



ОТВАГА

Гущин Алексей Матвеевич родился в деревне Федюшно Костромской области. В 20-х годах по путевке комсомола был направлен на Черноморский флот. Служил рулевым на крейсере «Коминтерн»; учился в Высшем военно-морском училище имени Фрунзе, затем в академии. Перед войной получил назначение на крейсер «Красный Кавказ» и вскоре стал его командиром. Под командованием А. М. Гущина крейсер участвовал во многих боевых походах. Беспримерен прорыв крейсера в занятую врагом Феодосию в декабре 1941 года, за что экипаж корабля первым в Военно-Морском Флоте СССР был преобразован в гвардейский.

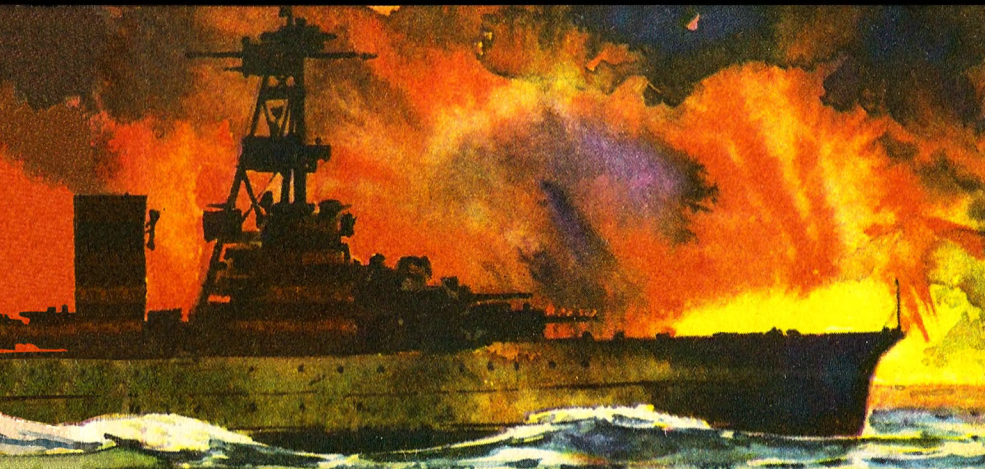
Ныне Алексей Матвеевич Гущин — гвардии контр-адмирал в отставке. Является начальником Всесоюзного штаба юных моряков.

**ГУЩИН А. М.**

Разъяренные неудачами, фашистские летчики усилили натиск. Не обращая внимания на огонь, они с разных высот пикировали на «Красный Кавказ». Во время очередной атаки бомба разорвалась рядом с крейсером. Корабль почти выбросило из воды, и вслед за этим над морем раздался истошный вой, словно включили гигантскую сирену. Так воют лишь турбины, когда они работают взлохостую. Неужели у нас оторвало винт!

**ОСЕНЕННЫЕ  
ГВАРДЕЙСКИМ  
СТЯГОМ**

**ЧЕСТЬ**



**ОТВАГА**

**ГУЩИН А. М.**

Разъяренные неудачами, фашистские летчики усилили натиск. Не обращая внимания на огонь, они с разных высот пикировали на «Красный Кавказ». Во время очередной атаки бомба разорвалась рядом с крейсером. Корабль почти выбросило из воды, и вслед за этим над морем раздался истошный вой, словно включили гигантскую сирену. Так воют лишь турбины, когда они работают вхолостую. Неужели у нас оторвало винт!

**ОСЕНЕННЫЕ  
ГВАРДЕЙСКИМ  
СТЯГОМ**

**МУЖЕСТВО**





**ЧЕСТЬ • ОТВАГА • МУЖЕСТВО**

**А. Г У Щ И Н**

**ОСЕНЕННЫЕ  
ГВАРДЕЙСКИМ  
СТЯГОМ**

МОСКВА  
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ  
1975

## ОТ АВТОРА

С каждым уходящим годом все дальше отдаляются от нас суровые и героические времена войны. Отечественной войны. Времена, когда стоял вопрос: кто кого? История решила его безошибочно.

Но время скоротечно. Уходят из жизни солдаты войны, ее свидетели, и в памяти молодых поколений тускнеют события беспримерных сражений, даты, названия. Такова логика развития.

Но мы не вправе предавать забвению святое. В наших силах сохранить для потомков примеры, достойные подражания.

В годы войны мне выпала честь водить в боевые походы один из прославленных наших кораблей — крейсер «Красный Кавказ», которому суждено было занять особое место в истории советского Военно-Морского Флота: с него началась наша морская гвардия. Это событие вписано в летопись Великой Отечественной войны буквами правительственного Указа от 4 апреля 1942 года.

Как бывший командир крейсера, я хочу рассказать сегодня нашей молодежи о подвигах ее отцов и старших братьев — о тех, кто, не щадя жизни, отстаивал Отечество, кто грудью защищал город русской морской славы Севастополь, кто прорывался на помощь осажденной Одессе и штурмом брал Феодосию.

Да будет память о них священна!..

А. Гущин, гвардии контр-адмирал в отставке,  
бывший командир гвардейского крейсера  
«Красный Кавказ»



## ГЛАВА ПЕРВАЯ

Ночь.

Восемьдесят первая военная ночь спустилась над Черным морем. Порывистый ветер разводит крупную волну; покатые валы, белые гривы которых различимы даже в темноте, с шуршанием обтекают корабль, разбиваются о его крутые скулы, обдавая холодными брызгами рубку и мостик. Ни огня, ни постороннего шума — лишь ровный гул котельных вентиляторов да тяжкое дыхание ночного моря врываются в уши. Но эти звуки привычны, и временами кажется, что мы в учебном походе, что вот-вот по трансляции последует отбой тревоги и люди разойдутся по кубрикам и каютам.

Однако такие мысли гаснут, едва успев зародиться, и сознание властно обращает тебя к суровой действительности, к тому, о чем думаешь даже во сне. Война. И поход не учебный, а самый что ни есть боевой, в котором возможны и потери и жертвы. И над всем этим одна мысль — тяжелая и горькая: мы идем на помощь осажденной Одессе — разстреливаемой из ору-

дий, умирающей от недостатка пресной воды, истекающей кровью, но не сдающейся.

Вглядываясь в темноту, в ту сторону, откуда доносятся все усиливающаяся артиллерийская канонада, вспоминаю первые дни августа, начало немецкого наступления на Одессу и шум, который подняла гитлеровская пропаганда по этому поводу. «Одесса падет в два-три дня!» — кричали фашисты. Более того: обнаглевшие оккупанты назначили даже день взятия города — 10 августа 1941 года. В этот день в Одессе должен был состояться парад немецких войск, после чего, по мнению горе-стратегов «третьего рейха», следовал «отдых и конец войны».

Но враг жестоко просчитался. На защиту Одессы встала Приморская армия, морская пехота, береговая артиллерия флота и, конечно, сам флот. И вот уже второй месяц двадцать вражеских дивизий перемальваются под стенами Одессы. Само собой разумеется, что назначенный на 10 августа парад пришлось отложить. Его перенесли на 20 августа, затем на 1 сентября, после чего разговор о триумфе был поспешно скомкан и замят.

Все учли в своих планах немецкие генералы, не учли лишь одного — стойкости защитников Одессы. А ими стала не только армия — весь город. Все население Одессы в те незабываемые дни работало на оборону. По решению городских партийных и советских организаций с 20 августа на оборонительные работы ежедневно направлялось по 10—12 тысяч человек, до 100 автомашин и 400 подвод.

Было создано три рубежа обороны. Передовой рубеж имел протяженность до 80 километров и проходил в 20—25 километрах от города. Второй рубеж, главный, был удален от города на 15—17 километров, и, наконец,



в 6—10 километрах от Одессы находился рубеж прикрытия. Все они были насыщены всевозможными огневыми точками, дотами, дзотами, подходы к которым прикрывались противотанковыми рвами, проволочными заграждениями, минными полями. Кроме того, в самом городе имелись внутренние полосы обороны, насчитывавшие около 250 уличных баррикад.

К середине августа общая численность советских войск, сосредоточенных в Одессе, достигла 35 тысяч человек, но тем не менее перевес в силах был в пользу немцев, которые к этому времени стянули под город 18 дивизий. В таких условиях требовалось немедленное создание единого центра обороны. И он был создан: решением Ставки Верховного Главнокомандования от 19 августа 1941 года образовывался Одесский оборонительный район (ООР), на который целиком возлагалась ответственность за оборону Одессы. В состав ООРа вошли соединения и части Отдельной Приморской армии, Одесской военно-морской базы и часть состава Черноморского флота. Создание единого командования всеми силами армии и флота, оборонявшими Одессу, упростило и улучшило управление войсками, позволило значительно шире и целеустремленнее использовать ресурсы большого промышленного города для нужд обороны.

Ее задачам была подчинена работа всех городских предприятий. Было организовано собственное производство вооружения и ремонт боевой техники. На заводе имени Октябрьской революции рабочие наладили выпуск танков. Базой для этого служили имевшиеся в городе тракторы. За время обороны на заводе было изготовлено 55 танков и 40 отремонтировано. Помимо этого, трудящиеся Одессы дали фронту 3 бронепоезда, свыше 1200 минометов, 200 тысяч гранат, десятки тысяч мин и много другого вооружения.

Одесса давала фронту и людские резервы. Немало

жителей города вступило в ряды народного ополчения. Только одесский комсомол направил на фронт свыше 18 тысяч человек.

Славные революционные и боевые традиции города, где в 1905 году поднял красный флаг восстания броненосец «Потемкин», проявились в дни обороны с новой всеохватывающей силой. С беззаветным мужеством дрались под Одессой полки морской пехоты, набранной из моряков-добровольцев, черноморские корабли под бомбежками и обстрелом доставляли в окруженный город подкрепления, продовольствие и боеприпасы, громили коммуникации немцев огнем тяжелой артиллерии.

Сегодня мы в первый раз шли под Одессу. Поход не был неожиданностью. Мы давно ждали его, и командир бригады крейсеров Черноморского флота капитан 1-го ранга С. Г. Горшков уже 5 сентября объявил нам о нем. «Красному Кавказу» надлежало прибыть в Одессу в район между Большим Фонтаном и Аркадией и подавить там огневые точки противника.

В напряженном ожидании проходит час за часом. Тьма уступила место рассветному сумраку. И вскоре все находившиеся на мостике увидели далеко впереди огромное зарево. Казалось, горело само море. Но то был обман: прямо по курсу перед нами в огневых сполохах вставала Одесса.

Гнев и боль стеснили наши сердца. Одесса... Город белокаменных дворцов, тенистых каштановых аллей, синих булыжных мостовых. Город, воспетый и прославленный писателями. Край гордых, красивых и смелых людей. Дерибасовская, Оперный театр, Потемкинская лестница. Город Пушкина и декабристов, цитадель свободомыслия.

И этот город пылал! Фашистские варвары разруша-

ли его мосты и набережные, его памятники и священные места!..

Зарево разрасталось, занимая полнеба. Клубы черного дыма застилали горизонт. По мере приближения крейсера к назначенному месту все ярче разгорались красные костры пожаров; багровые отблески заплясали по броне корабля, по стволам орудий, по каскам наблюдателей и зенитчиков.

В точно назначенное время «Красный Кавказ» прибыл в заданный район. Якорь к отдаче изготовлен, и, пока его отдают, я вызываю на мостик командира артиллерийской боевой части капитан-лейтенанта Коровкина. Нам предстоит сложная стрельба: крейсер должен огнем своего главного калибра разрушить оборонительные сооружения немцев, удаленные от моря на десятки километров. Такую стрельбу надо корректировать, то есть посылать на берег корректировочный пост и по его заявкам вести стрельбу. Именно об этом мне и нужно поговорить с Коровкиным. Капитан-лейтенант не заставляет себя ждать.

— Кто пойдет в составе поста? — спрашиваю я.

— Командиром старший лейтенант Мартынов, наблюдателем краснофлотец Бердников, радистом — старшина 1-й статьи Бовт, — не задумываясь, отвечает Коровкин.

Ясно: командир БЧ-II уже продумал этот вопрос, ибо не хуже меня знает, что времени нам отпущено в обрез. С минуты на минуту к «Красному Кавказу» должен подойти катер с представителями штаба ООР, и тогда заниматься рассуждениями будет некогда.

Я одобряю выбор капитан-лейтенанта. Мне хорошо известен и командир дивизиона главного калибра лейтенант Мартынов, и двое других. Все они специалисты высшего класса, и лучших вряд ли можно было подо-

братъ. А задание им предстоит сложное. Они пойдут на берег, занятый врагом, и от их действий будет зависеть успех всей операции.

Пока мы с Коровкиным даем уходящим последние напутствия, к борту подходит катер с представителем штаба Одесского оборонительного района. Он торопит Мартынова и его товарищей. Те быстро спускаются в катер. Круто развернувшись, он уходит к берегу. Одновременно с ним уходим подальше в море и мы: крейсеру требуется оперативный простор и для маневрирования, и на случай налета немецкой авиации.

Последнего ждать долго не пришлось. Несмотря на все наши предосторожности, немцы не могли не заметить появления вблизи берега такого большого корабля, как «Красный Кавказ». И вскоре мы были атакованы «хейнкелем». Фашист, конечно, рассчитывал застать нас врасплох, но корабельные наблюдатели обнаружили самолет еще на дальних подходах.

— Справа, курсовой угол пять, высота 4700, «хейнкель»! — доложили мне с сигнального мостика. И тотчас заработали 100-миллиметровые зенитные орудия крейсера. Разрывы снарядов вставали на пути «хейнкеля», но летчик все-таки сделал попытку прорваться к цели. Он упрямо вел машину на сближение с нами и отвернул с боевого курса лишь в последний момент, когда несколько снарядов разорвались буквально в двух метрах от самолета. Фашист резко взмыл вверх, но сбросить бомбы успел. Я отчетливо видел их — четыре продолговатых тяжелых тела, устремившиеся к кораблю.

— Вперед, самый полный, право на борт!

Накренясь, «Красный Кавказ» стремительно покатился вправо, и почти в ту же секунду бомбы взорвались слева от нас с недолетом около ста метров.

— Ложиться на обратный курс!

— Есть ложиться на обратный курс! — как эхо откликается рулевой.

Маневр уклонения корабля от самолета противника, называемый также описанием координат, занимает считанные секунды и со стороны кажется делом нехитрым. Однако это не так. Благополучный исход этого маневра зависит от слаженности действий многих людей на корабле, начиная от командира и кончая матросом-турбинистом. Ошибись кто-нибудь из них — и результат может оказаться роковым...

Отгнав «хейнкель», мы продолжали маневрировать, дожидаясь радиограммы от корректировочного поста. А ее все не было. Зато опять прилетели самолеты. На этот раз два. И снова начался поединок нервов и мастерства.

И снова самолеты были отгнаны. Они превратились в точки и скоро скрылись из виду, когда наконец была получена долгожданная радиограмма. Пост запрашивал огонь по району Ильинки, где обнаружилось большое скопление немецких войск.

— Действуй, Василий Александрович, — сказал я Коровкину.

— Есть! — отозвался артиллерист и полез по скобтрапу на командно-дальномерный пост. Теперь все зависело от нашего «бога войны». И хотя внешнею командир БЧ-II не напоминал сурового и воинственного Марса, я прекрасно знал, что он превращался в такового возле своих пушек.

Ожили башни главного калибра. Словно живые, вздрогнули длинные стволы стовосьмидесятимиллиметровок, разворачиваясь в сторону невидимого противника. Томительные секунды — и вслед за тем залп. Другой и третий. Огненные языки вырвались из стволов. С характерным шуршанием полетели на головы немцев тяжелые снаряды крейсера. После каждого залпа кор-

ректировочный пост докладывал о результатах стрельбы, вносил в нее поправки.

Немцы предприняли попытку сорвать нашу стрельбу. Их тяжелая батарея, расположенная у Дофиновки, открыла огонь по квадрату, где находился «Красный Кавказ». Водяные столбы поднялись в непосредственной близости от крейсера. Чтобы не отрывать артиллеристов от выполнения основной задачи, мы не стали вступать с батареей в дуэль. Зная возможности своего главного калибра, я приказал отвести крейсер подальше в море. Расчет оправдался наилучшим образом: мы без усилий доставали противника, в то время как его снаряды падали с большим недолетом.

Мы вели огонь всю ночь, а с рассветом пост запросил усилить обстрел, и «Красный Кавказ» обрушил на берег всю мощь своего главного калибра.

Взбешенные немцы вновь двинули против крейсера авиацию. Но на этот раз это были не одиночные налеты, а массированные атаки в составе трех или шести самолетов. Они заходили с разных углов и, противно воя, пикировали на корабль. Бомбы густо ложились вокруг «Красного Кавказа». Разрывы следовали один за другим, обрушивая на палубу многотонные водяные столбы. И в это время пост снова запросил огня. Маневрировать и одновременно стрелять? Это было сложнейшей задачей, но мы не колебались ни секунды.

— Раз просят — дадим прикурить! — поддержал меня старший помощник капитан-лейтенант Агарков.

И главный калибр снова открыл огонь. Ему вторили зенитки, не подпуская к кораблю самолеты. Фашистам так и не удалось сорвать нашу стрельбу. Мы прекратили ее лишь по просьбе сухопутного командования, выпустив за время артналета 80 тяжелых снарядов по немецким позициям. Приняв на борт корректировщиков, «Красный Кавказ» лег курсом на Севастополь. Из ра-

диограммы, полученной с берега, мы узнали, что крейсер своим огнем разметал крупную группировку немецких войск, готовившихся к атаке. В радиограмме наше командование благодарило экипаж «Красного Кавказа»: «Работали успешно, спасибо за помощь. Желаем счастливого плавания».

«Лиха беда — начало», — говорится в пословице. Не успели мы прибыть в Севастополь, как меня вызвали в штаб базы и вручили новый приказ: высадить под Одессу подразделения 3-го полка морской пехоты. Выходит, десант?

— Десант, — подтвердил начальник штаба флота контр-адмирал Елисеев. — Гитлеровцы любой ценой пытаются выйти к Одессе, и Военный совет принял решение нанести немцам контрудар силами двух дивизий с одновременной высадкой морского десанта в район Григорьевки. По данным разведки, здесь расположены наиболее слабые части противника. По ним и ударим...

Григорьевка большое село близ Аджалыкского лимана. До Одессы оттуда рукой подать, и этот факт имел немаловажное значение: вот уже почти месяц противник обстреливал из пушек с григорьевских позиций город и порт, держа под прицелом подходные фарватеры. Требовалось вновь овладеть этим важным для Одессы плацдармом, к чему и готовился матросский полк, насчитывавший около 1800 штыков.

Первоначально планировалось произвести высадку десанта в ночь на 15 сентября. Флагманским кораблем был определен «Красный Кавказ», кроме него, в отряд входили крейсер «Красный Крым», эсминцы «Бойкий», «Беспощадный», «Безупречный». Но командиров кораблей, и меня в том числе, терзали сомнения: смогут ли бойцы десанта, непривычные к морским переходам, высадиться быстро и без потерь? Ведь стояла осень, а Черное море в это время редко бывает спокойным.

Нужна была специальная тренировка, чтобы отработать быстроту и четкость действий.

Своими сомнениями я поделился с командующим эскадрой контр-адмиралом Л. А. Владимирским, который отвечал за организацию высадки, и с его заместителем по Григорьевской операции командиром бригады крейсеров капитаном 1-го ранга С. Г. Горшковым. И хотя обстановка требовала незамедлительных действий, оба руководителя согласились со мной. Мы изложили свое мнение командующему флотом. Вице-адмирал Октябрьский тотчас оценил ситуацию и предложил свое решение: потренировать десантников на пути к Одессе. В зависимости от результатов мы были вольны либо продолжить путь, либо возвратиться на базу.

Не теряя времени, мы погрузили людей и вышли в море. На траверзе Херсонесского маяка встали на якоря и приступили к тренировке — вывалили трапы, спустили на воду высадочные средства. И тут ясно увидели, что следовать в Одессу сегодня не придется.

Дул свежий ветер, по морю гуляла крупная волна, и наши баркасы швыряло как щепки. Нижние площадки трапов то уходили в воду, то взлетали вверх. Лишь несколько бывалых бойцов благополучно сели в баркасы, остальные же беспомощно толпились у борта, не решаясь спускаться вниз. Словом, такая выгрузка не укладывалась ни в какие нормативы. Мы возвратились на базу и, не мешкая, приступили к упорным тренировкам. Они продолжались несколько дней — до тех пор, пока десантники приобрели настоящую сноровку. Теперь можно было выступать в поход без риска потерпеть неудачу.

21 сентября «Красный Кавказ» принял на борт тысячу десантников. Тысячу, хотя считалось, что крейсер может разместить не более пятисот человек. Но то были установки мирного времени, война же ломала привычные представления, меняла укоренившиеся взгляды. За-



бегая вперед, скажу, что впоследствии мы принимали на борт и по две тысячи человек, а однажды перебросили в нужный район 4700 десантников!

