

Челябинский областной совет ветеранов войны, труда,
Вооруженных Сил и правоохранительных органов

А.В. Апрельков, Л.А. Попов

Бойцы вспоминают

Серия 10. Моряки ВМФ

**НАВСТРЕЧУ 70-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ**

Челябинск 2012г

Данная серия книг подготовлена к 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г. при содействии Челябинского отделения ОАО «Сбербанк России»

Консультант:

Козлов Евгений Николаевич,

участник штурма Берлина,

почетный председатель городского комитета ветеранов войны, военной службы, боевых действий и правоохранительных органов.

Рецензенты:

Белозерцев Анатолий Константинович,

председатель Челябинской областной писательской организации, член Союза писателей России.

Терехов Алексей Николаевич,

кандидат исторических наук, доцент.

А.В. Апрельков, Попов Л.А.

Бойцы вспоминают. Серия 10. Моряки ВМФ / А.В. Апрельков, Л.А. Попов – Челябинск, 2013.-112с.

На обложке рис. В.М. Иванова, И.И. Родионова

Текст дан в авторской редакции.

Подписано в печать 22.01.2013 г. Формат 30х42/16.

Гарнитура Times New Roman. Усл. печ. л. 3,5. Тираж 120 экз.

Заказ № 157

Отпечатано в типографии «Сити Принт» (ПБОЮЛ Мякотин И.В.)

454080, г. Челябинск, ул. Энгельса, 61А. тел.: (351) 230-34-34; факс: (351) 230-25-26

ИНН 744 700 373 602

Это нашей истории строки

«В Великую Отечественную войну Военно-Морской Флот нанес крупные потери противнику на всех морях. Авиация, подводные лодки и торпедные катера потопили за время войны свыше 700 вражеских боевых кораблей и катеров (в том числе 3 линкора, 3 крейсера, 19 эскадренных миноносцев, 48 подводных лодок). Было потоплено также 800 транспортных судов общим водоизмещением свыше 1838 тыс. брутто-регистрационных тонн.

Героически сражались советские моряки и на суше... За годы войны Военно-Морской Флот сформировал и передал фронтам 42 морские стрелковые бригады и несколько отдельных батальонов. Вместе с пополнением в этих частях сражалось в общей сложности более 405 тыс. военных моряков».

(Великая Отечественная война Советского Союза. М., 1967. С. 577.)

Время, место и тоннаж торпедированных вражеских судов подводной лодкой М-105 «Челябинский комсомолец»

- 1. 20 апреля 1943 года в 10 часов 01 минуту.
Транспорт 7-8 тысяч тонн в районе мыса Комангес.*
- 2. 29 июня 1943 года в 2 часа 54 минуты.
Транспорт 6-7 тысяч тонн в районе мыса Харбаке.*
- 3. 4 октября 1943 года в 1 час 15 минут.
Транспорт 8-10 тысяч тонн в районе мыса Скальнес.*
- 4. 31 января 1944 в 13 часов 54 минуты.
Транспорт 6 тысяч тонн в районе мыса Маккауэр.*
- 5. 17 марта 1944 в 11 часов 46 минут.
Транспорт 6 тысяч тонн в районе мыса Маккауэр.*
- 6. 18 апреля 1944 года в 14 часов 54 минуты.
Транспорт 6 тысяч тонн в районе мыса Маккауэр.*

(Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном морском театре. Выпуск 4. М., 1947. С.179, 276. Выпуск 5. М., 1949. С.187. Выпуск 6. М., 1949. С.77, 199, 271.)

« Челябинская подводная лодка М-106 не вернулась от берегов Норвегии, с позицию, на которую вышла 30 июня 1943 года. Предположительное место ее гибели находится в 40 милях от полуострова Берлевог и 30 милях от мыса Маккау».

(Попов Л.А., Апрельков А.В. Годы, опаленные войной. Кн.5. Челябинск, 2010, С.146.)

*О нет, то не сон был! В дали голубой
Две гайки неслись над водой,
И серые туги летели, -
И все, что сказать я не мог и не смел,
Кипело в душе... и восток путь алел,
И волны шумели, шумели!..*

А.Н. Анурхин



ТАЙНЫ МОРЯ

Малой родиной для старшего лейтенанта Николая Васильевича Априлкова был город Верхнеуральск, домик с окнами на быстроводную Урлядку, и родная улица, по которой важно прогуливались гуси, а соседский пес Тобик заливался бесконечным лаем на проходивших по улице незнакомцев, требуя обратить на себя внимание. За рекой над крышами зданий возвышались голубые купола городского собора. Здесь, в маленьком степном городке, прошли его детство и юность, здесь он познавал жизнь, мужал. После окончания сельскохозяйственного техникума в качестве агронома работал на полях. Затем учился в Челябинском институте механизации и электрификации сельского хозяйства и значился в числе перспективных студентов. Но его всегда влекли к себе неведомые дали, страсть к путешествиям и приключениям. Однажды он приехал домой радостным и возбужденным и сообщил родителям и братьям, что уезжает по комсомольскому призыву в Ленинград в Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе.

Война застала его на последнем курсе этого училища. В составе батальона выпускников он принял участие в боях за город Ленина. Был ранен и отправлен в тыл. Санитарный поезд доставил его почти домой, в челябинский госпиталь. «Вот подлечусь, — мечтал Николай, — обязательно хоть на часок заеду в Верхнеуральск». Но страна жила по законам войны. Флоту требовались специалисты. После выписки из госпиталя его без промедления направили на Балтику, а потом на Северный флот, на подводную лодку Л-20 «Ленинец». О боевых делах этой лодки, о ее дерзких атаках из глубин полярного моря написано немало. Грудь командира минно-артил-

лерийской части лодки Н.В. Апрелькова украсили ордена Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды и медаль «За отвагу».

После каждого боевого похода Николай обязательно писал письма на родину. Радовался каждому письму, полученному из Верхнеуральска. Но черным днем назвал день получения известия о гибели в бою на фронте старшего брата Александра. В письмах своим «малышам», младшим братьям - Виктору, бойцу Сталинграда, и Алексею, сражавшемуся на Черном море, он просил тогда поддержать родителей и обязательно отомстить за своего брата.

Весной 1944 года подводную лодку Л-20 поставили на ремонт. А ее экипаж послужил основой для комплектования команды одной из четырех английских лодок, доставшихся Советскому Союзу в счет репараций с Италии. Для приемки этих лодок моряков командировали в Англию с заданием проверить в работе, провести испытание оборудования подводных кораблей и перегнать их к своим берегам. Англичане предоставили для этого все возможности, окружили моряков вниманием и видимой любезностью. Но подводников постоянно сопровождали какие-то странные явления. Об одном из них нельзя вспоминать без юмора. В салоне во время обеда их обслуживала приятная девушка по имени Дора. Она была очень внимательной, произносила, сильно коверкая, несколько русских слов, как бы демонстрировала морякам свое незнание русского языка. Но однажды Апрельков услышал, как Дора за перегородкой разговаривала на чистом русском языке с каким-то господином. Апрельков рассказал об этом командиру Фисановичу и они договорились провести эксперимент. Когда во время очередного обеда Дора вертелась возле их столика, они повели между собой по-русски такой разговор: «Замечательная девушка Дора, только сзади с туалетом у ней не все в порядке». Дора взглянула на них, густо покраснела и под дружный смех подводников побежала за перегородку. И только там она поняла, что выдала себя с головой, и более в салоне не появлялась.

После подписания акта приемки кораблей, 25 июля 1944 года, лодки под флагом ВМС СССР одна за другой выходили в море. Первой из них, В-1, во главе с Героем Советского союза И. И. Фисановичем, в экипаже которой находились Н. В. Апрельков и краснофлотец из Челябинска Е. Е. Полозов, этот выход в море оказался последним. В указанный срок у причалов базы в полярном лодки В-1 не оказалось.

Известию о гибели Николая в море в Верхнеуральске никто не хотел верить. Его старушка-мать до конца своей жизни утешала себя надеждой, что Николай спасся, его подобрал какой-нибудь иностранный корабль, и он находится где-нибудь за границей и обязательно вернется домой.

А в это время младшие братья Николая - Виктор — на суше, Алексей — на море, выполняя наказ своего брата, изгоняли врага с советской территории. Алексей Апрельков в составе экипажей крейсера «Молотов», а затем морского охотника МО-208 участвовал в освобождении Крыма, а затем Румынии и Болгарии. Много лет спустя, вспоминая об этих торжественных днях, ему пришлось сожалеть, что в настоящее время появляются в печати «выводы» так называемых историков, которые, глумясь над памятью живых и мертвых бойцов, именуют вступление советских войск на Балканы «советской интервенцией», а миролюбивую братскую помощь советского народа болгарам - «акцией, не имеющей правовой основы». «Если бы эти фальсификаторы видели воочию, как по-братски встречали моряков в 1944 году румыны и болгары,— с возмущением говорил А. В. Апрельков,— наверное, они постеснялись бы подобного злоязычия. Помню, мы в болгарском порту Бургас выехали с командиром на мотоцикле. Нас окружили ликующие толпы болгар и со словами «братья», «дружба», «победа» буквально чуть не растащили на сувениры. Знаки различия, звездочки, пуговицы - все пришлось оставить им на память. Разве такое можно называть интервенцией?..»

После окончания Великой Отечественной войны Алексей Апрельков продолжал служить на Тихом океане, пытался выяснить обстоятельства гибели лодки В-1 и своего брата Николая. Он перебрал в архивах массу документов. Его внимание привлекло выступление в печати бывшего командира подводной лодки В-4 Я. Иосселиани, который рассказывал о том, что накануне выхода лодки Фисановича, на базе в Шотландии к ним подошел русский эмигрант, по-видимому, белогвардеец, и сказал: «Сегодня уходит Фисанович, мы в курсе, голубушки, в курсе. Завтра уйдете вы. Дозвольте же мне, старому актеру, перекрестить, так сказать, на прощание...» То есть, выход в море подлодок оказался рассекреченным, и «предстояло пожать плоды этого неслыханного вероломства».

Лодка В-1 от берегов туманного Альбиона следовала по курсу, согласованному с английской стороной. В Норвежском море, на подходе к Северному полярному кругу, ее настиг английский самолет «Либерейтор», «союзник» неожиданно атаковал ее и потопил. Никому из пятидесяти человек экипажа спастись не удалось.

Три другие лодки (В-2, В-3, В-4) прошли своим курсом и благополучно прибыли к родным берегам.

Гибель подлодки В-1 англичане объяснили досадной ошибкой пилота самолета. «Но какая же это ошибка?— возражает капитан 1 ранга А. В. Апрельков и поясняет: —Технические характеристики самолетов-торпедоносцев в годы войны не позволяли просто так летать на столь отдаленном расстоянии от материка. В данном случае летчик должен был знать, куда и зачем он летит. А если вспомнить, что именно в это время англичане, выполняя решение своего правительства, приступили к складированию немецкого трофейного оружия, планируя вооружить им пленных немецких солдат и использовать их в войне на востоке, то есть против СССР, от рассуждений об ошибке пилота мало чего остается».

Так это было в действительности или иначе, сегодня утверждать непросто, свидетелей нет. Море и время продолжают хранить свою тайну.

БОЕВЫЕ МИЛИ

1. Крещение войной

Перед Отечественной войной меня перевели с Балтики на Черное море на должность старшего инструктора Анапского учебного отряда сторожевых кораблей. А вскоре после начала войны приказом по флоту командировали в качестве старшего группы краснофлотцев для сопровождения с московского завода эшелона с глубинными бомбами, - вспоминал А.В. Апрельков.

В Москве, ожидая, когда закончится погрузка, я зашел в институт инженеров гражданского воздушного флота имени Циолковского, с первого курса дирижаблестрительного факультета которого меня призвали в ВМФ. И вот я иду по знакомому коридору с нашивками старшины I статьи, с начищенными до блеска пуговицами на бушлате, с покачивающимся на ремнях, у бедра, пистолетом, свидетельствующим о суровости военного времени. Иду с большим желанием поговорить с друзьями-однокашниками об их студенчес-

кой жизни, учебе. Встреча произошла неожиданно трогательно. Оказалось, что на курсе остались одни девчата, ребят всех призвали в армию. Девушки окружили меня, засыпали вопросами. Охали и ахали; «Как возмужал. А какие усики-то», — и многозначительно произносили слово «моряк». Среди них была и та, которая нравилась мне больше всех. Она стояла чуть в стороне у окна, смотрела на меня своими большими голубыми глазами и как бы говорила: «Лешка, да прогони же их всех, подойди ко мне...». Эх, если бы не война. .

...Эшелон с глубинными бомбами мчался на юг. На станциях, после доклада железнодорожникам, что за груз мы сопровождаем, нам сразу же старались дать «зеленую улицу». Но на одной из станций произошла заминка. Прозвучал сигнал «воздушная тревога». Ситуация сложилась рискованная, попади бомба в наш груз, и ни от станции, ни от нас ничего бы не осталось. Мы с помощником отправили своих краснофлотцев в убежище, а сами, наперекор чувству страха, демонстративно сели в вагоне играть в шахматы и играли до отбоя воздушной тревоги. А потом выяснилось, что одна бомба попала в убежище и двое наших краснофлотцев погибли.

При приближении эшелона к Крыму воздушные налеты участились. Но машинист нашего паровоза творил просто чудеса. Он то увеличивал скорость до предела, то резко тормозил, и бомбы, сброшенные с самолетов, падали мимо. Авианалеты врага не оставались для него безнаказанными. Один раз нам пришлось участвовать в пленении немецкого летчика со сбитого самолета. Он без сопротивления поднял руки вверх.

По моим данным, наш эшелон проследовал в Крым последним. В Севастополе, сдав груз на склады боезапаса Сухарной балки, я направился с докладом в штаб и по дороге попал под сильную бомбежку. Горящее здание рухнуло, и я оказался под его обломками. После налета кто-то обратил внимание на торчащие из завалов ноги, и меня раскопали. Нашли где-то машину и с обгоревшими волосами, обожженной головой, контуженного, доставили в один из корабельных лазаретов. Так я получил боевое крещение. И до сегодняшнего дня не знаю, кому я обязан жизнью, кто спас меня тогда.

2. Спорт и жизнь

Однажды, я уже забыл по какому поводу, наш корабль зашел в Феодосию. В порту тогда работало много пленных немцев. Погода

стояла жаркая, и командир разрешил экипажу искупаться. Купаясь, мы, моряки, любили прыгать в воду с высоких отметок, пересилив страх, лететь вниз головой, испытывая сладострастное чувство свободного полета. И на этот раз я забрался на стрелу портального крана, стоявшего у причала, и на самом ее конце сделал стойку на руках. Смотрю вниз, а слева и справа по причалу бегут, задрав головы вверх, и показывают на меня пальцами пленные немцы. «Ну, смотрите,— подумал я,— для вас это диковинка, а для краснофлотцев обычная тренировка духа и тела». И, подав немного плечи вперед, оттолкнувшись руками, полетел вниз в голубые воды Феодосийской бухты.

Дружба со спортом и постоянные тренировки помогали мне не раз в трудных ситуациях. Так, например, в декабре 1941 года при высадке десанта в Керченско-Феодосийской операции, в которой отрядом кораблей группы «Б» командовал земляк-челябинец контр-адмирал Николай Осипович Абрамов, корабли, выполнив задание, отходили от берега. И вдруг на них обрушилась лавина немецких самолетов. Бомбардировщики и торпедоносцы шли эшелонами, группа за группой. Вода закипела от разрывов бомб. Сильный удар потряс корабль, и он сразу же стал крениться на правый борт. О спасении судна не было и речи. Моряки прыгали в холодную воду. Я снял ботинки, мы их на фронте не зашнуривали, сбросил бушлат, стянул форменку и, оказавшись в воде, старался как можно быстрее отплыть от уходящего на дно корабля. И это мне удалось, воронка, которая образовалась на месте тонущего судна, меня не достала. Но от холодной воды немело тело, судороги сводили мышцы. Для подобных случаев каждый моряк предусмотрительно имел в нижнем белье булавку. У меня же висел на поясе маленький финский нож, подаренный мне за победу в футбольном матче, вот я им и пользовался несколько раз. Судорога пропала. Мне удалось добраться до берега в числе 12 моряков из 75 человек экипажа нашего корабля.

3. Крейсер «Молотов»

После десантной операции я вернулся в Анапу. А в Анапе - изменения: всех курсантов отправили на фронт, нам же, флотским специалистам, приказали походным маршем следовать в Новороссийск. В жаркий летний день шли мы по горным дорогам в сторону моря. В селениях женщины махали нам вслед платочками. В Абрао-Дюрсо посетили знаменитый винный завод. Он уже не рабо-

тал, его персонал эвакуировался, а имевшиеся в наличии бочки с вином были спрятаны на дне озера. Но завод есть завод, и в его цехах мы нашли, чем можно было утолить жажду. Молодые ведь были, продолжая путь, громко пели боевые песни. И вдруг под станцией Абинской показалась колонна немецких мотоциклистов. Несмотря на то, что нам было запрещено вступать в бой, мы рассредоточились вдоль дороги и дружно открыли огонь. Немцы круто развернулись и скрылись за поворотом. Более они не появлялись.

В начале 1942 года я получил назначение на должность командира отделения вспомогательных механизмов на крейсере «Молотов». Это был новейший корабль Черноморского флота, оснащенный радиолокационной установкой, способной обнаруживать цели на расстоянии до 100 километров. На нём мне довелось участвовать в боевых походах. Первый раз мы шли на помощь севастопольцам. Экипаж крейсера выполнил все задания без замечаний: высадил на берег контингент красноармейцев, обстрелял скопление фашистских войск и эвакуировал раненых, а также детей и стариков.

К июлю 1942 года в районе Феодосии скопилось много вражеских войск, и крейсеру «Молотов» была поставлена задача «обработать» их артиллерийским огнем. На подходе к Феодосии крейсер встретили и атаковали немецкие самолеты-торпедоносцы и торпедные катера. Заговорила корабельная артиллерия. Сигнальщики не успевали докладывать: «Торпеда справа! Торпеда слева! Торпеда на носу!» Воздушную атаку удалось отразить, но один самолет, хотя и был сбит, в последний момент успел прицельно выпустить торпеду. Раздался сильный взрыв, оторвавший у крейсера 26 метров кормы, в отсеках которой располагались рулевые и румпельные механизмы, и повредивший один из двух гребных винтов. Я в это время находился в дизельном отделении. И у меня создалось впечатление, что крейсер идет ко дну, так как от взрыва корма поднялась, создав дифферент на нос. Я позвонил в рубку. Оттуда ответили: «Все в порядке, корабль уже на ровном киле». Вновь заработали орудия всех калибров. Бой продолжался.

Исключительно четко действовал в дизельном отделении на 73-м посту, обеспечивая электроэнергией боевые установки крейсера, мой земляк старшина I статьи Анисим Шимко. Без замечаний, самоотверженно выполняли свой долг все моряки, что позволило нанести врагу весьма ощутимый удар.

После похода матросы с корабля сопровождения, эсминца «Беспощадный», рассказывали о том, как со стороны им казалось, что крейсер «Молотов» горит, он был в сплошном огне, но с поврежденной кормовой частью продолжал артобстрел объектов врага. Выполнив задание, командир крейсера капитан I ранга Романов, манипулируя только винтами, так как рулевое управление отсутствовало, привел корабль в порт Поти, где крейсер «Молотов» встал на ремонт. Через некоторое время меня перевели на морской охотник, а Анисима - на однотипный крейсер «Ворошилов». Он совершил на нем боевые походы к Севастополю, Новороссийску, к занятому немцами острову «Змеиный», преодолевая минные заграждения и отражая многочисленные налеты вражеской авиации.

По завершению войны, Анисим Антонович Шимко приехал в Челябинск и работал вначале на ЧТЗ, затем на заводе «Прибор». К его боевым наградам добавились два трудовых ордена «Знак Почета». Моя же судьба сложилась по-другому, и лишь через 55 лет мы встретились случайно с ним на конференции челябинских ветеранов ВМФ 24 июля 1998 года. По-юношески обрадовались. Разговорились. И удивились, что за спиной у нас осталась уже вся жизнь.

Известный среди челябинских металлургов специалист по прокатке труб Юрий Ефимович Левкоев, тоже служивший на Черном море, много лет спустя вспоминал: «После окончания в 1944 году Соловецкой школы юнгов я получил назначение на крейсер «Молотов» и очень этим гордился. К этому времени война на Черном море завершилась, но следы ее были видны повсюду. Севастополь лежал в развалинах. А на суше и на море оставалось множество мин. После шторма мины всплывали на поверхность и нам приходилось с помощью подрывных устройств уничтожать их. К счастью, случаев гибели подрывников на нашем крейсере не было. Беда пришла после войны, в 1946 году. Я в тот роковой день, уже будучи старшиной I статьи, дежурил на камбузе, когда во второй башне возник пожар. Взрыва тогда удалось избежать, своевременно затопив водой пороховой погреб. Но 22 моих товарища погибли, а 20 получили тяжелые ожоги. Погибших похоронили в парке города Очакова.

В советское время цены на железнодорожные билеты были доступны всем. Будучи уже на гражданке, мы часто ездили в отпуск на юг, к морю. Иногда бывали в Очакове, я обязательно заходил в парк, чтобы проведать своих товарищей.

В 1947 году мы выполняли спецзадание, перевозили И. В. Сталина из Ялты в Сочи. Главу нашего государства на крейсере увидели таким, каким изображали его на портретах, то же лицо, согнутая слегка рука, было много охраны и сопровождающих лиц. И. В. Сталин охотно беседовал с моряками и сфотографировался с экипажем на верхней палубе. После выхода в свет брошюры М. Крицмана «В незабываемом походе», подробно рассказывавшей об этом рейсе, наш корабль стал известен во всех уголках Советского Союза.

Крейсер «Молотов» относился к классу больших кораблей. Длина его равнялась 226 метрам, калибр главных орудий 180 миллиметров, экипаж составлял 900 человек. На нем прошли морскую выучку многие черноморцы. Но со временем корабли, как и люди, стареют. Пришел черед уходить «в запас» крейсеру «Молотов». Его сменили современные ракетноносные корабли, которые теперь тоже стали «старичками», но исправно несут боевую вахту на Черном море.

4. Игра со смертью

Отряд кораблей Черноморского флота, победно завершив свои операции в румынских и болгарских водах, возвращался в родную. Стрелецкую бухту, что под Севастополем. Морской охотник МО-208 шел впереди, разрезая крутые волны. Моряки спешили непременно успеть на свою базу до официального окончания войны и принять участие в мероприятиях по случаю Победы, поэтому выжимали из своих машин все, что было возможно. Море штормило. Своевременно никто не заметил, что среди волн затерялась мина. Морской охотник чуть не протаранил ее форштевнем. А по незыблемым морским законам военный корабль, обнаруживший мину, обязан во что бы то ни стало ее обезвредить. Расстрелять мину с безопасного расстояния не представлялось возможным из-за большой волны, поэтому пришлось уже который раз играть со смертью.

В таких случаях на корабле на добровольных началах назначается подрывник из числа минеров. Подрывнику дается право взять с собой в шлюпку в качестве гребца любого добровольца из экипажа. А далее, осторожно подгребая, шлюпка приближается к мине. Минер, опершись животом о корму и вытянув вперед руки, пытается ухватить «рогатую смерть» за безопасную деталь. Мина не стоит на месте, она то появляется на гребне волны, то на неко-

торое время скрывается под водой. Одно неверное движение подрывника и... Иногда волна бросает мину на шлюпку, здесь уже все зависит от гребца, сумеет ли он вовремя сманеврировать шлюпкой.

Наконец, подрывник держит мину в руках. Теперь мина и шлюпка синхронно качаются на волнах. Но ведь нужно еще закрепить подрывной патрон, отойти на некоторое расстояние и зажечь бикфордов шнур обыкновенной спичкой на ветру в бушующем море. Такие танцы на волнах, называемые моряками «игрой со смертью», затягивались на несколько часов. Бывало всякое. На этот раз все обошлось благополучно, если не считать, что подрывники из-за сильного ветра не успели вовремя выгрести из опасной зоны. Раздался взрыв. Моряков подбросило и ударило о шлюпку. Получив контузии, они поднимались на борт корабля с помощью товарищей.

Газета «Красный черноморец» об этом случае писала: «На рассвете сигнальщик Альберт увидел рогатый шар. Минер краснофлотец Николай Шокин и моторист Алексей Апрельков подошли на «тузике» к мине и подвели подрывной патрон. С большим трудом на воде был подожжен бикфордов шнур, и... мощный взрыв потряс окрестность».

5. О моем друге

Жизнь многообразна. У каждого моряка своя судьба. Многие южноуралвцы, посвятившие свою жизнь морской службе, стали жителями приморских городов, как, например, мой нареченный брат Александр Николаевич Бояркин. В 1939 году мы вместе с ним учились в морской школе под Ленинградом, в свободное время занимались в кружке художественной самодеятельности, в акробатической секции и играли в одной футбольной команде, словом, были «не разлей вода». Но война надолго разбросала нас в разные стороны. Я оказался на Черном море, а он - вначале на Балтике, потом на Тихом океане.

Спустя более десяти лет, в 1952 году, в один из солнечных летних дней я спешил по делам службы, шагая по Корабельной набережной во Владивостоке. И вдруг меня окликнули: «Лешка! Апрельков!» Смотрю и глазам не верю: стоит передо мной А. Н. Бояркин в погонах капитан-лейтенанта. «А я считал, что ты погиб», — оговорил он меня. За его плечами к тому времени тоже была война,

участие в обороне Ленинграда, учеба в военно-морском училище и служба в морских погранвойсках на Тихом океане.

Годы уходят за горизонт, как самые быстроходные корабли. С грустью приходится признаваться, что к 75 годам при ходьбе все чаще прибегаю к помощи тросточки. А мой ровесник А. Н. Бояркин по-прежнему плавает по Тихому океану на трехмачтовом парусном судне «Надежда». Газета «Советская Россия» 6 июля 1996 года писала о нем: «Неофициальный титул, самого отчаянного моряка Тихого океана получил подшкипер фрегата «Надежда» Александр Бояркин. Несмотря на почтенный возраст, он ловчее любого юнги может взобраться на 50-метровые мачты своего судна и на высоте птичьего полета работать с парусами... Ветеран утверждает, что без моря для него нет никакой жизни. Во время отпуска, уже через неделю пребывания на берегу, его заедает такая тоска, что он снова возвращается к кораблям...»

Во время службы в Тихоокеанском пограничном округе он прошел путь от штурмана, командира корабля, до командира соединения кораблей, дослужился до капитана I ранга. За образцовое выполнение заданий по охране морских рубежей награжден двумя орденами Красной Звезды, медалями. После увольнения в запас плавал на различных судах торгового флота, получил квалификацию капитана дальнего плавания. Много раз бывал в Арктике за Полярным кругом, ходил севером из Владивостока в Мурманск. Два раза посетил Антарктиду. Десятки раз пересекал экватор, проходил через пролив Дрейка, за что по старинным морским традициям получил право носить серьгу в левом ухе. .

С ноября 1995 года по апрель 1996 года Александр Николаевич, пожертвовав своим отпуском, снова отправился в учебный рейс с курсантами на борту к берегам Австралии и Новой Зеландии.

«Во всех портах, — писал он в Челябинск, — фрегат «Надежда» встречали с триумфом, особенный восторг выражали курсанты преподаватели морских колледжей и представители русских диаспор».

12 ноября 1996 года в одном из соединений Тихоокеанского пограничного округа проходило торжественное собрание с приглашением ветеранов морских границ. Вручали медали «300 лет Российскому флоту». Бравые подтянутые офицеры выходили к президиуму и получали желанные награды. Когда очередь дошла до А. Н. Бояркина, все находившиеся в зале его бывшие подчиненные

встали, а глядя на них, встали все присутствующие и, стоя, приветствовали прославленного моряка-ветерана, участника Великой Отечественной войны, нашего земляка-южноуральца, в возрасте 76 лет продолжающего бороздить моря и океаны.

ЮНГА С МОРСКОГО ОХОТНИКА МО-208

Однажды в погожий летний день 1944 года, после изгнания немецко-фашистских захватчиков из Крыма и освобождения Севастополя, возвращаясь на корабль от старшего морского начальника Стрелецкой бухты, командир морского охотника МО-208 капитан-лейтенант Юрий Константинович Аржидеев увидел скопление людей на пирсе недалеко от порталного крана, на многометровой высоте которого, уцепившись за блоки, лежал мальчишка. Как выяснилось позднее, это был Юрка Вишневский.

«Слезай, паршивец!»— кричал ему один из милиционеров, а другой направился к крану и стал подниматься вверх. Зеваки сочувственно качали головами: «Что же теперь будет?» и на вопрос подошедшего командира морского охотника вразнобой отвечали, что мальчишка что-то украл, вот его и ловят.

Командир Ю. К. Аржидеев - москвич, человек богатырского телосложения. О нем рассказывали, что как-то под хмельком он телеграфный столб раскачал. И в то же время своими огромными «лапищами» прекрасно исполнял на фортепьяно фрагменты из произведений Шостаковича. Так что душа-то у него была лирическая. Мгновенно оценив обстановку, он рассудил так: «На одном из кораблей соединения есть юнга, так почему же на моем корабле он не может быть?»

А в это время, уходя от милиционера, поднимающегося по крану, Юрка непонятно каким стилем, под гулкий вздох толпы, сиганул с крана в море и поплыл в сторону от пирса, на котором находились милиционеры. Но вскоре, поняв, что до противоположного берега бухты ему не доплыть, он повернул обратно. Ему помогли выбраться на пирс и он оказался в руках милиционеров. Юрий Константинович, козырнув блюстителем порядка, с твердой уверенностью, исключая возражения, заявил: «Товарищи милиционеры, я этого мальчугана беру на свой корабль!» Милиционеры не стали возражать офицеру. А капитан-лейтенант Аржидеев под

умиленные взгляды окружающих положил руку на плечо будущего юнги, и они зашагали по мостовой в направлении кораблей, стоявших у причала.

