в начале 1940 года с Балтики. На испытаниях в Кольском заливе он развил скорость до 40 узлов. В первые дни войны эсминец, выйдя из ремонта, участвовал в боевых действиях. За ним числился один сбитый вражеский самолет.

Предстоял очередной конвой. Возглавить конвой должен был командир «Стремительного» капитан 2 ранга А. Д. Виноградов. Это был опытный моряк. Я его хорошо знал еще по военно-морскому училищу, которое вместе кончали.

В тот день «Стремительный» вошел в Екатерининскую гавань и встал на якорь у скалистого берега горы Вестник. Мне казалось, что корабль, стоя под скалой, находится как бы в тени, и для бомбардировщиков мало возможности при заходе с запада прицелиться и пикировать на него.

¹ Оперативные планы, разработанные перед войной, не предусматривали использование молодого Северного флота в океане. Поэтому его силы и боевые возможности не полностью соответствовали тем задачам, которые встали перед ним в развернувшейся войне. К началу войны в составе флота имелось 8 эскадренных миноносцев (в том числе 3 типа «Новик» постройки 1914—1917 гг.), 7 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 15 охотников за подводными лодками и др. Основную ударную силу флота составляли 15 подводных лодок. Военно-воздушные силы насчитывали 116 самолетов, по почти половину из них составляли устаревшие гидросамолеты. В ходе войны флот пополнялся новыми кораблями и самолетами, его боевая мощь значительно возросла. (См.: История второй мировой войны. М., 1975, т. 5, с. 258. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., 1974, с. 181). — *Примеч. ред.*

Командира «Стремительного» я вызвал в штаб для уточнения его задачи. Стояла ясная солнечная погода. Ветра почти не было. Такие погожие дни для Севера вообще редки. Видимо, на большой высоте прошел разведчик и сфотографировал «Стремительный»... Раздался сигнал воздушной тревоги. Я выскочил из КП на причал, и первое, что увидел, — большой взрыв, вернее, много взрывов вокруг «Стремительного». Огромный столб дыма и пламени стал подниматься над самим кораблем. Эсминец тут же разломился, над водой поднялись его корма и нос. В течение двух—трех минут корма затонула. Носовая часть корабля минут двадцать оставалась на плаву. Люди оказались на воде в слое мазута.

Были приняты срочные меры по спасению людей. Командиры и краснофлотцы, умеющие плавать, добирались до берега самостоятельно, другие — с помощью шлюпок и катеров. Мужественно держался на воде командир дивизиона эсминцев капитан 1 ранга В. А. Фокин, сброшенный с корабля воздушной волной. Зычным голосом комдив отдавал распоряжение катерам — подбирать в первую очередь тех, кто ранен или плохо себя чувствует. Сам же он, будучи раненным (перелом ребра и ступни), отказывался от помощи и, оставаясь на воде (а плавал он отлично), помогал другим. На катер его подняли в числе последних¹.

Потери в людях переживались особенно тяжело. Всего погиб 121 человек. Были контуженные, в том числе артисты из ансамбля и театра флота, выступавшие с концертом на корабле. На «Стремительном» погиб боевой политработник Василий Макарович Лободенко — начальник оргинструкторского отдела политуправления флота.

Мы получили горький урок. Противник перехитрил нас. Его самолеты, пользуясь данными разведки, подошли со стороны солнца и вошли в лик. Наши посты ВНОС обнаружили их поздно. Да и постов было мало. Береговые зенитчики и зенитчики корабля успели сделать лишь по несколько выстрелов. Конечно, противовоздушная оборона была слаба. Надо было добиваться материальной части, людей. Это было трудно. На основных направлениях фронта шли огромные по своему размаху операции. Наши

¹ После лечения в госпитале В. А. Фокин участвовал в боевых действиях и закончил войну в должности командующего эскадрой. В последующем — адмирал. — *Примеч. ред.*

войска отходили. Нужды флота на фоне этих событий были, видимо, мелкими. Но была и наша вина, в частности, главная моя. Немцы бомбили с больших высот и ни одного попадания в корабли не имели, это, очевидно, успокаивало всех, в том числе и меня, хотя я знал и видел, как вражеские самолеты в море бомбят с пикирования. Стоянку кораблей в Екатерининской гавани мы считали безопасной. Правда, перед этим был случай: авиабомбы легли неподалеку от эсминца «Куйбышев». Тогда эсминцу было приказано перейти в Тюву-губу, что напротив Полярного. Но и здесь «юнкерс» пытался его атаковать. Сброшенная одна-единственная бомба упала довольно далеко от корабля, однако командир запросил разрешения перевести корабль в Мурманск, под прикрытием более мощной противовоздушной обороны. Оперативный разрешил переход. В Мурманск «Куйбышев» пришел в момент воздушного налета, командир повернул назад, предпочитая держаться на ходу в заливе. Решение командира было правильным. Однако переходы эсминца послужили поводом для анекдотов, командир, мол, боится вражеских самолетов. Ну а кому хочется попадать под нашествия. В итоге к самолетам стали относиться с некоторым пренебрежением. Это пренебрежение и проявилось в тот злополучный день — 20 июля. «Стремительному», как только прошел вражеский самолет-разведчик, надо было переменить место стоянки. Я должен был понять это и дать командиру такое приказание, коль он сам не догадался это сделать¹.

Некоторое время, правда непродолжительное, гитлеровцы считали себя хозяевами на театре и даже имели успехи, используя свои новейшие боевые корабли против наших вспомогательных кораблей, совсем недавно бывших рыболовными траулерами.

Так обстояло в двух памятных случаях коллективного подвига североморцев, после чего надводные корабли противника ни разу в течение всей войны не осмеливались навязывать бой нашим надводным кораблям.

В дневнике об этих случаях записано следующее.

13 июля 1941 года. Вышедший накануне из Мурманска в Иоканку отряд судов ЭПРОНа (РТ-32 и РТ-67 с

¹ Заметки о «Стремительном» включены в текст воспоминаний из рукописных дополнений, подготовленных автором к переизданию книги. — *Примеч. ред.*

понтонами на буксире)¹, сопровождаемый сторожевым кораблем «Пассат» (тоже бывшим РТ); подвергся в районе Гавриловских островов внезапному нападению вражеских эсминцев. Подробности нападения и последовавшего за ним неравного боя свидетельствуют о должном отношении к своим воинским обязанностям всего личного состава наших судов, о преемственности героических традиций нашего флота.

Сегодня ночью (условной, несмотря на ненастную погоду), около двух часов, сигнальщики РТ-67, шедшего головным в отряде, заметили самолет противника на бреющем полете в направлении с юга на север. Самолет скрылся в дымке дождя. Несколько позже погода прояснилась, и в три часа двадцать шесть минут в районе острова Харлова те же сигнальщики РТ-67 обнаружили на дистанции от двадцати пяти до тридцати кабельтовых три эсминца противника, направлявшиеся на юго-восток, наперерез курсу отряда. Еще два эскадренных миноносца находились в море, к северо-северо-востоку от маяка Гавриловского, и скорее всего прикрывали действия первых трех эсминцев. Последние же, не изменяя курса и скорости хода, начали обстрел головного судна отряда РТ-67.

Сторожевой корабль «Пассат», совсем недавно промышлявший треску вместе с обоими рыболовными траулерами, теперь шедшими под его охраной, вооруженный двумя 45-миллиметровыми пушками и двумя пулеметами, немедленно устремился навстречу вражеским кораблям, едва те начали обстрел, и первым делом поставил дымовую завесу между ними и отрядом. Произведя этот маневр, командир «Пассата» старший лейтенант В. Л. Окуневич приказал обоим траулерам идти к берегу, чтобы укрыться в бухте Гавриловской, мимо которой следовал отряд, и тут же сообщил по радио на волне сторожевых кораблей о нападении эсминцев противника. Одновременно артиллеристы «Пассата» открыли ответный оружейный огонь по вражеским кораблям, с тем чтобы отвлечь их внимание и дать возможность РТ-67 выйти из-под обстрела.

Отвлечь все же не удалось. Преимущество противника, тем более на такой дистанции, позволило вражеским эсминцам вести обстрел обоих судов. Вне обстрела пока оставался лишь РТ-32, укрытый дымовой завесой, поставленной «Пассатом», и начавший отход к бухте Гаврилов-

¹ РТ — бывшие рыболовные траулеры.

ская. Первый залп, направленный в сторону головного судна, не причинил вреда ему: снаряды легли с недолетом перед носом траулера. Вторым залпом РТ-67 был накрыт: один снаряд сбил мачту, другой пробил борт, разорвался в машинном отделении и перебил трубопровод, третий попал в корму и вывел из строя машинный холодильник.

Потеряв ход, траулер остановился, и командир его, учитывая безнадежное положение подбитого и расстреливаемого судна, распорядился спускать шлюпки, чтобы спасти экипаж.

Тем временем эсминцы противника двигались прежним курсом, продолжая интенсивный обстрел «Пассата» и РТ-67 фугасными снарядами, а также трассирующими снарядами из зепитных орудий. Трассирующие снаряды рвались в воздухе, и осколки их поражали людей, находившихся на боевых постах на палубе и на мостиках обстреливаемых судов. Основной огонь вражеских эсминцев, стрелявших трехорудийными залпами уже с близкой дистанции (от десяти до пятнадцати кабельтовых), был направлен теперь на сторожевой корабль и отчасти на РТ-32, ушедший к берегу, в бухту Гавриловская.

Неравный бой продолжался, но исход его был предопределен, как ни пытался экипаж «Пассата» героически защищать подбитое, лишенное хода головное судно. Вскоре над носовой и кормовой частями сторожевого корабля встали два столба пламени, послышался гул взрывов. Корабль начал быстро погружаться носом, но кормовое орудие, у которого виднелся один человек, не прекращало ответный огонь по врагу. Таким и запомнился «Пассат» всем из экипажа РТ-67, кто уцелел после боя.

Как только море поглотило сторожевой корабль, к месту его гибели поспешила одна из шлюпок, спущенных с головного судна. В нее удалось подобрать двух человек, остальные двадцать два из бывших на борту «Пассата» погибли.

Между тем огонь эсминцев уже сосредоточился на подбитом траулере, представляющем удобную мишень для торпедного залпа. И все-таки торпеды, выпущенные противником, не достигли цели; только единственная из них проскользнула на расстоянии трех—четырех метров от кормы неподвижного судна, лишенного всякой возможности маневрировать и уклоняться от попаданий. Тогда эсминцы возобновили орудийный обстрел. После очередного залпа, накрывшего аварийное судно, РТ-67 очень

быстро затонул вместе со всеми, кто не успел к этому времени сойти в шлюпки. Еще тридцать три жертвы прибавились к числу погибших на «Пассате»; однако и те, кому посчастливилось остаться в живых, не могли считать себя спасенными. Ибо фашисты не признают гуманности, что известно с первых дней власти гитлеровцев в Германии.

Ближайший к месту, где двигались шлюпки, вражеский эсминец полным ходом пронесся мимо них, ведя огонь по людям из крупнокалиберных пулеметов. Расчетливое, демонстративное варварство! И еще одно предупреждение всем нам — помнить, с кем начали мы борьбу в навязанной советскому народу войне.

Безоружные люди в шлюпках ответили на огонь по ним пением «Интернационала».

После обстрела вражеский эсминец присоединился к другим фашистским кораблям и вместе с ними скрылся за горизонтом на северо-западе.

На месте неравного боя остались две продырявленные пулями, полузатопленные шлюпки и в них двенадцать человек, семеро из которых лежали в воде, раненные при обстреле шлюпок. Слабеющими голосами они продолжали петь «Интернационал».

Море вокруг было пустынно: третье судно отряда — РТ-32 успело дойти к бухте Гавриловская и выброситься на берег, хотя на борту судна из двадцати пяти человек экипажа остались невредимыми только семеро.

Командование шлюпками принял на себя старший лейтенант Кулагин. Он и привел шлюпки в бухту, где раненым была оказана неотложная медицинская помощь.

Итак, в течение часа погибли два судна и семьдесят три человека.

Потери противника и повреждения его кораблей в этом бою установить не представилось возможным. Вряд ли они были существенными, поскольку бой происходил в очень неравных условиях.

Наши контрмеры оказались запоздалыми и неточными из-за медлительности, допущенной во всех звеньях флота, а также из-за скептического сперва отношения к известию о большой группе кораблей противника у мурманского побережья. Слишком много всяких ложных тревог наряду с действительными пережили мы в эти первые недели боевых действий. Если в других местах страны появилась парашютомания, то в Заполярье несколько не-

дель гуляет поветрие перископомании. Все видят перископы подводных, и, конечно, вражеских, лодок. Видят рыбаки, видят сигнальщики кораблей, даже стоящих у причалов, видят маячники, жители прибрежных поселков, взрослые и дети. Видят даже в таких местах, где подводные лодки и ходить-то не могут. А тут речь шла о необходимости послать в сторону от линии фронта в самый напряженный момент ряд наших крупных боевых кораблей и соответствующие воздушные силы, да еще в нелетную именно в том районе погоду. Пока мы занимались проверкой точности сообщения, время для удара по врагу было безвозвратно упущено: донесение командира «Пассата» Окуневича и военкома А. И. Вяткина о нападении эсминцев противника принято по радио в самом начале боя, а приказ о выходе в море первой группы наших эскадренных миноносцев («Гремящего», «Стремительного» и «Громкого») последовал только в четыре часа пятьдесят минут, через полтора часа, то есть фактически после завершения неравного боя. Вторая же группа наших эскадренных миноносцев («Куйбышев» и «Урицкий») вышла еще позже — в шесть часов с минутами. Предпринятый обеими группами, которые соединились у выхода из Кольского залива, поиск вражеских эсминцев был бесполезным. Гопять по морю пять кораблей в то время, когда эсминцы противника находились уже вблизи своей базы, вряд ли имело смысл, и поэтому я, узнав подробности происшедшего, приказал возвратить обе группы в Кольский залив. Досадовать было поздно. Важнее было учесть не только слишком поздний выход в море наших кораблей, но и грубую ошибку в использовании авиации флота. К месту быстротечного боя у Гавриловских островов были посланы МБР-2 — самолеты, как известно, с малой скоростью, следовательно, более уязвимые. Посылать их туда, предполагая, будто погода не позволит использовать другие самолеты в том районе, было нелезя. Вдобавок «амбарчики» не обнаружили никого у Гавриловских островов (поскольку фашисты успели ретироваться) и нашли пять вражеских эсминцев только после разведки вдоль побережья на запад: на подходах к Варангер-фиорду. Направленные туда наши двенадцать бомбардировщиков СБ настигли противника уже в самом Варангер-фиорде, атаковали, но уничтожить или подбить не сумели.

В конечном счете все это — моя ошибка. Занятый хлопотными делами (ибо теперь на приморском участке ре-

шается судьба не только 14-й армии, но и Северного флота), я перестал уделять достаточное внимание морской разведке. Полагал, что фашистских эсминцев нет на театре ближе, чем в Нарвике, и понадеялся на ненастную погоду, которая создавала благоприятные условия для более или менее скрытного плавания судов ЭПРОНа. Сказалась, несомненно, предыдущая удача с переводом в беломорские порты ста пятидесяти единиц транспортного и промыслового флота.

Вот почему мы оказались перед свершившимся фактом — неожиданным появлением кораблей противника у нашего побережья и нападением на отряд, тогда как должны были заблаговременно узнать о движении фашистских эскадренных миноносцев и организовать противодействия, помешать нападению, не допустить гибели судов и людей. Самоотверженное, подлинно героическое поведение экипажа сторожевого корабля «Пассат» и его командира старшего лейтенанта Окуневича, погибшего вместе с кораблем, — это одна сторона трагической истории у Гавриловских островов. Другая сторона — цепь ошибок, которых могло и не быть.

Вывод на дальнейшее: внимание разведке, в первую очередь воздушной. Надо знать все, что происходит на театре, предвидеть намерения противника, учитывать его тактику и опережать его действия. Нельзя рассчитывать на его недогадливость и полагаться всецело на счастливый исход, окрыливший всех нас в случае с переводом торговых судов.

На этот раз гитлеровцы перехитрили нас, и еще трудно сказать, случайна их встреча с нашим отрядом у Гавриловских островов (если не считать того, что самолет-разведчик непосредственно навел их на отряд) или она является следствием их тактики в предстоящей борьбе на море.

Ближайшее будущее покажет.

24 июля. Похоже на то, что нападение стаями на одиночные, более слабые или вовсе безоружные суда окончательно избрано противником как тактика для действий на Северном морском театре. Это подтверждает сегодняшняя история с гидрографическим судном «Меридиан» — небольшим, водоизмещением всего-навсего двести пятьдесят — триста тонн, слабосильным пароходиком, предназначенным для обслуживания маяков на побережье. Ни боевых качеств, ни достаточной скорости хода «Меридиан».

не имел, то есть представлял собой легкую добычу для фашистов.

Вчера четыре вражеских эсминца вышли из норвежских шхер в море и направились к нашему побережью, что было вовремя установлено разведкой. Вести постоянное наблюдение за ними по ходу их продвижения не представлялось возможным: в море почти отсутствовала видимость. Вдоль всего мурманского побережья, исключая прибрежную полосу шириной от десяти до пятнадцати миль, стеной стоял, как часто в летнее время (и продолжает стоять сейчас), туман.

Около полуночи вражеские эсминцы все же были замечены самолетами-разведчиками в районе Иоканки, после чего вновь скрылись в северном направлении за стеной тумана.

В это время «Меридиан» находился в районе Семи Островов, направляясь от маяка к маяку вдоль побережья с заданием принять на борт женщин и детей — семьи маячных служащих, а затем доставить их в Архангельск. Предупреждение о фашистских эсминцах, переданное по радио, было принято на гидрографическом судне заодно с приказанием укрыться в бухте Восточная Лица. Командир «Меридиана», однако, не сразу выполнил приказание. В три часа гидрографическое судно все еще находилось только у входа в бухту, назначенную ему для укрытия. Там на входе его и настигли четыре вражеских эсминца типа «Редер».

Обстрел «Меридиана», точнее, расстрел начался немедленно. Огонь открыли все фашистские корабли, что само по себе характеризует гитлеровцев: для них стрельба по беззащитному пароходу явилась чем-то вроде состязания. В чем? В убийстве женщин и детей, а не только в уничтожении судна, которое не было ни боевым кораблем, ни транспортом, то есть не представляло объекта для нападения, да еще такими силами.

Разбитый снарядами, расстреливаемый с близких дистанций «Меридиан» при первых попаданиях в него загорелся и сразу же стал тонуть. Все, кто были на гидрографическом судне, очутились в воде, студеной, как известно, и летом. Цепляясь за доски, обломки, спасательные круги, разбросанные вокруг разбитого, тонувшего парохода, люди пытались удержаться на плаву, но по ним тут же был открыт огонь с фашистских эсминцев: гитлеровцы повторили то, что уже сделали одиннадцатью сутками ранее,

когда обстреляли шлюпки РТ-67. И теперь они сознательно, с хладнокровной жестокостью принялись истреблять людей, спасавшихся среди обломков на воде.

46 человек, в том числе пять женщин и трое детей, погибли при затоплении «Меридиана», большинство — за пределами парохода, от осколочных снарядов, которыми фашисты стреляли по абсолютно беспомощным людям, цеплявшимся за обломки и пытавшимся удержаться на поверхности моря.

Спасти удалось всего 17 человек, и тогда лишь, когда вражеские эсминцы, потопив «Меридиан» и обстреляв поселок Захребетное, расположенный неподалеку, ушли в туман.

На этот раз нападение не осталось безнаказанным для них, хотя ответные меры, принятые нами, не могли спасти от гибели гидрографическое судно и его людей: слишком мало времени потребовалось противнику, чтобы учинить расправу над беззащитным пароходом.

Наши самолеты, поднятые с аэродромов, как только поступило сообщение о вражеских кораблях у Иоканки, подоспели к месту потопления «Меридиана» через несколько минут после гибели судна. Фашистские эсминцы успели скрыться в тумане, но самолеты нашли их: туман стоял полосами. Не помогли гитлеровцам и попытки заслониться дымовыми завесами, чтобы избежать прицельного бомбометания. В 5 часов один из вражеских эсминцев был подбит, сбавил ход, стал отставать, подвергся атаке второй группы наших бомбардировщиков и остановился, весь окутанный паром и дымом. Три других эсминца бросили его и продолжали уходить на северо-запад.

Вскоре над подбитым фашистским кораблем появилась для его прикрытия группа «мессершмиттов», превосходивших наши самолеты вооружением и в скорости. Тотчас завязался воздушный бой, в итоге которого мы потеряли два самолета. Затем напал туман, исключивший дальнейшие действия авиации.

Тогда я приказал ближайшим подводным лодкам найти и добить противника.

Приказание о поиске было исполнено без промедления, но поиск ничего не дал. Лодки не обнаружили фашистский корабль, хотя тщательно обследовали большой район. Выйти же за пределы этого района гитлеровцы в такой срок не могли. По всей вероятности, судя по состоянию вражеского эсминца, он затонул в результате

повреждений, причиненных ему бомбами с наших самолетов. Что ж — око за око...

Вывод. Гибель «Меридиана» произошла по вине командира, который промедлил с выполнением приказа укрыться в бухте Восточная Лица. Ошибки на войне, связанные с промедлением, чреваты серьезными, даже роковыми последствиями. В данном случае ошибка повлекла за собой жертвы, которых могло не быть, и знать о ней должны командиры всех судов, плавающих на театре.

Направив самолеты в район, где противник напал на «Меридиан», я одновременно попытался договориться с Архангельским военным округом о том, чтобы использовать его авиацию. В распоряжении округа тогда имелось десять—двенадцать самолетов ДБ-3 (Ил-4), которыми можно было помочь нам. Переговоры заняли продолжительное время. Наконец из Архангельска вылетели шесть ДБ-3. Обстановка на море была сообщена нами летчикам перед их вылетом.

Через некоторое время ДБ-3 донесли, что атаковали группу вражеских кораблей в районе Иоканки. По донесениям летчиков, один корабль был потоплен, а два корабля получили значительные повреждения. Однако этому донесению предшествовал доклад капитана 1 ранга А. И. Дианова (командира военно-морской базы) о том, что вражеские самолеты бомбят наши корабли на рейде Иоканки, но что попаданий в корабли нет.

Сопоставив оба сообщения, я приказал Дианову заняться поисками осколков бомб или невзорвавшихся бомб. Приказание было выполнено, и вскоре Дианов доложил, что обнаружена одна бомба (калибра 250 кг) советского производства. Пришлось информировать командование Архангельского военного округа.

Вывод из этого надо делать всем нам: на войне к докладам такого рода следует относиться очень критически, особенно в первый период ее, когда люди еще не приобрели боевого опыта.

10 августа. Фашисты охотятся за теми, пад кем зарпнее рассчитывают взять верх. Тактика их на море — наваливаться скопом на тех, кто слабее. Это захватило нас врасплох в случае с «Пассатом» и РТ-67, но это же принесло фашистам сомнительный успех в случае с «Меридианом» (поскольку противник потерял полноценный боевой корабль — эскадренный миноносец), хотя фашистская печать и попыталась изобразить потопление беззащитного

судна с женщинами и детьми на борту как потопление авианосца! Да, гидрографическое судно водоизмещением двести пятьдесят — триста тонн было превращено фашистской печатью в «большевистский авианосец», а все последующее представлено как неравный бой с нашими крупными бомбардировщиками и тяжелыми гидросамолетами. Эта же тактика нападения, снова примененная гитлеровцами сегодня в случае с «Туманом», вызвала, как и в предыдущем случае, ответный удар, который должен подсказать противнику тщетность дальнейших попыток действовать таким методом.

Сейчас, когда опрошены все, кто уцелел из экипажа сторожевого корабля «Туман», происшедшее на Кильдинском плесе выглядит так.

Первое сообщение о «Тумане», который находился в дозоре у острова Кильдин, патрулируя возле входа в Кольский залив и на подступах к нему, зафиксировано в три часа одну минуту. Оно являлось сигналом о вражеском бомбардировщике, прошедшем на высоте сто метров курсом на восток. Судя по дальнейшему ходу событий и учитывая педантизм противника, следовало предполагать, что фашистский самолет-бомбардировщик выполнял функции разведчика. Увы, нам еще не хватает оперативности мышления в новых условиях и умения анализировать уже известные факты, сопоставлять их с возможными намерениями противника на театре. В двух предыдущих случаях появление вражеских эсминцев было предварено воздушной разведкой и совпадало по времени с нынешним случаем. Если бы сегодня мы учли это, если бы действовали быстрее, если бы все донесения были сделаны раньше, картина боя могла быть иной. Ибо где-где, а на войне время не ждет.

Действительно, в 4 часа 25 минут сигнальщики «Тумана» обнаружили на расстоянии 50—55 кабельтовых три эсминца противника. Строем уступа эсминцы направлялись к сторожевому кораблю, который шел зигзагами, придерживаясь генерального курса дозора.

Вначале «Туман», едва были замечены вражеские корабли, отвернул влево, увеличив ход, чтобы своевременно уйти под прикрытие береговых батарей. Наряду с этим маневром на сторожевом корабле была сыграна боевая тревога и послано сообщение на волне дозорных кораблей; однако донесение по флоту не было сделано.

Эсминцы также увеличили ход и, как только дистанция между ними и «Туманом» сократилась до 25 кабельтовых, открыли огонь по нему из шести орудий: из двух с каждого корабля.

Первый залп оказался перелетным; однако осколками разорвавшегося неподалеку снаряда на «Тумане» перебило антенны. Сторожевой корабль лишился радиосвязи, восстановить которую так и не удалось. Он успел только совершить поворот вправо и поставить дымовую завесу между собой и противником. Маневр был, к сожалению, бесполезным: дымовую завесу отнесло ветром в сторону, и «Туман» в момент поворота снова стал виден противнику.

Вражеские артиллеристы накрыли сторожевой корабль со второго залпа: снаряды попали в корпус. Третьим залпом была повреждена корма, вызван пожар, перебит штуртрос и выведено из строя рулевое управление. Ход «Тумана» заметно уменьшился. Один за другим залпы накрывали подбитый корабль; он уже имел попадания в мостик, рулевую рубку и полубак. Очередным снарядом спесло дымовую трубу. Несколько человек из экипажа были убиты, в том числе командир, управляющий постановкой дымовой завесы, и командир корабля старший лейтенант Л. А. Шестаков.

Несмотря на значительные повреждения и пожар, охвативший надстройки, сторожевой корабль не прекращал ответного орудийного огня по вражеским эсминцам из своих двух 45-миллиметровых пушек. Личный состав «Тумана» держался героически: вел одновременно неравный артиллерийский бой и все осложнявшуюся борьбу за живучесть корабля — с пожаром и с возрастающей из-за новых пробоя потерей плавучести. Помощь, оказанная сторожевому кораблю нашей батареей с мыса Сеть-Наволока, открывшей огонь по фашистским эсминцам, была запоздалой и не могла изменить его участи: он к тому времени имел уже одиннадцать прямых попаданий.

Плавучесть корабля уменьшалась катастрофически, и в пять часов тридцать минут был начат спуск шлюпок. В две шлюпки сошли 37 человек, после чего «Туман» стал быстро крениться на правый борт и в 5 часов 50 минут затонул. Вместе с ним погибли (были убиты осколками снарядов еще в начале боя) 15 человек.

Обстреливаемые береговой батареей Сеть-Наволока вражеские эсминцы закрылись дымовой завесой и начали отход на северо-запад.

Получив донесение об этом, я приказал послать вдогонку им бомбардировщики. Последние настигли их возле Варде, атаковали и подбили один эсминец¹.

Таким образом, противник еще раз убедился, что период внезапности, а вместе с ней безнаказанности нападения с моря уже миновал для него, что наш отпор возрастает, что контрмеры следуют непременно, что неравенство в бою отнюдь не ведет к деморализации личного состава наших кораблей. Наоборот, и в случае с «Пассатом», и в случае с «Туманом» личный состав кораблей вел себя самоотверженно. Когда на «Тумане» осколком снаряда перебило флагшток, раненый рулевой Константин Семенов бросился к флагу и высоко поднял его над головой. Тотчас разорвался очередной снаряд, и рука Семенова бессильно опустила флаг: осколок пробил кисть рулевому. Мгновенно на помощь Семенову метнулся радист Блинов. Высвободив полотнище из судорожно сжатых пальцев раненного вторично товарища, он тут же развернул флаг над собой, символизируя этим героическую решимость всего экипажа сражаться с врагом до последней возможности.

Следует отметить поведение помощника командира корабля лейтенанта Л. А. Рыбакова. Приняв на себя управление кораблем, вступив в командование после гибели командира, он выполнил все, что возможно было для борьбы за живучесть, а затем для спасения экипажа, и покинул уже тонувший «Туман» тридцать седьмым по счету, то есть последним, как положено командиру.

...Тяжело нам сейчас, но преимущество в силах, которыми располагают гитлеровцы, — дело важное, и оно еще будет у нас, это несомненно, ибо мы уже устояли под напором немецко-фашистской военной машины. На ошибках же учимся. Они неизбежны в первые месяцы войны, однако преходящи. А вот нашего преимущества в качествах людей у противника не будет никогда. Не будет ни коллективного подвига личного состава «Пассата», ни коллективного подвига экипажа «Тумана», ни коллективного подвига моряков катера Кротя, ни коллективного, причем массового, подвига отрядов морской пехоты.

Все это у нас уже есть.

¹ Эсминец «Ричард Байтпеп» получил сильное повреждение и вынужден был уйти на ремонт в Германию. — *Примеч. ред.*

ВЫСТРЕЛ ОЗНАЧАЕТ ПОБЕДУ

1941, сентябрь — декабрь

Этот необычный выстрел прозвучал над гаванью Полярного в самое напряженное для нас время: в разгар второго (осеннего) и наиболее сильного нажима противника на приморском участке мурманского направления. Потерпев неудачу в июне—июле, немецко-фашистское командование в течение августа накапливало резервы, подтягивая их к исходным позициям у линии фронта, и в сентябре повторило удар в районе Западной Лицы. Намерения противника были те же: любой ценой прорваться к побережью Кольского залива, к Полярному, к Мурманску. Бои завязались упорные. Гитлеровцы стремились наверстать упущенное летом. За отчаянными попытками уже легко было видеть торопливость противника, вызванную опасениями застрять в сопках на зиму, на долгую полярную ночь с ее морозами, туманами и снежными зарядами. Такая перспектива заставляла фашистских егерей лезть напролом, и в нескольких местах они прорвали-таки нашу оборону.

Однако ненадолго.

Наше сопротивление определялось не только частными интересами флота отстоять свою главную базу — Полярный, расположенный в ее тылу Мурманск. Защита их была задачей государственного значения. Мы уже знали то, что еще не припималось всерьез немецко-фашистским командованием: предстоящую роль внешних коммуникаций через Северную Атлантику. Понимание этого — вот что не удваивало, а удесетеряло силу нашего сопротивления. Обещанные нам в помощь дивизии были в пути повернуты к Ленинграду, где создавалось угрожающее положение. К нам поступила телеграмма Генерального

штаба: защищать Мурманск до последней возможности. Однако отход к Мурманску неизбежно повлек бы за собой потерю Кольского залива и с ним выхода в океан, без чего в данных неблагоприятных условиях оборона Мурманска теряла смысл. Для флота решиться на отход было почти равносильно самоубийству. А с точки зрения дальнейшей безопасности государства все это могло повлечь за собой очень серьезные, тяжкие последствия.

Совместно с армией мы ввели в бой все резервы, чтобы удержаться на занимаемых рубежах обороны. Флот вторично отдал 14-й армии своих людей сверх того, что уже было отдано в начале июля, и вдобавок взял на себя доставку всего необходимого армейским частям, защищавшим линию фронта на приморском участке: у Западной Лицы и у перешейка между Муста-Тунтури и полуостровом Средний. Именно там был самый сильный нажим противника, хорошо знавшего, что захват обоих полуостровов — Среднего и Рыбачьего — даст ему контроль над входом в Кольский залив. Немецко-фашистское командование готовило даже десант на Рыбачий, но ход событий не оправдал намерений и расчетов гитлеровцев, поэтому они так и не осмелились на десант.

Выйдя на побережье от склонов Муста-Тунтури до Западной Лицы, противник установил там несколько батарей, чтобы всячески препятствовать снабжению наших войск на полуостровах. По сути, и Рыбачий и Средний стали островами, и путь к ним по Мотовскому заливу прервался в простреливаемый насквозь коридор. В таких условиях осуществлялось снабжение наших войск на Среднем и Рыбачьем, поскольку пришлось отказаться от пути через мыс Цып-Наволоок. Дороги от этого мыса к фронту не было, а медлить с доставкой нужных припасов и резервов не годилось. Поэтому доставка подкреплений, боеприпасов и прочего, эвакуация раненых в стационарные госпитали — все происходило по Мотовскому заливу на вспомогательных, еще недавно рыболовных судах, точнее, на мотоботах.

Первое время, пока стоял круглосуточный полярный день, эти суденышки с парадным ходом в шесть узлов, вооруженные пулеметами и дымовыми шашками, были лишены даже такой естественной защиты, как ночная темнота, и подвергались в пути двойным ударам — береговой артиллерии и авиации противника. Сами по себе

мотоботы не могли, конечно, противодействовать таким ударам и только защищались дымовой завесой от бомб и прицельного артиллерийского огня. Защищались, правда, искусно, маневрируя в дыму, и чаще всего обманывали противника. Иногда же снабженческие рейсы перерастали в боевую операцию, в которой принимали участие значительные силы. Почти в подобных случаях принадлежал противнику: его батареи, норовя потопить мотоботы, первыми открывали огонь по ним. Немедленно вступали в действие наши батареи, стремясь вынудить вражеских артиллеристов либо замолчать, либо переключиться на контрбатарейную стрельбу. Завязывалась артиллерийская дуэль; в то же время гитлеровцы вызывали на помощь свою авиацию. Мы отвечали тем же. Вскоре над батареями и над Мотовским заливом появлялись самолеты и разгорался воздушный бой, принимавший иногда солидные размеры. В одном из таких боев над двумя суденышками, носившими шуточные клички «Сазанок» и «Пузанок», участвовало с обеих сторон до двухсот самолетов.

Капля долбит камень... Один за другим снабженческие рейсы тихоходных, небольших мотоботов сыграли свою роль в самое напряженное время боев на сухопутных рубежах. Непрерывно получая поддержку всем необходимым, наши войска удержали занимаемые позиции. Рыбачий, Средний и северные склоны Муста-Тунтури остались в наших руках, и теперь уж вряд ли удастся гитлеровцам изменить положение там в свою пользу.

При условии, если Северный флот будет и впредь успешно решать задачу, первостепенное значение которой определилось в момент осеннего наступления немецко-фашистских войск: активно действовать на морских коммуникациях противника, связывающих его лапландскую группировку с тыловыми базами в Норвегии. Ибо морские коммуникации вдоль норвежского побережья к Варангер-фьорду — в Киркенес и к Печенгскому заливу — в Линахамари и в Петсамо — являются основным путем снабжения гитлеровцев, застрявших на зиму в Заполярье, и, главное, основным путем подвоза новых контингентов. Других равноценных путей у противника в этих местах нет. Железные дороги отсутствуют, а пропускная способность автомобильных дорог — по Финляндии от Рованиemi к Петсамо и по Норвегии от Тромсё до Киркенеса — настолько мала, что не в состоянии обеспечить питание тех войск, какие действуют против нас. Вот в этом, имен-

но в этом ахиллесева пята вражеской группировки, задержанной нами на дальних подступах к Мурманску. Боеспособность и дальнейшая судьба горнострелкового корпуса Дитла и всех лапландских войск зависит от положения на морских коммуникациях. Сюда, по кораблям и транспортам врага, и надо бить день за днем, непрестанно, — тогда гитлеровцам будет не до мотоботов и не до наступления. Надо сделать все, чтобы они почувствовали на своей шкуре справедливость поговорки: «Не до жиру, быть бы живу». И это в наших возможностях, несмотря на преимущество противника в силах на театре. Нацеленность ударов по коммуникациям позволит нам свести на нет его преимущество. Отсюда и насущная задача для флота, первостепенное значение которой уже определилось: использовать все наличные силы и средства, чтобы опережающими намерения немецко-фашистского командования действиями сорвать доставку резервов и снабжения для лапландской группировки. Пусть гитлеровцы забудут и мечтать о наступлении.

Главная роль в повседневном решении этой долговременной и нелегкой задачи уже принадлежит подводным силам. Нацеленные вначале, еще за несколько дней до войны, на прикрытие наших морских рубежей, они постепенно были переключены на морские коммуникации противника для ударов по вражеским конвоям, шедшим с грузами и резервами в Киркенес и Петсамо или в обратном направлении с грузами стратегического сырья — никелевой руды, и оказались по-настоящему на своем месте, хотя прошли перед тем через ряд неудач, естественных при отсутствии боевого опыта. Теперь «малюткам» (малые лодки типа «М») отведены районы Варангер-фиорда и Таа-фиорда, не столь удаленные от наших баз; а сфера действий «щук» (средние лодки типа «Щ») простирается до Нордкина и Нордкапа у границы между Баренцевым и Норвежским морями; теперь «катуши» (большие океанские лодки типа «К»), неизменно вызывающие зависть у наших союзников) ходят на дальние позиции до Вест-фиорда. Такое рациональное использование подводных сил очень скоро принесло и продолжает приносить соответствующий положительный результат, несмотря на то, что условия, в каких действуют подводные лодки, очень трудные. Не надо забывать, что берег на запад от Рыбачьего занят противником. Там вдоль всего побережья расположены вражеские посты наблюдения, батареи, аэро-

дромы. Понятно, что свои конвои гитлеровцы водят почти вплотную к берегу, используя большие глубины прибрежных вод. Все побережье изрезано, насчитывает множество удобных бухт и заливов, где рассредоточены сторожевые корабли противника, выходящие на защиту конвоев. Кроме того, конвои сопровождаются большим и сильным охранением, а в летную погоду над ними «висит» прикрывающая их авиация.

Тем не менее вражеским конвоям весьма редко удается проскочить без потерь. Обычно результат таких встреч в нашу пользу — на всем протяжении от Гаммерфеста до Киркенеса и Петсамо.

Наглядным выражением этого результата явился выстрел, с упоминания о котором я начал главу. Он прозвучал над Екатерининской гаванью, как только на рейд Полярного вошла подводная лодка «К-2» под командованием капитан-лейтенанта В. П. Уткина.

Было это 19 сентября 1941 года, около 19 часов. Все, кто находился на пирсе, переглянулись, заслышав выстрел из лодочной пушки, и, недоумевая, обратились ко мне. А я тоже недоумевал, хотя и вспомнил спустя несколько мгновений, что не столь давно, придя на пирс вместе с начальником британской военно-морской миссии Беваном встретить английскую подводную лодку «Тайгрис» (одну из двух действовавших тогда у нас на театре), возвратившуюся с позиции, вдруг услышал резкий звук sireны. Английская лодка дала сигнал, значение которого никому не было известно, и я спросил о нем у Бевана. Шестидесятилетний кэптен, знаток сельского хозяйства, о котором он мог рассуждать сколько угодно, вначале ответил на мой вопрос, что не знает, в чем дело, но тут же заметил, что английские подводники обычно извещают сиреной о потоплении вражеского судна. Так и оказалось: «Тайгрис» уничтожила фашистский транспорт. Да, но что означал орудийный выстрел, произведенный в гавани с нашей подводной лодки?

Все выяснилось, когда Уткин ошвартовал корабль у пирса и вместе с командиром дивизиона М. И. Гаджиевым, принимавшим участие в этом первом для всего экипажа лодки боевом походе, направился ко мне.

— Товарищ командующий! — доложил он. — Подводная лодка возвратилась из боевого похода. Потоплен транспорт водоизмещением шесть тысяч тонн. В ознаменование нашей первой победы произведен салют из той

пушки, которая сыграла главную роль в уничтожении противника. Выстрел произведен холостым снарядом по инициативе лейтенанта Арванова...

С тех пор и повелось: каждая наша подводная лодка, возвращаясь из похода с очередной победой, извещает о ней орудийным выстрелом. Число выстрелов соответствует количеству потопленных вражеских судов¹.

Много таких выстрелов — своеобразных отметок, ведущих боевой счет североморских подводников, прозвучало над гаванью Полярного за полгода войны. Еще больше должно прозвучать, ибо война будет, к сожалению, долгой. Нацеленность основных ударов, наносимых подводными силами флота, вполне оправдала себя. Счет наших побед больше счета наших неудач и продолжает расти вместе с опытом, мастерством и воинской доблестью боевых коллективов подводных лодок.

Теперь в канун нового, 1942 года уместно вспомнить об этом. И не только уместно — есть что вспомнить.

Перечитываю записи в дневнике за декабрь. Почти в каждой из них говорится о подводниках. Среди многих имен все чаще встречаются одни и те же, с которыми связаны самые смелые и самые дерзкие атаки, самые крупные успехи в боевых действиях Северного флота непосредственно на морском театре. Бибеев, Котельников, Моисеев, Лунин, Гаджиев, Колышкин, Фисанович, Стариков, Шуйский, Видяев, Каутский, Столбов, Мелкадзе — это уже целая плеяда командиров-подводников, заслуженно ставших известными в течение четырех последних месяцев. Четырех, а не шести с третью, как следовало бы сказать, считая с первого дня войны. Считать, однако, надо с момента первой победы, не раньше; она же пришла к нашим подводникам лишь через два месяца после

¹ Несколько позже был введен обычай — за каждый потопленный корабль противника преподносить экипажу той или иной лодки жареного поросенка (после утверждения отчета об очередном потоплении).

Вообще же обычай давать выстрел при возвращении в базу с победой быстро распространился на флоте. В таких случаях подводные корабли производили выстрел из пушки, торпедные катера отмечали победу очередью из пулемета или из автоматической пушки. Очередью из пулемета извещали о победе и самолеты-торпедоносцы и даже истребители, причем последние дополнительно делали горку. — *Примеч. авт.*

начала войны, после досадных промахов и неудач, в трудных походах, в тяжелой штормовой обстановке. Да и не только в штормовой...

Было всякое, прежде чем экипажи действующих подводных лодок стали сколоченными, слитными, как теперь, боевыми коллективами, представляющими одно целое. Не просто подчиненность всех одному — воле командира, не просто автоматическое выполнение своих функций всеми и каждым, отработанное до совершенства, но сознательное единство действий, обеспечивающих решение задачи, ради которой подводная лодка идет в море на поиск и несколько недель подряд находится в море, по неделям караулит врага в любых условиях нашего вообще нелегкого театра, — вот качество, особенно обязательное для подводников наряду с мужеством и решимостью, полезной инициативой и воинской смекалкой. И вот почему, в то время как наши надводные корабли, те же эскадренные миноносцы и те же морские охотники, имели несомненный конкретный успех в боевых действиях с первых же дней войны, с подводными лодками получилось иначе. К ним успех пришел далеко не сразу, несмотря на решимость и отвагу командиров и экипажей. Этих качеств было еще недостаточно, чтобы отдельные удачи сменились постоянным успехом. Решали опыт, доскональная изученность театра и приемов противника, знание препятствий, и природных, и специально подготовленных гитлеровцами на том или ином участке, искусство поиска, мастерство при выборе момента и направления торпедной атаки плюс спокойная воинская дерзость, ошеломляющая врага. Все это довольно исчерпывающе определил Гаджиев, сказав однажды, что командир-подводник должен быть самым невозмутимым из самых хладнокровных моряков, должен иметь пылкое воображение романиста и ясный здравый ум, присущий действиям делового человека, должен обладать выдержкой и терпением завязанного рыболова, искусного следопыта, предприимчивого охотника.

Хорошо сказано. И прежде всего относится к самому Гаджиеву, человеку без страха и усталости. Это он, Магомед Гаджиев, кавказский горец из заоблачных аулов Дагестана, ставший подводником, после первого же выхода в море, на коммуникации противника (на второй день войны), доложил мне свои выводы из рекогносцировочного поиска: «Уничтожать вражеские суда следует не только торпедами, но и применяя артиллерию подводных

лодок». Выводы были абсолютно правильными для действий лодок именно того типа, о котором шла речь: лодок типа «К», вооруженных двумя 100-миллиметровыми орудиями с хорошей дальностью огня и двумя 45-миллиметровыми пушками. Для лодок других типов, с меньшим вооружением, такая тактика не годилась, а для «катюш» была целесообразной (по обстоятельствам) и учитывалась командиром Гаджиевым при воспитании подчиненных ему командиров кораблей. Причем воспитании на практике, а не только в теории. Холостой выстрел 19 сентября над рейдом Полярного при возвращении подводной лодки капитан-лейтенанта Уткина из похода был не только салютом в честь первой одержанной экипажем победы, не только ознаменовал собой рождение новой флотской традиции; одновременно он известил об успешном применении лодочной артиллерии. Это — тактика, которую у нас, на Севере, предложил Гаджиев. Уткин смело использовал рекомендации и указания своего командира. По необходимости (поскольку не было возможности произвести торпедную атаку) лодка всплыла в надводное положение, и в течение трех минут ее комендоры артиллерийским огнем уничтожили транспорт противника, шедший к Варангер-фиорду с грузами для лапландской группировки немецко-фашистских войск.

Тот же прием, но еще более дерзкий (по обстановке и соотношению сил) был применен Гаджиевым совсем недавно, 3 декабря, в походе на подводной лодке «К-3», которой командует капитан-лейтенант К. И. Малофеев.

Сперва я записал об этом кратко:

«...«К-3» донесла около 16 часов о выполнении задачи. Она вышла в свой первый поход и должна была поставить мины в районе Гаммерфеста. Донесла о потоплении одного транспорта, одного сторожевого корабля и одного катера-охотника. На лодке находится командир дивизиона Гаджиев. Действует он хорошо. Все успехи, какие имеются у больших лодок, достигнуты в его присутствии».

Затем, когда «К-3» возвратилась (6 декабря), выяснились подробности, которые позволяют назвать поведение всех, кто участвовал в походе, героическим.

Дело обстояло так. Закончив постановку мин в указанном районе, «К-3» действовала в Лоппском море, представляющем собой лабиринт шхер. Противник использует эти места, изобилующие островами и узкими проливами,

для проводки конвоев, а подходы к ним заминировал. Как только было обнаружено одно из таких заграждений, Гаджиев решил пройти под минами. Это было исполнено, несмотря на риск, и «К-3» вышла на коммуникации противника. Риск оправдался: вскоре захтенный командир увидел в перископ на расстоянии тридцати кабельтовых большой транспорт, шедший под охраной сторожевого корабля и двух катеров-охотников.

Через десять минут лодка произвела торпедную атаку. Были выпущены четыре торпеды. Захваченный врасплох противник не успел уклониться от них. Торпеды попали в транспорт. Чтобы удостовериться в потоплении вражеского судна, командир лодки поднял перископ. Не составило труда разглядеть, что транспорт погружался носом в море, а один из кораблей охранения спешил к нему, скорее всего с целью снять с него людей.

Зафиксировав потопление транспорта, командир увел лодку на глубину. Однако вражеские наблюдатели успели заметить перископ. Началось преследование лодки кораблями охранения.

После нескольких бесполезных попыток уйти из-под бомб Гаджиев велел лечь на грунт возле одного из островов. Это решение было разумным, поскольку на карте тут значилась подходящая глубина.

Командир лодки выполнил указания комдива. И вдруг, в момент погружения, лодка с ходу коснулась грунта: глубины в действительности не соответствовали данным на карте. Между тем гитлеровцы продолжали сбрасывать бомбы все ближе и ближе к месту, где находилась на грунте «К-3». Корпус лодки сильно содрогался от взрывов. Бомбы рвались сериями, через каждые две минуты. Стало ясно, что противник по каким-то признакам определил местонахождение лодки.

Догадался, в чем дело, Гаджиев. В результате близких разрывов глубинных бомб была нарушена герметичность топливных цистерн, появилась течь и на поверхность всплывал соляр, пятна которого демаскировали лодку. С минуты на минуту противник мог накрыть ее бомбами.

Положение «К-3» оказалось незавидным: оставаться на грунте было опасно, грозило гибелью.

Поэтому Гаджиев напомнил командиру лодки Малофееву и комиссару Гранову, вместе с которыми находился в центральном посту, что не зря же «катюша»

имеет на вооружении превосходные орудия, каких наверняка нет на сторожевиках, и что надводная скорость ее приличная. «А раз так, — подчеркнул Гаджиев, — следовательно, выход напрашивается один — всплыть и, применив свою артиллерию, уничтожить вражеские корабли охраны. Тем более что на стороне лодки внезапность и необычность таких действий в подобных условиях».

Выслушав соображения командира и комиссара «К-3», согласных навязать артиллерийский бой противнику, но с тем, чтобы в процессе боя использовать скорость хода и уйти в надводном положении от преследователей, Гаджиев отверг их предложение. Он категорически приказал ориентироваться не на отрыв от вражеских кораблей, а на уничтожение их артиллерийским огнем.

Решение опять-таки было правильное и своевременное: исключить заранее нацеленность на отступление, тем самым помочь людям проникнуться мыслью о необходимости только наступательных действий.

Объявив свое решение, Гаджиев распорядился вызывать артиллерийские расчеты в центральный пост, объяснил им задачу и скомандовал всплывать.

Замысел комдива был верным. Едва «К-3» всплыла, артиллеристы обоих расчетов под командованием старшины Конопелько и Чижова кинулись к пушкам и, прежде чем противник успел прийти в себя от неожиданного появления подводной лодки на поверхности, открыли огонь по вражеским кораблям. Промедлив минуту, ошеломленные гитлеровцы ответили беспорядочным артиллерийским огнем, который не привел ни к одному попаданию в «К-3». Зато снаряды, выпущенные с нее, попали в корму сторожевого корабля, где лежали глубинные бомбы. Разрывы снарядов вызвали детонацию этих бомб. Пад кормой сторожевого корабля взметнулся столб огня, воды и черного дыма. Когда же дым рассеялся, на месте вражеского сторожевика плавали обломки.

К ним уже спешил, ведя в то же время стрельбу по лодке, один из сторожевых катеров.

Наши артиллеристы стреляли точнее. Несколькими залпами вражеский катер был накрыт и потоплен. Теперь от всего конвоя противника остался единственный катер-охотник, который не стал ожидать, когда потопят и его, а предпочел скрыться за остров.

Только после этого Гаджиев разрешил вести лодку в

надводном положении полным ходом в море и лишь там погрузиться.

Неравный бой, в котором многое зависело от момента внезапности, был выигран с превосходным результатом благодаря инициативной решительности командира дивизиона, единству действий и четкости выполнения команд всем экипажем.

Вторую запись об итогах этого похода я внес после доклада Гаджиева, 6 декабря. Вот она дословно:

«Вернулась «К-3». Подробности: потопила четырьмя торпедами транспорт с грузом, после чего, преследуемая кораблями охранения, всплыла и уничтожила артиллерийским огнем сторожевой корабль водоизмещением до 800 тонн и один катер-охотник. Второй катер убежал под берег. Лодке нужен ремонт — текут цистерны и неисправны кормовые горизонтальные рули. Надо ставить в док. Экипаж лодки действовал геройски. Отлично показал себя Гаджиев. Это кандидат на Героя Советского Союза. Хорошее впечатление производит и командир лодки Малофеев. Задачу, полученную при выходе в море, выполнил: мины поставлены точно по заданию».

Правда, почин на флоте сделан не Гаджиевым. Первая атака произведена А. Е. Моисеевым, а боевой счет подводников-североморцев открыт «щукой» («Щ-402») капитан-лейтенанта Н. Г. Столбова, которая еще 14 июля удачно атаковала вражеский транспорт; но первая понастоящему знаменательная победа, сразу определившая наши возможности в борьбе с врагом на его коммуникациях и даже в его базах, принадлежит двум командирам одновременно: И. А. Колышкину и И. И. Фисановичу. Причем она вдвойне знаменательна, ибо достигнута не «катюшей», не «щукой», а «малюткой» («М-172») — одной из тех лодок, боевые возможности которых вызвали сомнения у многих на флоте. Справедливости ради скажу, что большой надежды на эти лодки не было и у меня.

Ровно через два месяца после начала войны действительность раз и навсегда покончила с опасениями и сомнениями. Произошло это 21 августа, когда «М-172» под командованием капитан-лейтенанта Фисановича проникла через Петсамо-фиорд (Печенгский залив) на рейд гавани Лиинахамари, защищенный с моря постами наблю-

дения, береговыми батареями, воздушными дозорами и самой природой — узким фиордом, пройти по которому незаметно, да еще в условиях полярного дня, тем более в гавань, считалось невозможным. А месяц спустя в заливе побывала другая «малютка» («М-174» под командованием капитан-лейтенанта Н. Е. Егорова), которая успешно атаковала транспорт. Видимо, враги не очень верили в то, что советские подводники решатся на прорыв сквозь все препятствия и преграды, существующие на пути к Лиинахамари.

Решающую роль в прорыве «М-172» сыграло полное единство намерений и действий обоих командиров — капитан-лейтенанта Фисановича, недавно принявшего лодку, для которого этот поход был первым боевым походом, и капитана 2 ранга Колышкина, опытного командира дивизиона, обеспечивавшего поход «малютки», что положено, если командир лодки совершает свой первый поход.

Должен отметить, опять-таки справедливости ради (это стало ясно из докладов обоих командиров), что участие Колышкина в августовском походе «М-172» дополнительно содействовало не только двойной победе экипажа, но и благополучному возвращению в свою базу. Выдержка и терпение Колышкина, умеющего, как никто другой, выбрать наименее удобный момент для активных действий и для атаки, очень благотворно повлияли на Фисановича. Они помогли молодому командиру справиться с нетерпением, подчинить желание целесообразности, дожидаться самого подходящего времени, чтобы действовать наверняка, без лишнего риска, без промаха, учтя и возможность неотразимого удара по врагу, и возможность благополучного ухода своего корабля от преследования, которое обязательно должен был предпринять противник.

Опытный комдив-воспитатель, Колышкин позаботился, чтобы деликатно и тактично внушить молодому командиру-подводнику целесообразность таких действий в любом походе и при любых обстоятельствах. Первым делом он посоветовал на сутки отсрочить прорыв «М-172» в гавань противника, хотя лодка была уже возле входа в залив и командир лодки был готов немедленно идти на прорыв. Тем самым командир дивизиона предоставил Фисановичу время присмотреться к обстановке, изучить маневрирование дозорного корабля, учесть, взвесить и расчитать все, что требовалось для успеха. Однако и на

следующий день Колышкин снова рекомендовал повременить с прорывом. Это было необходимое для дальнейших самостоятельных действий командира «малютки» испытание на выдержку. Прошли еще сутки, прежде чем Фисанович, с одобрения комдива, повел лодку на прорыв, беспрепятственно разминулсЯ с дозорным кораблем, уже зная, какими курсами тот следует и в течение какого времени на каждом курсе находится, незаметно проскользнул мимо постов наблюдения, снова разминулсЯ с тем же дозорным судном внутри фиорда, ничем не выдав себя, и вошел на рейд гавани Лиинахамари.

Там среди бела дня, ровно в 14 часов, «М-172» атаковала океанский транспорт... Фисанович не потерял ни минуты в гавани: он вывел лодку обратно в море, значительно опередив по времени кинувшиеся в погоню за ним вражеские корабли. Смелый прорыв увенчался полным успехом. Сутки спустя «малютка» повторила атаку, теперь уже в море, и уничтожила паровую яхту противника.

Таков был результат первого боевого похода капитан-лейтенанта Фисановича, совершенный под присмотром командира дивизиона.

За это время Колышкин и составил окончательное суждение о своем подопечном, который только-только перед назначением на «М-172» успел закончить специальные курсы командиров подводного плавания. Мнение Колышкина о Фисановиче, высказанное после возвращения из похода, сводилось к следующему: безусловно годен к самостоятельному командованию лодкой и к решению сложных задач; инициативен и обладает военной хитростью — незаменимым для настоящего подводника качеством, которое всячески следует развивать, в первую очередь способность обмануть противника и выбраться из самого рискованного положения. Дерзкий в хорошем смысле и смелый человек тонкого ума, вдобавок не из тех, кто задирает нос. Командир с перспективой.

Факты уже тогда подтверждали правильность оценки молодого командира, но я порадовался не только этой оценке, когда слушал доклад комдива. Говоря о качествах, способностях, скромности Фисановича, капитан 2 ранга Иван Александрович Колышкин высказывал свое кредо: свои взгляды на то, каким должен быть командир-подводник и каким, кстати замечу, является он сам, этот старейший из подводников-североморцев.

Присматриваюсь к нему внимательно и давно. С первой же встречи он располагает к себе спокойной уверенностью, основательностью знаний, скромностью, которая вполне сочетается с достоинством. На Севере он с 1933 года, с момента создания флота, пришел с первыми кораблями, был тогда командиром торпедной группы на подводной лодке типа «Декабрист» («Д-1»), как вахтенный командир, встречал Сталина, Ворошилова, Кирова, когда те посетили корабль в пути с Балтики, на рейде Сороки (Беломорска). Географию и природные особенности Северного театра знает прекрасно, равно как и возможности подводных лодок. Прошел хорошую школу флотской службы, начав ее по комсомольской путевке, что типично для тысяч людей нашего поколения. Несомненно, обладает талантом воспитателя: способностью не навязывать свое мнение, а так нацеливать человека советами попросту, что тот вроде сам приходит к должному выводу. Многие командиры-подводники уже обязаны Колышкину своими успехами. И не только успехами. Война — дело серьезное и жестокое, она беспощадна к тем, кто допускает ошибки. За каждой ошибкой на войне, тем более на подводной лодке, может быть роковой исход для корабля, значит, для всего экипажа. Присутствие Колышкина обеспечивающим в походах уберегло не одного командира от опрометчивого шага, от преждевременного риска, гарантировало успех.

Пример с Фисановичем характерный, но далеко не единственный. Не менее характерен пример с Бибеевым. Я вспомнил о нем, перелистывая дневник за декабрь и найдя запись от 15 декабря:

«Центральным событием дня было возвращение «Д-3» с позиции. Она потопила три транспорта — один 28 ноября, 6000 тонн, один 5 декабря, 10 000 тонн, и один 6 декабря, 9570 тонн (танкер «Андрахан Линкольн»). Все они направлялись на восток (Киркенес, Петсамо) с грузами. В первом случае в охранении находились два тральщика, по характеру маневрирования они шли с тралами, расчищая путь транспорту, никаких действий против лодки предпринять не успели. Во втором случае два транспорта следовали под охраной одного малого миноносца, который также не предпринял действий против «Д-3» и ограничился лишь снятием людей с погружавшегося транспорта. В третьем случае танкер охраняли два тральщика. Пока поврежденное взрывом торпеды

судно тонуло, один из них снимал людей с кормы, другой бездействовал, никаких поисков лодки не предпринимал, не желая, по всей вероятности, идти на лишний риск в условиях полярной ночи.

Командир «Д-3» капитан 3 ранга М. А. Бибеев показал себя неплохо, по основную роль играл в походе командив Колышкин...»

Прочитав эту запись, я и вспомнил о сентябрьском походе «Д-3». Лодкой тогда командовал Ф. В. Константинов. Обеспечивающим поход был все тот же Колышкин, неутомимый, как и Гаджиев. Не зря оба комдива слынут давними, закадычными и верными друзьями, хотя по характеру мало подходят друг к другу.

С Константиновым повторилось то же, что с Фисановичем: ему также не терпелось перейти к активным действиям, и он, едва лодка вышла на позицию, всячески порывался идти внутрь бухты, неподалеку от входа в которую должен был терпеливо ждать появления противника. Сдерживающее влияние Колышкина очень скоро помогло Константинову понять главное в поведении командира подводной лодки для успеха в боевых действиях.

Когда он, опасаясь упустить противника, не в первый раз пригласил комдива к перископу и предложил убедиться своими глазами в том, что на горизонте видны две мачты, Колышкин, глянув, отрезвляюще сказал:

— Цель не для нас. Два бота. Обследуют район. — И, посмотрев на разочарованного Константинова, прибавил: — Обследуют, стало быть, намечают дорогу для более крупной цели. Поэтому пора готовиться к атаке.

Прошло немного времени, и все, кто участвовал в походе, убедились в безошибочности сказанного комдивом: к выходу из бухты направлялся вражеский танкер.

— Теперь атакуй, командир, — лаконично поощрил Колышкин, предоставив Константинову полную самостоятельность в действиях.

Выстрелы, означавшие потопление нескольких судов противника, прозвучали над рейдом Полярного, когда «Д-3» возвратилась из того похода. Осенью подводную лодку принял Бибеев. И Колышкин не преминул снова пойти на этой лодке в поход. Его результат я привел выше, в записи от 15 декабря, характеризующей обоих командиров. И если Колышкин говорит о Бибееве как об очередном командире с перспективой — храбром, инициативном,

способном к самостоятельным действиям, мне остается сказать то же самое о комдиве Колышкине. Вместе с Гаджиевым он заслуживает представления к почетному званию Героя Советского Союза.