Сыграна боевая тревога. Один за другим корабли выходят в море и строятся в походный ордер. Все в готовности — сигнальщики на мостиках, зенитчики у орудий, десантники в кубриках и на палубе. Но день прошел спокойно, и только под вечер прилетели немецкие самолеты. Однако мы были начеку — загрохотали орудия эсминцев охранения, а вслед за ними заработали зенитные установки «Красного Кавказа» и «Красного Крыма». Огненный еж встретил приближавшиеся самолеты, которые пытались сначала маневрировать, а затем отвернули и убралась восвояси.

Быстро наступала темнота, и так же быстро корабли приближались к назначенному району. Вот уже берег, а немцы молчат. Видимо, не допускают мысли о возможности высадки десанта. Что ж, тем хуже для них.

Во втором часу ночи «Красный Кавказ» застопорил машины. В полнейшей тишине были спущены на воду шлюпки и баркасы, которые на глазах заполнялись десантниками и уходили в ночь, к берегу. Один, другой, пятый.

Спускаюсь на палубу, иду к третьей башне, где уже спущены трапы. Возле них очередь десантников. Ни суеты, ни поспешности, ни признаков робости. Вот что значит своевременная тренировка! Те же люди, которые несколько дней назад с трудом заставляли себя спуститься в шлюпки, сейчас деловито и спокойно оканчивали последние приготовления — потуже затягивали ремни, удобнее прилаживали оружие.

До сих пор помню сцену, когда один из десантников, вытряхнув из вещевого мешка продукты, набил его под самую завязку патронами.

— Харчи мы на берегу возьмем, — ответил боец на

недоуменный взгляд нашего боцмана, — а вот патронов нам там не поднесут.

По примеру товарища многие десантники оставили продукты на корабле, заменив их пулеметными лентами и винтовочными обоймами.

Уходят и уходят баркасы. К берегу, в ночь... И вдруг из темноты навстречу им протянулась длинная огненная плеть и донеслась трескотня пулеметных очередей. Заметили! Но было поздно. Первый вал десантников уже устремился с яростным кличем на позиции немцев, а с подходящих баркасов прыгали в воду все новые и новые цепи атакующих. В несколько минут было снято боевое охранение врага, выставленное на побережье. Хорошо использовав эффект внезапности, полк начал стремительный рейд в глубь расположения противника. Ударили станковые пулеметы поддержки, затем все открыл грохот пушек крейсера. Огненный шквал двигался впереди десанта, не давая немцам вести прицельный огонь. Под прикрытием этого шквала морские пехотинцы ворвались в окопы. Донеслась знаменитая «полундра!», слышались взрывы гранат — десантники вступили в рукопашную.

Немцы не выдержали штыкового удара. Охваченные паникой, они спешно оставляли окопы, доты и блиндажи, бросали технику и вооружение. В числе трофеев, доставшихся морякам, были и четыре дальнобойных орудия, которые обстреливали Одессу. Они оказались совершенно целыми и исправными, прислуга не успела даже снять с них замки. Неубранными оказались и знаки на берегу, указывающие границы минных полей. Словом, успех на этом направлении был полный.

Немного больше времени потребовалось десанникам на то, чтобы выбить немцев из населенного пункта Чебанка. В нем находился штаб одной из неприятельских частей, который и организовал более или менее упорное

сопротивление. Чтобы подавить его, десантники попросили корабли поддержать их артиллерийским огнем. Просьба была исполнена немедленно, после чего Чебанка была взята.

А вскоре поступили доклады из других батальонов 3-го морского полка: немцы выбиты из Старой и Новой Дофиновок. Таким образом, к концу дня 22 октября весь восточный берег Аджалыкского лимана оказался в руках морских пехотинцев.

Три часа продолжался бой, и все это время орудия «Красного Кавказа» и других кораблей утюжили немецкие позиции. Наконец последовал приказ: крейсерам сниматься с якорей, следовать в Севастополь. Для артиллерийской поддержки оставлялись только эсминцы.

Но и в огне боя десантники не забыли о нас: не успели мы развить ход, как Сергею Георгиевичу Горшкову передали радиogramму с берега. Морские пехотинцы желали нам счастливого плавания. А вечером, уже в Севастополе, радио принесло еще одно сообщение: «Десант соединился с частями Одесского оборонительного района. Морские пехотинцы овладели Чебанкой, Новой и Старой Дофиновками».

Весть была радостной. Она означала, что гитлеровцы отброшены от побережья, что морские подступы к Одессе по-прежнему находятся в наших руках. Несколько дней спустя стали известны практические результаты боя под Григорьевкой. Развивая его успех, войска Одесского оборонительного района заставили немцев отступить на 5—8 километров. При этом противник потерял убитыми и пленными до двух тысяч человек. Нашим войскам достались богатые трофеи — 50 орудий и минометов, 127 пулеметов, 1100 винтовок и автоматов, 13 500 мин и ручных гранат, 3 тысячи снарядов. Соединившись с десантом, части ООРа прочно закрепились на новой линии фронта.



## ГЛАВА ВТОРАЯ

Таким образом, оба рейда «Красного Кавказа» под Одессой были успешными. Несмотря на сложную оперативную обстановку, мы выполнили боевые задачи. Моряки крейсера действовали решительно и находчиво. Именно поэтому экипаж не потерял ни одного человека. Такая «легкость» неискушенным может показаться делом случая, результатом стечения счастливых обстоятельств.

В действительности все обстояло совершенно иначе, ибо успехи «Красного Кавказа» — итог многотрудной и длительной работы, изнуряющих тренировок и учений мирного времени, в которых обстановка намеренно приближалась к боевой. Эту методику проходили все корабли Черноморского флота, но мы, может быть, больше других не щадили себя на учениях и маневрах, мы, может быть, выполняли чуть-чуть больше того, что требовалось от нас по программе и наставлениям. И это «чуть-чуть», проявляемое в каждом деле, со временем создало такой запас прочности, что крейсер вступил в

войну подготовленным во всех отношениях. И здесь необходимо сказать несколько слов о самом «Красном Кавказе», ибо судьба его, начиная от рождения, во многом необычна.

Корабль. Для каждого моряка это почти живое существо. Любовь к кораблю, верность развевающемуся на его гафеле флагу, не отвлеченные понятия. Они — слагаемые той великой победы, которую наш народ одержал в незабываемом сорок пятом году; они — яркое отражение всех доблестей нашего флота, его героической истории и традиций. Биография «Красного Кавказа», славные дела его экипажа лучшим образом подтверждает сказанное.

Крейсер был заложен на одном из заводов еще в 1914 году. Чертежи его разработала английская фирма «Джонсон Браун», инженеры которой прибыли в Россию для наблюдения за строительством. По проекту водоизмещение крейсера равнялось 6800 тоннам, палуба и борта имели легкую броню, а вооружение составляли двенадцать 152-миллиметровых орудий. Кораблю предполагалось присвоить имя выдающегося русского флотоводца адмирала Лазарева. Корпус крейсера был спущен на воду уже летом 1916 года, но из-за войны достройка шла крайне медленными темпами. А вскоре строительство прекратилось совсем: началась революция, затем гражданская война и интервенция.

Семь лет простоял недостроенный, брошенный «Адмирал Лазарев». Казалось, что его ожидает участь многих недостроенных и устаревших кораблей — быть определенным на слом.

Но все решилось по-другому. Советское правительство постановило достроить крейсер, и он был введен в док. Тогда же ему присвоили новое имя «Красный Кав-

каз», под которым он прожил долгую и прекрасную жизнь. Однако строительство по-прежнему затягивалось. Давали о себе знать трудности восстановительного периода. И не только это: советские инженеры решили реконструировать «Красный Кавказ». Новое время предъявило новые требования к науке, в том числе и к военноморской, и крейсер должен был отвечать им.

Изменения коснулись всех характеристик корабля. Была полностью заменена его артиллерия: вместо запланированных англичанами орудий на «Красном Кавказе» установили новейшие 180-миллиметровые пушки — по одной в четырех бронебашнях. В английском проекте зенитная артиллерия отсутствовала. Теперь ее представляли четыре спаренных 100-миллиметровых орудия и автоматические установки меньшего калибра. Довершали вооружение крейсера четыре трехтрубных торпедных аппарата, запас глубинных бомб и самолет-разведчик. Несмотря на такую мощь, «Красный Кавказ» мог развивать двадцатидевятиузловой ход, который ему обеспечивали четыре турбины общей мощностью в 50 тысяч л. с. Вполне понятно, что новшества отразились на водоизмещении корабля — оно возросло до 9 тысяч тонн.

Сложный процесс реконструкции занял много времени. Лишь 25 января 1932 года на «Красном Кавказе» был поднят военно-морской флаг, и крейсер вступил в состав Черноморского флота. Первенец большого советского кораблестроения, он по праву считался одним из лучших кораблей своего времени, а успехи его экипажа не раз отмечались командованием флота и Советским правительством. Артиллерийские и торпедные стрельбы, аварийные и дальномерные учения всегда проходили на крейсере с оценками «хорошо» и «отлично».

Мне до сих пор памятна торпедная стрельба, проводившаяся в июле 1939 года в присутствии наркома Военно-Морского Флота флагмана флота 2-го ранга

Н. Г. Кузнецова. Николай Герасимович прибыл на «Красный Кавказ» к 8 часам утра и тотчас поставил задачу: обнаружить «противника» и атаковать его торпедами на втором галсе. К стрельбе были приготовлены все торпедные аппараты. Нарком приказал стрелять из второго. Торпедисты еще раз молниеносно проверили его, и крейсер пошел на сближение с «противником». Несколько минут сложного маневрирования, и вот уже корабль на боевом курсе. Залп! Окутанная дымом, летит за борт торпеда. Сотни глаз провожают ее, десятки биноклей следят за пузырястым следом, быстро удаляющимся от крейсера. Наконец торпеда скрывается из пределов видимости, и теперь взгляды всех обращены на сигнальный мостик, куда должен поступить доклад о результатах стрельбы. Скоро они стали известны. Флагманский минер сообщил, что торпеда поразила корабль — цель в районе средней трубы. Это было отличное попадание. Так его квалифицировал и нарком, который тут же объявил благодарность личному составу штурманской и минно-торпедной боевых частей.

Разумеется, такие стрельбы не были единственными. Каждый учебный год приносил нам новые успехи, которые, как я уже говорил, отмечались не раз. Так, в 1933 году крейсер был награжден орденом Трудового Красного Знамени; в этом же году «Красному Кавказу» доверяется представлять советский Военно-Морской Флот в заграничном походе. Вместе с эсминцами «Железняков» и «Шаумян» корабль посетил Грецию, Турцию; Италию. В 1938 году нам вручили переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ, а вскоре «Красный Кавказ» завоевал первенство по боевой и политической подготовке среди всех кораблей ВМФ.

Я пришел на крейсер в июне 1939 года. Моя новая должность — старший помощник командира — требовала безукоризненных морских знаний, умения организо-

вывать и направлять работу всех корабельных боевых частей, служб и команд, эрудиции в больших и малых вопросах, связанных с устройством корабля. И хотя за плечами у меня была академия и солидный опыт штабной работы, на первых порах мне пришлось нелегко. Ведь старпомами на «Красном Кавказе» в свое время служили такие выдающиеся моряки, как Николай Герасимович Кузнецов, ставший впоследствии наркомом Военно-Морского Флота, и Владимир Антонович Алафузов, возглавлявший во время войны Главный морской штаб. Обладая высокой морской культурой, они так организовали внутреннюю службу на крейсере, что «Красный Кавказ» вскоре и надолго выделился среди других кораблей эскадры образцовым порядком, четкостью дежурств, вахт и караулов. Такой подход к делу стал на «Красном Кавказе» традицией, и само собой понятно, что каждому новому старпому приходилось отдавать все силы, чтобы, как говорится, не ударить в грязь лицом, быть на уровне тех установок, которые ввели и соблюдали его предшественники.

Разумеется, я не собирался отменять существующее положение. Устремлением моего ближайшего будущего стала необходимость в кратчайший срок вжиться в ритм корабельной жизни, познать ее скрытые приливы и отливы, чтобы в дальнейшем, сообразуясь с обстоятельствами, видоизменять и направлять ее.

Сказать, что на меня легла большая нагрузка, значит, не сказать ничего. Здесь уместны превосходные степени, и я не преувеличу, если назову труд старпома колоссальным. Ведь экипаж крейсера насчитывал ни много ни мало девятьсот человек! Расписанные по боевым частям, службам и командам, они должны составлять единый организм, управляться легко и безболезненно. Корабельный устав и десятки инструкций регламентируют жизнь каждого корабля, и первейшая обязанность



старпома — добиваться неукоснительного соблюдения этих документов, находить новые, все более совершенные методы их изучения и применения на практике.

Работы было непочатый край. Дня не хватало на то, чтобы управиться с массой разных дел, и нередко приходилось сидеть ночами. Изучить корабль, да еще такой, каким был «Красный Кавказ», в одиночку дело безнадежное. Это я понимал и не стыдился обращаться за помощью к командирам и краснофлотцам. Они охотно делились со мной своими знаниями и опытом. Особенно большую помощь оказал мне командир крейсера капитан 2-го ранга Федор Иванович Краченко. Он исподволь, ненавязчиво и корректно приобщал меня к сложным обязанностям старпома, и через год, когда Федор Иванович уходил на линкор «Севастополь», он рекомендовал меня командованию флота своим преемником. И вот я на командном мостике «Красного Кавказа»!

Вспоминая временами свой путь, я порой удивлялся некоторым странным и необъяснимым, как мне казалось раньше, обстоятельствам в моей жизни. Ведь я родился в деревне, затерявшейся в лесах Костромской области, вдали от моря. Жизнь в отцовском доме была нелегкой, я рано приобщился к труду — ходил за плугом, ездил в лес за дрова, ухаживал за скотиной. А море? О нем я не думал и не знал, какое оно. Наши тихие костромские речки мало подходят для воссоздания образа бушующей стихии. Разве только весной, во время ледохода, в душе рождалось смутное ощущение того, что и вода может быть грозной, что на свете существуют неоглядные океаны и моря. Тем более я не предполагал в то время, что уже с юношеских лет навсегда свяжу свою судьбу с морем, стану командиром боевого корабля — корабля, который первым в советском Военно-Морском Флоте поднимет на своем гафеле гвардейский флаг. Но почему так властно звучал в сознании неведо-

мый зов, подчиняясь которому, я мастерил кораблики и бежал вслед за ними по берегу?

Говорят, существует память клеток. Говорят, в человеке заложены все навыки, которыми обладали наши прапращуры на длительном пути эволюции. А жизнь, как известно, зародилась в море. Не потому ли так сильна в нас тяга к этой древней прародине, не потому ли бредят мальчишки белокрылыми фрегатами, не потому ли, став взрослыми, многие из них навсегда связывают свою жизнь с морем.

Впервые я серьезно задумался о море под влиянием рассказов отца и особенно дяди, который сам служил на флоте и знал много занимательных морских историй. Именно эти беседы укрепили во мне желание стать моряком. И вскоре мои мечты исполнились: в 1924 году я был направлен по комсомольской путевке на флот и начал службу рулевым на крейсере «Коминтерн». И то, что моя морская жизнь началась на крейсере, навсегда определило мою привязанность к этому классу кораблей. Эта привязанность, эта любовь живет во мне и сейчас, но тут мы подошли к другой теме. Наш же рассказ не об этом.

Весь предвоенный год прошел для «Красного Кавказа» в напряженных походах и учениях. Крейсер одну за другой сдавал учебные задачи. Приведу здесь выписку из «Исторического журнала» корабля:

«05. V. 41 г. Сдали задачу по освоению маневрами корабля. Задача принята командиром бригады крейсеров капитаном 1-го ранга Горшковым с оценкой «хорошо».

«23. V. 41 г. Проводились стрельбы главного калибра. Оценка «хорошо».

«28, 30. V. 41 г. Проходили учение флота во взаимодействии с армией Кавказского военного округа. Крейсер находился в составе эскадры. Все задачи крейсером выполнены хорошо».

«04. VI. 41 г. Торпедные стрельбы. Оценка «хорошо».

Наконец, за три дня до начала войны «Красный Кавказ» участвовал в маневрах Черноморского флота, где также отличился грамотными и смелыми действиями. Возвратившись в Севастополь, личный состав корабля готовился к проведению большого водного праздника, который должен был состояться 22 июня.

Маневры кончились, корабли встали на свои места в гавани, но командующий флотом не отменил боевого затемнения. Лишь на дежурных кораблях горели почти невидимые в темноте синие огни.

И вот наступила последняя мирная ночь. Был полный штиль, море дышало умиротворенно, и звуки, заполнявшие корабль, были привычными, но во всей атмосфере почти физически угадывалась какая-то напряженность, какое-то тревожное ожидание. Неужели это вызвано тем, что на кораблях не отменили затемнения? Разумеется, я не думал так. Просто этот, казалось бы, малозначительный факт дал пищу давнему беспокойству.

Война уже катилась по Европе. Правда, с немцами у нас был заключен пакт, но мы не были детьми, чтобы поверить заверениям гитлеровского правительства. На флоте давно ожидали начала каких-нибудь крупных событий во внешнеполитической жизни. Не случайно полтора месяца назад командующий флотом в специальном приказе предлагал всему личному составу кораблей отработать учебные задачи в кратчайший срок. И вот не отменено затемнение. С чего бы это?

Ночью ко мне в каюту постучал дежурный по кораблю.

— Товарищ капитан второго ранга, в главной базе объявлен большой сбор! — явно волнуясь, доложил он. Было около двух часов ночи.

— Объявить боевую тревогу! — приказал я.

Заремели колокола громкого боя, ожила корабель-

ная трансляция. Спящий корабль вмиг пробудился. Дробный стук матросских ботинок возвестил о том, что люди занимают свои боевые посты. Через две минуты после объявления боевой тревоги старший помощник капитан-лейтенант Агарков доложил:

— Крейсер «Красный Кавказ» к бою готов!

А вскоре все находившиеся на мостике увидели, что затемняется и сам город: погасли гирлянды огней на улицах, одно за другим меркли окна в домах. Плотная темнота скрыла все вокруг. И в этой темноте внезапно послышался шум приближающегося самолета. Звук моторов был противным — воющим и чужим. Он нарастал, теперь уже можно было разобрать, что летит не один самолет. И так же внезапно, перекрывая гудение моторов, звонко захлопали зенитки. Со стороны Херсонеса и от Константиновского равелина в небо взметнулись узкие голубые лучи прожекторов. Затем вдальке загремели взрывы.

Сомнений не оставалось: началась война. В 4 часа 9 минут это подтвердилось семафором, полученным из штаба флота: «Как стало известно, фашистская Германия напала на нашу страну...»

А скоро мы узнали подробности ночного налета. Пользуясь тем, что после маневров в севастопольской бухте собрались все корабли эскадры, немецкое командование решило запереть их там, выставив на всех фарватерах Севастополя донные магнитные мины, которые и сбрасывали гудевшие в темноте самолеты.

Но немцы просчитались. Они надеялись захватить посты воздушного наблюдения врасплох, но наблюдатели вовремя обнаружили самолеты и открыли прицельный огонь. Сквозь него прорвалось лишь несколько бомбардировщиков, да и те сбросили мины куда попало. Благодаря высокой бдительности береговых постов фарватеры остались доступными для мореплавания, и бое-

вое ядро Черноморского флота сохранило свободу передвижений.

Война. Она незримой чертой отделила прошлое от настоящего, изменила облик города, кораблей, людей. Все стало суровым, твердым и строгим. Все мелкое и обыденное осталось позади.

К подъему флага 22-го числа я доложил командованию, что «Красный Кавказ» приведен в полную боевую готовность. А через несколько часов мы получили первое боевое задание — поставить минное заграждение в районе Севастополя.

До войны крейсер не раз выполнял такие задачи. Но как-то это получится теперь? Люди, незнакомые с «технологией» минных постановок, не оценят в полной мере их сложность. А между тем дело это нелегкое, и успех его зависит от четкой и слаженной работы всех боевых частей корабля.

Остаток дня и ночи прошел за изучением присланной из штаба флота схемы заграждения и разработкой детального плана действий. Учитывалось и обсуждалось все — прокладка курса, оптимальная скорость, тип мин, промежутки сбрасывания.

Утром 23 июня под корму крейсера подошла баржа с минами. Приняв в течение двух часов 110 мин, мы вышли в море, набрали скорость и легли на заданный курс. Море было спокойным и ласковым, но уже через несколько минут идиллию нарушил поступивший на мостик доклад:

— Справа, курсовой шестьдесят, высота три тысячи, самолеты!

К «Красному Кавказу» приближались немецкие бомбардировщики. Они уже ложились на боевой курс, когда заговорила наша основная зенитная артиллерия — спаренные 100-миллиметровые пушки. Однако разрывы почему-то кудрявились позади самслетов. В чем дело?