Потом мы узнали, что немцы разбомбили Юркин домишко, его мать и отец погибли, а он промышлял на пропитание где как мог - вот и попался. Вскоре приказом командующего Крымским оборонительным округом Юрий Александрович Вишневецкий в возрасте 15 лет был официально поставлен на все виды довольствия МО-208, обмундирован как юнга и стал полноценным, 26-м по счету, членом экипажа этого небольшого боевого корабля.

Морской охотник МО-208 (из серии МО-4) представлял собой деревянный катер длиной 25 метров, в 56 тонн водоизмещения, с осадкой в 1,5 метра. Три двенадцатицилиндровых авиационных двигателя «ГАМ-34/БС», работавших на бензоспиртовой смеси, позволяли развивать ему скорость до 30 узлов (55 км. в час). Рубка была из тонких алюминиевых листов, в ней размещались штурман с картами и радист с аппаратурой. За рубкой - ходовой мостик, обшитый парусиной, на котором размещались главный магнитный компас, машинный телеграф, переговорные трубы для связи с оевыми постами и другие приборы, управляемые командиром; рядом с командиром всегда находились рулевой и сигнальщик.

МО-208 имел гидроакустику и комплект глубинных бомб против подводных лодок противника. На вооружении его имелись две 45-миллиметровые пушки и два крупнокалиберных пулемета ДШК, а в конце войны на нем установили батареи реактивных снарядов. Характерным отличием морских охотников этого типа являлось то, что они имели два выхлопа отработанных машинами газов: надводный и подводный, что позволяло им незаметно, беззвучно подходить к вражеским берегам при высадке десанта, а также при разведывательных и диверсионных операциях. Благодаря своим превосходным тактико-техническим данным, морские охотники за подводными лодками в войну превратились в универсальные корабли - подлинные труженики моря.

После прибытия Юрия Вишневецкого на корабль в экипаже стали думать, на какую специальность определить юнгу. Все командиры БЧ (боевых частей) хотели бы забрать его к себе. Но мотористы «отвоевали» Юрку, мотивируя тем, что их специальность пригодится парню на гражданке.

Комсорг корабля Василий Александров поинтересовался у юнги, как он относится к комсомолу. Оказалось, что у Юрия уже было подготовлено заявление о приеме в члены ВЛКСМ, но во время пожара, после бомбежки, все сгорело. Тут же им было написано новое заявление. А поскольку все готовились к десантной операции, то комсомольцы решили вопрос о приеме Вишневого в члены ВЛКСМ не откладывая. Комсомольское собрание провели в восьмиместном кубрике. Комсомольцы боцманы Ефремов и Деев, радисты Чуваш и Тюш, комендор Алфименко, заряжающий (он же кок) Макаров, минер Туз в присутствии парторга механика Ухалова разговор вели по-фронтальному кратко. Устав ВЛКСМ Юрий знал, поэтому решили единогласно принять его в комсомол. После собрания комсорг Александров и юнга Вишневский немедленно отправились в политотдел, и вернулся обратно Юрка уже с комсомольским билетом. С этого момента на корабле, кроме пулеметчика Николая Шокина, все были коммунистами и комсомольцами.

Война перемещалась за пределы советской территории. Корабли Черноморского флота готовились к высадке десанта на побережье Болгарии и Румынии для разгрома находившихся там группировок немецко-фашистских войск и освобождения народов этих стран от фашистского порабощения. Штаб Севастопольской военно-морской базы, политотдел, старший морской начальник Стрелецкой бухты проводили энергичную работу по подготовке техники и личного состава к этой операции. Комсомольцы тоже вносили свой вклад в подготовку к предстоящим боям. Один за другим выпускались боевые листки с заметками на злободневные темы, в том числе в стихотворной форме.

В середине августа 1944 года на пирсах Стрелецкой бухты царил необычный оживление. Сюда для десантирования прибывали brave морские пехотанцы — прославленные десантники «куниковцы», названные именем их командира - героя майора Ц. Л. Куникова, погибшего на «Малой земле», а вместе с ними — необстрелянные молодые солдаты, часто смуглые южане. Моряки шли в «солдатские массы», объясняли десантникам, как следует производить посадку на корабль после получения на это приказа о том, как вести себя на корабле в море, во время похода. Молодые пехотинцы, увидев среди пожилых моряков нарочито brave юнгу Вишневого, приободрились, подтягивались, как бы говоря: «И мы не лыком шиты».

На пути от Севастополя к первому румынскому порту Сулина армада наших кораблей встала в дрейф в акватории Тендровской косы, в том самом месте, где выщаяющийся русский флотоводец Ф. Ф. Ушаков в 1790 году разгромил знаменитый в то время турецкий флот. А сейчас советские корабли зенитным огнем отгоняли фашистские бомбардировщики.

Пользуясь передышкой, «духи» (так называли мотористов на корабле «верхоглядь») — моряки палубной команды) взялись «выгребать полундру», авралить в машинных отсеках.

Юрий наравне со всеми удалял мазут из-под паёл (деревянных настилов между двигателями), измазался, набил себе шишек о болты и фланцы, но вида усталости не показывал. «Будет из него и моряк, и моторист», — похвалил юнгу механик Ухалов. Юрка же обладал еще и отличными морскими качествами. Нырря с матросами с рубки корабля, он вопреки ожиданиям товарищей, пройдя под килем корабля, выныривал с противоположного борта. Как выяснилось, он мог держаться под водой дольше всех из команды, что позднее пригодилось в деле.

24 августа 1944 года корабли Дунайской флотилии ворвались в Кильское гирло Дуная и десантом заняли Килию и Вилково. Корабли Черноморского флота, вышедшие из Стрелецкой бухты, заняли румынский порт Сулина в устье Дуная. Юрий по-мальчишески мечтал рассчитаться с фашистами за смерть своих отца и матери, но немцы бежали из города и угнали с собой все население Сулины. 29 августа корабли Черноморского флота во взаимодействии с войсками 3 Украинского Фронта овладели главным румынским портом и крупным городом Констанца. Для юнги Вишневецкого — совсем недавно сухопутного мальчишки, боевая жизнь казалась чем-то необычным, экзотическим. А наступление нашей армии и флота продолжалось. И перед Юркой открывались новые иностранные берега.

Освободив болгарский порт Варна, наши корабли под командованием Героя Советского Союза Г. И. Игнатенко, приняв на борт десантников, пошли в направлении турецких берегов освобождать от вражеских войск последний болгарский порт и город на Черном море - Бургас. К этому времени юнга уже научился обращаться с двигателем, исправно стоять на вахте, снимать показатели приборов на щитке двигателя, то есть стал полноценным матросом. Сейчас трудно даже представить, как тяжело было тогда морякам, осо-

бенно из боевой части-5 (электромеханической), держать корабль в строю, потому что все моторесурсы были уже давно выработаны, механизмы то и дело выходили из строя. Мало того, во время похода беда на МО-208 пришла извне, из пучины моря. Это случилось с 8 на 9 сентября 1944 года, тогда на ходу «скис» один из двигателей. Проверили в машинных отделениях подшипники гребных валов - все оказалось в порядке. Значит, заело гребной вал под водой. Мотористы один за другим стали нырять под днище корабля к гребному винту. Нырjali просто так, без легководолазных аппаратов, поскольку кислород из их баллонов по необходимости вытравили еще в Констанце. Выяснилось, что между торцом винта и бакаутовой втулкой, в которой вращается гребной вал, намертво закрутило рыбацкие сети. Что делать? Корабли отряда быстро удаляются. Флагман сигналиит, требует не отставать. Заволновался даже всегда невозмутимый командир Ю. К. Аржидеев. Неужели сорвем высадку десанта? А тут еще морские пехотинцы действуют на нервы, ехидничают: — Моряки тоже! Придем к шапочному разбору!

Нырjа под катер, моряки сначала отрезали сети с крючками, чтобы самим, за них не зацепиться. Очистив гребной вал от висjащих сетей, стали по очереди, выбиваясь из сил, резать заклинившуюся сеть. А время шло, корабли отряда уже маячат только мачтами. Сигналы флагмана продолжаются. Юнга не давал покоя командиру, прося и требуя разрешить ему нырнуть под воду. Но поскольку он еще не принимал присягу, командир отвергал его притязания. За Юнгу замолвил словечко боцман Грек. И, получив «добро», Юрка с ножом в зубах ласточкой взлетел над леерами... Время уходило быстро, а юнга из-под воды не появлялся. На палубе тревога: не попал ли на крючок. Моряки БЧ-5 один за другим попрыгали в воду на выручку. И в это время над водой появилась Юркина голова и возглас: «Готово, винт крутится!». Десятки рук вытаскивали юнгу на палубу и первый раз, с разрешения командира, поднесли ему чарку вина для- согрева. Комсомолец Вишневский стал героем дня. И заслуженно. Он проявил смекалку: когда корма поднималась волной так, что оголялся винт, он вместе с винтом высовывал из воды голову и делал вдох; поэтому так долго находился под водой.

Мотористы бросились в «машину» заводить двигатели. Командир по корабельному телеграфу отдал мотористам команду: «Фор-

сированный ход!». Морской охотник, рассекая волны, устремился вперед, и вскоре дистанция до ушедших кораблей сократилась до минимума.

Эта «заминка» в море оказалась не единственной, случались на корабле неприятности и другие. Об одной из них черноморская газета «Вперед» писала: «Во время похода потек продольный всасывающий патрубок левого мотора. Обжигаясь горячей водой, Алексей Апрельков устранил течь», в этом ему помогал молодой комсомолец Юрий Вишневский. Часто сдавали в походе и другие механизмы. Но главным происшествием, которое могло бы послужить причиной опоздания с высадкой десанта, был все-таки случай с рыбацкими сетями. Поэтому юнгу Юрия Вишневого, вместе с другими моряками, наградили высшей наградой моряков срочной службы - медалью, на колодочке которой якорная цепь, на цепи якорь, а в середине портрет знаменитого русского адмирала Ф. Ф. Ушакова. Поскольку корабельных моряков в годы войны орденом Славы не награждали, то моряки медаль Ушакова именовали «Орденом морской славы» и высоко ценили эту награду.

С тех пор прошло 55 лет. Много изменилось на черноморском побережье. Но волны точно так же, как и прежде, накатываются на песчаные пляжи, разбиваются в соленые брызги о бетонные стены брэкватеров. Глядя на их буйный нрав, всегда вспоминается фронтовая юность и невольно возникает вопрос: «А где же ты сейчас, юнга Юрий Александрович Вишневский?!».

ЗАПИСКИ ЮНГИ ТАТАРНИКОВА

Школа юнгов

1942 году по приказу Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина была организована школа юнгов с целью объединить, дать кров и пищу подросткам, оставшимся без родителей, одновременно предполагалось подготовить из этих мальчишек классных корабельных специалистов для Военно-Морского флота. Школа располагалась на Соловецких островах в Белом море. Четыре роты — рулевые, радисты, боцманы и мотористы — размещались в поселке Савватьево, остальные же занимали помещения бывшего монастыря. В Савватьево стояли лишь два старых полуразрушенных двухэтажных дома и маленькая церковь, в них юнги оборудовали

учебный корпус, штаб и жилье для преподавателей. Сами юнги вначале жили в палатках и от темна до темна строили себе на зиму землянки, камбуз, клуб и другие сооружения. Все делали вручную, выкапывали котлованы, в лесу валили огромные сосны, распиливали их и на себе доставляли к месту строительства. Было тяжело, но никто не жаловался, все держались по-военному. Один из юнгов школы 1-го набора Юрий Владимирович Татарников проживает настоящее время в Челябинске. Воспоминания о своем военном детстве он оформил письменно, отдельные фрагменты из которых с согласия Юрия Владимировича мы представляем ниже.

Дорога на фронт

После окончания 7 класса в 1942 году мы — 15-летние мальчишки — I сразу же пошли в военкомат проситься на фронт. К военкому на прием не попали. В июле повторно обратились в военкомат. На этот раз нам ответили: «Воевать вам еще рановато, а вот если хотите учиться в школе юнгов, то пишите заявление». Все согласились. Медицинскую же комиссию удалось пройти лишь восьми человекам, в числе которых оказался я, хотя боялся больше всех, так как рост у меня был всего 1 метр 49 сантиметров.

О своем решении родителям не говорил, знал, что будут против. И лишь перед самым отъездом, постригшись наголо, получив повестку и сухой паек на дорогу, зашел домой попрощаться. Мать сразу же в слезы, стала упрашивать отца, чтоб он немедленно пошел в военкомат и освободил меня. Я тоже в слезы и тоже стал просить его, чтоб он никуда не ходил. Отец рассудил по-мужски: «Идет тяжелая война. Весь народ поднялся на защиту Родины. Дошла очередь и до нашего Юрки. Желаю тебе удачи и счастья, сынок».

Обмундировка

От Свердловска ехали по железной дороге в товарных вагонах с нарами. В Архангельске нас обмундировали по-военному, выдали бескозырки с бантом с правой стороны и надписью: «Школа юнгов ВМФ». Форму подобрать было непросто, так как большинству из нас она оказалась велика. Мне предложили пойти в швейную мастерскую и подогнать одежду. В мастерской работали женщины-краснофлотцы. Одна из них измерила мои данные ленточным мет-

ром, что-то записала в тетрадку, внимательно посмотрела на меня и горько заплакала. По-видимому, у нее сын находился на фронте.

Наш «отец»

Поздней осенью юнги из палаток переселились в землянки. А вот баню к зиме построить не успели, поэтому до окончания ее строительства с появившимися вшами боролись своеобразно. Оставляли на ночь одежду на морозе, а утром ее стряхивали и надевали. Несмотря на такие условия, никто не болел, учебные занятия проходили регулярно. Учились по расширенной программе учебных отрядов, кроме того, осваивали курс за семь классов общеобразовательной школы. Со мной в одной роте, в одной смене, в одной землянке жил и учился впоследствии известный писатель Валентин Пикуль. Мы с ним спали голова к голове на втором ярусе трехъярусных нар и были самыми маленькими, всегда ходили на «шкентеле». Позднее Валентина списали на Северный флот, где он служил рулевым на эсминце «Грозный». В нашей школе в роте мотористов учился также будущий известный певец Борис Штоклов. Его списали на Балтийский флот, он служил на крейсере «Киров». Среди моих товарищей-юнгов были и челябинцы: П. А. Ударцев, А. М. Завгородский, Н. П. Новокашинов, Ю. Е. Левкоев, А. И. Каргаполов и В. В. Пермьяков.

Возглавлял школу юнгов известный моряк Николай Юрьевич Авраамов. Он являлся автором учебников, по которым мы изучали морское дело и парусную практику. Под его командованием в гражданскую войну служил Павел Дыбенко, впоследствии председатель Центробалта. Николай Юрьевич остался в памяти юнгов на всю жизнь как второй отец, строгий, справедливый и мудрый наставник.

На посту

В школе юнгов жизнь строго регламентировалась уставами Вооруженных Сил СССР. Кроме учебных занятий, юнги по очереди ходили в наряд, в караул. Однажды зимой я стоял на посту у главного шлагбаума в Савватьево во вторую смену, с 23-00 до 3-00. И хотя постовым выдавались полушубок и валенки, было холодно, глаза слипались, клонило ко сну, и я боялся замерзнуть, но об этом сказать начальнику караула постеснялся. На посту же старался двигаться, ходил и бегал по тропинке, страшно хотелось спать. И вдруг

я очнулся от того, что, уснув, упал лицом в снег. Встал, вызвал начальника караула и попросил чаще проверять меня. Начальник караула приходил ко мне несколько раз, старался чем-нибудь развлечь и раза два меня подменял.

Я чувствовал себя очень неудобно за свою слабость, неспособность даже в карауле службу нести. Но меня никто не ругал. А в следующий раз на посту в ночное время мы стали нести службу по два человека.

По примеру взрослых

Чтобы походить на настоящих взрослых моряков, многие юнги украдкой от начальства курили. Как-то приехал к нам из штаба комиссар В. М. Гришаков. Во время беседы с ним юнги выразили пожелание, чтоб им разрешили курить как взрослым морякам. Просьба была удовлетворена. Курящим стали выдавать махорку, а некурящим — по три плитки шоколада. Примечательно, что после введения этого новшества число курящих юнгов резко сократилось.

Полагалось юнгам и денежное довольствие по 8 рублей 50 копеек в месяц, но мы эти деньги отдавали в фонд обороны на строительство боевых кораблей. За что получили благодарность от самого И. В. Сталина.

«Кораблекрушение»

Как-то в сентябре во время шлюпочных занятий в заливе, под руководством инструктора старшины Тарасенко, неожиданно налетел шквальный ветер и шлюпка перевернулась. Все удачно попрыгали за борт, а потом поплыли к опрокинутой вверх килем шлюпке и, чтобы не утонуть, за нее держались. Самым интересным оказалось то, что юнга Чирков не умел плавать. В то время, когда все прыгали за борт, он, наоборот, — на борт, а потом залез на киль, лишь промочив немного ноги.

Я и юнга Максимишин сбросили шинели, ботинки, вплавь добрались до острова, семафором просигналили на берег, вызвали помощь, а потом долго обсушивались у костра.

«Московский комсомолец»

После окончания школы юнгов я, Борис Максимишин и боцман Вова Бартов по распределению попали на канонерскую лодку «Московский комсомолец». До войны этот корабль нес службу на

Москве-реке и даже попал в кадры при съемке кинофильма «Волга, Волга». В 1941 году на нем установили новые двигатели, две 85-миллиметровые пушки и крупнокалиберные пулеметы. На корабле нас очень хорошо приняли, особенно командир капитан-лейтенант Кузнецов. Меня назначили в группу рулевых. В задачи нашего корабля входило обеспечение десантных операций, бои с вражеской авиацией и поддержка артогнем атак торпедных и минных, с «катюшами» на борту, катеров, кроме этого, «Московский комсомолец» постоянно нес ночные дозоры в озере, так как по ночам немецкие корабли делали вылазки к нашим берегам.

Во время боя на руле полагалось стоять старшине, а нас, рядовых, назначали на другие боевые посты. Меня определили вначале совмещающим на носовой пушке и вторым номером на крупнокалиберном пулемете, затем «табличным» или помощником управляющего огнем. Я получал данные от дальномерщиков и управляющего, быстро по таблицам определял результат и по телефону передавал к орудиям, а там устанавливали необходимый прицел и вели огонь. Первое время в момент выстрела пушки я закрывал глаза и терял нить деления совместителя. После полученных замечаний мне стало казаться, что во время выстрела у меня глаза открываются еще шире.

Когда шел бой, все находившиеся на палубе должны были обязательно быть в касках. На мне каска вроде бы сидела хорошо, но после каждого выстрела она скатывалась на глаза. Командир это заметил и крикнул старшему лейтенанту Румянцеву: «Почему каска не по размеру?!». После чего механики переделали мне пружинный подвес каски, а заодно большие ботинки перешили в маленькие, как раз по моей ноге. Будучи «табличным» я с командиром БЧ-2 находился во время боя на верхнем мостике, примерно на одном уровне с дымовой трубой. И когда кормовая пушка стреляла, нам крепко доставалось от сажи. Мотористы шутили: «Управляющие огнем сегодня черные, значит, хорошо стреляли».

Не отставая от взрослых

На корабле нам, юнгам, поручали самые разнообразные работы, но мы не жаловались, старались везде успеть и выполняли задание с удовольствием. Накануне очередной высадки десанта мы отошли в недалекий тыл и принимали топливо и боезапас. Вся команда была поднята по авралу. Я тоже взялся носить ящики со

снарядами на корабль. Отнес несколько ящиков и чувствую, — работа не по мне, поднимаюсь на корабль, а ящик так и прижимает меня к трапу, вот-вот раздавит. Старпом увидел и отругал за это боцмана, а боцман отругал меня за то, что берусь за работу не по силам.

Мины

Летом 1944 года накануне крупного наступления меня включили в десантную группу корректировщиков артиллерийского огня нашего корабля. Мы высадились на берег ночью без шума, нас не обнаружили. Установили связь с кораблем, окопались и замаскировались. Летом ночи короткие. Когда стало светло, осмотрелись и поняли, почему нас никто на берегу не «встречал». Весь берег оказался заминированным. Причем, мины без всякой маскировки располагались на деревьях, в кустах, в траве, между минами тянулись тонкие проводки. «Финны большие мастера устраивать такие ловушки», — сделал заключение командир группы Румянцев.

Только по чистой случайности никто из нас не подорвался. Зато корректировку огня вели спокойно, под прикрытием вражеских мин, а после выполнения задания нас сняли с берега без потерь.

Наступление

В последних числах июня «Московский комсомолец» по тревоге взял курс на север с заданием подойти к берегу между Бесовым носом и Муромским монастырем и принять на борт десант. Однако немецкие самолеты опередили нас и разрушили причал и береговые сооружения, а катер, который должен был помогать грузить десант, потопили. Наш же корабль близко к берегу подойти не мог и командир принял решение для приема десанта с 45-миллиметровыми пушками построить плавучий мост из бревен. Стоя по колено в воде, мы за два часа соорудили мост. Приняли десант! Вышли на рейд, где ожидали нас торпедные катера с «катюшами», и, взяв их на буксир, пошли курсом на запад. Чувствовалось, что готовится что-то серьезное. Вскоре нам объявили, что наш корабль будет участвовать в операции по освобождению Петрозаводска и приказали надеть выходную форму №3.

К рассвету мы увидели, что параллельным курсом идут другие корабли нашей флотилии тоже с десантом на борту. В воздухе находились советские самолеты. Вскоре на горизонте показался берег

и слышались звуки боя, который вели сухопутные войска. Прозвучала боевая тревога. Корабль открыл огонь по немецким самолетам. Торпедные катера, отдав буксиры, на полном ходу ворвались в бухту в районе села Деревянное и под артиллерийским прикрытием других кораблей нанесли удар по врагу, подготовив тем самым плацдарм для высадки десанта. Десантники выбили немцев из села. Путь к Петрозаводску был открыт.

Петрозаводск

К нашему приходу в Петрозаводск торпедные и минные катера уже как следует поработали, причалы и портовые сооружения горели. На окраине города армейские части вели бои. Наш корабль, входя в Петрозаводскую бухту, вступил в огневую схватку с судами и самолетами противника. А через несколько часов город был освобожден. Корабельными средствами, погасив пожар на пристани, «Московский комсомолец» ошвартовался у причала.

Петрозаводск предстал перед нами изрядно разрушенным. На центральной площади, где когда-то стоял памятник В. И. Ленину, теперь красовалась пушка. На берегу толпились только что освобожденные узницы женского концлагеря. Едва мы сошли на берег, они, худые и оборванные, окружили нас, благодарили за освобождение, засыпали вопросами: кто, откуда, и какие районы СССР уже освобождены от врага?

Раненые

После освобождения Петрозаводска мы погрузили на корабль человек сто тяжелораненых красноармейцев и взяли курс на Вытегру, где располагался военный госпиталь. В пути разыгрался шторм. Вся команда помогала ухаживать за ранеными, ведь с ними были всего один врач и две медсестры. Многие красноармейцы не выдерживали качки. На моей койке помещался солдат с ранением в голову и грудь, у него была раздроблена нижняя челюсть. Я очень переживал за него и все время находился рядом с ним. От качки его стало рвать и при этом изо рта его вылетали зубы, осколки челюсти. В конце перехода он потерял сознание. А некоторые раненые скончались в пути.

В Вытегре на пристани нас встречал почти весь город. Добровольцы помогали выгружать раненых. Это была только первая группа раненых из Петрозаводска.

Шторм

После освобождения от врага всего Онежского побережья нашу флотилию расформировали, а корабль переправили на Каспийское море, где мы несли службу в портах Ирана по боевой готовности № 2. Приказ срочно прибыть в Баку мы получили неожиданно и вечером вышли в море. Сильно качало. Вышедший впереди нас транспорт вернулся обратно в порт. А у нас же приказ... К ночи разыгрался настоящий шторм, да такой, какой наш корабль никогда ни видывал. Нам пришлось изменить курс и держаться против ветра и волн. Ударами волн смыло за борт шлюпку, повредило надстройку. Когда корабль «зарывался», волна ударяла в рулевую рубку. Появились щели, а через них стала протекать вода. В трюмах тоже появилась вода. Корпус был старый. Со стопоров сорвало якорь, его удалось удержать, но он при качке ударялся о корпус и грозил пробить его.

Я, почти не сменяясь, стоял на руле, так как сносно переносил качку. А когда командир разрешил отдохнуть и я пробрался в кормовой кубрик, зазвонил телефон, кто-то доложил, что кормовая пушка сорвалась со стопоров и едва держится. А в случае ее падения создавалась опасность разрушения световых люков машинного отделения и находящихся на корме механизмов рулевого привода; тогда потеря управления и гибель корабля становились неизбежными. Для закрепления пушки командир срочно вызвал добровольцев на палубу. Нас собралось восемь человек, свободных от вахты. Но что делать? Пушка крутится на станине вокруг оси, вот-вот сорвется. Обвязали себя концами. Один матрос, забыл его фамилию, выбрав момент, прыгнул, ухватился за ствол, повис на нем и чудом держался, так как пушка продолжала крутиться уже вместе с ним. И крутилась до тех пор, пока не подали конец матросу. После чего удержали ствол и закрепили по бортам.

Утром шторм стал затихать. И корабль с большим трудом встал на якорь.

На Дунае

В конце 1944 года я подал рапорт о списании на фронт. Нас — добровольцев, около ста человек, — отправили на Дунайскую флотилию, где меня назначили на катерный тральщик КТЩ-700 рулевым-сигнальщиком, а через некоторое время — командиром катера КТЩ-699, хотя по возрасту я был самым молодым не только

на корабле, но и во всей флотилии. Катера-тральщики занимались основной работой, тралением фарватера, проводкой по Дунаю кораблей, военных грузов и обеспечением боевых операций на суше.

По реке в то время, особенно весной 1945 года, плавало очень много трупов в немецких шинелях, в гражданском одеянии, встречались и наши красноармейцы. При лавировании среди них нас охватывало тяжелое чувство безысходности от невозможности хотя бы поднять их на борт, а затем предать земле. Выполняемое нами задание это делать не позволяло.

От постоянного использования тралов, имевших большое магнитное поле постепенно намагничивался и сам катер. Для размагничивания кораблей существовали специальные станции. Однажды ночью где-то в районе Вены я на трофейном «тузике» в темноте, так как огни зажигать запрещалось в целях маскировки, снимал оснастку с катера после размагничивания и свалился за борт, только успев крикнуть, что буду плыть к берегу. Берег едва просматривался в ночи. На мне были трофейные бурки, фуфайка, подпоясанная ремнем. Одежда намокла и потянула ко дну. Слышу, катер делает попытку сняться с якоря и прийти мне на помощь. Из последних сил стараюсь плыть и держаться на воде. В глазах появились круги, чувствую, что тону. Но мне повезло. На катере догадались заглушить двигатель и на слух определить место, где я оказался.

Очнулся уже на берегу, раздетым. Врачи растирали меня спиртом. Если бы плавал плохо, точно утонул бы.

Во льдах

Весной 1946 года после выполненного задания по охране моста через Дунай в городе Кремсе наши катера возвращались на свою базу. Вначале шли благополучно, но на подходе к Вене вышел из строя двигатель одного из катеров. Мы взяли его на буксир. В реке быстро поднимался уровень воды, лишь за Братиславой мы поняли, почему это происходит. Лед с верховьев, идя вниз по течению, образовывал заторы, забивая русло и поднимая уровень воды. Со временем эти заторы неожиданно прорывались и лавина воды вперемешку со льдом устремлялась вниз, сметая все на своем пути. Эту опасность отчетливо мы не представляли и шли вперед с надеждой пробить заторы, используя толовые шашки. Но вскоре

мы попали в большой затор. Уровень воды быстро поднимался. Лед скапливался и позади нас. Уже не было видно чистой воды. Жители венгерской деревни на правом берегу вышли на помощь, предлагали нам с помощью досок и веревок выйти на берег, пока затор не прорвался. Но мы свои катера не покинули. И вдруг лёд пришел в движение. Огромные льдины, переворачиваясь, с грохотом неслись на нас, то поднимаясь надо льдами, то опускаясь под воду. Буксирный трос, соединяющий катера, порвало, и корабли растащило в разные стороны. Двигающиеся льды вытесняли катера на поверхность коренного льда и делали с ними что хотели. Были моменты, когда наш корабль принимал почти вертикальное положение и, казалось, что наступает конец. Оба катера, потеряв управляемость, неслись по течению, на какое-то мгновение они оказались рядом. Нам удалось забросить буксирный конец и катера вновь пошли в одной связке. Мы продолжали бороться со стихией.

Через несколько километров течение реки резко изменило направление в сторону левого, чехословацкого, берега, как раз в район лоцманского пункта. Здесь нас уже ждали люди. Они подали нам трос, помогли причалить к берегу, а потом мы руками, как бурлаки, отбуксировали катера в небольшой затор.

Так держать!

На одном из сложных участков Дуная наш катер налетел на подводные камни и сломал гребной винт. Пришлось идти в порт и стать на ремонт. В порту уже находился один из бронекатеров. Его командир пригласил меня к себе в каюту. Захожу, смотрю передо мной мой бывший в школе юнгов командир роты капитан-лейтенант Кравченко. Докладываю, что командир КТЩ такой-то явился. Он смотрит на меня, смеется, спрашивает, не один ли я из тех пацанов, которыми он командовал на Соловках. Я ответил утвердительно. Он протягивает руку, приглашает к столу и, обращаясь к окружающим, говорит: «Два года назад мальчишками были, а теперь вот командир катера». Надо отметить, что КТЩ не бронекатер и командиром на нем не обязательно должен быть офицер, но все равно наш бывший командир с нескрываемой гордостью за нас, бывших юнгов, говорил эти слова. Мы долго вспоминали своих общих знакомых, а на прощание он крепко пожал мне руку и высказал пожелание: «Так держать, юнга, то есть командир КТЩ!».