Еще одна запись в декабрьском дневнике, вызывающая в памяти любопытные подробности, связанные с В. Г. Стариковым:

«6 декабря 1941 года. Вернулась «М-171». Атаковала танкер водоизмещением 3000 тонн. Задачу по высадке разведывательно-диверсионной группы выполнить не смогла из-за неблагоприятных условий. При возвращении имела большую ошибку в счислении и вместо Цын-Наволока вышла к Войтелахти. В то же время возвращалась «М-176», поэтому первую «малютку» принимали за вторую, что и уберегло ее. При других обстоятельствах такая ошибка может привести к плохим последствиям: свою лодку вполне могут обстрелять свои же батареи. На этот раз, к счастью, обошлось».

Сто семьдесят первой «малюткой» командует капитан-лейтенант Валентин Георгиевич Стариков, бывший «фабзайчонок», молчаливый, доброжелательный, справедливый и решительный человек. Второй раз уже он попадает в пиковое, как говорится, положение. Чего стоит одна лишь октябрьская история с прорывом в Лиинахамари, вернее, с выходом оттуда обратно в море.

Третьим по счету из подводников-североморцев (после Фисановича и Егорова) Стариков сумел проникнуть в Петсамо-фиорд. Пожалуй, это было труднее, чем в двух предыдущих случаях, поскольку гитлеровцы приняли кое-какие меры оборонительного порядка, в частности поставили сетевое заграждение у гавани Лиинахамари, о чем Стариков не догадывался вплоть до того момента, когда «малютка» очутилась в критическом положении.

Лодка вошла в гавань беспрепятственно, по счастливой случайности не задев противолодочной сети. Два больших транспорта у причала приковали к себе внимание Старикова. Он атаковал их, зарегистрировал два взрыва и, совершив поворот на обратный курс, направил «М-171» к выходу в море, однако несколько в сторону от места, где лодка вошла в гавань. Это и послужило причиной задержки, которая могла стать роковой для

«малютки» и для всего экипажа. На полном ходу, следуя на глубине восемнадцати метров, лодка врезалась в противолодочную сеть и застряла на месте в то время, когда за ней гнали катера с глубинными бомбами. Попытки вырваться перемешными ходами из ловушки оказались безуспешными. А вражеские катера уже сновали над «малюткой», сбрасывая неподалеку от нее свой смертоносный груз.

Положение «М-171» было гибельным: не имея возможности двигаться, она представляла собой мишень для глубинных бомб.

Внезапно катера прекратили бомбометание: гитлеровцы определили, что «малютка» запуталась в противолодочной сети, и собирались либо захватить ее вместе с экипажем, когда она всплывет, либо, в случае сопротивления, расстрелять.

Тут и проявились качества настоящего командира, присущие Старикову. Его поведение в первые критические минуты и в последующие часы, пока лодка, освободившись из сети, оставалась в Петсамо-фиорде, все время преследуемая вражескими катерами, было правильным и соответствующим образом действовало на экипаж, служило примером для каждого.

«М-171» удалось выскочить из сети после того, как Стариков дал еще раз полный ход назад, создав максимальный дифферент на корму и рискуя вылить электролит из баков аккумуляторов. К чему могло привести последнее, говорить не приходится.

Маневр удался. «Малютка» выскользнула из сети, над которой ее стерегли вражеские катера, но осталась внутри фиорда. Путь в море был закрыт, в чем Стариков убедился после неоднократных попыток пройти мимо единственного прохода, где скопились корабли противника с глубинными бомбами наготове. Иного пути из фиорда не было. Даже когда лодка ушла на предельную глубину, чтобы попытаться проскользнуть под сетью, она и там уперлась в заграждение. Между тем время шло, воздух в лодке все более насыщался углекислотой, плотность аккумуляторной батареи снизилась до минимума.

В таких условиях командир корабля нашел правильный выход. Приказав включить регенерацию, он объявил свое решение: пройти над сетью, в надводном положении, используя замешательство противника, вполне вероятное, поскольку тот считал, что теперь, когда лодка вы-

свободилась из сети, ей незачем всплывать. На всякий случай, распорядился командир, экипажу быть готовым к артиллерийскому бою и, если не удастся отбиться, к необходимости взорвать лодку.

Ни то, ни другое не понадобилось. На помощь пришла природа. Стоило «малютке» подвсплыть на ходу, и она, еще не достигнув поверхности, оставаясь незамеченной вражескими наблюдателями, свободно прошла над сетью. Такую возможность создал океанский прилив, уровень которого достаточно высок в наших северных местах.

На фашистских кораблях спохватились слишком поздно: полным ходом «М-171» ушла от них в море, а затем благополучно возвратилась в базу.

Расспрашивая Старикова, когда он докладывал о всех обстоятельствах похода, я убедился в отличной продуманности его действий, направленных на то, чтобы вывести лодку из ловушки. Мужественным, достойным советского командира было его решение взорвать корабль, если бы не удалось уйти из Лиинахамари. Отличным было и поведение экипажа, четкая исполнительность всех — результат совместных усилий командира и партийного коллектива «малютки».

Не боясь перехвалить, скажу: личному составу «М-171» есть с кого брать пример в критические моменты. Однако в навигационном искусстве у Старикова, бесспорно, имеется слабость. Ошибка в счислении, о которой записано в моем дневнике, свидетельствует о том, чего в дальнейшем не должно быть, ибо война не прощает ошибок.

Декабрьский баланс войны на Северном морском театре выражается такой цифрой: общее водоизмещение атакованных и потопленных нашими подводными лодками вражеских судов за месяц составляет 66 тысяч тонн¹. Это значит, что лапландская группировка гитлеровцев не получила многого из того, что ей крайне нужно и на зиму и вообще для боевых действий. В частности, не получила двадцати тысяч полушубков, транспорт с которыми

¹ Средний же грузооборот Германии в районе Петсамо, Киркенес доходил до 350—400 тыс. тонн в месяц. (См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с 214). — *Примеч. ред.*

несколько суток назад потоплен подводной лодкой «К-22» под командованием одного из старейших североморцев — капитана 2 ранга В. Н. Котельникова.

Узнав, что вез в трюмах торпедированный «катюшей» транспорт, Котельников сказал:

— Пусть егеря попляшут на морозе. Никто их к нам не приглашал...

Завершаю декабрьский дневник следующей записью, которую надо будет вспомнить в конце войны:

«...Полгода войны. Гитлер обещал немцам закончить войну максимум через десять месяцев. Не вышло — это ясно. Разгром гитлеровских полчищ под Москвой, освобождение Ростова-на-Дону, высадка наших войск в Керчи и Феодосии, произведенная Черноморским флотом, достаточно убедительно показывают, что мы начинаем крепко давать сдачи немецко-фашистским войскам. Сейчас вопрос в том, когда мы их окончательно разобьем».

НА ВНЕШНЕМ НАПРАВЛЕНИИ

1941, сентябрь — 1942, июнь

Напряженная с первых дней войны обстановка, сложившаяся на приморском участке Карельского фронта, достигла кульминации в сентябре, при втором наступлении немецко-фашистских войск. Ожесточенные бои на мурманском направлении, в районе побережья Мотовского залива (Западная Лица, на подступах к полуострову Среднему), длились в течение сентября и октября¹. Гитлеровцы убедились в тщетности попыток преодолеть наше сопротивление и в бесплодности своих надежд обосноваться на зиму в Мурманске. Не вышло у них и с десантом на Рыбачий. Готовились они к десанту долго и основательно, о чем нам было известно и что дополнительно держало нас в напряжении; однако высадить его так и не решились. Волею-неволей им пришлось всерьез подумать о вынужденной зимовке там, где они застряли: на сопках, в тундре. Впрочем, и там, где мы окончательно остановили егерей, им не везде удалось удержаться. А 7 ноября части 14-й армии при поддержке корабельной артиллерии Северного флота достойно отметили двадцать четвертую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции: предприняли контратаки в районе губы Западная Лица. Вместе с армейскими частями по-прежнему сражались отряды морской пехоты. Именно тогда, в ночь на 7 ноября, совершил свой подвиг младший лейтенант Александр Торцев, бывший до этого секретарем комсомольской организации одного из этих отрядов и выдвинутый заместителем командира роты. Дважды раненный,

¹ Линия фронта стабилизировалась к началу октября 1941 года. — *Примеч. ред.*

окруженный стрелявшими в него чуть ли не в упор егерями, он вел с ними бой до последнего патрона, после чего поднялся во весь рост и метнул гранату вседавших врагов. Это видели многие.

Подвиг Александра Торцева как бы воплощает в себе самоотверженные действия отрядов морской пехоты Северного флота. Последним досталось, в частности, штурмовать сильно укрепленную высоту Важная, которая господствовала над Чертовым перевалом. Фашисты называли ее «стальным шлемом». Решительным броском морские пехотинцы вышибли егерей не только с Важной, но и с другой, по-соседству с ней, высоты.

В этих боях вновь отличился старший сержант В. П. Кисляков, ставший Героем Советского Союза еще 13 августа, когда в силу необходимости один держал оборону против ста гитлеровцев. И вновь он проявил мужество и матросскую смекалку...¹

В общем, после контратак, нанесенных нашими частями по немецко-фашистским войскам у Западной Лицы, фронт в Заполярье стал еще более стабильным. Сами гитлеровцы признали крах блицкрига. Оценивая положение своей лапландской группировки, они были вынуждены следующим образом подытожить — публично, в печати — действия хваленых горноегерских дивизий: «Основой их деятельности стала забота о поддержании жизни».

Успеху наших контратак немало способствовали действия кораблей Северного флота на морских коммуникациях противника. Далеко не все транспортные суда с насущными припасами для лапландской группировки попали по назначению. Многие из них (в том числе транспорт с двадцатью тысячами полушубков, о чем я упоминал выше) были уничтожены торпедами или подорвались на минных заграждениях, поставленных подводными лодками.

Так обстояло дело на мурманском направлении. Свое дело мы сделали, хотя нам было нелегко, очень нелегко. Достаточно сказать, что к середине ноября из-за трудности подвоза продовольствие в Мурманске и в Полярном оказалось на исходе: ведь еще в конце сентября немецко-фашистские войска перерезали Кировскую железную дорогу, и поэтому все грузы, пока не была построена

¹ О боевых действиях морских пехотинцев, штурмовавших высоту 314,9, подробно рассказано в книге В. П. Кислякова «За полярным кругом» (Воениздат, 1977, с. 55—59) — *Примеч. ред.*

Обозерская железнодорожная ветка, шли к нам круглым путем из Архангельска через Белое и Баренцево моря. В столь неблагоприятных условиях мы не только выстояли, не только задержали противника на месте, контратаковали его и вынудили окопаться, но и смогли нацелить соответствующие силы флота на решение той специальной задачи, которая с каждым месяцем войны приобретала все более и более первостепенное значение.

Наряду с тем, что входило, как прежде, в круг задач Северного флота (помощь армии на приморском участке, боевые действия на морских коммуникациях противника, защита своих внутренних сообщений, среди них важнейшей коммуникации — Северного морского пути, откуда в течение октября — декабря мы вывели восемнадцатью конвоями все транспортные суда и ледоколы), нам надлежало обеспечивать проводку союзных конвоев на внешнем направлении. Союзными конвоями с различными условными обозначениями (литера и номер) назывались караваны транспортных судов с грузами военных материалов, направляемые через Атлантику из США и Англии в северные порты Советского Союза.

Движение конвоев началось еще в августе. Пунктом приема и разгрузки их сперва был только Архангельск. Проводку на переходе от английских портов до места назначения обеспечивали боевые силы британского флота метрополии и корабли нашего Северного флота. По договоренности с представителями английского военно-морского командования (для переговоров к нам в Полярный прилетала в середине июля группа офицеров британского флота, которую возглавляли контр-адмиралы Вайан и Майлс), путь конвоев был разделен на две операционные зоны. Одна тянулась от Англии через Исландию до острова Медвежий¹, и конвой в ней обеспечивался исключительно эскортом из английских кораблей; вторая занимала пространство от Медвежьего до Архангельска, и движение конвоев на этом участке прикрывалось английскими кораблями и нашими силами — подводными, воздушными, надводными.

Кольский залив и Мурманск на первых порах (вплоть до окончания строительства железнодорожной ветки

¹ Точнее: до меридиана 20° восточной долготы.

Обозерская — Беломорск в ноябре) вообще не предусматривались для использования как места приемки транспортных судов и обработки их. Сюда к нам до конца 1941 года заходили только военные корабли союзников — либо пришивавшие (по согласованию с командованием Северного флота) участие в боевых действиях на театре (английские подводные лодки «Тайгрис» и «Трайед», восемь — девять тральщиков-сторожевых типа «Спиди»), либо по специальному назначению (английский крейсер «Кент» с министром иностранных дел Англии Иденом, направлявшимся в Москву, английский крейсер «Эдинбург», эсминцы «Ико» и «Эскапейд», сопровождавшие в Кольский залив танкер «Мирло» и транспорт «Декабрист» с грузами, предназначенными непосредственно для нужд флота). С первых же дней войны, едва определились наши государственные отношения с Англией и США в совместной борьбе против гитлеровской военной машины, мы на флоте не сомневались в особом значении внешних коммуникаций Северного театра. Не раз вспоминал я слова, сказанные И. В. Сталиным при моем назначении на Северный флот в 1940 году: в первую мировую войну связь нашей страны с внешним миром оказывалась более обеспеченной по северному направлению, нежели через Балтику или через Черное море. К этому шло и теперь.

Во всяком случае, только так следовало понимать прибытие группы Вайана — Майлса для переговоров, хотя сами переговоры касались конвоев лишь в пределах разграничения операционных зон. Кроме того, представитель Главного морского штаба капитан 1 ранга М. Воронцов, сопровождавший англичан, передал мне указание пародного комиссара познакомить их с обстановкой на Севере и с возможностью базирования английских кораблей в Кольском заливе. В круг вопросов, связанных с базированием, входили и такие: можем ли мы снабжать корабли овощами; какого качества будут овощи и нельзя ли посмотреть их; можем ли снабжать мазутом и какого качества мазут; можем ли организовать для английских матросов тюрьму на берегу (имелась в виду гауптвахта); есть ли у нас дома терпимости. На все это я отвечал соответствующим образом: из овощей будем давать то, что сами имеем; домов терпимости в нашей стране нет и не будет; тюрьму для английских матросов организовывать не станем и т. п.

Беседы подобного рода продолжались двое суток. Вопросы мне задавал преимущественно контр-адмирал Вайан — высокий, худощавый, лет пятидесяти. В начале войны (Англии с Германией) он командовал флотилией миноносцев и отличился при освобождении пленных с транспорта «Альтмарк» у побережья Норвегии. Держал он себя грубовато, с подчеркнутой независимостью, говорил громко и отрывисто. Его коллега, контр-адмирал Майлс, в недавнем прошлом командир «Нельсона», одного из сильнейших линейных кораблей, ограничивался тем, что уточнял детали (по вопросам Вайана), и вообще производил более приятное впечатление. Немного ниже ростом, чем Вайан, но примерно тех же лет, он отличался от него манерой держать себя. Фразы строил очень осторожно, говорил учтиво.

Последний разговор английских представителей со мной заключался в следующем.

— Адмирал, — спросил Вайан, — какую помощь вы хотели бы получить от английских морских сил?

Не знаю, предполагал ли он такой ответ:

— У нас сейчас мало авиации, а нужно ударить по базам противника в Киркенесе и Петсамо. Прошу учесть, что операция может принести пользу и вам, если ваш отряд будет идти в Кольский залив. Желательно провести ее еще до прихода английских кораблей в наши воды.

Вайан заявил, что этот вопрос не в его компетенции, но лично он считает такую операцию возможной, о чем и доложит начальству.

О ходе дальнейших переговоров, которые продолжались в Москве, я информирован не был, но вскоре получил приказ народного комиссара об отзыве с позиций всех наших подводных лодок, действовавших к западу от Кольского залива. Авиации запрещалось бомбить корабли в море. Какая операция намечалась, мне было неизвестно, и я лишь предполагал, что предстоит тот самый удар по фашистским базам, о котором у меня был разговор с Вайаном и Майлсом.

Так и оказалось. 30 июля около полудня наши батареи и посты на Рыбачьем донесли: «Над Петсамо и Киркенесом идет воздушный бой. Самолеты неопознанных типов бомбят оба эти пункта». А на другой день стало известно, по сообщению из Главморштаба, что Киркенес и Петсамо подверглись бомбардировке английских самолетов, взлетевших с авианосцев. Эффект ее был незначи-

тельный, а потери англичан велики, так как в обоих пунктах бомбардировщики попали под сильный зенитный огонь и под удары фашистских истребителей. Английское командование явно недооценило противовоздушную оборону Киркенеса и Петсамо.

2 августа с Рыбачьего сообщили, что там подобраны с резиновой шлюпки два английских летчика. Я послал катер-охотник, и англичан доставили в Полярное. Один из них был лейтенант, второй — сержант. Когда в Полярном их снимали с катера, сержант чувствовал себя довольно бодро, лейтенант — плохо. В госпитале ими занялись очень внимательно. Сержант опасений не внушал. Примерно дней через 20—25 его уже отпустили из госпиталя. Так как его одежда пришла в полную негодность, то сержанту выдали наше обмундирование. В ожидании отправки на родину он ходил в форме советского моряка с ленточкой «Северный флот». При разговоре с нашими людьми он обещал, что сохранит эту форму на память о войне и о Советском Союзе. В Англию сержант отбыл на самолете, прилетевшем к нам.

Лейтенант лежал в госпитале месяца четыре. Переливание крови, уход и старания врачей сделали свое — человек встал на ноги. Его также пришлось одеть в нашу форму. В начале 1942 года он отправился на родину на одном из английских кораблей. Надеюсь, и лейтенант, и сержант будут помнить это время в своей жизни, встречи с советскими воинами — боевыми товарищами по борьбе с общим врагом¹.

Экипажи остальных английских самолетов, упавших в море, погибли.

Реальной помощи удар английской авиации нам, конечно, не принес, что понимали и сами англичане. Однако они придавали ему дипломатическое значение, судя по сообщениям, появившимся в их печати. В сообщениях были указаны потери, и поскольку потери были большие, тем самым подчеркивалось, что это жертвы, понесенные ради союзников, то есть ради нас.

В это же время в Полярное прибыла постоянная британская военно-морская миссия во главе с капитаном Беваном, старым морским офицером, вскоре получившим временное звание контр-адмирала (по должности, как

¹ Заметки о спасении английских летчиков, содержащиеся в дневнике автора, включены в книгу впервые при ее переиздании. — *Примеч. ред.*

принято в английском флоте). Когда-то он был командиром миноносца, но затем долгие годы провел на военно-дипломатической работе — морским атташе. Война застала его в отставке, занимавшимся сельским хозяйством. И вот он прибыл прямо со своей фермы к нам, подкрепленный начальником штаба миссии командером Дэвисом — человеком энергичным, хитрым, подводником в прошлом и, по всей видимости, разведчиком в настоящем.

Назначение представителей этой миссии в Мурманск и Архангельск еще более подтвердило нашу уверенность в особой роли Северного морского театра, в частности Кольского залива и Мурманска. Действительно, равноценных им мест для базирования флота и для грузовых операций у нас в Заполярье не было: теплое течение Гольфстрим делало их доступными для судов круглый год.

Понятно, почему в момент второго наступления немецко-фашистских войск, когда горноегерские дивизии Дитла пытались прорвать нашу оборону, мы — 14-я армия и Северный флот — и не мыслили отходить к Мурманску.

Наше предложение по этому вопросу было рассмотрено. От имени командования Северо-Западного направления К. Е. Ворошилов и А. А. Жданов прислали нам телеграмму, в которой предписывалось использовать для действий все имеющиеся в распоряжении Северного флота силы и расширить свою опорную позицию, выдвигая вперед новые опорные пункты и подготавливая запасные в глубину района.

Прислал директиву и нарком Военно-Морского Флота. В ней указывалось: «При любом положении на сухопутном фронте Северному флоту оставаться в Полярном, защищая этот пункт до последней крайности».

Смысл обоих указаний был один: ни в коем случае нельзя позволить противнику выйти на побережье Кольского залива, отрезать и захватить Мурманск с его незамерзающим портом. Еще раз подтверждалось значение Кольского залива, которое нам было понятно и раньше, как только началось строительство железнодорожной ветки Обозерская — Беломорск.

Вскоре это стало понятно всем. Позже всех стало ясно немецко-фашистскому командованию.

В дневнике я записал тогда:

5 ноября 1941 года. Английская миссия поставила вопрос о возможности заходов конвоев с грузами в Мурманск. Причалы и краны позволяют разгрузку. Железнодорожные пути дадут возможность дальнейшей транспортировки по Обозерской железной дороге. Для снабжения английских кораблей охранения на обратный путь английская миссия просила каждый раз отпускать две тысячи тонн нефти для крейсеров и эсминцев и продовольствие на две тысячи пятьсот человек на шесть — семь суток. Конечно, ледовая обстановка вынудит транспорты заходить в Мурманск вместо Архангельска, да и английские военные корабли начиная со второй половины декабря в Архангельск заходить не смогут и, вероятно, будут просить о заходе в Мурманск и снабжении там.

10 декабря. Дело явно идет к тому, что конвои будут приходить в Мурманск; отсюда же станут промышлять рыболовные суда. Нужны серьезные мероприятия, чтобы сделать положение коммуникаций более устойчивым. Для конвоев мал запас угля и мазута в Мурманске: его хватает только для нужд самого флота, снабжать из этого количества торговые суда будет очень трудно. В общем, трудностей предвидится много...

25 декабря. На Карельский фронт прибыли три морские стрелковые бригады. Одну дали в Мурманск, остальные разбросали по фронту. Дали и 24 самолета типа «харрикейн». Доставили их к нам на английском авианосце. Они взлетели с него в море и 7 сентября совершили посадку на аэродроме Ваенги. Англичане пробудут у нас, пока наши летчики не освоят новую технику. «Харрикейнами» командует полковник Ишервуд. Еще рано говорить о боевых качествах этих самолетов, но авиационные специалисты уже отметили ряд существенных недостатков.

Судя по всему, транспортные суда пойдут в Мурманск. Забот теперь не оберешься. Особенно после сообщения о том, что гитлеровцы собираются перебросить на Север еще девять подводных лодок с опытными командирами. Много хлопот доставит снабжение англичан продуктами и нефтью, поскольку самим не хватает.

17 января 1942 года. Конвои, как и следовало ожидать, пошли на Мурманск. Первый конвой из девяти транспортов пришел 12 января и до сих пор разгружается. Разгрузка организована плохо. Оборудование из Мурманска вывезли в первый месяц войны, подготовка

же к приему конвоев здесь не велась. Теперь все это называется на разгрузке транспортов и погрузке вагонов.

Сегодня подошел очередной конвой. Около двадцати часов миссия сообщила, что в десяти милях к северу от маяка Гавриловского поврежден торпедой транспорт из этого конвоя. Один из эскортных кораблей взял транспорт на буксир. Я дал указание вести его в Териберку. Для охраны выделены четыре катера МО. Едва успел покончить с этим делом, поступило новое сообщение: в 23 часа 29 минут к северу от Териберки подорван торпедой английский эсминец «Матабелла». Через три часа он затонул.

Должно быть, сведения о переброске противником на Север дополнительного количества подводных лодок с опытными командирами соответствует действительности...

Да, немецко-фашистское командование спохватилось. По указанию Гитлера на север Норвегии в январе переведен (помимо дополнительного количества подводных лодок, переброшенных туда же) линейный корабль «Тирпиц» — один из крупнейших кораблей противника. Есть все основания предполагать, что вслед за «Тирпицем» на Северном театре появятся и другие крупные корабли германского флота. Февральский прорыв двух линейных кораблей — «Гнейзенау» и «Шарнгорста», тяжелого крейсера «Принц Евгений» и группы эсминцев из Бреста (Франция) через Ла-Манш на восток (пока в Германию) очень симптоматичен. Более всего страшно, что допустили этот прорыв англичане, располагающие безусловным превосходством на море. Представители военно-морской английской миссии в Полярном лишь пожимают плечами в ответ на вопросы о прорыве. Растерянность и недоумение сквозят и в ответах офицеров английских кораблей, проходящих к нам. Никто ничего толком не знает, но явную оплошность, допущенную британским военно-морским (и военно-воздушным) командованием, признают сейчас уже все.

Пока ясно, что противник в спешном порядке накачивает свои военно-морские силы в Северной Норвегии, не рискуя, однако, использовать тот же «Тирпиц» на коммуникациях, по которым идут союзные конвои. Вероятно, гитлеровцы ждут конца полярной ночи.

А мы не ждем. Если с августа включительно по декабрь прошлого, 1941 года через нашу операционную зону прошли в обоих направлениях одиннадцать союзных конвоев — семь к нам и четыре от нас, то в течение января и февраля нового, текущего года проведены в оба направления между Мурманском и островом Медвежий девять таких конвоев. Между тем условия, в каких осуществляется проводка, следует назвать тройне трудными. Во-первых, из-за постоянной угрозы нападения подводных лодок. Во-вторых, из-за плавающих мин, приносимых с запада штормами и Гольфстримом. В-третьих, из-за тяжелых вообще особенностей Северного театра в зимнее время. Еще в середине ноября над Заполярьем установилась долгая, почти на три месяца, полярная ночь с частыми непогодами на всем прострапстве той части морского театра, которая хотя и не замерзает на зиму, но заполнена полями плавающих льдов, спускающихся из высоких широт на юг Баренцева моря. Океанские штормы, продолжительные снежные заряды, густые испарения моря и плотные туманы создают необычайно сложную навигационную обстановку, стали нашим вторым противником. Ибо конвой в любых условиях должны не отставаться где-нибудь и выжидать сносной погоды, а идти, продолжать путь, несмотря ни на что.

И конвой идут.

Восстанавливаю по кратким и разрозненным записям в дневнике подробности нескольких союзных конвоев весны и начала лета 1942 года. К тому времени гитлеровцы уже имели на севере Норвегии (в Альтен-фиорде и в других местах норвежских шхер) мощный отряд крупных надводных кораблей — линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов» (бывший «Дейчланд»), «Адмирал Хиппер», легкий крейсер «Кёльн» и приданную им группу эскадренных миноносцев (от восьми до двенадцати, не считая тех, которые действовали на театре с первого дня войны).

...PQ-13. Дело было в конце марта, через три недели после первой вылазки «Тирпица» на коммуникации Северной Атлантики. Сопровождаемый тремя эсминцами фашистский линкор вышел тогда из Альтен-фиорда на перехват союзному конвою PQ-12, направлявшемуся к нам, но так и не сумел обнаружить его. Вдобавок спустя двое суток английские самолеты-торпедоносцы, взлетевшие с авиапоса, шедшего в охранении конвоя, обнаружили «Тир-

пиц» возле норвежских берегов, атаковали и, хотя не нанесли ему повреждений, вынудили отказаться от дальнейших попыток встречи с коповом. Так что первая вылазка фашистского линкора не принесла гитлеровцам никакого успеха.

Следующий союзный конвой (под условным обозначением PQ-13), о котором идет речь, был встречен нашими кораблями на рассвете 30 марта к западу от тридцатого меридиана в шторм, продолжавший усиливаться, при частых снежных зарядах и очень плохой видимости. Немедленно наши корабли (эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Сокрушительный») присоединились к охранению и пошли противолодочным зигзагом справа от конвоя. Слева и несколько впереди находился флагманский корабль английского эскорта — крейсер «Тринидад»; еще левее, осуществляя дальний дозор и нередко скрываясь за горизонтом, двигались английские эсминцы.

Обстановка была тяжелой. Шторм усиливался. Радиоразведка обнаружила вражеские корабли неподалеку от конвоя, но спешные заряды и туман мешали разглядеть их. Поэтому на английском крейсере увидели три фашистских эсминца, когда те уже вышли на дистанцию торпедного залпа.

«Тринидад» не успел уклониться от выпущенных ими торпед. И все-таки, несмотря на полученные повреждения, он вступил в бой с вражескими кораблями. Тотчас на помощь ему поспешил наш эсминец.

Итог артиллерийского боя: один фашистский эсминец («Z-26») потоплен башенными залпами «Тринидада», на втором возник пожар, вызванный разрывами снарядов; третий, убегая, очутился на дистанции артиллерийского огня «Сокрушительного», получил со второго залпа прямое попадание в машину, сильно запарил и скрылся в снежном заряде.

Произошло все это на расстоянии ста пятидесяти миль от берегов Мурмана. И хотя нападение на конвой дорого обошлось гитлеровцам, а к транспортным судам они вообще не прорвались, все же изрядно пострадал и атакованный ими британский крейсер. Повреждения, полученные «Тринидадом», оказались настолько серьезными, что он был вынужден сразу же уйти в Кольский залив, чтобы там произвести необходимый ремонт, прежде чем направиться обратно в Англию. Вместе с крейсером ушли и английские эскадренные миноносцы.

Конвой остался под охраной «Гремящего» и «Сокрушительного». Впереди был последний участок пути, на котором, как всегда, следовало ожидать нападения подводных лодок.

Почти сутки суда PQ-13 шли благополучно, строем двух кильватерных колонн, по-прежнему в снежных зарядах, в тумане и шторме. Труднее всего приходилось эскадренным миноносцам, более неустойчивым на зыби, чем загруженные транспортные суда, предназначенные для океанских плаваний. Удары волн были такими мощными, что на «Гремящем» погнулись пиллерсы под верхней палубой. Это грозило нарушить целостность самой палубы, которая стала прогибаться и провисать. Были приняты меры для того, чтобы не допустить аварий; в то же время «Гремящий» не прекращал охранять конвой.

Утро 31 марта застало суда возле входа в Кольский залив. Перед конвоем уже вырисовывались очертания острова Кильдин с одной стороны и мыса Цын-Наволоч (на полуострове Рыбачий) с другой, когда гитлеровцы повторили нападение. Первую попытку предприняла подводная лодка. Точно сброшенные с «Гремящего» глубинные бомбы загнали лодку на глубину. Лодка погрузилась, не успев атаковать. Всплывшие обломки и соляр дали основание предполагать, что вражеская лодка либо уничтожена, либо получила тяжелые повреждения. Вторую попытку предприняла группа «юнкерсов», но их налет закончился тем, что зепитчики того же «Гремящего» сбили один бомбардировщик, а прочие отогнали.

Конвой PQ-13 достиг Кольского залива, втянулся в него и направился мимо Полярного в Мурманск.

Особенно четко действовал в этом походе экипаж «Гремящего». Командует им капитан 3 ранга А. И. Гурин.

PQ-16. Это второй из двух союзных конвоев, пришедших к нам в мае и подвергшихся усиленным атакам противника почти на всем протяжении нашей операционной зоны. Оба раза гитлеровцы всячески пытались не дать конвоям достичь места назначения и старались продемонстрировать перед нами свои возможности. Что ж, возможности большие. Оккупация Норвегии позволяет противнику держать под контролем маршруты союзных конвоев, поскольку те идут параллельно северному норвежскому побережью. Действия противника облегчены тем, что конвой не могут рассчитывать на скрытность

переходов. Фашистская авиация, по мере продвижения конвоев, перемещается с аэродрома на аэродром и ведет таким образом непрерывные атаки. Одновременно с ней действуют подводные лодки. И все же у противника уже мало возможностей для того, чтобы наверстать упущенное, захватить инициативу на театре, который гитлеровцы считали второстепенным. Слишком поздно они сообразили, что северное направление является главным из всех направлений внешней связи нашей страны на западе. Отсюда и неистовство противника, и его запоздалое стремление создать такой перевес в силах, какой будет в состоянии свести эффективность конвоев на нет.

Если говорить без обиняков, это зависит не столько от противника, сколько от наших военных союзников. При условии, что прикрытие конвоев будет достаточным; что действия кораблей охранения будут подчинены главному — отстаивать транспортные суда с грузами до последней возможности, а не уничтожать их при малейшем повреждении, как уже практиковалось в обоих майских конвоях; наконец, при условии, что сами команды транспортных судов будут стараться спасти свои суда, как спасал свое судно экипаж советского теплохода «Старый большевик», — тогда потери в конвоях, вообще неизбежные при специальной нацеленности разнородных сил противника, могут быть минимальными.

Ни у кого из нас нет оснований сомневаться в храбрости, стойкости и неустрашимости моряков английских кораблей, действующих на театре, в тех же конвоях. Присмотрелся к ним и я, проверив это на многом. Было достаточно времени, случаев и фактов, чтобы оценить по достоинству серьезное отношение английских моряков к своим обязанностям и к союзническому долгу в борьбе с общим врагом. Несколько претят только свойственные им из них самоуверенность и предвзятость, но тут надо брать поправку на соответствующее воспитание, основанное на принципах некоего морского первородства англичан и подогреваемое антисоветской пропагандой среди них. Этим особенно выделяется команда подводной лодки «Тайгрис», по всем признакам специально подобранная перед приходом в Заполярье. Дело, однако, не в подобных частностях, остающихся частностями. Хуже, что, наряду с безукоризненным воинским поведением самих экипажей и их командиров непосредственно в бою, существуют факты, вызывающие недоумение, настора-

живающие, напоминающие, что личные качества британских моряков и политика английского правительства — вещи разные.

В августе прошлого года в Архангельск пришел английский минный заградитель «Адвенчур» и доставил нам различные военные грузы для флота. В числе их были магнитные мины и зажигательные пластинки. Эти мины годились только для глубин моря не более двадцати — двадцати пяти метров и оказались для нас абсолютно бесполезными. А зажигательные пластинки скорее следовало называть незажигательными — с ними можно было делать все что угодно, тем не менее ни одна из них так и не загорелась.

Или взять, к примеру, уничтожение поврежденных судов. К чему вести за тысячи миль тот или иной транспорт с тысячами тонн таких необходимых нам грузов, чтобы чуть ли не в самом конце пути своими руками пустить транспорт ко дну, если он получил повреждение от бомбы или торпеды, но остался на плаву и мог продолжать путь? Почему огромные транспортные суда с грузами, предназначенными Советскому Союзу, должны отправляться на дно моря при первом же, отнюдь не смертельном повреждении?

Майский случай с теплоходом «Старый большевик», равно как и подобные случаи с другими советскими транспортными судами, не только свидетельствует о самоотверженном, героическом поведении наших людей, но и напоминает союзникам о не использованных ими возможностях. Случай действительно показательный, чтобы стать примером в борьбе с трудностями, и, несомненно, войдет в историю Советского флота.

Положение конвоя было, конечно, нелегкое. Кораблям охранения почти непрерывно в течение трех суток подряд пришлось защищать транспортные суда от нападения фашистских самолетов — бомбардировщиков и торпедоносцев, а в промежутках между палетами уклоняться от торпедных атак подводных лодок. И все же вряд ли следует считать правильной инструкцию Британского адмиралтейства своим эскортным кораблям — расстреливать и добивать поврежденные фашистами транспортные суда. Правильнее следует считать другое — принимать все меры для спасения этих судов.

Шедший в составе союзного конвоя наш теплоход «Старый большевик» подвергался нападениям гитлеров-

цев не менее, чем остальные транспортные суда. За трое суток его экипаж отбил сорок семь атак фашистских самолетов. Когда одна из бомб попала в полубак транспорта и разрыв ее вызвал пожар, вражеские летчики, привлеченные дымом, возобновили атаки, стремясь добить теплоход. Экипаж «Старого большевика» вел двойную борьбу: с фашистскими самолетами и с пожаром. Зенитчикам удалось сбить один бомбардировщик и отогнать остальные. Борьба за спасение транспорта с грузом успешно продолжалась, но командир английского флагманского корабля конвоя предложил экипажу «Старого большевика» покинуть судно и перейти на один из эскортных кораблей. Тут же он известил о своем намерении добить поврежденный теплоход.

В ответ капитан советского транспорта приказал поднять фляжной сигнал: «Мы не собираемся хоронить судно».

Тогда конвой ушел дальше, оставив горящий транспорт и его экипаж среди океана.

Факт беспрецедентный.

В течение суток наши люди спасали теплоход от огня и устраняли повреждения, лишившие «Старый большевик» возможности двигаться. Затем транспорт догнал конвой, присоединился к нему и благополучно прибыл к нам в Заполярье, доставив в целости весь свой груз, после чего экипаж получил приветствие и даже благодарность Британского адмиралтейства!..

Примечательный случай. Трем морякам из экипажа этого теплохода — капитану И. И. Афанасьеву, первому помощнику капитана М. П. Петровскому и рулевому Б. И. Аказенку — за героическую самоотверженность присвоено звание Героя Советского Союза, а теплоход «Старый большевик» награжден орденом Ленина.

Что же, да послужит этот факт примером всем в союзных конвоях. Ибо он красноречиво отвергает инструкцию об уничтожении поврежденных транспортных судов. Не бросать и уничтожать, а защищать, отстаивать и спасать — вот чем следует руководствоваться в своих действиях каждому, кто назвался союзником в совместной борьбе.

Мы защищаем. Несмотря на явное неравенство сил на театре. Особенно в воздухе. Группы наших самолетов наносят удар за ударом по фашистским базам и аэродромам в Северной Норвегии, тем самым снижая боеспособ-

ность вражеской авиации и ослабляя ее удары по союзным конвоям. Кроме того, наши летчики непосредственно прикрывают конвои на переходе.

Так было и в последнем майском союзном конвое, когда мы потеряли командира авиаполка подполковника Бориса Феоктистовича Сафонова, ныне уже дважды Героя Советского Союза, первого в стране за время войны дважды Героя. Указ об этом получен 14 июня, спустя две недели после гибели Сафонова.

Он погиб 30 мая на защите RQ-16. Подробности гибели его очень скудны, хотя свидетелями ее были многие.

Конвой находился в шестидесяти милях от наших берегов, когда гитлеровцы устремились к нему, чтобы нанести массированный бомбовый удар. В налете участвовали сорок пять «юнкерсов», прикрываемых «мессершмиттами». Наперерез им вылетела, как только был получен тревожный сигнал с кораблей охранения, четверка наших истребителей. Повел ее Сафонов. Четвертый самолет (летчик Кухаренко) возвратился с полпути из-за неисправности мотора. Подобные неприятности происходят, к сожалению, довольно часто с тех пор, как мы получили по ленд-лизу самолеты типа «киттихаук». Эти самолеты имеют особые подшипники в своих моторах, потому что залиты подшипники не обычным сплавом, а серебряным. Американцы считают такой сплав новейшим техническим достижением; однако моторы с подшипниками, залитыми серебряным сплавом, часто выходят из строя. Вот почему наши летчики с горькой насмешкой называют эти самолеты «чудом безмоторной авиации». Чаще всего «киттихауки» стоят в бездействии, точно так же, как 30 мая, когда в полку Сафонова могли вылететь только четыре самолета. И вот из этих четырех один был вынужден, опять-таки из-за мотора, повернуть обратно на аэродром. Полет продолжали трое. Втроем они и приняли бой.

Трое против 45 «юнкерсов» и неустановленного числа «мессершмиттов»!

Тем не менее все попытки гитлеровских летчиков прорваться к транспортным судам, входившим в состав RQ-16, были пресечены нашими истребителями — Сафоновым, В. П. Покровским и П. И. Орловым, отлично согласовавшими свои действия с заградительным огнем артиллерии кораблей охранения. На глазах у всех Сафонов

сбил два бомбардировщика, Покровский и Орлов — по одному.

Вскоре на командном пункте Ваенги по радио были приняты слова: «Прикройте с хвоста...». Это были, как выяснилось, слова Сафонова. Затем сигнальщики эскадренного миноносца «Куйбышев» — одного из кораблей, сопровождавших конвой, — увидели, что Сафонов устремился в атаку против третьего «юнкерса», но что в то же мгновение из облаков вывалился и напал на Сафонова вражеский истребитель. Спустя короткое время на командном пункте приняли еще одну радиogramму Сафонова: «Подбил третьего... мотор... Ракета...» Последнее слово было условным извещением о неизбежности вынужденной посадки. Дальнейшее, по докладам корабельных сигнальщиков, произошло так: самолет Сафонова, теряя высоту, планировал в направлении «Куйбышева», однако не дотянул двадцать — двадцать пять кабельтовых, упал в море и мгновенно затонул.

Воздушный бой у конвоя был закончен. Расшвыряв бомбовый груз куда попало, фашистские самолеты ушли в сторону Северной Норвегии, не потопив ни одного транспорта.

Два часа после боя эскадренный миноносец «Куйбышев» искал Сафонова в море. И не нашел. Так и осталась невыясненной причина его гибели. Возможно, мотор отказал потому, что был поврежден снарядом; скорее же всего, в критическую минуту, как происходило не раз, сыграли роковую роль технические неполадки, свойственные «киттихаукам». Одно было несомненно: гибель Сафонова в его двести двадцать четвертом боевом вылете, в тридцать четвертом воздушном бою, после двадцать пятой личной победы над врагом.

Горько сознавать эту гибель. С ней уже всегда будет связано в моей памяти условное обозначение последнего майского конвоя: PQ-16. Северный флот потерял выдающегося летчика, изумительно талантливого офицера. Отважный сын русского народа, верный Советской Родине и Коммунистической партии, Сафонов был образцом воздушного бойца и командира-воспитателя.

В связи с присвоением ему звания дважды Героя Советского Союза флотская газета готовит большой материал о нем. Вообще о Сафонове уже много написано. Думаю, что будет написано еще больше. Он заслуживает этого. Своими подвигами он прославил не только авиацию

Северного флота, по и всех наших морских летчиков. Главная же его заслуга в том, что он успел подготовить и воспитать большое число своих преемников — сафоновцев, которые продолжают его героические дела.

28 июня 1942 года. С момента последней записи прошло много времени и событий. Воюем уже второй год.

И вот итоги года войны на Северном театре: мы потопили 135 судов противника общим водоизмещением 583 400 тонн и уничтожили 412 самолетов. Потеряно нами 56 судов и 156 самолетов (в последнюю цифру входят и самолеты, погибшие от всякого рода поломок и катастроф на аэродромах). В составе союзных конвоев к нам пришли 179 транспортов (свыше миллиона тонн грузов) и с ними 133 военных корабля, ушли от нас 145 транспортов и 83 корабля¹, погибли в пути, на переходах в обоих направлениях, 22 транспорта и 5 военных кораблей, в том числе английский крейсер «Эдинбург»². Таковы краткие итоги года войны.

Внешнее направление наших морских коммуникаций на Северном театре стало первостепенным направлением общегосударственного значения. Там и ожидают флот наибольшие трудности.

Теперь это ясно всем. Должно быть ясно.

¹ В настоящем издании данные о составе союзных конвоев, а также о потерях противника уточнены по архивным документам. — *Примеч. ред.*

² Обстоятельства гибели «Эдинбурга» весьма любопытны и еще раз подтверждают безоговорочную, при любых условиях, подчиненность моряков английского флота правилам для проводки конвоев, установленным Британским адмиралтейством. Атакованный гитлеровцами крейсер «Эдинбург» получил попадание в корму и лишился винтов и руля. Однако он мог не только оставаться на плаву, но и возвратиться на буксире в один из наших портов. На крейсере было в исправности все, кроме руля и винтов. Имея солидное вооружение, к тому же защищенный другими кораблями, он мог постоять за себя. Тем не менее экипаж «Эдинбурга», когда крейсер был поврежден, покинул корабль, перейдя на подошедший к борту миноносец, причем не взяв ничего — ни личных вещей, ни ящиков с золотыми слитками, которые «Эдинбург» вез как плату, внесенную Советским Союзом Англии за поставки военных материалов. Крейсер был добит английскими кораблями и пошел на дно вместе с грузом золота, составлявшим около десяти тонн. — *Примеч. авт.*

ИСТОРИЯ RQ-17

1942, июль

Итак, соотношение сил к исходу первой половины 1942 года определилось. Противник создал особую эскадру крупных кораблей, которая базируется на север Норвегии и предназначена для действий на коммуникациях Северной Атлантики (точнее, на стыке Норвежского и Баренцева морей). К 1 июля в составе этой особой эскадры продолжают находиться линкор «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Адмирал Хиппер», 4 легких крейсера, 8—10 эсминцев. Кроме того, противник имеет для действий на театре до 30 сторожевых кораблей и тральщиков, от 14 до 16 подводных лодок, две плавучие базы, 16 самоходных барж, 428 боевых самолетов (из них 300 бомбардировщиков и торпедопосцев) и 90 самолетов транспортной авиации. Все военно-морские силы сосредоточены в портах Нарвик, Тромсё, Тронхейм, Гаммерфест, Хоннингсвог, Варде, Киркенес, а военно-воздушные силы базируются на аэродромах Северной Норвегии.

Мы пока слабее: и по численности легких сил (линкоров и крейсеров у нас на театре нет), и по численности авиации. Однако в своей операционной зоне обеспечиваем проводку союзных конвоев, за которыми главным образом охотятся гитлеровцы. Вообще же безопасность этих конвоев зависит во многом от согласованности наших действий и действий союзников. Любая неувязка дает противнику лишние шансы на успех. Трагическая история союзного конвоя под условным обозначением RQ-17 произошла именно из-за такой, мягко говоря, неувязки, лежащей целиком на совести деятелей Британского адмиралтейства.

Почти три недели тому назад я записал в дневнике: 2 июля 1942 года. До сегодняшнего утра конвой PQ-17, вышедший из Хваль-фиорда (Исландия) 27 июня, шел в тумане и не был обнаружен противником. В составе конвоя 37 транспортов (три из них возвратились в Исландию) и 21 корабль эскорта, в прикрытии две группы крупных кораблей: в группе ближнего прикрытия крейсерская эскадра (крейсера «Лондон», «Норфолк», «Вичита» и «Тускалуза», три эсминца), в группе дальнего прикрытия отряд из линкоров «Дюк оф Йорк» и «Вашингтон», авианосца «Викториес», четырех крейсеров и 14 эсминцев. К полудню наблюдатели на транспортах увидели, впервые с момента выхода из Исландии, фашистский самолет-разведчик, скоро ушедший по курсу конвоя за пределы видимости. Девять часов спустя эскортные корабли обнаружили и атаковали глубинными бомбами вражескую подводную лодку. Большие попыток нападения до исхода суток не было. Конвой продолжает путь благополучно и находится на расстоянии четырехсот миль к западу от острова Медвежий.

Остальные известия малоутешительны. «М-176» и «Д-3» не отвечают на вызовы. Обе лодки, должно быть, погибли. Всего мы потеряли уже шесть подводных лодок, что сказывается на умах в бригаде. Командиры приуныли. Надо снова продумать всю боевую работу наших лодок, надо осмотреться, возможно, упускаем многое. Что гитлеровцы предприняли какие-то меры противолодочной обороны, которые нам еще неизвестны, это ясно. Значит, надо разгадать, какие именно. Боюсь, что это мины. Однако, если ориентироваться на боязнь их, то нельзя плавать вдоль всего норвежского побережья, то есть нельзя действовать на коммуникациях противника, пролегающих «впритирку» к берегам. Ведь гитлеровцы ходят там! Следует изучить их пути и пользоваться этими путями. Крейсерские лодки развернуты на дальних позициях для прикрытия 17-го конвоя.

3 июля. Вчера и позавчера авиация противника несколько раз бомбардировала Мурманск. От пожара, который разгорелся при вечернем позавчерашнем налете, выгорело то, что уцелело от предыдущего пожара. Почти весь город уничтожен. Загорелись на территории порта склады с грузами, но их отстояли. Причалы и железная дорога работать могут, а потому порт сохраняет все свое значение.

Только теперь противовоздушная оборона Мурманска получила сто зенитных пушек. Жаль, что поздно. Впрочем, они еще послужат.

Сейчас надо срочно принимать меры по защите судоремонтных заводов. Пострадали заводы пока не очень, но это дело случая. При систематических налетах вообще могут быть разрушены. Вчера опять были попадания бомб в цехи завода Главсевморпути. Вдобавок осколками повреждены батопорты доков и легкий корпус одной из подводных лодок, стоящих в доке. Надо срочно рассредоточить ремонтируемые суда по всему Кольскому заливу.

Дал приказание увести плавучий док морфлота.

4 июля. Черноморцы оставили Севастополь. Дрались они исключительно храбро, дольше, чем можно было ожидать в такой обстановке. Преклоняемся перед их героическими делами. Об этих делах еще будет написано много хорошего. Пока же у всех тяжело на душе.

О 17-м конвое никаких сведений. Отсутствие их еще не признак чего-то плохого. Все равно тревожно и тяжело. Вероятно, это реакция на известие о Севастополе.

7 июля. Подтвердилось худшее. 17-й конвой из Исландии шел благополучно до 4 июля. 13-й конвой (обратно из Архангельска и Мурманска в Исландию, Англию, США) также шел благополучно. А 4 июля началась история... Мрачная, тягостная, не имеющая никаких уважительных объяснений и никаких оправданий. В итоге ее подводными и воздушными атаками противника уничтожено 23 из 34 транспортных судов, потеряно 122 тысячи тонн грузов из общего количества 188 тысяч тонн, погибли сотни людей...

(Запись, сделанная в дневнике в конце июля 1942 г. — *Ред.*) Что привело к разгрому конвоя, прояснится до конца после войны. Однако и теперь уже многое не вызывает сомнений. Предпосылками разгрома надо считать, во-первых, события пятимесячной давности, во-вторых, еще более ранние события мая прошлого года. События пятимесячной давности — это так называемый февральский прорыв германской эскадры из Бреста; события мая прошлого года — это нашумевшая, широко разрекламированная в английской печати погоня чуть ли не всех боевых сил британского флота метрополии за двумя фашистскими рейдерами, закончившаяся потоплением гер-

манского линкора «Бисмарк» в Атлантическом океане, на расстоянии четырехсот миль от Бреста.

Случай с «Бисмарком» весьма характерен для понимания дальнейшего, вплоть до истории с RQ-17. Промахи и ошибки английского военно-морского командования в данном случае не только наглядны, но и вопиющи, хотя не берусь утверждать, что руководило здесь чрезмерно осторожными и слишком замедленными действиями английских флотоводцев. Целую неделю без малого солидные силы флота метрополии (четыре линкора, линейный крейсер и два авианосца, не считая крейсеров и эсминцев) плюс авиация преследовали фашистский линкор и сопровождавший его тяжелый крейсер «Принц Евгений». Обнаружили они их 21 мая 1941 года возле Бергена (у Норвегии), а потопить сумели, причем лишь «Бисмарк», 27 мая далеко на юге, за Британскими островами. К тому же в ходе операции англичане допустили явно непростительные ошибки, заплатив за них дорогой ценой: дважды позволили кораблям противника ускользнуть в неизвестном направлении; лишились одного из мощных своих кораблей — линейного крейсера «Худ» (42 тысячи тонн водоизмещения), который пошел ко дну после попадания снарядов с «Бисмарка» в артиллерийский погребок; наконец, упустили «Принца Евгения» и обнаружили его на стоянке в Бресте, рядом с линкорами «Шарнгорст» и «Гнейзенау» только через 14 суток после потопления «Бисмарка».

Все это при анализе операции даже в общих чертах наводило на размышления. Шум, поднятый в связи с потоплением «Бисмарка», не мог заслонить главного. Ведь даже располагая многократным преимуществом в силах, англичане не без труда и с ощутимым для себя уроном (кроме потопления «Худа» на счету артиллеристов «Бисмарка» серьезные повреждения, нанесенные линкору «Принц Уэльский») сумели одержать верх над одним из двух рейдеров противника, а второй упустили.

Упустили, не причинив «Принцу Евгению» ни малейшего вреда, и потом пребывали, как говорится, в «душевном трепете» за свои коммуникации в Атлантическом океане до тех пор, пока гитлеровские корабли не покинули Брест. Именно покинули, а не совершили прорыв. Только так следует расценивать уход «Гнейзенау», «Шарнгорста», «Принца Евгения» и девяти миноносцев из блокированного Бреста через Ла-Манш и Дуврский

кзал мимо английских военно-морских баз и дальнотбойных крепостных орудий.

Было бы наивно принимать всерьез, на веру, довольнотаким невразумительным ссылкой на упущения службы наблюдения и плохую видимость. Называемый прорывом беспрепятственный уход вражеских кораблей продолжался двое суток, с 10 по 12 февраля, однако в течение всего этого времени англичане имели в районе движения фашистской эскадры смехотворные силы противодействия — восемь тихоходных торпедных катеров и шесть устаревших самолетов-торпедоносцев типа «суордфиш». Между тем сведения о полной готовности кораблей противника покинуть гавань Бреста, о наиболее вероятном маршруте и даже число, когда гитлеровцы попытаются уйти, были известны английскому военноморскому и военно-воздушному командованию заранее. Мало того. Противник так тщательно подготовил уход своих кораблей из Бреста, что не только обеспечил их охранение дополнительно восемью эсминцами, сверх того тральщиками, торпедными катерами и авиацией, но даже расставил на виду у англичан шесть своих сторожевиков как ориентиры в местах наибольшей минной опасности.

И фашисты ушли, безнаказанные и торжествующие. Правда, они ушли в направлении, которое больше всего устраивало английское командование: на восток, в свои базы, подальше от жизненных коммуникаций Британской империи. Дальнейшее их перемещение уже не составляло труда предугадать и предвидеть: это перемещение намечал переход линкора «Тирпиц», однотипного с «Бисмарком», в норвежские шхеры. Было ясно, что гитлеровцы, потерпев неудачу в рейдерстве крупных кораблей на коммуникациях сперва Южной Атлантики (был потоплен линкор «Адмирал фон Шнее»), затем Центральной Атлантики (был потоплен «Бисмарк»), всячески постараются взять реванш на тех коммуникациях, по которым идут конвои из США и Англии к нам.

Вот почему «Принц Евгений» уже дважды пытался пройти через шхеры на север Норвегии, и вот почему к весне текущего, 1942 года немецко-фашистское командование сумело сосредоточить в норвежских фиордах значительные военно-морские силы, обеспечив их значительными силами авиации. Гитлеровцы по-прежнему располагают в непосредственной близости к нашей операционной зоне линейным кораблем «Тирпиц», тяжелыми

крейсерами «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Адмирал Хиппер», легкими крейсерами «Кёльн» и «Нюрнберг», флотилией эсминцев и флотилией минопосцев, большим количеством подводных лодок, а также большим количеством самолетов-разведчиков и торпедоносцев дальнего действия. Все эти силы предпозначены в первую очередь для угрозы коммуникациям в Северной Атлантике и для нанесения ударов по конвоям, направляемым в северные порты Советского Союза. Совершенно бесспорно, что концентрация этих сил возле нашей операционной зоны была облегчена указанными выше действиями английского командования.

О причинах таких действий гадать нечего. Английское командование решило избавиться от угрозы своим коммуникациям в Центральной Атлантике, предпочитая отвести эту угрозу в места подальше от себя. То, что я уже слышал от самих англичан в связи с проходом вражеской эскадры через Ла-Манш, подтверждает такие выводы. Известно, что премьер-министр Черчилль, выступая в парламенте, откровенно заявил, что он с величайшим облегчением приветствует уход германских кораблей из Бреста.

В свете этого трагическая судьба RQ-17 — логическое следствие традиционной британской политики. И все-таки поведение английского командования в истории с конвоем настолько не укладывается в рамки союзнических отношений, что просто диву даешься.

Теперь, спустя три недели с лишним, я располагаю пусть не до конца полными данными о семнадцатом конвое (начиная с 4 июля), но позволяющими видеть картину уже во всей ее неприглядности.

Первое сообщение к нам поступило от англичан: о том, что 17-й конвой обнаружен немецкими самолетами. Следующим пришло сообщение, что «Тирпица» и «Хиппера» в Тронхейме нет.

Дальше события развивались так.

В ночь на 4 июля, около трех часов, конвой был атакован самолетами-торпедоносцами и потерял свое первое судно — транспорт, поврежденный торпедой противника, по добытый кораблями эскорта. По данным радиоразведки, вражеский минопосец около девяти часов передал радиogramму, адресованную своей эскадре и сообщавшую, что конвой обнаружен. К середине дня видимость в районе конвоя улучшилась, и в половине девятнадцатого часа

конвой вторично был атакован торпедоносцами. Атака была предпринята одновременно 24 самолетами. Торпеды попали в два союзных транспорта и в наш танкер «Азербайджан». Первые два, покинутые командами, были расстреляны кораблями эскорта, но «Азербайджан», справившись с пожаром, вновь занял место в колонне и продолжал путь в составе конвоя.

Получив донесение своей разведки о выходе из порвежских баз в море фашистской эскадры, состоявшей из линкора «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» (последний был ошибочно принят за «Адмирал Хиппер») и группы миноносцев, Британское адмиралтейство в 23 часа приказало командиру конвоя предоставить транспортным судам «право самостоятельного плавания» в советские порты одиночным порядком, без охранения, курсами по своему усмотрению. Иначе говоря, приказ следовало расшифровать словами «спасайся кто может!». Что и было выполнено с удивительной, страшной поспешностью. Произошло это до прибытия конвоя к границам нашей операционной зоны, нас об этом не известили, и мы не могли предотвратить и приостановить выполнение пагубного приказа о рассредоточении транспортных судов.

Подчиняясь приказу, английские эсминцы бросили транспортные суда на произвол судьбы и направились, как нам было впоследствии объяснено, для прикрытия авианосца, находившегося вместе с линейными кораблями, крейсерами и эсминцами сопровождения. В адмиралтействе считали, чтокрытие больших кораблей было слабым и его следовало усилить за счет кораблей, эскортировавших конвой. С транспортом осталось небольшое количество малых кораблей.

Вслед за сигналом рассредоточиться и уходом эсминцев конвой, разумеется, распался. Одна группа транспортов вместе с двумя малыми эскортными кораблями направились к Новой Земле, другая пошла туда же, но самостоятельно, без всякого сопровождения; остальные суда поодиночке взяли курс в направлении Кольского залива и горла Белого моря. Наперехват этим разрозненным группам и одиночным судам немедленно устремились вражеские подводные лодки, причем в числе последних появились семь до тех пор не отмечавшихся на театре, и четыре из них поддерживали связь по радио с Вильгельмсгафеном.

А затем в эфире зазвучали тревожные сигналы с транспортов о нападениях то в одном, то в другом месте подводных лодок и самолетов-торпедоносцев. Меньше чем за полсутки такие сигналы поступили от шести транспортов, и последовавшее в дальнейшем молчание их было красноречивее слов...

Все происшедшее кажется на первый взгляд дикой случайностью. В самом деле, английские военно-морские силы, сосредоточенные вокруг 17-го конвоя, по меньшей мере впятеро превышали силы фашистской эскадры. Несмотря на это, союзники предпочли уклониться от встречи с «Тирпицем» и «Адмиралом Шеером», хотя имели все возможности для победы над ними.

В то же самое время, когда английские корабли полным ходом ушли от конвоя, на пути гитлеровцев встала наша крейсерская подводная лодка «К-21» под командованием капитана 2 ранга Н. А. Лунина, Героя Советского Союза, одного из опытных североморцев-подводников. Вместе с другими лодками она была заранее направлена в тот район по соответствующему плану развертывания сил флота для обеспечения перехода конвоя и действовала в самых тяжелых, невыгодных для подводных лодок условиях: при незаходящем солнце заполярного лета и в полный штиль. Малейшее движение на поверхности океана, бурунчик перископа — все легко просматривалось вражескими самолетами-разведчиками, которые вели фашистскую эскадру к месту обнаруженного ими 17-го конвоя.

Докладывая мне об ударе по «Тирпицу», Лунин, как всегда, был лаконичен. Он подтвердил получение обеих моих радиোগрамм, адресованных всем нашим лодкам на позициях, с уведомлением о выходе в море фашистской эскадры и с приказанием решительно атаковать противника. В этот момент «К-21» находилась на позиции в районе острова Ингей. Получив приказание, Лунин немедленно произвел зарядку аккумуляторной батареи, погрузился и начал поиск.

В 16 часов 33 минуты 5 июля акустик «К-21» услышал шумы справа по носу. Лодка всплыла под перископ, но поверхность океана оказалась пустынной.

Вскоре старпом Лукьянов увидел в перископ силуэт корабля. Приняв его за всплывший вражеский подводный рейдер, он подвернул лодку на боевой курс, приказал го-

товиться к торпедной атаке и доложил командиру о неизвестном корабле.

Заняв свое место, Луний поднял перископ и (поскольку лодка продолжала идти навстречу неизвестному кораблю) опознал вражеский миноносец. За ним уже виднелись другие корабли.

Это шла эскадра противника, что подтверждали доклады акустика об усилившихся шумах. Затем шумы можно было слышать без акустических приборов.

Луний снова поднял перископ, убедился, что лодка находится в центре вражеской эскадры, сделал круговой обзор перископом, обнаружил два миноносца впереди, за ними тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», опять миноносец, за ним линкор «Тирпиц», снова миноносцы...