Запрашиваю командный пункт зенитной артиллерии о причинах такого отставания.

— Берем самые большие поправки из таблиц, — оправдываются зенитчики.

«В чем дело? — опять спрашиваю я себя. — Почему поправки не приносят нужного результата? Может быть, скорость бомбардировщиков выше указанной в таблице?»

Приказываю артиллеристам увеличить поправку в несколько раз. Управляющий огнем незамедлительно делает это, и вот уже разрывы встают прямо по курсу бомбардировщиков. Значит, верно, таблицы устарели. Хорошо, что мы вовремя поняли это. Теперь немцам не поможет ни противозенитный маневр, ни отлогое пикирование. Наши снаряды достанут их всюду.

Так и получилось. Как только снаряды стали рваться в гуще бомбардировщиков, самолеты развернулись и быстро скрылись за горизонтом. Мы продолжали идти в заданный район. Вскоре на мостик поднялся штурман, капитан-лейтенант Н. П. Елисеенко.

— Подходим к месту постановки!

Начался отсчет времени, оставшегося до сбрасывания мин:

— Осталось пять минут!

— Осталось четыре минуты!

— Осталось три минуты!..

С мостика хорошо видны огромные, в два обхвата, мины. Они выстроились «в затылок» вдоль обоих бортов. Рядом с ними застыли краснофлотцы-минеры.

— Осталась одна минута!

Выдержав для верности паузу, командую:

— Начать постановку!

Время замедлило свой бег. Слышны лишь всплески сбрасываемых с тележек мин. Первая, третья, пятая... Единым взглядом охватываю наблюдателей, следящих за воздухом, зенитчиков у пушек; смотрю на тахометры.

«Красный Кавказ» пунктуально выдерживает заданную скорость. Наконец как долгожданная разрядка доклад:

— Поставлены все мины!

Задача выполнена. Мысленно «проигрываю» ее, ишу огрехи. Как будто их нет. Впрочем, последнее слово за представителем штаба флота, наблюдавшим за нашими действиями. Его мнение определено и безоговорочно: заграждение выставлено по всем правилам, мины сбрасывались точно по времени, ни одна из них не осталась плавать на поверхности. Довольные успехом, мы возвратились в Севастополь.

Впоследствии мы не раз осуществляли минные постановки — и одни и вместе с другими крейсерами, но первый наш выход наиболее отчетливо запечатлелся в памяти. Это была проба сил.

И вот позади два боевых похода. Впервые орудия «Красного Кавказа» стреляли не по щитам и мишеням, а по настоящей цели. И надо сказать, стреляли с блеском, как на лучших своих учениях.

Между тем обстановка на фронте обострялась. Немцы не оставляли попыток захватить Одессу, и частям Приморской армии приходилось сдерживать колоссальный натиск превосходящих вражеских сил. Но город продолжал обороняться, хотя уже давно вышел из строя водопровод и вода выдавалась жителям по карточкам. Нечем было тушить пожары, и над Одессой днем и ночью стояло зарево и стлался дым.

Но не это определило ее судьбу. В скором времени на первый план выдвинулись факторы стратегического значения. Немцы прорвались в Крым, подошли к Перекопу, угрожали Севастополю. В этих условиях, когда Одесса оставалась в глубоком вражеском тылу, ее силы нельзя было использовать для нанесения мощных контр-

ударов. Явную выгоду представляла переброска этих сил в Крым, на усиление главной базы Черноморского флота — Севастополя. Такое решение и приняло Верховное Главнокомандование, отдавая приказ об эвакуации Одессы.

Директиву Ставки по этому вопросу привез в Одессу заместитель наркома Военно-Морского Флота вице-адмирал Г. И. Левченко. Он прибыл в город 1 октября, и в тот же день экстренно собрался Военный совет Одесского оборонительного района. Вопрос был всего один, зато сверхважный, ибо речь шла о судьбе Одессы. Ставка приказывала оставить город, о чем, в частности, гласил один из пунктов директивы: «...в связи с угрозой потери Крымского полуострова, представляющего главную базу Черноморского флота, и ввиду того, что в настоящее время армия не в состоянии одновременно оборонять Крымский полуостров и Одесский оборонительный район, Ставка Верховного Главнокомандования решила эвакуировать Одесский район и за счет его войск усилить оборону Крымского полуострова».

Члены Военного совета ООРа были людьми отнюдь не слабохарактерными, однако все они тяжело пережили полученное известие. Оно не было неожиданным: руководители обороны Одессы трезво оценивали ситуацию и отлично сознавали, какое положение сложилось на фронте, когда Одесса, по сути, была уже отрезана от Большой земли. И руководители ООРа безотлагательно принялись за разработку плана по эвакуации Одессы.

Предстояло решить архисложную задачу — в кратчайшие сроки морем вывезти из осажденного города части 51-й армии, мирных жителей, народнохозяйственные грузы и ценности, а также огромное количество военной техники. Для этого требовался не один и не два транспорта — десятки. И столько же боевых кораблей, чтобы сопровождать и прикрывать будущие караваны.



Эвакуация осложнялась и тем обстоятельством, что ее нужно было провести как можно более скрытно, чтобы избежать потерь в кораблях и людских ресурсах. Узнай противник о наших планах, и отход войск осложнился бы во сто крат. А обстановка на черноморских коммуникациях и без того была не из легких. Немцы сосредоточили вблизи Одессы крупные соединения пикирующих бомбардировщиков, которые представляли опасность номер один.

Чтобы обезопасить себя с этой стороны, наше командование разработало ряд мер; одной из них была обязательность лишь ночных переходов, когда действия авиации исключались и корабли могли более или менее спокойно заниматься перевозками. Другой мерой являлась дезинформация противника, которого необходимо было убедить, что никаких передвижений наших войск под Одессой не предвидится, а если они и будут, то лишь в направлении к городу. Словом, немцы должны были думать, что мы рассчитываем зимовать в Одессе, что мы подвозим туда резервы, а не наоборот. Совместными усилиями нам удалось добиться этого: немцы до последних дней находились в полном неведении относительно наших реальных планов.

А они были таковы. До 15 октября намечалась эвакуация инженерно-строительных частей, тылов армии и Одесской военно-морской базы, мирного населения; после 15-го, вплоть до 20 октября, предполагалось выполнить самый трудный этап операции — вывести из боя части 51-й армии и перебросить их на Крымский полуостров.

Вряд ли нужно говорить, что львиная часть перевозок выпадала на долю кораблей Севастопольской эскадры, и «Красный Кавказ» со своей просторной, не загромажденной надстройками палубой, с могучими грузовыми стрелами как нельзя лучше подходил для вы-

полнения задач эвакуации. Естественно, что при этом для личного состава крейсера возникла масса больших и малых сложностей, связанных прежде всего с размещением на корабле людей и техники.

Но мы справились с трудностями. Мы перевозили по тысяче, две и более человек. И, повторяю, «Красный Кавказ» при этом не терял своей боевой мощи. В любой момент артиллеристы могли вступить (и вступали) в бой с фашистской авиацией и батареями.

Последний поход в Одессу «Красный Кавказ» совершил 13 октября. Подходила к концу героическая семидесятидвухдневная оборона города. Наши войска поэтапно снимались с позиций и переправлялись морем в Севастополь. Арьергарду защитников предстояло незаметно оторваться от противника, совершить 20-километровый бросок и как можно быстрее погрузиться на транспорты. Боевым кораблям Черноморского флота поручалась задача прикрыть артогнем отход наших войск, а затем, приняв на борт арьергардные части, сопроводить транспорты до Севастополя.

В 16.00 «Красный Кавказ» вышел в море. Вместе с нами в Одессу шел крейсер «Червона Украина» и четыре эсминца: «Незаможник», «Шаумян», «Бодрый» и «Смышленный».

Погода не благоприятствовала переходу: семибалльный ветер, шестибалльная волна. Сильно качало. Крейсер шел двадцатиузловым ходом, что еще больше увеличивало качку. Но краснофлотцы на всех боевых постах и вахтах держались мужественно и стойко. Например, в котельном отделении старшины М. Варуши (ныне Героя Социалистического Труда) из семи человек, находившихся у механизмов, троих укачало, но остальные продолжали работать и за товарищей. Так было и на других боевых постах. «Красный Кавказ» прибыл в Одессу в срок.

Как и в первый свой поход, мы высадили на берег корректировочный пост и стали маневрировать на рейде, дожидаясь радиogramм. И конечно же, были немедленно атакованы немецкой авиацией. Видимо, гитлеровцы хорошо запомнили крейсер, потому что атаки следовали одна за другой и отличались крайним ожесточением. На смену бомбардировщикам прилетели торпедоносцы в сопровождении истребителей. «Мессершмитты», словно осы, вились над нами, демонстрировали ложные атаки, чтобы отвлечь наше внимание от торпедоносцев. Но каждый раз мы разгадывали их хитрости и уходили из-под ударов. Ни одна торпеда не попала в «Красный Кавказ».

Вскоре пришло сообщение от корректировщиков, и мы обрушили огонь в указанные квадраты. Вначале наши залпы разметали немецкую группировку у деревни Шляково, а затем артиллеристы перенесли огонь в глубь боевых порядков противника. Обстрел был продолжителен и плотен, гитлеровцы не могли поднять головы, и это позволило частям Одесского оборонительного района начать погрузку на боевые корабли и транспорты.

К полудню 16 октября последние суда отошли от пирсов. В гавани остались лишь «Красный Кавказ», «Червона Украина» и эсминцы, ожидающие прибытия последних защитников Одессы.

Через некоторое время их колонны появились на причалах. На палубу «Красного Кавказа» поднялись бойцы одного из батальонов. С развернутым боевым знаменем, перепоясанные пулеметными лентами, в окровавленных бинтах и прожженных ватниках, красноармейцы молча глядели на горевший город. Все видевшие, все испытывавшие, они переживали тяжелые и горькие минуты.

В это время на флагманском корабле подняли сигнал, приказывающий сниматься с якоря. Прозвенел ма-

шинный телеграф, за кормой крейсера забурлила вода. Корабль стал медленно отваливать от стенки. И тут командир батальона тихо и страстно, словно от имени стоявших за его спиной бойцов, сказал одну-единственную фразу:

— Мы вернемся к тебе, Одесса!

Переход кораблей и транспортов прошел успешно. Хотя немецкая авиация и попыталась уничтожить караван, но жестоким образом поплатилась за это, потеряв в воздушных боях и от огня зенитной артиллерии 20 самолетов. Конвой благополучно достиг Севастополя.

Эвакуация Одессы — наглядный пример высокой организации и выучки наших черноморских корабельных экипажей. За две недели, с 1 по 16 октября 1941 года, из города было перевезено морем около 80 тысяч человек, 500 орудий, свыше 100 автомашин.

Семьдесят три дня продолжалась героическая оборона Одессы. Потеряв более 150 тысяч солдат и огромное количество военной техники, немцы заполучили почти пустой город, ибо все важные военные и народнохозяйственные грузы из Одессы были вывезены, а все промышленные объекты взорваны.



### ГЛАВА ТРЕТЬЯ

С конца октября на Южном фронте начался новый этап боевых действий. Теперь их эпицентр перенесся под Севастополь, куда, не считаясь ни с какими потерями, устремились немецкие войска. В этих сложных условиях Военный совет Черноморского флота предпринял ряд важных мер по защите города-крепости. В первую очередь усиливалась противовоздушная оборона Крымского и Кавказского побережий: базирующиеся в севастопольских бухтах корабли представляли для фашистской авиации лакомую приманку, и нужно было преградить все воздушные коридоры, ведущие к Севастополю.

Особенно пристального внимания требовала противовоздушная оборона Поти и Туапсе. Плавсоставу Черноморского флота предстояло перевезти в эти пункты большое количество зенитной техники и людских ресурсов. И, как всегда, на долю «Красного Кавказа» пришла львиная часть перевозок.

Уже днем 23 октября по кораблю разнесся сигнал:

пошли обратно в Севастополь. Наши расчеты оправдались, до рассвета оставалось еще немало времени, и можно было надеяться, что мы благополучно завершим переход.

Но мои радужные мысли внезапно оборвались. Корабль вдруг залил яркий свет. На мостике стало светло как днем. В первую минуту я подумал, что «Красный Кавказ» попал под луч прожектора. Рассудок сработал мгновенно: увеличить ход, уйти как можно скорее от предательского луча!

Но едва скорость возросла, вокруг посветлело еще сильнее. Тогда только мы поняли, в чем дело. Светилось само море. Мы попали в полосу планктона, который и демаскировал нас. Этот эффект издавна известен морякам. В другое время подобная картина привлекла бы нас, но сейчас мы не испытывали никакого удовольствия. В любой момент корабль могли заметить. Что предпринять? Сбавить ход? Но тогда мы не выберемся из опасной зоны до рассвета, и нас наверняка обнаружат самолеты-разведчики.

Посоветовавшись с военкомом и старшим помощником, я решил не сбавлять ход — из двух зол выбирают все-таки меньшее. Мы лишь усилили наблюдение и продолжали держать прежнюю скорость. К счастью, свечение вскоре погасло само собой, и рассвет застал нас у родных берегов.

«Красный Кавказ» ненадолго зашел в Новороссийск. И здесь нам пришлось выдержать, пожалуй, самую ожесточенную схватку с немецкой авиацией. Едва мы встали на якорь в Цемесской бухте, как над ней появился немецкий самолет-разведчик. Покружив над горами и бухтой, он улетел.

— Теперь жди гостей, — сказал капитан-лейтенант Агарков, провожая самолет ненавидящим взглядом.

Я молча кивнул в ответ. Мы уже знали: если появил-

ся разведчик, то через час-другой жди налета. Поэтому артиллеристы, не дожидаясь указаний, приготовились к встрече — заранее установили дистанционные трубы зенитных снарядов.

Все произошло так, как мы и предполагали. В томительном ожидании прошло около часа. И вот над городом завывли сирены. Они не успели смолкнуть, когда из-за гор, словно воронье, на «Красный Кавказ» со всех сторон кинулись пикировщики.

Но мы были готовы к встрече. Не успели бомбардировщики лечь на боевой курс, как заработали наши «сотки». В унисон им ударили счетверенные пулеметы старшины Степана Буркина, а с берега нас поддерживали стационарные зенитные батареи. Заградительная стена огня встала на пути ринувшихся в атаку самолетов.

Строй смешался, и самолеты стали в беспорядке скидывать бомбы на бухту. Ни одна из них не упала даже рядом с «Красным Кавказом». А самолеты уже разворачивались и на полной скорости уходили на свои аэродромы, словно перепрыгивая через горы. Но это были только цветочки. С интервалом примерно в полчаса на крейсер стала наваливаться армада за армадой. Следя за их приближением, я каждый раз думал, что теперь спасения не будет, что через несколько минут от «Красного Кавказа» останется лишь груда исковерканного металла. Но каждый раз зенитчики крейсера разбивали боевые порядки немцев, не давая им довести атаку до конца.

Вокруг стоял ад. Бомбы взрывались на берегу и в воде, оглушительные удары сотрясали бухту, но «Красный Кавказ» по-прежнему оставался целым и невредимым.

Вначале мы считали налеты, а потом сбились со счета. Артиллеристы и пулеметчики не отходили от мест.

Коки пробовали накормить их обедом, но из этого ничего не получалось — к полудню плотность налетов еще более возросла. Во второй половине дня она достигла апогея — не успевали улечь самолеты одной волны, как их место занимали другие. Немцы спешили. Они знали, что с наступлением сумерек их шансы на удачу резко снизятся, и предпринимали отчаянные попытки раз и навсегда разделаться с «Красным Кавказом».

Чудеса выносливости проявляли наши зенитчики. Раскалялись стволы орудий и пулеметов, краснофлотцам некогда было вытереть льющийся градом пот, но они ни на секунду не отрывались от прицелов. Пулеметчик Иван Петров после очередного налета не мог самостоятельно отойти от своего боевого поста — от напряжения у него так свело руки, что товарищам пришлось силой оттащить его от рукояток.

Вечером в кают-компании произошел жаркий спор. Пытались выяснить, сколько же налетов отразил в этот день «Красный Кавказ». Долго спорили и сошлись на двадцати. Но точки над «и» поставил командир зенитного дивизиона старший лейтенант Кныш.

— Отражено двадцать три налета, — объявил он. — Так записано в вахтенном журнале.

Двадцать три налета. Двадцать три раза не один и не два самолета, а десяток-полтора пытались уничтожить неподвижно стоявший крейсер. Сотни бомб были нацелены на него. И ни одна не попала в цель! Это ли не яркое доказательство отличной боевой выучки экипажа «Красного Кавказа»?

Кончился октябрь. Промелькнула еще неделя, и Севастополь, уже находившийся в кольце осады, торжественно отметил 24-ю годовщину Октябрьской революции. Затем снова потекли напряженные будни — выхо-



ды в море, перевозка войск и техники, дозорная служба. Все это было необходимо, но, скажу откровенно, краснокавказцы жаждали настоящего дела, сражения с ненавистным врагом грудь на грудь. Об этом думали все, но до поры молчали — до тех пор, пока долго сдерживаемые эмоции не прорвались сами собой.

Как-то, обходя крейсер, я застал шумное собрание в каюте у командира БЧ-II капитан-лейтенанта Коровкина. Помимо него, там находились командир дивизиона главного калибра старший лейтенант М. Н. Мартынов, командир зенитного дивизиона старший лейтенант С. М. Кныш, командир дивизиона управления старший лейтенант И. Ф. Козлов, словом, все корабельные «боги войны».

Я поинтересовался причиной столь представительного форума. И тут горячо заговорил обычно сдержанный Коровкин. Оказывается, артиллеристы набросали проект включения «Красного Кавказа» в общую схему артиллерии обороны Севастополя.

— Просим ходатайствовать об этом перед командующим, — заявил Коровкин.

Я хорошо понимал своего артиллериста, до сих пор мы принимали непосредственное участие в сражениях от случая к случаю. И что было досадно, причиной тому служили отличные тактико-технические данные «Красного Кавказа», особенно его высокая скорость. Мы поспевали везде, и поэтому командование всегда держало нас под рукой.

Разговор с артиллеристами подтолкнул меня. На следующий день я отправился к командующему флотом. Конечно, я получил отказ, и, конечно же, Филипп Сергеевич Октябрьский оперировал доводами, которые мне были хорошо известны.

— Пойми, Гущин, — сказал адмирал, — твоему крейсеру мы доверяем самое ценное — людские резер-

вы. Ты же сам знаешь, с каким нетерпением ждут вашего прихода севастопольцы. Сейчас на счету каждый человек, и все в Севастополе знают: раз в бухте появился «Красный Кавказ», значит, есть подкрепление. Еще навоюетесь. Одно скажу: будет вам хорошая работа, потерпите немного...

Что-то в тоне командующего насторожило меня. Филипп Сергеевич как будто что-то недоговаривал, и эта недоговоренность вселила в мою душу надежду. С этим настроением я и вернулся на крейсер. Лишь позднее нам стало известно, на что намекал командующий, но к рассказу об этих событиях мы вернемся позже.

Итак, снова переходы, переходы, переходы. Дни и ночи перепутались в нашем представлении, круглыми сутками — повышенная боевая готовность. «Красный Кавказ» все время в море. Корабль потерял свой прежний блеск. Да и как сохранить его, когда грузы на палубе и в трюмах меняются каждый день. Пушки, автомобили, тягачи, мешки, ящики. И, конечно, люди. Всюду, где только можно. Именно в это время мы побили все нормы и рекорды перевозок.

Но даже корабль устает. Выходят из строя механизмы и агрегаты, отказывают турбины и котлы. А на ремонт нет времени. Все исправляется на ходу, чаще всего в море. Как райский сон, мы вспоминаем те времена, когда через определенные периоды крейсер становился на ППР — плано-предупредительный ремонт. Сейчас же не до этого.

Но в корабле, как и в любом совершенном механизме, нет главных и второстепенных деталей. Все они — от водогрейной трубки до турбины — главные. И бывает, что выход из строя какого-нибудь патрубка ведет к тяжелым последствиям. Так в конце концов случилось и у нас.

Когда командир электромеханической боевой части

Григорий Ильич Купец доложил мне, что в одном из котлов потекла водогрейная трубка, я сразу представил себе не очень веселую перспективу. Значит, остановлен один из котлов, а это так или иначе может отразиться на ходе крейсера. Конечно, форсированы оставшиеся три котла, но три котла это три, а четыре все-таки четыре.

— Что станем делать? — спросил я у Купца.

— Глушить трубку, — спокойно ответил тот.

Глушить — это значит лезть в котел, среди переплетения трубок отыскать поврежденную и забить ее заглушкой. Но для этого нужно, чтобы котел остыл. А остывает он несколько часов. У нас же нет ни минуты.

— Кто пойдет? — снова спрашиваю у Купца.

— Мичман Гуричев.