В 1948 году Юрий Владимирович Татарников демобилизовался с флота с двумя медалями Ушакова на груди. Учился. Получил профессию геолога и долго работал главным специалистом института «Челябинскгражданпроект». У него большая дружная семья: 3 сына, 5 внуков и 2 внучки, они любят своего деда и гордятся им.

«А волны бегут от винта
за кормой, и
след их вдали пропадает»

ЧЕРНОМОРЦЫ

1. Будет корабль – будем и мы.

— В бою мы о смерти не думали, а думали о живучести корабля, потому что знали: если будет корабль, будем и мы, -этими словами начал рассказ бывший главстаршина Черноморского флота Анисим Антонович Шимко и продолжал. - На меня большое впечатление произвёл подвиг матроса Сергея Хлебникова, совершенный им во второй день войны, когда после налёта на Севастополь вражеских самолётов, базирующихся в Румынии, Черноморская эскадра выдвинулась к берегам Констанцы и 23 июля открыла огонь из тяжёлых орудий, по объектам врага. С берега ответили тем же. Во время артиллерийской дуэли один из снарядов попал в пороховой погребок лидера «Москва». Корабль затонул. Ещё один из снарядов попал в котельное отделение лидера «Харьков, и он под огнём противника потерял ход. Прикрывшись дымовой завесой, моряки «Харькова» сражались за свой корабль.

Хлебников, надев асбестовый костюм, залез в раскалённую топку, чтобы с помощью кувалды и медных пробок зачеканить образовавшиеся отверстия в трубах парового котла. Периодически он выскакивал из топки, его обливали холодной водой, и он вновь шёл в пекло, пока не устранил неисправности. Благодаря его подвигу лидер «Харьков» израненный, но вернулся в Севастополь, где герою-матросу был вручён орден Боевого Красного Знамени. К сожалению, в последующих боях за Севастополь Сергей погиб, подвиг же, совершенный им, долго служил примером для многих моряков Черноморского флота.

В не менее трудной ситуации оказался в 1943.тоту и наш крейсер «Ворошилов», когда после артиллерийского обстрела острова

«Змеиный», занятого немцами, он попал на минное поле. И хотя крейсер имел параваны - приспособления в виде усов, отводящих мины в сторону от борта корабля - раздался сильный взрыв. Турбогенераторы встали. Погас свет. И отсеки корабля, как в огромной металлической бочке, оказались во мраке. В дизельное отделение через палубные вентиляционные грибки хлынула вода. Впечатление было такое, будто мы шли ко дну. Но наши дизель-генераторы не боялись детонации от взрывов, и нам потребовалось всего 35 секунд, чтобы подать электроэнергию на носовую распределительную подстанцию. Сразу же в машинном отделении и в отсеках загорелся свет. А следом послышалось: «Тёк, тёк» - это заработали главные турбины, что означало: мы живы. Во время взрыва я сильно ударился головой о стенку, из правого уха потекла кровь; смахнул её паклей, возникшая боль постепенно затихла, обратиться в лазарет не было возможности, а когда мы вернулись в порт Потти, я об этой травме уже не вспоминал.

В порту встречать наш корабль собралось много людей, среди них выделялись семьи моряков, они плакали от радости, так как среди них распространился слух, что тяжёлый крейсер «Ворошилов» подорвался на минах и затонул.

Года через полтора в Севастополе, будучи в увольнении в доме ВМФ, я случайно уронил на паркет свои карманные часы. От удара они рассыпались. Я собрал их в платочек и по возвращении на корабль решил посмотреть, что с часами стало. Поднёс к правому уху - стоят, поднёс к левому - идут. Стал разбираться, и оказалось, что я уже давно глухарь на одно ухо. Та злополучная мина у острова «Змеиный» навсегда оставила на мне свою отметину.

2. SOS с «Фабрициуса»

Сигнал SOS с сухогруза «Фабрициус», терпящего бедствие у побережья между портами Новороссийск и Анапа, был получен во второй половине дня в середине декабря 1941 года. Нас - 350 матросов и старшин под командованием старшего лейтенанта Зосима - подняли по тревоге. И через несколько минут в полной боевой мы бежали к причалу, где стояли готовые к походу морские охотники и большие сейнеры. Вышли в море. Построились в кильватер и двинулись на юг, в сторону Рыбацкой бухты. Погода стояла скверная, шёл мелкий липкий снег с дождём. Над морем расстилался туман. Видимость была не более трёх кабельтовых.

Уже в походе мы узнали, что «Фабрициус» с грузом для осаждённого Севастополя двигался вдоль кавказского побережья. А в районе долины Сухо под кручей высокого, заросшего деревьями берега, замаскировавшись, поджидал его немецкий гидросамолёт-торпедоносец. Увидев идущие корабли, самолёт поднялся в воздух и, несмотря на то, что, сопровождающие груз катера открыли по нему огонь, сумел послать свою торпеду точно в цель.

Через образовавшуюся в правом борту «Фабрициуса» пробоину хлынула вода, и он стал быстро крениться на правый борт. Поскольку берег находился недалеко, капитан решил выбросить своё судно на мель. Ему это сделать удалось.

Когда мы были уже недалеко от места трагедии, неожиданно над нами появился на высоте метров 200 немецкий самолёт. С корабля по нему открыли огонь. Я в это время находился на верхней палубе морского охотника и слышу: наш пулемёт заглох, заело гильзу. Пулемётчик, молодой краснофлотец, растерялся. Я в два прыжка оказался у пулемёта, вставил гильзоизвлекатель, выбросил застрявшую гильзу и нажал на гашетку, взяв вражеский самолёт на прицел. И ведь вижу, что трассы пуль направлены прямо ему в брюхо, а он летит, как ни в чем, ни бывало и через несколько секунд скрылся за тучами. На мгновение меня охватило отчаяние: как же так, сделал всё как нужно, а враг ушёл? И с нетерпением ждал его повторного захода. Но самолёт больше не появился. А через некоторое время впереди по курсу мы увидели полузатонувший сухогруз «Фабрициус», а вокруг него много вспомогательных судов и морских охотников, отбивающих массированный налёт немецкой авиации. Одна из торпед, выпущенная со стороны моря, вполне возможно с того самолёта, который я не сумел сбить, прошла совсем рядом с кораблём и, оставив за собой пенистый след, врезалась в каменный берег, огласив оглушительным взрывом Рыбацкую бухту и уже отходившую ко сну долину Сухо.

В течение пяти суток, разбив палаточный лагерь на берегу, мы производили разгрузку трюмов и отсеков «Фабрициуса». Работали полный световой день, делая перерывы лишь во время бомбёжек. А потом меня командировали сопровождать в Севастополь оборудование, снятое с сухогруза.

Дальнейшая судьба «Фабрициуса» мне неизвестна.

3. Крейсер «Ворошилов»

В 1943 году, накануне высадки десанта в Крыму, часть кораблей Черноморской эскадры находилась в Новороссийской бухте. Наш крейсер «Ворошилов» стоял на бочках в 250 метрах от берега. День был солнечным, по голубому небу медленно проплывали барашки кучевых облаков. И вдруг со стороны солнца показался немецкий самолет, за ним второй, третий, и целая армада бомбардировщиков атаковала наши корабли. В ответ захлопали корабельные зенитки, и открыла огонь артиллерия береговой обороны. Бухта заполнилась грохотом и дымом. Вражеские самолёты удалось отогнать. Но среди повреждённых кораблей оказался наш крейсер. Бомба пробила его верхнюю и вторую палубы, прошла мимо порохового погреба и взорвалась на третьей палубе, где располагалось холодильное оборудование и хранились продукты. Находившийся там матрос чудом остался жив и по телефону доложил, что откуда-то поступает вода. Ему приказали покинуть отсек. Через небольшое отверстие, образовавшееся после взрыва, он выбрался на палубу, прошёл несколько шагов и упал, потеряв сознание.

После лечения в госпитале он вернулся на корабль, но от полученной контузии долго заикался. После отбоя воздушной тревоги мы долго удивлялись тому, как матрос, по росту и весу превосходивший нас, сумел пролезть через такое узкое отверстие, которое мы по очереди пытались преодолеть, но не смогли. Вероятно, правы те, кто утверждает, что в экстремальных условиях у человека раскрываются дополнительные возможности.

Вторая бомба попала в румпельное отделение, и от её взрыва заклинило перо руля в боковом положении. Крейсер «Ворошилов» потерял управление. А командование, ожидая повторного налёта авиации, приказало всем кораблям срочно покинуть бухту и выйти в открытое море. Попытался 'выполнить этот приказ и наш крейсер. Но из-за отсутствия рулевого управления его сносило на минные поля, установленные у входа в бухту. На помощь «Ворошилову» подошли крейсера «Красный Кавказ» и «Красный Крым». Они подали концы, чтобы взять его на буксир, но стальные канаты обрывались, как нитки. Только когда вместо канатов завели якорные цепи, удалось вывести крейсер в море. В это время в румпельном отделении матросы в лёгких водолазных костюмах в течение шести часов устраняли повреждение. После перевода рулевых ме-

ханизмов на ручное управление крейсер «Ворошилов» ушёл в сторону моря, а затем в Потти.

Вскоре наш корабль посетили почётные гости, известные артисты Николай Крючков и Борис Андреев. Н. Крючков, чтоб сыграть очередную роль командира эскадренного миноносца, стажировался на крейсере около трёх месяцев. Жил в офицерской каюте. Часто заходил в корабельный клуб на занятия художественной самодеятельности и по нашей просьбе много раз исполнял танец из кинофильма «Трактористы».

К 7 ноября 1944 года крейсер «Ворошилов» в числе оставшихся на плаву кораблей Черноморской эскадры вернулся в Севастополь. Первый выход на берег освобождённого города подействовал на нас удручающе: кругом были одни развалины. По этой причине многие моряки потеряли интерес к увольнениям и проводили свободно время на корабле.

Чтобы поддержать моральный дух жителей Севастополя, духовые оркестры кораблей по определённому графику устраивали на площадях и улицах, среди развалин городских кварталов, бесплатные концерты под открытым небом. Севастопольцы приветствовали такие мероприятия и с большой симпатией относились к нам - морякам.

В послевоенное время, когда я уже был на гражданке, крейсер «Ворошилов», как и другие крейсера-старички, разоружили и изрезали на металлолом. Лет через 25, будучи по туристической путёвке в Севастополе, я побывал на Сапун-горе и увидел там башню, снятую с нашего крейсера, поставленную как память о великой войне и в назидание потомкам.

4. Малоземельцы

Летом 1942 года прекратились занятия в Анапском учебном отряде сторожевых кораблей, и поступила команда отходить на заранее подготовленные позиции. Флотские специалисты стали походным маршем уходить в сторону Новороссийска. По-разному сложилась судьба моих товарищей по отряду. Многие из них отлично зарекомендовали себя в экипажах различных кораблей Черноморского флота. А вот старший лейтенант Н.В. Старшинов с 48-ю матросами оказался в распоряжении коменданта обороны Новороссийска, и через некоторое время его перебросили для усиления формируемого в Геленджике из матросов и штрафников

отряда особого назначения под командованием майора Ц.Л. Куникова. Мы знали о Куникове то, что по специальности он инженер-строитель и до войны работал, чуть, ли не заместителем министра. А на фронте во главе батальона морской пехоты показывал образцы командирского мастерства и героизма. Н.В. Старшинов стал комиссаром отряда Куникова, участвовал в высадке и захвате плацдарма в районе Мысхако, вошедшего в историю под названием Малая земля. Этот десант планировался как отвлекающий внимание противника, а основная высадка войск производилась в 30 километрах, в районе Южной Озерейки, но захлебнулась, погибло много людей, и волею судьбы основным, десантом стал куниковский. К нему для поддержки начало прибывать подкрепление; в числе первых - десант штрафников-офицеров всех рангов, которым командовал старший лейтенант Анапского отряда Зосим. Это был высокий с чёрными бровями красавец-командир. Он обладал ещё артистическим голосом, поэтому на парадах и строевых смотрах подавать общие команды поручалось всегда ему. На Малой земле он руководил штурмом укреплённой немцами школы. Зосим погиб в этом бою. Малая земля стала его последним парадом.

Матросы и солдаты в то время делились между собой неизвестно где взятыми сведениями о том, что товарищ Сталин, узнав о подвиге моряков на Малой земле, распорядился вызвать Ц.Л. Куникова в Кремль, чтобы лично вручить ему звезду Героя Советского Союза. Но 12 апреля 1943 года Куников погиб от взрыва шальной мины, и звание Героя ему присвоили посмертно. Стал Героем Советского Союза и Н.В. Старшинов. Он, невысокого роста, на редкость подвижный, был неуловим для вражеских пуль, 225 дней и ночей он со своим отрядом держал оборону на Малой земле. А затем освобождал приморские города. Его отряд до конца войны носил имя Куникова.

Своей отвагой и бесстрашием куниковцы приобрели широкую известность на флоте и за его пределами, ими гордились в морской пехоте, на них старались походить мальчишки в тылу.

В конце войны Н.В. Старшинов в одном из боёв при освобождении Констанцы потерял ногу, но остался на службе, став начальником военно-морской школы в Феодосии. После войны я с женой, Надеждой Фёдоровной, отдыхал в пансионате «Вымпел» в Крыму. Проходя по набережной, мы вдруг увидели прогулочный катер, названный именем Н.В. Старшинова. Пассажиры катера - молодые

люди - пели песни и весело смеялись. Глядя на Них, мы невольно вспомнили свою военную молодость и позавидовали этим ребятам и девчатам, тому, что о войне они знают лишь по рассказам и книгам.

Малая земля явилась олицетворением беспримерного подвига не только участников десанта, но и всех моряков Черноморского флота. Я вспоминаю, как на все корабли пришла директива: «Выслать в определённый район мотобарказы для доставки десанта». Крейсер «Ворошилов», стоявший в Поти, тоже выделял свой барказ, а я его готовил к выходу, так как отвечал за плавсредства. Наш барказ брал на борт 60 человек, после выполнения задания, управляемый рулевым и мотористом Соловьёвым, благополучно вернулся на корабль. Этим моя непосредственная причастность к Малой земле ограничилась. А мой земляк Алексей Апрельков в это время на морском охотнике много раз сопровождал на плацдарм корабли десанта. И однажды он увидел, как с подошедшего к причалу израченного, с разбитой рубкой и развороченной взрывом кормой корабля сходит на берег его одноклассник из города Вёрхнеуральска Николай Добронравов, тоже неоднократно поддерживавший малоземельцев с моря. А за отвагу и умение в трудную минуту боя сплачивать вокруг себя товарищей избран комсомольским секретарём Новороссийского дивизиона морских охотников.

Ещё одного участника десанта в Южной Озерейке, единственного чудом оставшегося живым из всёго экипажа корабля, я встречал в Чебаркуле уже после войны.

С тех пор прошло более полувека. Много забылось. И совсем непросто теперь назвать имена других южноуральцев, участвовавших в сражениях на Малой земле. Увы, теперь разыскать их, вероятно, смогут только историки.

х х х

15 апреля 1942 года, когда Анапа уже являлась прифронтовым городом, а немецкие самолёты постоянно бомбили её городские кварталы, у А.А. Шимко родился сын-первенец. Отпросившись на два часа, он помчался в родильный дом. И надо же так случиться: на обратном пути его задержали патрули.

- Ребята, у меня же сын родился; - объяснял он им.
- А откуда нам это знать, может быть, ты дезертир.
- Да моя воинская часть вот тут рядом, за углом,

Патрульные проявили такт, проводили его до КП отряда и спрашивают дежурного: «Это ваш?». Дежурил по части в это время замполит, тот самый, который на свой страх и риск разрешил А.А. Шимко посетить семью за пределами части. Конфликт с патрулями был улажен. А сына своего, Мищку, А.А. Шимко увидел лишь после войны, через четыре с половиной года. Сын рос крепышом, радовал отца своими успехами, став взрослым, он дослужился до полковника милиции и долго возглавлял городскую автоинспекцию Челябинска. Уверенно идут по жизни второй сын, дочь и четыре внука. Один из них, майор Сергей Шимко, служит в танковых войсках в дальнем гарнизоне, продолжая ратные традиции своих отца и деда.

Сам Анисим Антонович, будучи на пенсии, на общественных началах долгое время возглавлял секцию ветеранов ВМФ в Тракторозаводском районе г. Челябинска и верил, что дело, за которое сражались и отдавали свои жизни фронтовики, непременно восторжествует.

ДЕСАНТ НА МЫС ТАРХАН-РЫБНЫЙ

Война Виктора Михайловича Ростунова застала на третьем курсе Высшего Военно-Морского училища имени М.В. Фрунзе. Уже в июле 1941 года в составе батальона курсантов он участвовал в обороне Таллина. А в декабре 1941 года со своими товарищами по училищу выходил из окружённого Ленинграда по льду Ладоги в тыл для продолжения учёбы в Астрахани. 10 мая 1942 года, когда наступил срок прохождения морской практики, его направили на Чёрное море, где на крейсере «Красный Крым» он совершил три боевых похода к осаждённому Севастополю.

«Особенно врезался в память третий, последний поход, - рассказывал В.М. Ростунов. - 3 июня 1942 года мы, имея на борту три тысячи войск и различные грузы, пришвартовались у Угольного причала Севастополя, когда на северной стороне его уже были немцы. Разгрузка прошла нормально. А вот когда начали грузить тяжелораненых, а также детей и женщин началось невообразимое. Все спешили. В итоге многие семьи оказались разделёнными, кто-то попал на корабль, а кто-то остался на берегу. Под мучительные стоны раненых, плач и вопли женщин, потерявших своих детей и близ-

ких, крейсер, переполненный людскими трагедиями и бедами, медленно отходил от причала. В это время над морем висела большая ярко-жёлтая луна, равнодушно взирая на происходившее внизу и освещающая призрачным светом, проходы среди минных полей.

К утру, мы вошли в густой туман, что избавило пассажиров крейсера от новых испытаний. Немецкие самолёты искали корабль. Мы слышали звуки их моторов, но туман надёжно прикрывал нас. И мы благополучно дошли до порта Поти.

А затем вновь учёба в училище по 16 часов в сутки. Экзамены. Заветные нашивки морского офицера, и назначение в Сталинград на должность помощника командира канонерской лодки «Чапаев» Волжской военной флотилии. Когда 25 августа 1942 года я впервые вступил на палубу этого корабля, то увидел разрушенное оборудование, осколки от снарядов и много крови. Корабль тогда только что вышел из боя с немецкими самолётами и потерял 17 человек из 93-х членов экипажа».

На протяжении всего периода обороны Сталинграда «Чапаев» под командованием старшего лейтенанта Воронина и его помощника лейтенанта Ростунова, часто меняя позиции, огнём своих 100-миллиметровых орудий помогал сухопутным войскам сдерживать рвущегося к Волге врага. А после окончания Сталинградской битвы М.В. Ростунова назначают командиром миномётного катера МК-17 и в ноябре 1943 года вместе с катером по железной дороге перебрасывают на Чёрное море. Из всех боевых операций, в которых В.М. Ростунову довелось участвовать на Чёрном и Азовском морях, наиболее значительной он считает высадку десанта на мыс Тархан-Рыбный и рассказывает об этом событии с мельчайшими подробностями: «Десант на Крымский полуостров в районе мыса Тархан-Рыбный планировалось осуществить в ночь на новый 1944 год, но по, каким-то причинам его перенесли вначале на 6-е, а затем на 10-е января. Незадолго до высадки в наше расположение близ села Кордон Ильича на Таманском полуострове прибыл маршал К.Е. Ворошилов с сопровождающими его генералами. Мой катер МК-17 в это время стоял у причала. Вдруг прибегает ко мне командир бронекатера и просит:

— Дай трап напрокат.

— Зачем?

— Да приказали К.Е. Ворошилова доставить на тот берег, неудобно же, чтобы маршал перешагивал через борт.

Когда трап нам возвратили обратно, то матросы катера решили изготовить и закрепить на нём табличку с надписью: «По этому трапу 6 января 1944 года прошагал Клим Ворошилов». А 7 января меня вызвали в штаб, и дают задание доставить на Крымский, берег к посёлку Глейка командующего ВВС Черноморского флота К.А. Вершинина. Я доложил, что после повреждений, полученных во время шторма, мой катер стал плохо слушаться руля, а в проливе приходится лавировать среди минных полей. «Выполняйте приказание», - сухо ответили мне.

К вечеру на катер прибыл генерал-лейтенант Вершинин. Поздоровался, представил своего адъютанта, полковника по фамилии Блох, спросил, сколько требуется времени на переход. Я ответил: «Один час». «Ну, где у тебя здесь можно расположиться?» - с этими словами К.А. Вершинин спустился в кубрик. Адъютант остался на палубе. И мы отошли от берега, двигаясь по створам (знакам-указателям). Вначале не было никаких замечаний. Но быстро сгустились сумерки, а огни створов почему-то вовремя не зажгли. Мы потеряли ориентиры и, продолжая двигаться вслепую, не заметили, как оказались снесёнными на минное поле. Вот где по-настоящему я перетрусил. «Если подорвёмся и все погибнем, - сверлила мысль, - это ещё ничего. Но если командующий погибнет, а я останусь живым, как тогда объясняться перед товарищами». Вперёд смотрящий, прижавшись животом к полубаку, напряжённо всматривался в почерневшие воды пролива.

— Слева по борту мина, - слышу его сигнал и делаю маневр вправо. Через некоторое время снова слышу его предупреждение:

— Мина справа!

Удалось обойти и эту мину. Нервы напряжены до предела. В любую секунду может произойти непоправимое. И вдруг раздаётся ободряющий возглас вперёдсмотрящего:

— Товарищ командир, впереди по курсу зелёный огонь! Это светились створы посёлка Глейка. Словно гора с плеч свалилась у меня. Дали полный ход и вскоре прибыли к указанному причалу. Прощаясь, К.А. Вершинин посмотрел на часы и сказал:

— На переход затратили 56 минут. Молодцы! Точность флотская.

9 января 1944 года, несмотря на шторм, достигавший семи баллов, от берегов Таманского полуострова отошли более двух десятков судов с десантниками на борту и взяли курс вдоль Крымского

побережья по Азовскому морю, к мысу Тархан-Рыбный, где в 8 часов утра 10 января планировалась высадка десанта. Температура воды достигала плюс 3°, а температура воздуха минус 15°. От брызг волн, разбивавшихся о борт корабля, одежда намочилась и быстро замерзала. Катера обледенели.

Мне повезло: на моём катере стоял американский двигатель «Лоример», он тяжёлый, центр тяжести корабля сместился в самый низ. Шторм бросал катер с борта на борт с креном до 30°, а он упорно принимал прежнее положение, как ванька-встанька. В походе нам было поручено сопровождать корабли десанта и следить за кучностью их движения. В два часа ночи по приказу флагмана мы приняли на борт командующего высадкой десанта капитана 2 ранга Потапова. Примерно ещё через час обнаружили мотобот в полужатопленном состоянии с десантниками на борту.

— Не останавливаться, вперёд! - командовал Потапов.

— Да они же все погибнут, - возмутился я. Потапов, крепко выругавшись, решил:

— Принимай, но быстро!

Мы пересадили 36 человек на свой катер, а заодно и мотобот взяли на буксир. За что от Потапова я получил ещё заряд матюков. Но когда двинулись вперёд, мотобот зарылся носом и пошёл ко дну. Пришлось обрубить трос. Вскоре подошёл торпедный катер и Потапов перебрался на него.

Новые испытания нас ожидали с рассветом. Появились три немецких самолёта. Один из них пошёл на наш катер в атаку. Я вспомнил, как учили командиры: «Если самолёт пикирует, иди прямо на него, улови момент, когда лётчик, взяв тебя на прицел, будет готов бросить бомбы, и резко меняй курс». Что я и сделал. Бомбы, упали в стороне. От взрывной волны катер бросило влево; едва не зачерпнув воду бортом, он принял походное положение. Оба моих пулемёта работали без устали, но в такую волну поразить воздушную цель почти невозможно. Ринулся в атаку второй самолёт. Я точно так же ушёл от него, а затем ушёл и от третьего. Но они нас, конечно же, потопили бы, если бы не появились в воздухе истребители с красными звёздами на крыльях. Они напали на немцев, один «Юнкере» сбили, два других бежали в сторону берега. Истребители низко прошли над катером, покачали крыльями и улетели.

Мы подходили к мысу Тархан-Рыбный в то время, когда впереди идущие корабли уже высаживали десантников, а на берегу гремел бой. Ко мне подошёл подполковник, старший среди принятых на борт десантников, и говорит: «Товарищ командир, пожалуйста, прошу подойти поближе к берегу, мы ведь и так воды нахлебались». «Всем перейти на корму!» - скомандовал я. Нос катера поднялся, и мы выскочили почти на сушу. А когда десантники повыпрыгивали на берег, нос опустился. Мы дали задний ход, а катер - ни с места. Тогда я приказал матросам перебежать от борта к борту и раскачивать корабль. Помогло. Мы отошли от берега, взяли на буксир получивший повреждения мотобот и только набрали ход, как совсем близко разорвался артиллерийский снаряд. Чувствую, что метят в нас с берега и что у них проблема, снаряды до нас не долетают. Даю самый полный вперёд. Снаряды рвут метрах в ста за кормой. Всё дальше и дальше уходим от места высадки и вдруг обнаруживаем обломки одного из наших кораблей, а среди них плавающих десантников. Принимаем на борт только живых. Обесилевшие и отчаявшиеся люди судорожно хватаются за подаваемый им трос, да так, что уже на палубе невозможно разжать их пальцы. Всего мы спасли тогда только 16 человек.

А между тем совсем рассвело. Засияло солнце. На небе ни одного облачка. Самая что ни на есть лётная погода. С тревогой ожидаем налёта вражеской авиации и, как назло, забарахлил двигатель. Проверили, все в порядке. Значит, что-то случилось с винтом. Противогазы и срастив между собой несколько гофрированных трубок, по очереди ныряли под корму и обнаружили, что один из тросов, которым мы спасали «утопленников», намотало на винт. Устранив неисправность, вновь двинулись вперёд и более никаких происшествий не имели. На причале нас ждали. Выхожу на берег и вижу ящики с водкой, приготовленные нам для «сугрева». «Бери,- предлагают, - пей».

Поговаривали, что многие участники десанта достойны правительственных наград. Касаясь этой темы, командир однажды в разговоре со мной заметил: "Представляем тебя к ордену Ленина". Я тогда молодой был и отвечаю командиру: "Да, это почетный орден, но ведь им и доярок награждают, а я-то боевой офицер Флота". И меня наградили орденом Боевого Красного Знамени".

Войну В.М. Ростунов закончил на Дунае, участвуя в освобождении Румынии, Болгарии и столицы Югославии Белграда. В 1948

году уволился в запас и вернулся в Челябинск. В это время реорганизовывалась популярная среди молодежи оборонная организация ОСОАВИАХИМ. Ростунова вызвали в обком партии и спрашивают:

— Ты моряк

— Да, моряк.

— Тогда приступай к организации в Челябинске ДОСФЛОТА.

И Виктор Михайлович взялся с необычайной энергией за эту работу. Создал Военно-морскую школу, которая располагалась в бывшем клубе завода имени Серго Орджоникидзе. Созданный на ее базе Морской клуб существовал позднее готовил достойную смену фронтовикам для службы на Флоте".

СОЮЗНИКИ

Прошел почти год после освобождения Крыма от немецко-Фашистских захватчиков, а Севастополь все еще лежал в развалинах, правда, дороги и проезды по его улицам были уже расчищены и приведены в порядок. Волны морского прибоя как обычно набегали на берег, разбивались о причальную стенку, распугивая своими брызгами усевшихся на волноломе многочисленных чаек. Жители всесоюзной здравницы возвращались к мирной жизни. Но за внешней обыденностью и спокойствием в Крыму с 4 по 11 февраля 1944 года, происходило событие мировой значимости. В Ялте собрались на конференцию главы правительств трех союзных во второй мировой войне держав: председатель СНК СССР И.В. Сталин, президент США Ф.Д. Рузвельт и премьер министр Великобритании У. Черчилль. Они в Ливадийском дворце обсуждали планы завершения разгрома Фашистском Германии, обустройства послевоенного мира и создания Организации Объединенных наций.

Все моряки Черноморского Флота в те дни прямо или косвенно принимали участие в организации, охране и обслуживании Ялтинской конференции и на своем уровне тоже встречались с союзниками. Бывший главстаршина А.А.Шимко рассказывает об одной из таких встреч:

«В дни работы конференции нас, 25 матросов и старшин крейсера "Ворошилов", пригласили в кают-компанию, где сообщили, что на нашу долю выпала честь от имени экипажа крейсера принять

участие в приеме доброй воли, устраиваемом американскими моряками. Встреча с союзниками состоялась в Северной бухте Севастополя у угольной пристани, где пришвартовались сопровождаемые президента Рузвельта корабли США. На берегу под натянутым брезентовым тентом были установлены буфеты и столы с бутербродами, Фруктами, папиросами, пивом и другими угощениями. Кроме нас в гости к американцам пришли моряки с линкора "Севастополь", крейсеров: "Молотов", "Красный Кавказ", "Красный Крым" и других кораблей, в общей сложности более 200 человек.