Внимание Лунина сосредоточилось на «Тирпице», что было безусловно правильно. Из всех находившихся вокруг «К-21» вражеских кораблей «Тирпиц» представлял самую важную цель — огромная современная плавучая крепость длиной около четверти километра, такой же, как «Бисмарк», новейший линкор германского флота, спущенный на воду всего три года назад. Его данные: водоизмещение — 35 тысяч тонн официально, 53 тысячи тонн наибольшее, фактическое; мощность машин — 138 тысяч лошадиных сил; скорость хода — 30 узлов; дальность плавания — 8100 миль; вооружение — восемь 380-мм орудий, двенадцать 150-мм, шестнадцать 105-мм, шестнадцать 37-мм плюс 6 торпедных аппаратов и 4 самолета. Действительно грозная машина, способная померяться силами с любым из мощнейших современных кораблей. Не удивительно, что англичане боятся «Тирпица», да еще после случая с «Бисмарком», о котором я уже говорил.

Напести разящий удар по такому исполину, вывести его из строя, обезвредить крупного фашистского зверя — только об этом и должен был думать при встрече с ним настоящий командир-подводник.

Николай Александрович Луний так и мыслил. Дело тут было не только в хорошей расчетливой дерзости командира, но и в других качествах, которыми обладал прежде всего сам Луний и которые прививал в походах всему экипажу «К-21». Атаки Лунина всегда были смелыми и хитрыми. Как-то довольно светлой ночью он пробрался в базу противника, где у причала пахотилось много судов. Проскочить в бухту лодке пришлось в надводном положении мимо скалистого мыса, на котором

расположился вражеский наблюдательный пост. Оттуда, с поста, немедленно засигналили фонарем. Недолго думая, Лушин велел повторить этот же сигнал. С поста снова замигали. В ответ сигнальщик с лодки передал фонарем немецкое ругательство, подсказанное Лупиным. Фашисты вполне удовлетворились таким ответом. То же самое последовало, когда лодку запросили второй и третий посты, расположенные внутри бухты. Пока вражеские сигнальщики на постах разбирали полученные на запрос произвольные позывные, переданные с лодки, «К-21» проникла на внутренний рейд и выстрелила из носовых аппаратов по скоплению судов у причала. Взрывы последовали один за другим, в воздух полетели обломки; после этого Лушин развернул лодку, повторил залп, теперь из кормовых аппаратов, и спокойно вывел «К-21» из вражеской базы.

Настоящий моряк, сын моряка, уроженец юга, Лушин прошел путь от матроса торгового флота до капитана дальнего плавания, от командира учебного парусника «Вега» на Черном и Азовском морях до командира-подводника, действующего в нелегких зимой и летом условиях Заполярья.

Мало было храбрости, чтобы выстрелить в «Тирпиц», находясь в самом центре фашистской эскадры, то есть имея все шансы быть потопленным. Надо было выстрелить наверняка, чтобы не зря рискнуть лодкой, экипажем, собой. Пятнадцать раз Лупину пришлось поднимать перископ и менять курс лодки, прежде чем торпедисты услышали единственное ожидаемое ими слово командира. Носовые торпедные аппараты «К-21» с момента, когда еще старпом Лукьянов приказал готовиться к торпедной атаке, были в мгновенной готовности к выстрелу. И вот когда до дистанции залпа осталось не более трех минут хода, фашистская эскадра сделала неожиданный поворот и легла на новый курс. Медлить было некогда, и Лушин снова принял правильное решение: произвести залп четырьмя торпедами из кормовых аппаратов с интервалом в четыре секунды и с дистанции семнадцать — восемнадцать кабельтовых.

Два взрыва были зарегистрированы акустиком через две минуты пятнадцать секунд; гул третьего взрыва продолжался двадцать секунд; за ним слышались еще два взрыва. Причиной всех трех последних взрывов Лушин считал то, что вражеский миноносец, который повернул

на контркурс к линкору, когда «К-21» выпустила первую торпеду, скорее всего перехватил ее на себя и затонул, после чего на нем, в момент его гибели, взорвались глубинные бомбы.

В общем, дерзость, с какой был нанесен торпедный удар по «Тирпицу», настолько ошеломила гитлеровцев, что они упустили «К-21».

Не получив повреждений, лодка ушла от минопосцев и через полчаса всплыла под перископ. Увидев, что вокруг пустынное море, Лунип донес о своей атаке и о курсе, каким следовала фашистская эскадра.

Сутки спустя самолеты нашей авиаразведки обнаружили «Тирпиц», «Шеер» и сопровождавшие их миноносцы неподалеку от норвежских берегов. Фашистская эскадра шла отнюдь не тем курсом, который мог привести ее к месту встречи с RQ-17; нет, она уходила на юг, причем шла не с обычной в таких случаях скоростью. Это означало, что торпеды, выпущенные из кормовых аппаратов «К-21», попали в уязвимое место вражеского линкора, лишили его нормальной скорости хода, принудили отказаться от выхода на курс копвой. Еще позже, через двое суток, наши разведчики вновь отыскивали фашистскую эскадру — линкор, два крейсера и семь минопосцев — на якоре к юго-западу от острова Арней¹.

Теперь уместен вопрос: не слишком ли поторопилось Британское адмиралтейство с приказом английским миноносцам бросить караван, а транспортным судам рассредоточиться и продолжать переход одиночным порядком?.. На фоне таких действий атака, произведенная «К-21», особенно выделяется смелостью, скажу больше, героизмом наших людей, и думаю, что не ошибусь, если определю заранее дальнейшее поведение Британского адмиралтейства в данном случае. Не сомневаюсь, что английское командование предпримет всяческие попытки умалить значение и результативность атаки, ибо приказ Британского адмиралтейства поставил моряков английских эскортных кораблей в очень неприятное и ложное положение². Факты действительно упрямая вещь. Анг-

¹ По сообщению английской разведки, через один-два дня после стоянки у острова Арней «Тирпиц» был поставлен в ремонт. По мнению англичан, высказанному тогда же, это было следствием атаки, произведенной «К-21». — *Примеч. авт.*

² Действительно, после войны, когда начались попытки зарубежных фальсификаторов приуменьшить роль Советского

личане уклонились от встречи с фашистской эскадрой, бросили караван, обрекли его на разгром, а советские моряки поступили наоборот: пошли навстречу фашистской эскадре, атаковали и повредили ее крупнейший корабль, вынудили гитлеровцев отступить. Затем мы начали на всем огромном пространстве от Шпицбергена до Новой Земли поиски транспортных судов 17-го конвоя. Один только эсминец «Гремящий» успел трижды пройти через все Баренцево море вплоть до кромки паковых льдов, пайти там спасавшиеся от врага беззащитные транспортные суда, провести их в горло Белого моря и теперь в четвертый раз направлен к границе льда.

Увы, слишком поздно мы узнали о приказе Британского адмиралтейства: когда караван распался и когда многие транспортные суда, лишенные защиты, стали жертвой атак фашистских подводных лодок и торпедопосцев. В течение трех недель поисков наши корабли подбирали в самых различных местах Баренцева моря около трехсот моряков с погибших транспортов 17-го конвоя.

Особым в истории RQ-17 является случай с американским транспортом «Винстон-Сален». Об этом случае только что доложил полковник И. П. Мазурук, командир Северного авиаотряда.

Союза и его Вооруженных Сил в разгроме немецкого фашизма, в некоторых органах иностранной печати появились утверждения, будто действия «К-21» под командованием Н. А. Лунина против «Тирпица» оказались безрезультатными. При этом делались ссылки на то, что в корабельном журнале «Тирпица» не было соответствующих записей.

Считаю необходимым обратить внимание читателей на эту неуклюжую попытку фальсификаторов, предпринятую для того, чтобы как-то затуманить подоплеку трагической истории союзного конвоя RQ-17 и тем самым посеять сомнения о героическом коллективном подвиге экипажа подводной лодки «К-21», совершенном 5 июля 1942 года. — *Примеч. авт.*

От редакции. К этим авторским сноскам в английском издании мемуаров А. Г. Головки (Лондон, Путнам, 1965) сделана приписка редактора и комментатора сэра Обри Мансера (Aubrey Mansergh), являющегося, по данным английской печати, вице-адмиралом: «Несмотря на то что написал адмирал, представляется очевидным, что выпущенные «К-21» торпеды прошли мимо цели». Не оспаривается ссылка А. Г. Головки на сообщение английской разведки о внезапной постановке «Тирпица» в ремонт как следствие атаки, произведенной подводной лодкой «К-21»; не оспариваются и данные радиопрограммы английского патрульного самолета, свидетельствующие о резком уменьшении скорости хода немецкой эскадры (до 10 узлов) после атаки «Тирпица» нашей лодкой.

Случай, мягко выражаясь, возмутительный.

Находясь в поисковом полете вдоль Новой Земли, Мазурук обнаружил на рейде южной части залива Моллера против губы Литке океанский транспорт, произвел посадку возле него и установил, что на транспорте нет ни души. Огромное судно, полное груза, было целехонько, хотя и приткнулось к мели. Не хватало только замков у орудий. Затем наши летчики увидели несколько палаток на берегу, направились к ним и выяснили, что в палатках находится весь экипаж брошенного судна — американского транспорта «Винстон-Сален».

Шедший в составе 17-го конвоя, этот транспорт счастливо избежал встречи с фашистскими подводными лодками и самолетами, благополучно достиг Новой Земли и вполне мог следовать вдоль побережья на юг, к горлу Белого моря. Капитан «Винстон-Салена» не пожелал, однако, идти в порт назначения груза — Архангельск. Он завел транспорт в первую попавшуюся на пути бухту, посадил его на мель, распорядился снять и выбросить за борт замки орудий, разрешил команде покинуть судно и обосноваться лагерем на берегу.

На языке военного времени — это невыполнение боевого приказа, трусость и дезертирство со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Автор воспоминаний, разумеется, излагает события по документам того времени, точнее, по своим дневниковым записям периода войны. Но как бы ни оценивать успех самого торпедного удара по «Тирпицу», активный поиск Лунина, позволивший «К-21» ворваться в походный ордер немецкой эскадры и атаковать торпедным залпом линкор, имел далеко идущие последствия. Известно, что радиодонесение командира советской подводной лодки в штаб флота о появлении и координатах немецкой эскадры, перехваченное фашистским командованием, равно как и сам факт атаки, вынудили противника вернуть в норвежские шхеры свою эскадру, шедшую на перехват брошенного эскортом конвоя. Английский историк Д. Ирвинг в книге «Разгром конвоя PQ-17», изданной в 1968 году в Лондоне и переведенной на русский язык (М., Воениздат, 1971, под редакцией и с предисловием Н. Г. Кузнецова), достаточно подробно документирует эффективность действий советской лодки. «К-21» значительно раньше союзников обнаружила вражескую эскадру (патрульный самолет англичан обнаружил «одиннадцать неопознанных кораблей» лишь 1 час 16 минут спустя, а еще через 3 с лишним часа их обнаружила одна из английских подводных лодок). «Командование в Берлипе пришло в ужас, узнав, что элемент скрытности утерян», — сообщает Д. Ирвинг, подкрепляя свое утверждение ссылкой на «Журнал боевых действий немецкого штаба руководства войной на море» от 5 июля 1942 года.

Тем не менее капитан «Винстон-Салена» держал себя нагло: он встретил наших летчиков требованием доставить к нему представителя Советского правительства.

В ответ Мазурук показал на свой значок депутата Верховного Совета СССР.

Тогда капитан «Винстон-Салена» в категорической форме потребовал предоставить ему место в самолете для отправки в США, отказался снимать транспорт с мели и вести его в порт назначения. На все увещания и доводы этот беззащитный «делец» заявил, что его не интересует судьба транспорта и груза, поскольку они уже доставлены им в первый советский порт. Под портом он разумел пустынную бухту арктического острова на расстоянии тысячи миль от железной дороги. И это — союзник! Да в какое время! Когда нам приходится выдерживать новый натиск противника, рвущегося на Кавказ и к Сталинграду!

Нельзя, разумеется, судить о всех америкапцах по бессовестному человеку, каким показал себя капитан «Винстон-Салена», как нельзя отождествлять дружественные чувства к нам подавляющего большинства англичан с политикой, продиктовавшей действия Британского адмиралтейства; по действия эти, видимо, предопредели-

Приписка сэра Обри Мансера, очевидно, продиктована желанием хоть как-то умалить подвиг советской подводной лодки, а заодно и завуалировать дикость трагических распоряжений английского адмиралтейства, цитируемых в той же книге Д. Ирвинга: «...конвою рассредоточиться», «...конвою рассеяться и следовать в русские порты», «...крейсерам на полной скорости отойти на запад...». Эти распоряжения отдавались еще до выхода фашистской эскадры в море. А в день ее выхода последние корабли эскорта, сопровождавшие некоторые суда конвоя PQ-17, получили радиограньму, которую Д. Ирвинг называет «самой прискорбной за всю войну»: «Весьма срочно. Атака надводными силами противника вероятна в течение нескольких ближайших часов. Ваша основная задача — избежать гибели, с тем чтобы возвратиться в район атаки и подобрать пострадавших».

Как отмечает в предисловии к книге Ирвинга Н. Г. Кузнецов, Северный флот честно выполнил свои союзнические обязательства. Именно Северный флот помешал фашистской эскадре во главе с «Тирпицем» напасть на брошенный на произвол судьбы конвой. Именно Северный флот оказал конвою помощь в самые тяжелые его часы. «...Как только на Северном флоте были получены первые данные об атаке конвоя и его рассредоточении, — пишет Н. Г. Кузнецов, — командующий Северным флотом принял все возможные меры, чтобы помочь судам дойти до Новой Земли, а затем и в Архангельск».

ли и трагическую участь 17-го конвоя, и решение об отсрочке выхода 18-го конвоя из английских портов. Об этом только что официально известил меня повый глава британской военно-морской миссии в Полярном контр-адмирал Фишер, сменивший Бевана. Он сообщил, что 17 июля в Лондоне состоялось совещание, после которого миссия получила телеграмму об отмене до сентября конвоев к нам.

Едва удержался, чтобы не сказать контр-адмиралу Фишеру, в недавнем прошлом командиру линейного корабля «Бархэм», заслуженному «морскому волку» и, на мой взгляд, далекому от политических интриг человеку: «Вы же своими глазами, контр-адмирал, видите, что мы воюем не за страх, а за совесть и честно выполняем обязательства, принятые на себя. Так почему же вы, союзники по оружию, ставите под смертельный удар тысячи верящих вам людей, прежде всего своих моряков? Почему губите их в угоду тайным интересам и политическим расчетам, которые бесконечно далеки от нашей общей цели в борьбе против гитлеризма? Почему не выполняете своих обязательств, да еще в очень трудное для нас время?..» Знаю, что вопросы останутся без ответа. Не контр-адмиралу Фишеру отвечать на них. Это вне служебных функций начальника миссии, а на разговор по душам он не пойдет. Да и что он может сказать в объяснение действий Британского адмиралтейства?.. При каждой встрече со мной после разгрома PQ-17 он прячет глаза, краснеет (да, да, краснеет!), а вообще старается избегать встреч.

Два примечания.

Первое. Значительно позже я узнал содержание посланий, которыми обменялись английский премьер-министр военного времени У. Черчилль и И. В. Сталин в связи с трагической историей конвоя PQ-17.

В момент, когда корабли Северного флота еще продолжали поиск транспортов 17-го конвоя, Черчилль писал Сталину:

«...В случае с последним конвоем под номером PQ-17 немцы наконец использовали свои силы таким способом, которого мы всегда опасались. Они сконцентрировали свои подводные лодки к западу от острова Медвежий, а свои надводные корабли держали в резерве для нападе-

ния к востоку от острова Медвежий. Окончательная судьба конвоя PQ-17 еще не ясна. В настоящий момент в Архангельск прибыли только четыре парохода, а шесть других находятся в гаванях Новой Земли. Последние, однако, могут по отдельности подвергнуться нападению с воздуха. Поэтому в лучшем случае уцелеет только одна треть.

Я должен объяснить опасности и трудности этих операций с конвоями, когда эскадра противника базируется на Крайнем Севере. Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии к востоку от острова Медвежий или там, где он может подвергнуться нападению немецких самолетов, базирующихся на побережье. Если одно или два из наших весьма немногочисленных мощных судов погибли бы или хотя бы были серьезно повреждены, в то время как «Тирпиц» и сопровождающие его корабли, к которым скоро должен присоединиться «Шарнгорст», остались бы в действии, то все господство в Атлантике было бы потеряно...»

На это послание У. Черчилля, умалчивающее о причинах обстановки в Северной Атлантике, созданной не кем иным, как английским командованием, И. В. Сталин 23 июля ответил без обиняков:

«Наши военно-морские специалисты считают доводы английских морских специалистов о необходимости прекращения подвоза военных материалов в северные порты СССР несостоятельными. Они убеждены, что при доброй воле и готовности выполнить взятые на себя обязательства подвоз мог бы осуществляться регулярно с большими потерями для немцев. Приказ английского адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери. Во всяком случае, я никак не мог предположить, что правительство Великобритании откажет нам в подвозе военных материалов именно теперь, когда Советский Союз особенно нуждается в подвозе военных материалов в момент серьезного напряжения на советско-германском

фронте. Понятно, что подвоз через персидские порты ни в какой мере не окупит той потери, которая будет иметь место при отказе от подвоза северным путем».

Второе. Еще позже я узнал о том, что подобно лучу вдруг осветило один из тайников политики союзников в годы войны, в частности подоплеку приказа Британского адмиралтейства об уходе английских эсминцев и обоих отрядов прикрытия PQ-17 в свои базы.

В книге Алистера Маклина «Корабль его величества «Улисс» (Лондон, 1956) сказано:

«Большой смешанный конвой — в нем было свыше тридцати британских, американских и панамских транспортов — покинул Исландию, направляясь в Россию под охраной полдюжины миноносцев и, быть может, дюжины меньших военных кораблей с прикрытием англо-американского отряда крейсеров и эсминцев. Второй, тайный, отряд прикрытия, состоявший из авианосца, двух линкоров, трех крейсеров и флотилии миноносцев, держался ближе к норду. Эти отряды были задуманы как ловушка... Была середина лета 1942 года... На долготе приблизительно (именно приблизительно. — А. Г.) 20 градусов к востоку конвой подвергся тяжелой атаке подлодок и воздушных сил.

В день атаки прикрывающий караван отряд получил радиодонесение, что «Тирпиц» только что вышел из Альтен-фиорда... «Тирпиц» предпринял неудачную вылазку утром 5 июля, но вечером того же дня повернул обратно: ходит слух, что он был поврежден торпедами с русской субмарины. Но отряд прикрытия каравана тотчас отдался к весту, бросил караван на произвол судьбы, предоставил транспортам право рассредоточиться и следовать в Россию как им заблагорассудится! Переживания команд торговых судов при этом предательстве военных кораблей, ради спасения собственной шкуры, легко себе представить».

Вот так постепенно, шаг за шагом, рано или поздно выясняется правда. Приведенная мною цитата из книги «Корабль его величества «Улисс» проливает свет на то, что долгие годы тщательно скрывается в тайниках Британского адмиралтейства. Судьба 17-го конвоя была предрешена задолго до его отплытия из Исландии: ему надлежало стать крупной приманкой для «Тирпица», которого в Британском адмиралтействе смертельно боялись и для которого решили повторить ту же охоту, какую

устроили за «Бисмарком». Судьба 34 транспортных судов, их людей и грузов, предназначенных для Советского Союза, не интересовала организаторов охоты, им было важнее соблазнить «Тирпиц» легкой добычей, заманить его подальше от укрытия, затем навалиться превосходящими силами и уничтожить, как «Бисмарк». Неожиданная для союзников торпедная атака, предпринятая Луниным, опередила и сделала бесполезной всю хитроумную комбинацию, задуманную в недрах Британского адмиралтейства. Торпеды, выпущенные из кормовых аппаратов «К-21», заставили фашистскую эскадру отступить обратно в норвежские шхеры и вывели «Тирпиц» из строя на три месяца. Две торпеды. Как известно, английским кораблям потребовалось семь или восемь торпед для того, чтобы потопить «Бисмарк».

«ШЕЕР» ПОЛУЧАЕТ ОТПОР**1942, август — сентябрь**

Одно цепляется за другое... Вот так и получилось, что фашистский рейдер «Адмирал Шеер» воспользовался удобным моментом и проник в Карское море на внутренние арктические коммуникации, на трассу Северного морского пути. Обстановка на театре после внезапного, не имеющего никаких оправданий ухода английских эскортных кораблей от конвоя PQ-17 и гибели многих транспортных судов брошенного союзниками каравана оказалась до того напряженной, что я распылил и без того недостаточные для огромного театра силы флота; нацелил их на выполнение во что бы то ни стало одной задачи и несколько ослабил внимание к другим, в частности к защите наших арктических вод¹; словом, на известный срок очутился в плену у обстоятельств. И это вполне понятно. Двадцать суток без малейшей передышки наши силы — надводные корабли, подводные лодки, авиация — были заняты поисками союзных транспортов. Поиски охватывали тысячемильное пространство от Шпицбергена вдоль кромки льдов до Новой Земли. Мы искали эти суда с необходимыми для фронта грузами, вели борьбу за них с фашистскими подводными рейдерами и торпедоносцами, сопровождали найденные транспорты в Архангельск и только 24 июля закончили проводку последнего из найденных транспортов.

¹ Действия противника в этих районах побудили командование флота принять меры, связанные с защитой западной части Арктики. В августе 1942 года по приказу наркома Военно-Морского Флота была создана временная военно-морская база в губе Белушья «для обеспечения прикрытия и сбора конвоев в районе Новой Земли и для защиты новоземельских проливов и подходов к ним». — *Примеч ред.*

Люди остаются людьми, даже те, кто считает себя всепроницательными, семи пядей во лбу... Разгром 17-го конвоя, невозвращение в эти дни двух наших лодок с позиций, то есть безусловная гибель их, тревожные вести, идущие с далекого юга, где уже завязалась борьба за Кавказ и Волгу, круглосуточное напряжение в море на протяжении трех недель — все это наряду с поведением союзников, оставлявшим желать лучшего, произвело тягостное впечатление на умы. В случае натиска противника на театре нечего и надеяться на поддержку тех же английских военно-морских сил. Точка зрения У. Черчилля, заявившего от имени британского правительства об отказе рисковать кораблями флота метрополии где-либо на коммуникациях Северной Атлантики, уже известна и мне через английскую военно-морскую миссию в Полярном. Эскорта от Исландии до Медвежьего и караванов с грузами до сентября не будет, а нашим транспортным судам предстоит одиночные переходы на свой страх и риск. Вот к чему пока свелись обещания союзников об открытии второго фронта. Не хочется думать плохо о тех, кто сам же вызвался идти плечом к плечу в смертельной борьбе, но факты, особенно в напряженный период, вновь наступивший на всем фронте, прежде всего у Сталинграда, наводят на грустные размышления...

Гитлеровцы продолжают шнырять в местах, где недавно пролегал маршрут одиночных транспортов 17-го конвоя. 27 июля вражеская подводная лодка проникла на рейд бухты Малые Кармакулы (на южном острове Новой Земли) и подвергла артиллерийскому обстрелу полярную станцию: дома зимовщиков и склады. Убит один человек, и ранены четверо. Ни транспортных судов, ни кораблей в бухте не было, как не имелось военных объектов на берегу. В бухте находились два гидро-самолета полярной авиации, предназначенные для обычной ледовой разведки, практиковавшейся и в мирное время.

Несколько суток люди на полярных станциях и наблюдательных постах Новой Земли находились в напряженном ожидании, но противник ограничился только обстрелом Малых Кармакул и других попыток нападения не предпринимал вплоть до 17 августа. Постепенно, сутки за сутками, напряжение у полярников спадало и через три недели сменилось крайне вредной в любых

условиях военного времени успокоенностью. Благодушие обуславливалось еще и тем, что корабли флота на протяжении первой половины августа обеспечили успешный переход трех арктических караванов из Белого моря через проливы Югорский Шар и Карские Ворота на трассу коммуникаций Северного морского пути. Вдобавок существовала ошибочная уверенность, будто гитлеровцы (как, мол, и в прошлом году) не посмеют сунуться на восток дальше Новой Земли, что для них всего страшнее арктические льды. Это заблуждение не исчезло и 17 августа, когда вражескими подводными рейдерами были атакованы два наших буксира — «Норд» и «Комсомолец», шедшие с баржами из пролива Югорский Шар к острову Матвеева. Одна баржа с людьми и вторая с обмундированием были потоплены, один буксир подожжен и выброшен на берег. Причем команда фашистских подводных лодок из автоматов расстреливала наших моряков, которые после гибели судов оказались в воде. Подошедшим слишком поздно к месту, где пиратствовали гитлеровцы, тральщикам удалось спасти лишь 23 человека. А 21 августа две подводные лодки повторили нападение и подвергли артиллерийскому обстрелу наши суда в районе Белушней губы (Новая Земля). Сутки спустя мы предупредили руководителей Главсевморпути о возможном появлении надводного вражеского рейдера у Новой Земли, а в дальнейшем приняли ряд необходимых мер, связанных с перехватом его. К мысу Желания (мимо которого, вероятнее всего, мог пролегать маршрут вражеского рейдера) были высланы подводные лодки типа «К» и «Щ». Соответствующие указания получила авиация, самолеты которой были посланы на разведку. Однако флот по-прежнему не получал информации о движении судов на арктических коммуникациях. И суда нередко шли без какого-либо охранения. Такая беспечность снова привела к печальным результатам: противник потопил транспорт «Куйбышев», шедший без охранения от Югорского Шара к Диксону. Командующий Беломорской флотилией вторично предупредил штаб морских операций западного сектора Арктики, представлявший оперативную навигационную группу Главсевморпути, о возможном появлении надводного рейдера противника в районе Новой Земли. Вторичное предупреждение несколько подействовало: штаб морских операций, расположенный на острове Диксон, дублировал предупреждение су-

дам, находившимся в Карском море, и полярным станциям.

Сведения о том, что крупный надводный корабль противника находится уже в районе внутренних арктических коммуникаций, флот получил только спустя полтора суток после появления его там. Фашистский рейдер оказался тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Это один из трех кораблей, построенных специально для дальнего рейдерства на морских коммуникациях, хорошо вооруженный и вполне подходящий для предназначенной ему роли. Его данные: скорость хода — 28 узлов, дальность плавания — 21 500 миль, вооружение — шесть 280-мм орудий, восемь 150-мм, шесть 105-мм, восемь 37-мм, восемь торпедных аппаратов и два самолета. Другой, однотипный с ним, тяжелый крейсер «Адмирал граф Шпее» загнан английской эскадрой еще в декабре 1939 года, вскоре после начала второй мировой войны, в устье реки Ла-Платы в Южной Америке и там потоплен своим экипажем.

Первые сведения о рейдерстве «Адмирала Шеера» на арктических коммуникациях, полученные нами с запозданием, были таковы.

Крейсер прошел в Карское море мимо северной оконечности Новой Земли — мыса Желания — со стороны кромки льдов высоких широт, используя благоприятную навигационную обстановку: южные ветры отеснили тяжелый паковый лед далеко к северу. 25 августа рано утром (в 5 часов) зимовщики полярной станции на мысе Желания увидели неизвестный корабль, шедший из Баренцева моря. Прежде чем они успели опознать его (на подходе к мысу в это время находился наш грузовой транспорт «Беломорканал», совершавший одиночное плавание из Исландии в бухту Кожевникова), неизвестный корабль открыл орудийный огонь по радиостанции, чтобы лишить зимовщиков возможности сообщить о нем. Обстрел вызвал пожары. Сгорели жилой дом, метеостанция, дом летчиков, склад. Было повреждено здание радиостанции, но аппаратура уцелела. После обстрела вражеский корабль ушел на восток и скрылся в Карском море, а с мыса Желания на Диксон было передано радиодонесение: «Напало неприятельское судно, обстреляло, горим, горим, много огня...» Направление, в котором ушел фашистский рейдер, указано не было, что свидетельствовало не только о растерянности зимовщиков, но и о плохом инструктаже их.

Несколькими часами позже, в 12 часов 56 минут, радиоцентр Диксона принял сообщение, посланное капитаном ледокольного парохода «Сибиряков» А. А. Качаравой. «Сибиряков» накануне вышел из Диксона с оборудованием и персоналом новой полярной станции, которую намечалось открыть на Северной Земле, и не успел покрыть еще и половины расстояния до места назначения. В своем первом сообщении капитан Качарава указал, что к нему направляется вспомогательный крейсер противника. На самом деле это был не вспомогательный крейсер, а все тот же «Адмирал Шеер», стоявший десятка вспомогательных крейсеров. Второе донесение капитана Качаравы гласило: с «Шеера» потребовали данные о ледовой обстановке на пути к району пролива Вилькицкого и у мыса Челюскин, куда как раз в тот момент приближался третий арктический караван, благополучно прошедший в сопровождении наших эскортных кораблей от Архангельска до новоземельных проливов и оттуда следовавший уже самостоятельно, под проводкой линейных ледоколов «Ленин» и «Красин», к проливу Вилькицкого и дальше на восток по Северному морскому пути. Судя по запросу, на «Шеере» имелись сведения о третьем арктическом конвое.

Не отвечая на требование гитлеровцев, капитан Качарава повернул «Сибирякова» к берегу; однако «Шеер» последовал за ним, настиг и вновь потребовал данные о ледовой обстановке. Тогда капитан Качарава постарался выиграть время. Он запросил, что за корабль перед ним, и одновременно сообщил на Диксон о требовании «Шеера». В ответ с фашистского рейдера передали японское название — «Сисияма». В то же время на «Шеере» был поднят американский флаг. Теперь сибиряковцы убедились, что перед ними вероломный противник. Капитан Качарава приказал старшему лейтенанту Медведеву (на пароходе имелись 76-мм и 45-мм пушки) подготовиться к открытию огня по вражескому рейдеру, а всему экипажу и пассажирам-полярникам — занять места по боевому расписанию. Тем временем радист послал новое сообщение капитана в штаб морских операций на Диксон, после чего с «Шеера» последовало ультимативное требование прекратить работу радиации, застопорить машину, спустить флаг и сообщить данные о ледовой обстановке в проливе Вилькицкого. В тот момент, когда на Диксоне принимали четвертое донесение радиста «Сибирякова», капитан

Качарова приказал открыть оружейный огонь по фашистскому рейдеру.

И «Сибиряков» начал неравный бой. Сам по себе этот факт достоин всяческого восхищения. Стоит сравнить хотя бы данные тяжелого крейсера, приведенные мной выше, и данные «Сибирякова», того самого «Сибирякова», который десять лет тому назад совершил под командованием капитана-помора В. И. Воронина всемирно известный исторический сквозной поход по Северному морскому пути в одну навигацию. В единоборство с мощным, вооруженным одиннадцатидюймовыми (280-мм) орудиями, одетым в броню быстроходным фашистским рейдером вступил старый грузовой пароход ледокольного типа, ветеран Арктики, имевший слабое вооружение и малый ход! Конечно, «Сибиряков» не мог рассчитывать на какой бы то ни было успех. Но решение, принятое капитаном Качаровой, было правильное: он надеялся задержать гитлеровцев, насколько удастся дольше, чтобы дать возможность уйти в безопасное место третьему арктическому каравану.

В 13 часов 37 минут «Шеер» открыл ответный огонь, держась на дистанции, исключавшей попадания снарядов «Сибирякова». Несколько сообщений, принятых на Диксоне от судового радиста по ходу неравного боя, подтверждали то, что следовало ожидать: снаряды «Шеера» вывели из строя сначала кормовое орудие, затем носовые пушки, вызвали пожар и взрыв бочек с бензином, находившихся на верхней палубе парохода, попали в борт в районе машинного и котельного отделений, лишили пароход возможности маневрировать и двигаться, разрушили мостик и носовую палубу. Шрапнельными снарядами, рассчитанными на поражение живых целей, были убиты многие члены экипажа и многие пассажиры-полярники, в том числе женщины. В 14 часов 5 минут связь с ледокольным пароходом оборвалась. По всей вероятности, «Сибиряков» был потоплен, а его люди погибли, самоотверженно исполнив свой долг, задержав фашистский рейдер на один час десять минут, но возможно, и дольше.

Посланный с Диксона в район боя самолет не нашел там ни «Сибирякова», ни «Шеера». Не оказалось и каких-либо следов на поверхности моря, характерных для потопления.

А на следующий день, 26 августа, в 12 часов 30 минут

я получил довольно-таки первую радиограмму от начальника Главсевморпути И. Д. Папанина с просьбой срочно дать приказание командующему Беломорской флотилией об отправке звена бомбардировщиков с запасом бомб в Арктику для уничтожения вражеского рейдера, якобы прошедшего в час ночи, то есть за полсутки до обращения начальника Главсевморпути к флоту, на восток мимо мыса Челюскин полным ходом по чистой воде.

Выяснилось, что сообщение о рейдере, прошедшем на восток (что в дальнейшем не подтвердилось), было получено штабом морских операций на Диксоне в 1 час 40 минут. К счастью, «Шеер» не проходил проливом Вилькицкого, не был у мыса Челюскин и не проник за кромку льдов.

Почти одновременно с просьбой Папанина мне было передано по радио через начальника Главморштаба приказание: в связи с усилением деятельности подводных лодок противника в районе Новой Земли и появлением рейдера к востоку от нее срочно доложить о предполагаемых мероприятиях.

Приняты меры противодействия «Шееру». Командующему Беломорской флотилией приказано при благоприятной погоде немедленно выслать бомбардировщики в Арктику для поисков и уничтожения фашистского рейдера. Такое же распоряжение дано командующему авиацией флота. Соответствующие приказания даны также командиру бригады подводных лодок и командиру бригады миноносцев.

Все это, конечно, было просто в пределах отдачи приказаний. Пока мы не можем всерьез говорить ни о преимуществах, ни о равенстве сил на театре, да и авиация наша количественно слабее воздушных сил противника. Из надводных кораблей мы можем противопоставить рейдеру эскадренные миноносцы, значительно уступающие ему в боевых качествах. До прибытия подкреплений с Тихоокеанского флота (лидер «Баку» и эсминец «Разъяренный», «Разумный» уже вышли из Владивостока через Арктику по Северному морскому пути) надо рассчитывать на подводные лодки, на инициативное мастерство наших людей, такое, каким зарекомендовали себя Луний и экипаж «К-21» в случае с «Тирпицем».

Впрочем, события опередили нас.

В 20 часов 36 минут я доложил о мерах, принимаемых

нами для защиты арктических коммуникаций. Спустя четыре с половиной часа из Кольского залива курсом на Белушью губу Новой Земли вышел конвой в составе транспортов и кораблей эскорта. А через пять минут после отплытия этого конвоя началась история на Диксоне.

По донесениям, полученным от командира Северного отряда Беломорской флотилии капитана 1 ранга Н. П. Аннина, произошло следующее.

27 августа в 1 час 5 минут командир наблюдательного поста Новый Диксон (передающая радиостанция), расположенного на северо-западной оконечности острова, доложил: «В трех милях на запад с моря приближается неизвестный военный корабль». Этим кораблем оказался все тот же «Адмирал Шеер», что выяснилось очень скоро. Не сумев догнать третий арктический караван и не рискуя приблизиться к ледовой кромке (в радиограмме, переданной с полярной станции мыса Челюскин, курс фашистского рейдера был определен неверно), он шел к Диксону, чтобы разгромить порт и находившиеся там суда.

В порту была объявлена боевая тревога и все боевые средства приведены в немедленную готовность еще до прихода противника на расстояние видимости, которая была переменной из-за мгlistой погоды. Стоявший у причала под разгрузкой сторожевой корабль «Дежнев» (из мобилизованных на время войны ледокольных пароходов) отдал швартовы, но остался пока возле внешней стенки причала, неподалеку от баржи, на которую перед тем грузились 152-мм орудия (из артиллерии, полученной И. Д. Папаниным), стоявшие до этого в течение года на Диксоне¹.

Видимость в тот момент не превышала трех миль, почему из порта и удалось разглядеть фашистский рейдер тогда лишь, когда он подошел на дистанцию примерно тридцати кабельтовых от причала. Появление рей-

¹ Как писал автору по выходе книги в 1960 году бывший командир этой батареи Н. М. Корняков, ее «152-мм орудия не грузились на баржу, а были на причале в готовности к погрузке на СКР-19 («Дежнев») для передислокации в губу Белушью. С причала батарея потом и вела огонь по «Шееру». Путаница в донесении, а потом и в публикациях возникла, очевидно, потому что на песамоходную баржу для последующей перегрузки на «Дежнев» была погружена демонтированная стационарная батарея лейтенанта Н. Завирюхи, которая в бою участвовать не могла» — *Примеч. ред.*

дера было зарегистрировано в половине второго, а через семь минут «Адмирал Шеер» уже начал обстрел береговых построек Диксона и судов, стоявших в порту: сторожевого корабля «Дежнев», пароходов «Кара» и «Революционер».

С Диксона открыли ответный огонь по фашистскому рейдеру после первого же залпа его орудий. В бой вступили «Дежнев» (76 и 45-мм пушки, огнем которых управлял командир БЧ-2 лейтенант К. И. Степин), занявшая неподготовленную позицию батарея 152-мм пушек и пароход «Революционер», на палубе которого были установлены орудия 76-мм калибра. Первоначально действиями «Дежнева» управлял старший помощник командира С. А. Кротов, поскольку командир этого сторожевого корабля А. С. Гидулянов отсутствовал (выполнял специальное задание) и возвратился на корабль уже в разгар боя. «Дежнев» вел орудийный огонь на переходе от причала в бухту Самолетная. В то же время он ставил дымовую завесу, чтобы прикрыть ею порт и суда. Первые восемь — десять минут он являлся наиболее важным объектом обстрела для «Шеера», и артиллеристы последнего сосредоточили на «Дежневе» огонь своих орудий. За восемь — десять минут сторожевой корабль имел четыре прямых попадания снарядов среднего калибра и много мелких, получил две пробоины ниже ватерлинии (подводные), наибольшая из которых оказалась размером 60 на 40 сантиметров. Разрывами вражеских снарядов на сторожевом корабле были выведены из строя трехметровый дальномер и пулемет ДШК, повреждены две пушки 45-мм калибра, убиты (и умерли от ран) семь человек, ранено двадцать два человека. И все-таки «Дежнев» не прекращал вести огонь по фашистскому рейдеру, пока не поставил дымовую завесу, закрыв ею порт, и пока сам не отошел в Самолетную бухту. На пути к ней, на рейде, в командование кораблем вступил командир «Дежнева» Гидулянов, сменив тяжелораненого, однако не оставлявшего свой пост старшего помощника Кротова. Видя, что поврежденный корабль угрожающе кренится из-за пробоины в корпусе, Гидулянов принял правильное решение: он отвел «Дежнев» еще дальше в Самолетную бухту, к мелководью, и там посадил на грунт (чтобы избежать катастрофы из-за потери остойчивости), после чего организовал переправу всех раненых на берег, в медицинский пункт.

Самоотверженно проявили себя и моряки парохода «Революционер» (капитан Ф. Д. Панфилов). Артиллеристы этого парохода, ничем не защищенного от снарядов «Шеера», отвечали фашистскому рейдеру из 76-мм пушек даже в те минуты, когда на борту парохода бушевал пожар, вызванный попаданием вражеского снаряда в каюту капитана. Лишь после того, как горящий пароход укрылся за дымовой завесой, поставленной «Дежневым», артиллеристы прекратили ответную стрельбу и поспешили на помощь экипажу, гасившему пожар на палубе.

Меткий огонь по фашистскому рейдеру вела батарея 152-мм пушек (командир батареи Н. М. Корняков), хотя находилась на неподготовленной позиции — на открытом для обстрела причале — и не имела полного артиллерийского расчета. Командир батареи использовал портовиков Диксона для подноски снарядов и сумел обеспечить точность стрельбы. Получив два прямых попадания 152-мм снарядов, «Адмирал Шеер» был вынужден закрыться дымовой завесой и уйти в море.

Первая атака фашистского рейдера продолжалась двадцать три минуты. Вторую атаку он начал через полтора часа, подойдя к порту с другого направления, успев обстрелять за время между атаками домики зверобоев на островах Медвежьих и северное побережье Диксона; однако вторично был встречен орудийным огнем 152-мм батареи и сторожевого корабля «Дежнев», стоявшего на грунте, иначе говоря, представлявшего собой неподвижную цель для обстрела. И снова огонь 152-мм батареи оказался точным. Фашистский рейдер получил третье прямое попадание 152-мм снаряда в корму, вызвавшее пожар на борту, опять прикрывшись дымовой завесой и под ее защитой скрылся, теперь окончательно, за горизонтом.

Бой у Диксона длился в общей сложности около двух часов. «Адмирал Шеер» не сумел ни разгромить порт и полярную станцию с ее мощным радиоцентром, ни потопить находившиеся в порту суда, хотя выпустил по ним до ста снарядов крупного (280-мм) калибра и до трехсот снарядов других калибров. Повреждения, причиненные на берегу обстрелом, были устранены в течение трех суток.

Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников — экипажа и персонала научной станции на борту

«Сибирякова», экипажей «Дежнева» и «Революционера», артиллеристов и портовиков Диксона — все они исполнили свой долг советских патриотов. Отпор, который они дали фашистскому рейдеру, сорвал планы гитлеровцев. И все же урон, нанесенный «Адмиралу Шееру», мог быть куда большим, если бы информация, полученная флотом, не запоздала. Ведь только получив эту информацию, мы послали к мысу Желания одну подводную лодку типа «К» и две лодки типа «Щ», а на второй лодке типа «К» срочно прекратили ремонт и также стали готовить ее к выходу в море. Однако время (срок для развертывания боевых сил) было упущено. Если бы не это упущение, вряд ли фашистский рейдер, несмотря на свою артиллерийскую мощь, отделался бы тремя прямыми попаданиями 152-мм снарядов. Пример Лунина и «К-21» в случае с «Тирпицем» не исключение, а напоминание о наших возможностях, которые теперь не были использованы.

Об этих реальных возможностях североморцев фашисты знали. Вот почему, получив отпор дважды — от «Сибирякова» и от диксоновцев, — «Адмирал Шеер» не задержался на арктических коммуникациях. Полным ходом он поспешил уйти той же дорогой, какой проник в Карское море: вдоль кромки льдов в Северную Атлантику, в норвежские шхеры, в одну из баз гитлеровского флота.

Во всяком случае, в Арктике его, как говорится, только и видели.

Примечание (запись в дневнике).

...30 сентября 1942 года. Ритм будничной жизни на арктических коммуникациях, нарушенный набегом фашистского рейдера, уже был восстановлен, когда с Диксона пришло сообщение о том, что на одном из необитаемых гранитных островков Карского моря, в районе, где погиб без следа в неравном бою с «Адмиралом Шеером» ледокольный пароход «Сибиряков», нашелся участник боя, проживший в одиночестве полярным «робинзоном» больше месяца. Фамилия его — Вавилов, зовут Павлом Ивановичем. Он был на «Сибирякове» кочегаром, уроженец архангельского пригорода — Соломбалы, коренной северянин, помор. Увидели его с мостика парохода «Сакко», шедшего из бухты Тикси к Диксону, но снять с острова не могли из-за сильного волнения моря. Капитан парохода сообщил о нем, как только прибыл на Диксон, и оттуда был послан самолет. На третьи сутки «робин-

зон» был снят с острова полярным летчиком И. И. Черевичным и доставлен на Диксон, где рассказал подробности боя и гибели «Сибирякова». В частности, рассказал о том, что погибли не все сибиряковцы. Оп, Вавилов, еще оставался на борту объятый пламенем парохода, расстрелянного фашистами за отказ экипажа спустить советский флаг, когда увидел неподалеку от борта катер, спущенный с «Адмирала Шеера». Катер подошел к шлюпке, в которой находилась группа сибиряковцев, в основном раненые. Гитлеровцы застрелили одного из моряков, остальных увезли на катере к «Шееру». Был ли среди них капитан Качарава, кочегар не знает. Из всех, кто находился в шлюпке, он разглядел и запомнил двоих — сибиряковского радиста Шершавина и начальника полярной станции геолога Золотова, — но слышал еще в конце боя, как говорили на палубе, что капитан убит или тяжело ранен. В момент, когда «Сибиряков» стал быстро тонуть, Вавилов бросился за борт, однако не успел отплыть на безопасное расстояние и был втянут водоворотом, образовавшимся на месте гибели парохода. Выплыл потому, что случайно ухватился за деревянный предмет, вместе с которым его вытолкнуло на поверхность моря; два других моряка, попавших в водоворот вместе с Вавиловым, погибли. Он же добрался вплавь до шлюпки, из которой гитлеровцы несколькими минутами ранее насильно пересадили спасавшихся сибиряковцев в катер и увезли на рейдер. Вскарабкавшись на борт шлюпки, Вавилов опознал в убитом фашистами человеке своего товарища по вахте — кочегара Матвеева, затем принялся грести к гранитному островку, выживая из воды все, что всплыло на поверхность после гибели «Сибирякова» и могло пригодиться. Высадившись на остров, он прожил там в одиночестве, бедствуя, тридцать четыре дня¹.

¹ После войны П. И. Вавилов продолжал плавать на ледоколах и был удостоен звания Героя Социалистического Труда. Судьба сибиряковцев, захваченных гитлеровцами, выяснилась в 1945 году. «Адмирал Шеер» доставил их в Норвегию, откуда они после многократных допросов, не давших фашистам ничего, были переправлены в Пруссию, брошены в концлагерь и находились в нем вплоть до освобождения нашими войсками. Среди освобожденных сибиряковцев оказался и капитан А. А. Качарава, захваченный в плен в бессознательном состоянии после тяжелого ранения. Остался в живых он благодаря стойкости своих товарищей, два с половиной года скрывавших, что среди них под видом рулевого находится капитан советского ледокольного парохода, осмелившийся преградить путь фашистскому рейдеру. — *Примеч. авт.*

БОЙ У КАНИНА НОСА

1942, сентябрь

Бой за сентябрьский союзный конвой — это самый доказательный ответ на все возражения против доставки грузов через советские северные порты. Трагическая история июльского конвоя под названием PQ-17 произошла, как известно, по вине тех же союзников, бросивших транспортные суда на произвол судьбы и не предупредивших нас. Теперь же, когда мы своевременно могли принять меры для обеспечения безопасности конвоя в пределах нашей операционной зоны, все оказалось по-иному. Противник получил соответствующий отпор, и потери конвоя (один транспорт из двадцати девяти, достигших нашей зоны) надо считать самыми минимальными, учитывая к тому же весьма основательный удар противника. Надолго запомнится и нам, и союзникам, и гитлеровцам бой у Канина Носа.

На страницах дневника ход событий выглядит так.
...7 сентября 1942 года. Союзный конвой PQ-18 в составе 34 иностранных и шести советских транспортных судов, 16 кораблей охранения и самолетов типа «каталина» вышел из Исландии в Архангельск. Об этом предупреждены все наши подводные лодки, находящиеся на позициях.

Мы начали действовать по плану прикрытия. Наносим удары по аэродромам и конвоям противника, развернули дополнительно лодки у выходов из баз.

12 сентября. По сегодня включительно союзный конвой следует благополучно, хотя официальных сведений мы не имеем. Известно, по данным нашей разведки, что эскадра крупных кораблей противника (крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Кёльн», сопровождаемые шестью эскадренными миноносцами) вчера была в море

и двигалась на север Норвегии, но как будто не знала о союзном конвое. Кроме этой эскадры вдоль побережья следовали два или три миноносца и шесть сторожевых кораблей, а в районе конвоя находились пять подводных лодок. Однако нападения на конвой не последовало. У острова Ян-Майен эскорт был подкреплен авианосцем, крейсером, пятью эскадренными миноносцами, двумя подводными лодками и одним тральщиком. Видимо, немцы пока не обнаружили конвоя. Во всяком случае, эскадра противника вчера же прибыла в Альтен-фиорд, где и отстает.

Конвой PQ-18 идет сейчас в Норвежском море десятью колоннами со скоростью восемь узлов. Происшествий нет, но радиоразведка обнаруживает подводные лодки противника по всему предполагаемому пути конвоя. Вполне вероятно, что немецко-фашистское командование отменило нападение на конвой надводными кораблями и вместо этого по-прежнему готовит удар подводными лодками и самолетами-торпедоносцами. Где? Если в нашей операционной зоне, мы постараемся сорвать этот удар; если до нее, многое в судьбе конвоя остается гадательным и сомнительным. Гитлеровцы постараются, конечно, подкрепить своими действиями точку зрения союзников, считающих, что внешние конвои не оправдывают себя именно здесь, на Севере. Возможно, что у немцев есть агентура не только в Исландии, но и в органах управления союзников.

13 сентября. По сообщению английской военно-морской миссии в Полярном, сегодня в 8 часов 51 минуту подводные лодки противника и в 15 часов 30 минут самолеты-торпедоносцы (от тридцати семи до сорока общим количеством) нанесли удар по конвою в ста двадцати милях от острова Медвежий. Миссия имеет сведения, что потоплено десять судов. Если сведения подтвердятся, это будет большим несчастьем. Мы своей разведкой пока не обнаружили вылета торпедоносцев.

Дальше картина вырисовывается следующим образом. Около 17 часов наша разведка обнаружила вылет двух групп «юнкеров» (Ю-88) 30-й фашистской эскадры. Судя по всему, они пошли наперехват конвою. Видимо, гитлеровцы получили сведения о конвое и развернули свои силы. Обнаруженные вчера нашей радиоразведкой подводные лодки были уже на позициях. Надводные корабли перешли на север — в Альтен-фиорд, авиация так-

же сосредоточилась на северных аэродромах. Следует ждать удара противника и в нашей операционной зоне, причем надо учитывать соотношение сил и обстановку. Если мы теперь не сумеем нанести чувствительный удар по аэродромам фашистской авиации, то она в два — три дня может уничтожить весь конвой. Правда, нам не рекомендуют бить по аэродромам (гитлеровцы в отместку прибегают к провокационным налетам на шведские города, бомбардируют их и приписывают налеты нам), но другого выхода предотвратить уничтожение конвоя не вижу. Надо все, что можно из нашей авиации, послать для удара по вражеским аэродромам в Тромсё, Бардусфосе и Банаке.

К 22 часам конвой RQ-18 находился между островом Медвежий и Шпицбергенем.

14 сентября. Известие, полученное английской миссией о потоплении десяти транспортных судов, пока не подтверждается. Зато имеются данные о сегодняшних потерях в конвое: подводные лодки противника потопили танкер, а торпедоносцы потопили транспорт. К исходу суток конвой находится в районе острова Надежды.

15 сентября. Дважды на конвой налетали торпедоносцы (в первом нападении участвовали 22 самолета, во втором — 25). Кроме того, наблюдалось много других атак Ю-88. От бомбардировок не пострадали ни транспортные суда, ни корабли охранения, зато противник потерял семь самолетов, сбитых в воздушных боях над конвоем английскими истребителями, взлетевшими с малого авианосца. Англичане потеряли три самолета, но своих летчиков подобрали.

Уточняющие сведения английской военно-морской миссии: потоплено не десять, а два транспорта, один из них наш — «Сталинград». Эти сведения также требуют проверки (они могут оказаться вчерашними данными о танкере и транспорте). Гитлеровцы же утверждают в своей манере, то есть кричат по радио, что потопили 19 транспортов. Верить их хвастовству не приходится.

Наши налеты на аэродромы противника в течение последних двух суток особых успехов не принесли. До Альтен-фиорда торпедоносцы не дошли. Вдобавок один торпедоносец (летчик Харев) не возвратился.

В английской миссии есть сведения, будто Британское адмиралтейство передвинуло дальше на восток свои лодки. Нашей разведкой обнаруживается большое коли-

чество подводных лодок перед Новой Землей по курсу идущего конвоя. Видимо, немцы рассчитывают наносить удары по конвою на всем маршруте. Предыдущие конвои придерживались кромки льда и шли вдоль нее до Новой Земли. Вероятно, противник считает, что и этот конвой идет таким же курсом. Поэтому есть смысл изменить курс конвоя на Иоканку. Англичане не желают. Жаль. Придется усилить поиск подводных лодок противника у Новой Земли. Конвой мы им не отдадим.

К 22 часам PQ-18 по счислению в 470 милях к северу от мыса Святой Нос. Потерь (дополнительных) нет.

Мысли о конвое перебиваются мыслями о 'тревожных известиях, поступающих из Сталинграда. Битва, продолжающаяся там, решает многое и не менее грандиозна, чем битва под Москвой в прошлом году. Положение тяжелое. Сталинграду нужны подкрепления. И у нас на флоте, как всюду, возникло движение добровольцев. Командиры и комиссары получают множество заявлений с просьбой отпустить в Сталинград. Военный совет решил ограничить отпуск добровольцев: не более семи человек с каждого корабля. В общем это даст не меньше батальона.

Тяжелое положение не только в Сталинграде, но и на Кавказе.

16 сентября. Утренней разведкой установлено: надводные фашистские корабли продолжают стоять в Альтен-фиорде. Стало быть, выход их на коммуникации восточной части Баренцева моря наперехват конвою уже маловероятен. От союзников же мы не имеем никаких данных о конвое, если не считать уточняющих сведений миссии: потоплены все-таки не два транспортных судна, как говорилось накануне, а двенадцать. Кроме того, из первых десяти сразу погиб только «Сталинград», прочие же девять под флагами союзников оставались на плаву и были добиты эскортными кораблями. Пример «Старого большевика» в майском конвое, когда наши люди спасали аварийное, поврежденное бомбами, горевшее судно и спасли его, не подействовал на союзников. Видимо, для них не очень тяжело добить судно с грузом, предназначенным для нас!..

Большая часть английских кораблей эскорта — крейсер, авианосец, 12 эскадренных миноносцев и две подводные лодки сегодня перешли из охранения PQ-18 в

охранение четырнадцатого конвоя, идущего из Архангельска обратным курсом в Исландию.

17 сентября. Весь день плохая погода. Поэтому полеты ограничены. Однако летали «каталины» на разведку и в район движения конвоя. Найдено место, где отстается «Шеер» — наиболее вероятный надводный корабль противника для удара по конвою в таком удалении от своей базы. «Шеер» залез в самую глубину Ланг-фиорда. Место для защиты от торпедных атак подводных лодок идеальное.

Вражеские подводные лодки продолжают подстергать конвой. Хотя они обнаруживались сегодня в различных районах, но главным образом сосредоточены все там же, у Новой Земли.

Для поиска их приказал Симонову (командиру дивизиона эскадренных миноносцев) выйти туда с отрядом своих кораблей («Куйбышев», «Урицкий») и завтра присоединиться к охранению конвоя.

Кроме того, в район Новой Земли для действий против подводных лодок противника посланы сторожевые корабли и тральщики из состава Беломорской флотилии. Туда же отправлены самолеты типа «каталина». Там же действуют сторожевые катера, тральщики и вооруженные мотоботы Новоземельской базы.

Колчин (командир другого дивизиона) с эскадренными миноносцами «Гремящий» и «Сокрушительный» уже присоединился к RQ-18 и начал конвоирование. От него и получено первое сообщение о конвое непосредственно в наш адрес. Поворот конвоя на курс выхода в горло Белого моря произведен раньше, чем намечалось, но все меры, принятые нами, уже дали благоприятный результат. Вражеским подводным лодкам, находившимся у Новой Земли, не удалось атаковать конвой. Сейчас транспорты идут строем нескольких кильватерных колонн, над каждым из них поднят аэростат воздушного заграждения. Погода неблагоприятная для полетов, но «юнкеры» неотлучно сопровождают конвой, хотя и держатся на безопасном для себя расстоянии — за пределами дальности огня артиллерии кораблей.

18 сентября. К рассвету конвой в районе мыса Канин Нос. Здесь гитлеровцы и наметили, как выяснилось, главный удар по конвою. Соблазн для них велик. Общее количество судов конвоя теперь около восьмидесяти — целый флот. Из них 28 — транспортные суда с грузами.

Больше 100 тысяч тонн. Как же противнику столько ждавшему, столько ходившему вокруг да около, упустить такой случай?..

Мы в свою очередь подготовились к встрече, к отпору прежде всего кораблями. «Урицкий», «Куйбышев» также вступили в охранение конвоя. Сейчас в нем у Капнина Носа и наши и английские корабли плюс слабое воздушное прикрытие — самолеты, выпускаемые катapultами с палуб больших транспортов. Еще на рассвете над конвоем для защиты с воздуха подняты аэростаты заграждения, создающие поразительное зрелище. Даже на аэрофотоснимках конвой выглядит огромным плавающим городом. Он следует несколькими колоннами, с двух сторон прикрытый миноносцами и другими кораблями.

Атаковать конвой фашисты начали на рассвете в условиях средней видимости, при слабой дымке, после появления в районе конвоя самолета-разведчика. Конечно, удар по конвою немецко-фашистским командованием задумывался как одновременная комбинированная атака подводными лодками и самолетами. Однако авиация противника запоздала. Наши корабли бомбометанием отогнали подводные лодки противника и вынудили их отступить.

Второй фашистский самолет-разведчик появился над конвоем в десять часов утра. Получасом позже наблюдатели эскадренного миноносца «Гремящий» Листнев и Лужков одновременно заметили первый эшелон вражеских самолетов — четырехмоторные торпедоносцы, шедшие на бреющем полете и выходившие в атаку на конвой с кормы. В то же время еще одна группа самолетов — бомбардировщики — вывалилась из рваных облаков справа по курсу транспортов.

Немедленно по радио было передано сообщение по флоту и открыт огонь из всех боевых средств: зенитных пушек, автоматов, пулеметов, орудий главного калибра, что больше всего удивило англичан — они впервые видели стрельбу из орудий главного калибра по низко летящим самолетам. Концевые корабли конвоя первыми открыли огонь, усиливая его по мере приближения торпедоносцев. «Гремящий» открыл огонь из орудий главного калибра всем бортом, а также из 76-миллиметровок с дистанции около 70 кабельтовых. Большинство торпедоносцев вынуждено было сбросить торпеды на большом расстоянии даже от концевых транспортов. После

этого фашистские самолеты, не меняя курса и высоты, прошли между колоннами транспортов в голову копвой, затем, отвернув влево, попали под огонь кораблей эс-корта и транспортов; некоторые устремились прямо на корабли, ведя по ним пушечно-пулеметный огонь, рассчитывая поразить орудийные расчеты. Этим маневром противник ничего не выиграл. Заградительный огонь кораблей оказался таким сильным, что торпедоносцы были вынуждены отвернуть, а некоторые из них были подбиты и упали в море.

Что происходило в районе боя, явствовало из частого прекращения радиосвязи: осколками и взрывной волной рвало антенны. Море кипело. Весь личный состав кораблей, кроме непосредственно несших ходовую вахту, был направлен на помощь артиллерийским расчетам. Стволы орудий для охлаждения накрывались мокрой ветошью, которая сразу же начинала дымиться.

Первая воздушная атака (торпедоносцев и бомбардировщиков одновременно) была отбита, но в ходе ее противнику удалось подорвать торпедой одно из транспортных судов (американский транспорт «Кентукки»). Не потеряв возможности двигаться и оставшись на ровном киле, транспорт тем не менее покинул свое место в колонне, когда находился в 15 милях на северо-запад от мыса Канин Нос, и повернул на обратный курс. Немедленно, как только был совершен поворот, экипаж «Кентукки» бросил свое судно, после чего к транспорту устремился фашистский бомбардировщик. В течение десяти минут гитлеровцы добились транспорта бомбами.

Следующие воздушные атаки были раздельными. Сперва напали бомбардировщики. Их попытки перейти в пикирование потерпели неудачу: интенсивный огонь с кораблей и транспортов заставил фашистских летчиков отказаться от атаки.

Тогда на смену бомбардировщикам снова пришли торпедоносцы. Они устремились в атаку с того же направления (с кормы) двумя эшелонами (в первом двенадцать, во втором шесть самолетов) с интервалом в одну минуту. Результат оказался плачевным для них. Эффект действия дистанционной 130-миллиметровой гранаты, впервые примененной нами в этом бою, был таким, что ни один вражеский самолет не сумел достичь дистанции сбрасывания торпеды.

В общей сложности бой у Канина Носа продолжался

два часа двадцать пять минут. На конвой нападали несколько подводных лодок и 60 самолетов-бомбардировщиков Ю-88 и четырехмоторных торпедоносцев («Фокке-Вульф» FW-200). За время этого боя (и за все время нахождения в пути от острова Медвежий) конвой потерял одно судно (американский транспорт «Кентукки», хотя его наверняка можно было спасти), а вражеская авиация потеряла 15 самолетов. Два из них сбиты артиллеристами «Гремящего», два — артиллеристами «Сокрушительного» и один — артиллеристами «Куйбышева». Маскированный, комбинированный (пусть гитлеровцы называют как хотят) удар по конвою был сорван отличными действиями наших кораблей.

19 сентября. Конвой PQ-18 прибыл к месту назначения — на Северодвинский рейд. Из 40 транспортных судов достигли конечного пункта 27. Потери: до начала сопровождения нашими кораблями — 12 транспортов, из них 9 были лишь подорваны торпедоносцами и подводными лодками противника, но добыты и уничтожены эскортными кораблями; в операционной зоне Северного флота — один транспорт, также добытый английским эскортным кораблем. Цифры сами говорят за себя.