Я знаю, что ожидает мичмана, но другого выхода у нас нет.

— Добро.

Механики тотчас начинают приготовления к ремонту, а я тем временем вызываю мичмана Гуричева. Я хорошо знаю этого немногословного, спокойного человека, классного специалиста, влюбленного в механизмы. Котлы он знает так хорошо, что может на слух определить характер малейшей неисправности.

Сидим, неторопливо беседуем. О предстоящем испытании — ни слова, будто нам нет до этого никакого дела. А испытание Гуричеву предстоит серьезное. Даже опасное. Ведь прежде чем лезть в котел, его надо как следует остудить, но у нас нет для этого времени. Стало быть, Гуричев будет работать в горячем котле. Сахара по сравнению с ним — холодный погреб.

Над кораблем пронесется оглушающий рев — это механики выпускают из котла перегретый пар. Потом котел просушат, и уж тогда в него полезет Гуричев. А пока он уходит одеваться.

Словно впервые смотрю на эту процедуру. Гуричев деловито, не спеша натягивает на себя два комплекта рабочего обмундирования. Сверху надевает комбинезон, а на него — ватную телогрейку. Довершают наряд ватные брюки, шапка-ушанка и брезентовые рукавицы. Лицо у Гуричева уже забинтовано, оставлены только крохотные щелчки для глаз.

Взяв инструменты, мичман, как в огненную печь, полез в котел.

О том, как он работал, Гуричев рассказал позднее. Легкие забивал раскаленный воздух, а голову, словно обруч, стиснула горячая шапка. Превозмогая боль и удушье, Гуричев считал фланцы трубок. Первая, пятая, десятая... Наконец поврежденная. Но руки уже не держат молоток, он тоже раскалился, точно долгое время лежал в кузнечном горне. Но заглушку надо забить! Сыплются и сыплются удары... Наконец есть — с одной стороны трубка забита наглухо. Теперь наружу — глотнуть свежего воздуха, потому что сил уже нет, а трубку надо глушить с двух концов...

И снова чрево пышущего жаром котла. Опять на ощупь найдена поврежденная трубка, и снова удары, удары, удары, когда кажется, что бьешь по металлу голыми кулаками...

Да, вот так моряки «Красного Кавказа» обеспечивали постоянную боевую готовность своего корабля. Это был подлинный героизм, но тогда никто из нас не думал о таких вещах. Жили одной мыслью, одной страстью — победить, уничтожить захватчиков. Этому отдавали все силы и помыслы.

— Неисправность ликвидирована! — доложил мне в точно оговоренный срок Григорий Ильич Купец.

А в это время мичман Гуричев сидел в котельном, и товарищи осторожно стягивали с него спекшийся от жара ватник, стаскивали растрескавшиеся до дыр ботинки,

поили водой. Мичман пил кружку за кружкой и прислушивался к привычному грохоту вновь запущенных котлов.

Мелькают дни за днями. В шторм ли, в затишье — «Красный Кавказ» постоянно в море. Возим подкрепления в Севастополь, эвакуируем из города раненых, детей и женщин. Экипаж корабля показывает настоящие чудеса физической выносливости и работоспособности. Так, однажды мы установили своего рода рекорд, погрузив в Новороссийске всего лишь за полтора часа тысячу человек, пятнадцать вагонов с боеприпасами и десять с продовольствием. Погрузка происходила в полной темноте (чтобы не демаскировать корабль), поэтому можно представить себе уровень организации работы, который позволил выполнить ее в такой, прямо скажем, невыносимый срок.

И здесь мне хочется сказать несколько слов о старшем помощнике крейсера капитан-лейтенанте Агаркове. Старпом на корабле — должность хлопотная, об этом хорошо знают на флоте. От его энергии, инициативы, дара организации зависит едва ли не вся жизнь на корабле. Среди моряков бытует даже такое мнение: каков старпом — таков корабль. Кое-что здесь, конечно, преувеличено, но есть и изрядная доля действительного. Константин Иванович Агарков обладал всеми качествами первоклассного старшего помощника. Это его усилиями была доведена почти до совершенства служба на крейсере. Никто не знал, когда спит Агарков. Может быть, эта фраза покажется избитой, но дело обстояло именно так. В любое время суток Агаркова можно было встретить в любом месте корабля. И там, где появлялся старпом, работа закипала с удвоенной энергией, а грузы и люди размещались наилучшим образом.

Вообще, надо сказать, что командный состав «Красного Кавказа» был подобран отменно. И в первую очередь это относится к моим непосредственным помощникам по управлению кораблем — командирам боевых частей и начальникам служб, а также к военному крейсеру Григорию Ивановичу Щербаку.

Он был моим ближайшим советчиком во всех корабельных делах. Простой, ровный в обращении, отлично знающий свои обязанности, Григорий Иванович по праву считался «отцом-командиром», был достойным продолжателем традиций знаменитых комиссаров революции. Вся партийно-политическая работа на крейсере направлялась Щербаком, и я никогда не сомневался в ее стиле и методах, потому что хорошо знал кругозор и способности военкома.

Штурманом на корабле был капитан-лейтенант Николай Петрович Елисеенко. Он прибыл на «Красный Кавказ» из военно-морской академии, обладал высокой эрудицией и большим запасом специальных знаний. Когда у прокладочного стола находился Николай Петрович, можно было не сомневаться в том, что место корабля в море определено со скрупулезной точностью.

Артиллерией «Красного Кавказа» командовал капитан-лейтенант Коровкин, о котором я уже говорил; что же касается инженер-капитана 3-го ранга Григория Ильича Купца, нашего механика, то он был первым человеком на крейсере, получившим высшую награду страны — орден Ленина.

Между тем близилось время решающих испытаний. Стоял декабрь. И хотя еще не было произнесено слово «Феодосия», во всем ощущалось приближение каких-то скорых и важных перемен. Предчувствия переросли в убеждение, когда в один из дней меня вызвали на командный пункт вице-адмирала Октябрьского.

— Как дела? — спросил меня командующий.

- Войска грузятся, товарищ адмирал, — ответил я.
- Когда планируется выход?
- С наступлением темноты.
- Нет, ждать не будем. Выйдем, как только закончится погрузка.

Это «выйдем» несколько озадачило меня. Неужели командующий пойдет с нами? Словно отвечая на мой вопрос, Филипп Сергеевич сказал:

- Я иду с вами до Новороссийска.
- Есть! — ответил я и поспешил на крейсер.

Вскоре туда прибыл командующий.

- Отходите, — не мешкая, приказал он.

На причале в Новороссийске Ф. С. Октябрьского встретили представители не только штаба Черноморского флота, но и несколько армейских и авиационных генералов. Этот факт наводил на размышления, и я задал себе вопрос: «Не готовятся ли совместные действия армии и флота?»

Как выяснилось впоследствии, я был недалек от истины. В Новороссийске разрабатывался и уточнялся план крупнейшей десантной операции первого года войны — Керченско-Феодосийской. Под этим именем она вошла в летопись Великой Отечественной войны и осуществлялась совместными силами Черноморского флота, Азовской военной флотилии и войск Закавказского фронта.



## ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

В истории каждой воинской части, каждого боевого корабля есть эпизоды, составляющие их честь и славу; эпизоды, в которых с наивысшей силой проявились моральные качества советских воинов, их мужество и героизм.

Таким эпизодом в истории «Красного Кавказа» явилось, несомненно, его участие в Керченско-Феодосийской десантной операции. Разработанная в тяжелейших условиях конца 1941 года, она до сих пор остается примером боевого взаимодействия армии и флота. До сих пор впечатляют ее масштабы. Достаточно сказать, что для осуществления операции потребовались силы двух наших армий и большого числа кораблей Черноморского флота и Азовской военной флотилии.

Замысел операции предусматривал высадку главных сил десанта в Феодосию. Захватив город, советские войска должны были продвинуться на север и с помощью вспомогательных сил, действующих на Керченском на-



правлении, отсечь и уничтожить крупную группировку противника. Таким образом, существенно облегчалось положение блокированного Севастополя и срывалось немецкое наступление на Кавказ через Тамань.

Трудность операции нельзя было переоценить. Стремясь удержать захваченные территории, гитлеровцы превратили Керчь и Феодосию в мощные опорные пункты, располагавшие многочисленными дотами и дзотами, крупнокалиберной артиллерией и сильными гарнизонами. Учитывая все случаи, немцы подготовились и к уличным боям. Оба города, особенно Феодосия, представляли собой крепости за семью замками. Разгромить их можно было лишь стремительным и внезапным ударом. И к этому готовились войска и корабли, намеченные к участию в десанте. Дело осложнялось еще и тем, что прорыв в порт и высадку десанта можно было осуществить только в темное время суток, когда авиация противника практически выбывала из игры. Но высадить в одну ночь огромную массу людей было невозможно, поэтому план операции предусматривал высадку в первую ночь лишь штурмовых отрядов и первого броска десанта. Эти подразделения должны были овладеть портом и обеспечить в дальнейшем высадку основных десантных сил.

На совещании в штабе Новороссийской военно-морской базы были определены конкретные сроки и задачи операции.

— Десант в Феодосию будем высаживать в ночь на двадцать девятое декабря, — объявил начальник штаба флота контр-адмирал Елисеев.

Далее Иван Дмитриевич по пунктам разобрал план высадки. Согласно ему крейсера «Красный Кавказ», «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Железняков», «Шаумян» и «Незаможник» составили отряд кораблей артиллерийской поддержки. В отряд высадочных

средств вошли двенадцать малых катеров-охотников, два базовых тральщика и еще несколько кораблей. Им предстояло доставить в Феодосию специальные штурмовые отряды, которые должны были подорвать боновое ограждение при входе в Феодосийский порт, захватить и удержать причалы до прибытия первого броска десанта. Основные же его силы перебрасывались к месту событий двумя отрядами транспортов под охраной эскадренных миноносцев и тральщиков.

Действия всех отрядов строго регламентировались, каждому отводилась своя исключительная роль. Так, отряд корабельной поддержки должен был нанести внезапный артоудар по обороне немцев в Феодосии, с тем чтобы, во-первых, подавить часть огневых средств противника, а во-вторых, прикрыть прорыв в порт катеров-охотников. После артоудара отряд корабельной поддержки должен был войти в порт и начать высадку десанта.

Я слушал адмирала затаив дыхание. Вот оно, настоящее дело! И не просто настоящее, а, можно сказать, необыкновенное. Ведь «Красному Кавказу» поручается не только прорваться в занятую немцами Феодосию, но ошвартоваться прямо у мола и высадить первую часть десанта — 633-й стрелковый полк! В истории военноморского искусства не было аналогий тому, что предстояло выполнить крейсеру. С этим можно было сравнить разве действия эскадры адмирала Ушакова, штурмовавшей в 1799 году укрепления острова Корфу.

Видимо, заметив мое волнение, Елисеев сказал:

— Командование флота надеется на «Красный Кавказ». Мы учли вашу предыдущую деятельность, так что не подведите. — И, обращаясь ко всем, добавил: — Именем Военного совета требую не отступать ни при каких обстоятельствах, стремиться только вперед!..

По прибытии на крейсер я тотчас провел совещание

командного состава. Мы выработали детальный план действий. Первоочередной нашей задачей была погрузка десантного полка, подразделения которого должны были прибыть в скором времени. Забот хватало всем, и после совещания командиры немедленно разошлись по своим командным пунктам и боевым постам.

С утра 28 декабря к причалу, где стоял «Красный Кавказ», потянулись вереницы грузовиков с пушками на прицепах, с минометами, пулеметами, боеприпасами и продовольствием в кузовах. Стрелы правого борта работали на всю мощь, и разгруженные машины уходили, чтобы через короткое время вернуться с новым грузом. Не разгибают спин краснофлотцы боцманской команды во главе со своим начальником мичманом Т. Н. Сухановым. Да и приданные им в помощь матросы из других подразделений корабля стараются вовсю. Проходит два часа, и Суханов докладывает:

— Погружены батарея трехдюймовок, пятнадцать машин, полковые минометы, боеприпасы и продовольствие.

А к причалам уже подходят строем красноармейцы десантного полка. Людские валы перекатываются через борт крейсера и исчезают в его недрах. Наконец каждый из десантников определен на место.

— Приняли тысячу восемьсот пятьдесят три человека, — докладывает старпом Агарков.

Смотрю на Константина Ивановича, на своего «железного» старпома, как я его величаю. А он и впрямь железный, потому что едва ли найдешь второго человека на корабле, на плечи которого выпала бы такая нагрузка. В короткий срок разместить почти две тысячи человек! И не просто разместить, рассовать по разным углам, а каждому подразделению отвести то место, которое наиболее удобно для выполнения своей задачи.

Вот, например, пулеметная рота. Ее нельзя отпра-

лять в дальние или нижние помещения. При высадке пулеметчики должны поддерживать огнем десант, и, стало быть, их место поближе к трапу. Все это обязан учитывать Агарков, и он учитывал, держа в уме тысячу мелочей.

Остаются считанные минуты до съемки со швартовов. С гор, окружающих Новороссийск, налетает сильный ветер. Быстро темнеет. Прошу «добро» на выход. На ходовой мостик поднимаются командир отряда высадки капитан 1-го ранга Н. Е. Басистый и командир отряда артиллерийской поддержки капитан 1-го ранга В. А. Андреев. Можно сниматься. В 18 часов 32 минуты «Красный Кавказ» медленно отошел от стенки. Миновали мол. Впереди открытое море. Курс — на Феодосию.

В море командование разрешило сообщить личному составу и десантникам цель похода. Военком крейсера Г. И. Щербак подходит к микрофону корабельной трансляции:

— Товарищи моряки, товарищи десантники! Крейсер «Красный Кавказ» идет в Феодосию. Будем высаживать десант в порт и поддерживать его огнем своей артиллерии!..

Пользуясь случаем (обстановка пока позволяет), спускаюсь с мостика и иду в кубрики и на боевые посты. По опыту знаю: морякам сейчас необходим задушевный разговор. Они идут в бой, и каждое слово в такие минуты полно особенного значения. Повсюду оживление. Краснофлотцы заверяют меня, что отдадут все силы для достижения боевого успеха.

— Пусть командование не беспокоится за нас, — докладывают комендоры главного калибра. — При любых условиях мы выполним свой долг.

— У нас каждый может заменить товарища, — говорит комендор Петр Пушкарев. — Я, например, знаю семнадцать специальностей.

Глядя на возбужденное лицо артиллериста, я не подозревал в тот момент, что через несколько часов, в самый разгар боя за Феодосию, этот могучий парень спасет крейсер от неминуемой гибели...

У кого-то из комендоров в руках оказался мел. И вот уже на снарядах крупными буквами выводятся надписи: «За Родину!», «За Севастополь!», «За наших отцов и матерей!» Удовлетворенный и взволнованный, возвращаюсь на мостик. Через минуту туда же взбегают секретарь партийного бюро крейсера Ефимов. В руках у него пачка тетрадных листков. Беру один. Читаю:

«Прошу принять меня кандидатом в члены партии. В рядах партии обязуюсь с еще большей энергией сражаться за наше общее дело. Буду участвовать в разгроме фашистских орд до полного их уничтожения. С. Прокопович».

Мысленно тотчас же представляю Прокоповича, нашего лучшего рулевого. Он сейчас на вахте, ведет крейсер на выполнение боевой задачи. Что ж, таким, как Прокопович, можно довериться в трудную минуту...

Из штурманской рубки докладывают, что «Красный Кавказ» вышел в точку randevу с кораблями отряда поддержки. А вот и они сами — темные силуэты на вспененной поверхности моря. Строимся в три кильвейрные колонны. Головным идет эсминец «Шаумян», за ним крейсера, замыкают ордер эсминцы «Железняков» и «Незаможник». Справа и слева от нас идут катера — охотники и тральщики.

А море разыгрывается, ветер крепчает. Приходится уменьшить ход до четырнадцати узлов, потому что тральщики и катера с трудом выгребают против волн. Район развертывания отряда — траверз мыса Ильи. До него еще далеко, но опоздать мы не опасались, у нас было достаточно времени в запасе.

Пошел снег. Видимость ухудшилась еще больше, и кораблям пришлось сблизиться на предельно допустимую дистанцию. Но плохая погода, кроме минусов, имела и свои положительные стороны. По крайней мере, мы были твердо уверены, что самый страшный враг, авиация, нас не атакует.

Проходит полчаса, час. Видимость испортилась окончательно, определяемся по глубинам и радиопеленгам, но тем не менее из штурманской вскоре докладывают:

— Пришли в район развертывания!

Отряд ложится на боевой курс и перестраивается: катера-охотники уходят под берег, а корабли артиллерийской поддержки занимают огневые позиции. После артналета охотники устремятся в Феодосию и взорвут боновое заграждение в порту, а вслед за ними в гавань ворвется «Красный Кавказ» с десантом.

Смотрю на хронометр. Три часа пятьдесят минут. Пора начинать артиллерийскую подготовку. Отдаю команду, и в тот же миг воздух содрогается от залпов наших стовосьмидесятимиллиметровок. Из темноты рывкнули орудия другого крейсера, «Красного Крыма», а эсминцы открыли огонь осветительными снарядами. Когда они вспыхивали, было хорошо видно, как в порту и на улицах Феодосии замечались захваченные врасплох гитлеровцы. Разрывы наших снарядов вставали в самой гуще охваченных паникой врагов. Огневой налет ошеломил их.

Артподготовка закончилась в начале пятого. И сразу же по сигналу зеленых ракет в порт устремились катера-охотники. В пламени разрывов хорошо различим номер головного. Это «МО-0131». В кильватер ему держится «МО-013». На их палубах бойцы штурмовых отрядов, готовые при первой возможности выпрыгнуть на причалы и вступить в бой. Но немцы уже пришли в се-

бя, и корабли были встречены градом свинца. Однако натиск моряков был так силен, что их не остановили ни разрывы снарядов, ни ливень пуль. Через восемь минут после начала прорыва к небу взметнулись две белые ракеты: путь свободен! И уже через несколько минут в руках у десантников оказались маяк и две противотанковые пушки, прикрывавшие вход в гавань. Маяк удалось зажечь, что облегчило прорыв к пирсам других кораблей, пушки были повернуты и вскоре обрушили на головы немцев их же снаряды.

С нетерпением жду команды. На мостике тесно. Люди вокруг меня сосредоточены и молчаливы. И все же труднее всех мне, командиру, от действий которого зависит успех похода, судьба корабля, жизнь подчиненных. Снова и снова обдумываю возможности швартовки.

Согласно диспозиции «Красный Кавказ» должен был швартоваться левым бортом, с ходу. При определенных условиях это был выигрышный вариант: сокращалось время швартовки и, стало быть, время пребывания крейсера под огнем, уменьшались потери. Но могли возникнуть и осложнения. Дело в том, что ветер менялся на глазах — задул с берега и достиг силы шести баллов. В таких условиях «Красный Кавказ» на малом ходу попросту перестал бы слушаться руля. Швартовку же на большой скорости затрудняла находившаяся поблизости от мола каменная банка, на которую можно было выскочить при малейшем просчете. Наконец свободному маневру мешало и минное поле, выставленное немцами в непосредственном соседстве с молотом. Не пришлось бы менять вариант швартовки, думалось мне. Последующие события показали, что я оказался прав...

На берегу уже бушевал огненный вал. Десантники с катеров подавляли сопротивление немцев у пирсов, но

из города по нашим били пушки и пулеметы многочисленных огневых точек. Наступил час пик.

— Вперед! — услышал я сквозь грохот команду капитана 1-го ранга Басистого.

«Красный Кавказ» медленно двинулся к тому месту, где в зареве пожаров виднелся бок широкого мола. Уменьшаю скорость и сразу же чувствую, как под напором ветра начинает уваливать в сторону нос корабля. На минное поле!

Мгновенно определяю: швартоваться надо не левым, а правым бортом, а для этого следует отдать якорь и, работая машинами «в раздрай», прижать правый борт к молу. Успех дела будет зависеть от боцманской и швартовой команд.

Прошу разрешения на швартовку правым бортом, но капитан 1-го ранга В. А. Андреев приказывает действовать по ранее утвержденному плану. Приходится спускать на воду баркас для подачи на причал швартовов. Отдаю команду.

А пространство вокруг крейсера уже наполнено шумом и свистом пролетающих рядом осколков и пуль. Пока это еще не прицельный огонь, но и шальные пули находят свои цели. Кое-кто из матросов, спускающих баркас, ранен, но ни один не уходит в укрытие.

Баркас спущен. В нем шесть человек: старший лейтенант Лев Кудиш, командир отделения Василий Цебренок, краснофлотцы Александр Зайцев, Александр Чава, Андрей Максимкин. Им предстоит перевезти к молу тяжелый стальной трос, который удержит «Красный Кавказ» у причала.