У входа нас встречали, в основном, чернокожие матросы и вручали жетоны, похожие на медные пятаки. Как потом выяснилось, по этим жетонам участникам приема выдавали пиво и различные заморские закуски. После первого знакомства за кружкой пива американцы пригласили всех присутствующих ознакомиться с их кораблем, на котором в дни открытия второго фронта и высадки союзных войск в Европе размещался штаб Эйзенхауэра. Корабль был оснащен радиолокационным оборудованием и имел связь со всеми районами мира. Экскурсоводы из числа экипажа знакомили гостей с техническими и боевыми характеристиками корабля, успешно преодолевая языковой барьер. Нужно отметить, что связь, турбомоторная группа и механизмы обеспечения живучести корабля произвели на меня большое впечатление. У них в трюме, например, стояли мотопомпы, которые при появлении воды включались, автоматически, и одновременно подавался на пост живучести сигнал об аварии в том или ином отсеке. Остальное оборудование и вооружение были на уровне нашего крейсера.

Затем мы поднялись на верхнюю палубу и разошлись по кубрикам. Американские матросы в беседах с нами восхищались мужеством защитников Севастополя, говорили, что они бы свой город так защищать не смогли. Моим собеседником оказался матрос из штата Северная Каролина, приветливый, вежливый, по внешнему виду, напоминающий простого парня из деревни. Я к этому времени уже раздал все свой сувениры: значки, звездочки, монеты, которыми запасся перед визитом, но что-то нужно бело подарить моему новому иностранному приятелю. Я достаю тридцатирублевую купюру красноватого цвета с портретом в И. Ленина в овале и подаю ее американцу со словами:

— На, возьми сувенир от русского матроса.

— Нет, нет,- возразил он,- у вас у самих здесь разруха, я такой дорогой подарок принять не могу, эта купюра в США 33 долларов стоит, то есть почти половину моего жалования.

Вспоминая об этом случае, я всегда думаю, как крепка и живуча была экономика СССР, и какое надежное у нас было в стране руководство, несмотря на войну, разруху, советский рубль непоколебимо держался на одном уровне, а доллар стоил 90 копеек,

— А что ты можешь купить на 33 доллара в США? – поинтересовался я.

— Приличный мужской костюм у нас стоит 25 долларов,- ответил он.

— А. из продуктов питания?

— Могу купить два мешка муки, различные продукты, подарки и так далее.

— Ну если не берешь тридцатку, прими на память вот эту купюру, и подаю ему синеватого цвета пятерку с изображением летчика, уложенным парашютом на груди.

— Эту я возьму, и буду хранить как самую дорогую реликвию,- ответил американец, бережно перегнул купюру пополам и положил к себе в портмоне.

Мне он подарил пятидолларовую купюру и несколько пачек заморских папирос, но поскольку я был некурящим по возвращению на крейсер раздал папиросы ребятам.

Аналогичные встречи черноморцев происходили и с английскими моряками".

«Да это так, - подтвердил сказанное капитан I ранга в отставке А.В. Апрельков, внимательно слушавший своего фронтового друга, и тоже поделился воспоминаниями: «Американские корабли базировались тогда в Ялте, Одессе и Севастополе. А. морской охотник, на котором я проходил службу, выполняя приказ командования по охране конференции, барражировал в акватории ялтинского морского района и мы имели возможность наблюдать, за тем, что делалось на берегу. По моему впечатлению советские корабли у ялтинского пирса выглядели аккуратней и чище, чем американские. Правда, корветы союзников прошли через весь океан и, наверно, по этой причине были изрядно обшарпаны.

Однажды в те дни мой закадычный друг минер Коля Шокин задержался в увольнении на берегу, а мы знали, что он иногда допускает нарушение режима. Бывало, выпьет и подерется с кем-

нибудь. Как-то с десантниками-куниковцами такой скандал устроил, что пришлось вмешиваться нашему командиру корабля. На этот раз мы особенно волновались, не натворил ли он что-либо в присутствии союзников. И вдруг видим, идут по пирсу, слегка покачиваясь, беседуя о чем-то, жестикулируя руками, наш Коля и американским матрос. Не далеко от корабля они остановились, крепко обнялись. Разошлись в разные стороны, потом оглянулись, что-то прокричали друг другу, помахали руками, потом еще раз оглянулись и еще, и так до тех пор, пока американец не скрылся за поворотом.

Но бывали и другие встречи. Три пьяных американских матроса пристали к проходившей мимо девушке. Суют ей доллары. Приглашают куда-то. Девушка-кричать. Появился милиционер, конечно, проинструктированный о вежливом отношении с союзниками. А союзники, вероятно, таких инструкций не получали и "боксом", "боксом" наставили милиционеру синяков. Но тут подвернулся матрос Ваня Григорьев, известный на Флоте боксер, который понятия не имел о дипломатии. Он тремя ударами нокаутировал зарвавшихся иностранцев. Затем потрянул каждого из них и помог милиционеру доставить нарушителей в отделение. А оттуда комендантский патруль переправил гостей прямо на их корабль.

По программе культурных мероприятий на берегу иногда устраивались танцы. Мне запомнился такой эпизод. Одну из девушек пригласил на танец американец небрежного внешнего вида с жвачкой во рту. Девушка вначале согласилась, а потом вырвалась от него подбежала к нам и говорит:

— Фу, противно! Жует и чавкает как корова.

При встречах с делегациями моряков-союзников бросалось в глаза, что среди них, простых добродушных парней, всегда находился штатный пропагандист западного образа жизни, основанного на диком индивидуализме. Пропагандист обычно показывал фотокарточки и пояснял: «Это мой дом, это моя машина и так далее». Мы чувствовали, что агитатор ведет беседу не от души, выполняя чей-то заказ, и задавали ему неудобные вопросы: «А все ли у вас так живут?» «А как живут у вас негры?» Между прочим, чернокожие матросы составляли треть экипажей американских кораблей, а вот в составе делегаций я никогда их не встречал, не видел их и в

увольнении на берегу. Они обычно, уединившись, перебрасывали волейбольный мяч у пирса рядом со своим корветом.

Такие нежелательные бытовые сценки не омрачали общего фона пребывания союзников в Крыму. Общаясь друг с другом, матросы СССР, США и Великобритании проявляли друг к другу неподдельные добрые чувства и так же, как и народы их стран, стремились к дружбе и сотрудничеству. Но после войны в США и Великобритании пришли к власти политиканы и стали натравливать людей друг на друга, доведя мир до холодной войны, итоги которой сказываются на отношениях между странами до настоящего времени».

ТРАГЕДИЯ НА ЛАДОГЕ

Война для курсантов второго курса Высшего Военно-Морского инженерного ордена Ленина училища имени Ф.Э. Дзержинского, как и для всех ленинградцев, оказалась полной неожиданностью. Прервав морскую практику, они в составе курсантских батальонов были брошены на фронт, где встретили врага на дальних подступах к городу Ленина. Но в августе их отозвали обратно в училище для подготовки к эвакуации в тыл. Возвратившись, второкурсники рыли траншеи в Александровском саду, по ночам дежурили на крыше Адмиралтейства, тушили вражеские «зажигалки».

12 сентября 1941 года прибыл из Новой Ладogi в район села Осиновец первый буксир с баржей, положив тем самым начало «Дороге жизни», по которой 16 сентября должны были эвакуироваться «дзержинцы». Они шагали в тот день по ставшим почти безлюдными улицам города, молодые, стройные, побывавшие в боях, в чёрных бушлатах, с противогазными сумками и вещмешками за плечами и с развевающимися на ветру ленточками бёскозырок. Никто тогда не знал и не думал, что большинство из них идут навстречу своей гибели. Один из этих курсантов Якименко Василий Фёдорович, будучи капитаном 2 ранга в отставке, рассказывал: «В моей жизни были всякие неординарные события, многие из которых стёрлись памяти, но то, что нам пришлось пережить 17 сентября 1941 года, невозможно забыть. Наоборот, с годами в моей памяти обостряются пережитые в ту ночь мгновения, и всё настойчивее встаёт вопрос: Почему? По чьей вине это произошло?

От Финляндского вокзала на пригородном поезде мы доехали до Ладожского озера, немного прошли пешком к месту сбора, где нам приказали сосредоточиться среди мелкого кустарника, росшего на берегу, замаскироваться и ничем себя не проявлять, так как немцы находились недалеко, в Шлиссельбурге, их самолёты появлялись и над нашим районом.

Вечером объявили посадку на деревянную баржу № 752. Кроме нас на баржу погрузились командиры и курсанты Высшего Военно-Морского гидрографического училища имени Г.К. Орджоникидзе. Военно-инженерного училища имени А.А. Жданова, выпускники Военно-Морской медицинской академии и курсов усовершенствования врачей, учащиеся ремесленных училищ, женщины с детьми - члены семей военнослужащих, а также, неорганизованные пассажиры. Всё делалось в спешке. Список эвакуируемых не составлялся, а их было по одним данным 1200 человек, по другим - 1500. Командовал посадкой на баржу капитан 1 ранга Н.Ю. Авраамов, недавно назначенный заместителем командующего Ладожской военной флотилией по перевозкам. Кроме того, на баржу погрузили два грузовых и два легковых автомобиля.

Баржу взял на буксир, пароход «Орёл», на борту которого находился контр-адмирал А.Т. Заостровский. Примерно в 23 часа суда медленно отошли от берега. Канонерская лодка «Шексна» с контр-адмиралом А.А. Кузнецовым на борту, выделенная для сопровождения, каравана, почему-то бросила его на произвол судьбы и ушла вперёд в Новую Ладогу.

Баржа № 752 предназначалась для перевозки разных грузов. Мы спустились в трюм, где можно было сидеть и даже лежать. В целях маскировки шли без огней. Баржа слегка покачивалась на волнах. И я уснул. Проснулся от крика: «Что это за вода?» Оказывается, на Ладоге поднялся ветер, волны усилились, и баржа через стыки в обшивке стала пропускать воду. Средств для откачки воды не было. Ботинки у всех намокли. Мы двинулись по трапу наверх. А нас на палубу не пускают, говорят, что мы демаскируем караван. Ну а когда воды стало совсем много, мы, несмотря на запрет, поднялись наверх.

На Ладоге в это время свирепствовал шторм. Свистел холодный пронзительный ветер. Огромные волны накатывались на судно, разбивались в брызги, обдавая нас с ног до головы. Невдалеке на фоне мрачных серых облаков и не менее мрачных волн мы

увидели силуэт двигавшегося судна, никак на наши сигналы не реагирувавшего. Потом мы узнали, что это была канонерская лодка «Селемджа», которая буксировала в Ленинград баржу с красноармейцами. Во время шторма баржу оторвало, и она затерялась среди волн. В тот момент «селемджинцы» искали её и им было не до нас. Я пытался спрятаться от ветра за какую-то надстройку. Корпус баржи выгибался как змея. И вдруг решетчатая палуба с треском переломилась на две половины, а набежавшая очередная волна срывает её. Люди вместе с палубой летят в воздух и падают в воду. То, что несколько минут назад под нашими ногами называлось палубой, теперь превратилось в несколько плотов. Мы с Федей Ермолиным и ещё человек десять, чудом оказавшиеся на одном из них, всеми силами старались удержаться и не быть смытыми в воду. Забраться обратно на баржу было трудно и опасно, так как какие-либо трапы на её бортах отсутствовали.

На барже ещё оставались люди. Кто-то залез на мачту. На фальшборте кормовой части закрепился курсант Ф. Пашков. В носовой части держалась группа курсантов с военкомом Д.А. Макшанчиковым. Но всё больше и больше людей оказывалось смытыми за борт. Травмированные обломками сразу же шли ко дну. Люди барахтались среди студёных волн, хватались за случайные предметы. Быстро погибали те, кто не успел своевременно раздеться, снять бушлат, ботинки. Над нами появился немецкий самолёт, он сбросил бомбу, но среди шума разбушевавшейся стихии я не услышал взрыва по-видимому, она не взорвалась.

Волны швыряли нас то вверх, то вниз и всё дальше относили от баржи. Вблизи неё плавали, держась за брус и за пустую 20-литровую банку, курсанты В. Солонцов и С. Дворкин. Мужественно боролся со стихией Игорь Елизаров и другие наши товарищи. С нами на плоту находились две женщины, выпускницы медицинской академии, мы старались успокоить их, помогали держаться на плоту. Видим, буксир «Орёл» идёт в нашу сторону, подбирая из воды людей. Он то скрывался за волнами, то поднимался над ними. Мой однокурсник Хромов, отличный спортсмен, прыгнул в воду и поплыл навстречу буксиру, одна из девушек последовала за ним. Более я их никогда не встречал. Когда «Орёл» подошёл к плоту, нас оставалось пять человек. Прежде, мы помогли подняться на борт девушке. А когда мне подали спасательный конец, я думал, что быстро поднимусь по нему сам, ведь, В спортзале мы без помощи

ног лѣгко взбирались по канату до самого верха. Но подтянувшись всего два раза, почувствовал, что окоченевшие руки онемели и меня не слушаются. Я пытался крепче сжать пальцы, но верѣвка, скользила между ладонями, и я медленно опускался в клокочущую внизу пучину. Хорошо, что на конце была петля, и мне удалось всунуть в неё ногу.

Меня подняли наверх. Какой-то капитан 1 ранга говорит: «Иди в угольную яму, там тепло». А уголь-то - ведь это камень, и он действительно был теплым. Я лег на него и словно на мягкой перине, уснул, как убитый. Проснулся, когда «Орѣл» уже стоял у стенки причала в Новой Ладоге. Поступила команда «выходи». Мы построились в кальсонах и тельняшках, около ста человек. О судьбе остальных своих товарищей никто ничего не знал.

Мой однокурсник Е.А. Шитиков, переживший ту трагедию и ставший впоследствии вице-адмиралом, свои переживания описал следующим образом: «Первые опасения появились ночью, когда корпус баржи стал непрерывно занудно скрипеть. Раздражающий скрип без каких-либо видимых изменений продолжался около трёх часов, затем началась фильтрация воды. В трюме было темно, и бороться с многочисленными протечками было нечем.

При выходе на палубу меня охватила жажда деятельности. В просвете облаков я увидел верхушку маяка на острове Сухо. Мелькнула мысль плыть к нему, но я от неё своевременно отказался. Применение сил нашѣл в передаче ведра, которым черпали всё прибывающую воду. Даже такая команда, как «черпать воду бескозырками», не показалась столь безумной. Паники не было, люди надеялись на помощь. (Чтоб хоть чуть-чуть облегчить баржу, курсанты столкнули автомобили и другие грузы за борт. - Авт.).

Кульминация наступила, когда волной сорвало шкиперский домик, в районе которого находились женщины и дети. Раздался нечеловеческий вопль. За домиком шкипера полетели в воду куски палубной обшивки с людьми. Центральная часть баржи просела в воду, и волны одна за другой смывали людей в холодную Ладогу. Я плавал на обломках палубы и старался внимательно следить за буксиром, который то приближался, то удалялся, бросая спасательные концы тонущим. Наконец бросательный упал рядом со мной, на нём и вытащили на буксир.

В кубрике наступила полная апатия из-за бессмысленной гибели друзей молодых мальчишек, женщин, детей. Если буксир стал

бы тонуть, то я после потрясений вряд ли бы выбрался на палубу. Ничего подобного, на фронте и позже я не испытывал».

На буксир «Орёл» удалось поднять лишь 162 человека. Его корма от перегрузки угрожающе осела. «И тогда контр-адмирал А.Т. Заостровский санкционировал охтход. Буксир выбрался задним ходом из гущи тонущих людей и взял курс к Новой Ладоге».

Подошедшая с большим опозданием к месту аварии канонерская лодка «Селемджа» сняла с баржи 24 человека. Больше спасти было некого.

Разбитую штормом баржу через какое-то время в протопленном состоянии прибило к берегу, где она вмёрзла в лёд. Весной 1942 года её, обнаружили. Внутри баржи в оттаявшей воде плавали трупы. Их похоронили там же, на берегу.

Это была не единственная, трагедия на Ладогe. В ту ночь потерпели крушение еще две баржи, № 1242 и № 117, с красноармейцами на борту, идущие к Ленинграду. И тоже были жертвы. После этого перехода адмирал И.О. Исаков запретил перевозку людей на баржах и лихтерах.

После войны в результате настойчивого поиска следопытов были установлены имена погибших 17 сентября 1941 года в водах Ладогe близ острова Сухо:

324 курсантов ВВАИОЛУ имени Ф.Э. Дзержинского,
151 флотских врачей, в том числе 21 женщина,
136 курсантов и офицеров ВВМГУ имени Г.К. Орджоникидзе.

Остальные до сих пор находятся в списках без вести пропавших.

В память о погибших близ посёлка Осиновец возникла символическая братская могила «Ладожский курган», сооружённая по инициативе следопытов вагановской восьмилетней школы.

Вице-адмирал Е.А. Шитиков, уже будучи в отставке, работая в архивах, обнаружил любопытный документ, из которого следовало, что контр-адмирал А.А. Кузнецов и капитан 2 ранга Б. Шарих докладывали о том, что канонерская лодка «Шексна» вышла 16 сентября 1941 года в Новую Ладогу не вперёд каравана, а после него. А нарком речного флота З.А. Шишков докладывал, что буксир «Орел» снял с баржи не 162 человека, а 100, но зато ещё 50 человек подобрала, якобы, канонерская лодка «Шексна».

Проанализировав все факты, Е.А. Шитиков пришёл к выводу, что одной из первых, причин, приведших к трагедии, послужила ошибка, которую допустил капитан 1 ранга Н.Ю. Авраамов, посадивший массу людей на первую попавшуюся баржу, которая, как выяснилось позднее, даже не значилась в реестрах Северо-Западного речного пароходства. Кроме того, в оперативной сводке за 16 сентября, посланной Авраамовым заместителю наркома ВМФ, значилось, что 1000 курсантов отправлены под охраной. В действительности же охранения не было.

Канонерская лодка «Шексна» уклонилась от конвоирования. А далее следовал целый ряд не красящих флотских начальников действий при проведении спасательной операции. Всё это дало основание Е.А. Шитикову в заключение своих исследований-воспоминаний записать такие слова: «События середины сентября 1941 года послужили уроком для дальнейшей организации работы «Дороги жизни», спасшей Ленинград. Если – бы можно было начать, жизнь заново, то попросил бы её такую же, но без 17 сентября 1941 года, когда состоялось предательство, хотя и без умысла».

Василий Фёдорович Якименко после окончания училища, эвакуированного в Баку, служил на Дальнем Востоке на тяжёлом мониторе «Хасан». Затем учился в Военно-Морской академии имени А.Н. Крылова. Был научным сотрудником института ВМФ. Работал военпредом на одном из заводов Челябинской области. И всегда поддерживал связь со своими товарищами по Ладожской трагедии. В его переписке с бывшим командиром БЧ-2 канонерской лодки «Лахта» Сильновым имеется заслуживающая внимания информация. Сильнов утверждал, что командир буксира «Орёл», опытный речник И. Д. Дорофеев, хорошо знавший погодные коварства Ладоги, в тот роковой, вечер предупреждал о возможном шторме и поэтому отказался выходить с загруженной людьми баржей от берега, предчувствуя явную опасность. Но военно-морские начальники не прислушались к советам бывалого речника, недооценили, его опыт и под дулом автомата заставили выйти в 15-часовой переход через озеро.

Не это ли и стало главной причиной трагедии?

МАТРОС - ГЕРОЙ ТРУДА

27 июля 2003 года по центральным у липам Челябинск проследовала необычная автоколонна. На грузовике, принадлежавшем,

областному РОСТО, под развивающимися военно-морскими флагами СССР и РФ, ехали юнги школы № 47, за ними в автобусах - ветераны Военно-Морского Флота, а во главе колонны двигалась агитмашина, из громкоговорителя которой звучали песни о море, поздравления челябинцев с днем ВМФ и приглашение их на Шершневское водохранилище для участия в водноспортивном празднике, где юные спортсмены, яхтсмены и судомоделисты подготовили яркое представление на воде. Погода благоприятствовала проведению праздника.

Щедро светило солнце. Играл армейский духовой оркестр, в центре внимания организаторов праздничных торжеств находились почетные гости: ветераны Флота - участники Великой Отечественной войны и покорители морских просторов в послевоенные годы. Среди них Николай Александрович Есин бывший старшина 1-й статьи, прослуживший шесть с половиной лет на Краснознаменном Балтийском флоте торпедистом одной из лучших подводных лодок сороковых годов Щ-308. Окружившим его школьникам он рассказывал: "Моряки чаще других попадают в экстремальные ситуации. Ведь в длительном походе, вдали от берегов, корабль, как песчинка в мировом океане с ним может случиться все что угодно. И хотя каждый моряк заранее готовит себя к преодолению непредвиденных трудностей, занимается Физическими упражнениями, тренируется и сдает зачеты по борьбе за живучесть корабля, учится действовать во внештатных ситуациях, все равно иногда попадает в сложные положения, которые, между прочим, подстерегают его не только в море, но и на суше. Однажды мы проходили по набережной в Кронштадте. Время клонилось к вечеру. Новенький эсминец "Стремительный" послевоенной постройки возвращался на свою базу, прошел ворота с восточной стороны острова, развернулся и задним ходом приближался к причалу. Чтобы смягчить касание кормы со стенкой командир эсминца подал команду: "Малый вперед! - а затем, - Стоп машина!" И вот здесь что-то случилось с механизмами. Корабль вдруг перестал слушаться человека. Эсминец неудержимо пошел вперед. Командиру ничего не оставалось как направить его на стоявшую у берега баржу, в это время матрос, находившийся на барже, выглянул из люка, увидев идущий прямо на него эсминец, выскочил на палубу, разбежался и прыгнул с баржи на берег. Эсминец смял баржу и остановился. Необычное в этой истории то, что матрос с баржи долгое время не мог сдать нор-

матив ГТО по прыжкам в длину, едва, едва преодолевая 4 метра 80 сантиметров. А в данном случае с баржи до берега, он преодолел расстояние в 6 метров. Говорят, что в экстремальные моменты у человека могут включиться резервные возможности организма. Наверное, это так, но в данном случае немаловажным стало то, что матрос, не желая отставать от товарищей, уже подучивших значки ГТО, упорно тренировался, развивал прыгучесть, и ему это пригодилось.

— А как вы, стали строителем? - задал вопрос курносый юноша.

— После службы на Флоте, демобилизовавшись, я почувствовал себя на суше неуютно,- продолжал Н.А. Есин. - Меня волновал вопрос, а что я смогу сделать полезного для общества и для Родины в своей жизни. В то время в стране разворачивались грандиозные сталинские стройки. «Вот где смогу принести наибольшую пользу»,- подумал я и оформился на строительство. Куйбышевской ГЭС. В 1953 году по оргнабору приехал в Челябинск на строительство трубопрокатного завода и возглавил бригаду бетонщиков. Так я стал Челябинцем. Беседа подходила к концу, ребята с восторгом смотрели на бывалого моряка, на звезду Героя на его груди. И кто-то из них тогда, непременно, решил стать моряком.

В шестидесятые годы бригада коммунистического труда Н.А. Есина уже была широко известной среди строителей Челябинска. В 1971 году она заняла третье место в социалистическом соревновании Минтяжстроя СССР, в 1972 году вышла на второе место, а в 1973 году - на первое. За строительство стана -1020 ЧТПЗ в 1963 году Н.А. Есин был удостоен ордена Ленина, а за строительство последующих цехов завода ему присвоено звание Героя Социалистического труда. В 1982 году он стал лауреатом премии Совета министров СССР за ввод в эксплуатацию 2-го цеха ЧТПЗ. В настоящее время Николай Александрович на пенсии. Занимается садоводством. Участвует в работе областного совета ветеранов ВМФ. Много уделяет внимания воспитанию своих шестерых внуков и внучек. Гордится, что ему растет достойная смена.

БРАТЯ ГАВРИШИ

Братья-близнецы Гавриши, Борис и Владлен, пришли в первый класс начальной школы посёлка Мельзавод-2 в 1932 году. Сидели

за одной партой. Были всегда вместе. Учительница и одноклассники долго не могли различать их. Учились они стабильно, на четыре и пять. Во втором полугодии в целях повышения уровня успеваемости в классе к каждому сильному ученику посадили ученика послабее. Так Бориса и Владлена впервые в жизни «разлучили», посадив на разные парты. Братья восприняли это как важное задание и старательно помогали в учёбе своим сверстникам.

В 1934 году развернулось строительство Бакальского металлургического завода. Посёлок на глазах преображался. Дорога, начинавшаяся сразу за деревянным мостом через Миасс, стала оживлённой, а позднее превратилась в Шоссе Металлургов Металлургического района. На Горелом болоте, где росли осока, кустарник и было много сухих деревьев, начала формироваться строительная площадка будущего завода. Братья ещё не знали тогда, что на этом заводе им придётся много поработать.

Перейдя в семилетнюю школу № 29, располагавшуюся в сохранившемся до сих пор здании за дворцом спорта «Строитель», братья, помогая друг другу, вновь значились в числе лучших учеников. В восьмом и девятом классах они уже учились в 28-й средней школе авиагородка. Затем в старших классах ввели плату за обучение.

«А мы-то ведь были большими патриотами, - вспоминали братья, - немедленно откликнулись, на призыв комсомола учиться в школе ФЗО на ЧГРЭСе. Окончили её с отличием, получили специальность «газовик газогенераторной установки» и направление на работу в электродное производство будущего ЧЭМК. В это время началась война. Старший брат Анатолий ушёл на фронт, а нам выдали бронь. Несколько раз мы ходили в военкомат, просились на фронт и всегда получали один ответ: «Вы нужны здесь».

Осенью, когда все убирали в огородах картошку, вдруг подходит к нашему дому солдат, подпоясанный широким ремнём, с вещмешком на плече, вид у него бравый, но рука как-то странно согнута. Всмотревшись, мы узнали брата и с криком «Анатолий!» бросились к нему навстречу. В доме тут же накрыли стол, пришли родные и соседи. Анатолий, вернувшийся с фронта по ранению в руку, был в центре внимания. Мы затаив дыхание, слушали его рассказы о войне, и всё больше нас волновал вопрос, почему мы здесь, а не на фронте. И однажды, воспользовавшись выходным днём,

убежали в райвоенкомат, который располагался на улице Сталина. Обратно же шли, ликуя, с направлением на учёбу в Молотовское Военно-Морское авиатехническое училище. По дороге встречаем начальника цеха Волкова. Выслушав нас, он нахмурился и строго сказал: «Вы поступаете как дезертиры. Одумайтесь. И завтра с утра выходите на работу». Дома брат Анатолий, уже понюхавший пороха тоже советовал подождать хотя бы до утра. Мы же никого не желали слушать; собрав необходимые вещи, помчались на вокзал, имея на руках железнодорожный литер. А вот доехать в то время до Перми оказалось более чем сложно. Добирались на подножках и крышах вагонов. Приехали в училище грязными и чумазыми. Увидели курсантов в отутюженной морской форме, в бескозырках, и сердца учащённо забились, неужели мы будем такими, как они; а вдруг нас не примут. Но нас приняли. На ночлег поместили в комнату на втором этаже училища, располагавшегося на высоком, берегу Камы. С балкона была видна река, суда на ней, а за рекой в лесу – полигон, на котором курсанты проводили практические занятия. В училище изучали разные типы самолётов, наша группа специализировалась на истребителях Ла-5, Як-1, Як-3, Як-7 и ЛАГ-3. Учились с большим желанием, помогая друг другу. Сложных вопросов для нас не существовало.

Время учёбы пролетело быстро. После успешной сдачи экзаменов наступил час прощания с училищем. Последний раз наша рота прошла строем по старинным улочкам Перми с песней:

«Мимо Камы,
Мимо Камы голубой.
До свиданья, Урал любимый,
До свиданья, наш край родной.

Мы вернёмся, мы вернёмся,
Снова встретимся с тобой.
До Берлина мы прорвёмся
С нашей песней боевой».

Прохожие останавливались, махали нам руками, что-то кричали и долго смотрели вслед.

Службу начали братья в 10-м гвардейском истребительном краснознаменном полку Балтийского флота, базировавшемся на Кургуловском полуострове. Каждый из них получил по самолёту

для технического обслуживания. Борису достался Ла-5 с бортовым номером 92, а Владлену - с бортовым номером 48 и с надписью на фюзеляже «Пензенский комсомолец», на котором летал командир эскадрильи Герой Советского Союза Абрамов.

После освобождения Таллина полк перебазировался в Кронштадт, на аэродром «Бычье поле», для защиты главной базы флота. Аэродром этот сооружался в условиях боевых действий путём засыпки заболоченного участка. «Рядом располагалось большое богатое кладбище, в склепах которого мы жили, - уточнил Владлен Яковлевич. - Старожилы рассказывали, что при выносе из склепов захоронений находили разные предметы и даже смирновскую водку, изготовленную в прошлом веке. В единственном домике на кладбище, где жил когда-то сторож, располагалась полковая столовая».

К концу войны у каждого из братьев насчитывалось по 300 подготовленных и успешно завершившихся самолетовылетов. Возвращающиеся с боевого задания свои машины братья безошибочно определяли по звуку.

«Однажды, - вспоминал Борис Яковлевич, - идёт на посадку мой самолёт, дымит, коптит. Проверил, оказалось, что нет компрессии сразу в четырёх цилиндрах. Это значит, нужно все их менять. Работа большая, а утром самолёт должен быть в строю. Дело было зимой. Закрыв машину брезентом, мы с мотористом при свете электролампочки в высоком темпе приступили к работе. К нам на помощь подошёл. Владлен и к утру самолёт был готов. Заменить четыре Цилиндра за одну ночь в те времена считалось невероятным случаем».

«Конечно, невероятные случаи в воздухе встречались значительно чаще, - продолжил воспоминания Владлен Яковлевич. – Однажды мой комэск, возвратившись из полета, позволил себе расслабиться, спирт-то у авиаторов бывал. И вдруг прозвучала команда «На взлёт!» Комэска буквально под руки привели и усадили в самолёт. Возвратился он из полёта весь мокрый, а от алкоголя и следа не осталось».