Стоит отметить, что торпедоносная авиация противника не оправдала уже сложившейся оценки. По уточненным данным, которые сообщены англичанами, первый удар по конвою нанесли сорок пять торпедоносцев, сумевших в тот раз потопить только один транспорт, в дальнейшем, в последующих ударах, количество торпедоносцев с каждым разом уменьшалось. Явной ошибкой противника было применение торпед низкого метания. Потерь в конвое могло быть значительно больше, если бы гитлеровцы бросали высотные торпеды. В такой массе транспортов и кораблей, какую представлял собой этот конвой, наверняка любая торпеда нашла бы себе цель. Видимо, немцы не имеют высотных торпед.

Два с половиной часа боя у Канина Носа окончательно решили судьбу конвоя. Вечерний налет бомбардировщиков, когда караван транспортов уже стоял на Мудьюгском рейде, не помог противнику. 24 «юнкерса» были встречены нашими истребителями и в беспорядке сбросили бомбы в воду. Не пострадало ни одно из транспортных судов. Противник потерял два самолета.

Таковы итоги сентябрьского конвоя PQ-18. Они еще раз подтверждают, что при решительных действиях сил

прикрытия и своевременно принятых мерах боевого обеспечения можно нейтрализовать надводные корабли противника, а правильной организацией боевого порядка можно отразить удары авиации и подводных лодок, причем с большими для врага потерями. Своевременным же развертыванием сил по маршруту конвоя в местах, куда нацеливает свой удар противник, и своевременным изменением курса потери конвоя можно свести к минимуму, даже в самых невыгодных условиях для атакуемой стороны.

Интересно, что скажут на все это противники союзных конвоев в северные советские порты.

ТРАГЕДИЯ «СОКРУШИТЕЛЬНОГО»

1942, октябрь — декабрь

Все чаще и чаще в моем дневнике появляются пропуски и пробелы. С момента сентябрьского боя у Канина Носа за конвой PQ-18 и вплоть до трагической истории «Сокрушительного» в конце ноября я внес только одну запись: о прибытии подкреплений с Тихого океана.

14 октября. В 5 часов 35 минут вышел на эскадренном миноносце «Гремящий» в море для встречи кораблей экспедиции особого назначения — лидера эскадренных миноносцев «Баку», «Разумного» и «Разъяренного»¹. Погода обычная для Заполярья в это время — мокрый снег, кое-где полосами туман, мглистое низкое небо, море без горизонта. Дальневосточные корабли вошли в Кольский залив. Доклад командира экспедиции о трехмесячном походе из Владивостока Северным морским путем можно уместить в нескольких лаконичных фразах. Таких, к примеру. Корабли начали поход 15 июля, заходили в залив Де-Кастри, Петропавловск-на-Камчатке, бухту Провидения, губу Колючинская, губу Чаунская, бухту Амбарчик, бухту Тикси, бухту острова Диксон, на рейдовую стоянку возле пролива Югорский Шар. Всего пройдено во льдах и по чистой воде 7360 миль за 762 ходовых часа. В пути на кораблях экспедиции прово-

¹ Переход отряда кораблей, получившего название «Экспедиция особого назначения-18» (командир экспедиции капитан 2 ранга В. Н. Обухов, военком — батальонный комиссар П. А. Самойлов, начальник походного штаба — капитан 2 ранга Л. К. Бекренев, флагманский механик — инженер-капитан 2 ранга А. И. Дубравин), был весьма сложным и трудным. (См.: Военно-исторический журнал, 1976, № 5, с. 99—102). — *Примеч. ред.*

дилась боевая подготовка, в результате которой лидер и эскадренные миноносцы были готовы к боевым действиям.

Иначе говоря, подтверждено в условиях военного времени оборонное значение Северного морского пути. Успех экспедиции через Арктику своими морями — это результат долгих будней самоотверженного, героического освоения ледовой трассы нашими полярниками — моряками и учеными.

Хорошее подкрепление. И весьма кстати.

20 ноября. Долгое время опять не записывал. Не потому, что нечего было писать, а просто потому, что некогда.

Нынче тяжелый день. Вышел срок автономности еще одной подводной лодки. О причинах, почему она не возвратилась, приходится лишь гадать. Возможно, подрывалась на mine. Может быть, командир не справился с управлением и лодка провалилась на большую, чем мог выдержать корпус, глубину. Кто скажет, если свидетелей происшедшего нет...

Метеосводка плохая. К двум часам ветер в Баренцевом море усилился до девяти—десяти баллов. Представляю, что происходит сейчас там, где идет конвой, возвращающийся от нас и сопровождаемый нашими кораблями: лидером «Баку» и эскадренным миноносцем «Сокрушительный»! Однако неясно, почему «Сокрушительный» отвернул от конвоя прежде срока, не дойдя до назначенной точки сопровождения. Стало это известно из проходящей радиограммы, которую командир «Сокрушительного» Курилех дал на лидер «Баку» в адрес командира дивизиона Колчина около тринадцати часов: «Отвернул от конвоя, лег на курс сто девяносто, ход пять узлов». Почему такой ход? Что-нибудь стряслось с котлами? Или сдают крепления? Предполагать беду не хочется, но майская история с «Громким», у которого на волне оторвало нос, не выходит из головы. Полтора часа гадаем, в чем дело. Около 15 часов 30 минут приносят радиограмму, подписанную Курилехом: «Авария надводного корабля: широта 73 градуса 30 минут, долгота 43 градуса. Имею повреждения, хода дать не могу». Теперь понятно, что дело серьезное. Жду, что донесет Колчин, но тот молчит, и в 17 часов поступает новая радиограмма от Курилеха: «Широта 73 градуса 30 минут, долгота 43 градуса, имею повреждения, хода нет, нуждаюсь в помощи». Почему же

молчит Колчин? Неужели потерял «Сокрушительный» и собирается докладывать после того, как обнаружит его?

Не дожидаясь донесения, приказываю «Баку» немедленно идти на помощь «Сокрушительному». Одновременно приказываю: эскадренным миноносцам «Урицкий» и «Куйбышев», находящимся в Иоканке, и эскадренному миноносцу «Разумный», находящемуся в Кольском заливе, также идти на помощь «Сокрушительному» и, найдя его, вести в Кольский залив; спасательным судам «Шквал» и «Память Руслана», буксирному пароходу № 2 быть в готовности к выходу в море.

Эсминцы вышли по назначению. А спустя час, когда я проводил занятия с командирами соединений, поступила очередная радиограмма от Курилеха: «Корму оторвало волной до машинного отделения. Корма утонула. Держусь на поверхности. Ветер — зюйд, десять баллов...»

Итак, повторение истории с «Громким», только у того оторвало нос, а у этого корму. «Громкого» мы спасли, а вот на спасение «Сокрушительного», учитывая место, время года и условия, в каких произошла авария, надежды мало. Хорошо, если спасем людей. Должно быть, уже есть жертвы: те, кто находился в момент аварии в кормовой части корабля.

Тяжелая история. И ведь что нелепо: «Сокрушительный» только в начале войны закончил специальный ремонт (подкрепление корпуса).

21 ноября. Начальник штаба С. Г. Кучеров всю ночь нагонял тоску: ходил, вздыхал, высказывал самые мрачные мысли. Хватает и своих, но понимаю его: разве можно не переживать то, что стряслось на широте семьдесят четыре градуса?.. И все-таки правильное переживать про себя. Какое бы ни было чрезвычайное происшествие, надо сдерживать себя, уметь находить выход из создавшегося положения, иметь в виду не только происшествие, но и всю обстановку.

Курилех сообщил, что «Сокрушительный» более шести часов не продержится, так как затопляет корму, вернее то, что теперь следует считать кормой. Было это около трех часов. Однако уже полдень, а корабль держится на плаву. Радиограммы продолжают поступать, причем тон донесений очень спокойный, чего я никак не ожидал от Курилеха. Что-то здесь непонятное. Фатализм?.. Мужество и фатализм далеки одно от другого.

Постепенно по донесениям вырисовывается следующая картина.

«Баку» и «Сокрушительный» повернули обратно от конвоя вчера, каждый самостоятельно, не видя друг друга в снежных зарядах, рассчитывая соединиться в дальнейшем на переходе. «Сокрушительный» шел курсом 210 градусов и подвергался сильному воздействию волны, которая била в левый борт. Поэтому командир корабля стал изменять курсы на ветер (последовательно на 190, 180 и 160 градусов) и уменьшать ход, сбавив скорость хода на последнем курсе до шести узлов. Это, однако, не могло помочь, и в 14 часов 30 минут в корпусе «Сокрушительного» от ударов волн образовалась трещина на верхней палубе в кормовой части. Через три минуты кормовая часть отломилась по сто семьдесят третьему шпангоуту, а через десять минут затонула вместе с шестью краснофлотцами, которые не успели покинуть ее. В момент погружения кормовой части произошел взрыв глубинных бомб, находившихся в кормовых стеллажах. Оставшаяся на плаву часть корабля заполнилась водой по кормовую переборку второго машинного отделения. Как только был исправлен вышедший из строя радиопередатчик, «Сокрушительный» в четырнадцать часов сорок минут сообщил Колчину об аварии и указал свое место. Эта проходящая радиограмма, повторенная неоднократно, была первым известием, из которого мы узнали об аварии.

Колчин так и не отыскал «Сокрушительный». Был около, не увидел и в 9 часов, прекратив поиск, так как мазута осталось только на обратный путь, повернул в Кольский залив.

«Сокрушительный» очень дрейфует — до четырех — четырех с половиной узлов по ветру. Пока мало уверенности, что эсминцы скоро найдут его, поэтому готовим к выходу вслед им две подводные лодки и «Громкий».

Ближе всех к «Сокрушительному», судя по донесениям, «Разумный». Несмотря на большую волну, идет по двадцать — двадцать два узла, ищет по радиопеленгу.

И находит. В 17 часов 55 минут. Молодец, Соколов! ¹

¹ С. К. Соколов — капитан 2 ранга, командир дивизиона. Командиром корабля был капитан 3 ранга В. В. Федоров. — *Примеч. авт.*

Место «Сокрушительного» — широта 75 градусов 1 минута, долгота 41 градус 25 минут. Это в четырехстах двадцати милях к северу от Иоканки.

Около 18 часов 15 минут подошли «Куйбышев» (командир корабля Гончар) и «Урицкий» (командир корабля Кручинин) под общим командованием Симонова (командир дивизиона). Также использовали радиопеленг.

Состояние моря в районе, где обнаружен «Сокрушительный», не лучше, чем накануне. Попытки «Разумного» подойти к потерпевшему аварии кораблю и взять его на буксир закончились неудачей. Дважды заводили буксир, и дважды буксир лопнул. Тем временем погода еще более ухудшилась. Доложив об этом, Соколов просил разрешения снять людей и отказаться от буксировки. Судя по всему, снять людей — единственная возможность спасти их. Решение Соколова правильное в первой части, но отказываться от буксировки преждевременно. Сперва надо снять людей, дальше будет видно.

Из следующего сообщения ясно, что Соколову не удалось ни то, ни другое. Подойти к борту «Сокрушительного» было невозможно. Корабли так сильно бросало, что они при сближении вплотную должны были разбиться от ударов друг о друга. Попытки удержать «Разумный» машинами на месте при подходе на предельно возможную дистанцию успеха не имели. Много раз «Разумный» приближался к «Сокрушительному» для того, чтобы дать возможность людям поврежденного корабля перебраться на палубу «Разумного». Удалось благополучно прыгнуть с борта «Сокрушительного» на палубу «Разумного» только одному человеку. Тем и закончились попытки Соколова снять людей.

Вскоре подошли «Куйбышев» и «Урицкий», оба типа «Новик». Корабли этого типа лучше держатся на волне, что мне хорошо известно (я был старшим помощником на «Урицком» еще на Балтике).

Поскольку от штаба флота послано оповещение о подводных лодках противника в этом районе, Соколов на «Разумном» взял на себя задачу обеспечить корабли противолодочной обороной, а «Куйбышев» и «Урицкий» занялись снятием личного состава с «Сокрушительного». Топлива на «Разумном» мало, так что вот-вот запросится обратно, чтобы не попасть в положение «Громкого», которого в свое время пришлось спасать, потому что он остался в море без топлива.

Из намерения Симонова подвести «Куйбышев» бортом к «Сокрушительному», конечно, ничего не получилось. Пришлось налаживать переправу людей при помощи беседки. Одновременно с аварийного корабля выпускался мазут, что несколько уменьшало волнение моря у борта. И все же стальные концы почти тотчас оборвались. Тогда был заведен пеньковый трос с «Куйбышева» и к тросу прикреплена беседка. Переправлять людей таким способом, в такую волну, да еще в снежных зарядах казалось невозможным. И все-таки это было сделано. Симонов распорядился на корме, откуда заводил трос и куда начали переправлять людей «Сокрушительного», а командир «Куйбышева» Гончар с помощью машинного телеграфа управлял машинами, стараясь так маневрировать ходами, чтобы не порвать пеньковый трос. Оба, Симонов и Гончар, действовали не только умело, но и с большим искусством, оба в полной мере обладают морским мастерством, чутьем и волей. Девяносто семь человек «Сокрушительного» уже были переправлены на «Куйбышев», когда и пеньковый трос лопнул.

Погода продолжала ухудшаться. Пришлось прибегнуть к другому способу: снимать людей при помощи спасательных кругов, связанных через каждые два метра в новый пеньковый трос. Такие тросы, каждый длиной в 300 метров, были поданы на «Сокрушительный» с одного борта «Куйбышевым», с противоположного — «Урицким». Трудно представить, как все это выглядело в снежных зарядах, то и дело накрывавших корабли, при волнении моря семь — восемь баллов, в потемках... Тем не менее уже есть сообщение, что таким способом, подтягивая спасательные круги с людьми в них, удалось принять на борт «Куйбышева» еще семьдесят девять человек. «Урицкий» принял одиннадцать.

Мысли мои все время возвращаются к «Сокрушительному», хотя приходится заниматься десятком других дел. Настроение — не пожелаю никому. Удастся ли спасти корабль?.. Пусть он на длительное время и не вояка, но восстановить его можно. Завтра к нему выйдет «Громкий». Спасательные суда — буксировщики — держу наготове. Жду извещения, что «Сокрушительный» взят на буксир. Как только эсминцы поведут его, двину спасательные суда навстречу.

22 ноября. Только что возвратился лидер «Баку».

Осмотрел его. Теперь можно представить себе, что творится там, где он был. Весь обратный путь от «Сокрушительного» лидер шел в шторме. О силе шторма должно судить по серьезным повреждениям корабля. Лидер имеет трещины на полубаке, затоплены второе котельное отделение, рефрижераторное и посовое провизионное помещения, ряд пиллерсов погнут, палуба в нескольких местах сгофрировалась. Ударами волн сорвало шесть глубинных бомб, и они взорвались за кормой. В общем, лидеру требуется месячный ремонт.

Поведение Курилеха начинает проясняться. Это он все время считал нецелесообразным буксировать «Сокрушительный». Соколов, по сути, лишь повторял в наш адрес семафоры, которые принимал от Курилеха. Сам Курилех, нарушив устав и старый морской обычай, покинул корабль чуть ли не с первой группой переправленных на «Куйбышев». А должен был уходить последним.

Неожиданное извещение: «Разумный» в 15 часов 15 минут, а «Куйбышев» и «Урицкий» в 15 часов 30 минут ушли от «Сокрушительного», так как продолжать спасение личного состава при помощи концов и спасательных кругов нельзя, а ждать улучшения погоды не позволяет запас топлива: его на всех трех кораблях осталось в обрез на обратный путь. Перед уходом Симонов передал семафором на «Сокрушительный», что все, кто остался на борту разломанного корабля, будут сняты подводной лодкой, как только улучшится погода.

Решение, принятое Симоновым, правильное. Продолжать спятие личного состава «Сокрушительного» на эсминцы в той обстановке, которая сложилась, было невозможно. Волны стали перекатываться через корабли, и создалась угроза для жизни всех людей на всех кораблях. Спятие личного состава сопровождалось жертвами: восемь человек погибли от ударов волнами о корпус и под винтами, десять человек были подняты на борт «Куйбышева» и «Урицкого» в бессознательном состоянии, спасти их жизнь не удалось.

Всего принято: на «Куйбышев» 179 человек, на «Урицкий» — 11, на «Разумный» — один.

На борту «Сокрушительного» осталось 15 человек, среди них минер старший лейтенант Лекарев и заместитель командира по политчасти БЧ-5 старший лейтенант Владимиров. Где же прочие лица командного состава? С Курилехом ясно: он поторопился спасти свою персону,

а где заместитель, старпом, штурман, артиллерист и другие? Неужели последовали примеру Курилеха?

Запрошенный по моему приказанию Владимиров сообщил, что командование покинуло корабль. Тут же он очень толково доложил о принятых им мерах: поднял пары, запустил механизмы. Заключительные слова донесения Владимира: эсминiec держится хорошо.

Жизнь все время вносит поправки в наши представления о людях. Владимиров, Лекарев и с ними 13 человек, оставшиеся на борту «Сокрушительного», скорее всего, самые смелые люди из всего экипажа. Сердце сжимается при мысли, что именно они могут погибнуть.

Курилеха придется отдать под суд. Это бесспорно, трус, личность без стыда и совести, не имеющая понятия ни о чести командира, ни о долге настоящего человека.

Досадно, что не распознал Курилеха раньше.

В связи с уходом эсминцев от «Сокрушительного» приказал немедленно отправляться туда «Громкому». Он вышел в 17 часов. Сведения о его движении малоутешительные. В 18 часов 10 минут, при выходе из Кольского залива, лег на курс 60 градусов, шел со скоростью 20 узлов при слабом ветре и спокойном море. Однако по мере продвижения корабля на север, к 21 часу, ветер и волна постепенно усилились до шести баллов. Из-за сильных ударов волны в корпус ход «Громкого» сбавлен до 15 узлов. Через 45 минут ветер и волна уже семь баллов. Уменьшив ход до десяти узлов, «Громкий», чтобы ослабить удары волн, повернул на ветер.

Жалею, что не послал вчера к «Сокрушительному» тральщики. Румянцев¹ предлагал послать их, но я тогда

¹ В дополнениях к переизданию книги автор писал: «Начальником оперативного отдела штаба был капитан 1 ранга А. М. Румянцев, хороший служака с наклонностями спортсмена. Очень любил командовать. Штабную работу знал, работать мог, но ее не очень любил. Всегда рвался в походы, во всякого рода операции. Как-то вместе с начальником штаба Северного оборонительного района капитаном 1 ранга Д. А. Тузом попросил разрешения побывать в районе у Западной Лицы: там только что высадился наш десант. Двое суток мы не знали, где они находятся. Потом выяснилось: были в разных подразделениях. Оба вооружились автоматами и считали, что проявляют личную доблесть и тем самым вносят какой-то вклад в победу. Румянцев любил такого рода дела. Всех военных людей он делил на «суворовцев» и «несуворовцев». Знал до деталей жизнь и боевой путь русского генералиссимуса, считая его образцом военного человека. А. М. Румянцев был затем печальником штаба эскадры». — *Примеч. ред.*

не принял его предложения. Это моя ошибка. Был уверен, после того как эсминцы обнаружили «Сокрушительный», они сумеют взять его на буксир. Потеряны сутки, ибо все равно необходимо посылать тральщики.

Вызываю П. В. Панфилова (командир дивизиона тральщиков) и ставлю ему задачу: выйти к «Сокрушительному» с двумя тральщиками — ТЩ-36 и ТЩ-39; снять всех, кто остался на разломанном корабле; затем взять его на буксир и вести в Кольский залив, если позволит погода; если погода не позволит ни снять людей, ни буксировать корабль, то находиться у «Сокрушительного» и охранять его до улучшения погоды; если же эсминец по его состоянию нельзя будет буксировать и при хорошей погоде, снять с него весь личный состав, после чего корабль подорвать и уничтожить.

В 23 часа оба тральщика вышли по назначению.

Сутки заканчиваются ответом «Громкого» на мой запрос, как ведет он себя на волне. Ответ получен ровно в 24 часа; вибрирует корма, волна и ветер — семь — восемь баллов, встречные, усиливаются, но двигаться корабль может.

Все это малообнадёживающе.

23 ноября. Так и есть, «Громкому» достается. К двум часам ветер в районе его перехода усилился до восьми баллов, и корабль сбавил ход до шести узлов, но это не очень помогает. В машинное и котельное отделения начала поступать в значительном количестве вода. Обнаружилась неисправность руля. В 2 часа 25 минут корабль повернул на обратный курс, что позволяло производить откачку воды. Через три часа воду откачали. «Громкий» повернул на прежний курс (к «Сокрушительному»), но ветер к 6 часам снова усилился (до девяти баллов). Эсминец стал сильно зарываться в волну и принимать на себя большие массы воды. Отмечена вибрация кормовой части, могущая повлиять на целостность корпуса и водонепроницаемых переборок в кормовой части. Пока что корабль идет прежним курсом.

Что на «Сокрушительном»?.. Сообщений с него не поступает. В таких условиях искать очень трудно, тем более что погода не позволяет использовать авиацию. Ветер восемь — девять баллов, все время меняет направление. Прогноз на ближайшие два — три дня обещает то же самое: отвратительную погоду. Если улучшится хотя бы немного, завтра пошлю самолеты, может быть, им посча-

стливятся обнаружить «Сокрушительный», тогда они сумеют навести корабли.

Все прочее тем временем идет своим чередом. Еще вчера в штабе Беломорской флотилии забеспокоились в связи с уходом кораблей на поиск «Сокрушительного», как же, мол, будет с обеспечением выходящих из Карского моря ледоколов и транспортных судов. А там обстановка неясная...

В 14 часов 35 минут радиодонесение с «Громкого»: продолжать поход рискованно, просит разрешения возвратиться в базу. Иного выхода нет. Разрешил. Действительно, рисковать дальше этим кораблем бессмысленно.

Пришел «Разумный». Состояние сносное: имеет незначительные повреждения форштевня и помяты борта, но это сейчас не играет роли. Почему и приказано Соколову готовить корабль к выходу в море, туда же, к «Сокрушительному», принять запас топлива и всего необходимого, в первую очередь пеньковые тросы, что Соколов незамедлительно выполнил. Сейчас «Разумный» в готовности.

Подтвердилось самое неприятное: Курилах оказался настоящим трусом. Ушел по счету сорок седьмым, хотя должен был и сейчас находиться на месте Владимирова и Лекарева. Заместитель Курилеха Калмыков ушел следом за командиром. Действительно, два сапога пара. Струсили, оба струсили, в то время как личный состав вел себя отлично. Не отстал от командира и заместителя артиллерист Исаенко. Все — честь, совесть, долг — затмила боязнь за свою жизнь. Ну что же, суд воздаст должное им. По заслугам каждому.

Из Иоканки сообщили: туда в 21 час 50 минут возвратился «Урицкий».

Тральщики продолжают поход к «Сокрушительному». Найдут ли? Известий от Владимирова нет.

24 ноября. «Громкий» в 3 часа пришел в Кольский залив, «Куйбышев» пришел через шесть часов после него. Был на борту обоих. Из личного состава «Сокрушительного» 175 человек отправлены в госпиталь. Четверо умерли в пути. Поведение команды образцовое.

Проверкой прокладки обратного курса эсминца «Разумный» место «Сокрушительного» на 15 часов 30 минут позавчера (то есть в момент ухода от него) было определено в точке: широта 75 градусов, долгота 39 гра-

дусов 32 минуты. Прокладка обратного курса «Куйбышева» дает иное место: широта 74. градуса 30 минут, долгота 39 градусов 2 минуты. Поэтому даю по радио указания Панфилову, ведущему ТЩ-36 и ТЩ-39 в район аварии, начинать поиск с точки, определенной «Куйбышевым», затем следовать в точку, определенную «Разумным», учитывая при этом влияние ветра и течений.

25 ноября. Оба тральщика (ТЩ-36 и ТЩ-39) прибыли по числению в 9 часов 10 минут в район аварии «Сокрушительного» и начали поиск строем фронта, сменяя галсы на восток. Корабли держатся на пределе видимости друг друга. Видимость в момент начала поиска от 10 до 12 кабельтовых. Поиск проводится в условиях снежных зарядов при северо-западном ветре до пяти баллов. Волнение моря четыре балла. Ничего похожего на то, что было в течение нескольких суток. «Сокрушительный» пока не обнаружен.

...Просматриваю записи в дневнике с 25 ноября по 14 декабря и почти в каждой натываюсь на слова: «Сокрушительный» пока не обнаружен». Пока... Едва была потеряна после ухода эсминцев связь с аварийным кораблем, надежды на то, что его удастся обнаружить вторично, почти не оставалось. Все перешло в область чистой случайности, учитывая время года (не более двух часов светлого времени в сутки), снежные заряды, сокращающие видимость, а то и вовсе исключаящие ее, да еще частые штормы, в условиях которых чрезвычайно трудно производить поиск. А мы искали в течение трех недель: тральщиками, самолетами, подводными лодками, ежедневно отвлекая на поиск силы, необходимые для решения других задач.

Следствие по делу Курилеха и остальных закончено. Отданы под суд Курилех, Рудаков, Калмыков, Исаенко. Штурман, связист и леком отправлены в штрафной взвод. Пусть научатся смотреть в лицо опасности и постараются искупить свою вину перед теми, кто погиб на боевом посту, перед флотом, перед Родиной.

Пятно из-за них легло на весь Северный флот, в первую очередь на эскадренные миноносцы, люди которых по-настоящему выполняют свои воинские обязанности. Разве не обидно читать приказ о Курилехе и его компании всем, кто полтора года несет изо дня в день конвойную службу, рискуя жизнью, по трое — четверо суток не смыкая глаз в походах, борясь не только с подвод-

пыми лодками и авиацией противника, но и с жестокими штормами, такими частыми в Баренцевом море? Приведут эсминцы караван транспортов с запада — от Медвежьего в Кольский залив, из Кольского залива в Архангельск, с востока — от Диксона, от новоземельских проливов в Белое море, пополнят необходимые запасы — и опять в поход, в бой, сопровождать караваны транспортов, идущие на восток, на запад, на север. Непрерывная маята, конца которой не будет до завершения войны. В таких условиях выросли многие умелые, опытные, храбрые командиры — Гурин, Гончар, Симонов, Беляев, Колчин и другие. И вдруг — объявился Курилах... Отвратительное исключение, но оно было.

Нет, не может это исключение заслонить в трагедии «Сокрушительного» героическую историю корабля и его людей. Владимиров и Лекарев — вот имена, которые останутся в истории флота¹. И не случайно, не только потому, что оба они в самый решающий момент показали себя настоящими советскими морскими офицерами. Тот же старший лейтенант Лекарев еще в сентябре, когда «Сокрушительный» находился в охранении очередного конвоя, проявил самоотверженность, спасшую корабль от аварии. Конвой тогда попал в шторм. Ударами волн на «Сокрушительном» сорвало тележки с глубинными бомбами. Пробраться к месту происшествия было невозможно без риска для жизни. Минер Лекарев добрался. Волны несколько раз сбивали его с ног, и все-таки он сумел разоружить бомбы и закрепить тележки, тем самым он предотвратил возможный взрыв, последствиями которого могла быть серьезная авария корабля. Зная эти подробности биографии коммуниста Лекарева, не сомневаешься, что он выполнил свой долг до конца, так же, как выполнили свой долг все, кто остались на борту эсминца.

С болью в сердце подписываю приказ по флоту: поиски «Сокрушительного» прекратить, корабль считать погибшим.

¹ После Великой Отечественной войны два корабля Северного флота были названы именами И. А. Владимирова и Г. Е. Лекарева. — Примеч. ред.

НЕ ЩАДЯ ЖИЗНИ

1942, декабрь — 1943, сентябрь

История с Курилехом — единственный случай на Северном флоте, когда человек, избрав путь морского офицера, став командиром корабля, вдруг оказался неспособным не только выполнять свои обязанности, но хотя бы понять свою ответственность. Понять, что наряду с широкими (а на боевом корабле в море, да еще в условиях военного времени, по существу, безграничными) полномочиями командира на нем лежит ответственность примера. Личного примера для подчиненных. Тем более в критические минуты, которые могут быть для командира последними в его жизни. И что на это командир идет заранее, сознательно — в силу гражданского долга, по своим обязанностям командира, по соотвествующей, нерушимой статье устава, наконец, по морским традициям. И что смотреть в лицо смертельной опасности командир должен со всем самообладанием и достоинством настоящего волевого человека.

Поступок Курилеха больше чем личная трусость; это преступление командира, презревшего свой долг — священный долг: думать не о себе, а прежде всего о корабле и людях.

Немало горьких размышлений вызвала у меня, да и не только у меня, история с Курилехом. Как говорится, ведь не бывало таких у нас в роду. То есть не было на Северном флоте ничего подобного с первой минуты войны. Анекдотический случай с бывшим командиром одной из «малюток» Лысенко, допустившим ошибки в счислении, вылезшим в подводном положении на камни и полагавшим в панике, будто противник вытягивает лодку магнитами на поверхность, не может идти в сравнение

с поступком Курилеха. Тот случай, в результате которого мы убедились, что Лысенко вообще стал подводником по недоразумению, произошел 20 июля 1941 года, в дни, когда у подводников, как и у моряков надводных кораблей, еще не было боевого опыта, когда опасность и враг мерещились на каждом шагу. С тех пор и до трагедии «Сокрушительного» не знаю ни одного факта растерянности или трусости командира корабля — надводного или подводного. Наоборот, был противоположный факт, известный всем североморцам, когда подорвалась на mine, причем у самого вражеского берега, в районе Нордкапа, видяевская «щука» — подводная лодка «Щ-421», которой командовал капитан 3 ранга Федор Алексеевич Видяев.

Положение «щуки» после аварии оказалось не менее катастрофическим, чем положение разломанного надвое эскадренного миноносца; однако Видяеву не пришлось в голову покинуть лодку, пока на борту ее оставались другие люди. Он не пожелал сойти с обреченного корабля хотя бы предпоследним и уступить свое право тому же командиру дивизиона Колышкину, который был обеспечивающим в первом под командованием Видяева походе. Нет, капитан 3 ранга Видяев показал себя настоящим советским командиром: он покинул «Щ-421» позже всех, вместе с Колышкиным, но после него.

В дневнике у меня история с видяевской «щучкой» записана на основании докладов трех командиров: самого Видяева, затем И. А. Колышкина и В. Н. Котельникова, который вовремя подоспел на помощь товарищам.

...«Щ-421» подорвалась на mine в момент всплытия. Перед тем она удачно атаковала конвой противника и потопила вражеский транспорт. Умело уклоняясь от преследования, Видяев взял направление в открытое море, чтобы там перезарядить торпедные аппараты и зарядить аккумуляторную батарею. Лодка шла на глубине шестидесяти метров и уже начала всплытие, когда под кормой раздался взрыв. Забортная вода стала быстро заполнять седьмой отсек сквозь трещины в прочном корпусе и через кормовые торпедные аппараты.

В этот критический момент полное самообладание проявили командир и инженер-механик: они продули все цистерны и тем дали возможность лодке мгновенно всплыть. Весьма кстати пришелся спешный заряд, в котором очутилась всплывшая лодка: это на какое-то

время избавляло ее от преследования и скрывало от огня противника.

Осмотр определил катастрофическое положение «Щ-421». Взрывом изуродовало корму, оторвало винты, деформировало и разорвало кормовую переборку. Хотя поступление забортной воды в седьмом отсеке удалось прекратить усилиями личного состава, но лодка оказалась без хода. Выбыла из строя и рация, поврежденная взрывом. Все-таки радист, старшина Рыбин, сумел передать единственную короткую радиogramму о происшедшем, составленную по всем правилам: «Подорвался на mine, хода не имею».

Район, где находилась лодка, был известен. Поэтому, получив радиogramму, я тут же распорядился приготовить к выходу в море на помощь «щуке» два эскадренных миноносца и направить к ней с позиций другие лодки. В первую очередь «К-22» под командованием капитана 2 ранга Котельникова, которая находилась ближе всех к месту аварии. Такое же приказание было передано еще двум «катушам», а в адрес Видяева и Колышкина послан ответ: «К вам вышел Котельников».

Пока последний разыскивал «Щ-421», прошло немало времени: около суток. За это время лодка, конечно, переместилась. По инициативе комдива Колышкина были подняты оба перископа, заменившие в данном случае мачты, а в качестве парусов использованы чехлы с дизелей. Ветер и течение (был отлив) сперва помогли маневру. Лодка стала уходить в море под этими импровизированными парусами, причем со скоростью 3,5—4 узла, как определил штурман. Таким ходом она шла три часа, и все уже радовались, уверенные, что уйдут за пределы видимости с берега. Увы, через три часа изменился ветер, прекратился отлив, и «Щ-421» опять поволокло к норвежскому берегу, занятому противником.

Учитывая сложность положения, командир дивизиона и командир «Щ-421» решили в случае необходимости взорвать корабль, если возникнет угроза захвата его фашистами. Решение было объявлено экипажу. Все приняли это как должное. Подготовили корабль к взрыву, сделали по морскому обычаю приборку, навели чистоту, подготовили к действию все оружие, вплоть до ручного, чтобы дорого отдать свою жизнь, если придется схватиться с противником в неравном бою. В это же время

состоялось открытое партийное собрание, на котором несколько моряков были приняты в ряды ВКП(б). С того момента весь экипаж лодки состоял из коммунистов.

Снова показался норвежский берег, на котором были расставлены вражеские посты. Только снежные заряды, часто проносившиеся над морем, мешали гитлеровским наблюдателям обнаружить потерпевшую аварию лодку. Положение осложнялось, и все на борту «Щ-421» продолжали оставаться на боевых постах, готовые к действию, как только последует приказ командира. В том, что Котельников найдет их, они не сомневались, но дрейф мог опередить его. Ветер свежел, волнение моря усиливалось, берег приближался.

Котельников нашел «Щ-421» через сутки. Четыре попытки взять изуродованный взрывом корабль на буксир, предпринятые экипажами обеих лодок, не увенчались успехом: волнение моря уже было таким, что всякий раз лопались буксирные концы, заводимые на «щуку», и даже вырывало кнехты.

Все это происходило на виду у противника, возле берега.

После четвертой попытки, в минуты, когда над лодками появился фашистский самолет-разведчик, Котельников предложил экипажу «Щ-421» перейти на борт «К-22». Колышкин, Видяев и механик не согласились с этим предложением: они еще надеялись спасти корабль. Тогда Котельников доложил мне обстановку, и я поручил ему передать Колышкину и Видяеву мой приказ: «Личному составу «Щ-421» перейти на борт «К-22», аварийную лодку подорвать торпедой и затопить...»

Видяев расплакался, когда докладывал о последних минутах своего корабля. Его взволнованность передавалась всем, кто присутствовал при докладах возвратившихся подводников, и я в этот момент больше, чем когда-либо, убедился, что передо мной и настоящий советский командир, и настоящий моряк. Хотя Видяев родом откуда-то из-под Курска, но еще подростком связал свою жизнь с морем, с Заполярьем. Это, безусловно, моряк по призванию.

Он последним покинул «Щ-421». Предпоследним ушел Колышкин.

Как только оба они оказались на борту «К-22», Котельников увел «катюшу» на положенную дистанцию и выстрелил в поврежденную лодку торпедой. После этого,

зафиксировав гибель «Щ-421», он направился в базу, преследуемый некоторое время вражескими самолетами, которые были наведены разведчиком, умело ушел от них и благополучно возвратился в Полярное.

Такова эта история, которой могут гордиться североморцы, хотя она также связана с гибелью корабля.

Гибель гибели рознь. Война без потерь пемыслима, и все дело в поведении людей, особенно в поведении командира.

Пример Видяева и Колышкина — это пример не только для подводников, но и для всех на флоте.

Дата за датой мелькают передо мной на страницах дневника. Вот записи, сделанные на протяжении девяти месяцев с лишним: с конца декабря 1942 года, то есть с момента прекращения поисков «Сокрушительного», и вплоть до осенних происшествий 1943 года на коммуникациях в Арктике, точнее, в Карском море. Срок большой, произошло за это время немало всякого, есть о чем вспомнить и порассуждать наедине с дневником. Например, о случае с Курзенковым, который, несомненно, останется в истории Северного флота. 28 февраля 1943 года, то есть полярной ночью, самолет Курзенкова был подбит над вражеским аэродромом и загорелся. Раненный осколком при разрыве снаряда, летчик сумел довести горящий самолет до нашей территории, почти до своего аэродрома, после чего выбросился, не раскрывая парашюта, чтобы не попасть под удар падавшего самолета, представлявшего собой пылающий факел. Пролетев около двух тысяч метров, Курзенков открыл парашют, ощутил сильный рывок, сорвавший унты и меховую перчатку (на земле в это время было около тридцати градусов мороза), но не почувствовал, что скорость падения замедлилась. Иссеченные осколками ремни парашюта не выдержали рывка и оторвались вместе с парашютом. Короче говоря, Курзенков достиг земли с непогашенной парашютом скоростью падения. Спасло его только то, что при падении он попал в глубокое ущелье, занесенное снегом. Тем не менее у него от удара были травмированы внутренние органы, выбита из сустава рука, повреждена нога, разорвана почка. И все-таки он нашел в себе силы достать пистолет и дважды выстрелил в воздух, чтобы привлечь внимание. Его нашли, доставили в госпиталь и доложили мне. Узнав,

что произошло, я обратился к Д. А. Арапову, который находился в Полярном. Торпедный катер тут же доставил главного хирурга флота в госпиталь, куда был перевезен Курзенков.

Четырнадцать суток Дмитрий Алексеевич Арапов дрался со смертью за жизнь Курзенкова и сделал почти невозможное. И победил. В июле Курзенков вышел из госпиталя здоровым человеком. Здоровым, если не считать ограничений, связанных с тем, что осталось на всю жизнь в результате травмы внутренних органов. Свое он уже отлетал, а все, что успел сделать, дало ему право быть Героем Советского Союза, которым он и стал 25 июля 1943 года.

Командир бригады Виноградов вторично доложил о том, что «К-1», находящаяся на позиции у Новой Земли, не отвечает на вызовы. Думы о подводниках не выходят из головы. Снова и снова я вчитываюсь в короткие записи о действиях подводных лодок в текущем году, дополняя их подробностями, которые западали в память; и вновь записи, обогащенные деталями, оставшимися за пределами дневника, напоминают мне о самоотверженности, даже больше, о подвижничестве и героизме североморцев-подводников — экипажей и командиров.

Центральный орган нашей партии газета «Правда» сказала об этом кратко, но с предельной ясностью:

«В плеяде славных почетное место по праву принадлежит нашим отважным подводникам-североморцам. Ни тяжелые препятствия, ни упорное противодействие врага с его сетевыми и минными заграждениями, ни огонь вражеской артиллерии — ничто не останавливает подводников при выполнении боевого приказа».

Не щадя жизни — только так следует оценивать поведение подводников Северного флота с первых же дней войны. Каждая запись подтверждает это, свидетельствуя о личном примере командира, тем паче в наиболее трудные, критические минуты.

Вот одно из политдонесений, в котором приводится характеристика действий командира «М-172». Стоит процитировать это донесение:

«Особо отмечаю мужество и отвагу Героя Советского Союза капитан-лейтенанта Фисановича. Прорвав сильное, состоявшее из двух сторожевых кораблей и трех тральщиков охранение, он удачно атаковал вражеский транспорт водоизмещением шесть тысяч тонн, затем погрузид-

ся и начал уклоняться от преследовавших его кораблей противника. Через шесть минут после атаки, произведенной «малюткой», корабли противника сбросили на «М-172» тридцать две глубинные бомбы. Взрывы были настолько сильными, что на подводной лодке вышло из строя освещение, заклинило горизонтальные и вертикальные рули, повредило глубиномеры и другие приборы, от сильного содрогания корпуса не работали компасы. Положение сложилось угрожающее для подводной лодки и ее экипажа. Командир не растерялся, приказал вручную расходить заклиненные рули и по указателю эхолота удаляться под прикрытие своих артбатарей. С аварийным фонарем он в критический момент обошел все отсеки и призвал личный состав, не теряя самообладания, бороться за живучесть корабля до тех пор, пока атаки противника не прекратятся. Люди видели спокойствие командира и самоотверженно боролись на своих боевых постах. В течение десяти часов не прекращались атаки противника. Одиннадцать заходов сделали вражеские корабли. Были сброшены 324 глубинные бомбы, из них 208 бомб в непосредственной близости от подводной лодки. Они причинили «М-172» серьезные повреждения. Огонь береговых батарей отогнал противника, и лодка всплыла. Заметив ее на поверхности моря, корабли противника начали артиллерийский обстрел и выпустили сорок снарядов. Тогда береговая батарея снова открыла огонь по противнику, после чего тот поставил дымовую завесу и скрылся в море. Но враг не отказался от намерения уничтожить подводную лодку и ее мужественный экипаж. «М-172» была атакована самолетом. С высоты ста метров он обстрелял ее из пулеметов и сбросил четыре фугасные бомбы, которые причинили «малютке» дополнительные повреждения. Экипаж стойко переносил все испытания, исправил частично повреждения и с большими трудностями, зарядив аккумуляторную батарею, вернулся с победой в базу. Коммунисты «М-172» — товарищи Фисанович, Шумихин, Тихоненко, Строганов, Бутов, Дмитриев — показали себя стойкими бойцами за наше правое дело в борьбе с фашистскими захватчиками...»

Добавлю к этому, что «М-172» под командованием Фисановича в течение одного только месяца, с 22 января по 23 февраля текущего года, дважды выходила на позицию полярной ночью и возвращалась похожая на плавающую ледяную гору. Вся надводная часть корпуса с антен-

ной, рубкой и прочим неизменно была покрыта наростами льда от обледеневших и намерзших слоями морских брызг. В одном из этих походов «малютка» потопила транспорт противника.

В таких условиях воюют все подводники-североморцы в зимнюю пору. Воюют действительно не щадя жизни ради общего дела — нашей победы. И во имя жизни. Пожалуй, нигде так не силен дух коллективной готовности к самопожертвованию ради благополучия всех, как у подводников.

Не ошибусь, если приведу в качестве примера яркого проявления такого духа эпизод, связанный со спасением подводной лодки «Л-20» под командованием капитана 2 ранга В. Ф. Таммана, потерпевшей аварию на глубине более ста двадцати метров. Эпизод, уже имеющий название: «Подвиг тринадцати». Суть его в том, что тринадцать человек из экипажа лодки десять часов провели в затопленном из-за повреждений отсеке и все это время не прекращали ни на мгновение борьбу за живучесть, от которой зависела судьба корабля и всего личного состава. Трудно даже вообразить условия, в каких находились эти люди, обыкновенные люди, наши подводники, но каждому понятно, что значит провести десять часов без света в металлической, заполненной водой закупоренной коробке, где тринадцать человек тесно даже без воды, где на тринадцать человек просто-напросто не хватает воздуха. Десять часов впотьмах в холодной воде заполярного моря, заполнившей отсек... Как ни обессилели за это время тринадцать подводников, никто из них не поколебался выполнить приказ командира лодки, прозвучавший в переговорной трубе: «Открыть клапан аварийного осушения в затопленном отсеке!..» Для того же, чтобы открыть этот клапан, надо было глубоко нырять в сплошной темноте, рискуя захлебнуться под ногами у товарищей. Первыми устремились к аварийному клапану старшины Острянко, Доможирский, Чижевский и старший краснофлотец Фомин. Каждый из них неоднократно нырлял в студеноую воду, отыскивая клапан, все больше открывая его, затем присоединяя шланг, по которому должен был пойти сжатый воздух запасной торпеды. Общими усилиями они выполнили приказ командира и тем спасли корабль, экипаж, себя.

Тут я должен сказать и о тех, кто пришел к нам не столь давно, но сразу же включился в боевую жизнь флота, совершив перед тем дальний поход через два океана

и шесть морей. Пять новых боевых коллективов — экипажи пяти подводных лодок, переданных нам Тихоокеанским флотом, — вступили в поредевшую за истекший год семью подводников-североморцев. Первая из этих лодок прибыла на рейд Полярного 24 января, после четырехмесячного плавания от Петропавловска-на-Камчатке, пройдя 17 тысяч миль в боевых и штормовых условиях. Три следующие лодки пришли тем же маршрутом в конце марта. Пятая лодка закончила свой поход в самых последних числах мая, а шестая вообще не дошла: атакованная на переходе еще в Тихом океане неизвестной подводной лодкой, она погибла вместе с экипажем.

Дальнее плавание через обширные морские театры военных действий послужило не только проверкой боевой готовности экипажей и командиров этих лодок, но и дополнительной тренировкой их. К нам тихоокеанцы прибыли без всяких жалоб на усталость и трудности действительно сложного, нелегкого похода. Никаких просьб об отдыхе не слышали ни командир бригады Виноградов, ни я. Наоборот, люди были готовы немедленно идти в море, идти воевать. Время, предоставленное им для отдыха, они целиком использовали на то, чтобы все на лодках привести в исправность и в порядок, после чего начали свои боевые действия на Северном морском театре. Особенно хорошо проявили себя экипажи подводных лодок: «С-55» под командованием капитан-лейтенанта Л. М. Сушкина, «С-56» под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Щедрина и «С-51» под командованием капитана 3 ранга И. Ф. Кучеренко.

Сушкин, например, оказался мастером удара по двум целям одним залпом. Вот уже третий раз он остроумно и своеобразно действует против вражеских конвоев: выжидает момент, когда два судна противника начинают створиваться форштевнем и ахтерштевнем (то есть представляя собой на известный срок одну цель), и посылает все торпеды из носовых аппаратов в направлении этой единой цели. Дважды такой прием обеспечил успех атаки, предпринятой Сушкиным, а 30 апреля в третий раз я отметил в дневнике:

«...Вернулся с позиции Сушкин («С-55»). Атаковал конвой, шедший на запад. Накануне, 29-го забрался в середину конвоя. Выпустил торпеды в два створившихся форштевнем и ахтерштевнем транспорта. Дистанция — семь кабельтовых. Взорвались три торпеды. Считает, что

потопил оба транспорта, но я засчитал ему одип. О втором должно быть подтверждение разведки.

После атаки вражеские корабли усиленно преследовали «С-55». Должно быть, той бомбой, которая взорвалась под лодкой, оторвана носовая часть легкого корпуса. Это уже второй случай, когда лодки возвращаются без носа.

Пришел Сушкин в базу к празднику: в момент торжественного заседания, посвященного Первوماю...»

Не меньшее удовлетворение вызывают и оставляют действия Щедрина. Впрямь прирожденный подводник. А ведь он, как и Лунин, не так давно был моряком торгового флота. Общего в них, однако, только прошлое штурманов дальнего плавания и совместная учеба в так называемом подводном командирском классе. В остальном разница весьма заметна, прежде всего по характеру.

Щедрин быстро освоился с нашим трудным театром (сказалась практика в северных морях Тихого океана), хотя начал с неудачи. Выйдя в первый поход, «С-56» форсировала минное поле и намотала на винт часть минрепа длиной около восьмидесяти метров. Пришлось возвращаться в базу¹. Несколькими часами позже лодка вторично вышла в море и на этот раз выполнила задание до конца: высадила где положено разведывательную группу, затем атаковала и потопила два транспорта, шедших в составе конвоя. Когда Щедрин докладывал, я обратил внимание на его способность мгновенно ориентироваться в обстановке и принимать самое правильное, хотя и наиболее трудное решение. Обнаруженный еще перед атакой, подвергшись нападению кораблей охранения, которые довольно точно сбросили глубинные бомбы, он не отступил, не воспользовался правом уйти в сторону, только бы избежать бомбовых ударов. Отнюдь нет. Едва фашистские сторожевики сбросили над лодкой первую серию глубинных бомб, Щедрин увел «С-56» не в сторону от конвоя, а к нему: сперва под вражеский транспорт, послуживший для лодки защитой от глубинных бомб, затем по другую сторону его. Пока корабли противника сбрасывали бомбы над тем местом, где обнаружили лодку, Щедрин вышел в атаку с противоположного борта транспорта,

¹ Вкралась неточность: случай с наматыванием на гребной винт минрепа и возвращением в базу произошел с подводной лодкой «С-55». Обе лодки — и «С-56» и «С-55» почти одновременно выходили в море, обе успешно высадили разведгруппы в тыл врага и потопили по два транспорта. — *Примеч. ред.*

выстрелил торпедой и потопил его. В базу «С-56» возвратилась, уничтожив два судна противника.

Что хорошо характеризует Щедрина — это его правильное использование опыта других командиров. И не только самих командиров. Причем он, перенимая опыт, вкладывает в него свое, новое. Это, по складу ума и по действиям, — подводник-новатор, и в дальнейшем росте его я не сомневаюсь. Тем более что он не только сам совершенствует свое мастерство, но и воспитывает подчиненных в духе совершенствования, то есть правильно представляет обязанности командира. Весь экипаж «С-56» пришел к нам с хорошей выучкой, в чем мы с Виноградовым убедились в первые же дни знакомства со Щедриным и его людьми. Дальнейшее показывает, что мы не ошиблись в оценке командира и экипажа новой на флоте лодки: почти из каждого похода, вот уже шестой месяц, «С-56» возвращается с победой.

Отлично зарекомендовал себя Кучеренко. Подводная лодка «С-51», которой он командовал, прежде чем получить новое назначение, уже известна самой крупной на флоте победой из всех возможных для одной лодки в одном походе. Находясь на позиции у берега противника, на исходе июля, то есть в условиях круглосуточного поллярного дня, Кучеренко обнаружил два вражеских конвоя. Их прикрывала, помимо кораблей охранения, большая группа самолетов. Правильно маневрируя, «С-51» сумела прорвать охранение, атаковала и потопила два транспорта, после чего ушла от преследования, но для того чтобы вторично выйти в атаку и уничтожить еще два транспорта.

Четыре потопленных фашистских транспорта в итоге одного похода — такого результата до сих пор не имел никто из подводников¹. Из предыдущих походов «С-51» тоже возвратилась с победами, так что успех Кучеренко не случаен.

Словом, тихоокеанцы вполне припились к нашему североморскому двору, и Кучеренко первый из них стал по праву командиром дивизиона. У него, как и у Щедрина, все качества растущего командира². Пополнение достойное и кстати. Оно как бы возмещает наши потери,

¹ По данным печати, по четыре победы за время одного похода имели также подводные лодки «Д-3» и «С-56» (Дмитриев В. И. Атакуют подводники. М., 1973, с. 249—250, 301). — *Примеч. ред.*

² Оба стали Героями Советского Союза.

хотя ничто и никто не может возместить потерю товарищей по оружию, плечом к плечу с которыми пройден самый тяжелый период войны. Может лишь как-то сгладиться острота потери, но возместить ее в сознании соратников, в их памяти ничем нельзя. Тут даже время бесильно.

Потери неизбежны, как ни тяжело мириться с ними. Давно истекли сроки возвращения Виктора Николаевича Котельникова, опытного подводника, ушедшего в последний поход вместе с начальником политотдела бригады Р. В. Радуном, прекрасным человеком, отличным политработником... Пропал без вести Малофеев... Не вернулся из очередного поиска наш общий любимец Видяев — самоотверженный, скромный человек, бескорыстный, верный товарищ. Приняв командование новой лодкой — «Щ-422», он за несколько месяцев увеличил счет ее побед с четырех до одиннадцати и сумел сделать многое для того, чтобы она стала гвардейской. Совсем недавно, перед его уходом в этот последний поход, я вручил ему третий орден Красного Знамени. Вручил перед строем экипажа, на пирсе. Колышкин тогда подсчитал, что Видяев с начала войны провел триста дней в море. Триста суток... И вот — остался в нем навсегда... Гибель Видяева, Малофеева, Котельникова несомненна. Теперь же, несмотря на вызов, посланный 30 сентября, трое суток назад, не отвечает Хомяков («К-1»).

И опять не хочется думать о худшем. Опять повторяется то, что уже было не раз: долго не расстаешься с надеждой. Минует срок возвращения той или иной лодки, не отвечающей на многократные вызовы, но все еще надеешься на лучшее. Что, если просто-напросто оказалась неисправной радиоаппаратура и лодка не в состоянии дать знать о себе до прихода в базу?..

А время отсчитывает день за днем, и уже ясно до горечи, что случилось непоправимое.

Война берет свое. Не щадя ничьей жизни.

УЧЕСТЬ НА БУДУЩЕЕ

1943, октябрь

Н очью на 10 октября 1943 года меня вызвали в Москву. Надлежало явиться в Ставку Верховного Главнокомандования. Вызов был сделан по распоряжению И. В. Сталина. Причину вызова я знал, поскольку мне предлагалось подготовить предложения по выводу транспортных судов из Арктики. Однако дело было не только в предложениях. Несомненно, предстоял малоприятный для меня, как для командующего флотом, разговор, связанный с положением на коммуникациях Карского моря. В течение нескольких дней оттуда вновь поступили сообщения о чрезвычайных происшествиях: сначала там погиб на mine транспорт «Архангельск», затем были атакованы фашистскими подводными лодками и также погибли транспорт «Киров» и один из сопровождавших тральщиков.

Перед моим отъездом мы обсудили на Военном совете все, что касалось действий, трудностей, ошибок, нужд и возможностей Северного флота.

Выглядело это за девять месяцев текущего года так.

Обстановка в операционной зоне Северного флота к началу 1943 года сложилась явно в нашу пользу. Не сумел изменить положение и приход в северные норвежские шхеры крупнейшего фашистского линкора «Шарнгорст» с группой эсминцев, хотя это значительно увеличило на театре силы противника, действующие на морских коммуникациях. Теперь гитлеровцы располагали здесь довольно мощным отрядом крупных надводных кораблей в составе линкоров «Шарнгорст» и «Тирпиц», тяжелых крейсеров «Лютцов» и «Адмирал Хиппер» и вдвое большим, чем в

прошлом году, количеством эскадренных миноносцев. Кроме того, противник имел в своем распоряжении для действий на коммуникациях в нашей зоне до сорока подводных лодок и специальную группу самолетов-торпедоносцев.

Несмотря на это, мы провели в течение первых трех месяцев три набеговые операции надводных кораблей (лидера и эсминцев) на морские сообщения противника и вскоре регулярно стали наносить массированные удары торпедными катерами по фашистским конвоям в прибрежных районах Северной Норвегии. Продолжали успешно действовать наши подводные лодки и авиация, в составе которой появились штурмовики. В общей сложности за девять месяцев, самостоятельно и в совместных операциях, разпородными силами Северного флота было уничтожено или повреждено свыше девяноста транспортных судов и шесть кораблей противника.

Именно в это время еще восемь кораблей, частей и соединений североморцев стали Краснознаменными (12-я бригада морской пехоты — командир бригады полковник В. В. Рассохин, отдельный артиллерийский дивизион — командир дивизиона майор П. Ф. Космачев, тральщик № 32 — командир корабля капитан-лейтенант И. И. Дугладзе, подводная лодка «Щ-403» — командир корабля капитан 3 ранга К. М. Шуйский, подводная лодка «Щ-404» — командир корабля капитан 2 ранга В. А. Иванов, эскадренный миноносец «Валериан Куйбышев» — командир корабля капитан 3 ранга П. М. Гончар, бригада подводных лодок — командир бригады капитан 1 ранга И. А. Колышкин¹, дивизион катеров МО — командир дивизиона капитан 1 ранга А. М. Спиридопов), а пять кораблей и частей стали гвардейскими (эскадренный миноносец «Гремящий» — командир корабля капитан-лейтенант Б. Д. Николаев, мино-торпедный авиационный полк — командир полка майор Ф. В. Костькин, подводная лодка «Щ-402» — командир корабля капитан 3 ранга А. М. Каутский, подводная лодка «Щ-422» — командир корабля капитан 3 ранга Ф. А. Видяев, подводная лодка «М-172» — командир корабля капитан 3 ранга И. И. Фисанович). Десяти североморцам (морским летчикам — В. П. Балашову, А. А. Баштыркову, Н. А. Бокию, В. Н. Гаврилову,

¹ Командовавший до этого бригадой контр-адмирал Н. И. Випоградов был назначен начальником подводного отдела штаба флота. В послевоенное время — адмирал. — *Примеч. ред.*

В. Н. Киселеву, П. Д. Климову, П. И. Орлову, М. Ф. По-
кало, В. П. Покровскому и морскому пехотинцу А. Г. Тор-
цеву) было присвоено звание Героя Советского Союза.

Результат действий Северного флота в течение девяти месяцев можно было свести к следующему. Во-первых, было уже несомненно, что сухопутная линия фронта на приморском фланге окончательно стабилизировалась и что противнику печего надеяться на захват Мурманска и Кольского залива. Во-вторых, произошел резкий перелом на морских сообщениях. Благодаря совместным активным действиям разнородных сил флота на коммуникациях нам удалось по-настоящему нарушить снабжение приморской группировки немецко-фашистских войск и свести к минимуму вывоз стратегического сырья — никелевой руды — из Петсамо в Германию. В-третьих, наша авиация завоевала господство в воздухе не только над базами флота, для начала разгромив авиаотряд гитлеровских асов «Гордость Германии», специально присланный на Крайний Север, но и на морских коммуникациях противника, где вдобавок стала успешно действовать штурмовая авиачасть, впервые использованная в условиях Заполярья, а летчики-торпедоносцы ввели в систему самую действенную тактику, сделавшую неотразимыми удары по вражеским конвоям.

Как известно, существуют два способа торпедометания — высокое, похожее на обычное бомбометание с горизонтального полета, и низкое. Если сбросить торпеду с большой высоты, то для самолета в таком случае меньше опасности оказаться сбитым, зато вероятность попадания торпеды в цель гораздо меньшая. Если же сбросить торпеду на бреющем полете в пятистах — восьмистах метрах от цели, то, конечно, опасность для самолета возрастает, ибо атакуемый корабль и его охрана вводят в действие не только зенитную артиллерию, но вообще все, что способно стрелять. В таком случае торпедоносцу приходится преодолевать весьма плотную огневую завесу, точнее, идти в огне.

Мы на флоте решились на это, поскольку надо было топить суда противника наверняка, чтобы сорвать его попытки изменить положение на сухопутном фронте, и результаты сказались немедленно.

Боевая деятельность авиации флота в эти девять месяцев по-настоящему была многообразной. Летчики-североморцы дрались на сухопутном фронте, поддерживали пехоту, наносили удары по аэродромам противника, унич-

тожали вражеские корабли, ставили мины, вели разведку в море, боролись с подводными лодками, прикрывали действия своих кораблей и конвои. Все это — при частых изменениях погоды, снегопадах, туманах, дождях — словом, в условиях Заполярья.

Многие факты наших успехов можно было перечислить в предстоящем моем докладе-отчете; однако не следовало забывать, что рядом с ними имелись и досадные факты наших упущений и ошибок. Мы несли полную ответственность за все то, что произошло на арктических коммуникациях. А произошло там действительно мало-приятное: в Карское море проникли пять — семь подводных лодок противника. Они атаковали ряд судов, потопили три транспорта и два тральщика, обстреляли артиллерийским огнем две зимовки на островах. К тому же на минах, поставленных этими лодками, подорвались транспорт, тральщик и спасательное судно.

В чем мы были виновны и почему фашистам удалось проникнуть на восток от новоземельского рубежа?

Просчет был явный. Предыстория его заключалась в сложной политической игре, затеянной союзниками еще в прошлом году. Мы на флоте не сумели разгадать возможные последствия ее.

Что знали мы у себя на флоте? Знали о непонятном по своей легкости и внезапности уходе из Бреста фашистских линейных кораблей «Гнейзенау» и «Шарнгорст», тяжелого крейсера «Принц Евгений» и девяти миноносцев, блокированных англичанами и вдруг сумевших под посом у всего британского флота проскользнуть через Ла-Манш. Из разговоров с англичанами я понял, что в Англии очень многие были обескуражены этим прорывом и глубоко возмущены поразительной беспечностью тех, кому вменялось в обязанность не допустить его. Честные английские моряки, с многими из которых я познакомился в бытность их у нас, не допускали и мысли, что уход фашистских кораблей из Бреста мог быть сознательно облегчен теми, от кого всецело зависело не допустить ухода; и все же объяснения, какие я слышал, представлялись не очень убедительными. Знали мы и то, что немецко-фашистское командование предпринимало не раз попытки провести эти корабли в Северную Норвегию, чтобы действовать на коммуникациях Северной Атлантики, в Норвежском и Баренцевом морях. В конце концов «Шарнгорсту» с группой эсминцев удалось в январе прорваться на север и соеди-

ниться с «Тирпицем» и «Лютцовом». А затем союзники с марта отменили свои конвои в советские порты.