Баркас исчезает в темноте, но вскоре показывается, попав в полосу света от луча вражеского прожектора. Видно, как с берега к баркасу протягиваются трассы автоматных очередей. Но краснокавказцы упорно идут



к молу. Вот он уже рядом. Кудиш и Чава первыми выскакивают на бетон, швыряют гранаты. Остальные тем временем заводят швартовы. Но тут с другого конца мола по морьякам ударил пулемет. Правда, он работал недолго: его тотчас подавили зенитчики крейсера, внимательно следившие за берегом. Попытка пришвартоваться левым бортом продолжалась.

Однако мне был ясен ее исход. Ветер с берега по-прежнему относил крейсер от мола, и с каждой минутой его напор становился все ощутимее — наши мачты, надстройки и трубы прекрасно выполняли назначение парусов. Происходи это в другом месте — мы бы подработали машинами, но пустить их в ход здесь нам не позволял запас глубины. К тому же мне было известно, что на дне Феодосийской гавани лежат потопленные нашей авиацией суда фашистов, так что первый же поворот винта мог окончиться для нас плачевным образом. А без винтов «Красный Кавказ» стал бы не боевым кораблем, а мишенью.

Приближался ответственный момент. Инерция хода угасала, вот-вот должно было наступить положение равновесия — положение, удобное для швартовки. Но ветер, ветер! Он делает свое дело. «Красный Кавказ» останавливается лишь на мгновение, недостаточное для того, чтобы закрепить швартовы, затем нос крейсера снова уваливает под ветер. Расстояние между нами и пирсом увеличивается на глазах. Краснофлотцы на причале из последних сил удерживают трос, но их усилия тщетны. Трос падает в воду. Неуправляемый крейсер начинает сносить прямо на минное поле.

Выбора нет: приказываю дать задний ход. Опасность подрыва на время устранена. Но тут немцы наконец-то разглядели и опознали крейсер, и с этого момента все, что могло в Феодосии стрелять, обрушило свой огонь на «Красный Кавказ». Фашисты понимали, какую угро-

зу мы представляем, и решили во что бы то ни стало уничтожить корабль.

Скажу по совести: нам пришлось туго. Мы не могли маневрировать и представляли собой идеальную цель. Правда, наша артиллерия вела яростную дуэль с батареей противника, но преимущество в этом поединке было всецело на стороне немцев. Мы стреляли по площади, по вспышкам, тогда как крейсер был у всех на виду.

— Швартуйтесь правым бортом! — распорядился наконец В. А. Андреев.

Дважды приказывать не приходится. Я быстро ввел «Красный Кавказ» в проход между молом и волноломом, форштевнем притопил бревна бонового заграждения — чтобы отдать якорь в нужном месте, необходимо было выйти за боны хотя бы на полкорпуса. Скрежещут под днищем бревна, удары сотрясают корпус корабля. Как будто достаточно, теперь можно отдавать якорь. Командую:

— Левый якорь отдать!

Грохот стоит такой, что мою команду едва слышно по корабельной трансляции. Угадав наши намерения, противник усилил огонь до предела. По крейсеру открыли стрельбу даже армейские минометы!

На носу работать в рост невозможно. Краснофлотцы боцманской команды выполняют все операции с якорь-цепью и шпилем лежа, помогая себе железными крюками. Задним ходом «Красный Кавказ» медленно подходит к молу. Теперь ветер уже не в силах совладать с махиной корабля: ее прочно удерживает зарывшийся в грунт якорь. Нос крейсера уже у мола; с полубака на него подается швартовый трос. Остается подтянуть корму, и задача будет выполнена.

И тут происходит первое попадание в крейсер. Мина с оглушительным треском и воем разрывается на сиг-

пальном мостике. Наклоюсь к переговорной трубке. Сначала никто не отзывается, затем слышны привычные слова:

— Есть, сигнальный!..

Спрашиваю о результатах попадания. Сигнальщик Краковский докладывает: убито три человека, на мостике пожар, уцелевшие и раненые сигнальщики борются с огнем.

Как выяснилось потом, вместо убитого лейтенанта Денисова командование боевой частью связи принял политрук Шишкин. Он же руководил тушением пожара на сигнальном мостике. Контуженные и раненые сигнальщики сбивали пламя одеждой, заливали водой и пеной из огнетушителей. И огонь был побежден. И ни на миг не прекращал отбивать точки-тире фонарь-ратьер: сигнальщик Алексей Печенкин поддерживал устойчивую связь с другими кораблями отряда, передавая им приказание флагмана...

Медленно, очень медленно приближается к молу корма. По-прежнему упорствует ветер, хотя теперь уже швартовка — дело времени. А его-то и нет. Каждая минута пребывания крейсера под огнем чревата новыми жертвами. Окаменев, слежу за тем, как почти незаметно для глаз сужается полоска воды между бортом крейсера и стенкой мола. На пределе воют моторы шпиль\*, но трос, обнесенный вокруг баллера\*\*, скользит по нему вхолостую.

На юте появляется высокая фигура старшего помощника. Опытным взглядом Константин Иванович вмиг оценил положение, и вот уже слышны его команды:

— Стоп шпиль!

---

\* Ш п и л ь — якорная машина, предназначенная для выбора якорной цепи и подъема якоря при съемке корабля с якоря.

\*\* Б а л л е р — ось вращения барабана шпиля.

— Пошел шпиль!

Дело двинулось быстрее, но не настолько, как бы хотелось. Секунду раздумываю и принимаю решение начать высадку десантников, не дожидаясь окончания швартовки.

— Левый трап вывалить!

Команда подхвачена, скрипят блоки талей, с которыми ловко управляется помощник боцмана старшина Василий Калинин. Вот трап уже за бортом. К нему подходят катера и увозят пулеметную роту. Вскоре разнесшиеся над молом залиvistые очереди наших «дегтярей» возвестили о том, что рота вступила в бой.

Возле меня словно из-под земли вырос возбужденный военком:

— Гордись, командир, не подвел тебя твой крестник! — закричал он мне на ухо.

Я удивленно посмотрел на Щербака. О ком это он?

— О Плотникове говорю! — снова кричит Щербак. — Рекомендацию ему давал, помнишь?

Теперь вспомнил. Вспомнил, как перед выходом в Феодосию ко мне подошел дальномерщик Федор Плотников и попросил дать ему рекомендацию в партию.

— Хочу идти в бой коммунистом, товарищ капитан второго ранга...

И вот Плотников с честью выдержал суровое испытание.

...Мина ударила в угол мостика. Плотникова оглушило, швырнуло на паелы\*. Очнувшись, краснофлотец кинулся к дальномеру. Прильнул к окулярам. Слева от мола сверкнули вспышки пламени. Немецкая батарея! Плотников быстро определил дистанцию до нее, передал данные артиллеристам. Залп, другой — и батарея умолкла. Плотников развернул дальномер в другую сто-

---

\* Паелы — деревянный настил в трюмах судов.

рону, готовый засечь новую огневую точку, но в это время в дальномер угодил немецкий снаряд. Осколки изрешетили шинель Плотникова, один поранил матросу лицо. Но он не обратил внимания на боль и льющуюся кровь. На мостике вспыхнул пожар, и Плотников кинулся тушить огонь. Пламя гудело на ветру, загорелся крапец с сигнальными ракетами. Плотников высыпал ракеты на настил и стал затапывать их ногами. На помощь ему подоспел сигнальщик Сергей Краковский. Вдвоем моряки справились с огнем, после чего Плотников вновь вернулся к дальномеру. Он устранил повреждения, и через некоторое время артиллеристы получили новые данные для стрельбы.

Не успел военком закончить свой рассказ, как весь корабль содрогнулся от тяжелого удара. Мы едва устояли на ногах. И тотчас поступил доклад: снаряд попал в фок-мачту, осколками повреждена первая зенитная установка, ранено несколько зенитчиков. И снова начался пожар. С мостика видно, как метнулся к огню комендор Дмитрий Куриленко. Правая рука матроса висит безжизненно, но, несмотря на это, Куриленко вместе с краснофлотцем Подберезным стал сбивать огонь. Полетели за борт приготовленные к стрельбе снаряды. Повернут вентиль пожарного крана. Но воды нет.

Перебита магистраль! А на палубе уже пылает высыпавшийся из снарядов порох. Пена огнетушителей бессильна против него. Вижу, как здоровой рукой Куриленко сдирает брезент и набрасывает его на огонь. Красные языки пытаются вырваться из-под брезента, но сила их слабеет, и скоро лишь клубы едкого дыма, разрываемого на части ветром, напоминают о бушевавшем только что пожаре.

— К орудию! — слышится команда Куриленко, и уцелевшие номера расчета занимают свои места...

Звонок с юта. Это старпом Агарков.

— Корма подошла почти вплотную, — доложил он. — Устанавливаем сходни.

Константину Ивановичу некогда было рассказывать о том, что, когда до мола оставалось метров пять, разбежался и прыгнул на причал краснофлотец Михаил Федоткин. С борта ему быстро подали швартов, и Федоткин закрепил его за пал\*. Сходни установили буквально за минуту, и на берег неудержимым потоком устремились десантники.

Бой за Феодосию вступил в решающую фазу. Вся видимая вокруг панорама дышала пламенем. Ни на секунду не умолкали пушки и пулеметы. Один из залпов нашего главного калибра угодил в склад боеприпасов. На берегу встала стена огня, который разгорелся еще ярче после того, как спаренные 100-миллиметровые установки лейтенанта Машенина подожгли цистерны с бензином. Зарево залило весь порт, и в его багровом свете я увидел в бинокль колонну немецких танков. Они ползли к порту, стреляя на ходу. Танки против крейсера! Такое вряд ли кто мог припомнить. Но наши артиллеристы начеку. Не успела танковая колонна вступить в бой по-настоящему, как ее разметали снаряды главного калибра крейсера. Как и водится, за танками шла пехота, но ее прижали к земле счетверенные пулеметы главного старшины Степана Буркина.

Но и крейсер получает все больше и больше попаданий. Возрастают потери. Унесли в лазарет военкома Щербака, в руку и ногу ранен осколками наш артиллерист капитан-лейтенант Коровкин. Правда, он вернулся после перевязки на мостик и вновь приступил к командованию своими пушками.

Почти одновременно в борт «Красного Кавказа» падают два снаряда. Один сделал в броне лишь вмя-

---

\* Пал — чугунная или каменная тумба на берегу или молу, за которую заводятся швартовы корабля.

тину, зато другой пробил борт выше броневое пояса и разорвался в кубрике котельных машинистов. Самых машинистов в этот момент в помещении не было, они находились на боевых постах, но осколками ранило нескольких десантников.

Новое попадание и очередной доклад:

— Пробоина в борту!

Григорий Иванович Купец приказывает заделать ее второму аварийному отделению. Но к пробоине не подступишься — все коридоры, кубрики и трапы на корабле забиты десанниками, ждущими своей очереди на высадку. Как быть? Десантники сами нашли выход из положения.

— Ложись! — скомандовал кто-то из них. Красноармейцы без колебаний легли, и матросы-аварийщики по их спинам добрались до пробоины. Ее заделывали пробковыми матрацами. Над головой безостановочно ухало одно из орудий главного калибра, и воздушной волной матрацы буквально выбрасывало из пробоины. Приходилось начинать все сначала. Конечно, краснофлотцы справились с работой, но это заняло немало времени, и весь этот срок десантники ни слухом, ни духом не обмолвились о неудобстве. Велик был боевой порыв этих людей, велика была их ненависть к врагу.

В этом бою мы перестали чему-либо удивляться. Однако был момент, когда сжались самые мужественные сердца.

— Пожар во второй башне! — доложили на мостик.

На мгновение я замер. Пожар в башне, где находились боевые снаряды и располагался зарядный погреб, грозил взрывом всему кораблю. Ведь башня — это не только бронированное сооружение с орудиями, возвышающимися на палубе, как считают многие. На самом

деле это лишь часть башни, ее отделение, именуемое боевым. А вся она представляет собой грандиозное сооружение, которое как бы пронизывает корабль сверху донизу. В ней расположены не только пушки, но масса дополнительных механизмов и устройств — элеваторы для подъема боезапаса, электромоторы, зарядные и снарядные погреба. Все это прикрыто мощной броней, и все отделения башенной установки во время боя разобщаются на случай возникновения пожара, но многих случайностей так или иначе не избежишь.

Практика войны на море накопила немало опыта в этом отношении, и не случайно инструкции четко определяют действия командира при угрозе взрыва: он должен, не теряя времени, отдавать приказ о затоплении артиллерийских погребов. Именно такая ситуация возникла на корабле...

Но как затопить башню, если там находятся люди, твои матросы?! Они верят в тебя, в командира, и надо верить в них. Мысли лихорадочно сменяют друг друга. Усилием воли я отринул готовое решение. Нет, затоплять башню нельзя! Если не произошло взрыва сразу же, значит, в башне кто-то жив и борется за спасение корабля. Я оказался прав.

После боя мы восстановили картину случившегося. Немецкий снаряд пробил башню и разорвался внутри боевого отделения. Прислуга была выведена из строя, загорелись электропровода и краска. А на элеваторе подачи в это время лежали так называемые «картузы» — метровые пакеты с порохом. Один «картуз» уже охватило пламя. Огонь подбирался к другим. Еще минута — они вспыхнут, пожар проникнет вниз до самого погреба, и тогда трагедия неминуема. Искоренный крейсер ляжет на дно.

Но в башне убило не всех. Некоторые краснофлот-



цы лишь потеряли сознание от большой концентрации взрывных газов, а также от контузии. Первым очнулся краснофлотец Василий Покутный.

Внутренность башни застилал дым, но сквозь него Покутный различил языки пламени. Комендору не нужно было объяснять, чем это грозит кораблю. Собрав все силы, Покутный дополз до горящего заряда, вытащил его из элеватора. Но откатить тяжелую броневую дверь и выбросить заряд в море раненый моряк не смог. И тогда он сделал то, что был в силах сделать, — навалился на заряд и стал гасить его своим телом. За несколько секунд руки и лицо мужественно-го матроса почернели от ожогов, и он вновь потерял сознание.

Но главное было сделано, заряд тлел на расстоянии от элеватора. К тому же пожар уже заметили. К башне устремились два друга — электрик Павел Пиллико и комендор Петр Пушкарев, тот самый, который перед началом боевых действий от имени артиллеристов заверял меня в готовности сражаться до конца.

Но друзьям не удалось проникнуть в башню через дверь, она была задраена изнутри. Тогда краснофлотцы воспользовались запасным лазом — узким отверстием в башне, расположенным со стороны фок-мачты. С трудом протиснувшись в него, Пушкарев оказался внутри башни.

Там ничего нельзя было различить из-за клубов удушливого дыма: горела краска на стенах и электропровода. На ощупь, задыхаясь от газов, Пушкарев добрался до двери и отдраил ее. Затем метнулся назад, голыми руками схватил все еще горящий заряд и выбросил его на палубу. Там заряд подхватили пулеметчики, старшина 2-й статьи Власьев и краснофлотец Платонов, и швырнули его за борт.

А Пушкарев тем временем продолжал тушить огонь внутри башни. Он рвал провода, хлестал бушлатом по горячей краске. Руки Пушкарева покрылись волдырями ожогов, от ядовитых газов раскальвалась голова, но комендор не думал о себе. Вскоре к нему присоединился Павел Пилипко, и вдвоем друзья в основном справились с очагом пожара. Когда к башне подоспели краснофлотцы аварийного отделения во главе с лейтенантом Гойловым, пожар был почти ликвидирован. За мужество и самоотверженность Петр Пушкарев и Павел Пилипко после боя награждены были орденами.

Описанные события заняли четыре минуты, но это были минуты страшного нервного напряжения. И к чести краснокавказцев надо сказать, что все, кто знал о драме, разыгравшейся во второй башне, проявили поистине железную выдержку и решимость. Так, когда велась борьба против огня в боевом отделении башни, личный состав зарядного погреба, расположенного на самом дне, приготовился к затоплению. Погребные не хуже меня осознавали грозящую крейсеру опасность. Через трубу элеватора в погреб просочился дым, однако никто не покинул своего боевого поста. Наоборот, люди приготовились пожертвовать собой, чтобы спасти корабль. Командир отделения Иван Крипак вставил ключи в трафаретки клапанов орошения и ждал приказа с мостика. Каким мужеством нужно обладать, чтобы, будучи отрезанными от всех водонепроницаемыми дверьми и переборками, не дрогнуть, не поддаться губительной панике!

Впоследствии я не раз вспоминал эти минуты, и был горд тем, что не ошибся в своем решении, полностью положившись на самоотверженность и боевую выучку моряков «Красного Кавказа». Они еще раз лучшим образом подтвердили свое превосходство над

обстоятельствами, заставив отступить их. А вскоре вторая башня вновь вошла в строй и повела огонь по противнику.

Бой за Феodosию продолжался. Гремела артиллерия крейсеров и эсминцев, пулеметные очереди сливались в одно мощное и высокое звучание. Ожесточение нарастало. Немцы решили во что бы то ни стало сбросить десант в море и рвались к порту, не считаясь с потерями.

Работы хватало всем, особенно пулеметным расчетам, которые, как метлой, расчищали феодосийские улицы. Большая нагрузка выпала на долю пулеметчиков Ивана Петрова (того самого, который отличился при отражении налетов авиации в Новороссийске), Кузьмина и Белова, чей боевой пост находился в непосредственной близости от меня.

Руководя боем, я нет-нет да поглядывал на расчет Петрова.

Уже целая гора стреляных гильз висилась на палубе возле пулеметного гнезда, держащего под губительным прицелом близлежащие подступы к кораблю. Взаимозаменяя друг друга, краснофлотцы расчета создали такую плотную завесу огня, что немцы на этом участке не могли продвинуться ни на шаг. Озлобленные упорным сопротивлением, они повели по пулеметному гнезду огонь из орудий.

Защиты у пулеметчиков, по сути, нет никакой. От пуль и осколков гнездо предохраняется лишь «мягкой броней» — пробковыми матрацами, завернутыми в парусиновые матросские койки. Вообще-то это неплохая защита, но когда по тебе начинают стрелять из пушек, надо укрываться за броней настоящей.

Помню, эта мысль промелькнула у меня в голове.

«Побереглись бы», — подумал я. Лучше бы не думал! Ахнул взрыв, а когда дым рассеялся, у пулемета не было никого, весь расчет лежал на палубе.

Ободренные молчанием пулемета, немцы поднялись в атаку. Вот они уже бегут к крейсеру по снегу, багровому от пожара. И тут с окровавленных «рыбин» поднялся Иван Петров. Смотрю на него и вижу картину, от которой у меня похолодела кровь: правой руки у матроса нет, вместо нее из оторванного рукава торчат какие-то лохмотья. Но Петров словно не замечает этого. Кидается к пулемету. Влезает в наплечники. Здоровой левой рукой стискивает рукоятку. Отжимает предохранитель. Подводит мушку под цель. Секунда — и пулемет заговорил вновь — еще яростнее и ожесточеннее, кося приближающихся к причалам гитлеровцев...

В одну минуту я пережил гамму разнородных чувств. Неудержимо захотелось курить. Я выдернул из пачки папиросу и наклонился к рулевому Ивану Сулову — прикурить. Но в этот момент рядом громыхнул второй взрыв. Мостик обдало жаром. Сулов выронил спички и схватился руками за лицо.

— Санитара! — крикнул я.

Подбежавший санитар разжал руки Сулова, и мы увидели, что у него осколком выбит глаз. Санитар хотел было отвести Сулова в лазарет, но краснофлотец наотрез отказался покинуть пост. Перевязавшись, он твердым шагом направился к Петрову, у которого в это время что-то не ладилось с пулеметом. Вдвоем они устранили задержку и вновь открыли огонь. У меня не достало твердости отправить героев в лазарет. Хорошо, что в этот момент на помощь подоспел краснофлотец Александр Платонов. Он силой оттащил уже вкопец обескровленного Петрова от пулемета и повел его на перевязку.

— Теперь можно, — согласился Петров, оглядываясь на залегшие немецкие цепи и на пулемет, возле которого оставался Суслов.

Наступил новый день. Было уже совсем светло, когда мы закончили выгрузку десанта и техники. Дальнейшее пребывание «Красного Кавказа» в порту становилось крайне рискованным. С минуты на минуту могла появиться авиация, а ведь мы стояли на якоре.

Конечно, наше положение не хуже меня понимал и командир отряда высадки капитан 1-го ранга Басистый. Он также с нетерпением дожидался окончания выгрузки, и как только последний десантник покинул борт «Красного Кавказа», Басистый отдал приказ об отходе из гавани.

Выбирать якорь некогда — это займет много времени, а у нас каждая минута на счету. Приказываю расклепать цепь. Жалко якорь, но ничего не поделаешь, обойдемся вторым.

Тяжело плюхнулась в воду якорь-цепь. Отданы швартовы, «Красный Кавказ» стал медленно продвигаться к выходу из порта. Всего два часа простояли мы в нем, но за это время экипаж покрыл себя неувядаемой славой.