Войну братья закончили в Таллине на аэродроме Лагсберг, располагавшемся в районе парка «Кадриорг», почти на самом побережье, где возвышается уникальный памятник погибшим морякам броненосца «Русалка». Потом продолжили службу вблизи польской границы. А в 1949 году им предложили учиться в

Киевском военно-морском политическом училище. Оба изъявили желание продолжить учёбу, но медицинскую комиссию прошёл лишь Борис, а Владлена из-за травмы руки вернули обратно в часть. Так братьев разлучили во второй раз. Оба стали чувствовать себя не уютно, каждому чего не хватало. В 1950 году Борис получил письмо от Владлена с сообщением, что он службу закончил, демобилизуется и едет домой. Раз ты едешь домой, то я тоже кончаю», - ответил Борис, подал рапорт об отчислении из училища и вперёд брата оказался дома.

А дома, в Челябинске, к этому времени появился Metallургический район и огромный завод. Братья устроились работать в обжимной цех №2: Борис - оператором стана, Владлен - электриком машинного зала. Потом вместе учились в Metallургическом техникуме. Вместе занимались общественной работой на заводе. Борис являлся секретарём парторганизации обжимного цеха № 3, а Владлен председателем цехового комитета, а затем секретарём парткома прокатного передела. В 1955 году Бориса избрали депутатом Верховного Совета РСФСР. Владлен позднее стал заместителем начальника сортопрокатного цеха № 1. К их боевым наградам добавились трудовые: у Бориса Яковлевича орден Ленина и орден Трудового Красного Знамени, а у Владлена Яковлевича орден Октябрьской Революции, орден Трудового Красного Знамени и орден «Знак почёта». Будучи на пенсии они участвовали в движении «За возрождение Урала» с первого дня его образования. За активное участие в работе совета ветеранов ВМФ братья награждены медалями «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Они уважаемые и любимые в семье деда, у каждого из них по два внука и по одной внучке.

Их младший брат Геннадий Яковлевич с детства старался походить на них, подражал им. Он служил в 1956-1960 годах на Тихоокеанском флоте на крейсере «Адмирал Сенявин», не раз участвовал в дальних походах, на себе испытал, что такое 9-бальный шторм. После службы окончил институт и работал на заводе «Теплоприбор», сейчас тоже на пенсии:

Каждый год в День Военно-Морского Флота братья Гавриши собираются вместе. На столе появляется бутылочка «крепкой». Вновь по-молодецки горят глаза ветеранов-балтийцев. К ним присоединяется Геннадий-тихоокеанец, и тогда вновь звучит их любимая песня:

«В наших кубриках с честью, в почёте две заветные вещи лежат. Это спутники жизни на флоте, Бескозырка и чёрный бушлат...»

СЕВЕРОМОРЦЫ

«По Северному Ледовитому океану, - вспоминал ветеран ВМФ Василий Андриянович Соловьёв, - корабли с дальневосточных рубежей шли летом 1942 года по трассе, проходившей вдоль пустынного побережья. Впереди ломали лёд современные, только что сошедшие со стапелей ледоколы «Каганович» и «Микоян». За ними двигались лидер «Баку», четыре эсминца, несколько пароходов и скрытно от посторонних глаз - подводные лодки. Я находился на эсминце «Разъярённый». Порой казалось, что мы попали в какую-то сказку. Вдали зеленела полоска берега, над ней – необъятное голубое небо, а вокруг - ослепительно белый снег, нагромождение льдов и айсбергов. Верхние команды на эсминцах, сменяя друг друга, баграми отталкивали от кормы льдины, чтобы не попали они под гребные винты. Иногда совсем близко мы наблюдали белых медведей, с удивлением рассматривавших наш караван. В районе порта Певек застрял во льдах один из пароходов. К нему на помощь подошли ледоколы и вызволяли его из ледового плена двое суток. В это время мы на шлюпках сходили к берегу. Увидели простирающуюся до самого горизонта голую степь, кажущуюся совсем безлюдной. Но неожиданно услышали поблизости лай собак и обнаружили жильё местных жителей, выкопанное в земле: иначе как берлогой его не назовёшь, в нём находились старик со старухой и маленькие дети. Затем вошел молодой парень нашего возраста, он поймал и принёс большую рыбину. Старуха взяла костяной нож, разрешила улов на кусочки и стала кормить сырой рыбой детишек. По-русски они не разговаривали. О том, что идёт война - не знали. Пасли стада оленей, носили одежду из оленьих шкур и ни о чём не тужили. Хозяйка предложила мне выпить чаю протянула страшную закопчённую кружку. Я вежливо отказался.

В Карском море мы впервые почувствовали дыхание войны: у кромки льдов нашу эскадру поджидал немецкий линкор «Тирпиц». Его силуэт хорошо вырисовывался на горизонте. Но до стрельбы дело не дошло, он ретировался. Два с половиной месяца длился пе-

реход из Владивостока в Мурманск. В сентябре 1942 года мы продолжили службу уже в полярных морях. Сопровождали конвой союзников. Делали набег на береговую оборону противника. 20 января 1945 года наш Эсминец участвовал в сопровождении транспортов. Вначале всё шло по штатному расписанию. И вдруг сильнейший удар потряс корабль. Погас свет в машинном отделении, но тут, же включилось аварийное освещение. Я с опаской посмотрел на паропроводы: ведь в них давление 16 атмосфер! И температура пара 260 градусов. Нетрудно догадаться, что было бы с нами, если бы трубопроводы лопнули. Раздалась боевая тревога. Все бросились на свои места. Бежал и я к носовому орудью. Мельком увидел, что метров сорок кормы корабля оторвано, и часть металлической обшивки какая-то гигантская сила завернула вверх, словно лист газетной бумаги. Кто-то из матросов оказался за бортом и кричал, прося о помощи. Вода в Баренцевом море и зимой, и летом плюс четыре-пять градусов, поэтому на плаву долго не продержишься. Но крики утопающего заглушал топот ног бегущих по палубе матросов. Это самое страшное, что я пережил в своей жизни: человек тонет, а мы не, имеем права остановиться и, хоть чем-нибудь помочь ему. Потому что тревога. И нужно было спасти корабль».

А в это время в Мурманске на судоподъёмной плавбазе «Заря», стоявшей у стенки деревянного причала, матросы поздравляли с двадцатилетием другого челябинца, младшего водолаза, а ныне ветерана ВМФ Павла Шлемовича Шполянского, который, вспоминая о том дне рождения, рассказывал: «Неожиданно раздался сигнал боевой тревоги. Плавбаза вышла в море. В январе на севере круглые сутки ночь. Лишь в 11 часов утра начинает горизонт немного сереть, а в 12 часов 30 минут - опять темно. На бархатном чёрном небосводе ярко горели звёзды. Мягко шелестела вода о корпус судна. Часа через три хода на траверзе острова Рыбачий в лучах на мгновение включённого прожектора мы увидели эсминец «Разъярённый» с развороченной кормовой частью. Его торпедировала немецкая подводная лодка. Рядом находился ещё один эсминец, а между ними сновали катера.

Плавбаза «Заря» пришвартовалась к повреждённому эсминцу. Мы подали на его борт пар, так как машины «Разъяренного» не работали. Потом завели пластырь. Пытались откачивать воду, но из этого ничего не получилось. Эсминец «Разумный», взяв «Разъярён-

ного» на буксир, привёл его в порт Линахамари, где командир дал мне поручение спуститься под воду и обследовать масштабы повреждений. Надев водолазный скафандр, держась одной рукой за подкильный конец, с электрической переносной лампой я спустился под воду. Удручающая картина предстала передо мною. Оба гребных винта были выгнуты градусов на тридцать, гребные валы тоже погнуты, рулевые механизмы исковерканы. Часть палубы снесена, и в корме зияла огромная пробоина. Я заглянул внутрь. Передал наверх результаты осмотра и получил команду подниматься. На борту плавбазы мне предложили кружку со спиртом. За каждый спуск под воду водолазам полагалось по 100 граммов спиртного, почему именно по 100 - не знаю, но мы редко когда его употребляли. Отказался я и на этот раз.

Среди матросов, наблюдавших за нашей работой с палубы «Разъярённого», находился старшина 1 статьи Василий Соловьёв, работавший до войны строгальщиком на ЧТЗ имени Сталина. Тяжёлые волны медленно накатывались на берег, ударялись о корпус эсминца. И в присутствии своих земляков я подумал тогда, что Седой Урал уж не так и далеко от Мурманска, и к судьбе своих сынов, сражающихся на севере, он не останется безучастным».

После довольно продолжительного ремонта «Разъярённый» ушёл в очередной поход, а плавбаза «Заря» занималась своим обычным делом. Водолазы доставали с потопленной немецкой подводной лодки секретные документы. С лежащего на дне транспорта «Вулкан» подавали наверх снаряды. В Киркинесе из трюмов потопленного немецкого парохода разгружали консервы и другие продукты. В Мотовском заливе среди двухметровых водорослей искали пропавшую учебную торпеду. Отдавали почести погибшему транспорту «Стильуоркер», один из матросов которого запутался в вантах, и так навсегда остался на дне моря с распостёртыми руками и шевелящимися от движения воды волосами. Летом 1945 года мне в составе группы водолазов довелось участвовать в подъёме кораблей Онежской Флотилии, затопленных в 1941 году близ Петрозаводска.

– Ты расскажи, как за борт в море упал, - посоветовала хлопотавшая на кухне супруга П.Ш. Шполянского Аврора Николаевна.

– Да это мелочи, - возразил ей Павел Шлемович. - Тогда мы в районе мыса Мишукова обследовали затонувшее судно. Один водолаз спустился под воду, другой дежурил у телефона, а я стоял на шланг-сигнале. Ну и когда подавал под воду ломик, не удержался и

свалился за борт. Водолаз этого не заметил. Течение быстро понесло меня. Я успел схватиться за швабру, опущенную в воду, чтоб не покрывались льдом шкертики (пряди пеньковых канатов). Дело-то зимой было. Закричал. Мне бросили спасательный конец. Потом горячий душ и 100 граммов для согрева. Такие происшествия у водолазов встречались нередко.

После службы на флоте П.Ш. Шполянский работал сварщиком труб на Челябинском трубопрокатном заводе в одном и том же цехе с В.А. Соловьёвым, уволившимся с флота раньше. Бывшие североморцы соревновались между собой на работе, помогали друг другу, дружили.

В 1963 году в ответ на отказ канцлера ФРГ Аденауэра поставлять в СССР трубы большого диаметра челябинские трубопрокатчики за восемь месяцев построили новый цех и организовали производство таких труб на своём заводе. На первой, сошедшей с конвейера трубе диаметром 1020 миллиметров, они написали белой краской «Труба тебе, Аденауэр» и сфотографировались возле неё на память, показав всему миру неоспоримые преимущества социалистической системы хозяйствования.

В канун 55-летия Победы в Великой Отечественной войне Василию Андриановичу исполнилось 82 года, а Павлу Шлемовичу - 75. До конца жизни они крепко по-морски дружили друг с другом.

ИЗ ЖИЗНИ МАТРОСА СМИРНОВА

«Баренцев море огромное, суровое, всегда беспокойное, часто штормит, корабль в походе бросает то вверх, то вниз, как на гигантских качелях, по палубе вода гуляет, передвигаться по ней можно только держась за леера, того и гляди за борт смочет. Поэтому нам - новичкам - при первом выходе на боевое задание страшновато показалось. А тут ещё авианалёт начался. Командир командовал: «Молодым краснофлотцам немедленно в трюм!» Качка, грохот. Мы из трюма люк приоткроем и выглядываем, а на палубе полыхает сплошной огонь, со звоном гильзы летят... Но постепенно, глядя на опытных матросов, мы ко всему привыкли.

Мне, как минёру-торпедисту, вменялось в обязанности отвечать за подрывное хозяйство на морских охотниках МО-136, а позднее на МО-207, предназначенных для борьбы с подводными лодками. Эти корабли имели большие, 64-килограммовые, и малые,

22-килограммовые бомбы, которые располагались в стеллажах кормовой части. По приказу командира мы малые бомбы сбрасывали вручную, а большие - с помощью бомбосбрасывателя. Бомбометание производилось на полном ходу. Если по каким-либо причинам ход замедлялся, то катер получал ответный гидравлический удар такой силы, что электролампочки в каютах лопались. Здесь воочию мне пришлось убедиться в том, что советские торпеды и глубинные бомбы на порядок превосходили американские. Наши бомбы, например, взрывались только на определённой глубине. Бомбы же союзников могли и на палубе взорваться. А торпедные аппараты с полученных американских катеров наши матросы сразу же снимали и устанавливали более надёжные, советские.

На период авианалётов за мной закреплялся крупнокалиберный пулемёт ДШК. 9 мая 1944 года особенно много пришлось на нём поработать. И всё же бомба с немецкого самолёта попала в наш катер; она наискосок прошла каюту командира, машинное отделение, пробила борт и взорвалась за пределами корабля. Взрывная волна отбросила меня от пулемёта, и я сильно ударился головой о глубинную бомбу. От удара ремешок каски оторвался, и она улетела за борт. А столб воды, поднятый взрывом, обрушился на меня сверху. Когда вода сошла, я подумал, что с головой что-то неладно. Потрогал её ладонью, а ладонь - в крови. Корабль довольно быстро погружался в воду, но матросы все оставались на своих постах. Возвратился к пулемёту и я. Радист своевременно передал сигнал бедствия. Находившиеся поблизости торпедные катера без промедления пришли на помощь, успели снять экипаж и доставили его в Полярный. Когда я сходил на берег, то кровь у меня уже хлюпала в сапогах. Какой-то капитан 3 ранга крикнул своим матросам: «Ну, что же вы смотрите?!» Матросы сорвались с места, схватили меня на руки и унесли в госпиталь.

Госпиталь располагался в большом помещении, выдолбленном в скале. Молодой хирург осмотрел мою рану и сделал заключение: «У него отсутствует часть черепной коробки четыре на четыре сантиметра, а поскольку внутри остались осколки, то он долго жить не будет». Я находился в полном сознании. Всё слышал. И приготовился к самому худшему. Но пришёл главный хирург и воодушевил меня словами «Будет жить». Врачи удалили осколки, а поскольку края разлома черепной коробки имели заострённые участки, хирурги отламывали их щипцами и одновременно сове-

товались, нужно ли доставать из меня ребро, чтобы вживить его для предохранения головного мозга. Но в итоге решили, что это делать не нужно. Затащили рану кожицей, предполагая, что на этом месте впоследствии образуется хрящ. Все проводимые ими операции я чувствовал и ни на минуту не терял сознание.

После лечения в госпитале мне дали месячный отпуск с выездом на родину. Я посетила родительский дом в Ярославле на улице Циммервальда, где прошло моё детство, где я познавал жизнь, мужал, приобщился к спорту и не расставался с ним даже в годы войны. Но было грустно и тоскливо сознавать, что отца, трёх моих братьев и многих школьных товарищей теперь нет, они погибли на фронте. С чувством неоплатного долга перед ними я возвращался на флот, чтобы продолжить матросскую службу и делать всё возможное для победы. В 1946 году, демобилизовался. Приехал в Челябинск. Устроился работать слесарём-лекальщиком на автоматном-механический завод, на котором трудилось много эвакуированных в войну моих земляков-Ярославцев. Так я стал челябинцем. И очень доволен своей новой родиной».

Этими словами закончил свой рассказ бывалый матрос Северного флота Смирнов Игорь Иванович. Несмотря на тяжёлое ранение, он, как истинный патриот, с честью выполнил свой воинский долг. А после войны продолжал активную, в том числе спортивную, жизнь. Вместе с комсомольцами АМЗ в нерабочее время строил заводской стадион, потом, регулярно тренировался на нём. Летом играл в футбол за цеховую команду, зимой участвовал в первенстве России по русскому хоккею.

С необычной теплотой и гордостью рассказывал он о своей семье: внуке, сыне и, конечно же, о жене, Людмиле Георгиевне, которая приехала вместе с ним из Ярославля, окончила Челябинский педагогический институт, работала директором 97-й школы, а затем 110-й школы и была удостоена высшей награды страны: ордена Ленина.

Во время беседы с И.И. Смирновым, проходившей в его уютной, аккуратно прибранной квартире, в комнату вошёл большой чёрный кот и уставился на нас, не мигая, своими зелёными глазами. При попытке погладить его кот сердито поднял лапу и принял далеко не дружественную позу. «У него предки сиамские, - пояснил Игорь Иванович, - он помогает жене снижать кровяное давление. А я вот в молодости больше бегал, чем ходил, поэтому в 75 лет не

знаю, что это такое – давление, сколько и насколько оно должно быть».

Беседуя, мы не заметили, как закончился день. На заглядывавшем в окно через узорчатые занавески участке неба зажглась первая звездочка. Игорь Иванович стал готовиться к следующему дню для поездки в сад, где он проводил последние годы все своё свободное время.

ПОД ЗАНОВЕС ВОЙНЫ

Почётный железнодорожник Вениамин Иванович Абабков до войны жил в селе Крутоярка Каракульского района и до призыва на фронт работал в колхозе имени Чапаева. «Это был славный колхоз-миллионер, - рассказывал он. - Мой отец Иван Степанович - чернореченский казак, служивший в гражданскую войну ветеринарным врачом штаба 1-й конной армии Будённого, работал заведующим зооветеринарным участком, который обслуживал, кроме нашего, ещё 12 колхозов. Когда мне принесли повестку в армию, отец находился в отъезде. Провожала меня мать, плакала. А бабушка - старая казачка - напутствовала по-своему:

– Не волнуйся, Веня, трудно будет только вначале, а потом, глядишь, офицером станешь, тебе денщика дадут, и будет легче.

Наш призыв оказался последним в военное время, когда юноши получали повестки на службу с 17-летнего возраста. В октябре 1944 года нас привезли на Северный флот. Распределили по частям. Я попал в учебное подразделение радиолокаторщиков. Дело это в то время было новое, и никто из нас не знал, что такое радиолокация. Пришлось много учиться, а потом помогать краснофлотцам осваивать новую технику.

Радиолокатор для Северного флота был великим изобретением. Ведь на Севере длительное время господствует полярная ночь, туманы и снежные заряды. Там уже в ноябре солнце уходит, зажигаются на небе звёзды, появляется луна, такая же, как у нас, только ходит она выше. Иногда горизонт озаряется брызгами и сполохами северного сияния. А утром, где-то часов в 10-11, начинается рассвет, который по нашим понятиям можно сравнить с сумерками, но и они через 2-3 часа заканчиваются, и вновь наступает ночь. Локатор, установленный на корабле, позволяет и в тёмное время

суток увидеть на экране впереди по курсу береговую линию, проходы в заливах, корабли, айсберги, различные препятствия и избежать столкновения с ними. Одна из главных моих задач на флоте заключалась в обслуживании радиолокатора, установленного на тральщике, при сопровождении конвоев союзников и внутренних конвоев по Кольскому заливу, по Баренцеву и Белому морям в зимнее время до кромки льдов, а далее, до Архангельска, суда проводили ледоколы.

В конце 1944 года чувствовалось явное превосходство красной Армии и флота на всех фронтах. Но война продолжалась. И вскоре нам - «новобранцам» - пришлось повстречаться с врагом. Произошло это в Баренцевом море во время перехода из Архангельска в Мурманск. Погода была штормовая. В серой дымке тумана едва просматривались очертания берегов. Я стоял, на верхней палубе парохода «Вологда» и, облокотившись о фальшборт, смотрел, как параллельным курсом идёт один из кораблей охранения «Большой охотник», прозванный матросами «кочегаром» за то, что из трубы его всегда валил густой чёрный дым. Волна накрывала «кочегара», и он как бы нырял в воду, а затем вновь оказывался на гребне волны. И вдруг на месте «Большого охотника» взметнулся огромный огненный столб. И спустя несколько секунд я услышал оглушительный звук взрыва. Это немецкая подводная лодка поразила свою цель.

Корабли конвоя немедленно устремились на поиски лодки. Загремели взрывы глубинных бомб, они сотрясали и наш корабль, хотя находились мы на довольно значительном расстоянии. Когда же всё стихло, нам сказали: «Лодку накрыли».

Под занавес войны мы ещё раз встретились с вражеской субмариной. Тогда, в апреле 1945 года, наш тральщик в составе других кораблей сопровождал из Кольского залива караван судов. В 150 милях от острова Медвежий караван атаковала немецкая подводная лодка. Она дала залп Торпедами по одному из транспортов. Но торпеды своевременно обнаружили. Транспорт сманеврировал, и они прошли мимо. А квадрат, в котором предположительно находилась лодка, сразу же начали бомбить корабли охранения, в том числе и наш тральщик сбрасывал одну бомбу за другой. И после каждого взрыва он получал сильный гидравлический удар по днищу и его словно подбрасывало из воды. Лодка, вероятно, получив повреждение, неожиданно всплыла на поверхность, и вместо того,

чтобы выбросить белый флаг, немцы произвели выстрел из палубной пушки. Ближе всех к ней в это время находился эскадренный миноносец «Карл Либкнехт». Он, не медля, дал залп по лодке из своих орудий главного калибра, и лодка ушла на дно.

9 мая 1945 года в два часа ночи вахтенные радисты включили на все корабельные помещения «Левитана», читающего правительственное сообщение о завершении войны. В эту ночь больше уже никто не уснул. Началась стрельба ракетами, обнимание и целование. А к утру объявили большую приборку. Матросы драили и чистили свои корабли, себя приводили в порядок для участия в предстоящем митинге. На камбузе готовился праздничный обед со стограммовыми чарками за Победу.

13 мая 1945 года в Кольском заливе на рейдах в Мурманске состоялся военно-морской парад. Корабли Северного флота, украшенные гирляндами и флагами расцвечивания, расположились вдоль Кольского залива километров на пять, в начале крейсер, затем эскадренные миноносцы, подводные лодки, наши тральщики и далее большие охотники.

Командующий флотом адмирал Головко обошёл строй кораблей на своём белоснежном катере «Орлёнок», приветствуя и поздравляя матросов с великой победой. А потом начались праздничные мероприятия и увольнения на берег. Вечером огни фейерверка осветили залив.

Так для нас закончилась война с фашизмом, но для моряков началась другая война, с минами. Надо было очистить фарватеры Баренцева, Белого и Карского морей от якорных, донных, контактных, магнитных и других мин. Мы же на своём тральщике по-прежнему в полярную ночь, используя свой локатор, помогали проводить суда по узким проливам и опасным для судоходства районам. Особенно запомнился поход в 1946 году, когда накануне выборов в Мурманске на морском вокзале скопилось много пассажиров из числа жителей Полярного, которые явно опаздывали на избирательный участок, так как автодороги в то время там не было. На тральщике сыграли готовность к походу, и мы вышли в окутанный густым туманом залив. Забрали в Мурманске пассажиров и своевременно доставили их для голосования. Тогда ведь к выборам относились очень серьёзно. Явка избирателей в 25%, как это сейчас часто бывает, выглядела бы просто смешно.

В этом же, 1946 году, отбыла из Полярного на родину английская военно-морская миссия, располагавшаяся в годы войны в престижном циркульном здании, которое возвышается над Екатерининской гаванью. За время службы мы привыкли к присутствию на своей базе английских моряков. Играли с ними в футбол. На флоте были замечательные футбольные команды: «Эскадра», «Подплав», «ВВС флота», «Тыл флота», «ОВРа» и «Береговая оборона». Но победа над англичанами на футбольном поле давалась непросто. Успехи в матчах были переменными.

Большие английские корабли, как правило, оставались на рейде, а корветы, наподобие советских сторожевичков, швартовались у причала рядом с нашими кораблями. Однажды в составе делегации краснофлотцев я посетил один из таких корветов. Порядок на английском корабле и его вооружение мало чем отличались от нашего тральщика. Бросилось в глаза, что матросы-союзники курят и в кубрике, и на палубе, и в кают-компании, и даже на вахте у трапа. А их офицеры во время стоянки в порту предоставлены сами себе и с матросами не общаются. За общим порядком на корабле в это время следил чиф — нижний чин флота, наподобие нашего боцмана, но с большими правами. Чиф, например, мог наложить взыскание на матроса, арестовав его сроком до двух месяцев.

Англичане встречали нас приветливо, угощали кофе с сэндвичами (бутербродами с колбасой и маслом). Дружескому общению с ними несколько не мешало взаимное незнание языков. И от встречи с союзниками остались добрые воспоминания».

В 1951 году старшина 1 статьи В.И. Абабков вернулся на родину. Учился в трёхгодичной школе машинистов паровоза в Челябинске. Долгие годы водил поезда по Южно-Уральской железной дороге, работал машинистом паровозов «ФД» (Феликс Дзержинский), «ИС» (Иосиф Сталин), а затем электровозов «Владимир Ленин» (ВЛ-8, ВЛ-10, ВЛ-22-м) и чехословацких («ЧС-2», «ЧС-7»). Заочно закончил техникум и ещё 18 лет занимался обучением кадров в должности машиниста-инструктора. За что к его фронтовым наградам добавились орден Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почёта» и Знак почётного железнодорожника. А совсем недавно в торжественной обстановке ему вручили ещё две чисто флотские медали: «300 лет Российскому флоту» и «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов».

13 февраля 1999 года Вениамин Иванович отметил со своей супругой, Ниной Ивановной, золотую свадьбу, на которой присутствовали его три дочери, два внука, три внучки, три правнука и пятеро зятьёв, а сейчас он готовится достойно встретить 65-летие Великой Победы.

МИЧМАН ПИРОГОВ

Владимир Иванович Пирогов с детства мечтал о море, в городской библиотеке перечитал все книги о моряках, о морских путешествиях и походах. Его кумирами были великие флотоводцы Ф.Ф. Ушаков, П.С. Нахимов и сказочный капитан Нэмо. Товарищи по комсомольской организации знали о его увлечении и поэтому не удивились, когда после окончания десятого класса челябинской школы № 36 в 1939 году узнали, что Володя по комсомольскому призыву уезжает во Владивосток учиться в Военно-Морское училище имени С.О. Макарова. В одном из своих писем с Дальнего Востока друзьям в Челябинск он писал: «Мои представления о море полностью подтвердились. Знали бы вы, как красив и могуч Тихий океан!»

В училище В.Н. Пирогов значился в числе наиболее способных курсантов, которых замполит называл будущим советского флота. Морскую практику проходил на эсминце «Сталин» и кораблях «Красный вымпел» и «Партизан». Капитан «Партизана» в разговоре с руководителем практики дал В.Н. Пирогову такую характеристику: «Этого курсанта хоть сейчас можно назначать командиром корабля»

Но началась война и учёба В.Н. Пирогова неожиданно прервалась. Часть курсантов, в которую попал и он, включили в Первую отдельную морскую бригаду особого назначения Тихоокеанского флота и бросили на фронт. Переквалифицировавшись из моряков в лыжники, курсанты в составе восьмитысячного соединения, выполняя специальное задание командования, совершили беспримерный, героический 600-километровый рейд по тылам врага на Орловщине зимой 1942-1943 годов. Крушили вражеские гарнизоны, взрывали коммуникации, вносили дезорганизацию в планы противника накануне Воронежско-Касторненской наступательной операции, закладывали успех в её осуществление.

Фронтвики утверждали, что линия фронта, возникшая на рубеже, вошедшем в историю как «Орловско-Курская дуга», образовалась по следам боёв моряков-лыжников. Долгое время считалось, что всё соединение, участвовавшее в рейде, погибло. Об этом удивительном, малоизвестном подвиге лыжников-тихоокеанцев во главе с И.И. Понтяром лишь спустя годы в книге М.К. Секирина «Через всю войну» появились краткие сведения: «...бригада в конце декабря 1942 года, направляясь от Ельца через Ливны и Колпны, прорвав фронт у станции Возы, перешла дорогу Поныри – Золотухино. Очистив от врага сотни населённых пунктов и город Фатеж, ...моряки намеревались войти во взаимодействие с Дмитровско-Орловским партизанским отрядом, но были окружены танковой группировкой 9-й армии генерал-полковника Моделя. 21, 22, 23 февраля 1943 года шёл неравный кровопролитный бой у деревень Чувардино, Волобуево, Крупышино. Его исход был трагичен». Всего около сотни краснофлотцев остались в живых и среди них старшина 1 статьи В.Н. Пирогов, который рассказал нам следующее:

«Был на исходе июль 1942 года. Над Владивостоком стояла тяжёлая, тропически влажная, штилевая погода. Строй курсантов двух морских училищ застыл, слушая приказ И.В. Сталина. В глубокой тишине отчётливо звучал хрипловатый голос командующего Тихоокеанским Военно-Морским флотом вице-адмирала И.С. Юмашева. Он зачитывал приказ Верховного Главнокомандующего №227, известный в истории как приказ «Ни шагу назад!». В этом единственном в своём роде историческом документе содержалась горькая и страшная правда. Правда, о том, что наши войска продолжают отступать. Уже идут бои на юге страны, на Дону. Враг рвётся к Волге, его танковые клинья нацелены на Сталинград.

В условиях, когда 70 миллионов советских людей оказались в оккупации, когда республики Прибалтики, Украина, Белоруссия, Крым, Кавказ и значительная территория России - в тылу врага, настала пора предпринять усилия на грани человеческих возможностей, чтобы остановить продвижение вражеских полчищ. Словами «Ни шагу назад!» заканчивался этот приказ. Он был зачитан без сокращений.

Через день со станции Вторая Речка с напутственными словами командующего флотом один за другим отбывали эшелоны тихоокеанцев на фронт. Вступив в смертельную схватку с врагом, в

упорных боях удалось остановить продвижение немцев на Воронежском направлении. В ноябре 1942 года наша морская бригада вошла в прорыв у станции Возы и освободила целый ряд городов и населённых пунктов Курской и Орловской областей. Точно по следу, моряков-лыжников в феврале - апреле 1943 года образовался северный фас Курской дуги с обороной противоборствующих сторон. Рейд целой бригады по тыловым объектам врага застал оккупантов врасплох. Но сняв с фронта воинские части, подтянув резервы, они начали теснить нас. Наши командиры проявили умение маневрировать, в нужный момент менять направление похода, и мы часто появлялись там, где враг, нас не ждал.