Это было вызвано чем угодно, только не нашими действиями. Ибо мы своевременно разворачивали на путях вероятного движения кораблей противника подводные лодки с задачей прикрытия очередного конвоя. Для встречи и сопровождения последнего выделяли группу эскадренных миноносцев. Производили на подходах к базам поиск вражеских подводных лодок и контрольное траление фарватеров. Наносили бомбовые удары по аэродромам противника. Короче говоря, для непосредственного прикрытия конвоя у нас действовали до 40—45 кораблей и до двух авиадивизий. Благодаря такой организации было благополучно проведено с начала года до марта через нашу операционную зону в пункты назначения сорок девять транспортов с грузами. Январский и февральский конвои, направлявшиеся в северные порты СССР, вообще не понесли никаких потерь, а конвой, вышедший из Мурманска, потерял три судна, что по сравнению с прошлым годом было незначительной потерей. Тем не менее союзники объяснили отмену конвоев превентивными мерами против возросшей опасности. В итоге нашим транспортным судам пришлось перейти к практике одиночных плаваний, что значительно увеличило риск для них, с одной стороны, а с другой — вынудило нас все последующее время распылять свои силы для того, чтобы держать под наблюдением более обширный район.

Еще одно обстоятельство создавало излишнюю напряженность на театре. Нам было известно, что союзники обещали возобновить в сентябре движение конвоев; но кто знал, не возобновится ли движение раньше и не застигнет ли это врасплох нас? Вот почему мы, во-первых, держали дополнительно часть своих сил наготове, во-вторых, были вынуждены заранее подготовить к предстоящим эскортам другую группу кораблей в ущерб охране своих внутренних коммуникаций.

Неопределенность продолжается до сих пор. Наступил октябрь, но о союзных конвоях нет ни слуху ни духу.

О чем мы на флоте догадывались? О том, что союзники ведут какую-то закулисную игру и что конвоям в ней отведена определенная роль. Судили мы так по многому. Судили по фактам равнодушного отношения к судьбе грузов, предназначенных для нас, проявленного кое-кем в конвоях прошлого года. Весьма поучительной была исто-

рия с американским транспортным судном «Винстон-Сален», о чем я рассказывал выше, говоря о прошлогоднем июльском союзном конвое. Судили мы и по фактам безжалостного уничтожения союзниками поврежденных транспортных судов с грузами, предназначенными для нас, хотя возможности для спасения этих судов не были исчерпаны до конца. Примером для моряков транспортного флота по-прежнему оставалось поведение капитана и всего экипажа теплохода «Старый большевик», о чем я также упоминал выше. В самых невыгодных условиях одиночных плаваний наши транспортные моряки вели себя смело, инициативно и самоотверженно. Стоит сравнить историю с судном «Винстон-Сален» и случай, происшедший 17 февраля этого года с одним из советских транспортов, совершавшим одиночный переход из Исландии в Кольский залив. Неподалеку от острова Медвежий на транспорт по очереди напали три «юнкера». Все атаки вражеских самолетов были отбиты зенитчиками транспорта, заставившими вражеских летчиков сбросить бомбы в море. Отрадив атаки зенитным огнем, правильно маневрируя, то есть одновременно уклоняясь от нападения фашистских самолетов и продолжая путь противолодочным зигзагом, чтобы не подвергнуться торпедной атаке подводных лодок, моряки этого транспорта сумели нанести поражение противнику. Два из трех «юнкеров», папавших на транспорт, были подбиты зенитным огнем; причем один вражеский самолет загорелся и упал в море на расстоянии трех миль от транспорта, второй ушел из пределов видимости судовых наблюдателей, дымя и быстро теряя высоту.

Чего же мы на флоте не знали? Многого. Кое-что я услышал, когда прибыл в Москву.

Еще и еще раз я оцепивал обстановку, сложившуюся в Арктике... Безусловно, сил, выделенных нами для прикрытия арктических коммуникаций, не хватало. Однако практика Главсевморпути не вела к лучшему использованию этих палочных сил Беломорской флотилии, входившей в состав Северного флота; в Карском море участились случаи плавания судов Главсевморпути без предупреждений. Не только штаб Беломорской флотилии иногда не знал о передвижении транспортных судов, но и само управление Северного морского пути не представляло картины движения на арктических коммуникациях. Бывало, что свои корабли принимались за неопознанные корабли противника.

Обо всем этом я доложил еще в начале арктической навигации по начальству. Мне было приказано запяться наведением порядка в Карском море. Одновременно было предложено Главсевморпути установить более строгий режим плавания в Арктике. Конкретно: движение судов, идущих с востока на запад, организовать с таким расчетом, чтобы соответствующие рубежи они могли проходить группами и в определенные сроки, назначенные командованием Беломорской флотилии; установить для этих судов отстойные пункты ожидания, пока не будет разрешено дальнейшее движение на запад; в отстойных пунктах соблюдать маскировку, используя естественные условия (рассредоточение, фон местности, глубины и т. п.); суда с песочным грузом отправлять на запад, когда ледовые условия исключают возможность атак подводных лодок и надводных кораблей противника.

Благодаря таким мерам положение на арктических коммуникациях удалось выправить. Во-первых, как только стало известно о проникновении вражеских рейдеров из Баренцева в Карское море вокруг мыса Желания, мы направили в этот район подводную лодку «С-101» (командир корабля капитан 3 ранга П. И. Егоров), и она успешно выполнила порученное ей дело: обнаружила и потопила фашистскую подводную лодку «У-639». Успешные действия «С-101» во многом обеспечили проводку самого необычного конвоя, порученного Северному флоту.

Это была проводка группы речных судов из устья Печоры через Карское море в устье Оби. 23 июля конвой в составе пятнадцати речных пароходов, сопровождаемый кораблями эскорта (командир конвоя капитан 1 ранга А. К. Евсеев), снялся с якоря и вышел из Нарьян-Мара курсом на пролив Югорский Шар. Проводка проходила в тяжелых для речных судов навигационных условиях. В Карском море в дни перехода сила ветра колебалась от четырех до восьми баллов. На шести буксируемых судах лопнули буксирные концы. Неоднократно конвой был вынужден останавливаться на якоре возле берега и даже ложиться в дрейф до улучшения погоды. К навигационным трудностям прибавлялись минная опасность и, пока суда конвоя не вышли из Печорского моря через пролив Югорский Шар в Карское море, угроза нападения вражеских подводных лодок. В этих условиях и были потеряны два корабля эскорта — один тральщик подорвался на mine, второй был атакован фашистской подводной лодкой, ко-

гда отделился от копвоя, чтобы доставить в одну из бухт западного побережья Новой Земли (то есть со стороны Баренцева моря) раненых из экипажа погибшего тральщика. Тем не менее все речные суда в целостности и сохранности были проведены в пункт назначения и 7 августа благополучно достигли Нового порта в Обской губе.

Во-вторых, мы организовали вывод нескольких групп транспортных судов из Арктики в Белое море под усиленным эскортом, и это гарантировало успешное плавание их.

Однако мер, принятых нами, оказалось недостаточно для того, чтобы обеспечить полную безопасность плавания в Арктике. Количество и качество боевых сил там вообще не могло удовлетворить возросшую потребность мореплавания: именно там у нас не было хороших кораблей протизолодочной обороны и морских самолетов дальнего действия.

Именно это я решил доложить в Ставке.

Москва теперь была не такой, какой я представлял ее по рассказам, услышанным в первый период войны, особенно в октябре 1941 года, когда гитлеровцы достигли подступов к городу. Теперь к остаткам противотанковых заграждений на московских заставах, к фанерным заплатам окон, оставшимся временной памятью о воздушных налетах, к затемнению, обычному везде, следовало присоединить будничную суету огромного города, живущего в ограничениях военного времени, деловую атмосферу всюду, новый обычай, введенный летом этого года после разгрома немецко-фашистских войск на орловско-курском плацдарме. Этот обычай — артиллерийский салют в честь очередной победы наших войск, освобождающих родную землю от захватчиков, — стал новой особенностью Москвы и производил неизгладимое впечатление на каждого, кто, подобно мне, приезжал с фронта.

Приятно смотреть салют в честь очередной победы, но при этом не следует забывать, что война все еще идет на нашей земле и что мы все еще только возвращаем нашему народу город за городом, километр за километром.

Размышляя так, я чувствовал себя увереннее в ожидании приема у Верховного Главнокомандующего. Ждать, впрочем, пришлось недолго: Сталин был точен, а я пришел к назначенному сроку.

Первое впечатление всегда памятно. Со времени оперативно-стратегической игры, когда я в последний раз видел Сталина в предвоенной обстановке, прошло около трех лет. Человек в маршальской форме уже не был тем Сталиным, каким он помнился мне с тех дней: несмотря на форму, которая всегда скрадывает возраст, он выглядел значительно старше, чем должен был выглядеть. Видимо, два с половиной года войны взяли у него куда больше, чем положено по календарным срокам жизни. Да и у кого они не взяли больше, чем надо бы?..

Сталин был не один, когда я вошел в кабинет: за столом сидели почти все члены Политбюро. Вместе со мной пришли и представители ведомств, связанных с Арктикой: Наркомата морского (транспортного) флота и Главсевморпути.

Несколько слов взаимных приветствий, и разговор сразу принял определенное направление, ради чего меня вывели в Ставку.

Доложив обстановку на театре, я высказал свою точку зрения на все то, что затрудняло действия Северного флота в текущем году. В частности, сказал, что прекращение союзных конвоев через Северную Атлантику отнюдь не позволило нам высвободить часть боевых сил. Все равно мы обязаны поддерживать оперативный режим на внешнем направлении в пределах своей зоны и быть постоянно готовыми обеспечить безопасность конвоев. Между тем возможности для такого обеспечения у нас по-прежнему ограниченные.

Вопросы, которые задавал Сталин, касались главным образом развертывания сил флота для прикрытия конвоев из Англии и США в нашей операционной зоне. Учитываем ли мы, что фашистская эскадра, сосредоточенная в Северной Норвегии, может не очень тревожить конвой, пока те будут находиться за пределами нашей операционной зоны, и всячески будет пытаться наносить решающие удары именно в ней, на последнем участке пути? Что предпринято и предпринимается нами для предотвращения таких ударов? Будем ли мы, Северный флот, готовы к встрече союзного конвоя, например, в ноябре? Гарантирует ли это командующий флотом? Не повторится ли то же самое, что произошло в эти два с половиной месяца на коммуникациях в Карском море?

Едва я успел ответить, что прекращение конвоев союзниками помогло не нам, а гитлеровцам высвободить

часть своих сил и переместить их из Северной Атлантики к повоземельскому рубежу, что в дальнейшем позволило им прорваться в Карское море, в разговор вступили другие участники совещания в Ставке.

...Почему не закрыты повоземельские проливы? Для чего тогда существует Северный флот? Неужели вам, то есть флоту, надо объяснять, что Карское море — это внутреннее море Советского Союза и что Северный морской путь, с таким трудом освоенный советскими людьми, должен быть неприступным для врага? Таков был смысл вопросов, заданных мне.

На это я постарался ответить как можно яснее, что повоземельский рубеж, конечно, понятие менее условное, чем, например, североатлантический рубеж, где существует многосотмильное пространство между Норвегией и Шпицбергенom, которое не закроешь любыми силами флота — надводными и подводными; но все-таки и здесь, на север от Новой Земли, есть весьма обширное пространство, которое также не закрыть. Достаточно вспомнить прошлогоднюю навигацию, когда в Карское море проник мощный фашистский рейдер «Адмирал Шеер», обогнув Новую Землю на севере, вокруг мыса Желания.

Утверждать же, продолжал я, что Карское море является внутренним, — это значит не представлять себе, что же такое на самом деле Карское море. Может быть, юридически правильно называть его внутренним морем, но война вносит свои поправки в понятие возможности для противника проникать в такое открытое море. Гоняться же с теми силами, какие мы сейчас имеем там, за вражескими подводными лодками — все равно что гонять зайца собакой в пустыне Гоби.

Сталин внимательно слушал. Когда же я, отвечая на вопросы, начал возражать, несколько повысив голос, он с раздражением стукнул трубкой по столу и громко сказал:

— Мы вас вызвали не пикироваться, а дать объяснения и чтобы помочь вам. Вы говорите, что входы в Арктику нельзя закрыть всеми надводными и подводными силами... — И вдруг спросил: — А воздушными?

— Это уже лучше, — отметил я. — В обеспечении безопасности арктических коммуникаций первым звеном в настоящих условиях следует считать необходимое количество самолетов противолодочной обороны. Их-то и не хватает у флота.

Кто-то из присутствовавших заметил, когда я подчеркнул целесообразность усиления авиаотряда, предназначенного для обороны Северного морского пути, что Головка уповает больше на авиацию, чем на флот.

— Морская авиация является составной частью флота, — ответил я и тут же высказал претензии к Главсевморпути и к Наркомату морского флота. Однако мне опять было сказано, что мы, флот, не умеем использовать наличные силы, что сил для решительного противодействия противнику вполне достаточно у Северного флота. Было очень обидно слышать, что мы не можем справиться даже с одной или с двумя, самое большее, фашистскими подводными лодками, проникшими в Карское море.

Пришлось опять уточнить. По нашим данным, в которых я не сомневался, в Карское море проникли не одна — две, но от пяти до семи вражеских подводных лодок. Не колеблясь, я заявил, сознавая, где произношу эти слова, что Северный флот справится с фашистскими рейдерами, но что быстрее ликвидация их зависит от единства действий и соблюдения всеми без исключения правил плавания в условиях военной опасности. И что от выполнения этих правил будет зависеть судьба транспортного флота. Самое разумное в сложившейся обстановке, предложил я, обеспечить вывод из Карского моря ледоколов, а с транспортными судами повременить до следующей навигации. Пусть перезимуют на Диксоне и в других местах.

— Верно, до конца арктической навигации остается немного времени, — сказал Сталин, приминая табак, в трубке. — Правильное предложение. За это время надо вывести из Арктики ледоколы, а транспортные суда оставить на зимовку в наиболее удобных пунктах. Все прочее учесть на будущее. Учесть в первую очередь вам, товарищ Головка. В обстановке военного времени хозяином на морском театре является Военно-Морской Флот, а вы — командующий флотом.

После небольшой паузы один из присутствовавших напомнил, что Кузнецову было поручено еще два месяца назад приказать Головку навести порядок в Карском море.

И опять-таки я не удержался — привел пример с проводкой речных судов из устья Печоры в Обскую губу. Проводку обеспечивал Северный флот, а не Главсевмор-

путь, который никак не может упорядочить движение своих судов.

Сталин опять пристукнул трубкой по столу:

— Хватит пикироваться. Прежде всего отношение к делу. Исходить нужно из этого. Надо стремиться решить задачу, а не затевать драчку. Вас вызвали ради практических предложений. Что вам конкретно надо на театре?

Мне оставалось только повторить просьбу о кораблях противолодочной обороны и самолетах дальнего действия для той же цели.

— Пишите постановление, — сказал Сталин. — Самолеты выделим теперь же, кораблей добавим в скором времени. Разных классов, — многозначительно обещал он и повторил: — Ледоколы из Арктики вывести, они понадобятся вам на Белом море, транспортные суда оставить на зимовку.

И, когда с этим вопросом было решено до конца, прибавил на прощанье:

— Будьте готовы к встрече конвоев. Как ни тянут союзники, особенно Черчилль, им придется возобновить конвои. Поэтому не забывайте: Северному флоту предстоит трудная и важная задача. Государственная задача.

Вышел я из кабинета И. В. Сталина с чувством удовлетворения: флоту была твердо обещана помощь, в которой мы так нуждались. А в том, что обещание будет выполнено, сомневаться не приходилось: я сам, своей рукой, писал постановление об этом, которое диктовал Сталин. Необходимость такой помощи подсказывали здравый смысл и сознание того, что никакие промахи, допущенные нами на Северном флоте, в частности мной, его командующим, не могут умалить стратегическое значение Северного театра, подтверждаемое войной. Для того партия предусмотрительно и создавала Северный флот.

И надо учесть на будущее совет, полученный в Ставке: правильное и эффективное использование сил флота требует прежде всего гибкости мышления тех, от кого зависит управление этими силами.

КОНВОЙ ИДЕТ МОЛЧА

1943, октябрь — ноябрь

Несколько часов, проведенных 10 октября в Москве, показались бесконечными: все время тревожила мысль о новоземельском конвое. Он вышел из Архангельска накануне вызова меня в Ставку Верховного Главнокомандования и теперь находится в районе между Иоканкой и мысом Канин Нос, то есть в самом опасном месте на выходе из Белого моря: там, где, по данным радиоразведки, обнаруживаются подводные лодки противника. Разумеется, гитлеровцы будут всячески пытаться атаковать конвой, особенно транспорт «Марина Раскова», идущий в его составе. Океанская машина в двенадцать тысяч тонн, трюмы которой забиты грузами до отказа, представляет собой соблазнительную приманку для вражеских лодок. Кроме того, на выходе из Белого моря в Печорское море и несколько севернее, на параллели Карских Ворот, встречаются и плавающие мины, которые ночью не видны. Вдобавок малоутешителен прогноз погоды. Маршрут конвоя пролегает именно через те районы, которые захватит циклон, распространяющийся от Исландии через Баренцево море на восток.

Всего этого достаточно для беспокойства за судьбу конвоя. От благополучного прибытия его в пункт назначения — Белую губу — зависит нормальная зимовка всех новоземельцев военного времени: транспорт везет им теплую одежду, продовольствие, оборудование для аэродрома, топливо и многое другое. На его борту помимо груза находятся, не считая пятидесяти — шестидесяти человек экипажа, двести пассажиров...

11 октября. Вот уже восьмой месяц нет союзных конвоев, но к пространству Северной Атлантики по-прежнему прикована большая часть боевых сил нашего флота,

хотя эти силы позарез нужны для защиты подходов к Арктике и коммуникаций в Карском море.

Никогда не следует считать противника глупее себя. Поведение союзников, отменивших конвои из США и Англии, не могло остаться незамеченным для гитлеровцев. Вполне возможно, что последние приняли прекращение союзных конвоев как результат своего превосходства на коммуникациях. Во всяком случае, немецко-фашистское командование учло ситуацию на театре, воспользовалось ею, сняло какое-то количество своих подводных лодок дальнего действия с коммуникаций Атлантического океана и направило против нас с задачей проникнуть в Карское море.

Что и удалось им.

А у нас не хватило сил для противодействия. Во-первых, чтобы помешать проникновению гитлеровцев в Карское море, надо держать под наблюдением пространство шириной в несколько сот миль, на подходах из Баренцева моря к проливам Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар, а также пространство севернее мыса Желания. Во-вторых, чтобы предотвратить нападение вражеских подводных лодок на конвои, надо иметь не один — два корабля эскорта на два — три транспорта, как имеем сейчас мы. Ведь противник на своих сообщениях у Норвегии теперь обеспечивает каждый транспорт прикрытием из десяти — одиннадцати кораблей разных классов. И, несмотря на такое сопровождение, мы топим их торпедами, выпущенными из аппаратов наших лодок. Стоит ли удивляться, если нам время от времени не удастся уберечь то или иное судно, когда мы имеем, повторяю, один — два корабля эскорта на два — три транспорта?

Вот и сейчас могу ли я быть спокойным, если мне известно положение с новоземельским конвоем?... Он состоит из транспорта (пароход «Марина Раскова») и двух кораблей охранения (эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Громкий»). На пути от выхода из Белого моря до Белушней губы конвой подстерегают не только плавающие мины и не только шесть подводных лодок противника, отмеченных нашей радиоразведкой, но и та самая опасность, которую таил в себе позавчерашний прогноз погоды.

Флагманским кораблем конвоя идет «Гремящий» под брейд-вымпелом командира дивизиона эскадренных мино-

посцев капитана 2 ранга А. И. Гурина, прежнего командира этого корабля. Последнее сообщение с «Гремящего» было из района Иоканки. На выходе из Белого моря конвой встретился с сильным штормом. Корабли очень крепко, они шли лагом к волне, и Гуриин повернул в Иоканку, чтобы подкрепить кое-что на эскадренных миноносцах и проверить крепления всякого рода на транспорте.

Решение правильное. Конечно, груз еще в Архангельске следовало закрепить в расчете на сильный шторм, но лишний раз проверить всегда нешлохо.

14 октября. Трое суток было не до записей в дневнике. Истекли все сроки для возвращения с позиций лодок Хомякова и Кунца. На запросы не отвечают. Никак не могу примириться с мыслью, что лодки погибли, что они никогда не вернутся в базу, не известят о своем возвращении традиционным выстрелом, означающим очередную победу... За два с половиной года войны можно бы приучить себя к неизбежности потери, но я каждый раз переживаю до слез. После каждой потери становится как-то стыдно: вот, мол, ты жив, а другие сложили свои головы... Особенно тяжело после этого вновь провожать ту или иную лодку в очередной поход. Прощаешься с экипажем внешне спокойный, а сам мысленно представляешь все внезапности, которые ожидают уходящих в далекий поиск, на позицию, к берегам противника... Самое правильное — держать сердце на замке. Хорошо сказал Александр Фадеев на последней странице «Разгрома», почему и врезались в память слова: «...и перестал плакать: нужно было жить, и выполнять свои обязанности»...

Нет, пожалуй, более трудной боевой службы, чем служба подводника. Если, например, летчик все же имеет шансы на то, чтобы спастись (или самолет спланирует без мотора, или можно выпрыгнуть с парашютом), то у подводника нет никаких шансов. С глубин более пятидесяти метров нечего и падеяться выбраться из затонувшей лодки. У нас же на Северном театре, даже в Колыском заливе, то есть дома, нет глубин меньше чем 250—300 метров.

Вчера, 13 октября, обнаружили вражеский конвой в районе Киббергнес-Эккерей. Состав конвоя — три транспорта и двадцать один корабль охранения. Нанесли удар авиацией флота. Результат удара: по данным авиаразведки, произведенной непосредственно после него, потоплены два сторожевых корабля, один транспорт водоизмеще-

нием шесть — семь тысяч тонн, поврежден один крупный транспорт; по данным радиоразведки, потоплен и один миноносец. Наши потери — восемь самолетов. Из экипажей не удалось никого спасти. Война неумолимо берет свое. В числе погибших два прекрасных летчика-торпедовоса Макаревич и Величкин¹.

Мысли мои опять обращены к новоземельскому копово. Позавчера он вышел из Иоканки в губу Белушья, хотя шторм продолжается с неослабевающей силой. О том, что происходит на востоке Баренцева моря, можно судить по донесению, которое получено от Гурина вчера утром: в день выхода конвоя из Иоканки, на исходе суток, в двадцать три часа сорок пять минут, волны сорвали руль на транспорте, руль потерял, транспорт не может управляться. Авария произошла в пункте: широта 72 градуса, долгота 49 градусов. Это примерно в ста пятидесяти милях западнее губы Белушья. Сообщив об аварии, командир конвоя высказал опасение, что у кораблей эскорта, если им удастся взять транспорт на буксир и отвести в пункт назначения, может не хватить топлива на обратный путь. Буксировка в штормовых условиях вообще дело нелегкое, в особенности в Баренцевом море, где волны мало чем отличаются от океанских валов. Скорость хода при буксировке, конечно, спизится. Ясно, что нефти в цистернах будет на доньшке, когда корабли приведут транспорт в Белушью губу.

Лишь бы взяли на буксир и привели, а тогда мазут найдется на самом транспорте, который они ведут.

16 октября. Выяснив обстановку в районе конвоя, позавчера направил туда тральщики, шедшие к проливу Югорский Шар, а Гурина приказал взять транспорт на буксир. Пусть корабли приведут «Марину Раскову» в Белушью и там получают с транспорта столько нефти, сколько им потребуется на обратный переход. Топлива на транспорте — восемьсот тонн. Одновременно предупредил Гурина о следующем: если положение «Марины Расковой» безусловно критическое и если оба эсминца не в состоянии сами выполнить, что указано им, пусть он немедленно сообщит обстановку и место, где находится конвой; если же уверен, что справятся своими силами, пусть

¹ Звание Героя Советского Союза было присвоено Сергею Антоновичу Макаревичу посмертно 31 мая 1944 г.

продолжают выполнять задачу, по молча. Пусть конвой идет молча. Незачем привлекать внимание противника.

С тех пор, вот уже полтора суток, Гуриш молчит.

Понимаю, что это правильно, что дело с буксировкой идет на лад, и все-таки не могу освободиться от напряжения, вызванного первым известием об аварии транспорта. Молчание Гурина продиктовано целесообразностью и моим приказанием; однако молчание же в самый драматический момент породило худшее из испытаний — испытание неизвестностью. Дело не в моем личном самочувствии. Все, кто в курсе затянувшейся истории с новоземельским конвоем, переживают ее не меньше моего.

Наконец около полуночи принимается краткое донесение от новоземельцев: «Гремящий», за ним на буксире «Марина Раскова» входят на рейд губы Белушья. Замыкает шествие «Громкий».

Как гора с плеч!..

Что скрывалось за молчанием Гурина, объясняет он сам, возвратясь на «Гремящем» в Архангельск. Для начала шутит, говоря, что генеральную репетицию передряги, в которую попал новоземельский конвой, Баренцево море устроило еще в начале сентября, когда «Гремящий» и «Грозный» вели два транспорта из Кольского залива на восток. Тогда, на подходе к Семи Островам, конвой угодил в первый осенний шторм. Размахи крена «Гремящего» достигали сорока трех градусов, но эсминец выдержал испытание. Зато один из транспортов — танкер «Юкагир» — был вынужден из-за поломки в машине укрыться в Иоканке и отстаиваться там до улучшения погоды.

Тот шторм, однако, не мог идти в сравнение с октябрьской передрягой, в которую попали суда новоземельского конвоя на второй день после выхода из Северной Двины: они оказались в самом центре циклона и в полной мере испытали на себе его титаническую силу. Ударами волн эсминцы клало на борт по кренометру до 53 градусов, то есть крен был на пределе остойчивости кораблей. Наглухо принайтовленные предметы внутри помещений срывало. Гул шторма и удары волн не могли заглушить непрестанное скрипение корпусов.

Памятуя о прошлогодней аварии и гибели «Сокрушительного», у которого волны оторвали корму, Гуриш ре-

шил зайти в Иоканку, поставить дополнительные крепления и провести дополнительную балластировку, чтобы увеличить живучесть и остойчивость кораблей. Эти работы заняли около суток, после чего копвой вышел по назначению, несмотря на шторм.

А шторм превратился в ураган.

Только 150 миль оставалось до пункта назначения конвоя, когда на транспорте сорвало руль. Попытки управлять транспортом при помощи машин в такой шторм ни к чему не привели. Беспомощный пароход стал огромной металлической коробкой, гонимой по воле ветра и волн. Нередко волны достигали такой высоты, что транспорт совершенно исчезал в провалах между ними. Время от времени наползал туман и набегали снежные заряды, разобшая корабли охранения и поврежденный пароход. Все это могло быть чревато непоправимыми последствиями, которые угрожали сорвать снабжение Новой Земли.

Решение взять транспорт на буксир, подтвержденное затем мною, Гурин принял самостоятельно, представляя всю сложность буксировки беспомощного парохода. Авария произошла в полночь, до утра нечего было и думать о спасательных работах, важно было не потерять транспорт из виду.

Выждав, когда пачало светать, Гурин объявил свое решение: экипажу «Гремящего» подготовиться к буксировке «Марины Расковой», «Громкому» обеспечивать прикрытие, чтобы не допустить торпедной атаки подводных лодок противника и столкновения конвоя с плавающими минами.

Ураган продолжал трепать корабли. Сила ветра достигала одиннадцати — двенадцати баллов. Верхушки волн, иссеченные ветром, превратились в сплошную пену. Перед кораблями вставали валы такой высоты, что «Гремящий» не успевал взбираться на вершину их, и они обрушивались на него. Корпус и верхняя палуба исчезали в бурлящих потоках. Волны непрерывно перекатывались через корабль, заливали вентиляционные устройства. Грохот шторма заглушал все звуки движения, даже бешеное вращение вхолостую винтов, то и дело висевших в воздухе, едва корабль зарывался форштевнем в море. Люди на мостике, чтобы слышать друг друга, должны были кричать в ухо, а люди на юте — артиллеристы, минеры, боцманская команда, возглавляемые помощником командира корабля Васильевым и главным боцманом Речки-

пым, выпедшие на аврал для подготовки буксира, — половину времени тратили на борьбу с волнами, чтобы удержаться на палубе.

В условиях, когда «Гремящий» с трудом повиновался рулю, Гурий приступил к опасному маневру — сближению с аварийным транспортом. Надо было подойти к нему на возможно близкое расстояние, чтобы люди на транспорте могли поймать бросательные копцы с «Гремящего», а с ними принять буксирный трос. Малейшая неточность решала не только судьбу транспорта, но и судьбу эсминца. Столкновение судов при таком галнении моря могло привести к гибельной аварии.

Прошли часы, а не минуты, прежде чем маневр удался. Долгие восемь часов понадобились для того, чтобы передать буксирный трос на транспорт. Все это время, пока люди «Гремящего» делали свое нелегкое дело, «Громкий» был в охрапении и также делал свое дело: расстреливал плавающую мину, обнаруженную сигнальщиками среди вспененного моря, и отогнал от конвоя подводную лодку противника.

Наконец буксирный трос был подан и закреплен, но испытания для конвоя еще не закончились.

Под вечер, в сумерках, когда до губы Белушья осталось по счислению еще сто двадцать две мили, буксирный трос лопнул.

Предвидя это, Гурий заранее продумал план дальнейших действий. Буксир надо было завести вторично, теперь с большей гарантией его сохранности, используя якорную цепь и якорь транспорта. Их следовало стравить за борт вместе с буксирным тросом, чтобы они своим весом смягчали рывки.

Правильное решение обеспечило успех буксировки «Марины Расковой». Как только рассвело, транспорт был вторично взят на буксир «Гремящего», и конвой возобновил медленное движение к Новой Земле сквозь ураган, который все еще не ослабевал. Вторично «Громкий» обнаружил вражескую подводную лодку, пробомбил район обнаружения глубинными бомбами и не только не дал противнику возможности выпустить торпеды, но и вынудил его отказаться от преследования конвоя.

На пятые сутки похода (вместо 50—60 часов в нормальных условиях) эсминцы доставили транспорт в губу Белушья. По сути, они спасли его.

...Вижу удовлетворение на осунувшемся лице Гурина, когда он закапчивает докладывать о перипетиях повоземельского конвоя, и вполне разделяю ее. Надо особо отметить в приказе по флоту, что сложная буксировка аварийного транспорта проводилась в условиях боевой обстановки, несмотря на ураган, и явилась очень серьезной проверкой и экипажей обоих эскадренных миноносцев, и самих кораблей. Только теперь, когда стали известны все подробности, вырисовывается общая картина похода, который действительно следует назвать коллективным подвигом североморцев. Прискорбный случай с прошлогодним разломом «Сокрушительного» не в укор нашим кораблестроителям. А этот новоземельский четырехсудный конвой в урагане достаточно характеризует отличные мореходные свойства эскадренных миноносцев, построенных ленинградскими мастерами: выдержать такое испытание дано не всякому кораблю. И не каждому, кто называет себя моряком. Выучка и морская закалка, слаженность и умение экипажей «Гремящего» и «Громкого» не теряться при чрезвычайных происшествиях — налицо в новоземельском конвое. Тут прежде всего большая заслуга командира дивизиона эскадренных миноносцев. Еще раз я убеждаюсь, что не ошибся, остановив свой выбор на Гурине.

Около полутора лет назад, 26 июня 1942 года, я писал о нем в «Правде»:

«Неизмеримо возросло и отточилось боевое мужество моряков нашего надводного флота. Среди них есть немало «старых северян», которые, подобно капитану 3 ранга Гурину, превосходно изучили сложное искусство кораблевождения в изменчивых и суровых условиях Заполярья. Недаром говорят про Гурина, что нет такой узкости, через которую не сумел бы он провести свой корабль при любом шторме; нет такого шторма, который застал бы его врасплох. Эти качества добыты в походах мирного времени, в долгом и упорном труде моряка».

Характеристика Гурина стала складываться у меня с первых дней командования флотом, когда я впервые побывал на «Гремящем». Бывший пастушок из белорусской деревни Шпильки, пришедший на флот добровольцем, Гурин тогда же произвел на меня впечатление не только человека на своем месте, но и растущего, все время расширяющего кругозор, способного быть вообще военачальником, командовать больше чем одним кораблем.

И «Гремящий» сразу поправился мне четкой организацией корабельной службы, деловой готовностью его экипажа к немедленному выполнению любого задания. Все это было результатом многих и постоянных тренировок, проводимых Гуриным без суеты и надрыва, с методической последовательностью настоящего командира-воспитателя, который не только требует, но и разъясняет, не только приказывает, но и показывает, управляет, являя тем самым пример офицерам, подчиненным ему. Дружный, слаженный воинский коллектив, каждый человек в котором — офицер и матрос — знал свое место, был подготовлен и нацелен на сознательное, самоотверженное преодоление трудностей, — таким увидел я экипаж «Гремящего» еще в мирное время.

Гурин принял этот корабль, когда последний находился в достройке у причала одного из ленинградских заводов. С тех пор все, что по сей день составляет историю «Гремящего», перазрывно связано с Гуриным. До войны — это переход из Ленинграда по Беломорско-Балтийскому каналу на Север; поход полярной ночью на помощь ледокольному пароходу «Георгий Седов», только-только вырвавшемуся из ледового дрейфа через Арктику; поход в губу Скорбиевская, где выскочила на камень подводная лодка. «Гремящий» был послан обеспечивать ее и оказывать помощь буксиром. Якорная стоянка в губе выдалась очень трудная из-за свежей погоды, но командир «Гремящего» не воспользовался неблагоприятными обстоятельствами, которые позволяли ему сослаться на них и уйти в безопасное место. Формально он мог это сделать и оставить лодку на произвол судьбы. Долг моряка — вот что оказалось сильнее всяких формальных прав и, вне сомнения, сыграло свою роль в соответствующей подготовке всего экипажа «Гремящего» к преодолению будущих трудностей, кульминацией которых стал последний повоземельский конвой.

...Гурин докладывает о самоотверженном труде экипажа «Гремящего» по спасению «Марины Расковой», называет наиболее отличившихся офицеров и матросов — помощника командира корабля Васильева, командира зенитной группы Гаврилова, главного бодмана Речкина, рулевых Варшеева и Сергеева, сигнальщиков Фокеева и Онохова. И мне почему-то вспомнились факты, предпривившие успех в спасении транспорта. Вспомнился эпизод, связанный с мартовским конвоем в прошлом году. Выйдя

навстречу союзному конвою, шедшему от Исландии, «Гремящий» был застигнут тогда в пути девятибалльным штормом. Крен корабля достигал сорока восьми градусов. В конце концов не выдержали крепления. Под ударами волн дала трещину верхняя палуба, деформировался верхний лист одной из бортовых нефтестерн. Затем волны срезали заклепки цистерн воды для котлов, сбили выюшки на полубаке, вырвали вентиляционные надстройки — «грибы». Пока аварийная группа из строевых матросов и артиллеристов устранила мелкие повреждения и ставила дополнительные крепления под палубами, Гурин продолжал вести корабль прежним курсом — навстречу конвою. В назначенное время «Гремящий» соединился с конвоем, вступил в охранение его, помог английским кораблям эскадры отразить нападение фашистских эсминцев, атаковал и потопил вражескую подводную лодку, успешно участвовал в отражении атаки «юнкерсов» и вместе с другими кораблями благополучно привел транспортные суда в Кольский залив.

Вспомнил, слушая доклад командира дивизиона, о многих других фактах самоотверженного труда, ставших нормой поведения людей «Гремящего» в боевых условиях. Гурин называет котельных машинистов: Карбушев, Жилинский, Наумов, Хоменко, Гуськов, Шмарин, командир отделения Балабанов. Это они, когда в непрерывных походах стали сдавать трубки в котлах, не раз и не два забирались в тот или иной вышедший из строя, выключенный, но еще пышущий жаром котел и работали в нем при невыносимой температуре, отыскивая лопнувшие трубки и устраняя повреждения, из-за которых снижалась скорость хода корабля. Устраняли в пути, не откладывая работу ни до возвращения в базу, ни до тех пор, когда хотя бы остынет котел.

Вот что определило успех новоземельского конвоя теперь, а несколько раньше, вместе с непрерывной конвойной службой, с благополучной проводкой нескольких сот транспортов с грузами, принесло «Гремящему» почетное звание гвардейского корабля.

Предлагаю Гурину представить к награждению орденами и медалями офицеров и матросов, отличившихся в новоземельском конвое.

9 ноября 1943 года. Сообщение, которое подытоживает новоземельский конвой: транспорт «Марина Раскова»,

сдав по назначению весь груз в Белушней губе; сегодня благополучно возвратился в Архангельск.

Теперь можно сказать, что еще одно задание выполнено до конца.

Не ошибусь, если прибавлю: быть комдиву Гурину Героем Советского Союза...¹

¹ Звание Героя Советского Союза было присвоено Антону Иосифовичу Гурину, впоследствии контр-адмиралу, за самоотверженные действия в ста конвоях, обеспечившие благополучную проводку в порты назначения свыше тысячи транспортов с общим грузом до пяти миллионов тонн. — *Примеч. авт.*

В ПОЛЯРНОЙ НОЧИ
1943, ноябрь — декабрь

Решение, принятое Ставкой Верховного Главнокомандования, сказалось на всем Северном театре и в течение трех недель изменило обстановку в нашей операционной зоне. Все довольно четко определилось уже к первым числам ноября: прояснилось до конца с авиацией, с ледоколами и с внешними конвоями. Конечно, я в те дни еще не знал ни о послании У. Черчилля, ни об ответном послании, которое И. В. Сталин отправил английскому премьер-министру 13 октября, через трое суток после памятного мне разговора в Ставке и особенно памятных мне заключительных слов о том, что нам, флоту, надо быть готовыми к встрече конвоев, что конвой будут возобновлены, как ни тянут с ними союзники. В ответном послании И. В. Сталина говорилось без обиняков:

«...Поставки Британским Правительством в СССР вооружения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое в силу особого соглашения между нашими странами приняло на себя Британское Правительство в отношении СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союзников — гитлеровской Германией.

Нельзя также не считаться с тем, что северный путь является наиболее коротким путем, позволяющим в наиболее короткий срок доставить на советско-германский фронт поставляемое союзниками вооружение, и что без надлежащего использования этого пути осуществление поставок в СССР в должном объеме невозможно. Как я уже Вам писал раньше и как это подтвердил опыт, подвоз вооружения и военных грузов для СССР через

персидские порты ни в какой мере не может окупить недопоставок, получающихся в результате отсутствия подвоза северным путем вооружения и материалов, которые, как это вполне понятно, входят в расчет снабжения советских армий. Между тем отправка военных грузов северным путем в этом году почему-то и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом, что делает невозможным выполнение установленного плана военного снабжения и находится в противоречии с соответствующим англо-советским протоколом о военных поставках. Поэтому в настоящее время, когда силы Советского Союза напряжены до крайности для обеспечения нужд фронта в интересах успеха борьбы против главных сил нашего общего противника, было бы недопустимым ставить снабжение советских армий в зависимость от произвольного усмотрения британской стороны. Такую постановку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского Правительства от принятых на себя обязательств и как своего рода угрозу по адресу СССР».

Демарш подействовал. Черчилль, как теперь стало известно, пошел на попятный,

В моем дневнике за ноябрь — декабрь 1943 года о событиях этих двух месяцев записано так...

2 ноября. Скоро месяц после моего доклада-отчета в Ставке Верховного Главнокомандования. Результаты уже есть: нам на флот дано еще 100 самолетов — 60 истребителей и 40 двухмоторных машин. Один полк «бостонов» с Карельского фронта также будет подчинен нам. Кроме того, намечено прислать к нам же одну дивизию авиации дальнего действия. Все, вместе взятое, дает довольно широкие возможности.

Пришли английские корабли за своими транспор-тами. Одновременно с ними прибыли из США для нас пять тральщиков и шесть катеров — больших охотников¹. Переход через океан в осеннее время совершен без каких-либо значительных поломок, стало быть, корабли построены хорошо.

¹ 24 ноября 1943 года в Кольский залив прибыли еще два тральщика и три катера. — *Примеч. ред.*

Был на катерах. Вполне пригодны для боевых действий, мореходность приличная, проверена переходом в штормовых условиях осенней Атлантики. Разумеется, в общем все зависит от людей. А люди на них из числа тех, кто вот уже третий год на своих малозаметных кораблях выполняет самую разнообразную боевую работу. Причем вопреки всем нормам и ограничениям, в самых немыслимых до войны условиях, в любую погоду, полярной ночью и круглосуточным летним днем, всюду — в Белом, Баренцевом и Карском морях, до Нордкапа на запад и до мыса Челюскин в проливе Вилькицкого, а то и до бухты Тикси на восток. Два с лишним года прошло с тех пор, когда бой катера под командованием И. И. Кроля убедительно доказал, на что способны корабли этого класса, имея таких людей, какие составляют команды всех катеров без исключения. Действительно, катерники — мастера на все руки. Они и в дозорах на океанской волне, и высаживают десанты в тылу у противника, и обеспечивают перевозки на Рыбачий и Средний, и сопровождают конвои на внутренних коммуникациях... Словом, действуют в любых условиях.

Вряд ли за океаном имеют представление об этих условиях. Потому-то американцы были поражены, узнав, что катера пойдут через океан своим ходом, да еще осенью.

Катерники вспоминают, что один из провожавших американцев — старый моряк — сказал на прощанье:

— Только железные люди способны идти осенью через океан на таких утлых, к тому же деревянных суденышках...

Эти «утлые суденышки» еще оправдают себя в боях.

Впечатлений от пребывания в США у катерников много. Отношение рядовых американцев к ним было дружеским, интерес к Советскому Союзу большой, заинтересованность в боевых успехах Советской Армии прямая. К месту, где стояли катера, приходили люди с различными вещами, купленными на свои сбережения, и просили взять эти вещи в подарок храбрым русским солдатам.

А на стоянке в исландском порту Рейкьявик, куда катера зашли по дороге из Флориды к нам на Север, два высокопоставленных визитера — английский и американский адмиралы — специально навестили наших катер-

ников, чтобы выразить свое восхищение ими и заодно уговорить их отказаться до весны от дальнейшего перехода из Исландии в северные порты Советского Союза. Оба адмирала считали, что катерам не пройти в осенние штормы к месту назначения.

Поскольку все катера благополучно дошли, представитель британской военно-морской миссии сказал мне вчера, по сути повторив слова американского моряка, напутствовавшего катерников перед уходом из Флориды, но уточнив определение «железные»:

— Такие походы в арктических водах и на таких судах могут совершать только русские...

В кают-компании одного из катеров меня угостили ромом. И тут же наивно похвастали, что имеют целый бочонок его. Ром я попробовал и похвалил, но перед уходом с катера сказал командиру:

— За угощение спасибо. А бочонок с ромом передайте в госпиталь. Нужен для раненых.

Надо было видеть вытянувшиеся лица катерников.

Однако поблажки тут делать нельзя. Никому.

9 ноября. Обещанные самолеты пока задерживаются, но сегодня пообещали направить к нам 36-ю дивизию авиации дальнего действия, которая была на Севере в прошлом году. Все ее экипажи натренированы в ночных полетах. Задача дивизии поставлена та же, что и прежде: удары по базам и аэродромам противника в Норвегии.

Приятная новость: сверх ста самолетов получим еще 20 типа «аэрокобра». Жаль только, что все они очень медленно идут к нам.

Три новых тральщика вышли из Кольского залива в Иоканку. Планирую их для встречи арктического конвоя, который следует из Карского моря в соответствии с октябрьским решением Ставки. Конвой продвигается слишком медленно: идет, вероятно, со льдом, прикрываясь тем самым от возможных атак подводных лодок. Надо будет послать напоминание идти быстрее. Время не ждет.

Четвертый из новых тральщиков задержался для траления у Гавриловского, где какой-то рыбак якобы видел подводную лодку. Возможно, она ставила мины. Поэтому пусть тральщик до завтра продолжает тралить, затем, не мешкая, должен идти в Иоканку вслед за остальными.

10 ноября. Прибыла 36-я авиадивизия. Теперь у нее почетное название — «Смоленская». Многие летчики из ее состава были у нас в прошлом году, так что действовать будут уже имея опыт.

Арктический конвой, как и предполагалось, отстаивается у кромки льда. Получив сообщение об этом, дал Кучерову¹ (он командует конвоем) ободряющую радиogramму: чтобы не боялся чистой воды. Ледоколы прикроем эсминцами и тральщиками. Завтра отправлю Колчина с кораблями в Иоканку и оттуда — в нужный момент — встречать конвой.

18 ноября. Закончилась-таки арктическая эпопея текущего года; суда ледокольной флотилии «И. Сталин», «Ф. Литке», «Мурман», а также шесть эскадренных миноносцев и три тральщика прибыли в Архангельск. Очень

¹ С. Г. Кучеров в марте 1943 года был назначен командующим Беломорской флотилией. В авторских дополнениях к переизданию книги сказано: «Впервые жизнь меня столкнула с Кучеровым на Каспии. По возрасту Степан Григорьевич был старше меня на пять лет, его назначили флагманским химиком флотилии, а меня после окончания училища — на канонерскую лодку «Ленин» вахтенным начальником. Это означало быть штурманом, связистом, командиром плутонга, командиром роты, политгрупповодом, ревизором (сейчас мало кто из офицеров знает, что такое ревизор. Это был человек, который занимался хозяйством — обмундированием, питанием и финансами). Затем мы с Кучеровым одновременно поступали на командный факультет академии. И снова встретились на Северном флоте. Энергичный и настойчивый, Кучеров был хорошим начальником штаба. Предпочитал докладывать на усмотрение старшего начальника, но в работе был неутомим. Он мог не спать несколько суток подряд, если того требовала обстановка. Был исключительно дисциплинирован: если даже отвергалось его предложение и принималось решение старшего начальника, он выполнял это решение как свое собственное. В любом положении он не унывал, обладал чувством юмора... К войне он относился со всей серьезностью. Примерно через два месяца он как-то заявил мне, что война будет длительной. Штабные офицеры побаивались Кучерова. Он был высоко требователен, не давал спуска за любое упущение. Думаю, что как начальник штаба флота он был на месте. Мы ввели так называемый тыловой штабной пост ФКП. Он играл очень важную роль в течение всей войны. У нас велся учет всех материальных ресурсов. Особенно полезным тыловой пост оказался во время прибытия конвоев. Приходило большое количество боевых кораблей и транспортов, многим из них надо было подавать воду, топливо, продовольствие, боеприпасы. Тыловой пост ФКП заранее готовил все распоряжения, куда, чего и сколько подать. Как только корабли становились в Кольском заливе, сразу же начиналась подача нужных им грузов. С. Г. Кучеров был заботливым начальником штаба. Состав штабных офицеров был также удачным». — *Примеч. ред.*

хорошо показали себя в этом походе тральщики: обнаружили и атаквали несколько подводных лодок противника. Группа моряков-полярников с ледокольной флотилии награждена боевыми орденами. Среди награжденных В. И. Воронин, командир ледокола «И. Сталин». Это один из лучших знатоков ледового дела, представитель одного из старинных поморских родов, потомок древнейших русских мореходов, известный не только у нас после исторического первого сквозного похода «Сибирякова» по Северному морскому пути в одну навигацию. Он хорошо знает Арктику, командовал «Седовым», «Сибиряковым», «Челюскиным», «Ермаком». У него четверть века стажа в должности ледового капитана. И вот такой человек, заболел, к началу войны остался вне поля зрения Главсевморпути. Ждал, но так и не дождался, что вспомнят о нем. Тогда сам напомнил. Проявив инициативу, добился пересвидетельствования врачебной комиссии где-то в тылу, которая снабдила его оригинальной справкой: «Плавать в Арктике может, но простужаться нельзя». Сэтой справкой он прибыл в Архангельск, где его произвели в старшие лейтенанты и определили читать лекции на берегу. Я узнал об этом, к сожалению не сразу, после чего переговорил с начальником Главсевморпути И. Д. Папаниным.

Теперь Воронин — капитан 2 ранга, командир флагманского ледокола и старший лоцман Северного морского пути. Еще в прошлом году он отлично справился со своими обязанностями в условиях военного времени и зарекомендовал себя ледовой проводкой лидера «Баку» и эскадренных миноносцев из Владивостока через Арктику к нам на Северный флот.

Опирается надо в этих районах на таких людей. И на моряков-полярников и на летчиков полярной авиации, как Черевичный. Только война помешала оценить по-настоящему полет, совершенный И. И. Черевичным к так называемому «полюсу недоступности» — последнему белому пятну в Арктике. Летает Черевичный блестяще и, несомненно, принадлежит к числу тех людей, у которых чувство полета является шестым чувством.

2 декабря. Конвой пошли. Сегодня в Кольский залив прибыла мурманская группа второго после восьмимесячного перерыва союзного конвоя: шесть транспортов, один танкер и восемь миноносцев. Беломорская группа конвоя — восемь транспортов — под охраной трех английских кораблей и наших эсминцев направилась в Архангельск.

Увидев густой туман, англичане еще у Кильдина отказались самостоятельно идти в Кольский залив. Пришлось подсадить к ним наших лоцманов, которые благополучно в сплошном тумане провели весь конвой в назначенные места.

Для предупреждения ударов неприятельской авиации по конвою, как только он подошел в зону видимости Кильдина, мы совершили налет на вражеские аэродромы Луостари и Хебуктен. Потеряли при этом один свой самолет (летчик Зайцев), подожженный огнем зенитной артиллерии и упавший в районе аэродрома. В бою на отходе наши летчики сбили один «мессершмитт» и один «фокке-вульф». Летчик последнего выбросился с парашютом над расположением войск 14-й армии и взят в плен. Сегодня его допрашивают в штабе армии, завтра доставят к нам.

Во всяком случае, после этих наших ударов гитлеровцы не трогали ни ту, ни другую группу конвоя.

3 декабря. С 18 часов начали предупреждающие налеты на аэродром Хебуктен, тем самым отвлекая внимание противника от беломорской группы конвоя. Она идет без потерь и сегодня должна быть в Архангельске.

14 декабря. Все время держится отвратительная погода, поэтому использовать авиацию по-настоящему до сих пор не удалось. А конвой с запада идут. Позавчера из Англии вышел очередной конвой: 19 транспортов, в том числе два танкера — один с бензином в Белое море, другой с нефтью в Кольский залив. Их прикрывают, помимо корветов-конвоиров и миноносцев, две группы кораблей — крейсерская и линейных сил. Вторую группу возглавляет линкор «Дюк оф Йорк» («Герцог Йоркский»), на котором, по сообщению английской миссии, находится командующий британским флотом метрополии адмирал Фрэнсис. С чего бы? Неужели для того, чтобы лично убедиться, в каких условиях осуществляется проводка конвоев через Северную Атлантику? В миссии переполох. Начальник ее, Арчер, человек заносчивый, не в пример своему предшественнику Фишеру, попытался использовать предстоящий визит Фрэнсиса и задал мне уйму вовсе не обязательных вопросов. В частности, он потребовал дать ему сведения по авиации для доклада своему командующему, полагая, что при словах «для командующего флотом метрополии» мы будем так потрясены, что все немедленно

дадим ему. Очень неприятная личность этот Арчер. Я уже просил о том, чтобы его убрали от нас¹.

Прибытие линкора «Дюк оф Йорк», крейсера «Ямайка» и четырех миноносцев ожидается послезавтра. Через двое суток после этого должна прибыть крейсерская эскадра. Конвой придет двадцатого.

Для чего же все-таки жалуется сюда Фрэзер?

16 декабря. «Дюк оф Йорк», «Ямайка» и четыре миноносца прибыли в назначенное время. С английского линкора тут же запросили семафором, когда адмирал Фрэзер может нанести визит командующему Северным флотом Советского Союза. В ответ на это я сообщил, что готов прибыть сам, но прошу назначить время. Тотчас последовало приглашение, и я отправился на линкор, имея уже соответствующие сведения о Фрэзере. Это выдавший виды «морской волк», один из нынешних столпов Британского адмиралтейства. Биография его мне известна, поэтому, когда один из моих собеседников-англичан (начальник штаба Фрэзера) спросил, знаю ли я, что адмирал бывал в России, между нами состоялся краткий, но любопытный разговор.

— Знаю, — ответил я.

Собеседник (придав таинственное выражение своему лицу):

— И что адмирал воевал против большевиков?

— Знаю, — снова ответил я. — Осенью восемнадцатого года, на Каспии, вместе с генералом Денстервиллем.

Собеседник (удивляясь, но все еще желая поразить меня):

¹ Речь шла не об одном Арчере. В своем послании английскому премьер-министру И. В. Сталин специально указал: «...Я не вижу необходимости в увеличении количества британских военнослужащих на Севере СССР, так как подавляющая часть находящихся там британских военнослужащих не используется надлежащим образом и уже в течение многих месяцев обречена на праздность, на что уже не раз указывалось с советской стороны. В качестве примера можно указать на 126-ю британскую портовую базу в Архангельске, о ликвидации которой за ее неподобающей неоднократно ставился вопрос и на ликвидацию которой только теперь получено согласие британской стороны. Имеются также, к сожалению, факты недопустимого поведения отдельных британских военнослужащих, пытающихся в ряде случаев путем подкупа завербовать некоторых советских граждан в разведывательных целях. Подобные оскорбительные для советских граждан явления, естественно, порождают инциденты, приводящие к нежелательным осложнениям». — *Примеч. авт.*

— И что большевики посадили адмирала в тюрьму?
— Знаю, — опять ответил я.

Тогда собеседник решил удивить меня явным сюрпризом:

— И что адмирал Фрэзер благодарен за это большевикам?

Тут я действительно удивился, и торжествующий начальник штаба объяснил:

— Потому что в тюрьме, где сидел адмирал Фрэзер, плохо кормили, и это дало ему возможность излечиться от язвы, которая мучила его.

Присутствовавший при беседе Фрэзер, улыбаясь, сам подтвердил это.

Пришлось признаться, что такой подробности, означавшей весьма своеобразную признательность британского адмирала большевикам, я не знал...

Как любезный хозяин, Фрэзер показал мне весь линкор, производящий внушительное впечатление, и даже пригласил в корабельную пекарню, где нас угостили довольно-таки вкусными свежее испеченными булочками.

Съев булочку, я похвалил и ее и пекарей, что привело в конце визита к неожиданности. Когда мы уже сошли с линкора, вслед за нами был спущен на палубу катера объемистый мешок, в котором оказалось изрядное количество булочек.

Так сказать, верх гостеприимства.

Все же мне пока не совсем ясно, с какой целью прибыл к нам командующий британским флотом метрополии в самый разгар полярной ночи.

17 декабря. Ныпче Фрэзер и его штаб нанесли ответный визит. Мы устроили обед в честь гостей, а после обеда перед ними выступил наш флотский ансамбль, начавший, как повелось по общему желанию всех на флоте, с прекрасной песни поэта-североморца Николая Букина и композитора Евгения Жарковского, пришедшего к нам на Север еще в первые дни войны. Много раз я, как все на флоте, слышал волнующую каждого моряка песню «Прощайте, скалистые горы», посвященную североморцам, и всякий раз она снова и снова отзывается в сердце. Особенно в тяжелые минуты. Знаю ее наизусть и мысленно произношу вместе с певцами:

... Но хватит для битвы огня.
Я знаю, друзья, что не жить мне без моря,
Как море мертво без меня...

Гости в полном восторге от ансамбля, особенно от танцев и песенок, исполненных на английском языке. Даже упрашивали отпустить ансамбль на две недели с ними в Скапа-Флоу и в Розайт.

В общем, встретили мы английских гостей как настоящих союзников.

19 декабря. Вчера ночью, после получения какой-то радиограммы с моря, «Дюк оф Йорк» и сопровождающие его корабли снялись с якоря и ушли из Кольского залива, причем так поспешно, что Фрэзер передал извинения через миссию, сообщив, что возвращается в Англию. Странная поспешность. Куда же заторопились на самом деле англичане? Навстречу конвою, на поддержку его? Это необходимо, если вышла в море эскадра противника, базирующаяся на Альтен-фиорд. В противном случае для прикрытия вполне достаточно крейсерской эскадры и кораблей эскорта (корветов и миноносцев). Возможно, что «Дюк оф Йорк» ушел на смену крейсерам, ибо они сегодня прибыли в Кольский залив. Это — «Норфолк», «Белфаст» и «Шеффилд». Конвой идет следом.

Крупные корабли противника продолжают стоять в Альтен-фиорде.

20 декабря. Мурманская группа очередного конвоя — 11 транспортов и несколько эскортных кораблей — прибыла в Кольский залив; остальные восемь транспортов, составляющие беломорскую группу, идут в Архангельск. «Дюк оф Йорк» и ушедшие с ним корабли продолжают путь на запад.

22 декабря. Около полудня наш воздушный разведчик обнаружил в районе Эккерей — Варде (Северная Норвегия) конвой противника, прижимавшийся к берегу. В составе конвоя три транспорта, один миноносец, шесть сторожевых кораблей, четыре тральщика и десять сторожевых катеров, то есть на каждый транспорт приходится семь кораблей охранения. Один из наших самолетов торпедоносцев, вышедший в свободный поиск, пытался атаковать этот конвой, но был отеснен прикрывавшими конвой «мессершмиттами» и зенитным огнем кораблей.

Мне донесли о вражеском конвое в тот момент, когда из Кольского залива только-только вышла в обратный путь к Англии мурманская группа одного из предыдущих конвоев, сопровождаемая нашими сторожевыми кораблями, тральщиками и двумя эсминцами. Двух эскадренных миноносцев было, разумеется, мало для успешной

атаки противника, да они и не успевали перехватить его. Поэтому после недолгих раздумий решил послать наперехват торпедные катера: два из Пумманки и три из Кувшинки.

Итак, торпедные катера в Баренцевом море. Да еще в таких условиях, как сегодня: в зимний шторм, полярной ночью, при плохой видимости и обмерзании, которое снижает ход и, соответственно, маневренность торпедных катеров. До войны, это показалось бы невероятным большинству моряков. Многие (некоторое время и я) считали, что непогоды почти всегда бурного Баренцева моря исключают возможность боевого использования торпедных катеров. Вот почему в самом начале войны, когда к нам с Балтики прибыла первая группа торпедных катеров, еще не прошедших испытания (в ту пору мы не были отрезаны от Ленинграда), отношение к ним следовало назвать скептическим. И все же мы решили попытаться использовать их. Испытали первую группу в Кольском заливе и зачислили в состав флота, еще не очень надеясь на практическое применение торпедных катеров. А затем жизнь опровергла все сомнения. Боевая практика доказала возможность, целесообразность, эффективность использования кораблей этого класса на театре. Для противника же их появление в бою оказалось полной неожиданностью еще осенью 1941 года. В самую тяжелую для нас пору второго нажима горноостерского корпуса на мурманском направлении выход первой группы торпедных катеров на морские коммуникации гитлеровцев оказался весьма положительным. Выходя попарно в Варангер-фиорд, катера уничтожили за два набега на вражеские конвои 11 и 15 сентября миноносец (или сторожевик) и три транспорта противника. В первой паре — катера № 11 и № 12, которыми командовали капитан-лейтенант Светлов и лейтенант Шабалин. Действовали они с предельно короткой дистанции, несмотря на пулеметный огонь с фашистских кораблей, потопили миноносец и транспорт, ушли от преследовавших кораблей охранения (катеров-охотников) и благополучно возвратились в базу.

Сегодня они еще раз оправдали себя.

Начал, и хорошо начал, Паламарчук, хотя ему досталось. Был в первой атаке и потопил сторожевой корабль. Ночь темная, видимость плохая, однако все достаточно хорошо видели взрывы. Два взрыва после двух торпед, выпущенных «двенадцатым» в сторожевик с короткой ди-

станции. Катер также был поврежден и потерял ход: осколки снаряда попали в моторы. Тяжело ранило самого Паламарчука. Личный состав не растерялся. Старшина 2-й статьи Гурьев и старший матрос Захаренко под непрерывавшимся огнем противника устранили повреждения. Паламарчук, несмотря на тяжелые ранения, нашел в себе силы управлять катером и, поблуждав немного, привел его в Полярный.

Действия остальных развили успех Паламарчука. Следом за «двенадцатым» прорвался через огневую завесу к одному из транспортов «двести первый» (командир — лейтенант Холодный). Торпедой «двести первого» транспорт был потоплен.

Почти одновременно в атаку вышел катер № 13 под командованием теперь уже старшего лейтенанта Шабалина, подоспевший из Пумманки: он атаковал поочередно два сторожевых корабля, выпустив в каждый по торпедо. Оба сторожевика потоплены.

К Шабалину следует присмотреться. Выход его в атаку сегодня вполне может служить примером, и должен стать им, для других офицеров-катерников. Отзывы о Шабалине: охотник без промаха, умеющий находить выгодный вариант для атаки и, главное, умеющий вовремя перед ней занять паивыгоднейшее для себя положение. С виду это неторопливый, почти флегматичный человек. Впрочем, не только с виду. При высадке разведывательно-десантных групп в тылу противника он спокоен и хладнокровен. Однако он преображается, как только наступает момент выхода в торпедную атаку. Тогда это страстный и к тому же, что особенно важно при скоротечном бое, быстрый исполнитель, на деле доказывающий правильность своих же расчетов.