Ближе и ближе портовые ворота. Еще несколько минут, и «Красный Кавказ» в открытом море. Невдалеке виден другой крейсер эскадры — «Красный Крым». Он стоит на якоре за бонами и ведет огонь по берегу. Выгрузка десанта с него еще продолжается — мимо нас то и дело проносятся катера-охотники с морскими пехотинцами на палубах.

Теперь подошло время для выполнения второй половины задачи — поддержки десанта артиллерийским огнем. На основную позицию мы шли малым ходом.

При выходе из гавани обнаружилось, что «Красный Кавказ» получил гораздо больше повреждений, чем мы предполагали, и управлялся с трудом. На корабле была разбита вся связь — все машинные телеграфы и переговорные трубы. Но выход был найден: команды с мостика в машину и на другие боевые посты передавались голосом по цепочке краснофлотцев. Конечно, это был тот случай, когда говорят, что на безрыбье и рак рыба, но лучшего ничего нельзя было придумать. Худо-бедно, а мы управлялись. Но насколько прочной окажется такая связь в случае налета авиации? Ведь теперь приказы идут с большим запозданием, а при воздушном нападении дорога каждая секунда.

Вскоре нам довелось проверить гибкость новой системы управления. Вокруг «Красного Кавказа» вдруг поднялись водяные столбы и стали с грохотом рваться снаряды. Нас обстреливала тяжелая немецкая батарея, установленная на мысе Ильи. В ночном бою ее не подавили, и сейчас она осыпала нас градом крупнокалиберных снарядов. Мы с трудом уклонялись от попаданий.

Батарею необходимо было уничтожить, и дальномержишки, несмотря на повреждение приборов, принялись определять координаты батареи и готовить данные для стрельбы.

Время идет. Снаряды ложатся все гуще, а мои команды, кажется, никогда не дойдут до адресата.

— Вперед полный!

— Вперед полный! — подхватывает стоящий рядом со мной краснофлотец.

— Вперед полный! — повторяет другой, у трапа.

— Вперед полный! — это доносится снаружи.

Дальнейших возгласов я не слышу. Жду. И вот крейсер вздрагивает, набирает ход. Команда дошла.

Наконец-то готовы данные для стрельбы. Гремят зал-

пы нашего главного калибра. В ответ — молчание. Вражеская батарея подавлена.

Но беда никогда не приходит одна. Едва смолкли раскаты орудий, как сигнальщики доложили:

— «Юнкерс» слева!..

С тревогой и бессильной злостью слежу за мелькающей среди облаков тенью. «Юнкерс» один. Кружит, но не нападает — то ли боится, то ли чего-то ждет. Но скорее всего это разведчик, которому полагается лишь установить наше местонахождение. Всадить бы очередь в его желтое брюхо! Но «юнкерс» осторожен, барражирует вдалеке. Потом набирает высоту и уходит в сторону своего расположения.

Авиация атаковала нас несколько позже и бомбила с остервенением в течение нескольких часов. «Красный Кавказ» был уже на основной позиции и вел перестрелку с немецкими береговыми батареями. А тут еще самолеты. Пришлось одновременно вести бой с двумя противниками. И это при отсутствии устойчивой связи!

Об этих часах лучше всего рассказывает корабельный журнал боевых действий. В нем зафиксировано, что «юнкерсы» и «хейнкели» совершили на «Красный Кавказ» более 25 одиночных и групповых налетов, сбросив за это время 70 бомб разного веса. Но ни одна из них не попала в крейсер. Несмотря на ограниченную маневренность, мы и тут обошли немцев, заставив их понапрасну утюжить бомбами воду.

Но крейсер не только защищался. Мы выполняли завяки десанта и, надо сказать, выполняли хорошо: сначала разгромили немецкие резервы в районе Лысой горы, а на прощание подавили батарею врага на мысе Иван-Баба.

Эта батарея по неизвестным причинам молчала в течение всего дня. Видимо, немцы рассчитывали, что рано или поздно «Красный Кавказ» подойдет к мысу на нуж-

«Корабль к походу и бою изготавить!» По приказу командования флота нам предстояло доставить в Туапсе 73-й защитный полк. Его автомашины и орудия в спешном порядке доставлялись на пирс. Погрузив технику, мы разместили в помещениях около двух тысяч красноармейцев и вышли в море. Переход занял сутки — в полдень 24 октября зенитчики были доставлены к месту назначения.

Не задерживаясь в Туапсе, «Красный Кавказ» зашел в Новороссийск и оттуда вернулся в Севастополь, имея в своих трюмах два вагона ручных гранат. Пока их выгружали в Северной бухте, я получил новый приказ: снять с Тендровской косы наши войска, отошедшие сюда от Херсона и Николаева.

Один только краткий перечень наших действий за сутки дает наглядное представление о той нагрузке, которая ложилась на плечи экипажа «Красного Кавказа». Туапсе — Новороссийск — Севастополь и вот теперь Тендровская коса. Задание было важное и трудное. Мы, по сути, шли в тыл врага. А точных разведанных о положении дел на косе не было. Мы знали лишь то, что на этой узкой полоске земли находятся наши товарищи по оружию, которым нужна немедленная помощь.

Прикинув все возможности, мы решили выполнить задачу ночью, то есть в то время, когда исключались действия немецкой авиации.

И снова крейсер в море. Идем со скоростью двадцати узлов. За полночь подошли к косе со стороны Днепровско-Бугского лимана. Встали на якорь. Требовалось послать на берег баркас для связи с нашими войсками. Кому поручить это чрезвычайно ответственное и рискованное дело?

— Пошлем старшину Андреева, — предложил старший помощник, капитан-лейтенант Агарков.

Его выбор, как всегда, был правильным. Старшину



Андреева я знал хорошо. Он наилучшим образом зарекомендовал себя еще в десанте под Григорьевкой, а затем по распоряжению командования был оставлен в Одессе. В городе не хватало плавсредств, на счету была каждая лодка, и баркас Андреева немедленно включили в систему обороны. Он днем и ночью курсировал вдоль одесского побережья, доставляя защитникам продукты и резервы.

16 октября, то есть в день ухода наших войск из Одессы, Андреев до последней минуты поддерживал связь между портом и кораблями. Но вот последний транспорт исчез за горизонтом. С часу на час в городе могли появиться немцы. Оставить баркас в порту и попытаться берегом добраться до своих, такая мысль даже не пришла Андрееву в голову. Баркас был частицей «Красного Кавказа», нес его военно-морской флаг, и старшина считал себя ответственным за честь врученного ему судна. И Андреев принял смелое решение: идти в Севастополь своим ходом. Он проделал этот двухсотмильный переход и был радостно встречен экипажем родного корабля. Словом, на такого человека, как Андреев, можно было положиться.

Разговор со старшиной еще больше успокоил меня. Андреев уверенно взялся за предприятие. Вместе с ним мы послали лейтенанта Бурченко, который должен был передать войскам, находящимся на косе, приказ о погрузке на корабль. Отправляя Андреева, я напомнил ему об осторожности. Ведь войска на косе не знали о нашем прибытии, а мы, в свою очередь, не имели представления о действовавших там опознавательных сигналах. Баркас могли принять за немецкий, обстрелять и даже уничтожить.

Но Андреев мастерски выполнил задание. Он добрался до расположения наших войск и вручил им приказ об эвакуации. За три часа мы погрузили всех людей и

ную дистанцию и сам себя подставит под удар. Так, собственно, и получилось, с той лишь разницей, что немецкие артиллеристы не сумели накрыть крейсер с первого залпа — их снаряды упали с большим упреждением. Второй раз батарея выстрелить не сумела: четыре башни «Красного Кавказа» одновременно развернулись в сторону врага, и от фашистских пушек остались лишь воспоминания. Стрельба велась с короткой дистанции, почти прямой наводкой, и весь корабль видел, как полетели к небу лафеты и стволы немецких орудий, зарядные ящики и прочая дребедень. Расправившись с батареей, «Красный Кавказ» направился в Туапсе.

В Туапсе мы подвели итоги феодосийского боя. Ими можно было гордиться: «Красный Кавказ» успешно высадил десант, уничтожив при этом четыре вражеские батареи, бронепоезд, много дотов и дзотов, а также несколько танков. Баланс был явно в нашу пользу, и все-таки радость краснокавказцев омрачало то обстоятельство, что и сам крейсер получил значительные повреждения.

Осмотр установил, что в корабль попало 13 снарядов и 5 мин крупного калибра. Семь раз на «Красном Кавказе» возникали пожары. В корпусе насчитывалось восемь пробоин. Правда, все они были расположены выше ватерлинии, но чинить их все равно приходилось. На время они были заделаны аварийными партиями тем, что попадалось матросам под руку во время боя — одеялами, парусиновыми койками, шинелями и бушлатами, брезентом и пробковыми поясами.

В Туапсе прямо на причале нас поджидал санитарный поезд. От крейсера к нему потянулись вереницы носилок. На одних лежал Григорий Иванович Щербак. Когда я вышел проститься с ранеными, Григорий Ива-

нович, увидев меня, остановил санитаров. Я подошел к военкому. Лицо у него было бледным от потери крови, но глаза смотрели по-прежнему весело.

— Скоро вернусь, командир, — сказал он. — Не забывай.

— Не забуду, — пообещал я.

Когда окончилась переноска раненых, на сходнях «Красного Кавказа» появилась группа людей в гражданской одежде. Это оказались представители судоремонтного завода. Не откладывая дела в долгий ящик, они сразу стали составлять ремонтную ведомость. Я выделил им в помощь Агаркова и Купца. Старпом и командир электромехаников лучше других знали обо всех повреждениях крейсера и могли быстро продвинуть дело ремонта. А его предполагалось начать уже в ближайшие часы. Я очень обрадовался этому решению, но скоро выяснилось, что мои эмоции преждевременны. Из штаба базы вдруг поступил семафор: «Сниматься в Новороссийск».

Сказать по совести, я не предполагал, что за этим последует какое-нибудь новое задание. Скорее всего, размышляя я, командование решило отремонтировать «Красный Кавказ» в Новороссийске. Пусть будет так. Нам все равно, где ремонтироваться, лишь бы поскорее вернуться в строй.

Говорят: блажен, кто верует. Блажен был и я до тех пор, пока 1 января 1942 года «Красный Кавказ» не отдал якорь в Цемесской бухте. Там мои радужные мечты испарились, «как сон, как утренний туман». Но обо всем по порядку.

Лишь только мы встали на якорь, как ударил знаменитый Новороссийский бора. Он крепчал с каждой минутой и нес с собой всяческого рода осложнения. В таких условиях на один якорь полагаться не приходилось, а второго у нас не было, он остался на дне Феодосийской гавани. Оставалось прибегнуть к помощи машин.

Работая ими, мы все время удерживали крейсер в нужном положении. Не делай мы этого — корабль, чего доброго, могло навалить на мол или выбросить на камни.

Так, под парами, мы провели всю ночь. Но утро не принесло улучшений в погоде. Наоборот, ветер еще более усилился. От ударов волн в корпусе «Красного Кавказа» местами разошлись временные заплаты, и внутрь стала проникать вода. Мы вызвали на помощь бригаду рабочих из порта, но буксир не смог доставить их на крейсер. Не оставалось ничего другого, как принимать неотложные меры своими силами. Этим и занимался личный состав 5-й боевой части все время, пока свирепствовал бора.

Но ветер, доставивший нам столько хлопот, тем не менее не помешал командующему эскадрой контр-адмиралу Л. А. Владимирскому прибыть на «Красный Кавказ». Встреча была радушной. Адмирал поздравил личный состав крейсера с успехом, подробно расспросил нас о штурме Феодосии.

Во время беседы не было сказано ни слова о том, что ремонт по некоторым причинам может быть перенесен. Каково же было мое удивление, когда утром 3 января, подойдя к стенке, мы встретили на ней командира зенитного дивизиона, который протянул мне предписание штаба флота немедленно доставить в Феодосию зенитчиков.

«Чушь, — подумал я. — Армеец перепутал название крейсеров».

Но зенитчик настаивал на скорейшей погрузке людей и техники. Попросив его немного обождать, я отправился в штаб за разъяснениями. Оказалось, что никакой путаницы нет, нам действительно приказано снова идти в Феодосию. Но состояние «Красного Кавказа» исключало какой бы то ни было дальний переход. Об этом я прямо и сказал контр-адмиралу Елисееву.

— Знаю, — сухо ответил мне начальник штаба. — Но у нас нет выхода, Гущин. Дивизион в Феодосии нужен позарез. Все наши зенитчики вместе с войсками продвинулись в глубь полуострова. Нечем прикрывать порт. А туда сейчас идет транспорт за транспортом с подкреплениями. Только «Красный Кавказ» может быстро доставить артиллерию в Феодосию. Других кораблей у штаба под рукой нет. Понимаешь?

Я понимал. Понимал, что вернусь на крейсер, доложу обстановку, и мы начнем грузить этот очень нужный в Феодосии дивизион.

На корабле, пока старший помощник составлял план размещения зенитчиков, я с Григорием Ильичом Купцом еще раз обошел все помещения крейсера, лично осмотрел все подозрительные в смысле безопасности места. И пришел к выводу, что, несмотря на видимые изъяны, «Красный Кавказ» может дойти до места. Это подтвердил и Купец, а его мнение для меня было особенно важно.

Оставалось последнее — узнать прогноз погоды. Как назло, он был неутешителен: нордовый ветер до восьми баллов, высота волны — пять баллов, температура воздуха — семнадцать градусов ниже нуля.

— Рискованно, — сказал штурман капитан-лейтенант Елисеенко и, помолчав, добавил: — Но в принципе наши шансы «за» и «против» равны.

— Добро, — сказал я и отдал приказ о погрузке.

В обусловленное время она была закончена. «Красный Кавказ» принял на борт 1200 красноармейцев, двенадцать 85-миллиметровых зенитных пушек, 1700 ящиков со снарядами, десять грузовиков и два трактора-тягача.

Перед отходом я еще раз сходил в штаб. Вместе с Елисеевым мы засели за карту и сделали расчет времени. Как и всегда, решающую роль играл все тот же фактор — успеет или нет «Красный Кавказ» обернуть-

ся до Феодосии и обратно за темное время суток. Расчеты показывали, что успеет. От Новороссийска до Феодосии было 129 миль. Полным ходом туда и обратно плюс час на разгрузку — всего около одиннадцати часов.

— Успеешь, командир, успеешь, — ободрил меня на прощание Елисеев.

Но порой бывает, что самые продуманные планы срываются из-за какого-нибудь пустячного случая.

«Красный Кавказ» уже выбрал швартовы и готов был отойти от пирса, когда на нем появился посыльный из штаба флота. У меня екнуло сердце. «Что-то стряслось». Так оно и оказалось. Посыльный передал мне приказание командования отложить выход на сорок минут с тем, чтобы принять на борт штаб сорок четвертой армии, который также следовал в Феодосию.

Слова негодования в подобных случаях не нужны. Но я тем не менее негодовал. Сорок минут! Кто знает, чем может обернуться эта задержка? За сорок минут возможно выиграть сражение или проиграть его.

Нервное возбуждение нарастает. Чтобы успокоиться, курю папиросу за папиросой. Все на мостике хорошо понимают мое состояние, но не могут помочь ничем, кроме как сочувствием. Стрелка хронометра, кажется, застыла на месте. Стараюсь не смотреть на старательно начищенный прибор, роковая медлительность которого ничего, кроме злости, сейчас не вызывает.

Но будем справедливы: штаб прибыл с пунктуальной точностью. Однако неудачно начатое дело продолжало так же неудачно развиваться. За сорок минут произошли неприятные метаморфозы с погодой. С гор пополз туман и накрыл собой всю бухту. До ворот гавани нам пришлось идти «на стопе», то есть останавливать машины после нескольких оборотов винта и дви-

гаться по инерции. График, который мы рассчитали в штабе, начал трещать по швам.

А тут еще новое осложнение: только-только мы подошли к воротам, как вперёдсмотрящие доложили:

— Транспорт прямо по курсу!

Транспорт?! Откуда он взялся? Ни о каких судах мы не получали сообщений. Но раздумывать над такими вопросами сейчас просто некогда. Нам грозит столкновение.

— Полный назад!

Но ведь машинные телеграфы на крейсере по-прежнему не действуют, и моя команда передается по живой цепочке. Несколько секунд пройдет, пока ее примут к исполнению на посту энергетики и живучести.

А силуэт транспорта обретает в тумане все более видимые очертания. Кажется, что судно надвигается на нас с громадной скоростью.

Но вот команда наконец-то дошла до машины. «Красный Кавказ» задрожал, точно остановленный на скаку конь. Как долго он будет гасить инерцию? Успеет ли остановиться до того момента, как наш курс пересечется с курсом транспорта?

К счастью, катастрофы не произошло. Крейсер остановился. Мне ничего не оставалось, как доложить по радио командиру Новороссийской базы о случившемся. В ответ я получил приказание ждать. Сколько? Об этом знали лишь те, кто отдавал нам такое распоряжение.

Проходит час, другой. Теперь уже нет никаких надежд уложиться в расчетное время. Шансы на благополучный исход операции понижались с катастрофической быстротой. Наконец в 24 часа пришла радиограмма: «Следуйте на выполнение задачи».

За воротами гавани, миновав кромку защитного минного заграждения, «Красный Кавказ» развил полный ход. Около двадцати пяти узлов «выжимали» ма-

шины израненного крейсера, но нас сильно тормозил предсказанный синоптиками шторм. Сильный ветер, порывами достигавший восьми баллов, гнал по морю крупные волны. Они перекатывались через палубу, заливали надстройки и грузы, а мороз превращал воду в лед, одевая людей и технику в настоящую броню. В таких условиях нужно было очень тщательно следить за состоянием моторов автомашин и тягачей, чтобы не замерзла в них вода.

Крейсер глотает мили. Феодосия все ближе и ближе. Несмотря ни на какие задержки, мы все-таки выиграла некоторое время на переходе, и в душе вновь проснулась надежда, что рейс пройдет благополучно.

Напрасно! Неудача на старте словно предопределила весь ход событий. Уже в Феодосийском заливе нас поджидала очередная каверза — туман. Густой и липкий, он обложил все вокруг. Не видно даже носа крейсера, куда ни глянь — одна беспросветная серая муть. Держать прежний ход чрезвычайно рискованно, и я приказываю сбавить обороты машины. Снова идем черепашьим шагом, с каждой минутой теряя выигранный запас времени.

На мостик поднялся штурман и предупредил, что скоро должен показаться огонь феодосийского входного маяка. Вообще говоря, всякие огни во время войны были запрещены, но по договоренности с нашим штабом феодосийцы обязались зажечь маяк специально для «Красного Кавказа».

Ждем, всматриваемся в темноту. Но обещанного огня нет. Конечно, ночь, туман, но это не помеха для сильного прожектора маяка. Когда он горит, его проблески видно за десятки миль. Что же произошло?

Кончилось время, назначенное штурманом, и мной



овладели сомнения. Может, Елисеенко ошибся? Может, каждый оборот винта приближает нас к роковому моменту, когда под днищем крейсера загрохочут камни и он превратится в груды исковерканного металла. Нужно было принимать какое-то решение. И я сказал себе: если через минуту маяк не откроется, мы повернем назад.

Я уже начал отсчитывать про себя секунды, когда раздался радостный возглас:

— Огонь прямо по носу!

Видимо, маяк зажгли с опозданием, заставив нас пережить несколько отнюдь не легких минут.

С первыми лучами солнца мы предстали перед фео-досийцами, как видение из фантастического сна. Мороз сделал свое дело, и «Красный Кавказ» напоминал дрейфующий под высокими широтами корабль — все на нем блестело, звенело и переливалось. Ледяные сталактиты свисали с надстроек, с фалов и стрел, глыбы льда образовали на палубе целые лабиринты.

Впрочем, так же выглядела и Феодосия — обледенелая и напоминающая заснувший сказочный город. Это впечатление усиливала непривычная тишина улиц, развалины домов и пустынная, безлюдная перспектива.

Но любоваться этой картиной было некогда. Одного взгляда на то, что творилось у нас на палубе, было достаточно для того, чтобы убедиться — разгрузка предстоит долгая и трудная. Ведь пушки, автомашины и тягачи вмерзли в лед, откуда их предстояло вырубать. Но это было еще не худшее. Несмотря на наши предупреждения, зенитчики все-таки не доглядели, и вода в радиаторах машин замерзла. Моторы не заводились. А мы рассчитывали, что техника пойдет под стрелы своим ходом, и выгрузка намного ускорится. Эта надежда тоже не оправдалась, и нужно было принимать карди-

нальные меры, чтобы выйти из затруднительного, мягко говоря, положения.

Объявили аврал. Все свободные от вахт люди вышли на палубу, вооружившись ломami, лопатами, топорами. Впечатление было такое, будто мы приготовились идти на abordаж. Красноармейцы вместе с моряками вырубали изо льда пушки и машины и на руках катили их к стрелам. Но с тягачами ничего поделаться не могли. Они весили по тринадцати тонн, и никакие усилия, никакие «раз-два взяли» не давали положительных результатов. Тягачи стояли на месте, словно припаянные.