Но длительные переходы, метели и морозы изматывали бойцов. Услышав команду отдыхать, мы падали в снег, собирали в карманах крошки сухарей, чтобы хоть чуть-чуть утолить голод. А враг наращивал силы. Двигаться мы стали только ночью. Днём же даже за одиночным лыжником-краснофлотцем гонялись немецкие самолёты. Каждый боец нёс, кроме автомата ППШ, несколько круглых дисков, запас патронов и противотанковые гранаты. Для продуктов в вещмешках места не оставалось. У всех имелись финские ножи и широкие штыки от СВТ для рукопашной.

На тринадцатые сутки бригада пересекла дорогу Кромы – Дмитровск-Орловский, по которой в Орёл следовали свежие части и техника 9-й гитлеровской армии Моделя. Перерезать эту артерию, по замыслу и приказу ставки Верховного Главнокомандования, было нашей главной задачей. К этому времени вести бои стало особенно тяжело. Помощи ждать было не от кого. Слишком далеко забрели мы в тыл, а немцы о нас, вероятно, многое узнали.

За селом Чувардино комбриг отдал приказ занять круговую оборону, используя высоты, окопаться и стоять на смерть. С шоссе не сходить. Без приказа ни шагу назад. И закипело трёхсуточное сражение, свидетелями которого стали многие жители сёл Чувардино, Волобуево, Крупышино. До последней своей минуты комбриг руководил боем. Гитлеровцы бросили на нас самолёты и танки. Атаковали непрерывно и днём, и ночью. Мы же противопоставили им лишь автоматы, противотанковые гранаты да злость, и отвагу. Даже танки, утюжащие неглубокие окопы, не могли заставить моряков показать им свои спины. Моряки уходили в бессмертие лицом вперёд, подрывая гранатами себя и боевые машины врага.

Ещё через три дня самолёт-разведчик доставил приказ штаба 13-й армии о передаче позиций бригады полкам 211 стрелковой дивизии Брянского фронта, которая пробивалась сквозь снега и метели на помощь морякам, а также о перемещении оставшихся в живых тихоокеанцев на рубежи, где к тому времени стабилизировался фронт. Выполняя приказ, комбриг пытался вывести из окружения оставшихся в живых моряков-лыжников. Сделал для этого всё, что мог, и погиб вместе с ними.

Отдавая дань светлой памяти героям - тихоокеанцам, жители двух десятков ближних и дальних деревень снесли останки воинов бригады в село Чувардино. Там они и лежат, все семь тысяч. И с ними их комбриг. К братской могиле в Чувардино каждый год вместе с птицами по весне собираются братишки-моряки, те очень и очень немногие, что остались в живых, чтоб вспомнить былое, положить цветы на холмы могил. Сюда приезжают семьи павших краснофлотцев, жёны, дети и внуки. Они будут приезжать всегда, ибо память о героях священна».

Начиная с конца 1942 года и до победы в мае 1945 года, В.Н. Пирогов прошёл с боями от Ельца до Праги в составе Воронежского, Брянского, Центрального, 1-го Украинского, 4-го Украинского фронтов в качестве санинструктора, комсорга миномётной роты, командира взвода разведки, командира взвода автоматчиков, комсорга батальона. На этом пути несколько раз ранен, контужен, перенёс сыпной тиф, лёгочное заболевание. О достойном вкладе в победу над фашизмом стойкого моряка красноречиво свидетельствуют его награды: ордена Красной Звезды, Славы 3 степени, Отечественной войны, две медали «За отвагу», две - «За боевые заслуги».

После окончания войны здоровье не позволило В.Н. Пирогову продолжить учёбу в училище. Он вернулся в Челябинск и посвятил дальнейшую свою жизнь самой благородной на земле профессии врача. Много учился. Защитил кандидатскую диссертацию, затем докторскую диссертацию и долгие годы являлся ведущим профессором Челябинского медицинского института. На флоте же помнили Владимира Николаевича. Командующий Краснознамённым Тихоокеанским флотом присвоил ему воинское звание мичман.

Ушёл из жизни фронтовик-профессор в декабре 1998 года. Родственники выполнили желание Владимира Николаевича, похо-

ронив его в мундире мичмана Военно-Морского Флота, подчеркнув тем самым особую значимость периода его фронтовой жизни. А многочисленная плеяда медицинских работников - воспитанников Владимира Николаевича - продолжает его дело в различных клиниках нашей страны, в том числе высококвалифицированные врачи – его дочь Елена Владимировна, внук Владимир Александрович и его супруга Нина Петровна.

НА МОРСКИХ РУБЕЖАХ

1. Рыбак - нарушитель

Установившиеся вроде бы надолго январские морозы вдруг ослабели, пошёл густой пушистый снег. Мы не спеша шагали по аллее городского парка имени Пушкина и слушали рассказ бывалого моряка-пограничника Анатолия Емельяновича Бондаря. «В конце апреля 1940 года, - вспоминал он, - посты службы наблюдения и связи в два часа ночи доложили, что в районе мыса Поворотный, близ Находки, иностранное судно, нарушив границу, зашло в 12-мильную зону. Прозвучала боевая тревога, и наш корабль МО-115, оставляя за собой след белых бурунов, устремился к указанному району. Примерно через час в лучах прожекторов показалось большое японское рыболовное судно, которое при появлении советского корабля пыталось скрыться. Мы включили два пограничных вертикальных зелёных огня, по международному своду означавших: «Остановите ваше судно. Вы находитесь в территориальных водах СССР». Однако японцы не среагировали на сигнал и продолжали уходить. Командир дал приказ произвести два предупредительных выстрела, один по корме, другой по носу судна-нарушителя. Но и это не подействовало на непрошеного гостя. И тогда прозвучал ещё один выстрел, по рубке. Японское судно застопорило двигатель. Командир приказал десантной группе, в которую входил и я, приготовиться к высадке на палубу иностранца. У каждого из нас были чётко очерченные обязанности. В мою задачу входило арест капитана, прекращение работы радиостанции и изъятие судовых документов. Все мы имели оружие и по две гранаты на поясе.

Однако при высадке команда нарушителей оказала сопротивление, японцы отталкивали баграми наш корабль, били матросов по

рукам, бросили под корму сети, рассчитывая, что они намотаются на винт нашего корабля. В завязавшейся рукопашной схватке пришлось применить оружие. Судно задержали и отконвоировали в бухту Су-Дзу-Хэ, где нарушителями стали заниматься компетентные органы. Капитана японского судна опознали разведчики. Но только после того, как из Владивостока привезли фотоальбом, где он значился сфотографированным в 1922 году в форме японского офицера ВМС, японец сознался, в том, что рыболовное судно для него являлось лишь прикрытием, а основная его деятельность - разведка и изучение советского побережья.

Вскоре состоялся судебный процесс, поставивший точку в этом инциденте. Судно конфисковали. Капитана, как чистосердечно признавшегося, суд приговорил к двум годам лишения свободы. Остальных членов экипажа депортировали из СССР.

2. Необычных рейса

В годы войны мне пришлось участвовать в перевозке грузов из США на военно-транспортном судне К-28 типа «Либерти». 18 апреля 1942 года вечером мы вышли из Сан-Франциско, имея в трюме груз вооружения: зенитные установки «Бофорс» и «Эрликон», закрытые сверху контейнерами с продовольствием. Необычность этого рейса заключалась в том, что, находясь в море вдали от Родины, по документам мы значились стоявшими на ремонте во Владивостоке.

Американский берег провожал нас множеством разноцветных огней мерцающей рекламы и музыкой, доносившейся из городских кварталов. Медленно пошли под знаменитым висячим мостом, переброшенным через пролив Золотые Ворота. Рассматривали его снизу. Удивлялись искусству строителей, закрепивших в скальных берегах канаты диаметром более метра, содержащих в поперечном сечении по 12500 стальных нитей и выполнявших роль несущей конструкции моста, по первому ярусу которого двигались поезда, а по второму - автомобили и пешеходы.

Мы толпились на палубе до тех пор, пока огоньки Сан-Франциско не скрылись за горизонтом. Наш корабль, набрав полный ход, взял курс в сторону Владивостока. Через 12 суток мы подошли к берегам Японии. Проливы Курильской гряды, включая пролив Лаперуза, были заминированы. Для прохода судов оставался открытым лишь Сагарский пролив между островами Хоккайдо и

Хонсю. В 130 милях от него нас остановила подводная лодка. По международным правилам здесь проводился досмотр судов. Два японских офицера поднялись на борт судна, осмотрели документы, подтверждавшие груз яичного порошка, муки и консервов, и, попрощавшись, разрешили следовать дальше. Конечно же, они не могли не догадаться по посадке судна, что везём мы не продукты, а что-то потяжелее.

30 апреля в 23 часа 45 минут, когда происходила пересмена вахты, раздался сильный удар по днищу корабля. И корабль начал быстро, без крена, на ровном киле опускаться. Поступила команда: «Всем за борт!». Я был в трусах, в тельняшке. Перемахнул через фальшборт и, оттолкнувшись ногами от планширя, прыгнул, как нас учил, вниз головой под углом в почерневшую в ночи морскую пучину. Первое, о чём я подумал тогда: нужно как можно быстрее и дальше отплыть от тонувшего корабля. Обратил внимание, что на мачте ещё какое-то время горел огонь, но и он погас, судно скрылось под водой. На плаву остались четыре спасательных плота. Я вспомнил про акул, накануне следовавших за нами и пожиривших всё, что выбрасывали из камбуза. Опасаясь угодить в пасть этих чудовищ, я изо всех сил поплыл к ближайшему плоту. На нём уже находились кое-кто из матросов. Мне подали руку. Плоты сблизилась. Командир провёл перекличку. Все 35 членов экипажа оказались живы и здоровы. Сказались тренировки, которые в каждом рейсе по несколько раз и днём, и ночью устраивал нам командир. Бывало, даст команду:

«Всем за борт!», а потом спустят шлюпку, подберут нас и доставят обратно на корабль.

От усиливающегося ветра стало холодно, появилась дрожь. Все всматривались в покачивающуюся ночную тьму, стремясь увидеть желаемый огонь двигающегося судна. Но море покрывала густая мгла, и лишь на небе горело множество звёзд. На плотках находился запас тёплой одежды, шоколад, спирт, консервы и пресная вода. Мы оделись, перекусили. К утру по очереди немного вздремнули. Утром 1 мая, перед восходом солнца, рядом с нами неожиданно выскочил из воды большой шар сжатого воздуха. Мы испугались. Схватились за вёсла, посчитав, что это началось извержение вулкана! Но вслед за шаром всплыла подводная лодка без опознавательных знаков. Подводники в голубых комбинезонах дали знак подгребать к ним. Нас переправили вначале на буксир, а потом на

берег и поместили в барак, ограждённый колючей проволокой, где без каких-либо объяснений продержали до конца года.

Нельзя сказать, что японцы относились к нам скверно; иногда даже приносили газеты и книги на русском языке, но кормили одной тухлой рыбой. И мы дошли до того, что едва передвигали ноги. В декабре каким-то образом стало известно в советском посольстве в Токио о том, что экипаж К-28 интернирован японцами. После чего нас перевезли в посольство и полтора месяца там лечили, приводили в порядок. Затем пароходом отправили в Шанхай и далее поездом в СССР. Во Владивосток мы возвратились только в марте 1943 года. Не успели пообщаться с товарищами и знакомыми, как поступила команда принимать новый «Либерти» и готовиться к очередному рейсу в США, к рейсу, из которого возвращались далеко не все корабли.

3. Золото

Иван Фёдорович Никишов был широко известным на Дальнем Востоке генералом. Многие называли его «Царём и Богом Колымы». Генерал пользовался определённым доверием товарища Сталина, за то, что ежегодно в полтора-два раза перевыполнял план добычи золота и имел за это несколько орденов Ленина. Рассказывали, что как-то в 1944 году звонит ему Иосиф Виссарионович и говорит:

– Вице-президент США Генри Уоллес изъявил желание побывать на Колыме, встретиться с золотодобытчиками. Ты там подготовься хорошо, подкорми, одень и обуь своих подопечных.

– У нас ограниченные возможности, - ответил И.Ф. Никишов.

– Поможем. У тебя на складе что есть из одежды?

– Фуфайки.

– А в НЗ?

– Американский материал бостон и шевиот.

И.В. Сталин немного помолчал и дал команду: «Шей им костюмы из того материала, какой имеется у тебя».

Делегацию Уоллеса встретили в Магадане радушно. Американцам показали всё, что они пожелали увидеть, кроме того, сводили в теплицы, где росли цветы, помидоры и даже дыни, объяснили им, что это витамины для шахтёров. А в заключение устроили для гостей большой концерт с участием Вадима Козина. Уоллес остался довольным. И свои впечатления о Колыме в США

выразил словами: «Магадан - это место идиллическое, а начальник Дальстроя мистер Никишов удостоен звания Героя Социалистического Труда за исключительные достижения».

И.Ф. Никишов в детстве мечтал стать моряком, поэтому проявлял равнодушие ко всему тому, что было связано с морем, уважал морских офицеров. А в жизни-то ведь всё случалось, бывало и так: украдут матросы мешок сахара, а посадят за это командира корабля. И.Ф. Никишов, учитывая степень вины, поручал такому офицеру командовать рыбацкой шхуной или сейнером, давал ему матросов из числа заключённых, и тот с ними ловил в море рыбу. Через год-два освобождал его досрочно с восстановлением воинского звания. Мы шутили порой: «В случае чего Иван Федорович выручит».

Однажды на теплоходе «Феликс Дзержинский» прибыл в Находку от И.Ф. Никишова груз добытого на Колыме золота, упакованного в два десятка металлических бочек с заваренными обручами, выкрашенных в шаровый цвет и с надписью чёрной краской «Цемент». Бочки перегрузили на стоявший у причала плашкоут, а утром их собирались по железной дороге отправлять в Москву. Вечером пришло штормовое предупреждение о том, что приближается, ветер зюйд-вест силой в 8-9 баллов. Диспетчер порта заблаговременно, дал команду всем судам укрыться от ветра у мыса Астафьева, на противоположной стороне бухты. Получилось так, что плашкоут с золотом оказался пришвартованным последним, с краю. Но прогноз синоптиков не оправдался, и ветер подул с норда; к утру он стих, море успокоилось, и к удивлению всех обнаружилось, что плашкоут с золотом куда-то исчез. Обыскали всю акваторию - никаких следов не обнаружилось.

А из Москвы уже требуют доложить, где государственные активы. В порту же никто ничего не может объяснить. И тогда была создана государственная комиссия во главе с В.М. Молотовым. Курировать её работу прибыл в Находку герой войны генерал Армии И.Е. Петров. Собрали весь траловый и рыбацкий флот, протралили бухту вдоль и поперёк, а результаты нулевые. Многие стали грешить на японцев. Вспоминали случай, произошедший в 30-х годах, когда посланного из Москвы для руководства золото-промышленностью Колымского края Маслова подменили в пути. И прибыл на Колыму вроде бы Маслов, и вроде бы и нет. Решили проверить. Привезли в Магадан родную сестру Маслова, и

обнаружилась подмена. И на этот раз не исключалось, что какой-то буксир мог вывести плашкоут в море, где бочки перегрузили на подводную лодку, а судно затопили.

Генерал Петров собрал нас - всех командиров кораблей - к себе на совещание и говорит: «Вы выросли и работаете на море, какие у вас есть на сей счёт предложения?» Мы посоветовали обследовать дно бухты. Для этой цели собрали водолазов всех кораблей, подводных лодок и транспортов. Водолазы опустились под воду и, взявшись за руки, двинулись от одного берега бухты к другому. На второй день обнаружили плашкоут с золотом, затонувшим на том месте, куда его переставили после штормового предупреждения. Борта у него были низкие, поднявшиеся волны наплескали в судно воды, и оно ушло на дно.

У всех словно гора с плеч свалилась. Все радовались, что никому не придётся ехать на определённый срок к И.Ф. Никишову. А генерал И.Е. Петров в тот же день улетел в Москву.

4. Непрошенный гость

В начале 50-х годов, когда «холодная война» была в полном разгаре, в Москве стало известно, что иностранный самолёт-разведчик новейшей конструкции должен появиться в небе Владивостока. Истребителям-перехватчикам, базировавшимся у кромки моря, в Екатериновке и Суходоле, пришёл приказ быть наготове и контролировать воздушное пространство в этом районе, а кораблям пограничников и флота нести службу в дрейфе у острова Аскольд.

Погода в тот день стояла исключительно лётная. Ярко светило солнце. А на море - полнейший штиль. В 13 часов 15 минут непрошенный гость появился над Владивостоком. Истребители дали ему знать, что он нарушил границу и приказали следовать для посадки в указанном районе. В ответ иностранец произвёл ракетный залп по советским самолётам. И тогда истребители открыли огонь. Самолёт-разведчик, разваливаясь на части, стал падать вниз, к морю. Лётчики выбросились с парашютами.

Мой корабль в это время стоял у пирса острова Путятин. Получив приказ, вместе со всем дивизионом мы полным ходом пошли к месту падения самолёта. Из воды подняли семерых лётчиков. Один из них отличался чрезмерной полнотой. Зацепив его багром за подтяжки, вытащили на палубу. Как потом выяснилось, он оказался тем самым крупным чиновником, который накануне публично

бахвалился, что будет наблюдать Владивосток с воздуха столько, сколько пожелает.

Лётчиков отправили в Москву. А нам поступила команда: обломки самолёта, все до единой гайки, поднять на поверхность. Моряки справились и с этой задачей, глубина-то там оказалась небольшая.

Это столь серьёзное нарушение границы было в то время не первым и не последним. Работы пограничникам более чем хватало».

* * *

Капитан 3 ранга в отставке Анатолий Емельянович Бондарь был призван на Тихий океан в морские части погранвойск в 1939 году. В войну матросом участвовал в огненных рейсах через океан, перевозил различные грузы по ленд-лизу.

Потом учился в Ленинградском Высшем Военно-Морском пограничном училище. Вновь вернулся на Тихий океан и продолжил службу уже помощником командира, а затем командиром корабля СКР-28. На его счету 27 задержаний, со стрельбой, нарушителей морских границ. Был ранен, но вновь вернулся на корабли. Он, вероятно, так и остался бы навсегда жителем приморского города. Но его жена Зоя Николаевна, капитан медицинской, службы, тоже участница Великой Отечественной войны, неожиданно заболела астмой. Никакие, даже привезённые из-за, океана, лекарства не помогали. И тогда по совету специалистов семья Бондаря переехала жить в Челябинск, в город, в котором родилась Зоя Николаевна. «Живём месяц, другой,- рассказывает А.Е. Бондарь, - болезнь никак себя не проявляет, а вскоре и совсем о ней забыли. Вот что значит родина».

В Челябинске А.Е. Бондарь работал преподавателем военной подготовки в школе № 40 и в возрасте 81 года имел за плечами 60 с половиной лет трудового стажа. Многие годы он являлся членом Челябинского областного совета ветеранов ВМФ. И как все ветераны, мечтал о времени, когда наступит, наконец в стране стабилизация, и наши внуки будут иметь такие же социальные гарантии и возможности учиться, работать и отдыхать, какие имели мы - поколение советских людей.

РАССКАЗЫ ЗАВЕРТКИНА

Старшина 1 статьи в отставке Валентин Дмитриевич Завёрткин ушёл на фронт в неполные 17 лет. Вначале он оказался в сержантской школе в г. Свердловске, но вскоре его перебросили на Северный флот, где после двухмесячного обучения он в качестве дублёра моториста БЧ-5 на танкере «Полярник» успел один раз сходить к Новой Земле. А потом вновь переезд, на этот раз на Дальний Восток, на остров Русский в учебный отряд, после обучения в котором его зачислили в экипаж военно-транспортного судна «Таганрог», арендованного у США сроком на пять лет. «Таганрог» относился к классу больших судов, его водоизмещение составляло 32,23 тысячи тонн. На нём имелось вооружение: 130 и 76-миллиметровые пушки, 8 крупнокалиберных пулемётов, 4 бомбомёта и 2 бомбоската. То есть судно было неплохо вооружено и предназначалось для перевозки грузов из США.

1. Ново-Орлеанское чудо

«При отправлении в заграничное плавание мы переодевались в гражданскую форму, - вспоминал В.Д. Завёрткин, - а возвращаясь, вновь надевали военную форму. По этому поводу шутил наш начальник штаба: «Вы не моряки, а анархисты».

Переход по Тихому океану до берегов США длился обычно 11-14 суток. Нам довелось побывать во всех портах Америки, начиная от Аляски на севере, кончая Сан-Франциско и Сан-Диего на юге. Во время первого посещения Нового Орлеана в Мексиканском заливе произошёл любопытный случай. Приходим к причалу, а на нём - ни души. Но замечаем, что кто-то с опаской наблюдает за нами из окон, а кто-то - из-за угла. Командир приказал спустить шлюпку. Матросы сами приняли швартовы. А когда вышли на причал, появилась какая-то нарядная леди. Попытались с ней заговорить, а она вдруг подошла к Саше Струнникову и гладит его по голове рукой. Через переводчика леди, пояснила, что по их сведениям у русских на голове должны быть рога. Мы дружно рассмеялись. И сразу же со всех сторон стали подходить портовые работники, которые незамедлительно начали загрузку нашего судна высококачественной бронзой.

Вначале американцы относились к нам по-дружески. Но в США проживало много русских белоэмигрантов, они сделали своё

дело, и американцы при встрече стали кидать в нас камнями. По этой причине нам пришлось сократить выходы на берег. Обычно, мы отдавали свои доллары работнику из консульства, а он покупал нам на них шоколадные конфеты и разные безделушки.

Вот так в цивилизованной стране мы чувствовали себя как Колумб среди индейцев.

2. Орден из рук наркома

В начале августа 1945 года, ещё до объявления войны с Японией, «Таганрог» с грузом бензина возвратился из США во Владивосток и встал на якорь в районе Первой Речки. В бухте жизнь шла в обычном ритме, взад и вперёд курсировали мелкие суда, мы с нетерпением готовились к увольнению на берег, гладили брюки, чистили до блеска пуговицы и пряжки. И вдруг раздалась боевая тревога. Я быстро занял своё место на корме у пулемёта. Слышу звук авиадвигателя. Посмотрел вверх и вижу: со стороны солнца прямо на наш корабль пикирует самолёт. Но чей? На наш не похожий, а на борту у нас 18 тысяч тонн бензина, да и тревога объявлена боевая. И я открыл по нему огонь. Стреляю, а он летит. Израсходовал на него почти, всю коробку. На его крыльях уже ясно просматриваются японские опознавательные знаки. И вдруг гляжу, он как-то странно «заковылял», пронёсся между грот-мачтой и фок-мачтой, оборвал натянутую между ними антенну и упал в воду. «Пошёл ко дну кормить крабов!» - сострил кто-то.

Когда самолёт подняли на поверхность, то увидели в кабине лётчика, прикованного к штурвалу металлической цепью. То есть это был камикадзе (японский смертник). Четырёхлопастный пропеллер с этого самолёта сняли, выгравировали на нём имена пулемётчиков нашего расчёта, в том числе и моё, и закрепили на леерах кормовой части переходного мостика «Таганрога». А позднее этот пропеллер передали во Владивостокский музей.

Через несколько дней с бёрёга на наш корабль прибыл духовой оркестр, а следом за ним нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов с сопровождающими его адмиралами и офицерами. Экипаж корабля построили на палубе, и Н.Г. Кузнецов вручил награды :командиру орден Ленина, замполиту орден Боевого Красного Знамени, мне орден Красной Звезды, а остальным матросам пулемётного расчёта - медали.

Получить награду из рук наркома и Главкома ВМФ Союза - это большая честь, но вспоминаю я об этом с горькой обидой, которую

ношу с собой всю жизнь и заберу в могилу. Дело в том, что в 1948 году, когда истёк срок аренды «Таганрога», мы отправились в японский порт Иокогама для передачи корабля американцам. Перед выходом в заграничный рейс, как обычно, у нас забрали документы и награды, выдав взамен мореходные книжки. А по прибытии обратно мне возвратили лишь краснофлотскую книжку и комсомольский билет, а орден и справку о получении контузии почему-то не отдали, и отправили для продолжения службы в Порт-Артур на сторожевой корабль СК-38, где я служил до 1951 года.

После увольнения в запас, куда я только, ни писал с просьбой помочь вернуть мне орден ответ всегда приходил один: «Нет. Не значится». Мне посоветовали, напиши, мол, во Владивостокский музей, но я махнул рукой, нервы-то не железные.

3. Десантирование

Во время высадки, десанта, в корейском порту Геньзянь наш корабль шёл в составе эскадры в качестве танкера, одновременно часть экипажа, в которую попал и я, должна была участвовать в десантировании. У берегов Кореи к борту подошли торпедные катера, мы погрузились в них. В это время со всех кораблей, изо всех орудий «садили» по береговым укреплениям так, что уши ломило. Катера, набрав скорость, помчались вперед не сбавляя ход, выскочили почти на сушу. То, что катера тогда угробили, это точно. По инерции мы клубками вылетели на берег. Я сильно ударился коленом. «Ну, салага», - выругался по моему адресу старшина. Боль в колене скоро прошла. Мы захватили два плацдарма слева и справа от деревянного дома, из которого японцы вели сильный пулемётный и автоматный огонь, не позволяя десанту объединиться. Командир приказал уничтожить эту огневую точку. Выбор пал на меня. Из противогазной сумки изъяли противогаз, а взамен положили связку из пяти противотанковых гранат. Кроме того, дали мне два диска к автомату и одну «лимонку». Пригнувшись, иногда ползком, я стал продвигаться по водосточной канаве к дому. Добрался до переходного мостика, а просвет под ним всего сантиметров сорок. Я худой был, поэтому ползком легко преодолел преграду и увидел впереди себя японца, сидящего в пол-оборота ко мне с оружием. Вероятно, ему поручили охранять подходы к дому. Долго не раздумывая, бросил в его сторону «лимонку», перемахнул через забор, укрываясь за бревенчатой стеной, плохо представляя силу взрыва

связки гранат, метнул её в открытое окно дома. И сразу же словно погрузился в какую-то мягкую пуховую перину, все стало быстро куда-то уплывать в бесконечность.

Очнулся только через сутки. И от медсестры узнал, что от взрыва гранат дом разлетелся в разные стороны, похоронив меня под своими развалинами. А когда для пропуска танков потребовалось разобрать завал, меня там обнаружили. После возвращения из полевого госпиталя на корабль у меня месяцев семь голова трещала. Думал, комиссуют, но нет, служил от звонка до звонка».

4. Семейные реликвии

В каждой семье имеются свои родовые реликвии. У В.Д. Завёрткина они особенные, связанные с именем В.И. Ленина. Его дед, Ионикий Иванович Завёрткин, мещанин, пимокат по профессии, был в хороших отношениях с Владимиром Ильичём в период его, проживания в селе Шуше. Они вместе часто посещали сходки административно-ссылных, ездили по ближайшим деревням, имевшим названия Кое, Ое и тому подобные, в целях закупки продуктов. И однажды в пути В.И. Ленин сочинил шуточное четверостишие, вторая половина которого сохранилась у В.Д. Завёрткина:

«...Кое, Ое, Сухачёво,
Шуш, Казанцево, Козлово.
Из Арбатов в Арбаты,
В город за картошкой».

Нередко В.И. Ленин приходил в гости к деду, брал на руки пятилетнего Миньку (будущего отца В.Д. Завёрткина). А Минька рос озорным парнем, любил поиграть с брелоком часов, висевшим на груди Ильича, дёргал за него изо всех сил. Владимир Ильич не выдерживал и, обращаясь к Ионикию Ивановичу, говорил: «Забери ты своё чадо».

Бывали случаи, В.И. Ленин помогал Миньке затаскивать санки на гору и сам иногда изъявлял желание прокатиться с ветерком; ведь он был хорошим фигуристом, и когда катался на коньках по льду замёрзшей речки, вся деревня выходила посмотреть на ссылного Ульянова.

Когда Владимир Ильич и Надежда Константиновна решили обвенчаться, И.И. За верткий был у него одним из трёх свидетелей, по-тогдашнему шафером. Венчание происходило в Петропавловс-

кой церкви. Священник Иоанн Орестов отказался совершать это таинство, потому что молодожены не имели обручальных колец. Помог административно-ссылный, бывший путиловский рабочий, финн по национальности, Энсберг. Он из медного пятака сделал им обручальные кольца, и венчание произошло 10 июля 1898 года.

Перед отъездом, после окончания срока ссылки, Энсберг подарил В.И. Ленину самодельную брошюру под названием «Карл Маркс. Капитал». А когда уезжали В.И. Ленин и Н.К. Крупская, И.И. Завёрткин подарил им по паре валенок.

Из семейных реликвий Завёрткиных, фотокарточек, вырезок из газет, воспоминаний, можно узнать, что В.И. Ленин был не только гениальным мыслителем, автором выдающихся философских работ, таких как «Материализм и эмпириокритицизм», он был ещё неплохим плотником и столяром. В селе Шуше сам делал столы, стулья, книжные полки, во дворе смастерил беседку, обсадил её хмелем, и в летнее время беседка утопала в зелени.

С тех пор прошло много лет. Минька, Дмитрий Ионикинович Завёрткин, долгое время работал в системе «Заготзерно» Челябинской области. Умер он в 1972 году и похоронен на Сосновском кладбище в районе АМЗ Челябинска. Валентин Дмитриевич Завёрткин, пройдя огонь и воду, вернулся в Челябинск и до самой пенсии работал слесарем в СУ-5 треста «Челябгражданстрой». До февраля 1999 года возглавлял Челябинский городской совет ветеранов ВМФ. Кроме ордена Отечественной войны и других воинских наград он отмечен медалями: «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Но главной своей наградой в жизни он считает орден Красной Звезды, полученный из рук наркома.