Надо всячески поощрять боевые способности Шабалина, представить его к очередному званию. Слишком засиелся он в старших лейтенантах, хотя воюет лучше много капитана 2 ранга.

И пора создавать бригаду торпедных катеров.

Результаты боя подтверждены: атакованы и потоплены три сторожевых корабля и транспорт. Мы потеряли один катер.

Этот бой окончательно подтвердил целесообразность использования торпедных катеров на Северном театре в условиях ночного Заполярья.

23 декабря. Английские крейсера «Белфаст», «Шеффилд», «Норфолк» вышли из Кольского залива вслед за ушедшими вчера транспортом конвоя для прикрытия их.

25 декабря. Передал катерникам благодарность народного комиссара за успешные боевые действия 22 декабря у Эккерей.

В 10 часов английская миссия сообщила, что, по ее данным, линкор «Шарнгорст» вышел из Альтен-фиорда. Сообщение любопытное, ибо выход такого корабля не может быть внезапным и является значительным событием даже для самих гитлеровцев, использующих крупные корабли на театрах, как говорится, раз в год по обещанию. Тот же «Шарнгорст» после своего прибытия на север Норвегии (в марте нынешнего года) только дважды выводился в море — в апреле, когда фашистская эскадра ходила к острову Медвежий, и в сентябре, когда участвовал в так называемой «бум-операции» против Шпицбергена. Эта операция предпринималась немецко-фашистским командованием исключительно для шумихи, чтобы хоть в какой-то степени поднять престиж гитлеровского оружия, поскольку не имела никаких оперативных или стратегических целей. На Шпицбергене находился только небольшой отряд норвежских солдат и столь же малое число норвежских шахтеров. Уничтожение жилых домов и захват сотни норвежцев — таким оказался результат сентябрьской «операции» гитлеровских военно-морских сил против Шпицбергена. Остальное время, почти десять месяцев, «Шарнгорст» отстаивался в Альтен-фиорде, точнее, в глубине последнего — в Ланг-фиорде, что регулярно отмечалось нашей разведкой.

Разумеется, выход «Шарнгорста» на коммуникации может повлечь за собой неожиданности всякого рода. Крейсерам, сопровождающим конвой, справиться с фашистским линкором будет трудно. Вот его данные: официальное водоизмещение — 26 тысяч тонн, фактическое — 34 тысячи тонн, мощность машин — 160 тысяч лошадиных сил, скорость хода — 31,5 узла, дальность плавания — 10 тысяч миль, вооружение — девять 280-мм пушек в трех башнях, двенадцать 150-мм в четырех башнях — по обоим бортам, в носу и на корме, четырнадцать 105-мм, шестнадцать 37-мм, шесть торпедных аппаратов и четыре самолета. Экипаж корабля — 1903 матроса и офицера. Противопоставить такой машине можно из надводных кораблей не менее мощный «Дюк оф Йорк», и, думается

мне теперь, Фрэзер не зря пришел к нам среди полярной ночи и не зря так неожиданно ушел, получив какое-то известие. Не о предстоящем ли выходе «Шарнгорста»? Если да, тогда не исключено, что англичане имеют свою агентуру либо в Альтен-фиорде, либо в ставке Деница, откуда и получают информацию о намерениях противника. Еще одно несомненно: гитлеровцы не ведают о визите Фрэзера и английского линкора к нам, иначе они поостереглись бы рисковать «Шарнгорстом». Сейчас я задаю себе вопрос: действительно ли «Дюк оф Йорк» ушел в Англию? Не подстерегает ли он «Шарнгорст» где-нибудь на пути к союзному конвою?

Гадать нечего, надеяться на дядю тоже. Мы должны действовать сами, то есть прежде всего послать подводные лодки наперехват «Шарнгорсту». Поэтому приказал Тамману («Л-20») перейти с позиции у Нордкапа к Альтен-фиорду. Туда же отправил Лунина («К-21»), с тем чтобы новый район был поделен пополам между обеими подводными лодками.

26 декабря. Погода для полетов ограниченно годная. К утру начали подготовку бомбардировщиков и торпедоносцев на тот случай, если надводные корабли противника («Шарнгорст» не мог выйти один) станут преследовать союзный конвой. Однако все это оказалось лишним. «Шарнгорст» попался. Угодил в ловушку, подстроенную англичанами, теперь это уже ясно.

Первые сообщения, переданные мне торжествующим Арчером, таковы.

Крейсерская эскадра, ушедшая 23-го из Кольского залива, чтобы прикрыть конвой, направляющийся к нам, сегодня около десяти часов, находясь в семидесяти милях к юго-востоку от острова Медвежий, столкнулась с «Шарнгорстом». Крейсера ничего не успели предпринять, так как вражеский линкор потерялся в снежном заряде. Через несколько часов они вторично обнаружили его между собою и конвоем. Видимо, гитлеровцы намеревались нанести удар по транспортам.

Немедленно крейсерская эскадра начала обстрел вражеского линкора. Завязался артиллерийский бой, в результате которого на «Шарнгорсте» был сбит снарядом радиолокатор. Это лишило гитлеровцев дальнейшей возможности своевременно обнаружить и определить действительные силы прикрытия конвоя.

«Шарпгорст» вначале имел успех: прямым попаданием нанес повреждения «Шеффилду», что вынудило последний сбавить ход. Кроме того, попадание снаряда вывело из строя одну башню на «Шеффилде». Были попадания также в крейсер «Норфолк». Тем не менее гитлеровцы, уяснив, что крейсерская эскадра не даст им ударить по конвою, стали уходить на юг, возможно для того, чтобы возвратиться к Альтен-фиорду. О присутствии в тех местах английского линкора, сопровождаемого крейсером «Ямайка» и миноносцами, они по-прежнему не подозревали. Между тем «Дюк оф Йорк» с Фрэзером, который уже должен был находиться в Англии, оказался в районе конвоя, и, получив от крейсеров данные о «Шарпгорсте», устремился на пересечку его курса.

Теперь у меня нет сомнений в том, что англичане знали о предстоящем выходе вражеского линкора и что ушли от нас, как только получили сведения, уточняющие время, когда «Шарпгорст» покинет Альтен-фиорд. Неожиданный визит командующего британским флотом метрополии находит полное объяснение и еще раз подтверждает, что англичане во всех случаях действуют с дальним прицелом.

Примерно в 19 часов «Дюк оф Йорк» обнаружил «Шарпгорст» радиолокатором, а вскоре, должно быть, и сам был обнаружен. Начался артиллерийский бой с дистанции 100—110 кабельтовых, причем Фрэзер послал свои миноносцы к «Шарпгорсту», приказав им корректировать огонь. Результат: несколько попаданий снарядов, посланных с линкора «Дюк оф Йорк» — и «Шарпгорст» сперва сбавил ход, затем повернул, был атакован миноносцами, получил три торпеды и в 21 час 30 минут затонул. Из всего экипажа фашистского линкора подобрано только несколько человек.

Дополнительные сведения: «Дюк оф Йорк», «Ямайка» и сопровождающие их миноносцы возвращаются в Кольский залив. Английская миссия уведомила, что Фрэзер надеется получить у нас топливо, после чего отправится в Скапа-Флоу.

Конвой в Англию продолжает путь по назначению. Навстречу, к нам, идет очередной конвой, ради которого гитлеровцы на «Шарпгорсте» и вышли из своей базы.

Потопление германского линкора, бесспорно, большая удача англичан. Следует сказать, что помогло им и предварительное базирование на Кольский залив и то, что их

поход к нам и пребывание у нас остались незамеченными противником.

27 декабря. Английская эскадра — «Дюк оф Йорк», четыре крейсера и четыре миноносца — к вечеру пришла в Кольский залив. Остальные миноносцы задержались в районе потопления «Шарнгорста» и должны подойти позже.

Был у Фрэзера и поздравил его. Он коротко рассказал о бое. Детали пока не уточнены, поскольку пришли еще не все миноносцы. Должно быть, это предлог, так как британский адмирал говорит преимущественно о своих потерях, очень сокрушаясь о них. Потери англичан: 26 убитых и некоторое количество раненых (двое из них умерли сегодня). Пострадали от попаданий снарядов три крейсера и один миноносец, который атаковал «Шарнгорст» с дистанции триста — четыреста метров. На линкоре «Дюк оф Йорк» разрывом снаряда перебита одна нога фок-мачты. Потери противника: линейный корабль, один из двух на театре, и около двух тысяч человек (всего на «Шарнгорсте» было 2029 человек, в том числе замещавший командующего фашистскими военно-морскими силами на Северном театре контр-адмирал Бей со штабом). Подобрано после гибели «Шарнгорста» лишь 38 немцев, среди них, как уверяет Фрэзер, нет ни одного офицера. Вопросы об офицерах я не задавал. Вероятно, британский адмирал заговорил об этом, предполагая, что мы будем просить о предоставлении нам возможности побеседовать с пленными гитлеровцами из экипажа «Шарнгорста». Тут же выяснилось, что в германский линкор попали, по данным англичан, 11 торпед (из них четыре в левый борт), а по утверждению пленных, — восемь торпед, и все в правый борт. Когда «Шарнгорст» после попадания торпед начал крениться, контр-адмирал Бей и командир линкора капитан цур зее Хинтц застрелились. Помимо торпед, фашистский линкор получил не менее десяти попаданий крупными снарядами, что вызвало пожары в разных частях корабля. Сгорел ангар и находившиеся в нем самолеты. Попадания снарядов, особенно с линкора «Дюк оф Йорк» (356-мм), дополнительно снизили живучесть «Шарнгорста», и он затонул, не оправдав теоретических расчетов германских специалистов, полагавших, что этот корабль выдержит 14 торпедных попаданий.

Выяснил относительно топлива, необходимого английской эскадре: для всей этой «армады» требуется около десяти тысяч тонн мазута.

Пришли еще три английских миноносца.

28 декабря. Подробности потопления «Шарнгорста» будут уточняться, вне сомнений, уже в Британском адмиралтействе. Нам больше ничего не рассказывают, хотя адмиралу Фрэзеру и его штабу должно быть понятно, что нас очень интересует информация, полученная от выуженных из воды гитлеровцев. Отнюдь не подробности боя, но детали обстановки в Альтен-фиорде, в Ланг-фиорде, где расположена маневренная база гитлеровских военно-морских сил, действующих на Северном театре против нас. Вот почему вызывает досаду то, что союзники в данном случае ограничились радушными улыбками и пространными заявлениями, что они и мы — союзники.

Ничего, будем обходиться своими данными.

Пожелал адмиралу Фрэзеру благополучного пути: в 18 часов линкор «Дюк оф Йорк», крейсер «Ямайка» и семь миноносцев ушли в Англию.

— Теперь в Англию, — сказал на прощание кто-то из англичан. — Еще раз спасибо за встречу¹.

29 декабря. Сегодня погода позволила нам действовать авиацией по вражеским объектам в Киркенесе. Бом-

¹ В своем очередном послании И. В. Сталину (от 17 января 1944 года) У. Черчилль отвел приему, оказанному североморцами англичанам, такие строки: «...Я был весьма обрадован, когда узнал от адмирала Фрэзера, находившегося на корабле Его Величества «Герцог Йоркский», об искренней и сердечной встрече с адмиралом Головкин и всеми Вашими офицерами и матросами в Кольской бухте перед потоплением «Шарнгорста». Он сообщил, как много доброжелательности демонстрировалось военными служащими всех рангов наших двух военно-морских флотов...». Эти излияния в наш адрес не помешали, однако, У. Черчиллю спустя четыре месяца заявить в своем очередном послании, адресованном И. В. Сталину, будто проводка союзных конвоев была осуществлена исключительно британским флотом. Да, так и говорилось в послании: «Несмотря на ожесточенные атаки, принятые бдительным врагом, Королевскому Военно-Морскому Флоту удалось благополучно провести в Ваши порты все отправленные суда, за исключением трех».

Мало того, что У. Черчилль даже не упомянул о совместных действиях британских и советских моряков против общего врага на театре, он вообще исключил напряженную и эффективную борьбу с противником разнородных сил Северного флота (подводных, надводных, воздушных), которая обеспечила безопасность союзных конвоев в указанный период на всем пространстве нашей операционной зоны, то есть на самом трудном участке внешней коммуникации. Кстати сказать, три транспорта, о которых говорилось в послании Черчилля, были потеряны в пределах операционной зоны флота союзников. — *Примеч. авт.*

били с утра и за полночь, после чего погода испортилась и дальнейшие полеты пришлось прекратить.

Союзный конвой к нам (девятнадцать транспортов и семнадцать кораблей охранения), тот самый, на который нацеливался покойный «Шарнгорст», благополучно следует по назначению. Мурманская группа конвоя должна быть на месте завтра.

Отозвал с позиции Таммана («Л-20»).

30 декабря. С утра был в Мурманске — там создалось тяжелое положение с ремонтом. Оба ремонтных завода прекратили работы, поскольку все люди направлены на разгрузку транспортов, пришедших в последнем конвое. Приостановлен ремонт восемнадцати наших единиц. А на заводах, непосредственно подчиненных флоту, мало и людей и станков. И с разгрузкой по-прежнему плохо. Флот уже выделил много своих людей на разгрузку. Придется еще выделять, хотя это кадры, необходимые для повседневной боевой деятельности флота.

Пришел с моря Тамман. Задал ему вопрос, как он представляет себе картину потопления «Шарнгорста», поскольку в этот момент перемещался с прежней позиции на вновь заданную. Выяснилось, что через три часа после потопления (о котором он, вполне понятно, не знал) над «Л-20» прошли с моря в Альтен-фиорд пять вражеских миноносцев. Ясно. Это подтверждают сведения, только что полученные нами. Выйдя в море, «Шарнгорст» встретил очень крупную волну. Сам он мог идти довольно большим ходом, но миноносцы «захлебывались» и отставали. Тогда, чтобы не связывать себя, контр-адмирал Бей отпустил миноносцы в базу. Уход миноносцев следует считать одной из причин гибели «Шарнгорста». Оставшись без них, Бей действовал вслепую, когда лишился радиолокационной установки.

Нам стало также известно о радиограмме главнокомандующего германским флотом гросс-адмирала Деница в ответ на донесение Бея о его первой встрече с английскими кораблями (крейсерским отрядом). Радиограмма, принятая «Шарнгорстом», была расшифрована и англичанами и нами. Вот ее текст: «Атакуйте и уничтожьте конвой, чтобы облегчить борьбу ваших товарищей на Восточном фронте». Из этой нервной радиограммы уже теперь можно сделать вывод: гитлеровцы, отправляя свой линкор наперехват союзному конвою, не знали обстановки на театре, в частности, не знали о том, что англий-

ский линейный корабль находился в районе операции. Поражения гитлеровских армий на советско-германском фронте побудили немецко-фашистское командование к истерически-авантюрной операции на Северном театре, которая не могла иметь успеха.

Ночью отправилась в Англию крейсерская эскадра — «Норфолк», «Белфаст», «Шеффилд». В те же часы прибыла мурманская группа очередного союзного конвоя: десять транспортов и один танкер.

Все это очень хорошо, но положение с грузовыми операциями неизбежно еще более усложнится. Причалы Мурманска забиты грузами. В порту скопилось до 70 тысяч тонн материалов, снятых с транспортов на берег (не считая, разумеется, того, что еще есть в трюмах судов и что прибыло сегодня). Основное сейчас не только разгрузить, но и вывоз по железной дороге. И вывезти надо в ближайшие дни, чтобы грузы не были уничтожены воздушными налетами.

31 декабря. Последние сутки текущего года заканчиваются в снежных зарядах и в тумане, то есть в обычных для Заполярья этой поры условиях. За стенами флагманского командного пункта — потемки полярной ночи, а в ней все то, что называется боевыми буднями Северного флота. Все в действии или в полной готовности к действиям на дальних морских позициях, на переходах, в дозорах, на аэродромах, в базах, на батареях, в боевом охранении на береговых рубежах, занимаемых морской пехотой у линии фронта на приморском участке, и среди обледенелых сопков, где пробираются сейчас наши разведчики...

В канун нового года всегда возникает желание подытожить происшедшее, пережитое, осуществленное за истекший год. В дневнике я могу даже сегодня подвести итоги действий флота в 1943 году; официально же потребуется месяца полтора, прежде чем с помощью многих звеньев мы составим полный баланс, и никуда от такой практики составления не денешься: она существует испокон веку.

Завершая год, можно, однако, сказать: баланс войны в нашу пользу. Время, ведущее к победе, работает на нас.

НА КОММУНИКАЦИЯХ АРКТИКИ

1944, январь — октябрь

Просматривая записи в дневнике за 1944 год, еще и еще раз удивляюсь авантюристичности действий противника в Арктике, где гитлеровцы не сумели добиться успеха даже в самое тяжелое для нас время. Нельзя же считать успехом рейдерство «Шеера» в позапрошлом году, не изменившее ничего в ходе событий на фронте или в тылу, хотя бы в пределах Северного театра. План перевозок на арктических коммуникациях все равно был выполнен. И если в прошлую навигацию, посылая свои подводные лодки в Карское море, противник еще мог надеяться отвлечь наши ограниченные тогда силы с других направлений в Арктику, то нынче у него не осталось надежд на такую возможность. Сил у нас теперь достаточно для того, чтобы не оголять одно направление ради ликвидации чрезвычайных происшествий на другом. За год, истекший после моего доклада в Ставке Верховного Главнокомандования, Северный флот получил немалое пополнение как самолетами бомбардировочной, торпедоносной, истребительной и пикировочной авиации, так и значительным количеством кораблей различных классов. Прибавилось у нас тральщиков, больших охотников и торпедных катеров¹. Сверх

¹ В 1943 году, помимо кораблей, прибывших с Тихоокеанского флота, Северный флот получил 6 подводных лодок с Каспия, 5 лодок типа «М», другие корабли, созданные на отечественных заводах, а также купленные у союзников или поступившие по ленд-лизу. К началу 1944 года в боевой состав флота входили 23 подводные лодки, лидер и 8 эсминцев, 20 сторожевых кораблей, 14 торпедных катеров (в январе — марте прибыло еще 20 торпедных катеров, из которых была сформирована отдельная бригада), 63 охотника за подводными лодками и сторожевых катера, 36 базовых тральщиков, 40 катеров-тральщиков, 353 самолета. (См.: История второй мировой войны, т. 8. М., 1977, с. 140). — *Примеч. ред.*

того мы получили в счет раздела итальянского флота от американцев старенький, хотя и модернизированный, крейсер, а от англичан — устаревший линейный корабль, восемь эскадренных миноносцев и четыре подводные лодки (после раздела итальянского флота эти корабли были возвращены союзникам). Дело, конечно, не в «пароходах», как иронически называют североморцы английский линкор и американский крейсер. Последний действительно старомоден. Достаточно сказать, что у него четыре высокие трубы и внешность боевого корабля времен первой мировой войны. Важно, что мы располагаем теперь вдвое большим, чем в прошлом году, составом легких сил, прежде всего эскортными и дозорными кораблями.

В общем, и соотношение сил и положение на Севере давно уже изменились в нашу пользу. Они достаточно отражают перемену в ходе всей войны. События девяти месяцев текущего года (в итоге которых освобождена почти вся оккупированная немецко-фашистскими войсками территория Советского Союза, выпали из гитлеровской коалиции Румыния, Болгария, а боевые действия Советской Армии перенесены и за рубеж — в Польшу, Югославию) явились логическим продолжением прошлогоднего перелома на всем фронте. Правда, именно здесь, на Севере, на сухопутном участке, примыкающем к Баренцеву морю, позиционное положение остается пока таким же, каким оно определилось еще осенью 1941 года. И все-таки и мы знаем, и противник понимает, что от этого привычного, стабильного в течение трех лет положения вот-вот не останется и следа. Мы знаем, потому что с весны готовимся по указанию Ставки Верховного Главнокомандования к наступлению; гитлеровцы понимают, потому что им не только ясна общая обстановка, но и видна концепция наших войск. В свою очередь мы видим лихорадочную торопливость, с какой противник усиливает свою оборону. По данным разведки, гитлеровцы спешно заминировали гавань Киркенеса и выставили у входа в нее противолодочные сети. Минаруются также внутренние воды Варангер-фиорда, а в самом Киркенесе и вокруг него возводятся бетонные укрепления, прикрытые минными полями. Перебежчики и пленные сообщают одно и то же: что немецко-фашистское командование получило приказ Гитлера удержать район никелевых разработок (Колосноки), что гитлеровцы нервничают в ожидании нашего рывка вперед. Нервничание их может быть

выражено даже в цифрах. За первую половину сентября они выпустили в сторону наших позиций на перешейке полуострова Средний около семи тысяч снарядов и мин, а на участке у реки Западная Лица более четырнадцати тысяч снарядов и мин.

Таковы дела на суше. Не лучше чувствуют себя гитлеровцы на море. После неудачного выхода «Шарнгорста» в конце декабря прошлого года, который закончился гибелью линкора, они больше ни разу не пытались действовать надводными кораблями на внешних или внутренних наших коммуникациях. Вдобавок английским сверхмалым подводным лодкам удалось нанести существенные повреждения линкору «Тирпиц», и тот ремонтируется на стоянке в Альтен-фиорде. Действия же легких надводных сил немецко-фашистского флота на театре остаются оборонительными. Противник лишь всячески старается обеспечить свои перевозки между портами Северо-Западной Норвегии и Варангер-фиорда, но удается это ему еще реже, чем раньше. Пространство между Варангер-фиордом и Хоннингсвогом у входа в северные норвежские шхеры впрямь стало кладбищем фашистских судов. Топим их пещадно, несмотря на усиленную охрану конвоев. Только в одном бою у мыса Кибергнес в ночь на 19 августа наши торпедные катера под командованием капитана 2 ранга С. Г. Коршуновича, разгромив крупный (32 единицы) конвой противника, за полчаса уничтожили 10 транспортов и кораблей охранения, а двум транспортам нанесли повреждения. И это не случайность. Каждый бой, проводимый нашими торпедными катерами начиная с марта этого года, неизменно заканчивался потоплением вражеских судов. Последний из этих боев происходил совсем недавно — 15 сентября. Торпедные катера действовали в нем вместе с авиацией. Результат совместного удара: уничтожены три транспорта и три корабля охранения, один сторожевой корабль поврежден.

Не буду перечислять все наши успехи текущего года. В данном случае важнее итог: фактическое положение сторон, которое уже яснее ясного и вообще (ибо теперь, в октябре 1944 года, каждому здравомыслящему человеку понятно, что фашистская Германия накануне военного (и политического) разгрома), и в частности — у нас в Заполярье со дня на день должен последовать решительный удар по лапландской группировке гитлеровских войск.

Готовимся к нему совместно с армией. Конкретно: силами флота в предстоящем наступлении надлежит обеспечить прорыв и взятие укрепленного района противника, включающего Лиинахамари, Петсамо (Печенгу). В то же время мы обязаны помешать эвакуации вражеских войск морем и доставке им каких бы то ни было подкреплений. И в то же самое время мы обязаны обеспечивать безопасность своих и союзных конвоев на всем пространстве морского театра в пределах морей Баренцева, Белого, Карского и Лаптевых.

Последнее практически возможно, как и при любой проводке конвоев в открытом море: то есть какие-то потери неизбежны. Ведь перекрыть пути в Арктику, в то же Карское море или в море Лаптевых, так, чтобы туда не проникла ни одна лодка, нельзя. Не следует думать, будто гитлеровцам уже не до Арктики, поскольку не там решается и не там будет решена судьба фашистской Германии. Правильнее исходить из реального: стараться свести к минимуму потери и помнить, на что способны гитлеровцы. Начальник британской военно-морской миссии в Полярном контр-адмирал Эджертон (четвертый по счету за время войны) не зря известил меня три недели назад о том, что фашистские подводные лодки на Европейском театре военных действий снабжены аппаратом «шноркель», позволяющим плавать на перископной глубине под дизелями и долгое время оставаться в подводном положении. Теперь известно не только об этом новшестве. Фашистские лодки пользуются вновь появившимися акустическими электроторпедами. Все это богатство технической мысли нашло практическое применение для очередной авантюры на арктических коммуникациях, затеянной противником сейчас, когда никакие авантюры уже не могут помочь ему.

Что, например, может дать гитлеровцам проникновение на арктические коммуникации? Может ли потопление одного — двух наших транспортных судов или эскортных кораблей на этом направлении (и на любом направлении в настоящий момент) либо высадка диверсионного десанта на какую-нибудь полярную станцию изменить ход войны, предотвратить неминуемый, уже близкий разгром немецкого фашизма? Вряд ли даже сами гитлеровцы верят в это. Действия их определены единственным: паковать до последней минуты своего существования, паковать, где удастся. И они пакостят...

...Несколько месяцев вел дневник урывками. Образовались большие пробелы. Восстановить все в памяти чрезвычайно трудно, и приходится обращаться к документам, чтобы с их помощью проследить ход событий.

Передо мной сводки о происходившем на театре со второй половины сентября. К одной из них приколоты листки с краткими характеристиками, вернее, биографическими справками, составленными после гибели в Карском море тральщика Т-120.

Читаю:

«Лысов Дмитрий Алексеевич — капитан-лейтенант, командир корабля. Родился 16 августа 1918 года в семье рабочего, в настоящее время экспедитора пристани Горький Волжского пароходства. С 1925 года Лысов учился, в 1935 году закончил полную среднюю школу в Горьком. Комсомолец с 1933 года. В 1936 году поступил в военноморское училище, выпущен оттуда в 1940 году, проходил службу на Северном флоте: командовал катером — малым охотником, затем большим охотником. В 1943 году принят в ряды ВКП(б), спустя год назначен командиром тральщика. Неоднократно проявлял отвагу и мужество в борьбе с немецко-фашистскими пиратами на морских коммуникациях. За образцовое выполнение боевых заданий награжден орденом Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени.

Демченко Федор Афанасьевич — старший лейтенант, помощник командира корабля. Родился в июне 1918 года в селе Закривцы, Паричанского района, Днепропетровской области, в семье крестьянина. Отец умер в 1921 году, мать работает в колхозе. В 1933 году после окончания школы-семилетки Демченко, вступив в комсомол, работал культторгом в колхозе имени Сталина, в 1935—1937 годах учился на рабфаке. Закончив рабфак, продолжал учебу в Днепропетровском университете. В 1939 году добровольцем поступил в военно-морское училище, в 1942 году принят в члены ВКП(б). При выпуске из училища направлен на Северный флот, где служил в должности помощника командира тральщика...

Сосницкий Николай Афанасьевич — инженер-капитан-лейтенант, командир электромеханической боевой части корабля. Родился в 1912 году в селе Пяткивка, Бершадского района, Винницкой области. Отец крестьянин-бедняк, погиб в первую мировую войну, оставив жену и пятерых детей. Детство и юность Сосницкого были

тяжелыми. В 1929 году он окончил семилетку и работал в этой же школе учителем в младших классах, затем работал на строительстве в Одессе, без отрыва от производства учился. В 1932 году добровольно вступил в Красную Армию, за время службы вырос от красноармейца до командира — инженера Военно-Морского Флота. Большую часть времени своей военно-морской службы провел на Тихоокеанском флоте, а в 1944 году переведен на Северный флот...

Наконец-то Константин Климентьевич — лейтенант, командир артиллерийской боевой части корабля. Родился в 1919 году в селе Новоселовка, Лиманского района, Сталинской области. Отец был учителем, впоследствии партийным работником — вторым секретарем горкома партии в Бориславе, Дрогобычской области. В 1937 году, после окончания средней школы в селе Славянке, К. К. Наконецный поступил в военно-морское училище, которое закончил в 1941 году. Был направлен на Тихоокеанский флот, а в 1944 году переведен на Северный флот...»

Четыре справки, четыре человеческих жизни с одной судьбой: все четверо погребены вместе с кораблем на дне Карского моря; все четверо исполнили до конца свой воинский долг моряков — советских патриотов.

Вот что предшествовало их гибели...

Вторая половина сентября. Северный флот ведет будничную боевую жизнь: готовится к совместному с 14-й армией наступлению на приморском участке Карельского фронта — от реки Западная Лица и хребта Муста-Тунтури до Петсамо (Печенги); занимается проводкой союзных конвоев, местных конвоев на коммуникациях Белого и Баренцева морей, арктических конвоев между Юшаром и Диксоном, между другими пунктами Карского моря и портами моря Лаптевых; действует торпедными катерами, подводными лодками и авиацией на морских сообщениях противника вдоль норвежского побережья — от Нордкапа до Киркенеса; осуществляет своими кораблями (минными заградителями и тральщиками) доставку грузов и зимовщиков на полярные станции бухты Тихая (Земля Франца Иосифа) и мыса Желания (северная оконечность Новой Земли); высаживает группы разведчиков на полуостров Варангер в тылу противника и т. д. и т. п.

Особенно интенсивное движение на арктических коммуникациях: наступил завершающий период навигации, и начались снабженческие рейсы к полярным станциям с продовольствием, топливом и прочим необходимым на зиму. Кроме того, продолжается движение по основной магистрали Северного морского пути, главным образом с востока на запад: транспортные суда возвращаются в Архангельск с грузами, полученными в портах арктического побережья.

В числе кораблей, сопровождавших один из таких караванов, был тральщик Т-120 под командованием капитан-лейтенанта Лысова. Конвой состоял из четырех трапс-портов и семи кораблей охранения, которые направлялись из моря Лаптевых через пролив Вилькицкого к Диксону. 23 сентября, в 1 час 13 минут, командир шедшего в охранении сторожевого корабля старший лейтенант Махоньков доложил по радио, что обнаружил вражескую подводную лодку. Тотчас командир конвоя приказал тральщику Лысова атаковать ее. Тральщик вышел из ордера и направился к месту, указанному сторожевым кораблем, однако предупредить нападение не успел. Вражеская подводная лодка уже атаковала сторожевой корабль — бывший пограничный посыльно-сторожевой корабль «Бриллиант», и тот через две минуты затонул. В зоне его гибели удалось поднять из воды лишь одного матроса, который умер на палубе тральщика.

Все это произошло в тумане, к северу от острова Кравкова.

В 3 часа 40 минут командир конвоя передал приказание Лысову: «Остаться в районе обнаружения подводной лодки противника и продолжать поиск ее».

Остальные эскортные корабли и транспортные суда пошли дальше в тумане к острову и порту Диксон. В пути корабли охранения дважды обнаруживали подводную лодку противника в позиционном положении. Один из тральщиков атаковал ее, но безуспешно: она скрылась в снежном заряде. В дальнейшем над конвоем появился наш самолет, затем подошли эсминцы «Достойный» и «Жесткий». На следующее утро, в 6 часов 30 минут, караван и сопровождавшие его корабли прибыли на рейд порта Диксон. При подходе к рейду командир конвоя приказал одному из эскортных кораблей идти в район, где был оставлен для поиска тральщик Лысова, сменить его и продолжать поиск. В то же время капитан-лейтенанту

Лысову было дано по радио распоряжение идти к Диксону. Прием радиogramмы был подтвержден Лысовым; тем не менее эскортный корабль, отправленный на смену тральщику, не встретил его в пути и не обнаружил в районе поиска вражеской подводной лодки, после чего возвратился к Диксону.

Что же произошло с тральщиком Лысова?.. Выяснилось это лишь через несколько суток (1 и 5 октября), когда с двух островков Карского моря были сняты высадившиеся там после трехсуточного плавания и дрейфа на понтоне и катере люди экипажа тральщика.

Получив приказание командира конвоя продолжать поиск вражеской подводной лодки, капитан-лейтенант Лысов в течение трех часов производил этот поиск с помощью гидроакустической аппаратуры.

24 сентября в 6 часов погода резко ухудшилась: туман чередовался со снежными зарядами, усилилось волнение моря. В 6 часов 15 минут акустик доложил командиру корабля о неисправности гидроакустической аппаратуры и о невозможности до прихода в базу устранить повреждение. Капитан-лейтенант Лысов сообщил об этом командиру конвоя и в 6 часов 35 минут получил ответ: «Следовать в базу». Через десять минут, исполняя приказание, тральщик лег курсом на Диксон и пошел (с целью противолодочной защиты) переменными курсами — зигзагом. Не был изменен этот режим и в 7 часов 10 минут, когда акустик доложил командиру, что удалось своими силами устранить повреждение гидроакустической аппаратуры. Капитан-лейтенант Лысов приказал включить аппаратуру и продолжать в пути поиск вражеской подводной лодки.

Так прошло еще три часа. Погода не улучшалась.

В 10 часов 5 минут акустик доложил, что слышит шум винтов подводной лодки впереди по курсу корабля. Капитан-лейтенант Лысов немедленно повел тральщик полным ходом в направлении, которое было указано акустиком, атаковал подводную лодку глубинными бомбами и сообщил об этом в базу.

Судя по дальнейшему, вражеская подводная лодка успела уйти в сторону до выхода тральщика в атаку и через десять минут, в свою очередь, атаковала его.

Ни следа торпеды, ни перископа подводной лодки с тральщика не видели. Однако в десять часов пятнадцать минут тральщик был атакован. Взрыв торпеды про-

изошел в кормовой части. Силой взрыва руль и винты корабля были вывернуты вверх, паружу. Корпус деформировало до самого форштевня. Радиоприемники, радиопередатчики, радиопеленгаторы, эхолоты и другие приборы вышли из строя, вспомогательные механизмы перестали работать. Свет на корабле погас.

Тральщик потерял ход и накренился на левый борт (до шести — семи градусов).

Действия командира и экипажа корабля в эти критические минуты были четкими и слаженными. Капитан-лейтенант Лысов прежде всего принял меры, необходимые для того, чтобы обеспечить тральщику остойчивость. После выкачки части топлива за борт корабль принял нормальное положение. Затем Лысов приказал стрелять осветительными снарядами и сигнальными ракетами. Выяснив, что переносные радиостанции исправны, он вызвал комсомольца Порохипа, продиктовал ему донесение в адрес Диксона о том, что корабль поврежден торпедой, координаты места, где был атакован, и просьбу о помощи. Одновременно капитан-лейтенант Лысов приказал радиостантам на случай, если не удастся наладить связь с берегом, попытаться установить связь с другими кораблями.

Меры, принятые командиром и личным составом для спасения тральщика, позволили сохранить поврежденный корабль на плаву; однако он, не имея хода, оставался неподвижной мишенью для повторных атак вражеской подводной лодки. Поэтому капитан-лейтенант Лысов принял решение оставить на борту лишь необходимое для защиты корабля количество людей. Организация посадки на катер и понтон, спущенные на воду, всех, кому надлежало покинуть тральщик, в первую очередь раненых, и дальнейшее руководство спасением экипажа были поручены штурману Дементьеву.

На катер сошли 26 человек, на понтон — 20 человек. И катер и понтон были снабжены двумя из трех уцелевших переносных радиостанций. С корабля были также сняты все секретные документы. Перед отходом понтона капитан-лейтенант Лысов передал туда свою шинель, сказав: «Дарю на память, возьмите, пригодится», — а штурману Дементьеву вручил для передачи по назначению свой партийный билет, письма и ордена.

Истекло сорок минут с момента, когда тральщик был атакован. За это время были приняты меры к спасению корабля, к сохранению его на плаву, переданы донесения

по радио (к сожалению, не принятые ни базой, ни кораблями, так как перепосная рация на Т-120, скорее всего, также имела повреждения, не замеченные при передаче радиogramм), спущены спасательные средства, произведена посадка людей, сняты с корабля необходимые документы.

Как только все, кому было назначено, разместились на понтоне и катере, капитан-лейтенант Лысов попросился с ними, повторил штурману Дементьеву курс, которым следовало идти к берегу, и приказал уходить от борта корабля.

Приказ был выполнен.

На тральщике осталось на боевых постах 34 человека: командир Т-120 капитан-лейтенант Лысов, помощник командира Демченко, инженер-механик Сосницкий, артиллерист Наконечный и артиллерийские расчеты двух орудий.

Спустя десять минут после отплытия, в 11 часов 5 минут, люди на понтоне и катере заметили перископ на расстоянии шести кабельтовых от правого борта корабля. На тральщике также увидели перископ, но огня не открывали, вероятно ожидая всплытия вражеской подводной лодки. Перископ исчез и через несколько минут появился вторично, теперь на расстоянии трех — четырех кабельтовых от правого борта тральщика. Вскоре над морем показалась рубка всплывавшей подводной лодки. По всей вероятности, фашисты либо предполагали, что корабль покинут экипажем, и собирались добить его орудийным огнем, либо намеревались снять с него людей и документы.

Выполняя приказание капитан-лейтенанта Лысова (с понтона и катера были видны жесты, которыми командир, должно быть, подтверждал слова приказа), оба артиллерийских расчета открыли орудийный огонь по всплывавшей подводной лодке. Один из первых снарядов попал в переднюю часть рубки, после чего вражеская подводная лодка исчезла.

Прошло более часа. Понтон и катер продвигались на веслах, очень медленно, стараясь держаться в пределах видимости корабля.

В 12 часов 30 минут, когда оба спасательных судна находились еще на таком расстоянии от тральщика, что сигнальщики могли хорошо видеть происходившее в рай-

оне его, послышался сильный взрыв, и над средней частью корабля взлетели обломки.

Тральщик был снова атакован. Торпеда попала в среднюю часть корабля. Огромный столб дыма встал над местом взрыва. Когда же дым развеяло ветром, на поверхности моря оставалась на плаву только носовая часть тральщика, людей не было видно. Затем неподалеку от нее всплыла вражеская подводная лодка. Она прошла полным ходом в надводном положении мимо носовой части топувшего тральщика и скрылась в направлении, противоположном курсу понтона и катера, не заметив их.

Пока понтон и катер шли к месту, где топул корабль, носовая часть погрузилась, продержавшись после взрыва на плаву десять — пятнадцать минут. В месте гибели тральщика никого из оставшихся на борту людей не оказалось. Все тридцать четыре человека погибли на боевых постах вместе с кораблем.

Так обстояло дело с капитан-лейтенантом Лысовым, с его помощником Демченко, механиком Соспицким и артиллеристом Наконечным, с тридцатью матросами и старшинами — с теми, кто выполнил свой долг до конца, исполняя приказ командира и стремясь уничтожить вражескую подводную лодку.

Тяжелые испытания ожидали и тех, кто находился на понтоне и катере. Они оказались посреди пустынного моря, не зная, попала ли по назначению радиограмма, отправленная с корабля после взрыва первой торпеды. В дальнейшем выяснилось, что донесение, посланное капитан-лейтенантом Лысовым, никем не было принято. Вот почему в течение пяти суток после гибели тральщика строились всякие предположения о его судьбе. Вдобавок пять суток над морем держался густой туман, мешавший осмотреть район с помощью самолета.

Все это усложнило положение людей на понтоне и катере. Штормовая зыбь разметала суда, туман помешал им вновь соединиться, чтобы держаться вместе. Катер под парусами (командовал им штурман В. А. Дементьев), несмотря на шторм и неисправность мотора, залитого волнами, довольно быстро продвигался в южном направлении и в ночь на 25 сентября достиг острова Подкова, на котором жили в зимовочном домике восемь зверобоев-поморов. Перед высадкой лейтенант Дементьев распорядился спустить паруса, и к берегу катер подошел на

вслах; тем не менее из-за сильного наката, мешавшего высадке, один из краснофлотцев сорвался в воду и погиб при ударе волной о скалу.

В более тяжелом положении очутились 20 человек, размещенные на понтоне. Два весла — вот все, чем располагали они. Несколько раз перегруженный понтон заливало волнами. В таких условиях еще раз проявились мужество, находчивость, смекалка наших людей. Командование на понтоне было поручено старшине 1-й статьи А. К. Дороненко. Этот инициативный и энергичный человек не только подбадривал товарищей, вместе с которыми оказался в беде, он сумел найти правильный и единственный выход из положения. Из двух весел была сооружена мачта, а из шинелей связан парус, что позволило ускорить ход понтона в нужном направлении. И все-таки прошло более двух суток, прежде чем понтон 27 сентября подошел к группе совершенно пустынных островов Скотт-Гаусен. Люди высадились с понтона на берег благополучно, ни один человек не погиб и не пострадал.

Этим, однако, не закончилась эпопея. Дороненко и его товарищи правильно рассудили, что оставаться в необитаемом месте и уповать на то, что их найдут, рискованно, да еще в столь позднее время года. Поэтому группа наиболее выносливых и физически крепких — 12 человек — вышла в дальнейший путь к материковому побережью и 1 октября достигла мыса, на котором была расположена батарея. Как только с батареей сообщили по радио о прибытии людей из экипажа Т-120, с Диксона был послан за ними тральщик. Через сутки он возвратился, доставив спасшихся на понтоне — тех, кто достиг мыса, и тех, кто оставался на острове. Всего было доставлено 18 человек: двое, раненные еще на борту Т-120, умерли.

Едва тральщик возвратился к Диксону, как поступило новое сообщение, теперь от начальника промысла на мысе Выходной (в Пясинском заливе), о прибытии туда 11 человек с острова Подкова. Это была первая группа из спасшихся на катере. Вторая группа — 14 человек — осталась на острове. Немедленно было организовано спасение их. С Диксона были посланы два тральщика и вскоре отправлен самолет. Попутно тральщики вели поиск подводных лодок. Поход занял двое суток, и в ночь на 6 октября оба корабля были уже в бухте Диксона, доставив туда с острова Подкова и мыса Выходной всех моряков Т-120, спасшихся на катере.

Раздумываю над этой историей и досадую, что она пока не для печати, хотя заслуживает быть широко известной в подробностях. Поведение капитан-лейтенанта Дмитрия Алексеевича Лысова — в традициях нашего флота. Именно так поступает командир корабля — настоящий моряк и советский патриот: остается на своем посту, руководит действиями подчиненных в борьбе за корабль и в бою до последней возможности, до последней минуты жизни. И главное, Лысов и его товарищи не исключение. Их героическая история — один из примеров скромного, самоотверженного выполнения советскими людьми своего долга перед Родиной. Ведь только в одной этой истории уже есть несколько ярких фактов героизма и самоотверженности, проявления смекалки и правильной инициативы.

Для меня, как только поступили сведения с подробностями гибели сторожевого корабля и тральщика, было ясно, что подводные лодки противника вышли на коммуникации группой. Отсутствие следа торпеды в обоих случаях, что отмечено в донесениях, подтверждает достоверность данных о применении гитлеровцами акустических электроторпед.

Выяснились и подробности гибели гидрографического судна «Норд» в Карском море. Предполагалось, что гидрографическое судно подорвалось на mine. В связи с этим были даны указания всем постам и полярным станциям обследовать побережье, куда могло выбросить волнами предметы с погибшего судна или куда могли подойти шлюпки с людьми экипажа, если тому удалось спастись. Обследование побережья ничего не дало, но 27 сентября штаб Беломорской флотилии был уведомлен начальником морских операций западного сектора Арктики уполномоченным Главсевморпути А. И. Минеевым о том, что пост на полярной станции мыса Стерлегова с 21 часа тридцати минут 26 сентября не работает и на запросы не отвечает. Тогда же Минеев сообщил, что летчику Черевичному дано указание осмотреть этот район при перелете по маршруту бухта Тикси — остров Диксон. Получив такие сведения, командир военно-морской базы передал приказание всем батареям и постам, расположенным в Карском море, повысить бдительность. А через трое суток с одной из материковых полярных станций поступило новое сообщение. Из него явствовало, что гидрографическое судно было атаковано подводной лодкой. Команда, за исключением че-

тырех раненых, бросилась за борт и утонула, не ожидая, пока к погибавшему судну подойдет, чтобы добить его, всплывшая на поверхность вражеская подводная лодка. Эти сведения были получены от начальника полярной станции на мысе Стерлегова Г. В. Бухтиярова, который бежал из фашистского плена.

В плен Бухтияров попал при следующих обстоятельствах. Вдвоем с сигнальщиком поста Нагаевым он отправился на собачьей упряжке вдоль побережья, чтобы проверить, не прибило ли волнами какие-либо предметы с погибшего судна. 25 сентября, оставив Нагаева в соседней бухте, Бухтияров возвратился на полярную станцию, чтобы пополнить запас продуктов. Пока он отсутствовал, станция была захвачена фашистским диверсионным десантом, который высадился там в ночь на 25 сентября с двух подводных лодок. Десант состоял из двадцати пяти автоматчиков. Среди них были помощник командира одной из подводных лодок, боцман и переводчик (по специальности инженер, плававший до войны на судах нашего Северного морского пароходства). Диверсанты захватили станцию глубокой ночью в тот момент, когда двое из зимовщиков несли вахту в помещении, а остальные спали. Захват станции был предпринят противником для того, чтобы собрать сведения о движении наших судов на арктических коммуникациях. Попутно диверсанты решили ограбить продовольственный склад полярной станции, чтобы пополнить запас продуктов, а затем разгромить ее. В этот момент и попал в их руки Бухтияров.

Умело скрыв следы высадки, десант расположился в зимовочном домике и не показывался наружу, а подводные лодки легли на грунт в соседней бухточке, чтобы там дожидаться сигнала о всплытии. Сигналом должен был послужить взрыв двух гранат, брошенных в воду.

Подпустив Бухтиярова вплотную к станции, фашисты окружили его, обезоружили и стали допрашивать. В свою очередь он выяснил у переводчика, считавшего невозможным бегство Бухтиярова, многое, что позволило уточнить происшедшее и за пределами полярной станции: во-первых, обстоятельства гибели гидрографического судна и тральщика; во-вторых, район действия подводных лодок противника в Карском море; в-третьих, путь проникновения их в него; в-четвертых, предполагаемый маршрут возвращения фашистов из Карского моря; в-пятых, что

они силой оружия вынудили радиста Главсевморпути, взятого в плен на вахте, прижимать и передавать метеорологические сводки в положенные сроки, чтобы тем самым скрыть захват станции (что им и удалось вплоть до вечера 26 сентября); в-шестых, что на одной из подводных лодок находится офицер гестапо, который будет допрашивать Бухтиярова; наконец, в-седьмых, что противник потерял-таки подводную лодку в Карском море.

Допрос ничего не дал фашистским диверсантам. Бухтияров отказался стать предателем, предпочитая погибнуть, и при первой возможности бежал в тундру — безоружный, не имея продовольствия, зная, что до ближайшей полярной станции 110 километров пути по арктической пустыне. Только благодаря этому он и Нагаев уцелели, и только благодаря этому стало известно все, о чем теперь рассказано в донесении штаба Беломорской флотилии, лежащем передо мной.

Безусловно, эта история должна быть обнародована, когда закончится война. Тут есть что передать как эстафету следующим поколениям. В ней — и в поведении личного состава тральщика Т-120 с его командиром во главе, и в поведении экипажа гидрографического судна «Норд», и в поведении начальника полярной станции — залог нашей близкой победы над фашизмом.

ПОТОМСТВУ — В ПРИМЕР

1944, сентябрь — декабрь

Смысл этих слов не подвластен времени. Вернее, они всегда уместны для того, чтобы определить ими значение исторического деяния, совершенного ради высокого понятия — служение Родине. Вот почему они запомнились мне сразу, как только я впервые, задолго до войны, еще в юности, когда служил на Черноморском флоте, прочел надпись на памятнике капитан-лейтенанту Казарскому в Севастополе. То же самое можно сказать сейчас, когда передо мной лежит медаль с вычеканенными на ней словами: «За оборону Советского Заполярья». Пройдут века, и эта медаль так же, как памятник Казарскому, останется вещественным напоминанием, незабвенной памятью героических дел, которые всегда будут «потомству — в пример».

Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медали «За оборону Советского Заполярья» опубликован три недели тому назад, 6 декабря 1944 года. В передовой статье «Правды» под названием «Героическая оборона Советского Заполярья» говорилось:

«Советский народ с большим удовлетворением прочтет сегодня Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медали «За оборону Советского Заполярья». Это — седьмая медаль в созвездии знаков отличия, учрежденных за выдающиеся подвиги и стойкость, проявленные в обороне... Героическая оборона Заполярья войдет в историю нашего народа как одна из самых ярких, самых запоминающихся страниц. Здесь враг был остановлен осенью 1941 года... Борьба за охрану наших северных коммуникаций в течение трех с лишним лет войны является славным подвигом моряков Северного флота...»

С удовольствием переношу в свой дневник эти строки статьи. Конечно же, будет особенно приятно читать их вновь спустя много лет, когда уйдет в историю наше время. Ибо все равно и тогда, как теперь, эти строки вместе с медалью «За оборону Советского Заполярья» будут напоминать поколениям, идущим нам на смену, о том, что останется навсегда «потомству — в пример». И не только о стойкости в обороне на суше, не только о безупречной защите коммуникаций североморцами, но и о том, что непосредственно предшествовало учреждению медали «За оборону Советского Заполярья». А предшествовал ему наш совместный — войск Карельского фронта и всех сил Северного флота — бросок вперед через те самые препятствия, которые оказались непреодолимыми для противника на протяжении трех с лишним лет. Опять-таки приведу оценку, сделанную «Правдой».

Говоря об этом отнюдь не внезапном, но долгожданном и тщательно подготовленном броске вперед, «Правда» оценила последовавший за ним разгром немецко-фашистских захватчиков на Крайнем Севере как «результат глубокого замысла советского командования, высокого искусства наших офицеров и беззаветной отваги рядовых воинов. Сочетая боевую мощь нашей техники с отлично проведенным маневром, они постоянно ставили врага под угрозу окружения, зажима в тиски, удара в тыл. Здесь в тундре, при полном отсутствии дорог, целые корпуса совершали марши, которым мало равных в истории. ...Наши бойцы стремительно двигались через тундру. Ни болота, ни реки, ни дождь и снег не могли задержать их марша. Как снег на голову обрушивались они на врага с тыла и вынуждали его постепенно отходить, бросая технику и вооружение. Много гитлеровцев осталось навсегда лежать в земле, на которую они пришли как наглые завоеватели три года тому назад. Поход через тундру — это сам по себе героический подвиг, который под силу только советскому воину, беспрдельно преданному своему воинскому долгу, своей Родине».

Добавлю, что оценка общих действий войск Карельского фронта и разнородных сил Северного флота полностью соответствует трем приказам Верховного Главнокомандующего, подытожившим результаты одного из сокрушительных ударов, нанесенных по врагу в 1944 году. Удара, к нанесению которого мы, Северный флот, стали готовиться заранее, не прекращая в то же время обычной

боевой деятельности на всех участках Северного морского театра.

Первый приказ Верховного Главнокомандующего войскам Карельского фронта, частям и кораблям Северного флота был объявлен по радио 15 октября, после взятия Петсамо (Печенги); второй объявлен 25 октября, когда наши войска, преследуя противника, пересекли государственную границу Норвегии, а затем с помощью частей и кораблей Северного флота овладели Киркенесом; третий был передан по радио 1 ноября, в день, когда наши войска полностью очистили от немецко-фашистских захватчиков Печенгскую область. Трижды на протяжении трёх недель Москва отметила нашу победу торжественным артиллерийским салютом, и его раскаты, звучавшие в репродукторах трансляции, сливались с далеким гулом продолжавшихся боев.

Прошло немало времени после напряженных боев, прежде чем я выкроил время систематизировать конспективные записи о них в дневнике. Впрочем, не совсем точно определять напряжение днями непосредственного наступления, которое завершилось освобождением Печенгской области и примыкающих к ней районов Северной Норвегии. Правильнее считать началом этого напряжения, владевшего всеми нами на берегу и на море, момент начала подготовки к наступлению. А подготовкой мы практически занялись за месяц до него. И опять-таки это будет не совсем точно, если рассуждать с позиций командующего флотом, Военного совета и командиров соединений. Такую подготовку мы повели, как говорится, «в уме», то есть всесторонне обдумывая различные варианты и способы наилучшего использования и применения боевых сил флота в предстоящей операции еще весной. За месяц же до наступления в подготовку были включены все наши силы, выделенные в операцию.

8 сентября, как только генерал армии (с конца войны — Маршал Советского Союза) Мерецков, командующий Карельским фронтом, устно подтвердил мне все, что было разработано Ставкой Верховного Главнокомандования для удара, Военный совет флота подписал директиву всем частям и кораблям. В ней ставились конкретные задачи по содействию 14-й армии, обеспечению прорыва обороны противника на перешейке полуострова Средний и последующего выхода бригад морской пехоты на соединение с частями 14-й армии для совместного наступления на Петсамо.

В дневнике у меня записано.

8 сентября. Сегодня подписан приказ по флоту об организации и составе сил на операцию с условным наименованием «Вест». Для участия в операции назначены: группа сухопутных и десантных войск под общим командованием генерал-майора Е. Т. Дубовцева¹, средства высадки под командованием контр-адмирала П. П. Михайлова², силы прикрытия и поддержки из отряда кораблей артиллерийской поддержки и прикрытия (командир отряда — командующий эскадрой капитан 1 ранга В. А. Фокин), вся наличная авиация главной базы флота (кроме выделенной в оперативное подчинение командующему Северным оборонительным районом), ударная группа торпедных катеров и ударная группа подводных лодок, береговая оборона главной базы и все не занятые высадкой десанта силы и средства, транспортно-вспомогательные отряды. В целях выполнения поставленных артиллерии боевых задач и оперативного управления ею в бою артиллерия Северного оборонительного района сведена в группы: дальнего действия, поддержки десантных частей, береговой обороны и для стрельбы прямой наводкой. Кроме того, одному из артиллерийских дивизионов поставлена задача оборонять полуостров Рыбачий от возможных морских и воздушных десантов противника.

15 сентября. В полночь истекает срок вывода немецко-фашистских войск из Финляндии. Таковы условия, на которых Финляндия вышла из войны, приняв их еще 4 сентября, после трех с лишним лет лишений, страданий и жертв финского народа. Только теперь финляндское правительство согласилось принять наши условия: разрыв с фашистской Германией, вывод гитлеровских войск с финской территории. Гитлеровцы, однако, не собираются уходить добровольно, сами, без нашего вмешательства, особенно из Заполярья. Сведения, доставляемые нашей разведкой с 4 сентября, таковы. Противник спешно укреп-

¹ Генерал-майор Е. Т. Дубовцев — командующий Северным оборонительным районом, сменивший в этой должности генерал-лейтенанта береговой службы С. И. Кабанова, который получил назначение на Тихоокеанский флот. — *Примеч. ред.*

² Контр-адмирал П. П. Михайлов — командир ОВРа Главной базы флота; занимавший до него эту должность контр-адмирал В. И. Платонов в мае 1944 года был назначен начальником штаба флота. В последующем В. И. Платонов — адмирал, командующий Северным флотом (1946—1952). — *Примеч. ред.*

ляет Киркенес и загораживается минными полями. Нами перехвачен приказ, в котором командир 2-й горнострелковой дивизии, входящей в лапландскую группировку, подчеркивает необходимость удержания существующего рубежа и «жизненную заинтересованность Германии в никелевой руде Петсамской области». Ссылается он при этом на приказ Гитлера во что бы то ни стало удерживать позиции в Северной Финляндии, в частности район никелевых разработок (Колосиики).

Что же, этого следовало ожидать. Никелевые разработки в Заполярье являются основным источником стратегического сырья для германской военной промышленности, и гитлеровцы будут стремиться до последней возможности сохранить их в своих руках. Срочные оборонительные мероприятия, проводимые противником, лучше всяких слов говорят, что немецко-фашистское командование рассчитывает удержать за собой район Петсамо — Никель — Киркенес хотя бы до тех пор, пока не будет вывезена добытая никелевая руда. В то же время ясны и намерения гитлеровцев сохранить возможности базирования своих подводных лодок и авиации в Северной Норвегии и Северной Финляндии для действий на наших морских сообщениях. Сейчас в тех местах, где базируется противник, в общей сложности имеется до 150 боевых единиц военно-морских сил и до 200 самолетов.

Разумеется, расчеты немецко-фашистского командования иллюзорны. Положение гитлеровских войск в Заполярье резко изменилось в последние недели. Прежде всего они уже лишились поддержки финских войск и возможности использовать кратчайшие пути сообщения с Германией через Южную Финляндию. Теперь лапландской группировке противника остается одно из двух: либо пойти на риск полной изоляции и обнаружения со всеми вытекающими отсюда последствиями, либо отступить.

Ближайшее будущее покажет, способно ли немецко-фашистское командование трезво разбираться в обстановке.

Мы же готовимся к боевым действиям по обоим вариантам: к разгрому лапландской группировки при всех ее попытках удерживать позиции в Заполярье и к разгрому ее при всех попытках эвакуироваться морем. В любом случае будем бить.

29 сентября. Позавчера штаб флота получил от Главноморштаба циркулярное указание сформировать Печенгскую военно-морскую базу.

База еще должна быть отвоевана. Уходить из нее, как и из других мест Заполярья, гитлеровцы, судя по всему, не собираются. Придется вышибать. Нашей разведкой отмечено, что они в течение второй половины сентября ежедневно подтягивали в район Луостари резервы. И вообще, по всем основным дорогам, ведущим к линии фронта, наблюдается усиление движения автотранспорта. В темное время суток противник часто освещает ракетами подступы к своему переднему краю. Значит, ждет нашего наступления; значит, ждет напряженно, день за днем, ночь за ночью, час за часом. Чем больше это ожидание продлится, тем неожиданнее, как ни парадоксально на первый взгляд, тем более ошеломляющим будет наш удар. Ибо такого наступления, какое мы готовим, гитлеровцы не ожидают. Это должна быть одна из крупных наступательных операций, запланированных Ставкой Верховного Главнокомандования.

Подготовка к операции в самом разгаре. Сегодня вместе с членом Военного совета был у командующего Карельским фронтом генерала армии Мерецкова. Он ознакомил нас с общим планом наступления. Мы окончательно определили задачи флота в операции, а именно: бригадам морской пехоты прорвать оборону противника перед фронтом Северного оборонительного района, в частности на перешейке полуострова Средний, после чего овладеть дорогой Титовка — Пороваара, отрезать противнику отход с рубежа реки Западная Лица и совместно с частями 14-й армии развивать наступление на Петсамо. Кроме того, флот должен обеспечить перевозку войск и снабжения 14-й армии из Мурманска на западный берег Кольского залива.

В соответствии с этим ставлю задачи соединениям флота. Командующему Северным оборонительным районом приказано обеспечить прорыв обороны противника на перешейке полуострова Средний, овладеть дорогой Титовка — Пороваара в районе горы Росва-Тунтури и тем самым отрезать гитлеровцам пути отхода на Петсамо. При чем 63-я бригада морской пехоты должна высадить десант на южном побережье залива Маативуоно (Малая Волоковая) для того, чтобы прорвать оборону противника с тыла, 12-й же бригаде ставится задача прорвать оборону

на самом перешейке Среднего. Для того чтобы отвлечь внимание противника, одновременно с высадкой 63-й бригады назначена высадка демонстративной группы на побережье Мотовского залива между мысами Пикшуев и Могильный. После выхода на дорогу Титовка — Пороваара обе бригады должны вместе с частями 14-й армии наступать на Петсамо. Для прикрытия высадки с моря и дальнейших действий бригад, а также для прикрытия демонстративной группы выделены необходимые силы флота. Обеспечивать операцию будут 275 самолетов.

Перевозку частей, прибывших для усиления 14-й армии, начинаем незамедлительно.

6 октября. Нужно окончательно разобраться с происшествиями в Карском море: с гибелью сторожевого корабля под командованием старшего лейтенанта Махонькова, а затем и с гибелью тральщика под командованием капитан-лейтенанта Д. А. Лысова. Сегодня весь личный состав, спасшийся с погибшего тральщика, доставлен на Диксон. Поведение командира конвоя капитана 2 ранга П. Н. Васильева и командира кораблей эскорта капитана 3 ранга М. Н. Моля было правильным. Защита коммуникаций состоит не только в непосредственной охране конвоя, но и в таких предупреждающих действиях кораблей эскорта, которые направлены на то, чтобы не допустить атаки конвоя противником. Поэтому капитан 2 ранга Васильев, располагая достаточными силами (пять тральщиков и два сторожевых корабля) для охраны конвоя на переходе, приказал капитан-лейтенанту Лысову остаться в районе обнаружения подводной лодки противника и продолжать ее поиск. Когда же на тральщике спустя два часа тридцать пять минут вышла из строя гидроакустическая аппаратура и капитан-лейтенант Лысов доложил командиру конвоя о ее неисправности, капитан 2 ранга Васильев тотчас ответил Лысову: «Следовать в базу». Решение капитан-лейтенанта Лысова, как только на тральщике исправили аппаратуру, продолжать поиск, принятое самостоятельно, также было правильным, поскольку командир корабля знал, что приказ следовать в базу был вызван исключительно сообщением о неисправности аппаратуры. Кроме того, командир конвоя, как только последний прибыл на рейд Диксона, немедленно послал на смену тральщику Лысова другой однотипный корабль. Таким образом, гибель тральщика под командованием капитан-лейтенанта Лысова произошла отнюдь не

из-за каких-то действий командира конвоя либо командира эскорта. Не приходится винить и упрекать командира корабля: его решение продолжать поиск после исправления аппаратуры было единственно правильным решением. Тем более что ни Лысов, ни кто-либо из нас не знал тогда об использовании противником гидроакустических электроторпед.