Выручили сноровка и опыт нашего главного боцмана мичмана Суханова. Он тотчас оценил ситуацию и наладил какие-то сверхмощные тали, с помощью которых удалось стронуть тягачи с места.

Но время, время! Его нам явно не хватало. Солнце поднималось все выше, небо голубело все сильнее. С минуты на минуту могли прилететь немецкие бомбардировщики. Вот чем оборачивались для нас всевозможные непредвиденные задержки!

Темп работы усиливается до предела. Все понимают, что налет авиации может быть для «Красного Кавказа» последним, и стараются вовсю. Сброшены полушубки и шинели, люди двигаются по палубе бегом. Юзом спускаются по сходням ящики с боеприпасами. Еще немного, еще несколько минут, и крейсер отвалит от стенки. Но этих драгоценных минут нам и не хватило.

Одна только пушка оставалась на борту, когда появились пикирующие бомбардировщики фашистов. Шесть «лапотников» приближались к порту, где, один-одинешенек, стоял у пирса «Красный Кавказ». Самолеты заходили с берега, со стороны солнца, намереваясь разделаться с нами одновременным ударом.

А чтобы сбить прицелы артиллеристов, они разделились и пошли в атаку на корабль с разных сторон.

Пикирующий самолет сам по себе представляет грозное зрелище. Но когда на тебя с пронзительным воем несется сразу шесть машин, нужно обладать большим мужеством, чтобы не дрогнуть. Но зенитчики «Красного Кавказа» не проявляли ни суеты, ни растерянности, хладнокровно ожидая, когда самолеты приблизятся на выгодную дистанцию. И как только этот миг наступил, по бомбардировщикам разом ударили зенитные пулеметы лейтенанта Дворникова и 100-миллиметровые спаренные пушки лейтенанта Машенина. Взрывы снарядов буквально облепили самолеты. Это вынудило немецких летчиков сбросить бомбы раньше времени и отвернуть от цели. Взрывы заухали в стороне от «Красного Кавказа». Атака не удалась.

Но немецкие асы были упорны. Вновь выстроившись, они повторили заход. Пять самолетов не выдержали напора несущегося навстречу свинца, но нервы шестого летчика оказались покрепче. Он пикировал до предельно допустимой высоты и, выходя из пике, сбросил бомбу. Этот маневр оказался для воздушного волка последним: прошитый снарядами, его самолет загорелся. Летчик пытался выровнять машину, но это ему не удалось. Объятый огненными языками, самолет с ревом промчался над бухтой и врезался в землю.

Однако сброшенная бомба натворила много бед. Она упала между пирсом и кормой «Красного Кавказа», всего в нескольких метрах от нее.

Крейсер буквально подбросило страшным по силе взрывом. Он резко накренился на левый борт, едва не зачерпнув воды. Ударной волной перекосило палубу, сорвало с фундаментов несколько 100-миллиметровых пушек, повредило и вывело из строя многие приборы и механизмы. Меня швырнуло на ограждение мостика, и

я потерял сознание, а когда очнулся, услышал еще два мощнейших взрыва по левому борту — пикировщики продолжали атаковать «Красный Кавказ».

Неподвижный, с вынесенной за борт стрелой, на которой раскачивалась невыгруженная пушка, крейсер, словно раненый исполин, отбивался от наседавших на него самолетов. Ведя огонь из оставшихся орудий, артиллеристы сбили второй пикировщик. Но плотность нашего огня после повреждения стомиллиметровок резко упала, и один самолет снова прорвался к кораблю. Четвертая бомба опять взорвалась рядом с кормой. Еще раз перекосило палубу, весь корпус «Красного Кавказа» угрожающе затрещал.

Но тут у немцев, видимо, кончился запас бомб, потому что самолеты один за другим вышли из боя и улетели в сторону берега. Поединок, продолжавшийся не более десяти минут, закончился. О разыгравшейся драме напоминали лишь два жирно чадивших костра на берегу — догорающие самолеты.

Превозмогая слабость и головокружение, я занял свое место. Требовалось как можно скорее выяснить положение дел на крейсере. Разрушения на верхней палубе не очень беспокоили меня — их и до налета было много, — а вот отсутствие света в помещениях встревожило гораздо сильнее. Тревога усиливалась шумом врывающейся в корабль воды. Где поступает она? Насколько велики пробоины? И чем это угрожает нам в ближайшее время? На эти вопросы можно было ответить лишь после осмотра корпуса. А для этого необходим свет. Свет любой ценой!

Я связался по телефону с командиром 5-й боевой части. Григорий Ильич не хуже меня понимал ситуацию и доложил, что принимаются все меры к тому, чтобы осветить помещения корабля. В конце концов свет загорелся. Это удалось сделать опытному электрику

старшине 1-й статьи Владимиру Шпакову. В полной темноте, на ощупь он отсоединил поврежденные подстанции на корме и запустил аварийные установки. Теперь можно было осмотреть повреждения.

Аварийные группы разошлись по всему кораблю, и вскоре информация о повреждениях стала стекаться ко мне на мостик. Как выяснилось, основной процент разрушений приходился на подводную часть «Красного Кавказа». Об этом красноречиво свидетельствовали доклады, поступавшие на командный мостик:

- В котельном номер четыре — вода!
- В артпогребах главного калибра — вода!
- В коридоре командного состава — вода!
- Повреждения идут по всей длине корпуса, — доложил мне инженер-механик. — Особенно пострадала корма. Положение серьезное.

Чтобы остановить поступление воды внутрь корабля, были приведены в действие все имеющиеся на «Красном Кавказе» водоотливные средства; в работу включились все аварийные партии. Заводятся пластыри, забиваются заглушки, безостановочно работают помпы. Но, несмотря на титанические усилия, крейсер продолжает ощутимо оседать на корму. Уже простым глазом видно, как задираются к небу стволы носовых пушек, корма опускается, словно ее загружают балластом.

Проходит еще несколько минут. Дифферент не выравнивается. По нашим предположениям, запас глубины под винтами составляет уже не более метра. Положение становится угрожающим: если в ближайшее время вода не кончит прибывать, крейсер сядет кормой на грунт. Тогда он станет верной добычей авиации. Оставался единственный выход — как можно скорее уйти в море, где можно будет маневрировать при новых налетах. Скорее в море!

Выбирать швартовы не было времени, и я скомандовал:

— Рубить швартовы! С якоря сниматься!

Краснофлотцы боцманской команды ударами топоров перерубили толстые стальные тросы, удерживающие «Красный Кавказ» у пирса. Но нужно еще выбрать якорь — выбрать во что бы то ни стало, потому что жертвовать вторым якорем мы не можем. Без него корабль в критическую минуту станет беспомощным.

Жду исполнения команды. Жду с тревогой, ибо не знаю, исправен ли наш носовой шпиль. Что, если какой-нибудь осколок повредил двигатель? Но вот до слуха донесся привычный грохот — шпиль заработал. Якорь-цепь натянулась, и звено за звеном медленно поползло из воды, наматываясь вокруг барабана.

— Якорь чист!

«Красный Кавказ», набирая ход, устремился к выходу из гавани. Но едва мы вышли на глубокое место, как корма крейсера почти скрылась под водой. Корабль тонул.



## ГЛАВА ПЯТАЯ

Да, крейсер тонул. События достигли своей трагической фазы. Мы были одни в море, никто не мог прийти к нам на помощь, и наше спасение находилось в наших руках. Для этого пужно было остановить воду. Сейчас это был враг номер один, и против него мы направили все свои усилия.

До изнеможения работают люди. Грохот молотков и кувалд доносится из недр корабля, где аварийные партии заделывают многочисленные пробоины в корпусе. Но работу не удастся довести до конца: над крейсером вновь появились фашистские самолеты-разведчики. Наблюдая за их действиями, я представлял себе зримо радость немецких летчиков, которые, несомненно, видели наше бедственное положение и, надо думать, рассчитывали в ближайшем будущем разделаться с крейсером навсегда.

Передав наши координаты, разведчики улетели, и скоро, как и следовало ожидать, появились бомбарди-

ровщики. Можно было предположить, что они накинутся на «Красный Кавказ» без промедления, однако, видимо, наученные горьким опытом, немцы не спешили. Они кружили вне досягаемости наших орудий, выбирая момент, когда можно будет расправиться с нами наверняка. И, как только им показалось, что такой момент настал, они бросились в атаку.

Казалось, ничто не могло спасти «Красный Кавказ». Малоподвижный, с задранном носом, практически без орудий (стрелять могли лишь 37-миллиметровые автоматы) он представлял собой идеальную цель. И тем не менее бомбардировщики, как и прежде, были встречены организованным огнем. Зенитчики, работая один за троих, успевали отражать атаки с разных направлений. Немцы так и не смогли прорваться к крейсеру, бомбы падали в стороне от корабля.

Разъяренные неудачами, фашистские летчики усилили натиск. Не обращая внимания на огонь, они с разных высот пикировали на «Красный Кавказ». Во время очередной атаки бомба разорвалась рядом с крейсером. Корабль почти выбросило из воды, и вслед за этим над морем раздался истошный вой, словно включили гигантскую сирену. Так воют лишь турбины, когда они работают вхолостую. Неужели у нас оторвало винт?

Немедленно связываюсь с механиками и убеждаюсь, что оправдываются мои худшие подозрения. Взрывом действительно оторвало один из винтов, и правую турбину, как говорят в таких случаях, «понесло». Голос краснофлотца в трубке звучит спокойно, но я знаю, что скрывается за этим спокойствием. С секунды на секунду может произойти катастрофа. Если не перекрыть доступ пара в турбину, взрыв неминуем. Вся надежда на машинистов. Успеют ли они вовремя отвести беду от корабля?



В момент взрыва у маневрового клапана турбины находился машинист Василий Гончаров. Когда турбина завывала, Гончаров мигом понял, что произошло, и, не дожидаясь команды, перекрыл доступ пара. Авария была предотвращена.

Но этим дело не кончилось. Минутой позже выяснилось, что повреждена и четвертая турбина. В ее отсек стал проникать пар. Требовалась немедленная ликвидация неисправности. Краснофлотцы Григорий Елисеев и Виктор Норландер, работая на ощупь в облаках горячего пара, заменили поврежденный сальник. Пар перестал поступать в отсек. Теперь можно было тщательнее осмотреть турбину. Диагноз оказался неутешительным: вибрировал вал двигателя. Чтобы избежать аварии, пришлось останавливать и эту турбину, то есть из четырех турбин в строю остались две. К тому же оказались заклиненными рули, так что крейсер терял всякую возможность маневра.

И все же мы продолжали идти к своим берегам, отбиваясь от бомбардировщиков, которые по-прежнему атаковали крейсер. Но главной опасностью тем не менее оставалась вода. Она безостановочно поступала в нижние помещения, где аварийные партии вели с ней настоящее сражение. Наше положение ухудшалось с каждой минутой.

— Дифферент на корму четыре метра, — доложил мне Григорий Ильич Купец. — Крен три градуса.

— Вода затапливает отсек вспомогательных механизмов, — последовал новый доклад.

К счастью, в это время, отбомбившись, улетели самолеты, и у нас появилась возможность в относительно спокойной обстановке подумать о срочных мерах по спасению корабля. Инженер-механик предложил на время остановить последние две турбины и лечь в дрейф.

— Может быть, тогда, — сказал Купец, — нам удастся справиться с водой.

В предложении механика был свой резон. Вода поступала внутрь корабля, а скорость создавала дополнительный напор, и нужно было погасить ее. Тогда можно было рассчитывать, что нам удастся как следует закрепить и заделать пробоины. Словом, я согласился остановить машины.

Вот уже погашена инерция корабля, и «Красный Кавказ» лег на дрейф. С нетерпением ожидаю сообщений снизу. Они не радуют: несмотря на остановку, наше положение существенно не изменилось, вода продолжала поступать. По-видимому, пробоины были многочисленны и велики по размерам (так впоследствии и оказалось), и наши расчеты не оправдались. А вода между тем проникала из одного помещения в другое и наконец добралась до водонепроницаемой переборки на сто четвертом шпангоуте, которая отгораживала кормовую часть крейсера от второго машинного отделения.

Это был последний допустимый предел. Если вода прорвет переборку и затопит помещение главных машин, запас плавучести будет исчерпан. Ведь мы и так уже приняли — об этом доложил командир электромеханической боевой части — почти две тысячи тонн воды. Две тысячи! Едва ли не треть водоизмещения!

Спасение корабля зависело от нас, от экипажа и в первую очередь от краснофлотцев дивизиона живучести, который возглавлял инженер — капитан-лейтенант Шапирин. Под его руководством личный состав дивизиона вступил с водой в настоящую битву.

Поскольку крейсер лежал в дрейфе, я покинул мостик и отправился туда, где разворачивались основные события, — к сто четвертому шпангоуту. Повсюду, на

дальних и ближних подступах к нему, самоотверженно трудились люди «Красного Кавказа», повсюду я видел примеры беззаветного мужества, упорства и выносливости. Вот когда нам пригодились навыки, приобретенные в результате, можно сказать, изнурительных тренировок, проводимых еще в мирное время. Я имею в виду тренировки по борьбе за живучесть корабля.

На учениях мы намеренно усложняли условия той или иной задачи, приближая действия к боевым. В этом смысле мы не были первооткрывателями, мы лишь следовали лучшим традициям русского военного флота, в котором сложилось и сформировалось учение о непотопляемости корабля. Своими корнями это учение уходит в далекое прошлое, и русские, а затем и советские кораблестроители всегда уделяли пристальное внимание способности боевых судов оставаться на плаву при максимуме повреждений корпуса и внутренних коммуникаций.

Еще Петр Первый своим «Уставом морским» четко определил обязанности экипажа корабля в аварийных ситуациях. В этом документе Петр Первый, исходя из условий и возможностей своего времени, конкретно изложил основы борьбы за непотопляемость, перечислил те меры, которые способствовали поддержанию боеспособности корабля едва ли не во всех крайних случаях. В числе этих мер упоминаются и заготовка необходимых материалов «для утушения огня», и лица, которые должны «надсматривать о выливании воды из корабля», и те, кто «на море должен пещися во время штормов, а также слушать, нет ли где шума воднова...»

Свое дальнейшее развитие теория о непотопляемости корабля получила в трудах адмирала С. О. Макарова и прославленного нашего кораблестроителя академика

А. Н. Крылова. Достаточно сказать, что пластыри Макарова и таблицы непотопляемости Крылова вошли в обиход всех флотов мира.

Учебные планы «Красного Кавказа» всегда отводили важное место тренировкам личного состава по борьбе за живучесть.

Ведь не секрет, что вооруженные силы, в том числе и корабли, для того и существуют, чтобы рано или поздно принять участие в боях. А боевая обстановка, как правило, бывает серьезнее предполагаемой, и лишь учения на грани допустимого позволяют подготовить личный состав к всевозможным неожиданностям и осложнениям. Именно этими критериями мы руководствовались в мирное время, и сейчас они приносят свои плоды.

Первым делом в затопленные помещения спустились водолазы. Они обнаружили пробойны, определили их характер и размеры и оказали кораблю первую помощь, законопатив поврежденные места.

Пущены в ход эжекторы \*, стационарные и переносные насосы. Но они то и дело останавливались: в воде много мусора, который засоряет сопла водоотливных установок. Без помощи людей здесь не обойтись, и краснофлотцы аварийных партий, то стоя по грудь в ледяной январской воде, то ныряя, очищают насосы.

За уровнем воды в отсеках ведется непрерывное наблюдение. Десятки краснофлотцев докладывают по телефонам в пост энергетики и живучести о состоянии дел в помещениях, и по их указаниям в самые опасные места тотчас отправляются аварийные партии. Величайшую преданность долгу и присяге проявил в эти напряженные

---

\* Эжектор — струйный насос, действие которого основано на использовании энергии паровой или воздушной струи.

минуты краснофлотец Николай Колосов. Находясь в одном из кормовых отсеков, он контролировал поступление воды. Его четкие и своевременные доклады не раз предотвращали прорыв переборок. Одна из них лопнула внезапно. Мужественный краснофлотец не покинул поста. Заливаемый водой, он продолжал держать в курсе дел своих товарищей, которые пробивались к нему на помощь. Выйти из отсека Колосов не успел. Когда помещение осушили, его обнаружили на боевом посту. В руке у мертвого моряка была зажата телефонная трубка...

Дифферент на корму, как я уже говорил, достигал четырех метров. Волны свободно перекатывались по верхней палубе — ют почти полностью ушел под воду. Это таило в себе немалую опасность, ибо вода могла затопить кормовые погреба через горловины многочисленных люков, которые оставались незадраенными. Закрывать их мы не могли: в люки были спущены шланги насосов и помп, откачивающих воду. Чтобы как-то ограничить ее поступление, матросы прикрыли зияющие отверстия люков брезентами.

Идет час за часом. Основную тяжесть борьбы с водой несут аварийные партии. Следуя за водолазами, они заделывают пробоины более капитально — накладывают пластыри, которые изготавливаются тут же, на ходу, устанавливают распорки, поддерживающие наиболее слабые места, цементируют трещины и разошедшиеся швы. Все эти меры в конце концов возымели свое действие: прорыв переборки на сто четвертом шпангоуте был предотвращен.

Слушившись в одно из помещений, где положение долгое время оставалось наиболее трудным, я застал там главного старшину Петра Сучкова, краснофлотцев Дмитрия Квачу, Сергея Смирнова, Леонида Ручко, Александра Киселева. Измученные многочасовой труд-

нейшей работой, моряки едва держались на ногах от усталости, но их лица выражали непередаваемую радость. Люди сделали все, что могли. И даже больше. Они в буквальном смысле слова своими телами преградили путь воде. Среди краснофлотцев находился и секретарь комсомольской организации «Красного Кавказа» Андрей Стукань. Молодой командир работал наравне со всеми, и сейчас стоял мокрый, с ободранными в кровь руками, которыми он ощупывал рваные края пробоин и подавал товарищам заглушки и клинья.

Но передышка оказалась короткой. Море не собиралось сдаваться так просто. Отступив в одном месте, вода стала искать другой путь, хлынула в первое и второе котельные отделения. Рядом с ними находился уже затопленный турбовентильторный отсек. Переборка, долгое время сдерживавшая напор воды, наконец не выдержала. Ледяной поток устремился в свободные помещения. Угроза полного затопления котельных нарастала с каждой минутой. Вода прибывала стремительно, так что создалось впечатление, будто корабль погружается. Нужно было обладать большим мужеством и хладнокровием, чтобы не поддаться панике, которая в таких случаях страшнее всего.

Андрей Стукань возглавил аварийную группу, которая была брошена на спасение котельных. Личным примером комсорг увлек за собой краснофлотцев, и они остановили течь.

Однако фронт работ слишком широк. Вода ищет любую лазейку, чтобы проникнуть в корабль. То тут, то там создаются положения, требующие немедленных действий. На пределе сил работают моряки «Красного Кавказа», а исход борьбы по-прежнему неясен. Вода, отступая в одном месте, с яростью кидается на переборки в другом, и люди, только что работавшие на корме, спешат в носовые помещения, чтобы своей волей, своими

телями преградить морю доступ в корабль. Трудно матросам аварийных партий, очень трудно! Корма сильно огрузла, крейсер стоит почти «на попа» — с высоко задраным носом. Передвигаться по кораблю чрезвычайно сложно, еще сложнее работать. А действовать приходится в самых необычных позах и положениях — лежа, сидя, головой вниз. И все время в воде!

Если бы выровнять дифферент! Об этом думают все и больше других наш механик Григорий Ильич Купец. В создавшемся положении все средства хороши, и Григорий Ильич отдает приказание перекачать из кормовых цистерн в носовые 120 тонн мазута — может быть, эта мера в какой-то степени поможет выровнять крен. Сброшена за борт оставшаяся на «Красном Кавказе» зенитная пушка армейцев. Конечно, она весила не так уж много, но в нашем положении приходилось учитывать буквально каждый лишний килограмм.

После перекачки мазута дифферент действительно уменьшился, и мы удвоили наши усилия — благоприятный момент нельзя было пропускать. Но относительное равновесие, достигнутое с таким трудом, вскоре было безжалостно нарушено. На крейсер вовсю ополчилась погода. Ветер еще больше разошелся, качка усилилась. Волны с огромной силой били в борта, расшатывая наши временные крепления, срывая пластыри, ломая распорки и выбивая заглушки. Теперь уже не только в корме, но и в носовой части корабля местами разошлись швы, ослабли заклепки. Появились трещины в некоторых топливных цистернах, откуда мазут потек в четвертое котельное отделение. Возникла угроза пожара, о последствиях которого и подумать было страшно. К месту событий устремляются аварийщики. Кажется, уже невозможно что-либо требовать от этих людей, но они словно обретают второе дыхание, работают собран-

но и быстро. Трещины зацементированы, мазут остановлен.