ДВАЖДЫ ПЛЕННЫЕ

Где-то в ноябре 1944 года пароход «Урал» рейсом из США в Находку прибыл в Петропавловск-Камчатский. Нас, двенадцать матросов и старшин во главе с капитан-лейтенантом Семеновым, назначили для обслуживания военного оборудования этого корабля, так как дальнейший путь «Урала» пролегал вдоль принадлежащих Японии Курильских островов и Южного Сахалина. Вооружение «Урала» составляли 150-миллиметровая пушка, 75-миллиметровая универсальная пушка и четыре крупнокалиберных пулемёта типа «Эрликон».

В трюмах судна находилось 1200 человек дважды военнопленных. Это были советские граждане, оказавшиеся по разным причинам в начале войны в немецком плену, где их мобилизовали в германскую армию и направили служить во Францию. А когда союзники после долгих проволочек открыли наконец второй фронт и высадились в Нормандии, новоявленные немцы с удовольствием сдались им в плен. Их перевезли в американские лагеря, использовали там на различных работах, выплачивали за труд лагерные деньги и даже иногда выпускали в город, но с условием, что на спине и сбоку обмундирования должны быть знаки, обозначающие «военнопленный». А потом их вместе с передаваемыми СССР по ленд-лизу судами отправили на Родину.

Среди этих людей разных национальностей и профессий мне запомнились три лейтенанта Красной Армии, дослужившихся в Германском вермахте до обер-лейтенантов. На пароходе командир доверил им выполнять роль старших по трюмам. Другой выделявшийся из общей массы красноармеец лет 45 удивил меня тем, что пережив два плена, преодолев два океана, сумел сохранить свою первую награду - медаль «За боевые заслуги».

К нам, морякам, дважды военнопленные относились с подчеркнутым уважением. Мы же, согласно указаниям, полученным от командира, обращались к ним только как «товарищ пассажир».

Из Петропавловска-Камчатского пароход «Урал» вышел в составе каравана из шести судов, двух ледоколов и четырёх транспортов. При подходе к проливу Лаперуза погода испортилась. Серые облака давили на корабль, температура воздуха понизилась, а ледовая обстановка ухудшалась с каждым часом. Ледоколы и два транспорта сумели пройти пролив. А наш пароход оказался затёртым во льдах в заливе Анива. Следовавший за нами транспорт изменил курс и вернулся в Петропавловск. Мы же дрейфовали во льдах по воле стихии около сорока дней. А потом поднялся сильный ветер. В океане разразился шторм. Льды пришли в движение, начали ломаться, пароход вынесло на чистую воду и мы тоже ушли на Камчатку, где «Урал» с пассажирами встал у стенки в морском порту и простоял там до 15 апреля 1945 года, года пока не разрядилась ледовая обстановка. После чего мы вновь вышли в море, взяв курс в Находку.

При подходе к берегам Японии команда парохода никак не могла заставить пассажиров спуститься в трюм.

– Дайте нам возможность хоть чуть-чуть посмотреть на Японию, - просили они. А когда увидели приближающийся со стороны пролива японский эсминец, их с палубы как ветром сдуло.

Эсминец шёл с левого борта, срезал корму, лёг на параллельный курс и сигналами запросил:

– Ваше имя, откуда и куда следуете, какой на борту груз?

– Не отвечать! - приказал капитан.

Смотрим, на эсминце расчехлили торпедные аппараты, развернули в нашу сторону орудия. Мы тоже приняли меры предосторожности. И так шли длительное время. Но тот факт, что война в Европе завершалась с победным успехом СССР, конечно, повлиял на действия японцев. Эсминец ушёл к берегу.

И вновь «Урал» остался один на один с морем. А наши пассажиры из трюма на палубу не показываются. Мы поинтересовались, почему их так сильно напугал «японец».

– Нам страшно не хочется попадать в плен третий раз, ведь Япония находится в состоянии войны с США, - объяснили они.

По прибытии в Находку пассажиров передали представителям НКВД. Я вернулся на остров Русский в свой 4-й морской радиотряд особого назначения, в котором начинал службу в 1938 году в качестве радиста, осваивал радиотелеграфную азбуку морзе, а затем японскую азбуку катакана, занимался радиоперехватом и пеленгацией кораблей и значился радистом особого назначения 1 класса. Как и все матросы, мечтал о доме, вычёркивал в календаре каждый прожитый день.

Призывали нас в 1937 году на четыре года. В 1939 году службу на флоте продлили ещё на один год. Потом началась война. А после войны пришёл приказ специалистов флота задержать. Домой в отпуск я сумел выехать лишь в ноябре 1945. В отпуске женился. В следующем году жена, Надежда Александровна, приехала ко мне на Дальний Восток. Нам выделили комнатку в квартире на самом берегу Японского моря. За окном было много воздуха, света, пахло океаном, но когда начинался шторм, поднимался такой шум, что ночью уснуть было невозможно.

В 1947 году, будучи по делам службы в Находке, я зашёл на базар и встретил там местного шахтёра.

– Макарыч, ты что, меня не узнаёшь? - обратился он ко мне.

Я вспомнил: это был один из пассажиров с парохода «Урал». Он рассказал мне, что после того, как они сошли на берег, их

интернировали, и специальная комиссия беседовала со всеми дважды пленными, определяя степень вины каждого. Кого-то отправили сразу на Колыму, но большую часть определили для работы на предприятиях Дальнего Востока, дав им право за счёт предприятия привезти к себе семьи. Многие из них, в том числе и он, навсегда решили остаться в этих краях. Мы долго беседовали, вспоминали, а потому пожелав друг другу удачи, расстались.

В 1948 году я демобилизовался. Мы с женой приехали в Челябинск и стали челябинцами, где живём до настоящего времени», - закончил свой рассказ ветеран Тихоокеанского флота мичман запаса Константин Макарович Кудрявцев. До призыва на военную службу он работал на лесопильном заводе старшим пилоставом. Но в жизни его основной профессией стала та, которую получил он на флоте. Уже на гражданке закончил радиотехникум и работал в системе Челябинского радио и телевидения. Перед выходом на пенсию занимал должность заместителя начальника областного производственно-технического управления связи. А будучи пенсионером поддерживал со своей организацией творческие отношения. И всё своё свободное время отдавал общественной работе в Челябинском областном совете ветеранов Военно-Морского Флота.

ДЫМОВАЯ ЗАВЕСА

Пётр Александрович Лисицкий, потомственный казак Ключевской станицы Троицкого отдела, хорошо помнит своего деда - крепкого, коренастого урядника, в доме которого на видном месте всегда висела шашка и казацкая фуражка с голубым околышем. В его большой семье умение трудиться имело первостепенное значение. От деда и отца перешло к Петру по наследству уважительное отношение к воинской службе и к труду хлебороба. До восемнадцатилетнего возраста П.А. Лисицкий работал трактористом в колхозе «Третий решающий», названном в честь третьего года пятилетки. А в 1942 году земляки проводили его на Тихоокеанский флот, где после учёбы в морской школе Владивостока он нёс службу в должности командира отделения химической защиты Сучанского сектора береговой обороны.

«Сложные чувства владели тогда нами, - вспоминал П.А. Лисицкий. – На западе шла война с Германией, а у нас на востоке

царил мир, но какой-то особенный, тревожный. Мы, даже в мыслях не допускали, что немцы когда-нибудь смогут дойти до Владивостока, но рядом находилась Япония, её корабли постоянно нарушали государственную границу, бывали случаи задержания их у советских берегов. А в 1942 году у входа в нашу бухту запуталась в противолодочных сетях японская подводная лодка. Её принудили всплыть. Арестовали. Экипаж выдворили из Союза, а субмарину поставили у причала для всеобщего обозрения, и стала она чем-то вроде музейного экспоната.

Мы частенько выходили на утёс к океану и под шум морского прибоя всматривались вдаль, стараясь увидеть за гребнями набегающих волн ту самую недружественную нам Японию. И хотя наше командование в отношениях с японцами проявляло гибкость и такт, старалось сглаживать возникающие инциденты и не отвечать на провокации, мы с каждым днём убеждались: в том, что война с японцами неизбежна. Все её ожидали, а началась она неожиданно. 7 августа 1945 года мы получили задание испытать новую дымообразующую смесь при постановке дымовой завесы. Переоборудовали для этой цели несколько торпедных катеров, установив в отсеки вместе торпед ёмкости с химическим веществом. Вышли в море. Открыли баллоны, и за катерами потянулся шлейф дымовой завесы в виде белого облака. Самолёты, сопровождающие катера, фотографировали сверху результаты нашей работы. 8 августа эти испытания проводились повторно.

Утро 9 августа, ничем не отличалось от предыдущих дней. Служба шла по флотскому расписанию, лишь в действиях командиров наблюдалась повышенная ответственность и собранность. Они, вероятно, знали, что война Японии уже объявлена. Мы же, матросы и старшины, пребывали в полном неведении и думали, что опять выходим в море для очередных испытаний. Но на этот раз почему-то слишком далеко ушли за горизонт, взяв курс к Корейским берегам. В указанном квадрате поставили дымовую завесу и вернулись обратно. И лишь на своей базе узнали что уже целый день идёт война с японцами, а поставленная нами дымовая завеса способствовала успешной высадке десанта краснофлотцев в районе корейского порта Расин. За что я оказался в числе группы моряков, представленных к награждению медалью «За отвагу».

После войны, в 1947 году, П.А. Лисицкий вернулся домой. Работал в колхозе, затем инструктором Троицкого РК КПСС, зани-

мал должности председателя Брединского райисполкома, заведующего отделом Челябинского областного комитета народного контроля. Сельчане считали П.А. Лисицкого своим. Все знали, что он внимательно относится к нуждам людей, а в работе у него всегда порядок, как на флоте. Его труд отмечен орденом Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак почёта», медалями «За трудовую доблесть», «За освоение целинных земель» и другими.

На протяжении ряда лет капитан 3 ранга в отставке Пётр Александрович Лисицкий продолжал на общественных началах участвовать в работе Челябинского областного совета ветеранов ВМФ, деятельность которого на первый взгляд незаметная. Но социально осязаемая, для ветеранов и нередко привлекательная для молодёжи, она перекидывает мостик между поколениями моряков прошлого, настоящего и будущего. А за будущее все в ответе.

НЕПРЕДСКАЗУЕМОЕ МОРЕ

Где ты, где ты, морской ветерок,
Где вы сопки, заливы, причалы?
Отпустите меня на восток,
В этот край, по красе небывалый.

М.С. Апонин.

Капитану 3 ранга в отставке Михаилу Семеновичу Апонину в 1999 году исполнилось 82 года. Впервые он ступил на палубу пограничного корабля Дальневосточного приморского округа в 1938 году. И до выхода в запас прошёл путь от краснофлотца до заместителя командира дивизиона по политической части. Ещё до призыва на флот, работая слесарем на Харьковском паровозостроительном заводе, посещал литературную секцию при Союзе писателей Украины и уже тогда начал писать стихи. А по-настоящему занялся поэзией только на пенсии, когда появилась масса свободного времени. Он не только поэт, но и интересный собеседник, участник удивительных событий, о чём свидетельствуют помещённые ниже краткие фрагменты его воспоминаний.

1. Война

«В августе 1945 года корабли пограничников участвовали в высадке десантов на острова Курильской гряды. Остров Парамушир был особенно сильно укреплен японцами. Даже после высадки

десантников островные батареи палили по нашим кораблям и поразили один из них. Командир корабля капитан-лейтенант Сидоренко, находившийся на мостике, погиб. Матросы по приказу старпома прыгали за борт, вплавь добирались до берега. А выйдя на берег, обнаружили, что на гафеле их горящего корабля развевается пограничный флаг СССР. Боцман, мичман Матюхин, атлетического телосложения, отличавшийся невероятной храбростью, крепко выругался, разбежался, прыгнул в воду и поплыл обратно к горящему кораблю, который в любой момент мог взорваться. Все застыли в напряжённом ожидании: успеет или нет?

Боцман был прекрасным спортсменом. Он достиг кормы, как кошка, взобрался по ней на палубу, снял флаг и прыгнул в воду. Когда, прогремел взрыв, он был уже на безопасном от корабля расстоянии. Честь флотская не была посрамлена.

В это время у наших соседей на юге при овладении Сахалином произошёл случай из разряда курьёзных. Эскадра советских кораблей во главе с флагманом «Зарница» ночью подошла к японскому порту Маоко (ныне Холмск) и встала на рейде, планируя с рассветом начать высадку десанта. Рано утром, когда только-только рассеялся туман и стали просматриваться контуры порта, торпедные катера первыми рванулись к берегу. А на флоте существует такой порядок: подъём флага на кораблях осуществлять в 8 часов утра. Катера же вошли в порт раньше, то есть без поднятых флагов. Японцы приняли их за своих, помогли пришвартоваться к причалу. И какое же у них было удивление, когда из катеров стремительно стали выпрыгивать на берег советские десантники, которые практически без особого сопротивления заняли порт.

К этому моменту война с Японией развернулась уже и на земле, и над землёй, и на море.

2. И.В. Сталин

В декабре 1951 года мы находились в правительственной охране и контролировали границу на Чёрном море от Сухуми до Анапы. Вечером уходили в море, а утром вставали у причала сочинского морского вокзала, который тогда ещё только строился по инициативе и при покровительстве И.В. Сталина. Однажды утром, будучи дежурным по кораблю, я увидел бегущих по пирсу трёх майоров НКВД.

– Немедленно убрать матросов с палубы, - распорядились они.

Матросы спустились в кубрик. Через некоторое время на пирс вышла группа людей. Впереди шагал человек в пальто и фуражке. Это был И.В. Сталин. Он прошёл в четырёх метрах от кромки нашего корабля, даже не взглянув на меня, замершего по стойке смирно возле пограничного флага СССР. Я отчётливо видел сосредоточенное, покрытое следами оспы лицо вождя, слегка согнутую руку и обратил внимание на его твёрдый, уверенный шаг.

А на другом пограничном корабле, стоявшем по соседству с экипажем, жила собака дворняжка. Она привыкла к чёрным шинелям, а к людям в, другой одежде проявляла повышенный интерес. Собака вдруг выпрыгнула на пирс и бросилась к товарищу Сталину. Три майора НКВД онемели от неожиданности и не знали, что предпринять. Собачонка же подбежала к И.В. Сталину, встала перед ним на задние лапы и завилала хвостом. Иосиф Виссарионович Наклонился, погладил её, по голове и двинулся дальше. Осмотрев стройку, он со свитой возвращался обратно. За ним метрах в трёх шагали генералы, адмиралы, а позади шли штатские, державшие правую руку в кармане. Один из них круглолицый, в очках, долго и пристально смотрел на меня; даже пройдя мимо, он несколько раз оглянулся. А я думал: «Очень знакомое лицо. Кто это?» Потом вспомнил: ведь это знаменитый Л.П. Берия. Позднее, уже в хрущёвские времена, я прочитал в журнале статью, рассказывающую о том, что якобы Лаврентий Павлович ради того, чтоб отличиться перед «хозяином», мог инсценировать покушения на него и устранить покушавшегося. И подумал, что сделай я тогда какое-нибудь неверное движение, он мог бы разрядить в меня обойму. Но это уже из области фантазии.

3. Гибель шхуны «Кит»

Восточное побережье Сахалина омывает Охотское море, самое холодное, бурное и непредсказуемое. Особенно опасен здесь северный ветер. Стоит ему разгуляться, как в течение 30 минут штилевая погода сменяется ревушим штормом. Огромные волны накатываются одна за другой, смывая всё на своём пути. Другой опасностью для моряков является шквальный ветер. В считанные минуты он может наделать много бед, даже привести к гибели судна. Примером тому служит трагический случай, произошедший с пограничной, шхуной «Кит», бороздившей в 50-е годы воды Татарского пролива и Охотского моря. Это было большое деревянное

судно, приписанное к Николаевску-на-Амуре, оно доставляло продовольствие и другие грузы пограничным заставам всего Приморья, вплоть до Магадана, двигаясь по морским просторам на парусах или включая мощный «движок».

Однажды тёплым летним вечером шхуна бросила якорь на траверзе одной из погранзастав Северного Сахалина. Ранним утром следующего дня её команда ещё находилась на ночном отдыхе в кубриках, а на ходовом мостике, наблюдая за морем, дежурили вахтенный офицер и старшина. Стояла тихая безветренная погода, как говорят моряки - полный штиль. И вдруг на севере среди белых облаков появилась небольшая чёрная тучка. Она быстро росла и вскоре превратилась в огромное темное облако, которое стремительно приближалось к шхуне. От тучи подул холодный ветер, превратившийся потом в шквал. Шхуну, стоявшую на якорю, заволокло из стороны в сторону. Вахтенный офицер разбудил командира и боцмана. Они, встревоженные, появились на палубе. И в это время всё засвистело и загудело вокруг. Ветер смешался с водой, и огромной силы шквал пронёсся над шхуной. В одно мгновение он подхватил командира и боцмана и унёс моряков в море. Потом их долго искали, но не нашли. Другой порыв ветра перевернул шхуну килем вверх. Спавших матросов сбросило с коек. В кубрик, где они отдыхали, хлынула «ода».

— Мы не сразу поняли, что произошло, - рассказывал о случившемся секретарь комсомольской организации шхуны, - и в темноте барахтались в холодной воде, цепляясь за различные предметы. К счастью, вода вскоре прибывать перестала, так как между днищем и водой образовалась воздушная подушка. Плавая в холодной воде, мы вдруг услышали знакомый голос рулевого-сигнальщика: «Братцы! Погибать - так с музыкой, умрём как герои!» И он запел: «Наверх вы, товарищи, все по местам...» Его поддержали другие матросы.

Очередной налетевший шквал оказался такой силы, что якорная цепь лопнула, шхуну понесло к берегу и выбросило на отмель между скалами. У солдат пограничного наряда, проходившего в этот момент по берегу, состоялся такой разговор:

— Здесь только что шхуна «Кит» стояла. Куда она делась?

Пограничники осмотрели берег и увидели её, перевёрнутую вверх дном. Подбежали. Заскочили на днище. Матросы, услышав их топот, стали стучать в борта кто чем мог. Наряд немедленно

сообщил о случившемся на заставу. Быстро прибыла специальная команда. Поскольку шхуна опиралась своей надстройкой на прибрежную отмель, без опасения вырубili в днище отверстие, и все моряки вышли на берег».

До 1961 года продолжалась морская служба М.С. Апонина на границе. Потом он приехал в Челябинск и 30 лет работал учителем труда в школах № 70, 95 и в школе-интернате № 13. Тетради с его стихами не лежат на одном месте и сегодня, их просят почитать родные и знакомые, ими интересуются школьники. Несколько лет назад Михаил Семёнович вписал в свою тетрадь свое последнее стихотворение, в котором имеются такие строки:

Нет, не думал я, что звон гитары
Призовет, меня, на склоне лет.
Стал я и седой, и сухопарый,
Только вот в душе старенья нет...

МОРСКАЯ КАВАЛЕРИЯ

Отец и дед Александра Пантелеевича Кириллова были сибирскими казаками. Дед не раз избирался атаманом Надежинской станицы, отец Пантелей Иванович, имел чин подъесаула. Поэтому с детства осталось у А.П. Кириллова неравнодушное отношение к лошадям. А позднее возникла большая искренняя любовь к морю, потому что воевать ему пришлось в морской кавалерии. Так называли торпедные катера - небольшие алюминиевые корабли длиной всего метров 18, имевшие экипаж семь человек и вооружённые спаренным пулемётом ДШК и двумя торпедами, располагавшимися в кормовой части. Во время атаки торпеды вначале отбрасывались назад, а катер круто уходил в сторону, давая им «зелёную улицу». На этих кораблях стояли два авиационных двигателя, работавших на смеси из спирта и чистого, авиационного бензина, что позволяло развивать большую скорость, до 90 километров в час.

После краткосрочного обучения в Военно-Морском училище, дислоцированном в Махачкале, куда в 1943 Году А.П. Кириллова призвали шестнадцатилетним паренёком, начал он на таких малых кораблях войну в составе Волжской военной флотилии, затем на Чёрном море участвовал в Румыно-Болгарской освободительной операции. Войну с Японией, несмотря на восемнадцатилетний

возраст, он начал уже опытным командиром торпедного катера «Г-4» пятой серии.

«Были мы молодыми. Храбрости хоть отбавляй, - вспоминал Александр Пантелеевич. - В составе дивизиона торпедных катеров ночью в августе 1945 года вышли к корейским берегам с заданием заблокировать выход из Саньсинской бухты. Для меньшего шума глушители спустили в воду. А при подходе к бухте глушители подняли, и катера вихрем помчались вперёд. Вскоре прямо по курсу увидел я силуэт выходившего из бухты транспорта. «Подал команду: «Товсь!» - потом «Пли!» Одна торпеда прошла мимо транспорта, и её взрыв прогремел где-то у пирса. Вторая ударила точно в цель. Столб пламени взметнулся над водой. Транспорт сразу начал тонуть. Теперь нужно было быстрее уходить от него подальше, чтоб не попасть в водоворот воронки, образующейся на месте уходящего на дно судна. Вскоре на поверхности воды осталась торчать лишь верхушка мачты транспорта. Как выяснилось потом, был он загружен соей, никакой опасности нам не представлял. Но приказ есть приказ, и мы его выполнили.

Месяца полтора находился наш дивизион в Саньсинском порту, окружённый дружеским вниманием корейцев. А потом мне дали команду идти во Владивосток. Во время перехода неожиданно усилился ветер. На горизонте быстро собирались тучи. Погода испортилась. На волнах появились белые барашки. По мере продвижения по курсу удары волн становились всё тяжелее. Наконец началась гроза, и разыгрался шторм. Наш маленький катер, на котором разрешалось выходить в море при волнении лишь до трёх баллов, поднимало на гребень волн и бросало в разбушевавшуюся пучину. При этом казалось, что внутренности у тебя словно уходят вниз. Не все матросы могут выдержать подобные качки. Если же такие попадали к нам, - их немедленно списывали на берег. Это сейчас парня, едва оторвавшегося от маминой сиськи, сразу могут направить воевать в Чечню. У нас же при товарище Сталине такого не могло быть. При Жукове – возможно. При Сталине - нет. Всюду был железный порядок. В море выходили люди подготовленные. Поэтому все мои матросы, надев капковые бушлаты, исправно выполняли обязанности на своих местах. Но шторм крепчал. Очередная волна напрочь снесла радио-антенну, и мы потеряли связь с берегом.

«Беда не ходит в одиночку», - говорят в народе. Когда на горизонте уже хорошо стал виден берег, мы попали в рыбацкие сети, или сети попали нам и накрутились на оба гребных вала. Кронштейны не выдержали и сломались. Катер потерял ход. Я с трудом удерживал его перпендикулярно волне. Что делать? Морзянка не идёт, так как нет антенны. Если матросы заметят моё волнение - быть беде. И я, сохраняя внешнее спокойствие, стал подавать сигналы бедствия выстрелами из ракетницы. Но бушующее море оставалось пустынным. Всё чаще сверкали молнии. Солёные брызги, словно кнутом, хлестали по лицу. И вдруг, при очередном подъёме над волнами, мы увидели приближающийся к нам катер, за ним другой.

– Ура! - идёт помощь, - прокричал боцман.

Катера пограничников подошли к нам один с левого, другой с правого бортов, закрыли, нас от ветра, пришвартовались, и в связке из трёх кораблей мы благополучно достигли берега. После этого случая командиры катеров-спасителей на всю жизнь стали моими лучшими друзьями.

Вы спрашиваете, какой момент для меня был самым волнующим за период службы? Конечно же, посещение родных мест, когда, в конце 1945 года за хорошую и умелую службу дали мне внеочередной отпуск. Проезжая по пути домой с Дальнего Востока, мы не могли не восхищаться величием и просторами необъятной России. Особенно трудно было оторваться от вагонного окна, когда поезд целый день шёл почти по самой кромке Байкала, преодолевая один за другим около пяти десятков туннелей, проделанных в скальных породах гор. Но когда, вступив на родную землю, я подходил к селу Надежин, увидел знакомые места, у меня по-особенному застучало сердце, захотелось петь и плясать. Вот тогда я впервые понял, что нет ничего прекрасней своей малой родины.

Родные и земляки моему приезду были тоже рады. Как-то иду я со своими друзьями, вернувшимися с фронта хотя и израненными, но живыми. Разговариваем, вспоминая о школьных годах. Сельские ребята с любопытством рассматривают нас, особенно привлекали их мой кортик и сверкающие якорями пуговицы. А возле церкви встретился нам поп, настоятель местного храма. Остановился. Поздоровался и спрашивает, указывая на меня:

– А это чей отрок?

– Это сын Ефросиньи Кузьмовны, - пояснили ему мои друзья.

Мать, же моя очень набожная была, поп знал её. Он пригласил нас к себе в церковь, отслужил молебен в честь победителей. Потом мы пошли к нему домой. Святой отец достал из шкафа бутылочку «московской». Матушка поставила на стол самовар, солёные грибы, огурцы и пышный пирог с калиной. Выпили. Батюшка повеселел и поведал нам о том, что тоже знает, что такое Охотское море и о том, как он добывал на его берегах золото, даже рассказал, по чьему доносу он побывал в тех краях. В наши дни по радио и телевидению часто можно услышать, что веры у нас не было, а церковь находилась в загоне. Да разве можно считать просветительную работу государства среди населения гонением на церковь? Я, конечно же, не беру во внимание времена гражданской войны, когда действовали свои законы. А до 1941 года и в послевоенное время в тех селениях, где были по-настоящему верующие люди, церковь нормально функционировала, и мой рассказ тому пример».

На такой неожиданно сухопутной теме закончил свой рассказ Александр Пантелеевич. После окончания войны он работал в Фёдоровской автобазе, принимал участие в строительстве Челябинского металлургического завода, начиная от пятой доменной печи, а кончая пятым электросталеплавильным и кузнечнопресовым цехами. После выхода на пенсию он много лет возглавлял комитет ветеранов военно-морского флота Металлургического района. «Не просто, так, а с огромным желанием,-говорил он, - послужил бы я сейчас на флоте, если бы произвели меня в морскую кавалерию».

АМУРЦЫ

Капитан-лейтенант в отставке Андрей Ефимович Шумских окончил Высшее Военно-Морское училище имени М.В. Фрунзе в 1938 году и для прохождения службы был направлен в Краснознамённую Амурскую флотилию, сформированную ещё в 1900 году. Базировалась флотилия в 12 километрах от Хабаровска в затоне под высокими скалистыми берегами Амура. Ширина реки в этом месте достигала более километра. Но в период муссонных дождей Амур разливался так, что противоположный берег исчезал за горизонтом. Тогда о войне ещё не было разговоров, и жизнь во

флотилии протекала по распорядку мирного времени, точно так же, как на других флотах и флотилиях. Разница, быть может, заключалась лишь в том, что у матросов-амурцев вошло в моду содержать на кораблях четвероногих друзей, чаще всего медвежат, тайгато находилась рядом. К примеру, медведица Машка была любимицей всей флотилии. В жаркую погоду Машка прыгала за борт и плавала вокруг корабля. Однажды отплыла от него немного дальше, чем всегда, а там оказался охотник и он застрелил её, надолго опечалив своим поступком матросов.

Война застала А.Е. Шумских в должности старшего помощника командира монитора «Киров». Это был большой корабль даже по морским меркам, Длина его равнялась 60 метрам, ширина - 11 метрам. Он имел 4 башни с орудиями 137-го калибра, а в экипаже насчитывалось более 200 человек. «Когда монитор шёл по Амуру, чувствовалась его мощь, и мы, остававшиеся на берегу, с восхищением рассматривали корабль», - рассказывала Галина Анатольевна - жена А.Е. Шумских, находившаяся рядом с мужем весь период его флотской службы, заметив при этом, что хоть и относились они к семьям военнослужащих, но в войну всё испытать пришлось: и холод, и голод.

9 августа 1945 года вся флотилия в составе 8 мониторов, 11 канонерских лодок, 52 бронекатеров и других судов вышла для участия в наступательных операциях 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов. Амурцы перевозили, войска, технику, высаживали десанты, форсировали Амур, Уссури, Сунгари, крушили корабельной артиллерией береговые укрепления врага. «Мы вышли из базы с армейским десантом на борту, - вспоминал А.Е. Шумских, - На нашем мониторе размещалось человек 200 пехоты, 4 танка и несколько полевых пушек. Располагая картами, с нанесёнными, на них огневыми точками японцев на противоположном берегу Амура, немного постреляли по ним». «Да как это немного- возразила Галина Анатольевна. - Даже у нас, на базе под Хабаровском, канонаду слышно было». Андрей Ефимович улыбнулся и продолжал: «Затем мы вошли в устье Сунгари. Наши корабли, оборудованные танкосходами, быстро выгрузили людей, и технику на берег. Бронекатера продолжили поход на Харбин, а мы - к городу Саньсин. Наступление советских войск успешно шло на всех направлениях, поэтому в Саньсине после двух-трёх выстрелов из каждой башни «Кирова» японцы начали сдаваться.

Но не все этапы наступления завершались так, сравнительно благополучно. В бою за город Фуюань, штурмуя одну из сопок, погибли старшина 1 статьи Николай Голубков и два краснофлотца. Член военсовета приказал похоронить их как положено. Но мы ведь всегда спешили, а матросы наши отличались изобретательностью, они вместо трёх могил выкопали одну и всех троих в ней похоронили. А когда корабли вернулись на базу, пришло сообщение о присвоении старшине Голубкову звания Героя Советского Союза посмертно. Мне дали приказ возвратиться к месту прошедшего боя и доставить останки героев на базу. Под занавес войны нам пришлось выполнять столь скорбное поручение.