Сейчас дело уже не в этих уточнениях. Ясно другое: выход группы вражеских подводных лодок в Карское море в столь позднее время в условиях неблагоприятной для гитлеровцев обстановки на всем Северном театре, да и на всем фронте, продиктован стремлением как-то отвлечь нас от предстоящего удара по лапландской группировке.

Тщетные надежды. Это очередной просчет немецко-фашистского командования. Все на Карельском фронте и Северном флоте подготовлено к нанесению удара, и никакие отвлекающие потуги противника не предотвратят удара.

Подготовка к наступлению там, где это поручено флоту и зависит от него, закончена. Организованная нами переправа Мурманск — мыс Мишуков для перевозки частей 14-й армии действует безотказно (через Кольский залив в период подготовки и проведения операции было перевезено свыше 25 000 военнослужащих, 24 танка КВ, 75 танков «Т-34», 237 орудий, в том числе 19 самоходных, 143 трактора, 271 машина и большое количество продовольствия и боеприпасов).

Третьего дня задача на операцию поставлена через командующего эскадрой всем кораблям эскадры. Непосредственное выполнение огневых задач возложено на эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Громкий».

Начало наступления по фронту — завтра.

8 октября. Вчера утром, после мощной артиллерийской подготовки, продолжавшейся 2 часа 35 минут, войска 14-й армии двумя стрелковыми корпусами перешли в наступление и прорвали оборону противника. Против них на мурманском направлении сосредоточены три дивизии (в том числе две горнострелковые), четыре бригады (в том числе гренадерская, авиапехотная, самокатно-разведывательная со средствами усиления) и десять отдельных артиллерийских дивизионов. К исходу дня наши войска, преодолевая упорное сопротивление гитлеровцев, продвинулись вперед на четыре — десять километров в труднопроходимых местах, пересеченных оврагами, сопками, болотами и озерами.

Флот в это время продолжал готовиться к высадке десанта в назначенный срок. Выделенные для десанта корабли сосредоточивались в бухте Пумманки.

Начальник политуправления флота генерал-майор Н. А. Торик доложил Военному совету о том, что сделано для мобилизации личного состава на лучшее, целеустремленное выполнение боевых задач, поставленных флоту в операции. На кораблях и в частях проведены митинги, на которых зачитано воззвание Военного совета, призывающее личный состав с честью выполнить приказ Верховного Главнокомандования. Ответ на воззвание и на приказ везде один: давно пора. Многие матросы и офицеры подали заявления в партию. Командир роты второго батальона 12-й бригады морской пехоты старший лейтенант коммунист Селиверстов, построив роту, вручил лучшему бойцу красный флаг, который надо водрузить при взятии хребта Муста-Тунтури. Вся рота поклялась, что этот флаг будет развеиваться на вершине Муста-Тунтури. В радиопередачах, рассчитанных на вражеские войска, изо дня в день сообщалось о положении на других фронтах, о поражении за поражением, которые терпит фашистская Германия.

Заслушав сообщение Н. А. Торика, Военный совет дал указание перед прорывом вражеской обороны организовать радиопередачу для войск противника через звуковещательную станцию с опорного пункта, расположенного в центре нашей обороны на перешейке полуострова Средний.

16 октября. Записываю происшедшее за неделю, то есть с момента, когда флот стал непосредственно участвовать в операции войск Карельского фронта.

Перед тем в тяжелых двухдневных боях войска 14-й армии овладели второй оборонительной полосой противника и форсировали реку Титовка. Одновременно два легких корпуса завершили глубокий обход фланга вражеской обороны и, пройдя свыше тридцати километров по сплошному бездорожью, через сопки, вышли в район южнее Луостари. Дальнейшее продвижение наших войск в направлении Петсамо поставило под угрозу окружения всю группировку гитлеровцев, находившуюся в районе Большой Западной Лицы. Тогда, чтобы помешать отступлению противника, флот и нанес удар с севера — со стороны полуострова Средний.

В ночь на 9 октября вместе с походным штабом я перебрался на двух больших охотниках из Полярного в Озерко, где был создан выносной пункт управления. Там уже находились командные пункты командующего группой сухопутных и десантных войск генерал-майора Дубовцева и командира высадки контр-адмирала Михайлова. КП генерал-майора Е. Н. Преображенского — командующего военно-воздушными силами флота и капитана 1 ранга А. В. Кузьмина — командира бригады торпедных катеров располагались поблизости.

Все было готово, и этой же ночью началось наступление частей морской пехоты.

Для отвлечения внимания противника были высажены с катеров на южное побережье Мотовского залива в районе мыса Пикшуев две десантные группы. Пока обе они двигались в глубь побережья, катера вели интенсивный огонь по берегу, ставили дымовые завесы и выпустили торпеды, создав в общем видимость высадки крупного десанта. В то же время эскадренные миноносцы «Громкий» и «Гремящий» с огневых позиций в Мотовском заливе обстреливали переправы через реку Титовка и вели огонь по батареям противника.

Тогда же, когда происходили эти демонстративные действия, части генерала Дубовцева на перешейке полуострова Средний занимали исходное положение, с тем чтобы утром девятого октября прорвать сильно укрепленную позицию гитлеровцев, проходившую по хребту Муста-Тунтури. В непосредственной близости от противника (в бухте Пумманки) скрытно заканчивали посадку на катера батальоны 63-й бригады морской пехоты. Место высадки десанта было выбрано на южном берегу залива Малая Волоковая — в пятнадцати милях от места посадки. С этого плацдарма можно было нанести удар по флангу и в тыл вражеской обороны на перешейке полуострова Средний, а затем развивать наступление на Петсамо.

Поскольку район высадки находился недалеке от линии фронта, в пределах досягаемости огня береговых батарей той и другой сторон, постольку успех десанта зависел от скрытности и быстроты высадки. Поэтому каждая батарея и каждый прожектор противника были закреплены за береговыми батареями Северного оборонительного района как цели, подлежащие немедленному подавлению на период высадки десанта. А чтобы обеспечить высокую скорость перехода и стремительность высадки,

в качестве десантно-высадочных средств были использованы быстроходные катера: большие и малые охотники за подводными лодками и торпедные катера.

9 октября, как только стало темнеть, первый десантный отряд под командованием капитана 3 ранга С. Д. Зюзина вышел к месту высадки. Катера двигались, прижимаясь к побережью полуострова Средний, так как противник периодически освещал прожекторами и осветительными снарядами залив Маативуоно (Малая Волоковая) и район входа в Петсамовуоно (Печенгский залив). По всей вероятности, катера с первым эшелоном десанта были обнаружены гитлеровцами в момент подхода к заливу Малая Волоковая: именно тогда противник усилил обстрел залива осветительными снарядами. С катеров, однако, в целях дальнейшей маскировки, на огонь не отвечали — это за них делали наши береговые батареи на полуострове Средний. Катера же увеличили ход до шестнадцати узлов, поставили отсекающие дымовые завесы и начали прорываться к назначенным пунктам. В 23 часа 25 минут первый десантный отряд подошел к скалистому берегу и начал высадку. Возле уреза воды вражеских войск не оказалось, а минометный и артиллерийский огонь противника из-за темноты и задымления был малоэффективным.

Через двадцать минут высадка закончилась, и первый эшелон десанта стал продвигаться в назначенном направлении. Точнее, в направлениях. Ибо одновременно с батальонами 63-й бригады морской пехоты высадился объединенный разведывательный отряд капитана Н. П. Барченко-Емельянова (в состав его отряда входил отряд старшего лейтенанта В. Н. Леонова), имевший особое задание и сразу же ушедший в сопки.

Вскоре к пунктам высадки подошли катера второго и третьего десантных отрядов, обнаруженные противником на переходе, подвергшиеся обстрелу, но не имевшие потерь. Во всех пунктах высадки были соблюдены самые наилучшие условия для десантников. Так как морским пехотинцам предстояло сразу же вести боевые действия на голой скалистой местности, покрытой снегом, при температуре воздуха ниже нуля, командиры катеров, стремясь высадить десантников сухими, по несколько раз подвозили катера к берегу в поисках наиболее удобного места. В некоторых случаях сторожевой либо торпедный катер, первым подошедший к берегу, после высадки оста-

вался на месте как плавучий причал и к нему швартовались следующие корабли.

В целом высадка 63-й бригады морской пехоты (командир бригады полковник А. М. Крылов) на необорудованный скалистый берег прошла организованно и заняла не более двух часов. Затем десант (все три эшелона) овладел намеченным для занятия участком побережья и стал быстро продвигаться в южном направлении.

Утром 10 октября части 63-й бригады вышли на фланг и в тыл вражеской обороны, проходившей по хребту Муста-Тунтури. К этому же времени на передовых позициях 12-й усиленной бригады морской пехоты была закончена подготовка к штурму укреплений противника о полуострова Средний.

После полуторачасовой артиллерийской подготовки (начатой на рассвете из 209 стволов), в течение которой артиллерия Северного оборонительного района выпустила 47 тысяч снарядов и мин по вражеским позициям, огонь был перенесен в глубину обороны противника, и в тот же момент части 12-й бригады под командованием полковника В. В. Рассохина устремились в атаку.

Позиции гитлеровцев были сильно укреплены, на встречу наступавшей морской пехоте дул резкий ветер со снегом, вскоре перешедший в сплошную выюгу. Продвижение в таких условиях, особенно на вершинах крутых скалистых сопок, стало необычайно трудным. Мощные снеговые заряды мешали ориентироваться на местности и отыскивать проходы в проволочных заграждениях, сделанные заранее нашими саперами. Батальоны, поднявшиеся в атаку, были вынуждены запово делать проходы. Впрочем, выюга, затрудняя продвижение, в то же время скрывала действия наших частей и мешала противнику вести прицельный огонь. Правильно используя непогоду, морские пехотинцы неожиданно для гитлеровцев появились возле вражеских огневых точек и навязывали бой на коротких дистанциях. В итоге, продолжая преодолевать заграждения и сильный огонь, 12-я бригада морской пехоты прорвала оборону фашистов, форсировала горный хребет Муста-Тунтури и соединилась у озера Тие-ярви с частями 63-й бригады, атаковавшими вражеские позиции с тыла.

Опасаясь окружения, противник начал отход с хребта, прикрываясь боем арьергардов на заранее подготовленных позициях. Гитлеровцы предпринимали все, чтобы

вадержать продвижение наших частей: устраивали каменные завалы на дорогах, минировали их, разрушали мосты, продолжали орудийный и минометный обстрел наших войск. Ожесточенное сопротивление противника столкнулось с упорным стремлением морских пехотинцев вырваться вперед. Нередко бои переходили в ожесточенные рукопашные схватки и характеризовались массовой самоотверженностью наших людей. Надо особо выделить подвиг автоматчика 12-й бригады морской пехоты Клепча. В самый критический момент очередной атаки сержант А. И. Клепач, молодой коммунист, мужественный советский патриот, закрыл своей грудью амбразуру вражеского дота.

Подвигом, причем коллективным подвигом, надо назвать и действия объединенного разведывательного отряда под общим командованием капитана Барченко-Емельянова. В этот отряд, высадившийся одновременно с первым эшелоном 63-й бригады на берег залива Малая Волоковая, входило 195 человек из двух отрядов — разведывательного отряда Северного оборонительного района и разведывательного отряда штаба флота. Задача объединенному отряду была поставлена нелегкая: нанести внезапный удар по вражеским батареям на мысе Крестовый, прикрывавшем вход в гавань Лиинахамари перед Петсамо, овладеть батареями или уничтожить их. Успех таких действий отряда мог значительно облегчить прорыв кораблей в глубь фьорда Петсамоуоно и содействовать быстрейшему освобождению Петсамо. Взятие батарей на скалистом мысе Крестовый должно было повлечь за собой неминуемый разлад в огневой обороне противника на подступах к городу с моря.

От места высадки отряда мыс Крестовый находился на расстоянии тридцати километров. Разведчики прошли этот путь через сопки, по гранитному бездорожью и болотистой тундре в двое суток. Ночью, к 2 часам 12 октября, они вышли незамеченными на перешеек мыса, преодолели проволочное заграждение, на рассвете атаковали четырехорудийную 88-миллиметровую батарею и в 7 часов 30 минут овладели ею, после чего начали бой с гарнизоном батареи 150-миллиметровых орудий, расположенной на том же мысе.

Захваченные врасплох гитлеровцы вскоре опомнились. Численность гарнизона 150-миллиметровой батареи, расположенной у самого уреза воды, оказалась большей, не-

жели численность нашего отряда, и противник перешел в контратаку, стремясь выбить наших разведчиков с занятой ими позиции. Бой между разведывательным отрядом и гитлеровцами продолжался весь день при явном численном преимуществе последних. Кроме того, на поддержку гарнизона вражеской батареей были направлены из Лиинахамари шлюпки и катер с подкреплением, а затем с противоположного берега фьорда, с высоток над Лиинахамари, открыт огонь из тяжелых береговых орудий по южной и западной частям мыса, занятым нашими разведчиками. Положение отряда стало очень тяжелым. Поэтому капитан Барченко-Емельянов приказал вынуть замки из орудий 88-миллиметровой батареи и временно отойти на ближайшую к мысу высоту, после чего сообщил нам по радио о положении на Крестовом и о том, что разведывательный отряд нуждается в боезапасе и продовольствии.

Прежде всего мы оказали отряду боевую поддержку. В район Крестового были направлены самолеты-штурмовики, которые в течение четырех часов нанесли противнику десять мощных ударов. В то же время с других самолетов были сброшены пять парашютов с боезапасом и продовольствием для нашего отряда. Все эти меры привели к тому, что отряд на мысе Крестовый вновь начал наступать. Тогда и было решено высадить ночью десант в Лиинахамари, чтобы ускорить взятие Петсамо.

Вообще, мысль о захвате Лиинахамари прямо с причалов возникла еще в период подготовки к операции. И вот почему. Одним из существенных препятствий для прохода в залив Петсамоуоно была батарея 150-миллиметровых орудий на мысе Крестовый. Она занимала удачное место, откуда простреливала узкий и длинный залив. Не исключалось и то, что противник пристрелял все рубежи в заливе. Понятно, что мы считали эту батарею очень опасной. Корабли с десантом, при условии если эта батарея оставалась бы целой, могли понести большие потери. Кроме того, все причалы в гавани Лиинахамари простреливались пушками из бетонированных дотов между причалами. В таких условиях прорваться в гавань к причалам без предварительных мероприятий было очень трудно и стоило бы многих жизней.

Неоднократно обсуждали мы этот вопрос с начальником штаба Северного оборонительного района Д. А. Тузом. У него первого возникла мысль захватить эту бата-

рею силами разведывательного отряда перед самым прорывом катеров с десантом в Печенгский залив. Однако при планировании операции действия разведывательного отряда Барченко-Емельянова и десантного отряда «выносились за скобки». Мы не показывали их в официальных документах, потому что это не получило одобрения. И все же я считал, что мы будем вынуждены (по обстановке) высаживать десант прямо в Лиинахамари, чтобы гитлеровцы не смогли уничтожить причалы, склады и другие сооружения.

Было также ясно, что немецко-фашистское командование воспользуется столь удобным опорным пунктом, каким являлся Петсамо, чтобы попытаться обеспечить более или менее планомерный отход своих сил в Северную Норвегию. Решительным броском сил флота сократить срок сопротивления противника вокруг Петсамо значило облегчить и ускорить взятие этого города и военно-морской базы войсками Карельского фронта. Поэтому мы готовились не только к наступлению через Муста-Тунтури, но и к высадке десанта на причалы в Лиинахамари.

Для захвата Лиинахамари был сформирован сводный отряд моряков — 660 человек под общим командованием майора И. А. Тимофеева. Командиром передовой группы — первого эшелона — был назначен старший лейтенант Б. Ф. Петербургский. Отряд состоял из добровольцев, служивших на кораблях и в частях флота, а также в пулеметных батальонах, находившихся на Рыбачьем. Одним из таких батальонов до назначения в отряд командовал майор Тимофеев.

В качестве десантно-высадочных средств были выделены торпедные катера и малые охотники за подводными лодками. И те и другие могли быстро прорваться через простреливаемую зону входа в фиорд и стремительно высаживать десант на причалы порта. Катерам предстояло выйти без промедления, как только стемнеет, с таким расчетом, чтобы возможно дольше обеспечить скрытность прорыва и тем самым уменьшить потери.

Разумеется, прорыв в ночных условиях с высадкой десанта непосредственно на портовые причалы с простреливаемыми подступами к ним — дело очень трудное. Учитывая это, я провел специальное совещание с командирами катеров, на котором каждому катеру была поставлена задача и указан причал для высадки. На случай если высадка на какой-либо причал окажется невозможной, было

разрешено произвести ее на берег вблизи причала. Тут же на совещании командиры катеров были извещены о том, что обеспечение перехода и высадки десанта возлагается на береговые батареи Среднего, на авиацию и торпедные катера, сосредоточенные для развертывания в Варангер-фиорде.

К вечеру 12 октября все десантники (из пулеметного батальона, из полка морской пехоты и добровольцы из бригады торпедных катеров и бригады подводных лодок) под общим командованием майора Тимофеева заняли свои места на катерах трех групп. На головном катере каждой группы находился офицер, хорошо знавший вход в Петсамоуоно и Лиинахамари. Боевая задача, поставленная катерам, была доведена до личного состава. На всех катерах состоялись собрания, прошедшие с большим подъемом. Люди знали, на что идут и во имя чего идут.

Едва стемнело, в море вышли два торпедных катера под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга А. О. Шабалина и лейтенанта Е. А. Успенского. На борту этих катеров находились 52 десантника, преимущественно добровольцы — матросы и старшины из бригад подводных лодок и торпедных катеров. За ними через семь минут вышла вторая группа катеров под командованием капитана 2 ранга С. Г. Коршуновича, а еще через семь минут — третья группа под командованием гвардии капитана 3 ранга С. Д. Зюзина.

Несмотря на то что на переходе морем моторы всех катеров для скрытности движения работали с подводным газовыхлопом, противник обнаружил катера на расстоянии двадцати — тридцати кабельтовых от входа в залив. Тотчас пришла в действие вся система обороны гитлеровцев: прожектора, осветительные снаряды, интенсивный заградительный огонь береговых и противокатерных батарей. Молчала только батарея на мысе Крестовый, оружейные расчеты которой были связаны боем с отрядом Барченко-Емельянова. Немедленно открыли ответный огонь наши батареи Среднего, а катера всех групп, увеличив ход, ставя дымовые завесы, устремились через огневой заслон, созданный противником. Вскоре без всяких потерь они вошли в залив и направились к Лиинахамари, прижимаясь к высокому западному берегу.

Теперь внутри фиорда все зависело от искусства маневрировать под огнем противника с берега, от умения быстро ориентироваться и принимать правильное решение.

В 22 часа 50 минут торпедные катера Шабалина и Успенского ворвались в гавань Лиинахамари. Сильный пулеметно-ружейный обстрел с берега не смог помешать катерам подойти вплотную к причалам и высадить первую группу десантников. Мужество и отвага этой группы добровольцев — матросов и старшин-подводников и катерников — обеспечили боевой успех в наиболее ответственный момент высадки всего десанта.

Следом за катерами Шабалина и Успенского в Лиинахамари прорвалась вторая группа, выдержавшая еще на подходе к заливу наиболее сильный заградительный огонь вражеских батарей. Умелые действия командира группы капитана 2 ранга Коршуновича обеспечили успешный прорыв. Приказав поставить отсекающие дымовые завесы, Коршунович искусно использовал изменения в скорости хода и вывел все катера второй группы из простреливаемой зоны. Затем к причалам прошла группа катеров-охотников под командованием капитана 3 ранга Зюзина. Сам Зюзин на своем катере подошел к мысу Крестовый. Это обстоятельство сыграло свою роль в ходе боя на мысе. Увидев десантников, высадившихся в тылу, атакованные с фронта разведчиками, а с тыла десантным отрядом, гитлеровцы очень скоро сложили оружие. После этого Зюзин переправил своих десантников и группу бойцов из разведывательного отряда в Лиинахамари (Девкипу Заводь).

К полуночи высадка десанта была закончена, и торпедные катера начали обратный выход из Петсамовуоно в море. Все они возвратились в базу Пумманки (в то время — место командного пункта флота). Потери на катерах в течение всей операции составили: четыре убитых и семь раненых.

Тем временем события в Лиинахамари шли своим чередом. Десант, высаженный с катеров, начал наступление, не ожидая рассвета, и вскоре закрепился на высотах, прилегающих к порту. Оттуда десантники, разделенные на два отряда, предприняли дальнейшие действия. Отряд майора Тимофеева повел наступление на сильно укрепленный опорный пункт противника, прикрывавший огневую позицию 210-миллиметровой батареи; второй отряд под командованием старшего лейтенанта Петербургского с боем продвигался в юго-западном направлении, к озеру Пуороярви.

На рассвете 13 октября гитлеровцы контратаковали

отряд Тимофеева. Бой перешел в беспощадную рукопашную схватку, в итоге которой фашисты были отброшены, а батарея и опорный пункт заняты нашими десантниками. Примерно тогда же гитлеровцы контратаковали отряд Петербургского севернее озера Пуро-ярви. Натиск противника был настолько сильным, что для отряда сложилась весьма тяжелая обстановка. Так продолжалось весь день, пока мы не направили на поддержку десанта группу самолетов-штурмовиков, которую повел капитан П. А. Евдокимов. Вскоре после ее вылета капитан Барченко-Емельянов с мыса Крестовый продублировал нам донесение майора Тимофеева: «Авиация пришла на помощь немедленно, она действует у меня, все сопки в огне и в дыму». Вскоре десант перегруппировал свои силы и возобновил наступление, то и дело сталкиваясь с вероломством противника. Не раз и не два та или иная группа вражеских автоматчиков поднимала руки, якобы сдаваясь в плен; когда же десантники подходили поближе к ней, другая группа, засевшая среди камней, возобновляла стрельбу.

В таких условиях к исходу дня 13 октября большинство гитлеровцев, сопротивлявшихся на подступах к Лиинахамари, было уничтожено, меньшая часть рассеялась в окрестных сопках. Уйти им, однако, некуда. Рано или поздно явятся с повинной либо найдут заслуженный конец.

Десант, высаженный с катеров, полностью выполнил свою задачу: порт Лиинахамари был очищен от противника. Это позволило нам еще в ночь на 14 октября начать переправу сюда с мыса Крестовый частей 12-й и 63-й бригад морской пехоты, только-только подошедших к мысу. Немедленно, не теряя ни часа, они повели дальнейшее наступление в сторону Петсамо, точнее, в обход его.

Над Лиинахамари, или Девкиной Заводью (все названия в этих местах русские, ибо сами эти места открыты и основаны русскими людьми), развевается красное знамя, которое водрузил командир взвода морских пехотинцев старший сержант коммунист И. П. Каторжный.

Наши потери в боях за Лиинахамари минимальные, учитывая прорыв сквозь трехмильную зону обстрела, где каждый метр площади простреливался и заранее был пристрелян противником. Причем мы не потеряли ни одного корабля. Даже катер Успенского (из группы Шабалина), освещенный при отходе из Лиинахамари заревом горевших на берегу бензобаков и тем самым попавший под

прицельный огонь вражеских батарей, сумел выйти из-под обстрела. Повреждения, причиненные катеру, были серьезными. Самое серьезное — вышло из строя рулевое управление. Командир и весь личный состав вели себя с полным сознанием долга. Следует назвать героическим поведение старшины группы мотористов Г. Д. Курбатова. Зная, что спасение катера зависело от маневрирования переменными ходами моторов, он оставался на посту, управляя моторами одной рукой (пальцы другой были раздроблены осколками снаряда), пока не вывел катер из простреливаемой зоны.

Прорыв в Лиинахамари ускорил исход борьбы за город. Через сутки после начала обходного маневра бригад морской пехоты уже транслировался по радио приказ Верховного Главнокомандующего:

«Войска Карельского фронта прорвали сильно укрепленную оборону немцев северо-западнее Мурманска и сегодня, 15 октября, при содействии кораблей и десантных частей Северного флота, овладели городом Петсамо (Печенга) — важной военно-морской базой и мощным опорным пунктом обороны немцев на Крайнем Севере. В боях при прорыве обороны немцев и за овладение Петсамо отличились...»

Невозможно перечислить всех, кто отличился. Свыше трех тысяч бойцов и командиров Северного флота награждены орденами и медалями за храбрость и мужество, проявленные в операции. Один, Виктор Николаевич Леопов, командир разведывательного отряда, уже стал Героем Советского Союза после взятия 88-миллиметровой батареи на мысе Крестовый, а двадцать человек представлены к этому почетному званию, причем Шабалин представлен к награждению второй медалью Золотая Звезда. По праву. Он не только показал пример при высадке десанта в Лиинахамари, но и оставался под обстрелом на рейде, направляя подходившие с моря катера других групп к местам высадки.

Богаты мы героями, самоотверженными людьми.

17 октября. Сегодня список кандидатов на почетное звание Героя Советского Союза пополнился еще тремя именами — командира авиационного полка Бориса Павловича Сыромятникова, штурмана того же авиаполка Александра Ильича Скнарера и стрелка-радиста самолета, который вели Сыромятников и Скнарер, гвардии старшего сержанта Григория Сафроновича Асеева. Все трое состав-

ляли экипаж ведущего самолета-торпедоносца одной из групп, атакующих вражеский конвой в районе от выхода из Бек-фиорда до Вадсе.

Конвой (три транспорта, три сторожевых корабля, один тральщик и семь сторожевых катеров) был обнаружен нашей воздушной разведкой вчера в полдень на выходе из Бек-фиорда. Наблюдение за конвоем в условиях плохой погоды велось до темноты. Удалось установить, что на подходах к Вадсе он был усилен кораблями охранения, в том числе миноносцами, и составлял уже 26 единиц, над которыми патрулировали семь истребителей. Один вражеский самолет сверх того находился в противолодочном охранении.

Упустить этот конвой, предназначенный для эвакуации войск противника морем, было нельзя. Несмотря на плохие метеорологические условия, самолеты-разведчики точно давали координаты конвоя, и мы нанесли по нему несколько ударов с воздуха, одновременно подготовив подводные лодки, находившиеся в море. Первый удар с пикирования был нанесен в районе мыса Эккерей двенадцатью «илами» (ведущие — капитан Евдокимов и старший лейтенант Суворов). Второй удар был также нанесен двенадцатью «илами» (ведущие — майор Павлов и лейтенант Смородин). Третий удар нанесли десять торпедоносцев (ведущие — гвардии майор Волошин и капитан Рукавицын), прикрываемые пятнадцатью истребителями. Четвертый удар последовал почти тотчас за третьим и также десятью торпедоносцами (ведущие — командир полка гвардии подполковник Сыромятников и капитан Волюнкин) под прикрытием пятнадцати истребителей. В итоге всех четырех ударов конвой противника можно считать разгромленным. Гитлеровцы лишились двух транспортов, самоходной баржи, семи кораблей охранения и шести самолетов. Миноносец и сторожевой катер были повреждены. Наши потери — восемь самолетов.

В момент последнего, четвертого удара по вражескому конвою и совершили свой подвиг подполковник Сыромятников, майор Скнарёв, старший сержант Асеев. Когда наши торпедоносцы были еще на подходе к цели, в трех километрах от нее, снаряд, выпущенный с одного из вражеских кораблей, попал в левый мотор ведущего самолета. Самолет загорелся, но Сыромятников продолжал вести торпедоносец на конвой, повторяя по радио приказание ведомым следовать за ним.

А противник уже вел огонь по ведущему самолету. Еще несколько секунд — и снаряды попали в правый мотор. Пламя охватило оба крыла торпедоносца. Ведомым казалось, что на врага летел гигантский факел. И в то же время они слышали четкие команды штурмана Скнарева, не прекращавшего наводить самолет на цель.

Пятьсот метров оставалось до самого крупного транспорта в конвое, когда прозвучали слова последней команды Сыромятникова:

— Штурман! Залп!

И торпеды, сброшенные с ведущего самолета, нашли свою цель: транспорт взорвался и затонул.

Через несколько мгновений горевшая машина прочертила огненный след и упала в море. Ее экипаж погиб, выполнив свой долг до конца. Это был воинский подвиг, совершенный на глазах у всех и теперь неотделимый уже от всего героического, что характеризует наступательный порыв североморцев.

Сила этого порыва еще далеко не исчерпана. Факты нежелания раненых матросов и морских пехотинцев оставаться вне строя, эвакуироваться из района боевых действий — массовое явление в эти дни. На причале Лиинахамари, когда торпедный катер Шабалина переправил туда с мыса Крестовый отряд разведчиков Леонова, мне запомнился разговор с самим Леоновым. Он попросил у меня разрешения возвратиться (после окончания боевых действий в Лиинахамари) на мыс Крестовый, чтобы похоронить погибших там людей из своего отряда. Я сказал ему:

— Отряд дрался героически. Всех до единого представьте к наградам. А лично вас представляем к званию Героя Советского Союза.

Леонов поблагодарил и тут же очень обрадовал меня вопросом и просьбой:

— Как же быть с Агафоновым и Пшеничных? Они первыми прорвались к батарее и захватили ее. А как потом дрались! Все разведчики отряда считают их героями.

— Ну, если все, — ответил я, — тогда ошибки не будет. Пишите реляции.

Затем состоялся разговор с двумя ранеными разведчиками из леоновского отряда — Калаганским и Колосовым. Они обратились ко мне с одинаковой просьбой: о поощрении. Оба молодые, здоровые ребята, но ранены.

— О каком поощрении? — несколько недоуменно по-

интересовался я. Слишком необычной для наших людей, к тому же в боевой обстановке, была такая просьба.

Отлегло от сердца, когда объяснили:

— Мы ранены легко. Поэтому прикажите, товарищ адмирал, не отправлять нас в тыл, в госпиталь. Тут, в базе у моря, около своего отряда, мы быстрее поправимся. Похлопочите за нас перед докторами.

Пообещал, конечно, и тут же сделал вывод, подтверждаемый день за днем многими фактами: высок дух наступательного порыва у североморцев. Дойдем с ним до тех рубежей, до каких потребуется.

21 октября. Высокий дух наступательного порыва наших людей не иссякает уже две недели и сочетается с желанием помешать гитлеровцам окончательно разорить этот край. Тяжело видеть зону пустыни, в которую противник старается превратить места, откуда мы вышибаем его. В Печенге нет ни одного жителя — ни в городе, ни в порту. Угнаны и выселены гитлеровцами еще три месяца тому назад. Безжалостно, действительно варварски разрушен поселок Никель. Комбинат взорван, никелевый завод полностью разрушен. Не осталось ни одного цеха, ни одной мастерской. Взорвана гидроэлектростанция Япискоски, питавшая никелевый комбинат энергией, сожжен лесозавод. В жилых домах в тех, которые противник не успел уничтожить, обнаружены заложенные авиабомбы. Это и в Печенге, и в Никеле, и в других местах.

Возмущение и ярость дополнительно питают наступательный порыв. На суше и на море. Вчера наши подводники потопили три вражеских транспорта с войсками. Один потоплен подводной лодкой «С-14» под командованием капитана 3 ранга В. П. Каланина, два — подводной лодкой «В-4», которой командует капитан 3 ранга Я. К. Иосселиани, Герой Советского Союза, пришедший к нам недавно с Черного моря. А сегодня торпедные катера под командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева, капитана 3 ранга В. П. Федорова и капитан-лейтенанта В. К. Ефимова разгромили вражеский конвой в Перс-фиорде. Транспорт и два тральщика, бывшие в составе конвоя, потоплены торпедами с предельно коротких дистанций, два судна — транспорт и сторожевой корабль серьезно повреждены. Наши катера без потерь возвратились в базу Пумманки.

Противник на берегу поспешно отступает в районе Киркенеса, поближе к норвежской границе. По сообще-

ниям шведской печати, Гитлер снял с поста командующего немецко-фашистскими войсками в Финляндии генерала Рендулича и назначил на его место генерал-полковника Кейтеля — родственника фельдмаршала.

Вряд ли это поможет гитлеровцам.

25 октября. Только что закончилась трансляция по радио приказа Верховного Главнокомандующего. Начало приказа: «Войска Карельского фронта, преследуя немецкие войска, пересекли государственную границу Норвегии и в трудных условиях Заполярья сегодня, 25 октября, овладели городом Киркенес — важным портом в Баренцевом море...» Далее в приказе перечислялись части и соединения, отличившиеся в данной операции. В том числе морские летчики генерала Преображенского, моряки капитана 1 ранга Кузьмина, капитана 1 ранга Клевенского, капитана 2 ранга Коршуновича, капитана 3 ранга Зюзина. Иначе говоря, матросы, морские пехотинцы и офицеры тех сил, которые выделены нами для участия в наступательных действиях и участвуют в них с момента высадки 63-й бригады.

Киркенес взят штурмом. Противник разрушил его столь же беспощадно, как и Печенгу, заранее подготовив все в городе к взрывам и уничтожению. Брать Киркенес было очень трудно. В последние два месяца гитлеровцы дополнительно заминировали все подступы к нему. Кроме того, он был окружен батареями и опорными пунктами.

Вот почему мы решили высадкой десантных групп морской пехоты на южное побережье Варангер-фиорда прикрыть правый фланг 14-й армии по мере продвижения ее в сторону Киркенеса. Для этого еще 18 октября в заливах Суолавуоно и Аресвуоно с кораблей был высажен батальон морской пехоты. Начав движение на запад, батальон почти сразу вошел в соприкосновение с противником, который контратаками пытался задержать морских пехотинцев. К исходу первого дня высадки гитлеровцы сосредоточили на пути десанта, в районе Афанасьева и Турунен, части, предназначенные для ожесточенного сопротивления. Как только стало известно об этом, мы послали в помощь десанту самолеты-штурмовики, и те первым делом нанесли удар по вражеской батарее, расположенной в этом районе. Получив действенную поддержку авиации, десант вновь перешел в наступление и от-

бросил гитлеровцев за государственную границу с Норвегией.

Вторую задачу флот выполнил, когда 14-я армия вышла на ближние подступы к городу Киркенесу. Чтобы ускорить взятие города и помочь сухопутным войскам, мы высадили десанты: 23 октября в Кобхольм-фиорд, а сегодня в Хольменгро-фиорд. В составе отряда высадки, который возглавлял командир бригады торпедных катеров капитан 1 ранга А. В. Кузьмин, было двенадцать торпедных катеров, один большой и два малых охотника, на которых разместились два батальона морской пехоты. В назначенный срок и в указанных местах батальоны были высажены и начали продвижение вдоль Бек-фиорда на Якобснес. Это облегчило действия частей 14-й армии и привело к полному очищению от противника всего побережья от Лиинахамари до Бек-фиорда.

1 ноября. Итак, вслед за третьим приказом Верховного Главнокомандующего, объявленным сегодня войскам Карельского фронта и Северному флоту, можно подвести итоги операции. В ходе ее части и соединения флота выполнили самые разнообразные задачи, как намеченные планом, так и продиктованные обстановкой. Во-первых, прорвали мощную, глубоко эшелонированную оборону противника на перешейке полуострова Средний. Во-вторых, высадили тактический десант в составе 63-й бригады морской пехоты на южном побережье залива Маативуоно. В-третьих, торпедные катера и катера МО под сильным артиллерийским, минометным и ружейно-пулеметным огнем противника форсировали вход в залив Петсамовуоно и высадили десант в порт Лиинахамари, что ускорило взятие Петсамо войсками Карельского фронта и морской пехотой Северного флота. В-четвертых, несколько десантных отрядов, высаженных в районах Пеуравуоно, Суолавуоно, Аресвуоно, в Кобхольм-фиорде, Яр-фиорде и Хольменгро-фиорде, очистили от противника южное побережье Варангер-фиорда от залива Петсамовуоно до Бек-фиорда, захватили вражеские посты, маяки, гидроэлектростанцию и оказали содействие войскам Карельского фронта в овладении портом и городом Киркенесом. В-пятых, авиация, подводные лодки и торпедные катера флота непрерывными ударами нарушали морскую коммуникацию противника, что значительно затруднило ему эвакуацию своих войск на запад. Цифровое выражение этих ударов на море за три недели наступления таково: с 7 по

31 октября противник потерял 156 судов (в том числе 26 транспортов, 3 миноносца, 18 сторожевых кораблей, 11 тральщиков, 18 сторожевых катеров, 12 быстроходных десантных барж, 68 мотоботов и других мелких судов) и 56 самолетов¹.

Результат совместных действий на берегу и на море: полностью очищена от немецко-фашистских захватчиков Печенгская область — исконная русская земля; ликвидирована важная база противника в Заполярье; гитлеровцы выбиты по всей линии фронта за пределы государственной границы и вдобавок лишились возможности получения никеля — одного из важнейших видов стратегического сырья (65—70 процентов добычи его германская военная промышленность получала из Печенгской области). Все это — потери, невосполнимые для противника и невозвратимые, они сыграют свою роль в недалеком общем крахе гитлеризма.

5 ноября. Звонок из Москвы: только что подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении почетных званий североморцам за героизм в наступательной операции. Дважды Героем Советского Союза стал катерник Александр Осипович Шабалин. Вообще за время наступательной операции звание Героя Советского Союза присвоено 28 североморцам. Среди них: катерники — командир дивизиона Владимир Николаевич Алексеев, командир звена торпедных катеров Василий Иванович Быков, командир катера Иван Михайлович Желваков, командир дивизиона катеров МО Сергей Дмитриевич Зюзин, командир отряда Анатолий Иванович Кисов, командир дивизиона Сергей Григорьевич Коршунович, старшина 1-й статьи Георгий Дмитриевич Курбатов, командир отряда Василий Михайлович Лозовский, командиры катеров Борис Митрофанович Лях, Леонид Леонидович Новоспаский, Борис Тимофеевич Павлов, Николай Георгиевич

¹ По уточненным данным, с 10 сентября по 31 октября 1944 г. североморцы потопили 40 боевых кораблей, 36 транспортов, 24 самоходные баржи и 129 мелких судов противника.

В годы Великой Отечественной войны действия Северного флота на вражеских морских коммуникациях приобрели стратегическое значение. Общие потери фашистского транспортного флота на Северном морском театре составили 413 судов общим тоннажем более 1 млн. брт. Гитлеровский военно-морской флот здесь потерял 214 кораблей и вспомогательных судов. (См.: Козлов И. А., Шломин В. С. Краснопламенный Северный флот. М., 1977, с. 209, 223—224). — *Примеч. ред.*

Танский; подводники — командир подводной лодки Григорий Иванович Щедрин; морские пехотинцы — разведчик, старшина 1-й статьи Семен Михайлович Агафонов, командир отряда Иван Павлович Барченко-Емельянов, командир взвода разведки Владимир Владимирович Бродюк, старший сержант Иван Павлович Каторжный, командир отряда Виктор Николаевич Леонов, старший краснофлотец Андрей Петрович Пшеничных; морские летчики — стрелок-радист гвардии старший сержант Григорий Сафонович Асеев, летчик-разведчик Михаил Константинович Вербицкий, летчик-торпедоносец Илья Тихонович Волюшкин, летчик-истребитель Николай Матвеевич Диденко, летчик-истребитель Петр Леонтьевич Коломиец, летчик-штурмовик Павел Иванович Сахаров, штурман полка Александр Ильич Скнарев, командир полка Борис Павлович Сыромятников, летчик-истребитель Александр Павлович Шипов.

6 декабря. С момента последней записи в дневнике миновал месяц. И эта новая запись, как и предыдущая, вызвана неурочным звонком из Москвы. Вчера подписан и сегодня опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медали «За оборону Советского Заполярья». Этой наградой будут отмечены не только моряки Северного флота и воины Карельского фронта. Право на нее имеют все те, кто своим героическим трудом участвовал в обороне и поддерживал нас в самое тяжелое время: моряки рыболовного и транспортного флотов, судоремонтники, портовики и железнодорожники Мурмана, помощь которых мы ощущали каждый день. Ощущаем ее и сейчас.

Зона пустыни, в какую гитлеровцы превратили места от Печенги до Никеля и Киркенеса, начинает оживать. Среди руин на портовых причалах, в городах, в опустошенных пожарами, изуродованных взрывами корпусах никелевого комбината и гидроэлектростанций действуют первые бригады энтузиастов-восстановителей, пришедших из Мурманска, Кировска, Мончегорска и других мест. Среди них — вчерашние воины, почти полторы тысячи человек, демобилизованные для того, чтобы участвовать в созидательном труде. Условия, в которых они действуют, можно сравнить лишь с фронтовыми в Заполярье. Нет жилья — и общежития созданы в подвалах разрушенных зданий. Нет электрического света — и чтобы дать свет, предпринимается все в пуржистой мгле полярной ночи.

Мы на флоте знаем и помним это. Знаем, как самоотверженно ведут себя восстановительные бригады наших людей в местах, которые совсем недавно были превращены гитлеровцами в зону пустыни. И мы обязаны до конца обезопасить их самоотверженный созидательный труд. Вот почему каждый из нас, североморцев, — от матроса до командующего флотом — воспринимает как наказ слова передовой «Правды», посвященной учреждению медали «За оборону Советского Заполярья». Пусть они останутся в моем дневнике среди записей об этих днях:

«Многие тысячи людей будут отмечены знаком высокой доблести, мужества и героизма — медалью «За оборону Советского Заполярья». Она явится высокой наградой и будет вдохновлять наших людей на новые подвиги. Враг еще не добит. Вражеские подводные лодки еще появляются в водах Ледовитого океана. Борьба с ними должна быть беспощадной, неумолимой и непрерывной. Советские заполярники изгнали врага с суши, вышвырнули его из баз северной части Норвегии. Надо навсегда и бесспорно изгнать его с моря».

Это наш долг.

ПОСЛЕДНИЕ СТРАНИЦЫ ДНЕВНИКА

1944, декабрь — 1945, май

Эта глава состоит из записей, сделанных адмиралом А. Г. Головко в последние месяцы войны и не вошедших в первое издание книги. Записи представляют несомненный интерес как свидетельство напряженной боевой жизни Северного флота уже в тот период, когда сухопутный фронт в Заполярье перестал существовать, но война на огромных просторах морей Арктического бассейна продолжалась. Именно в этот период в операционной зоне Северного флота активно действовали «волчи стаи» фашистских подводных лодок, оснащенных новой техникой, в том числе радиолокационными и акустическими приборами, самонаводящимися торпедами. Записи отражают борьбу флота с вражескими подводными силами в полярную ночь, усилия его противолодочной обороны и действия его молодой эскадры в охране и проводке конвоев.

Сам характер записей, их повседневность, лаконичный стиль дают читателю более полное представление о дневнике как историческом документе, на котором основана вся книга. Опущены лишь некоторые сугубо личные подробности, а также те детали, которые фигурируют в заключительных главах. Черновой беглый стиль дневника сохранен без редактуры, поскольку эта глава публикуется посмертно. Сохранены принятые на флоте сокращения при обозначении кораблей: БО — большой охотник, ЭМ — эскадренный миноносец, ПЛ — подводная лодка, СКР — сторожевой корабль, ТЩ — тральщик, ТР — транспорт, ТКА — торпедный катер...

31 декабря 1944... События последних дней заставили меня снова обратиться к дневнику.

Пока я выезжал в Москву, был потоплен старенький транспорт. В день моего приезда погиб «Пролетарий»¹. Пришлось принять экстраординарные меры. При поиске лодок противника потеряли 2 БО. Немцы бросили сюда, на Север, видимо, большое количество подводных лодок, причем хорошо подготовленных². Действуют смело, очевидно, имеют радиолокацию. Вчера ночью в районе Святого Носа лодка атаковала и потопила ТЩ-37... В это время в районе Иоканки находился Гурин³ с 6 ЭМ и 4 БО; я завернул его в Иоканку, как только получил сведения о появлении лодок. Для их поиска вышло 4 ЭМ...

В Мурманске стоял готовый к выходу ТР «Тбилиси», на нем — около 2500 тонн продовольственных грузов для 14-й армии. Армейцы просили ускорить его отправку. Так как в районе Рыбачьего в течение последних 7—8 дней лодок не отмечалось (я считал, что лодки сосредоточились в районе Иоканка — Городецкий), выпустил «Тбилиси». Рассчитывал на его довольно приличный ход и охранение. Засветло, вернее в сумерки, произвели поиск лодок двумя «каталипами», ничего не обнаружили. В охранении конвоя шли 2 ТЩ и 4 БО, охранение достаточное. Однако противник торпедировал ТР. По донесениям, он держится на плаву. Ветер очень засвежел. Сейчас доходит до 9 баллов. Это затрудняет спасение ТР. Для помощи выслал два ЭМ и два буксира. Большие охотники держаться не могут, и Панфилов (командир конвоя)⁴ отпустил их.

При отходе от причала в Полярном «Жесткого» ветром нанесло на Екатерининский. Сейчас два буксира пытаются его оттянуть. Ветер крепчает...

1 января 1945. Все попытки взять «Тбилиси» на буксир в течение ночи и дня не удалась. Буксиры лопались. Ветром и течением к полудню ТР притащило к Кильдину. Опасались, что выбросит на камни. Но пропесло и потащило к мысу Олений. Там удалось завести буксиры, оттащить ТР от берега и привести в Териберку.

¹ От самонаводящейся акустической торпеды.

² В декабре 1944 года на Севере базировалось 73 подводные лодки гитлеровцев. (См.: История второй мировой войны, т. 9. М., 1978, с. 208). — *Примеч. ред.*

³ Капитан 1 ранга А. И. Гурий — в то время командир 1-го дивизиона эскадренных миноносцев. — *Примеч. ред.*

⁴ Капитан 2 ранга П. В. Панфилов — командир бригады траления ОБРа Главной базы флота. — *Примеч. ред.*

Утром приказал ЭМ «Жесткий» вернуться. Два буксира и тральщик для охранения остались.

3 января. Воду из машин и кочегарки «Тбилиси» откачали. При благоприятной погоде завтра переведем его в Кольский залив.

От наркома получил упрек: «Охранение было недостаточным. Привыкли бояться лодок только днем, а они опасны и ночью». То, что они при наличии радиолокации опасны ночью больше, чем днем, для меня ясно давно. Впрочем, у нас сейчас нет дня. Все время ночь.

В 16.00 15 ТР и 6 ЭМ под командой Гурина вышли из Архангельска в Кольский залив. Навстречу выслал Крашенинникова¹ с 4 ЭМ, для усиления назначил 2 ТЩ и 3 БО. Должны справиться и привести конвой без потерь.

4 января. Кулагин запросил разрешения вести «Тбилиси». Погода хорошая. В охранение приказал дать 2 ТЩ, 2 МО и СКР «Гроза». Кроме того, 4 ТКА и 2 «каталины» должны вести поиск лодок на Кильдинском плесе. Конвой из Архангельска около 9.00 прошел Поной. Самого конвоя никто не обнаружил. В Белом море со вчерашнего дня плохая видимость. Идет мелкий снег.

5 января. «Тбилиси» пришел, вернее, переведен в Кольский залив. Конвой из Архангельска Гурин привел в порядке.

6 января. Фокин (командующий эскадрой) подготовился к встрече союзного конвоя. Выйдут 8 ЭМ и большие охотники. По последним данным, конвой будет в обусловленной точке завтра в 15.30. Конвой очень большой — 38 транспортов, 20 английских кораблей охранения. Ведет опять вице-адмирал Гамильтон. Бриты нас изучают усиленно...

Фокина должны выпустить завтра в 9.30.

Надо доставить продовольствие Клевенскому². Для этого дал два ЭМ. Поведет Румянцев (начальник штаба эскадры).

7 января. С ночи в заливе туман. Румянцев вышел с двумя ЭМ около 10.30. Кроме переброски грузов он имеет задачу поиска ПЛ вдоль Рыбачьего.

Начальник штаба флота Платонов вышел с Фокиным

¹ Капитан 2 ранга Е. М. Крашенинников — командир 3-го дивизиона эскадренных миноносцев. — *Примеч. ред.*

² Капитан 1 ранга М. С. Клевенский — командир Печенгской военно-морской базы. — *Примеч. ред.*

навстречу союзному конвою. К полудню туман рассеялся, ветер менял направление: был зюйд-вест, начал заходить к норд-осту.

14.30. Кильдин обнаружил конвой. Начались заряды. Практики проводки транспортов по «сафарам»¹ уже давно не имели. Боевые корабли с радиолокаторами, конечно, пройдут без особых затруднений. Что касается транспортов, то возможны неприятности. В течение дня не было никаких данных о немецких подлодках.

Около 15.00 беломорская группа конвоя, эскортируемая кораблями Фокина, отделилась и пошла на ост. Погода на всем театре плохая. Летать нельзя. Сейчас, хотя у немцев и нет авиации, плохая погода для нас несчастье. Бороться с лодками трудно не только в плохую погоду, но и в темное время. День прибывает, но солнце впервые взойдет выше горизонта только 18 января.

8 января. Ночь и день в заливе плохая видимость. До сих пор не удалось установить, все ли английские военные корабли вошли в залив. Транспорты по количеству вошли все, по названиям всех не установили. Группа Фокина — 6 транспортов и 2 танкера — вошла в Белое море, очевидно, к утру будет на Северодвинском рейде.

Румянцева из-за плохой видимости и неясности обстановки в самом заливе задержал в Печенге.

Два ТР стоят на якорях где-то в районе Седловатого. На них неисправны компасы, и лоцманы боятся до улучшения видимости вести их. Если видимость не улучшится, надо завтра ставить на ТР приемники и вести по «сафарам».

Оборудование Кольского залива остается слабым. «Сафары» не спасают. Нужен электролоцман. Кольский залив заслуживает внимания значительно большего, чем ему уделяется.

9 января. Вернулись начальник штаба флота и Фокин. Лодок на переходе туда и обратно не обнаружили.

Крашенинников с 4 ЭМ повел транспорты дальше (на запад).

Вернулся Румянцев.

10 января. С конвоем прибыл ТР с грузами для норвежцев. После ухода конвоя его надо отвести в Киркенес.

Был у меня сегодня начальник норвежской миссии в Москве генерал-майор Стевенс. В прошлую войну он был военным атташе во Франции и в 1917—1918 годах —

¹ Береговая гидроакустическая система.

у нас в России. Еще довольно бодрый старик. Говорит сносно по-русски. Расхваливал Октябрьскую (или, как он говорит, «октобрку») революцию. Просил разрешения их «каталинам» с транспортными целями летать в Норвегию. Сказал ему, что ничего против не имею. В тяжелом положении находятся норвежцы. Просят разрешения из Англии прилетать к себе домой!

11 января. С 7.00 начал выходить конвой. В 12.26 весь конвой вышел из Кольского — 26 ТР и 21 военный корабль.

Мы тем временем вместе с английским конвоем вывели из залива «Вытегру», следовавшую в Титовку. Крашенинников до выхода конвоя был задержан в Иоканке. В 14.00 ему дано разрешение выходить — вести «Унну».

12 января. Крашенинников привел конвой. Ночью на переходе обнаружил радаром ПЛ в надводном положении. Высланный для поиска «Живучий» ничего не нашёл.

14 января. Ночью шторм порывами доходил до 11 баллов. Намечавшийся выход эсминцев для противолодочного поиска пришлось отменить.

14-я армия жалуется: продуктов осталось всего на 5 дней. Нет угля, все перевозки застопорились. Несколько раз телеграфировал об этом в Москву. Вчера получил телеграмму: нарком напоминает, что армия может оказаться без продовольствия. Возможно, думает, что я напуган торпедированием «Тбилиси». Корабли заняты копированием транспортов в Белое море...

16 января. Ветер стих до 7—6 баллов. Конвой в Белое море вышел в составе 8 ТР. В охранении 9 ЭМ. Из-за большой волны БО пришлось отставить. Днем конвой шел благополучно. Около 21.30 с постов Б. Олений и Териберка начали поступать сообщения об артиллерийских вспышках в районе конвоя. Вскоре поступило донесение от Румянцева. Произошло следующее: пройдя Териберку, поисковая группа кораблей с помощью приборов обнаружила ПЛ. Контакт с нею, однако, был ненадежный. В это же время слышались у берега два взрыва. В 20.30 ЭМ «Деятельный», находясь в правом охранении, атаковал ПЛ глубинными бомбами и почти сразу же получил торпеду в корму. Корму оторвало до торпедного аппарата. ЭМ «Дерзкий», бросившийся к «Деятельному» на помощь, обнаружил ПЛ и начал ее преследовать. Во время атаки он наблюдал за «Деятельным», имевшим крен и спустившим на воду катер, шлюпку и спасательный плоти-

тик. Потом их найти не удалось. На месте гибели ЭМ подобрал 7 человек, в том числе помощника командира капитан-лейтенанта О. М. Мачинского¹.

«Живучий» и «Дерзкий» осмотрели весь район, но ничего не обнаружили. Присоединились к конвою, догнав его. Последнее донесение от командира «Деятельного» было в 21.15: «Я торпедирован. Обе машины залиты водой. Имею крен правый борт. Пытаюсь исправить цистерну, выравнивать крен. Медленно погружаюсь. Принимаю меры спасению корабля».

Капитан-лейтенант К. А. Кравченко в таком критическом положении, судя по его донесению, вел себя хладнокровно².

17 января. Через 3—4 часа после гибели «Деятельного» пискнула коротким сигналом (вышла в эфир) ПЛ. Вторично она же пискнула через 2 часа. Судя по пеленгу, отходила на восток-северо-восток. Нет никаких сомнений, что «Деятельный» торпедирован. Первое предположение, что он подорвался на mine, опровергается всеми данными. Днем из-за погоды не удалось послать самолеты для поиска людей. ЭМ «Урицкий» по техническому состоянию не смог выйти. Назначил ему выход на 2 часа.

18 января. Конвой благополучно прошел до Сосновца. Неясно с лодками: в течение недели они не обнаруживались... Но как и при торпедировании «Тбилиси», так и сейчас их появление довольно устремленное. Или немцы обладают надежной радиолокацией, или же у них есть разведчики, засланные к нам. Сидят и сообщают о выходах конвоев. Побережье не обжитое. Так же как и мы, они могут находиться где-нибудь в сопках, наблюдать и сообщать. Силой здесь не возьмешь. Надо брать умом...

Большие охотники при господствующей погоде сейчас использовать бесполезно. Эсминцев мало...

Противник, очевидно, применяет торпеды с приборами «Fat-II» и «Zut-I». Такие торпеды при атаке конвоя могут принести много неприятностей. Все атаки за послед-

¹ Ныне контр-адмирал в отставке. — *Примеч. ред.*

² Командир эсминца капитан-лейтенант К. А. Кравченко, штурман лейтенант Н. В. Корнилов, главный боцман мичман Н. А. Блинов, трюмный машинист старшина 1-й статьи В. М. Федоров, машинист-турбинист старший краснофлотец Л. И. Тулузаров, минер старший краснофлотец Ю. В. Филиппов и машинист-турбинист старший краснофлотец В. М. Поляков были посмертно награждены орденом Отечественной войны I степени. — *Примеч. ред.*

нее время ночные. Видимо, немцы предпочитают атаковать только ночью.

Очередная задача: вести конвой в Лиинахамари и Киркенес. Прежде надо эсминцам провести тщательный противолодочный поиск. Впереди конвоя придется держать завесу из больших охотников и торпедных катеров. Весь вопрос в погоде. Ветер и волна могут сорвать их выход. В этом случае придется задержать конвой.

23 января. Конвой в Киркенес организовали с тщательным противолодочным поиском и большим охранением. Для поиска использовали 2 ЭМ — «Разъяренный» и «Разумный». Командовал группой (кораблей) Карпунин¹. На поиск летали и «каталины». Ничего не обнаружили. Михайлов (командир ОВРа Главной базы) с ТР «Вятка» и норвежским ТР «Иде-фиорд» вышел в 6.00 20.I. В охранении 20 единиц. Кроме наших кораблей — 3 ТЩ и 1 корвет норвежские.

У Цып-Наволока Карпунин присоединился к Михайлову. В 12.20 была обнаружена «асдиком»² ПЛ. Начали бомбить и преследовать. В 12.50 «Разъяренный» был торпедирован, очевидно акустической торпедой. В результате взрыва повредило корму до 205 шпангоута... Попытка взять «Разъяренный» на буксир вначале успеха не имела. Буксиры лопались. Видимо, кормовая часть висела и тем самым тормозила движение корабля. Погода была хорошая, зюйд-вест 3—4 балла. К ночи около 20 часов кормовая часть оторвалась, и буксировка пошла хорошо. Для охранения и буксировки из Печенги были высланы буксир «М-3», «Заря» и 4 МО. К 2 часам ввели корабль в Лиинахамари. При взрыве торпеды погибло 36 человек. Умерло от ран двое. Кроме того, 17 человек ранены. Ко-

¹ Контр-адмирал В. П. Карпунин — в то время начальник отдела подводного плавания штаба флота. В добавлениях автора к переизданию книги говорится: «В. П. Карпунин — умный, вдумчивый и смелый человек. Как-то он пошел в боевой поход на подводном заградителе. Во время постановки мин заело минное устройство. Ночью лодка зашла в Портсангер-фиорд и занялась ремонтом в надводном положении. С берегового поста лодку запросили семафором. В ответ лодка повторила семафор немецкого сигнальщика. Это удовлетворило пост, и лодка спокойно продолжала устранять повреждение. Когда Карпунин докладывал о походе, он лишь вскользь упомянул о данном случае. Этот факт, а их было немало, характеризует скромность офицера». — *Примеч. ред.*

² Корабельный гидроакустический прибор.

рабль можно отремонтировать. Поставил задачу: заделать пробойну таким образом, чтобы можно было перевести ЭМ в Кольский залив для ремонта.

31 января. Переход конвоя из Лиинахамари в Кольский залив прошел благополучно. Вывели 3 ТР. «Разъяренный» пока в Печенге. Туда же намечен следующий конвой. Сегодня кончает погрузку «Киров». Всего надо погрузить 4500 тонн. Охранение определено — 4 ЭМ, 2 СКР, 4 БО, 6 МО, 4 ТКА и 1 ТЩ.

Наметили поиск лодок и бомбежку района их действия самолетами. Смысл в том, чтобы за 3—4 дня измотать лодки, если они там болтаются. Однако погода вчера и сегодня не позволила это сделать. Остается послать корабли для поиска только сегодня ночью и завтра днем. Возможно, погода завтра улучшится, можно будет использовать и самолеты. Выход конвоя назначен на 02.01. Командиром конвоя пойдет снова Карпунин. Потерять «Киров» было бы для нас страшно¹.

15 февраля. Очередной конвой прибыл в Кольский залив три дня тому назад. Все шло более или менее сносно. Но один корвет наткнулся, очевидно, на плавмину. В результате завернуло нос. Смогли оттащить его в Б. Волоковую и поставить на мелкое место. Вчера англичане что-то сняли с него и подорвали на нем какие-то опытные (по их словам) установки.

Вчера Фокин вел из Белого моря конвой. На Кильдинском плесе около 15 часов подорвались танкер и транспорт. Доложили, что были торпедированы, я не поверил, послал все имеющиеся средства на помощь, сам вышел туда на корабле. Транспорт сильно осел кормой — палуба на уровне воды. Нос держался хорошо. «Карл Либкнехт» пытался взять его на буксир, но не смог — неисправна машина. Подошел «Жесткий», а затем и буксир «М-12» — транспорт взяли и повели. Танкер также осел на корму, но держался надежно. Его взял на буксир «Урицкий». У о. Сальный ЭМ передал танкер буксиру «М-1», который и довел его до Дровяного. Полагаю, танкер можно восстановить, а транспорт — не удастся: объем ремонта слишком велик. Не оставляет сомнений: оба они были торпедированы. Попадания в кормы дает основание думать, что торпеды — акустические.

В течение всего предыдущего дня и дня прихода конвоя на подходах и вдоль побережья наши самолеты вы-

¹ Транспорт «Киров» доставлен в Печенгу благополучно.

полняли задачи ПЛО. На Кильдинский плес выходили СКА и ТЩ. Лодок не обнаружили. Не нашли их и во время атаки и после атаки. Уже около полуночи одну лодку обнаружило радионаблюдение. Она передавала радиogramму в 64 группы в адрес Вильгельмсгафена. Ее засекли в 12 милях на ост от Цып-Наволока. Вполне вероятно, что эта та самая лодка, которая атаковала конвой. Вторая лодка обнаружена в 35 милях на норд от Териберки: давала радиogramму в адрес Тромсё. Сегодня обнаружили две подводные лодки: одна в 19.00 в 30 милях на норд от Вайтолахти, вторая около 20.30 в 54 милях на норд от Вайтолахти. Лодки продолжают действовать вдоль побережья. Борьба с ними требует большого напряжения и большого количества всевозможных средств.