Голубкова и краснофлотцев похоронили второй раз с воинскими почестями, возле базы на высоком берегу, с которого и днём, и ночью видно, как Амур несёт свои тяжёлые воды к океану».

В 1951 году А.Е. Шуйских уволился в запас, приехал в Челябинск, решив стать металлургом. До выхода на пенсию он работал начальником Цеха столовых приборов ЧМЗ, а Галина Анатольевна - воспитателем детского садика № 273. Их старший сын, детство которого прошло на базе Амурской флотилии, тоже служил на Тихоокеанском флоте, а вернувшись в Челябинск, работал до пенсии подручным сталевара ЭСПЦ-2 ЧМЗ. Уверенно вошли в жизнь и второй их сын Борис - авиатор, и дочь - медработник. В 1999 году Андрей Ефимович отмечал свое 85-летие. «Если потребуется Родину защищать, хоть сегодня готов вернуться на флот», - выражал твёрдую уверенность он - старый моряк, ветеран Краснознамённой Амурской флотилии.

АМУРСКИЕ ВОЛНЫ

В районе города Хабаровска с головокружительной высоты крутого, обрывистого берега Амур кажется особенно величественным, Не спеша несёт он свои, воды к океану, слегка огибая город, километрах в десяти от железнодорожного моста образует затон, в котором в 1900 году располагалась первая флотилия судов, осуществлявших перевозки военных грузов. На её основе в 1906 году сформировалась Амурская военная флотилия, предназначенная для обороны пограничной линии Амурского бассейна. В 1917 году флотилия стала советской, участвовала в гражданской войне. В

1918 году её захватили, японцы. Один из мониторов, вступивший в неравную схватку с ними, был потоплен близ железнодорожного моста, где лежит на дне реки и поныне. Проходившие мимо корабли флотилии всегда отдавали воинские почести погибшим здесь за Советскую власть морякам.

О своей службе на Амуре бывший матрос флотилии, а ныне председатель комитета ветеранов ВМФ Центрального района города Челябинска Пётр Иванович Ситников на одной из встреч с молодёжью рассказывал:

«В 1940 году мать, провожая меня на флот, плакала: ведь тогда все считали, что война начнётся не на западе, а на востоке, с японцами. Амурская флотилия, куда привезли нас новобранцев, отличалась высокой боеготовностью. Вначале, всех новичков определили в учебный отряд и в течение восьми месяцев по уплотнённой программе обучали основам морского дела. После окончания учёбы, сдав, экзамены на отлично, я по распределению попал на флагманский корабль монитор «Ленин», где служба матросов, как на других кораблях, была расписана по минутам.

Флотилия базировалась в малонаселённых районах. Совсем рядом находилась тайга, поэтому, чтобы сгладить однообразие флотской жизни, командиры, несмотря на напряжённость планов боевой подготовки, находили возможность развивать на кораблях спорт и художественную самодеятельность. Кроме того, идя навстречу желанию экипажей, командующий разрешил держать на кораблях медвежат. На нашем четырёхбашенном мониторе их было два: Сильва и Мишка, оба страшные проказники. Бывало, заберутся на башню, а обратно слезть не могут. Когда матросы по команде дружно шли к шкиперу получать сахар, медведи тоже шли с ними, садились у входа и ждали гостинцы - от каждого матроса по кусочку рафинада. А когда звучала боевая тревога все бежали на свои боевые посты и медведи тоже бежали, путались под ногами, прятались в корабельной бане и рычали: очень уж им не нравилась суета и пальба из орудий.

На мониторе я выполнял обязанности 1-го наводчика башни, кроме того, мы - башенные комендоры - выполняли другие поручения. Причём строго по инструкциям, нарушение которых приводило к весьма нежелательным последствиям. Однажды при постановке минной сети мой напарник поспешил, нарушил установленные правила, раньше времени выпустил сегмент, в ре-

зультате чего сеть быстро пошла ко дну, а она тяжёлая, и меня увлекла за собой. Перелетев через леера, я оказался в воде. Вода же была холодная, у берегов уже лёд образовался, так что купание оказалось не из приятных.

С 19 июня 1941 года на флотилии проходили большие учения совместно с сухопутными войсками и военно-воздушными силами. 22 июня утром объявили готовность № 3. Мы думали, что теперь начнётся разборка учений. На нашем корабле продолжали оставаться принятые на борт танк и солдаты десанта. Их было, много, они переполняли все кубрики. И вдруг раздалась боевая тревога. А по громкоговорящей связи объявили: «Всем собраться на ют для участия в митинге». На башню поднялась группа командиров, среди них наш комбриг капитан 1 ранга Фадеев, капитан 2 ранга Харитонов и генерал-майор Белобородов. Выражение лиц у всех сосредоточенное, целеустремлённое, чем-то озабоченное. Митинг открыл комиссар Конышенков и неожиданно первое слово предоставил комдиву десантников Белобородову. Слова комдива прозвучали над Амуром как неожиданный в ночи выстрел:

– Сегодня в 4 часа утра на территорию нашей Родины вторгся немецкий сапог...

– А где же союзники Германии японцы? - задавали вопросы друг другу мы, но не получали ответа.

После митинга, высадив десант на берег, мы пошли к базе, чтоб пополнить боезапас. Подул сильный ветер. Начинался шторм. При подходе видим, над базой уже висят аэростаты, а матросы в целях маскировки перекрашивают крыши домов. Двое суток мы не спали, ожидая нападения врага. Дико устали. Получив боезапас, заступили на боевое дежурство. В целях совершенствования боевой подготовки периодически подходили к берегу, высаживались на него и под руководством опытных инструкторов учились рукопашному бою. А также часто, чтоб показать японцам свою силу и предостеречь от соблазна начать агрессию, проводили стрельбы, в том числе ночными специальными снарядами главного калибра, которые разрывались на определённой высоте, осветительные элементы, заключённые внутри них, разлетались в разные стороны, образуя светящееся облако. Японская разведка, конечно же, фиксировала их и делала соответствующие выводы.

Наступила осень, вслед за ней - морозы. Корабли флотилии рассредоточились вдоль Амура и встали на зимнюю стоянку.

Монитор «Ленин» зимовал у Комсомольска-на-Амуре в районе «Старой площадки». В 1941 году амурцы укомплектовали для отправки на западный фронт первый отряд морских пехотинцев для защиты Москвы. Всем им выдали новое обмундирование, вооружили новыми автоматами и, построившись по левому борту - мы, по правому – они, провели митинг. Подарили отбывающим в дорогу аккордеон. Долго прощались. А когда они по трапу переходили на рейсовый пароход, корабельные гармонисты заиграли трогательную душу мелодию вальса «Амурские волны». Пароход подал гудок. Отчалил. Мы махали своим товарищам руками и кричали: «Бейте фашистов!». Они отвечали нам тем же и кричали: «Бейте самураев!». И пока виден был пароход, пока не скрылся он за поворотом, лилась над Амуром мелодия амурского вальса.

В 1942 году второй отряд моряков отбыл на помощь осаждённому Сталинграду. В 1943 году третий отряд, следуя на фронт, попал 3 марта в железнодорожную катастрофу под Златоустом, многие моряки погибли и покоятся в братской могиле на его окраине. Мой сын, Михаил, работавший машинистом тепловоза, рассказывал, как проезжая мимо последнего пристанища дальневосточников, они никогда не забывали подать гудок. 21 апреля 1999 года мы - ветераны ВМФ Челябинска - посетили могилу моряков, провели поминание - памятный митинг и, встав на колени, возложили живые цветы.

В 1943 году меня направили учиться в Объединённую школу специалистов флота на курсы командиров батареи. После окончания учёбы оставили служить в этой школе, где впоследствии присвоили звание младшего лейтенанта. 9 августа 1945 года, когда началась война с Японией, я с группой курсантов находился на мониторе «Сун-Ят-Сен» в качестве руководителя практики и участвовал в боевом походе против японских кораблей. Но японцы уклонились от столкновения с нами, так как их корабли не выдерживали огня наших 120-миллиметровых орудий. По итогам похода группа моряков была удостоена орденов и медалей, в том числе я - медали Нахимова. Вскоре меня отозвали обратно в школу. Монитор «Сун-Ят-Сен» стал гвардейским, а его командиру капитану 2 ранга Корнеру присвоили звание Героя Советского Союза.

После войны флотилия пополнилась новыми кораблями, такими как «Перекоп», «Хасан» и новыми офицерами-фронтовиками, иногда чрезмерно лихими. Как-то на одном из учений

бронекатер, преодолевая облако дымовой завесы, на полном ходу врезался в борт большого корабля и перевернулся. Погибло несколько человек. А три матроса оказались под водой в погребе башни. Вода медленно затопляла их. Они кричали и стучали о стенки погреба. Акустики слышали их сигналы и немедленно сообщили в береговые службы, но ещё до прихода помощи с берега, разрезав днище корабля, матросов удалось извлечь целыми и невредимыми.

В 1948 году, демобилизовавшись, я приехал в Магнитогорск, где проводил службу в органах Государственной безопасности. В начале 90-х годов, во время поездки на Сахалин, уже будучи пенсионером, я решил посетить свою Краснознамённую Амурскую военную флотилию. Пешком вдоль береговой линии шёл по трудно узнаваемым местам на встречу со своей юностью. Дул тёплый юго-восточный ветер. Река штормила. Чем ближе подходил к базе, тем сильнее охватывало волнение. На КПП дежурный офицер ответил мне:

– Этих кораблей, про которые вы говорите, давным-давно уже нет в строю, Но если хотите, мы организуем вам экскурсию по базе.

Не желая больше ворошить в памяти прошлое, от предложения офицера отказался. Попрощавшись, сильно завидуя, молодым морякам, зашагал в сторону автотрассы с тяжёлым раздумьем о том, что всему когда-то наступает конец. Вот и наша молодость отгремела, улетела, и её уже ни на чём не догнать. А позади, как много лет назад, шумели волны Амура и со всего размаха разбивались о берег».

СИБИРГО

«В 1945 году мне пришлось держать в руках географическую карту, изданную в Японии. Вся территория СССР на ней от западной границы до Урала обозначалась как Германская, а далее, от Урала до Тихого океана, была обозначена как японская и называлась Сибирго. Я также видел большую партию махорки, изготовленную на Японских островах, по качеству сравнимую только с соломой, и с надписью на упаковке по-русски: «Для населения Сибирго», - рассказывая об этих событиях полувековой давности, бывший председатель комитета ветеранов ВМФ Калининского района Константин Иванович Ботов то и дело посматривал в окно.

Ведь у него на огороде скопилось много работы, а на улице третий день подряд дождик всё лил и лил, не переставая.

– В 1938 году, окончив школу ФЗУ, - продолжал он, -я работал слесарем в первом инструментальном цехе ЧТЗ имени Сталина. Тогда уже все знали, что на Дальнем Востоке обстановка беспокойная и что японцы рвутся в Монголию, претендуют на Советское Приморье, постоянно устраивают провокации на границе. Поэтому мы - заводские комсомольцы - будучи истинными патриотами своей Родины, когда подошло время призыва, изъявили желаний служить на Тихоокеанском флоте.

После беседы в Тракторозаводском РК ВЛКСМ нас напутствовали в дорогу в горкоме и обкоме комсомола. Провожали, призывников на Дальний Восток с песнями и музыкой.

Я попал служить на монитор «Дальневосточный комсомолец» Амурской военной флотилии, а через некоторое время меня перевели на канонерскую лодку «Красная Звезда» дальномерщиком. С этого момента в течение пяти с лишним лет мы каждый день ожидали нападения японцев. А война началась 9 августа 1945 года. В ту ночь нас подняли по тревоге, собрали в кубрике. Командир, капитан-лейтенант Тарасов, пытаясь скрыть волнение, объявил: «Наступил момент, для которого, собственно, и создана наша флотилия. Мы находимся в состоянии войны с Японией. Сейчас обменяйтесь с товарищами адресами своих родных. Кто себя плохо чувствует, может идти досыпать, а все остальные помогите пулемётчикам набить патронами ленты». Спать никто не пошёл. Утром все четыре эскадры Амурской военной флотилии, вышли в поход по Амуру и Сунгари. В это время в районе Айгуньского укрепрайона наши танки двигались по долине с запада на восток, примерно в двух километрах от сопок. После того, как в Харбине была взорвана плотина на реке Сунгари, вода хлынула в долину. Танки оказались в воде и потеряли ход. Японские батареи, расположенные на вершинах сопок, расстреливали их прицельным огнём. Погибло много танкистов.

Нашу канлодку срочно выдвинули к этому укрепрайону. При подходе к нему мы увидели на берегу, метрах в пятидесяти, металлическую вышку, стоявшую на четырёх опорах. Сомнений не было в том, что на ней располагается корректировщик огня японских батарей. Матросы из команды подрывников высадились на берег и подорвали две опоры. Но вышка продолжала стоять. Подорвали

ещё одну опору - вышка всё равно стояла, и только после того, как ликвидировали последнюю, четвёртую опору, вышка рухнула на землю. Внутри её обнаружили прикованные цепями трупы японских корректировщиков-смертников.

Встав на якорь, канлодка по данным, передаваемым артрязведкой, открыла огонь из кормового и носового 102-миллиметровых орудий по вражеским укреплениям, оборудованным на вершинах сопков. Японцы отвечали нам тем же, но, лишённые своего наблюдательного пункта на вышке, они «мазали», их снаряды не достигали цели. Артиллерийская дуэль длилась более недели. Корабли флотилии своевременно доставляли на лодку снаряды, напоминающие по форме патрон от трёхлинейной винтовки, но размером более метра. Они, по-видимому, были термическими, так как артрязведчики рассказывали, что вражеские позиции, разбитые нашей артиллерией, буквально горели. Обороняли японские укрепления тоже смертники, прикованные цепями к своим орудиям за руку или за ногу. Но цепи позволяли им передвигаться по батарее, отдыхать на лежанке, ходить в туалет, и при этом всё так было продумано, что цепи не пересекались.

Выполнив задание, приняв на борт десант, мы отбыли в Харбин, разгромили там гарнизон в порту и погрузили трофейное оборудование, станки и другое военное имущество на баржи. В одном из помещений порта на полу валялось много матросских книжек, принадлежавших, вероятно, матросам японской Сунгарийской военной флотилии. Я поднял одну из них, обратил внимание, что в книжке имелся отпечаток большого пальца её владельца. Повертел книжку в руках, бросил её обратно в кучу. В этой же комнате мы рассматривали карту, о которой я рассказывал вначале, с изображением Сибирго. Планы японских войск по захвату Сибири советский народ не позволил осуществить, своевременно создав мощную армию и флот, которые сломали хребет завоевателям. Махорку, напоминающую солому, изготовленную для жителей русской колонии, японцам пришлось докуривать самим».

Прослужив на канонерской лодке семь с половиной лет, Константин Иванович вернулся домой к родителям на станцию Каясан. Затем работал на Челябинском часовом заводе.

А канонерская лодка «Красная Звезда», которая за участие в ликвидации Айгуньского укрепрайона удостоена звания гвардейской, по рассказам старых моряков, поставлена на вечную стоянку где-то в Хабаровске.

МАТРОССКИЕ БУДНИ

Андрею Емельяновичу Куцко в 1944 году исполнилось 17 лет. Как и многие мальчишки райцентра Мишкино, он мечтал стать моряком. Но на флот призывали ребят высоких, крепких, у Куцко же рост едва дотягивал до 147 см, а вес до 47 кг. Живущий по соседству с ним райвоенком знал об устремлениях парня, сочувствовал ему и однажды предложил «Мы комплектуем группу призывников на Тихоокеанский флот, ростом не ниже метр пятьдесят. Ехать туда долго, может быть, в дороге ты подрастешь на три сантиметра?»

Так мишкинский паренёк оказался на Дальнем Востоке и был направлен в Хасанский сектор береговой обороны на остров Фургельма в артиллерийскую батарею вторым снарядным. Остров этот длиной в один километр, шириной в 400 метров, а высотой 114 метров находился в 40-45 кабельтовых от материка. С него хорошо видны громадные скалы Голубинового утёса нависающие над Черной речкой, памятник, установленный на местах Хасанских событий, граница между Кореей и СССР и Корейский берег, занятый японцами. На нём быстрыми темпами сооружались доты, дзоты и другие укрепления; Японцы готовились к войне. «Мы тоже усиленно тренировались, - вспоминал А.Е. Куцко. - Расчёт 130-миллиметрового орудия береговой батареи составлял 18 человек. Орудийный снаряд весил 45 килограммов. Чтоб выполнить установленный норматив, необходимо было за десять минут произвести 120 зарядов, то есть обеспечить 120 выстрелов. Тренировки изматывали матросов физически, многие из них такие нагрузки выдерживали с трудом.

В августе к нам на остров прищёл на катере генерал Кабанов, приказал всем надеть форму №1 и, благословляя на ратные дела, сказал: «Вам выпала великая честь первыми открыть огонь по объектам милитаристской Японии». На другой день, едва забрезжил рассвет, загремели островные орудия. Японский берег покрылся пожарами, дымом и облаками пыли, поднятой с земли. При переносе огня батареи вглубь вражеской территории потребовалось высадить на японский берег артиллерийских разведчиков-корректировщиков. Высадку поручили нам. Мы вышли в море на десяти-вёсельном барказе. Ночь была хотя и не очень тёмная, но над морем стоял густой туман, и мы сбились с курса, вышли к берегу

километра на два южнее. Началась отмель. Видимость - всего несколько метров. И вдруг совсем рядом послышался со стороны берега разговор японцев, сначала справа, потом слева.

– Суши вёсла! - тихо скомандовал командир.

Мы затаились. В тумане слышимость великая, каждый всплеск раздаётся на большие расстояния. На берегу заработал движок, послышались какие-то команды. Впечатление было такое, что мы попали прямо в стан самураев и вот-вот раздастся крик: «Руки вверх!» Чтоб не шуметь вёслами, мы осторожно спустились в воду и, толкая перед собой барказ, двинулись подальше от берега. А потом на вёслах пришли к указанному месту, высадили разведчиков, помогли им вынести их аппаратуру и проводили на сопку. К этому времени начался рассвет. С моря подул прохладный ветер. Обрато мы пошли уже не по прямой на остров, а на север, вдоль берега, мимо камней Михельсона и Змеиного утёса, за которым в бухте располагался штаб нашего дивизиона, а оттуда вернулись на свою батарею.

И в войну, и после её окончания питание матросов береговой обороны было скромнее, чем матросов плавсостава, поэтому нам часто приходилось выискивать дополнительные возможности пополнить свой рацион. Собирали орехи, дикий виноград, шиповник, плоды которого там вырастали, величиною с яблоко, зимой охотились на нерп.

На островах гнездились множество чаек и бакланов, они на скалах в небольшие углубления и ямки откладывали одно, два или три яйца, по вкусу ничем не уступающих от куриным. Когда мы приближались к их гнёздам, у них начинался переполох. Чайки вились над нами, пикировали, едва не сбивая с головы бескозырку, и кричали так, что заглушали шум морского прибоя. А мы, рискуя, забирались на отвесные скалы и, держась одной рукой на краю бездны, внизу которой бушевали волны и торчали острые камни, другой рукой доставали диетический продукт.

Как-то сидим мы на камбузе, пообедали, а есть хочется. Предложили старшине попросить у командира гранат штук пять и поглотить ими рыбу. Командир дал на то разрешение, и мы, человек двенадцать, на десятивёсельном барказе отошли кабельтовых на десять от острова и увидели: в одном месте вода словно кипит, это шёл косяк рыбы, похожей на севрюгу; я забыл её название, хвост у неё как у акулы, вес составляет от четырёх до две-

надцати килограммов, а мясо необычайно вкусное. Старшина командовал: «Ложись!» - и бросил одну гранату. Рыба замерла. Мы попрыгали в воду, стали хватать её и бросать в барказ. Вдруг раздался крик: «Акула!» Я заскочил в барказ. Смотрю, прямо к нам в борт идёт рыбина, а за ней, как торпеда, гонится акула. Старшина бросил вторую гранату. Рыбина и акула исчезли. А когда подгребли ближе видим: акула переворачивается и уплывёт к нам. Я схватил весло и ударил им акулу так, что весло переломилось.

– Беречь, вёсла! - командовал старшина.

А акула вновь идёт на нас. Я снял румпель и металлической частью его ударил акулу со всего размаха. Акула ушла под барказ, а потом вновь появилась на поверхности. Старшина бросил третью гранату. После чего движения акулы замедлились, она ушла под воду и больше не появлялась.

Мы вернулись, на остров. Рыбы, добытой с помощью гранат, нам хватило на несколько дней. Вскоре, будучи в увольнении, шли мы по берегу и видим: лежит у кромки воды что-то похожее на труп человека. Подошли. Стали разглядывать. Оказалось, что это акула, один глаз у неё выбит, на туловище рваные раны. Мы посоветовались и пришли к единому мнению, что это и есть та самая «наша» акула, выброшенная штормом на берег», - Андрей Емельянович улыбнулся, посмотрел на часы, сказал, что его ждут дела и что при следующей встрече он обязательно расскажет о других забавных историях, которыми полна его морская биография.

Насчёт же его роста Мишкинский райвоенком не ошибся. За два с половиной года А.Е. Куцко подрос не на три, а на 27 сантиметров. Приехал в отпуск, а его родная мать не узнаёт. Перед ней предстал высокий матрос, головой в потолок упирается, её мамой называет, а она пятится от него и говорит: «Ты, наверное, с моим сыном служишь и по его просьбе зашёл к нам?»

Андрей Емельянович начал трудиться с тринадцатилетнего возраста. Вначале нарезал торф на болоте для Мишкинской паровой мельницы. Затем работал в совхозе. Потом началась война. Поэтому до призыва на флот он успел окончить только четыре класса поселковой школы. Прослужив на острове Фуругельма более семи лет, он приехал в Челябинск, поступил работать на завод электромашин. Одновременно учился в вечерней школе, потом в машиностроительном техникуме. На ЗЭМе прошёл все переделы от упаковщика до ведущего инженера отдела главного

конструктора, а впоследствии, когда СКБ «Ротор» выдвинулось в самостоятельную организацию, работал помощником руководителя предприятия. После выхода на пенсию товарищи избрали его председателем совета ветеранов ВМФ Ленинского района. Ежегодно на несколько месяцев уезжал в Ростов-на-Дону, чтоб помочь дочери и зятю в строительстве дома. Хотя зять и сам гвардии подполковник, но дети ведь - они всегда дети.

БОМБА ДУРА, А МИНА МОЛОДЕЦ

На следующий день после объявления о начале войны с Германией группа десятиклассников из челябинской школы № 36, в числе которой был Эрнст Иванович Кузнецов, обратилась в военкомат с просьбой отправить их на фронт добровольцами. -

– Рано пришли, пока учись в школе, когда надо будет, призовём, - ответили ребятам в военкомате.

В декабре 1941 года прибыл в Челябинск представитель Высшего Вено-Морского училища имени М.В.Фрунзе для набора курсантов на первый курс училища. В военкомате о ребятах вспомнили и пригласили их на собеседование. Из двадцати кандидатов-челябинцев в курсанты отборочную комиссию прошли только трое, в их числе Э.И. «Кузнецов». Срок обучения в училище, перебазировавшемся к тому времени из Ленинграда в Астрахань, а затем в Баку, составлял 4 года. С октября по май курсанты овладевали морской наукой в учебных аудиториях, когда требовалась обстановка, поднимались по тревоге, принимали участия в боевых операциях по ликвидации групп диверсантов, забрасываемых противником в Баку. А с мая по сентябрь проходили практику на кораблях Каспийской флотилии и Черноморского флота, где несли противолодочные и противовоздушные дозоры. Защищали побережье Кавказа от атак подводных лодок и авиации противника, проводили корабли по фарватеру с одновременным тралением морских путей. А также доставляли грузы по ленд-лизу из Ирана в Астрахань

В 1946 году вручили Э.И. Кузнецову заветные лейтенантские погоны и кортик. Как отличник учёбы он имел право выбора места дальнейшей службы. Он выбрал Северный флот, где за боевые траления и за оборудование и охрану полигона для испытания ядерного оружия на Новой земле был удостоен двух орденов Красной Звезды. В 1958 году, после увольнения в запас, он посту-

пил в челябинский госпединститут на заочное отделение. С отличием окончил его, преподавал в школах историю, стал отличником просвещения и многие годы работал в Челябинском лицее №31. Однажды накануне дня Советской Армии и Военно-Морского Флота в его классе зашел разговор о воинском долге, героизме, и морской службе. Ученики попросили своего учителя рассказать о самом памятном эпизоде из его морской биографии. В классе установилась необычная тишина, когда Э.И. Кузнецов начал свой рассказ: "Мне приходилось не раз попадать в море под бомбёжку, но как видите, я нахожусь перед вами. Поэтому известное изречение А.В. Суворова "Пуля дура, а штык молодец", я переиначил как "Бомба дура, а мина молодец". Действительно подрыв на mine небольшого корабля всегда приводит к его гибели. Одна из таких мин поджидала наш корабль тральщик Т-116 среди седых волн полярного моря, тогда мы шли малым ходом в нескольких десятках миль от побережья полуострова Рыбачий, по Мотовскому заливу, представлявшему в то время компот из мин. Здесь плавали, оторвавшись от минрепов и немецкие мины, и наши, и даже оставшиеся после Первой мировой войны. В тот день стоял густой туман. Видимость нулевая. Я нёс вахту на мостике. На баке (на носу) находился старшина сигнальщиков матрос Андрей Парашков. И как только он сумел усмотреть в тумане качавшуюся на волнах рогающую смерть, я ума не приложу. Услышав его крик: "Мина прямо по курсу!" я подал команду "лево на борт!", затем "право на борт" и "стоп машина!" Гляжу, а Парашкова на баке уже нет. Оказывается он прыгнул в воду и, опираясь спиной в корпус корабля, руками отталкивал мину в сторону и тем самым предотвратил столкновение корабля с миной. Вода в Баренцевом море и зимой и летом плюс 4 градуса. В такой воде человек более 20 минут выдержать не может. Мы включили прожектор, спустили шлюпку. Парашкова нашли быстро. Подняли его на борт. За этот поступок он был награждён орденом Красной Звезды и ему присвоили офицерское звание младший лейтенант.

В 2003 году я с делегацией челябинских ветеранов-моряков побывал на праздновании Дня ВМФ в Североморске и до глубины души был растроган встречей со знакомыми местами. Увидел то же море, те же скалы, те же чайки кружили над пирсом, но корабли и люди были другие. Я смотрел на молодых матросов, завидовал им и думал, а найдутся ли среди них, если грянет беда, такие же герои как матрос Парашков, ведь их корабли больше сейчас стоят у

стенки, чем бывают в море. Главным событием в Североморске стал Военно-морской парад. Перед нами предстал грациозный корабль "Адмирал Флота Кузнецов", корабль-гигант "Пётр Великий", который может ходить в дальние походы без боевого охранения. Мы наблюдали и погружение под воду, и аварийное, всплытие атомных субмарин, а также дизельных, самых бесшумных, современных подводных лодок, высаживание десанта на берег с большого десантного корабля и др. А в воздухе лётчики эскадрильи "Русь" выполняли головокружительные фигуры высшего пилотажа, то свечей взмывая вверх, то проносясь низко над морем, едва не задевая мачты кораблей, наглядно демонстрируя факт того, что как не велик и суров океан, а хозяин-то на нём все-таки человек, умеющий владеть сложной техникой и обладающий высокими морально-волевыми качествами, которыми всегда отличались моряки России. После увиденного в Североморске у меня уже не было сомнений в том, что современные моряки, не смотря ни на что, смогут, когда потребуется выполнить свой долг перед Родиной».

Прозвенел звонок, извещающий об окончании урока. Ребята окружили своего учителя и засыпали его вопросами. Их интересовало всё, особенно, что потом стало с миной, на которой едва не подорвался Т-116. "У моряков существует закон,- продолжал рассказ Э.И. Кузнецов,- если военный корабль встречает в море мину, он обязан её обезвредить. Мы осветили мину прожектором, отошли на безопасное расстояние и расстреляли её из пушки. В густом тумане прозвучал сильный взрыв, поставив точку в этой истории».



ВЕЧЕР НА РЕЙДЕ

Слова А.Чуркина Музыка В.Соловьева-Седого
(Из коллекции песен наших отцов и дедов)

Споемте, друзья, ведь завтра в поход
Уйдем в предрассветный туман.
Споем веселей, пусть нам подпоет
Седой боевой капитан.

Припев:

Прощай, любимый город!
Уходим завтра в море.
И ранней порой
Мелькнет за кормой
Знакомый платок голубой.

А вечер опять хороший такой,
Что песен не петь нам нельзя;
О дружбе большой, о службе морской
Подтянем дружнее, друзья!

Припев

На рейде большом легла тишина,
А море окутал туман,
И берег родной целует волна,
И тихо доносит баян:

Припев

Содержание

Это нашей истории строки	3
Тайны моря	5
Боевые мили	8
Юнга с морского охотника МО-208	16
Записки юнги Татарникова	21
Черноморцы	31
Десант на мыс Трахан-Рыбный	38
Союзники	43
Трагедия на Ладоге	47
Матрос – Герой Труда	52
Братья Гавриши	54
Североморцы	59
Из жизни матроса Смирнова	62
Под занавес войны	65
Мичман Пирогов	69
На морских рубежах	73
Рассказы Заверткина	80
Дважды пленные	84
Дымовая завеса	87
Непредсказуемое море	89
Морская кавалерия	93
Амурцы	96
Амурские волны	98
Сибирго	102
Матросские будни	105
Бомба дура, а мина молодец	108
Вечер на рейде	111
Содержание	112

Попов Лев Алексеевич

БОЙЦЫ ВСПОМИНАЮТ

(Вспоминают ветераны г. Челябинска)

Серия 10. Моряки ВМФ.