18 февраля. Траление на Кильдинском плесе 16.02 и 17.02 ничего не дало. Мин нет. Авиация лодок не нашла. Пять английских корветов вели противолодочный поиск в ночь на 17.02. В 12 милях на ост от Цып-Наволока советские корабли «асдиками» нащупали ПЛ. После бомбежки она всплыла, дала две ракеты. Артиллерией расстреляна¹.

3 марта. Опять большой провал в записях. Общее состояние здоровья, видимо, берет свое. Плохо с сердцем...

20 марта. Пришел конвой. Для встречи выходил Румянцев с 20 кораблями. Вице-адмирал Гамильтон с конвоем должен был выйти к Кильдину. Но он изменил маршрут — вышел на Териберку, вернее, между Териберкой и Гавриловским. В результате Румянцев его не встретил. При подходе к Териберке один транспорт был торпедирован. Его удалось взять на буксир и отвести на мелководье. Второй транспорт торпедирован к порду от Кильдина. Его также взяли на буксир, но довести удалось только до мыса Бык, где он затонул. Все люди с этих

¹ Изгнать все лодки из этого района все же не удалось. При выходе из Кольского залива союзного конвоя пять немецких лодок атаковали его. Были повреждены транспорт и английский корвет «Ларк». У корвета торпедой оторвало корму, часть экипажа оказалась в воде. Находившийся поблизости малый охотник старшего лейтенанта В. Ф. Кондрашева поспешил на помощь и организовал спасение людей. Подошедшие буксиры отвели «Ларк» в Кольский залив. Командующий английским флотом адмирал Г. Мур прислал командующему Северным флотом телеграмму: «Желаю выразить свою благодарность за быстроту действий личного состава вашего охотника при спасении наших людей, выброшенных взрывом за борт, когда был торпедирован британский корвет «Ларк». (См.: История второй мировой войны, т. 10. М., 1979, с. 231). — *Примеч. ред.*

транспортов спасены. Один корвет, торпедированный к норду от Кильдина, моментально затонул. Вся команда погибла...

Гамильтон и Эдтертон были смущены, приводили всяческие доводы, объясняя, почему они изменили маршрут. Так или иначе, а два больших транспорта потеряны. За последние два года это первая потеря транспортов с ценными грузами. Досадно. Меры против лодок ясны. Надо больше кораблей ПЛО и самолетов. Кораблей мало. Все большие охотники неисправны, а запасных частей нет. Ремонтируем с большим трудом. Эсминцы после каждого выхода также требуют ремонта... Немцы по всем признакам решили за Норвегию держаться... Англичане пока не торопятся ее очищать.

Так как Гамильтон разошелся с Румянцевым, все транспорты, в том числе и беломорская группа, зашли в Кольский залив. О дальнейшем договорился с Наркомвнешторгом и англичанами: беломорскую группу разгрузим в Кольском заливе.

12 апреля. Активность немецких лодок у нашего побережья несколько снизилась, но лодки продолжают появляться. Дважды Сеть-Наволок в течение трех дней отмечал рубку ПЛ. С Гавриловского 9 апреля также заметили ПЛ, всплывшую и уходившую на норд.

Из Лиинахамари перебросили на «Кирове» в Мурманск 104-й артиллерийский полк. Людей посадили на военные корабли. Переброска прошла благополучно. Вчера последний эшелон полка ушел на ТОФ. Вчера же перевели из Лиинахамари 3 ТЩ. Командовал Гурин, справился с задачей очень хорошо. На переходе было три контакта с ПЛ, но самих лодок не наблюдали.

Решением наркома у нас забирают 41 ТКА и 10 БО для ТОФ. В условиях, когда идет борьба с подводными лодками противника, катера-охотники нам крайне нужны.

17 апреля. 5 ТКА типа Д-3 отправили на ТОФ железной дорогой. Вчера минули Кемь. Пошел Шабалин со своим отрядом.

Сегодня ночью после длительного перерыва над Кольским заливом появился Ю-88 — разведчик. Бросал «сачки». По данным радионаблюдения, самолет из Бардурса. Зенитчики открыли интенсивный огонь. Подняты два истребителя...

Вчера закончилась история с минными заграждениями. Дней 20 тому назад англичане предложили поставить

противолодочные мины перед входом в Кольский залив. Предложили также поставить сети. Запросил Главморштаб, одновременно сообщил свое мнение: считаю такую постановку нецелесообразной. Нам самим такое заграждение будет мешать. Главморштаб согласился и сообщил, что и в Москве англичанам ответили в таком же духе.

15 апреля Кучеров¹ мне сообщил, что министр иностранных дел Англии по поводу заграждения обратился к В. М. Молотову. Было приказано поставить заграждение. С очередным конвоем придет минзаг. С этими минами нам придется возиться много. Вытралить их будет трудно.

29 апреля. С 18 по 22 был в Москве. За это время минное заграждение было поставлено. Ставил надводный заградитель «Апполо». По докладам, хороший корабль с ходом около 36 узлов.

При переходе конвоя из Печенги в Кольский залив 21 апреля у мыса Цып-Наволок погиб ТР «Онега», норвежский ТР «Иде-фиорд» получил повреждение и был прибуксирован в Кольский залив. Упущения: перед возвращением конвоя из Печенги не произвели противолодочного поиска. Надо было задержаться на сутки и кораблям эскорта произвести поиск.

Первым был торпедирован «Иде-фиорд», остальные суда продолжали идти тем же курсом. Через 7—8 минут взорвалась «Онега». Сразу же после торпедирования норвежца надо было отвернуть градусов на 90 к берегу (что лучше всего) или в море. Правда, лодка, торпедировавшая транспорты, в результате, очевидно, бомбежки всплыла с развороченной рубкой и надстройками. Всплыла в 50 метрах от борта «Карла Либкнехта». Комендоры ЭМ успели выпустить 16 снарядов. Попало, по наблюдениям, 5 снарядов. Лодка тут же затонула.

25 апреля. Очередной конвой пришел 25 апреля. Этому предшествовал усиленный противолодочный поиск, в котором участвовали пять английских корветов, наши «каталины» и большие охотники. Самолеты, по достоверным данным, потопили одну лодку и серьезно повредили еще одну. Конвой встретили своевременно.

2 мая. Сегодня Красная Армия овладела Берлином. Вчера германские радиостанции сообщили, что умер Гитлер. Вместо него адмирал Дениц. Непонятные и бесполезные потуги. Война кончится днями — это ясно.

¹ С. Г. Кучеров в то время был начальником Главморштаба. В последующем — адмирал. — *Примеч. ред.*

Конвой союзников ушел 30.04. Перед выходом производился противолодочный поиск английскими корветами и нашими катерами-охотниками.

Около 21 часа одна лодка всплыла неподалеку от Сеть-Наволока. Два находившихся поблизости корвета бросились к ней. За час-полтора до этого англичане передали нам, что получили от адмиралтейства такие указания: «Возможно, ближайшие дни немецкие подлодки в море будут сдаваться. Этом случае команды будут выстраиваться на верхней палубе, на мачтах будут подниматься белые флаги. Командирам рекомендуется соблюдать осторожность, так как возможны провокации». Я подумал, что всплывшая у Сеть-Наволока лодка намеревается сдаваться. Подсадовал, что возьмут ее англичане, а не мы.

Оба корвета открыли по лодке огонь. Наши береговые посты и батареи наблюдали попадания. Через 2—3 минуты все посты доложили (и сообщили сами англичане), что лодка потоплена. Один корвет застопорил ход и спустил шлюпку, очевидно, с целью что-то подобрать. Через 1—2 минуты корвет взлетел на воздух. Трудно сказать, кто торпедировал его. Вполне вероятно, что была еще одна лодка, действовавшая в паре с этой. Не исключено, что и «эта потопленная» осталась жива и торпедировала корвет. Корвет разломился на две части и загорелся. Горел около 5 часов. Конвой все же вышел по плану... Английские корабли эскорта, проходя мимо горящих остатков корвета, расстреляли их. Нашими катерами подобрано из воды около 50 человек, в том числе 7 тяжело раненных.

В течение 1 мая лодки обнаруживались уже далеко. Очевидно, гнались за конвоем. Надо считать, что это был последний рейд лодок. Сегодня около 19 часов батарея Вайтолахти наблюдала перископ. Выпущено 14 снарядов, конечно, безрезультатно. Летавшие самолеты ничего не обнаружили. Числа 4-го надо послать 2—3 ЭМ. Возможно, какая-нибудь лодка захочет сдаться. Было бы очень желательно взять хоть одну.

4 мая. Сегодня около полудня выходят 6 БО с задачей поиска немецких лодок. Расчет на то, что какая-нибудь ПЛ задумает сдаться в плен. Возглавлял группу катеров Моль¹. В течение ночи на радиоволнах подлодок мы передавали обращение к немецким подводникам. Смысл

¹ Капитан 2 ранга М. Н. Моль к тому времени стал командиром бригады охотников за подводными лодками. — *Примеч. ред.*

обращения — борьба бесполезна. Основные базы немецкого флота заняты. Гитлер и Геббельс застрелились. Предлагается сдача, если они (подводники) хотят сохранить себе жизнь. Предлагается идти в Мотовский залив. Команда должна быть построена на верхней палубе, на мачте поднят белый флаг или черный. (Черный в море дальше видно.)

Маловероятно, чтобы немцы сдавались нам. Вероятнее всего, что если они и будут сдаваться, то англичанам. Однако использовать возможность необходимо, чтобы не жалеть потом, что упустили ее.

События в Германии развиваются быстро... Вчера у берегов Дании было отмечено более сотни боевых кораблей, направляющихся к Норвегии. Возможно, Дениц хочет отсидеться в Норвегии и выговорить себе какие-нибудь условия.

8 мая. 03 часа. Дениц 4 мая отдал приказ подводникам прекратить войну и вернуться в свои базы. Однако 6 мая в 3.00 две лодки высадили в Тана-фиорде группу в 30 человек. Встретив на берегу 6 рыбаков, группа эта расстреляла их, после чего ушла.

6 БО вели поиск 3 суток. Ничего не обнаружили. Уничтожили 7 немецких мин.

Сегодня (вернее, вчера уже) радиоразведкой было обнаружено 3 ПЛ. Одна из них у входа в Варангер-фиорд. Около полудня одна ПЛ обнаруживалась гидроакустикой в Бек-фиорде у о. Ренё. Дал приказание преследовать ее до последней возможности¹. Поступили сведения о полной капитуляции Германии.

8 мая, вечер. Очень жаль, что дневник вел с большими пропусками и слишком сжато. Четыре года войны в постоянном напряжении и занятости прошли как-то мало заметно. Только теперь, оглядываясь назад, начинаешь понимать, какой большой путь пройден и что эти четыре года стоят по крайней мере 10—15 лет обычной мирной жизни для себя лично. Вообще же эти четыре года составляют целую эпоху в жизни страны.

¹ За последние четыре месяца войны корабли Северного флота сбросили на вражеские подводные лодки 6300 глубинных бомб, а самолеты — 250 тонн авиабомб. Три подводные лодки были потоплены, не менее десяти, получив повреждения, вынуждены были возвратиться в свои базы. (См.: История второй мировой войны, т. 10. М., 1979, с. 231). — *Примеч. ред.*

НАД МОРЕМ СТОЯ...

1945, май — июнь

Прибегать к аллегориям — дело писателя, художника, но вообще-то — право каждого. Как наш апофеоз после трудных, тяжелых лет, проведенных в суровых, не сравнимых ни с чем другим условиях военного Заполярья, перед моими глазами на всю жизнь останется чеканный образ североморца, несущего вахту на гранитных, повитых туманом берегах-скалах, у подножия которых бушуют волны, и на борту обледелого корабля среди штормовых просторов необъятного, в снежных зарядах и плавающих льдах студеного моря-океана. А подписью к этой величественной картине в глубине памяти неизменно звучит: «И твердо серые утесы выносят волн напор, над морем стоя...»

Да, североморцы выстояли... На первых порах противнику удалось вклиниться в нашу оборону, однако он сумел продвинуться всего лишь на расстояние дневного перехода, после чего застрял на месте, задержанный войсками Карельского фронта, в авангардных частях которого были моряки Северного флота, посланные с каждого корабля. И дело вовсе не в природных трудностях, с какими столкнулась 20-я горная армия фашистов здесь, на приморском участке. Трудности были одни и те же для обеих сторон. Гитлеровское командование перебросило сюда не случайных солдат, но так называемых «героев Нарвика и Крита» — разрекламированные дивизии «Эдельвейс», специально подготовленный горнострелковый корпус, имевший опыт боевых действий в труднопроходимых районах. Вдобавок фашистские егеря располагали преимуществом внезапности, чем и воспользовались в первые дни войны. Остановили их не природные трудности, а люди — пограничные и стрелковые части советских

войск, подкрепленные отрядами моряков. Остановили, измотали в оборонительных боях, одних истребили, других обратили вспять и в конце концов добились на скалах и в сопках у Лиинахамари, Киркенеса, там, откуда фашисты начинали свой поход на Советское Заполярье.

Все это припоминалось не раз с момента, когда радио принесло весть о взятии Берлина. И, должно быть, поэтому, несмотря на круглосуточное напряжение последних дней, внутри звучит, не умолкая, пронизывая все существо, одна и та же музыкальная фраза, несколько пафосная, но отвечающая значимости событий. Угадываю такое состояние в каждом. Все приподняты, взбудоражены, просветлены, хотя каждый из нас продолжает заниматься своими обычными делами, определенными кругом задач военного времени. Короче говоря, состояние будто в канун великого праздника.

Так оно, по сути, и есть. Теперь враг окончательно добит там, где вынашивал свои бесчеловечные замыслы.

Заглядываю в дневник. Вот записи, которые следует привести в этой главе.

«...Полгода войны. Гитлер обещал немцам закончить войну максимум через десять месяцев. Не вышло — это ясно. Сейчас вопрос в том, когда мы их разобьем...»

«...Капут Гитлеру, как говорят сами немцы. Официальное сообщение, принятое сегодня, 9 мая 1945 года, по радио, сопровождается актом о военной капитуляции гитлеровской Германии. Пункт первый документа гласит: «Мы, нижеподписавшиеся, действуя от имени Германского Верховного Командования, соглашаемся на безоговорочную капитуляцию всех наших вооруженных сил на суше, на море и в воздухе, а также всех сил, находящихся в настоящее время под немецким командованием, — Верховному Главнокомандованию Красной Армии и одновременно Верховному Командованию Союзных экспедиционных сил...»

Исполнение всего, что предусмотрено актом безоговорочной капитуляции, начнется сегодня же, восьмого мая, с двадцати четырех часов.

Итак, немецкий фашизм — самая реакционная и агрессивная сила империализма — поставлен на колени перед всем миром.

Поток радиосообщений, сопровождаемых директивами, уточняющими и разъясняющими положение и наши

дальнейшие действия, не иссякает всю ночь с 8 на 9 мая. Указания поступают одно за другим. В частности, подтверждение порядка сдачи немецких подводных лодок. Довожу его до сведения командиров соединений, с тем чтобы они в свою очередь проинструктировали командиров всех кораблей, выходящих в море, и командиров всех самолетов, которые будут находиться в воздухе: соблюдать бдительную осторожность и держать оружие в немедленной готовности. Одновременно приказано: командирам береговых батарей, если на подходах будут обнаружены подводные лодки под черным флагом и с командой, построенной на палубе, незамедлительно доносить о них по назначению и не открывать огня без соответствующего разрешения; начальнику отдела связи открыть радиовахту на волнах, перечисленных в документе, и проинструктировать радистов.

Главное — ни на мгновение не ослаблять бдительности, не поддаваться покоряющему ощущению достигнутой победы. Пусть поет все внутри, лишь бы это не мешало чувствовать себя в готовности номер один. Ибо война на театре еще не закончена. Данные радиоразведки не оставляют никаких сомнений на этот счет: в Норвежском море, в северо-восточной части его и у северо-западного побережья Норвегии, обнаружены пять фашистских подводных лодок, ряд сторожевых кораблей и сторожевых катеров. Особенно активно движение судов противника в районе между Нарвиком и Тромсё. Последнее, вероятнее всего, означает, что гитлеровцы норовят как можно скорее убраться подальше от нас, выскользнуть из нашей сферы действия, считая более приемлемым и выгодным для себя сдачу союзникам.

Вскоре после полуночи, в тридцать четыре минуты первого, начальник отдела связи доложил, что принимается важная передача из Нарвика: дублируется приказ главнокомандующего вооруженными силами Германии, адресованный командирам немецких подводных лодок, находящихся в море, и отменяющий распоряжение им о возвращении в Рамсунд, вблизи Нарвика, переданное несколько часов назад.

Через двадцать минут перевод полного текста приказа, отпечатанный на машинке, в моих руках. Текст знаменательный:

«...Приказ по радио из Нарвика германского командования подводным лодкам Северного моря, переданный

8 мая, отменить. Безоговорочно выполнять следующие условия Советского Союза и англо-американцев: 1) с настоящего момента подводным лодкам идти только в надводном положении; 2) номер лодки и ее местонахождение передать открыто ближайшей британской, американской, канадской или советской береговой радиостанции, на волне... (следует перечисление волн и позывных); 3) днем поднимать черный или синий флаг; 4) ночью иметь огни; 5) весь боезапас выбросить за борт, замки орудий и запал торпед удалить, мины поставить на предохранители; 6) радиосвязь и сигнальную связь вести только открытым текстом; 7) точно придерживаться указаний, которые будут даны в последующих радиogramмах относительно курса следования к портам; 8) запрещается топить суда или наносить им повреждения...» и т. д.

Прочитываю радиogramму с удовлетворением. Что и говорить, «приятную» директиву преподнесло немецко-фашистское командование своим рейдерам, никогда не стеснявшим себя в выборе объектов для нападения. Примеры с обстрелами безоружных поморов-промышленников достаточно показательны. Именно поэтому следует быть в полной готовности к любой неожиданности и провокации. Надо учитывать хотя бы численный состав германского флота в той же Норвегии. По самым свежим данным, в норвежских базах и фиордах сосредоточено с конца апреля до 600 боевых единиц, в том числе много подводных лодок. Сверх того фашисты располагают там такими атакующими средствами, как 230 самовзрывающихся катеров и 240 торпед, управляемых человеком. Не исключено, что наиболее оголтелые из гитлеровцев осмелятся на авантюру, вопреки официальным заверениям, обязательствам и указаниям своего высшего начальства. Фашистские нравы достаточно известны. Хваленую прусскую муштру вообще неверно отождествлять с подлинной дисциплиной, тем более если речь идет о гитлеровцах: она для них лишь маскировка, за которой скрыты любая подлость и расчетливая жестокость. Вот почему ни в коем случае нельзя полагаться на то, что все, кому адресована вынужденная директива немецко-фашистского главнокомандования, беспрекословно и добровольно выполняет условия, предусмотренные актом, подписанным в Берлине, и подчиняется приказу, который передан им по радио. Могут найтись и такие, кто будет пытаться фордыбачиться.

Фордыбачиться, однако, поздно. Колесо истории за-

канчивает еще один головокружительный оборот. Ни экономика, ни техника, ни военная организация, которой так кичились фашисты, не уберегли гитлеровскую Германию от безоговорочной капитуляции. Победили мы. Победили не только героизмом, естественным для защитников правого, справедливого дела, но и умением, мастерством, которое приобретено в ходе войны и создало нам неоспоримое преимущество перед сильным противником. Вот это — героизм и самоотверженность в борьбе за правое дело плюс умение и мастерство наших кадров — и решило исход войны, привело к провалу фашистской экспансии. Разгром гитлеровской Германии — это победа всего советского народа, торжество нашего общественного и государственного строя.

Выстояв под страшным напором, одержав победу, которая уже сейчас признана исторической, мы обязаны помнить, что немецкий фашизм всего лишь один из отрядов империализма. Бдительность и еще раз бдительность — вот закон нашего времени в непрекращающейся и только видоизменяющейся схватке двух миров.

Кстати, к вопросу о бдительности. Из Лиинахамари под утро прибыл «СК-159». Командир катера доложил, что в пути, в районе мыса Цын-Наволок, он обнаружил и расстрелял плавающую мину неустановленного типа.

Количество мин на внутренних морских коммуникациях повсюду, особенно у мурманского побережья и у полуострова Рыбачий, заметно увеличилось после первого мая. Кто-то из остряков пошутил, что, поскольку войне приходит конец, мины автоматически всплывают на поверхность, чтобы облегчить труд «пахарей моря», тральщиков. Если бы это было так... Ясно одно: минная опасность пока возросла. И надо быть начеку.

День Победы ознаменован прежде всего хорошей погодой. Солнце сияет огнями своих лучей над Полярным, над штилевой гладью Кольского залива, над нами. С верой в то, что так должно быть, что правое дело восторжествует, люди моего поколения начали сознательную жизнь в двадцатых годах, прошли через все трудности тридцатых годов, сквозь бедствия и закалку войны с фашизмом. Подготовленное комсомолом, воспитанное партией на большевистских принципах, на верности всеобъемлющим идеям ленинизма, в повседневной борьбе с

трудностями, неизбежными при строительстве социализма, наше поколение оказалось наиболее многочисленным среди участников Великой Отечественной войны. И оно заняло уготованное ему место в этом историческом периоде, заняло по праву, переняв у старшего поколения его опыт, выдержку, традиции, все, что годилось в современных условиях, сохранив традиции и приумножив их. Свидетельство тому — массовый героизм людей хотя бы Северного флота, их моральная стойкость при любых обстоятельствах. Трудно найти более суровые условия, чем в обширной, на тысячи миль морского Заполярья, операционной зоне, на просторах которой мы действовали все это время в штормах, туманах, спешных зарядах, среди ледяных полей, полярной ночью, при минной опасности. И вот в таких условиях Северный флот дал за войну свыше 80 Героев Советского Союза, в том числе двух дважды Героев Советского Союза — катерника Александра Шабалина и морского летчика Бориса Сафонова¹, свыше 40 тысяч орденосцев, но не дал ни одного дезертира, ни одного перебежчика. А ведь прошли через Северный флот за четыре неполных года войны сотни тысяч самых различных людей из всех мест нашей страны. И все показали себя настоящими советскими патриотами. Не знаю ни одного случая, чтобы матросы — масса людей — в минуту смертельной опасности покинули свой корабль или хотя бы ушли со своих боевых постов без приказа командира. Такое исполнение долга возможно лишь при высоком чувстве патриотизма.

Непременно хочу сказать об этом на митинге в честь Дня Победы. Митинг начнется ровно в полдень на пирсе главной базы. Надо кратко подытожить боевую деятельность флота, подчеркнуть мудрую проницательность партии, по инициативе которой создан в кратчайший срок с помощью индустрии социализма, то есть с помощью всего народа, Северный флот. Без лишней скромности следует указать, что самый молодой из наших флотов оказался весьма активно действующим и целиком оправдал свое назначение в неизбежной схватке с фашизмом. Не перечисляя наиболее отличившихся — в день общей победы это неуместно, да и слишком велик список достойных

¹ Третьему североморцу — В. Н. Леонову звание дважды Героя Советского Союза было присвоено уже на Тихоокеанском флоте. — *Примеч. авт.*

для перечисления, — надо напомнить, что зрелость пришла к флоту вместе с боевым и морским мастерством его кадров, воспитанных и выросших в сложных условиях Северного театра, изученного и освоенного военноморскими силами впервые в истории. Напомнить также о тех, кого нет сегодня с нами, — о товарищах, павших в бою. Первое слово в День Победы должно быть о них... Котельников, Гаджиев, Фисанович, Моисеев, Видяев, Каутский, Коваленко, Бибеев, Кунец, Малофеев, Хомяков — подводники... Сафонов, Баштырков, Макаревич, Киселев, Сыромятников, Скнарев, Катунин, Маркин, Асеев, Покало, Гаврилов — морские летчики... Лекарев, Владимиров, Окуневич, Лысов, Махоньков, Наконечный, Сосницкий — моряки надводных кораблей... Царьгородский, Сивко, Торцев — морские пехотинцы... Их слава навечно принадлежит Северному флоту. Они знали, во имя чего сражались насмерть.

Имена и лица всплывают в памяти...

Вместе с членом Военного совета обхожу строй на пирсе, потом говорю с трибуны:

— В наших рядах отсутствуют многие боевые товарищи, сложившие свои головы за этот торжественный День Победы, за нашу Родину, за наш народ. Их кровью навеки освящены наши знамена. Лучшим памятником им является вот этот час торжества, час великой победы...

Северный флот за время войны с честью выполнил задачи, возлагавшиеся на него. Я, как ваш командующий, горжусь вами, горжусь вашим мужеством, боевым мастерством и преданностью Родине. Мы можем смело смотреть в глаза советскому народу, матери-Отчизне: мы выполнили свой воинский долг. Я горжусь тем, что в годы войны командовал вами, отважные североморцы...

Над пирсом, на гранитных склонах, все население Полярного. Пестреют флаги расцвечивания на кораблях, на береговых мачтах, повсюду; гулко звучат оркестры; выются над рейдом чайки, сияет огнем своих лучей солнце над нами...

Хороший день.

Страна от края до края на мирном положении, везде по вечерам сверкают и переливаются огни, а Северный флот продолжает оставаться в готовности, хотя после Дня Победы прошло немало времени. Во^епервых, на комму-

никациях' полно мин. Только в течение двух дней — 15 и 16 мая — наши эсминцы при переходе из Кольского залива в горло Белого моря обнаружили пятнадцать плавающих мин. В своей зоне мы тралим сами. Англичане же используют для этого все пригодные к тралению суда противника, поскольку те у них в руках. Во-вторых, как и предполагалось, гитлеровцы, где только могли, всячески затягивали выполнение условий безоговорочной капитуляции, а то и явно нарушали их. Еще 12 мая я получил сообщение наркома о случаях нарушения условий на Балтике и приказ о решительных мерах для пресечения в дальнейшем подобных действий германского флота. Серьезные опасения вызывает наличие в море большого количества фашистских подводных лодок, не подтвердивших своего согласия на возвращение в базы. Гитлеровцы, если им попустительствовать, идут на преступления даже сейчас. Пример — история с лагерем военнопленных в районе Тромсё.

После всего, что уже известно о зверствах гитлеровцев, о Майданеке, Освенциме и прочих лагерях смерти и массового уничтожения людей, трудно поверить, будто лица, ответственные за соблюдение немецко-фашистскими войсками не только условий капитуляции, но и самых элементарных норм поведения, не представляли, к чему могла привести игра в джентльменство с головорезами-убийцами. А привела она к вопиющему преступлению.

Передо мною сводка событий в Норвегии на протяжении почти трех недель после Дня Победы. Не буду пересказывать ее целиком, отмечу лишь неопределенность положения вплоть до пятнадцатого мая, когда наконец-то официальный уполномоченный английского командования распорядился, чтобы на всех германских судах в норвежских портах были спущены с заходом солнца и впредь не поднимались фашистские флаги. Остановлюсь на той частности, которая имеет непосредственное отношение к истории с лагерем военнопленных и раскрывает неприглядную роль определенных лиц, несущих ответственность за несвоевременное разоружение немецко-фашистских войск в Норвегии. С момента капитуляции и по 31 мая включительно весь офицерский и рядовой состав 6-й горной дивизии гитлеровцев, расквартированной в районе Тромсё и в прилегающих к нему местах, мало того что не был разоружен, но и сколько угодно разгу-

живал по городу с оружием. Между тем в самом Тромсё и возле него находились лагеря военнопленных, завезенных гитлеровцами в Норвегию в качестве рабочей силы. Формально военнопленные были освобождены и взяты под покровительство английских властей; на самом деле безоружные люди были предоставлены произволу вооруженных фашистов, которые не преминули воспользоваться таким попустительством. И в самом городе, и в его окрестностях гитлеровцы охотились за своими бывшими пленниками и, как только узнавали, что перед ними русские, убивали безоружных людей, надеявшихся на скорое возвращение на родину. Убивали и поодиночке и группами, безнаказанно, ибо английские власти делали вид, что ничего не замечают. Именно такая позиция английского командования сделала возможным преступление, совершенное 21 мая, когда гитлеровцы полностью уничтожили на одном из островов близ Тромсё так называемый «русский лагерь военнопленных», расстреляв там до двух тысяч человек. Несмотря на это, даже 31 мая 6-я немецко-фашистская горнострелковая дивизия еще не была разоружена...

Стоит ли после этого поражаться, что гитлеровцы до сих пор, где только могут, уклоняются от капитуляции и что по меньшей мере 37 фашистских подводных рейдеров все еще находятся на морских путях. Это количество официально указано в приказе командующего подводным флотом Германии. В приказе, переданном по радио 24 мая, говорится без обиняков: «Подводным лодкам, находящимся в море и не выполняющим до сего времени условий капитуляции, немедленно всплыть и сообщить о своем местонахождении».

Вполне понятно, что мы остаемся недреманным оком. Вот уже третью неделю после официальной капитуляции немецко-фашистских вооруженных сил Северный флот вынужден находиться в полной боевой готовности на случай внезапных авантур гитлеровцев, чтобы немедленно пресечь их. Вдобавок плавание всех судов и на внутренних коммуникациях по-прежнему подчинено ограничениям военного времени.

Пора, однако, подводить итоги: победа завоевана, и никаким проволочкам, ничьим ухищрениям не умалить ее исторического значения.

Условия, в каких мы провели войну, значительно отличались, да и в дальнейшем будут отличаться, от усло-

вий на остальных морских театрах: огромными расстояниями в нашей операционной зоне, сложностью навигационной обстановки (полярная ночь зимой, круглосуточный летний день, снежные заряды, плавающие льды, частые и продолжительные туманы, океанские непогоды), дополнительными трудностями для кораблей и личного состава, такими, как постоянное обледенение корпусов зимой и частые бои при полном отсутствии видимости. Война точно обозначила роль Северного театра как основного направления внешних морских коммуникаций Советского Союза, что еще более расширило круг задач Северного флота. Для надежной и успешной защиты внешних коммуникаций на открытом морском театре с широким фронтом выхода в океан нужно было иметь флот из кораблей всех классов: и крупных надводных кораблей, и эскадренных миноносцев, и специальных кораблей противолодочной обороны с высокими мореходными качествами, вообще необходимыми для данного театра, сильным противолодочным вооружением, большой дальностью плавания и повышенной скоростью, позволяющей маневренное использование этих кораблей в пределах операционной зоны. К исходу войны Северный флот располагал кораблями почти всех необходимых для него классов, но прежде мы прошли и через длительную острую нужду в них, и через сомнение в пригодности их на данном театре, и через проверку, подтвердившую целесообразность использования их даже при океанской волне и обледенении корпусов. Так было, в частности, с большими охотниками и торпедными катерами, которые целиком оправдали себя в условиях Северного театра.

Следует особо сказать о морской авиации. До войны считалось, будто возможности для боевых полетов на Северном театре весьма ограничены из-за неблагоприятных природных и метеорологических условий. Война показала несостоятельность этого суждения. Буквально все типы самолетов, пополнявших на протяжении военных лет состав воздушных сил Северного флота, использовались круглый год. Авиация стала неотъемлемой боевой частью флота, действовала над морем и над сушей, в обороне и в наступлении, в борьбе за господство в воздухе, на ближних подступах и на дальних морских путях, самостоятельно и в совместных операциях с другими силами, в тесном оперативном и тактическом содружестве с кораблями различных классов на коммуникациях противника,

уничтожала его суда и в конвоях на переходе, и в пунктах погрузки и разгрузки.

Все это, вместе взятое, позволило нам еще в самой невыгодной обстановке организовать, а затем поддерживать нужный нам режим на театре. В свою очередь, устойчивый оперативный режим позволил создать важнейшее условие для решения основных задач флота — успешных действий на морских коммуникациях и активной поддержки сухопутных войск на приморском участке фланга Карельского фронта. Действия на морских коммуникациях были систематическими, а конечная цель войны достигалась тесным взаимодействием армии и флота.

Таковы были предпосылки и условия для нашей победы на Северном морском театре, стратегическое значение которого проверено войной.

Созданный своевременно благодаря предвидению и воле Коммунистической партии Северный флот до конца выполнил свой долг перед Советской Родиной в годы Великой Отечественной войны.

3 июня 1945 года я подписал приказ по флоту, переводивший все корабли и части на боевую готовность мирного времени, а также возвращавший последние из мобилизованных на время войны торговые, ледокольные и рыболовные суда их прежним владельцам. В пункте первом приказа было сказано: «Плавание судов гражданских наркоматов и иностранных на театре разрешить без эскорта с сохранением мер противоминной обороны».

Война закончилась, но сквозь огни мирной жизни, искрящиеся на просторах нашей страны, все так же проступает передо мной чеканный образ североморца, несущего боевую вахту и на гранитных, повитых туманом берегах скалах Заполярья, и на борту корабля среди необъятного, в снежных зарядах и плавающих льдах, исхоженного и родного студеного моря-океана.

НЕОБХОДИМОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

В потоке книг о событиях второй мировой войны, который хлынул на читателя сначала за рубежом, а затем просочился к нам переводными изданиями, иногда под сенсационными заголовками, мое внимание, как и внимание любого моряка, естественно, привлекли книги, посвященные в той или иной степени боевым действиям флота. Особенно заинтересовали меня произведения мемуарной и военно-исторической литературы, где так или иначе говорится о нашем Северном флоте и о боевых действиях в его операционной зоне.

Должен сказать, что авторы всех этих произведений, в большинстве бывшие гитлеровские военачальники, едины в своих устремлениях: попытаться еще и еще раз объяснить провал фашистских планов довольно-таки обветшалыми ссылками на природные трудности; обойти, поелику возможно, вовсе молчанием, а где не удастся, ограничить скороговоркой, общими и туманными фразами, сквозь зубы, оценку деятельности Советского Военно-Морского Флота вообще, Северного флота в частности; наконец, так подтасовать непреложные факты, чтобы сделать на основании подтасовки произвольные выводы, явно противоречащие истине.

Пальма первенства в этом своеобразном состязании принадлежит гитлеровскому вице-адмиралу Фридриху Руге, автору книги «Война на море. 1939—1945». Многократно искажая факты, связанные с боевыми действиями на различных участках операционной зоны Северного флота на протяжении всей войны, г. Руге пишет, например, на странице 214 своего сочинения:

«...В Арктике целью наступления была крупная военная база и порт в Мурманске и Полярном. Местность являлась настолько непроходимой, что горным войскам удалось преодолеть всего половину расстояния до этих пунк-

тов, составлявшего 80 километров. Это предприятие было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать. Уже через несколько дней генерал-полковник Дитл высказал опасение за свой примыкавший к морю левый фланг. Слабые германские военно-морские силы в составе пяти эсминцев и нескольких соединений тральщиков и сторожевых кораблей не могли оборонять этот фланг. У них и без того хватало дела по линии охраны собственных морских коммуникаций. Русские располагали примерно 14 эсминцами и миноносцами и более чем 20 подводными лодками, а кроме того, некоторым количеством торпедных катеров, тральщиков и сторожевых кораблей».

Документально известно, что на мурманском направлении с первых дней войны действовал со стороны немецко-фашистских войск специальный горнострелковый корпус, которому противостояли наши отнюдь не горные части: пограничники, стрелковые дивизии и только-только сошедшие с кораблей отряды моряков. Непроходимость местности тут ни при чем, ибо наше последующее наступление проходило в тех же условиях и завершилось, как столь же известно, полным разгромом и горнострелкового корпуса и всей лапландской группировки немецко-фашистских войск. Что же касается слабости германских военно-морских сил на Северном театре, то лишь одно перечисление их уже разоблачает попытку Ф. Руге подтасовать и даже извратить факты.

В первый период войны состав гитлеровских военно-морских сил, действовавших против нашего Северного флота, был следующий: пять новейших эскадренных миноносцев типа «Редер» (6-я флотилия эсминцев), три норвежских эскадренных миноносца типа «Стег», один минный заградитель, один вспомогательный крейсер (около десяти тысяч тонн водоизмещением и с шестидюймовым вооружением), шесть подводных лодок дальнего действия типа «U-67», десять сторожевых кораблей различных типов, от десяти до пятнадцати тральщиков, десять сторожевых катеров типа быстроходных морских охотников и ряд вспомогательных судов.

Через полгода германские военно-морские силы на Северном театре были значительно увеличены за счет крупнейших надводных кораблей и эсминцев, о чем только вскользь, мимоходом, вне связи с предыдущим, упоминает сам Ф. Руге.

Более точен в данном случае другой деятель германских вооруженных сил — генерал К. Типпельскирх. На странице 458 своей книги «История второй мировой войны», в главе «Морская и воздушная война на Крайнем Севере», говоря о действиях на море в 1942 году, Типпельскирх отмечает:

«Немецкое военно-морское командование тем временем действительно сосредоточило в Норвегии свой Североморский флот, состоявший из линкора «Тирпиц», крейсера «Хиппер» и «карманных» линкоров «Шеер» и «Лютцов»; впоследствии он был еще усилен линкором «Принц Евгений» (обмолвка Типпельскирха: не «Принцем Евгением», а «Шарнгорстом». — А. Г.) и большим количеством эскадренных миноносцев».

Так обстояло дело с германскими военно-морскими силами на Северном театре и на второй год войны, по свидетельству адмирала флота В. Маршалля, перу которого принадлежит обширная статья «Война на море», составляющая вторую часть фундаментального сборника «Мировая война 1939—1945». Там сказано на странице 347:

«В январе 1942 года в северонорвежские фиорды был направлен только что вступивший в строй немецкий линкор «Тирпиц». Через несколько дней туда же прибыли броненосцы «Адмирал Шеер» и «Лютцов», крейсера «Адмирал Хиппер» и «Кёльн», а также флотилия эсминцев. Все эти корабли предназначались для борьбы с десантами противника...»

Тот же В. Маршалль подтверждает и другой общеизвестный факт:

«Весной 1943 года, сразу же после окончания ремонта, линкор «Шарнгорст» был перебазирован в самые северные районы Норвегии. Вместе с линкором «Тирпиц» и 8—10 эсминцами он должен был нападать на ставшие сравнительно редкими конвой противника».

Так обстояло дело с германскими военно-морскими силами на Северном театре в течение третьего года войны.

А к исходу 1944 года, в самое неблагоприятное уже для гитлеровцев в Заполярье время, когда армии Карельского фронта и Северный флот окончательно разгромили лапландскую группировку немецко-фашистских войск, состав германских военно-морских сил в Норвегии (преимущественно в северных районах) даже без указанных Типпельскирхом и Маршаллем крупных надводных ко-

раблей насчитывал около 350 боевых единиц (эскадренных миноносцев, подводных лодок, сторожевых кораблей, истребителей подводных лодок, торпедных и сторожевых катеров, тральщиков и кораблей противовоздушной обороны) и свыше 200 вспомогательных судов.

Думаю, что приведенного выше вполне достаточно для иллюстрации полной несостоятельности утверждений Фридриха Руге о природных трудностях, якобы послуживших причиной провала наступательных действий немецко-фашистских войск на мурманском направлении, и о слабости германских военно-морских сил на Северном театре. Секрет измышлений, которые позволил себе вице-адмирал Руге, разгадывается без труда при сопоставлении сил обеих сторон. Численно более слабым кораблями различных классов, не имея совсем крупных надводных кораблей в первый период войны, уступая и в количестве подводных лодок и в авиации (вплоть до 1943 года), наш Северный флот сумел благодаря мастерству и целеустремленности его людей сперва устоять перед сильнейшим противником, оснащенным всеми современными средствами для борьбы на море, затем одержать решительную победу над ним и за годы войны стал по праву хозяином положения на одном из труднейших морских театров. Историческое значение этого несомненно, хотя и не по вкусу господину Фридриху Руге.

Факты, однако, остаются фактами. Вопреки всему.

СЕВЕРОМОРЦЫ — ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ДВАЖДЫ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

- Леонов Виктор Николаевич — лейтенант, командир 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.)¹; старший лейтенант, командир разведотряда Тихоокеанского флота (14 сентября 1945 г.).
- Сафонов Борис Феоктистович — капитан, командир эскадрильи 72-го смешанного авиаполка (16 сентября 1941 г.); гвардии подполковник, командир 2-го гвардейского авиаполка (14 июня 1942 г.).
- Шабалин Александр Осипович — капитан-лейтенант, командир торпедного катера (22 февраля 1944 г.); капитан-лейтенант, командир отряда торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

Герои Советского Союза

- Агафонов Семен Михайлович — старшина 1-й статьи, командир отделения 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).
- Адонкин Василий Семенович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (22 января 1944 г.).
- Алексеев Владимир Николаевич — капитан 2 ранга, командир дивизиона торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Асеев Григорий Сафронович — гвардии старший сержант, стрелок-радист 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).
- Бадюк Михаил Михайлович — гвардии старшина, старший воздушный стрелок-радист 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).
- Балашов Вячеслав Павлович — капитан, командир звена 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Барченко-Емельянов Иван Павлович — капитан, командир разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).
- Баштырков Андрей Андреевич — гвардии капитан, командир звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1943 г.).
- Бокий Николай Андреевич — гвардии младший лейтенант, командир звена 2-го гвардейского авиаполка (24 июля 1943 г.)¹.
- Бородин Михаил Петрович — гвардии лейтенант, штурман звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).
- Бродюк Владимир Владимирович — младший лейтенант, командир звена разведки 2-го батальона 12-й бригады морской пехоты (5 ноября 1944 г.).
- Бурматов Владимир Александрович — старший лейтенант, штурман 255-го истребительного авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Быков Василий Иванович — старший лейтенант, командир торпедного катера «ТКА-242» (5 ноября 1944 г.).

¹ В скобках помечена дата Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза. Военские звания Героев приведены на день принятия Указа.

- Вербичский Михаил Константинович — капитан, командир звена 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).
- Волюнкин Илья Тихонович — капитан, заместитель командира эскадрильи 36-го минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).
- Гаврилов Владимир Николаевич — гвардии сержант, воздушный стрелок бомбардир 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1943 г.).
- Гаджиев Магомед Имадутинович — капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок (23 октября 1942 г.).
- Галкин Павел Андреевич — гвардии лейтенант, штурман звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).
- Гуляев Сергей Арсентьевич — капитан, командир эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).
- Гурин Антон Иосифович — капитан 1 ранга, командир дивизиона эскадренных миноносцев (8 июля 1945 г.).
- Диденко Николай Матвеевич — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).
- Елькин Леонид Ильич — капитан, командир эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).
- Желваков Иван Михайлович — старший лейтенант, командир звена торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Вайцев Николай Иванович — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).
- Зюзин Сергей Дмитриевич — гвардии капитан 3 ранга, командир 2-го гвардейского дивизиона сторожевых катеров охраны водного района главной базы (5 ноября 1944 г.).
- Иванников Афанасий Иванович — капитан-лейтенант, командир тральщика «Т-115» (20 апреля 1945 г.).
- Каторжный Иван Павлович — старший сержант, помощник командира стрелкового взвода 125-го полка морской пехоты (5 ноября 1944 г.).
- Катунин Илья Борисович — капитан, заместитель командира эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Киселев Василий Николаевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Кисляков Василий Павлович — старший сержант, помощник командира взвода отдельной дегазационной роты (13 августа 1941 г.).
- Кисов Анатолий Иванович — капитан-лейтенант, командир отряда 2-го дивизиона бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Климов Павел Дмитриевич — гвардии младший лейтенант, командир звена 2-го гвардейского истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Коваленко Александр Андреевич — гвардии капитан, командир эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (14 июня 1942 г.).
- Коломиец Петр Леонтьевич — гвардии капитан, командир эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).
- Колышкин Иван Александрович — капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок (17 января 1942 г.).

- Коршунович Сергей Григорьевич — капитан 2 ранга, командир дивизиона торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Кочелаевский Юрий Петрович — гвардии капитан, штурман эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Курбатов Георгий Дмитриевич — старшина 2-й статьи, командир отделения мотористов торпедного катера (5 ноября 1944 г.).
- Курзенков Сергей Георгиевич — капитан, помощник командира 78-го истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Кучеренко Иван Фомич — капитан 2-го ранга, командир дивизиона подводных лодок (8 июля 1945 г.).
- Лапшенков Семен Васильевич — майор, командир эскадрильи 29-го авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Лозовский Василий Михайлович — капитан-лейтенант, командир отряда бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Лунин Николай Александрович — капитан 3 ранга, командир подводной лодки «Щ-421» (3 апреля 1942 г.).
- Лях Борис Митрофанович — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-429» (5 ноября 1944 г.).
- Макаревич Сергей Антонович — гвардии капитан, помощник командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Маркин Андрей Михайлович — сержант, воздушный стрелок 46-го штурманского авиаполка (31 мая 1944 г.).
- Новоспаский Леонид Леонидович — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-423» (5 ноября 1944 г.).
- Орлов Павел Иванович — гвардии капитан, заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Осыка Демьян Васильевич — капитан, помощник командира 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).
- Павлов Борис Тимофеевич — старший лейтенант, командир звена бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).
- Павлов Георгий Васильевич — майор, командир 46-го штурмового авиаполка (6 марта 1945 г.).
- Паламарчук Георгий Михайлович — старший лейтенант, командир торпедного катера (22 февраля 1944 г.).
- Панин Павел Алексеевич — майор, командир 255-го истребительного авиаполка (22 января 1944 г.).
- Петренко Евгений Васильевич — капитан, командир эскадрильи 20-го истребительного авиаполка (19 августа 1944 г.).
- Пирогов Владимир Васильевич — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).
- Писарев Геннадий Васильевич — капитан, штурман эскадрильи 36-го минно-торпедного авиаполка (6 марта 1945 г.).
- Покало Михаил Федорович — старший лейтенант, штурман звена 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Покровский Владимир Павлович — гвардии капитан, командир звена 2-го гвардейского истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).
- Пшеничных Андрей Петрович — старший краснофлотец, разведчик 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).
- Рассадкин Петр Алексеевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 255-го истребительного авиаполка (31 мая 1944 г.).

Сахаров Павел Иванович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

Сгибнев Петр Георгиевич — старший лейтенант, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (23 октября 1942 г.).

Селезнев Петр Иванович — капитан, штурман эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 июля 1944 г.).

Сивко Иван Михайлович — краснофлотец, боец 2-го отряда морской пехоты (17 января 1942 г.).

Синицын Александр Николаевич — капитан, командир эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).

Скнарев Александр Ильич — гвардии майор, штурман 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

Сорокин Захар Артемович — гвардии капитан, штурман 2-го гвардейского авиаполка (19 августа 1944 г.).

Стариков Валентин Георгиевич — капитан-лейтенант, командир подводной лодки «М-171» (3 апреля 1942 г.).

Стрельников Василий Поликарпович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (6 марта 1945 г.).

Стрельцов Виктор Сергеевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 95-го авиаполка (22 июля 1944 г.).

Суворов Родион Михайлович — капитан, заместитель командира эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (31 мая 1944 г.).

Сыромятников Борис Павлович — гвардии подполковник, командир 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

Танский Николай Георгиевич — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-424» (5 ноября 1944 г.).

Тарасов Алексей Кондратьевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 20-го истребительного авиаполка (19 августа 1944 г.).

Торцев Александр Григорьевич — младший лейтенант, заместитель командира роты (22 февраля 1943 г.).

Турков Николай Яковлевич — капитан, командир эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 июля 1944 г.).

Фисанович Израиль Ильич — капитан-лейтенант, командир подводной лодки «М-172» (3 апреля 1942 г.).

Францев Евгений Иванович — гвардии старший лейтенант, летчик 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).

Шейн Павел Степанович — младший лейтенант, штурман самолета 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).

Шипов Александр Павлович — капитан, штурман 20-го истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

Шкаруба Константин Федорович — гвардии капитан, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).

Щедрин Григорий Иванович — капитан 2 ранга, командир подводной лодки «С-56» (5 ноября 1944 г.).

Североморцы, удостоенные звания Героя Советского Союза в послевоенное время

Березовский Вадим Леопидович — капитан 1 ранга.
Виноградов Вячеслав Тимофеевич — капитан 2 ранга.

Голубев Дмитрий Николаевич — капитан 1 ранга.
 Гуляев Иван Иванович — капитан 1 ранга.
 Дубяга Иван Романович — капитан 2 ранга.
 Жильцов Лев Михайлович — капитан 2 ранга.
 Игнатов Николай Константинович — капитан 1 ранга.
 Касатонов Владимир Афанасьевич — адмирал флота.
 Михайловский Аркадий Петрович — капитан 1 ранга.
 Морозов Иван Федорович — инженер-капитан 2 ранга.
 Осипенко Леонид Гаврилович — капитан 1 ранга.
 Петелин Александр Иванович — контр-адмирал.
 Сорокин Анатолий Исапович — контр-адмирал.
 Столяров Лев Николаевич — капитан 2 ранга.
 Сысоев Юрий Александрович — капитан 2 ранга.
 Тимофеев Рюрик Александрович — инженер-капитан 2 ранга.
 Усенко Николай Витальевич — капитан 2 ранга.

ГВАРДЕЙСКИЕ КОРАБЛИ И ЧАСТИ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Подводные лодки

«Д-3» — командир капитан 3 ранга М. А. Бибеев (3 апреля 1942 г.)¹.
 «К-22» — командир капитан 2 ранга В. Н. Котельников (3 апреля 1942 г.).
 «М-171» — командир капитан-лейтенант В. Г. Стариков (3 апреля 1942 г.).
 «М-174» — командир капитан-лейтенант Н. Е. Егоров (3 апреля 1942 г.).
 «Щ-402» — командир капитан 3 ранга А. М. Каутский (25 июля 1943 г.).
 «Щ-422» — командир капитан 3 ранга Ф. А. Видяев (25 июля 1943 г.).
 «М-172» — командир капитан 3 ранга И. И. Фисанович (25 июля 1943 г.).
 «С-56» — командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрий (23 февраля 1945 г.).

Надводные корабли

Эскадренный миноносец «Гремящий» — командир капитан-лейтенант Б. Д. Николаев (1 марта 1943 г.).

2-й гвардейский дивизион сторожевых катеров — командир капитан 3 ранга С. Д. Зюзин (1 апреля 1944 г.). В 1941—1942 гг. назывался дивизионом истребителей подводных лодок, затем 1-м Краснознаменным дивизионом сторожевых катеров. В дальнейшем получил название: 2-й гвардейский Печенгский Краснознаменный дивизион малых охотников за подводными лодками.

¹ В скобках указана дата приказа Народного комиссара Военно-Морского Флота о присвоении гвардейского звания.

Авиационные части

2-й гвардейский Краснознаменный авиаполк (бывший 72-й авиационный Краснознаменный полк) — командир капитан И. К. Туманов (18 января 1942 г.). 15 июня 1942 г. полку было присвоено имя Б. Ф. Сафонова. В дальнейшем полк получил название: 2-й гвардейский истребительный авиационный Печенгский Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова.

9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк (бывший 24-й минно-торпедный авиаполк) — командир майор Ф. В. Костькин (31 мая 1943 г.); в дальнейшем назывался: 9-й гвардейский минно-торпедный авиационный Киркенесский Краснознаменный полк.

ОРДЕНОНОСНЫЕ КОРАБЛИ И ЧАСТИ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НАГРАЖДЕННЫЕ ОРДЕНОМ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Подводные лодки

«Д-3» — командир капитан 3 ранга М. А. Бибеев (17 января 1942 г.)¹.

«М-172» — командир капитан-лейтенант И. И. Фисанович (3 апреля 1942 г.).

«Щ-402» — командир капитан-лейтенант Н. Г. Столбов (3 апреля 1942 г.).

«Щ-421» — командир капитан 3 ранга Н. А. Лунин (3 апреля 1942 г.).

«К-21» — командир капитан 2 ранга Н. А. Лунин (23 октября 1942 г.).

«Щ-403» — командир капитан 3 ранга К. М. Шуйский (24 июля 1943 г.).

«Щ-404» — командир капитан 2 ранга В. А. Иванов (24 июля 1943 г.).

«С-56» — командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрин (31 марта 1944 г.).

«С-51» — командир капитан 2 ранга И. Ф. Кучеренко (5 ноября 1944 г.).

«С-101» — командир капитан 3 ранга П. И. Егоров (24 мая 1945 г.).

«С-104» — командир капитан-лейтенант Г. М. Васильев (24 мая 1945 г.).

«Л-22» — командир капитан 3 ранга Е. Н. Трофимов (8 июля 1945 г.).

Бригада подводных лодок — командир капитан 1 ранга И. А. Колышкин (24 июля 1943 г.).

Надводные корабли

Дивизион истребителей подводных лодок — командир капитан 1 ранга А. М. Спиридонов (23 октября 1942 г.).

¹ В скобках приводится дата Указа Президиума Верховного Совета СССР о награждении.

Тральщик № 32 (бывший тральщик № 887, до войны «РТ-46») — командир капитан-лейтенант И. И. Дугладе (31 мая 1943 г.).

Эскадренный миноносец «Куйбышев» — командир капитан 3 ранга П. М. Гончар (24 июля 1943 г.).

Тральщик «Т-110» — командир старший лейтенант В. В. Михайлин (31 марта 1944 г.).

Бригада торпедных катеров — командир капитан 1 ранга А. В. Кузьмин (7 сентября 1944 г.).

Лидер «Баку» — командир капитан 2 ранга П. М. Гончар (6 марта 1945 г.).

Эскадренный миноносец «Громкий» — командир капитан 3 ранга Н. И. Никольский (6 марта 1945 г.).

Эскадренный миноносец «Грозный» — командир капитан 3 ранга А. И. Андреев (6 марта 1945 г.).

6-й отдельный дивизион тральщиков — командир капитан 3 ранга В. П. Морозов (20 апреля 1945 г.).

Авиационные соединения и части

72-й авиационный полк — командир подполковник Г. П. Губанов (16 сентября 1941 г.).

9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк — командир подполковник Б. П. Сыромятников (31 марта 1944 г.).

255-й истребительный авиационный полк — командир майор Н. Г. Чертов (31 марта 1944 г.).

46-й штурмовой авиационный полк — командир подполковник М. П. Михайлов (22 июля 1944 г.).

36-й минно-торпедный авиационный полк — командир подполковник А. Я. Ефремов (22 июля 1944 г.).

118-й морской разведывательный авиационный полк — командир подполковник С. К. Литвинов (31 октября 1944 г.).

78-й истребительный авиационный полк — командир подполковник В. И. Бабернов (31 октября 1944 г.).

5-я минно-торпедная авиационная дивизия — командир генерал-майор Н. М. Кидалинский (31 октября 1944 г.).

14-я смешанная авиационная дивизия — командир полковник А. В. Жатков (31 октября 1944 г.).

6-я истребительная авиационная Печенгская дивизия — командир генерал-майор Н. Т. Петрухип (3 ноября 1944 г.).

46-й штурмовой авиационный Печенгский полк (вторично) — командир майор Г. В. Павлов (3 ноября 1944 г.).

27-й истребительный авиационный полк — командир майор А. Я. Дижевский (3 ноября 1944 г.).

20-й истребительный авиационный Киркенесский полк — командир подполковник Д. А. Петров (6 марта 1945 г.).

95-й авиационный полк — командир майор И. А. Ольбек (8 июля 1945 г.).

Соединения и части береговой обороны, ПВО и морской пехоты

221-я батарея береговой артиллерии — командир старший лейтенант П. Ф. Космачев (23 октября 1942 г.).

12-я бригада морской пехоты — командир полковник В. В. Рассохин (27 февраля 1943 г.).

113-й отдельный артиллерийский дивизион — командир майор П. Ф. Космачев (27 февраля 1943 г.).

5-й отдельный зенитно-артиллерийский дивизион ПВО — командир майор Д. М. Шевчук (27 февраля 1943 г.).

104-й пушечный артиллерийский полк — командир подполковник Н. И. Кавун (22 июля 1944 г.).

63-я бригада морской пехоты — командир полковник А. М. Крылов (3 ноября 1944 г.).

72-я отдельная морская стрелковая бригада (находилась в составе 14-й армии Карельского фронта; 31 октября 1944 г.).

2-й береговой радиоотряд (6 марта 1945 г.).

НАГРАЖДЕННЫЕ ОРДЕНОМ УШАКОВА I СТЕПЕНИ

Краснознаменная бригада подводных лодок — командир капитан 1 ранга И. А. Кольшшин (3 ноября 1944 г.).

Краснознаменная бригада торпедных катеров — командир капитан 1 ранга А. В. Кузьмин (3 ноября 1944 г.).

Бригада охотников за подводными лодками — исполняющий обязанности командира капитан 2 ранга Г. Е. Аладжанов (3 ноября 1944 г.).

НАГРАЖДЕННЫЕ ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ

31-я авиационная база (22 июля 1944 г.).

13-й отдельный аэродромно-инженерный батальон (5 ноября 1944 г.).

Строительство № 95 (5 ноября 1944 г.).

СОЕДИНЕНИЯ И ЧАСТИ, УДОСТОЕННЫЕ ПОЧЕТНЫХ НАИМЕНОВАНИЙ

ПЕЧЕНГСКИХ (приказ Верховного Главнокомандующего № 0354 от 31 октября 1944 г.):

12-я Краснознаменная бригада морской пехоты.

104-й Краснознаменный пушечный артиллерийский полк.

113-й Краснознаменный отдельный артиллерийский дивизион.

6-я истребительная авиационная дивизия.

2-й гвардейский Краснознаменный истребительный авиационный полк имени Б. Ф. Сафонова.

46-й Краснознаменный штурмовой авиационный полк.

Краснознаменная бригада торпедных катеров.

2-й гвардейский Краснознаменный дивизион малых охотников за подводными лодками.

КИРКЕНЕССКИХ (приказ Верховного Главнокомандующего № 0369 от 14 ноября 1944 г.):

5-я Краснознаменная минно-торпедная авиационная дивизия.

9-й гвардейский Краснознаменный минно-торпедный авиационный полк.

20-й Краснознаменный истребительный авиационный полк.

63-я Краснознаменная бригада морской пехоты.

118-й Краснознаменный морской разведывательный авиационный полк.

Бригада охотников за подводными лодками.

Оглавление

Адмирал А. Г. Головки и его воспоминания	5
К читателям (Предисловие автора к 1-му изданию) . . .	8
<i>Глава первая.</i> Размышления над дневником	9
<i>Глава вторая.</i> Неожиданность, которую ждали (1941, июнь)	19
<i>Глава третья.</i> Когда риск необходим (1941, июнь)	31
<i>Глава четвертая.</i> Несмотря на ошибки (1941, июль—август)	46
<i>Глава пятая.</i> Выстрел означает победу (1941, сентябрь — декабрь)	67
<i>Глава шестая.</i> На внешнем направлении (1941, сентябрь — 1942, июнь)	86
<i>Глава седьмая.</i> История PQ-17 (1942, июль)	104
<i>Глава восьмая.</i> «Шеер» получает отпор (1942, август — сентябрь)	122
<i>Глава девятая.</i> Бой у Канина Носа (1942, сентябрь) . . .	134
<i>Глава десятая.</i> Трагедия «Сокрушительного» (1942, октябрь—декабрь)	143
<i>Глава одиннадцатая.</i> Не щадя жизни (1942, декабрь — 1943, сентябрь)	155
<i>Глава двенадцатая.</i> Учесть на будущее (1943, октябрь)	167
<i>Глава тринадцатая.</i> Конвой идет молча (1943, октябрь — ноябрь)	179
<i>Глава четырнадцатая.</i> В полярной ночи (1943, ноябрь — декабрь)	190
<i>Глава пятнадцатая.</i> На коммуникациях Арктики (1944, январь — октябрь)	209
<i>Глава шестнадцатая.</i> Потомству — в пример (1944, сентябрь — декабрь)	224
<i>Глава дополнительная.</i> Последние страницы дневника (1944, декабрь — 1945, май)	251
<i>Глава семнадцатая.</i> Над морем стоя.. (1945, май — июнь)	264
Необходимое примечание	275
Приложения	279

Арсений Григорьевич Головкио

ВМЕСТЕ С ФЛОТОМ

Редактор *Ф. П. Водынин*

Художник *Г. С. Богачев*

Художественный редактор *А. М. Голикова*

Технический редактор *И. В. Загородняя*

Корректоры: *Т. М. Васильева, Е. Д. Кузнецова и Т. М. Иванова*

ИБ № 1743

Сдано в набор 07.05.84. Подписано в печать 25.07.84. А06538.
Формат 84×108^{1/32}. Бум. кн.-журн. Гарнитура обычн. новая. Печать высокая. Усл. п. л. 15,12. Усл. кр.-отт. 15,12. Уч.-изд. л. 16,05.
Тираж 200 000 экз. 1-й завод: 1—80 000 экз. Заказ 205. Цена 1 р. 30 к.

Издательство «Финансы и статистика, 101000, Москва,
ул. Чернышевского, 7

Типография им. Котлякова издательства «Финансы и статистика»
Государственного комитета СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 191023. Ленинград, Д-23, Садовая, 21.