«Мазут остановлен...» Слова эти, конечно, не отражают драматизма факта. Они лишь констатируют его. За ними же напряженнейший эпизод, один из многих, которые составляли панораму настоящего сражения. Сражения с водой. Его герои не думали об отличиях и регалиях. И спасали не свою жизнь — корабль. Нередко ценой жизни, как Николай Колосов, или с риском для жизни, как Пушкарев, Пилипко или Покутный; как многие, кто в полузатопленном крейсере противостоял сейчас морю и огню...

Боевой пост штурманских электриков. Здесь меня встречает старший политрук корабля Ефимов. Человек сдержанный и немногословный, он взволнованно рассказывает о самоотверженном поступке краснофлотца Бориса Алексева. Передо мной зримо встает картина еще одного подвига.

...Когда в боевой пост электриков хлынула под большим напором вода, там находились двое — Алексеев и его напарник краснофлотец Баврин. В распоряжении моряков были считанные секунды — вода грозила затопить помещение, погубить приборы и аппаратуру. Но электрики не растерялись и не отступили. Алексеев без колебания кинулся к пробойне и закрыл ее своим телом.

— Распорки! — крикнул он.

Напор воды возрастал, хлещущая струя отбрасывала Алексева к противоположной стене, но матрос, намертво вцепившись в пиллерс\*, все плотнее и плотнее прижимался к отверстию. Ледяная вода, казалось, про-

---

\* Пиллерсы — вертикальные или овальные стойки, служащие опорами для палуб.



жигала тело насквозь, но Алексеев выстоял, и когда Баврин приготовил распорки, они вдвоем заделали пробойну. Высокочувствительные приборы были спасены...

Пока я находился у электриков, в районе сто четвертого шпангоута произошли новые осложнения. Усилившейся качки не выдержали еще несколько переборок, и крейсер принял дополнительную порцию воды. Дифферент, выровненный с таким трудом, еще больше увеличился. Теперь он перевалил за пять метров. Запас плавучести иссякал. По нашим подсчетам, «Красный Кавказ» отяжелел уже почти на две тысячи тонн. Две тысячи! Более одной трети водоизмещения! А море по-прежнему неистовствовало. От ударов волн весь корпус «Красного Кавказа» содрогался; звенели и мигали лампочки в коридорах.

Опять пробираюсь к переборке у сто четвертого шпангоута. В одном из помещений сталкиваюсь с Григорием Ильичом Купцом. Главный механик мокр с головы до ног. Оказывается, он разыскивает меня, звонил электрикам, и те подсказали ему верное направление. Не сгущая красок, Григорий Ильич доложил, что, несмотря на принятые меры, вода продолжает поступать в корабль.

— Особых разрушений, кажется, нет, а дифферент увеличивается, — подытожил механик.

Этот разговор мы вспомнили позже, когда в доке осушили все отсеки корабля. Тут-то и обнаружилось, что разрушения все-таки были. И какие! Площадь отдельных пробоин, до которых мы не могли добраться на ходу, достигала нескольких квадратных метров. Конечно, никакие водоотливные средства нам бы не помогли. Крейсер спасли лишь его отлично рассчитанная конструкция и героические усилия экипажа.

Итак, дифферент увеличивался! Люди работают без усталости, а корабль медленно тонет! Надо запускать машины. Лежать в дрейфе больше нельзя.

— Попробуем дать ход, — предложил Купец, словно прочитав мои мысли.

Я поднялся на палубу. Старший помощник вопросительно посмотрел на меня. В нескольких словах я обрисовал создавшуюся картину. Агарков поддержал меня в решении идти на базу. Хорошо сказать — идти! Как идти, когда вода плещется у четвертой башни, когда вся корма, вплоть до флагштока, находится под водой!

— Вперед малый! — командую я.

«Красный Кавказ» ожил и медленно двинулся вперед. Рули не работают, приходится управлять машиной крейсера с помощью турбин. С беспокойством и затаенной надеждой на лучшее ожидаю сообщений снизу, из поста энергетики и живучести.

— Вода поступает незначительно! — докладывают оттуда.

Хорошая вест! Приказываю увеличить ход. Опять по живой цепочке краснофлотцев передается в машину команда. Томительные секунды — и усилившаяся дрожь корпуса свидетельствует о том, что скорость возросла. Мы идем! Пусть медленно, но все-таки идем! С каждым оборотом винта корабль приближается к спасительным родным берегам. Не сегодня, так завтра, но мы дойдем до Новороссийска!..

Недолго я тешил себя этой мыслью. Снизу вновь поступило тревожное сообщение: море опять ринулось в корабль. Пришлось опять останавливать машины и ложиться в дрейф. И снова в помещениях «Красного Кавказа» раздался грохот кувалд, чавканье помп, отрывистые слова команд — моряки крейсера опять всту-

пили в борьбу с водой. И еще не раз нам приходилось дрейфовать по воле ветра и волн с остановленными турбинами и ждать, пока море отступит перед волей и непреклонностью людей...

И все-таки мы дошли! Была глубокая ночь на 5 января 1942 года, когда перед нами открылся Новороссийск. Позади остался многомильный путь тяжелейших испытаний. Экипаж «Красного Кавказа» выдержал их и победил. Перед нами отступило все — обстоятельства, злая воля, огонь и вода. На боевых постах крейсера стояли насмерть уставшие люди. Покрытые ранами, промокшие и обожженные, они тем не менее довели корабль до родного причала. О них в эту ночь думал я. О тех, кого не сломили поистине нечеловеческие трудности, выпавшие на их долю, чей богатырский дух и непоколебимая стойкость принесли победу нашему оружию в величайшей из войн...

Радиограммой в штаб флота я доложил о нашем прибытии и о положении дел на «Красном Кавказе». В ней же я просил выслать буксир для проводки крейсера в порт. Сделать это самостоятельно мы не могли: всякий маневр под двумя машинами на сложном и к тому же заминированном фарватере исключался.

Но ответная радиограмма из штаба, скажем мягко, озадачила меня. В буксире нам отказывали. Более того, мы получили приказ следовать в Туапсе! Не знаю, чем руководствовался тогда штаб, но приказы, как известно, не обсуждаются.

Туапсе. Семьдесят миль по штормящему морю. Малым ходом, всего под двумя машинами. Волны, словно гигантские молоты, бьют в корабль. Через пробоины с силой устремляются во внутренние помещения, прогибают переборки. Чудом держится «Красный Кавказ». Держится, подпираемый крепкими матросскими

плечами. А ночи не видно конца. И повсюду вода, вода...

Утром 5 января «Красный Кавказ» пришвартовался в Туапсе. Неузнаваемый вид имел крейсер. Полузатопленный, покрытый толщей льда, с разрушенными надстройками, с рваными пробоинами, из которых высывались брезентовые пластыри, парусиновые матросские койки, свернутые в комок шинели и бушлаты — все, чем моряки преграждали путь воде.

В Туапсе нас ожидали, и не успели мы завести швартовы, как на борт крейсера поднялись представители аварийно-спасательного отдела, чтобы начать безотлагательную работу по осушке корабля. На верхнюю палубу поставили две мощные мотопомпы общей производительностью около 800 тонн в час; кроме того, прибыли два буксира с такими же помпами, и работа закипела.

Одновременно с откачкой воды водолазы начали подводное цементирование поврежденных мест корпуса. Надо отметить, что этот вид работ ранее не применялся на флоте. Наши тяжелые водолазы впервые применили подводное цементирование, которое впоследствии стало широко использоваться повсеместно.

Во время цементирования была основательно осмотрена подводная часть корабля. Тогда-то и открылась полная картина повреждений, полученных «Красным Кавказом» за последнюю неделю. Самыми тяжелыми оказались три пробоины от бомб в корме. Заделать их своими силами мы не могли. Здесь требовался ремонт основательный, капитальный, а мы для этого не располагали нужными средствами. Поэтому командование флота распорядилось перебросить крейсер в Потю, где располагался судоремонтный завод с доками и необходимым оборудованием. Пока же мы занимались откачкой воды и заделыванием мелких пробоин, что

должно было обеспечить крейсеру запас плавучести на время перехода в Поти.

Работа проходила в сложных погодных условиях. Свирепствовали зимние штормы, после которых море долго не успокаивалось. Постоянно приходилось бороться с сильнейшими накатами, грозившими сорвать «Красный Кавказ» со швартовов и разбить о мол. Чтобы этого не случилось, между кораблем и молотом в воду сбрасывался лес. Бревна смягчали удары и через тридцать-сорок минут превращались в кашу. Пока эта многотонная подушка не уносилась волнами, корабль был в относительной безопасности. Затем началось все сначала. За короткое время было подвезено и сброшено в воду двенадцать вагонов леса. Позднее в портовых складах отыскивали огромные тюки с манильским волокном. Их обмотали стальными тросами и использовали в качестве своеобразных кранцев.

25 января 1942 года «Красный Кавказ» отпраздновал свое десятилетие. Итоги нашей боевой деятельности были внушительными. С начала войны крейсер участвовал более чем в пятидесяти походах и прошел за это время восемнадцать тысяч миль. И каких миль! Огненных! Огнем своих орудий мы разгромили две крупные железнодорожные станции, пять дальнобойных и полевых батарей, два склада с боеприпасами и снаряжением. Двести с лишним раз на крейсер налетали фашистские самолеты. Они сбросили на него почти две тысячи бомб, но ни одна из них не попала в цель! Значит, славно поработали зенитчики и рулевые, сигнальщики и машинисты «Красного Кавказа». Но и это не все. Крейсер перебросил в разные места фронта свыше пятидесяти тысяч человек подкрепления и десанта. Целую армию! И, конечно, трудно было пересчитать те вагоны с продовольствием и боеприпасами, которые мы

доставили гарнизонам и жителям Одессы, Севастополя, Феодосии. Словом, нам было что вспомнить в юбилей.

И вот теперь ремонт. Но для этого нам предстоял еще один переход. Последний. В Потти. Неблизко, но теперь мы чувствовали себя уверенней, потому что в помощь «Красному Кавказу» придавался танкер «Москва». Он должен был отбуксировать крейсер по назначению.

28 января мы покинули Туапсе. И этот переход оказался очень тяжелым. На море по-прежнему не утихал шторм, а устойчивость «Красного Кавказа» значительно снизилась, ибо на палубу погрузили два десятка тяжелых станков, необходимых для ремонта, и огромные катушки со свинцовым кабелем. Топливные же цистерны «Красного Кавказа» были пусты, и палубный груз, таким образом, ничем не уравновешивался. Это в значительной мере повлияло на мореходные качества корабля. Достаточно сказать, что на переходе крен иногда достигал 25 градусов. Конечно, снова не выдержали наши временные крепления, и аварийным группам снова пришлось двое суток вести борьбу с водой.

Но вот перед нами Потти. Танкер передает нас портовым буксирам. И здесь начинается последний акт напряженнейшей семидневной драмы. Море с яростью сопротивляется попыткам буксиров ввести «Красный Кавказ» в гавань. Огромной силы накат тащит нас прочь от берега. Трос, закрепленный за кнехты, вырывает «с мясом». Заводим второй трос — на этот раз за барбет первой башни, но он лопается, как простая веревка.

Из гавани спешит на помощь мощный буксир. Толстенный трос пропускается через швартовное устройство — полуклип. Рывок. Трос вместе с вырванным полуклипом падает в воду. Неизвестно, сколько времени про-

должалась бы эта борьба. Но фортуна наконец обернула к нам свое лицо — стих ветер. Ведомый буксирами, «Красный Кавказ» медленно вошел в гавань.

Нелегко было у меня на душе; невесело смотрели собравшиеся на палубе командиры и краснофлотцы: их родной корабль впервые возвращался в порт на буксире. Искалеченный, со следами многочисленных пожаров, с пробоинами, которые, как раны, зияли в его закопченных, помятых и ободранных бортах. Нет ничего горше для моряка, как видеть свой корабль в таком состоянии!

Медленно, очень медленно буксир втягивает «Красный Кавказ» в гавань; медленно проплывают мимо нас причалы и портовые сооружения. Глаз фиксирует их машинально, устремляясь вперед, где вот-вот покажутся корабли эскадры. Наконец гавань вся открывается нашему взору. Сейчас корабли увидят «Красный Кавказ». Увидят на поводу у буксира...

Отгоняя грустные мысли, стараюсь ни словом, ни делом не выдать охвативших меня чувств. Командир есть командир, и никто не должен видеть его уныния или мимолетной слабости. Мы сделали все, что могли, и наши раны — раны непобежденного бойца.

Но что это? Почему гремит музыка встречного марша, а над кораблями эскадры выются флаги расцвечивания? Почему экипажи выстроены вдоль бортов? Встречают? Но кого?

Видимо, эта мысль промелькнула у всех на «Красном Кавказе». Но уже в следующий момент все сомнения покинули нас: на флагмане, а затем и на остальных кораблях взвились сигналы: «Да здравствует героический крейсер «Красный Кавказ!»», «Слава героям Феодосии!» Вслед за этим с кораблей грянуло могучее «ура!».

Скажу прямо — мы были глубоко тронуты такой встречей. Семь суток продолжалась одиссея «Красного Кавказа», семь долгих дней и ночей мы противостояли врагу, морю и огню. И победили. И сейчас, смертельно уставшие, покрытые ранами, краснокавказцы воспаленными глазами смотрели на шеренги встречающих и не замечали катившихся по щекам слез. Это не были слезы слабости. Их стыдятся. То были слезы высшего счастья, которыми плачут воины, вернувшиеся из битвы, победившие в ней; то были неудержимые слезы скорби, которые сопутствуют каждой победе, ибо ее торжество взывает к памяти павших...





## ГЛАВА ШЕСТАЯ

Итак, нас ожидал ремонт. Этот факт не мог не волновать краснокавказцев. На какое-то время (все понимали — на длительное) из строя выходил мощнейший крейсер эскадры. И это в период, когда немцы усилили свой натиск, когда их войска получили категорический приказ Гитлера — в кратчайший срок взять главную базу Черноморского флота Севастополь. Мы сознавали серьезность момента и готовы были приложить все силы для сокращения срока ремонта.

На следующий день после нашего прибытия в Потю на «Красный Кавказ» поднялись представители ремонтного завода. Они вновь осмотрели корабль и, сравнив результаты осмотра с теми, что были получены в Туапсе, определили объем ремонтных работ. Он был большим, и работники завода заявили, что на ремонт потребуется не менее десяти месяцев. На нашу «просьбу» ускорить ход восстановления «Красного Кавказа» заводская комиссия ответила односложно:

— Не хватает квалифицированных кадров.

Само собой разумеется, что нас такой оборот дел не устраивал. Десять месяцев! Чуть ли не год находиться в ремонте, когда каждый корабль на счету! Нет, мы не могли бездействовать десять месяцев. Нужно было во что бы то ни стало ввести корабль в строй раньше назначенного срока. Эта задача стала делом чести каждого краснокавказца.

Тут же на месте приняли решение: выделить из числа экипажа крейсера необходимое количество людей для помощи заводским рабочим. С этой повесткой на крейсере прошли собрания личного состава, совещания партийного и комсомольского актива. В их работе приняли участие представители ремонтного завода, а также инструкторы Потинского горкома партии. Как и следовало ожидать, краснофлотцы «Красного Кавказа» единодушно заявили о своем желании помогать в ремонтных работах. Мысль — как можно скорее вернуть родной корабль в строй — владела всеми безраздельно. От добровольцев не было отбоя. Ко мне на стол легли сотни заявлений, в которых содержалась одна просьба — отправить на завод. Конечно, все просьбы удовлетворить было невозможно. Корабль, хоть он и вставал на ремонт, не мог быть покинут экипажем.

Два дня мы отбирали людей. Сошлись на том, что заводу хватит двухсот пятидесяти человек. И вот отобранные строятся на палубе. Краткие напутственные речи — говорить много не надо, все и без того понимают важность и срочность задачи. Звучит команда, и двести пятьдесят человек отправляются на новые боевые посты — в заводские цехи.

Прошла неделя. Каждый день командование «Красного Кавказа» посещало завод, где трудились посланцы крейсера. Под руководством опытных мастеров они овладевали новыми специальностями — сборщиков, гибщиков,

электросварщиков, слесарей, такелажников, и скоро из отличных моряков получились отличные рабочие. Это сказано не для громкого словца. Краснокавказцы трудились действительно по-ударному. Объединенные в бригады, они побили многие существовавшие тогда нормы выработки. Именно в то время возникло известное движение двухсотников, то есть рабочих, выполнявших по две нормы за смену. Одним из его инициаторов был котельный машинист «Красного Кавказа» краснофлотец Александр Киселев.

А тем временем выяснилось одно чрезвычайное обстоятельство. Скрупулезное обследование корабля показало, что ремонтировать его на плаву невозможно. Слишком велики были разрушения, чтобы заделать их, не поднимая крейсер из воды. Словом, «Красный Кавказ» необходимо было поставить в док. Но в какой, если в Потти не было доков таких размеров? Доки судоремонтного завода могли поднимать лишь корабли, водоизмещение которых не превышало 3—4 тысяч тонн; «Красный Кавказ» вытеснял воды вдвое с лишним раз больше названной цифры, стало быть, и док ему требовался грузоподъемностью чуть ли не в десять тысяч тонн. Надо было искать выход из положения. И он был найден.

Помню тот день. Водолазы доложили размеры подводных пробоин. Всем ясно — без докования не обойтись. В рубке «Красного Кавказа» тесно. Сюда набились все, кто имеет отношение к ремонту. Вносятся предложения, которые обсуждаются и тут же за непригодностью отвергаются. Очередь доходит до начальника технического отдела Черноморского флота инженер-капитана 1-го ранга Стеценко.

— Введем «Красный Кавказ» в док, — сказал он.

Такое смелое предложение было скептически встрече-

но даже выдавшими виды моряками. Еще бы! Вводить в небольшой док стальную громаду крейсера многим показалось безумством. С планом не согласились. Но Стеценко не думал сдаваться. С карандашом в руках он принялся обстоятельно доказывать состоятельность своих выкладок. И постепенно все собравшиеся в рубке утрачивали свой скепсис, ибо возможность невозможного подтвердилась неумолимой логикой расчетов.

Во-первых, следовало, что если разгрузить крейсер и тем самым облегчить его вес до семи тысяч тонн, то одно обязательное условие успеха будет выполнено. Вторым таким условием, по мнению Стеценко, являлось удлинение дока. В буквальном смысле слова этого нельзя было сделать, но трудность разрешалась довольно просто: автор проекта предлагал под нос крейсера, который не помещался в док, подвести обычные понтоны, «Красный Кавказ», таким образом, целиком извлекался из воды.

План был смел и необычен, но я повторяю то, о чем говорил уже не раз: война шла небывалая, и многие наши представления не выдерживали проверки временем, ломались и заменялись новыми. Так было и в этот раз. После тщательного взвешивания всех «за» и «против» план Стеценко приняли, и мы приступили к демонстражу корабля.

Решающим фактором был фактор времени. Оно ценилось на вес золота, уплотнялось как только можно. Авралы продолжались сутками и благодаря четкой организации отличались высокой производительностью. С «Красного Кавказа» сгружалось все, что могло так или иначе расцениваться как лишняя тяжесть, — многочисленное корабельное имущество, запасные части, стволы орудий.

За работой, когда смешались дни и ночи, когда грохот кувалд и пневматических молотков заменил все зву-

ки, мы на время забыли те огневые ночи, которые еще недавно оглашались грохотом орудий и железным лязгом, криками ярости и боли. Напоминание о них пришло неожиданно: 25 февраля на крейсер прибыл член Военного совета Черноморского флота дивизионный комиссар И. И. Азаров, чтобы вручить награды отличившимся при прорыве в Феодосию.

Самой высокой награды — ордена Ленина — был удостоен командир электромеханической боевой части капитан 3-го ранга Купец, на долю которого выпала основная тяжесть борьбы по спасению «Красного Кавказа» во время второго феодосийского похода. Орденом боевого Красного Знамени были награждены артиллеристы капитан-лейтенант Коровкин, старший лейтенант Кныш, краснофлотцы Пушкарев и Плотников, пулеметчик Петров. Орден Красной Звезды И. И. Азаров вручил старпому Агаркову, штурману Елисеенко, боцману Суханову. Многие моряки крейсера получили медали «За отвагу» и «За боевые заслуги».

Между тем демонтаж корабля шел полным ходом. Круглосуточно работали стрелы, выгружая то, что отяжелело корабль, а из недр крейсера все продолжали и продолжали поступать грузы. Работа была очень трудоемкой. Чтобы просто переместить с места на место две тысячи тонн груза, требуется немало времени; нам же приходилось извлекать груз из разных мест корабля, демонтировать полностью или частично многие корабельные установки. При этом некоторые операции растягивались на несколько дней.

Наконец «Красный Кавказ» был разгружен, и 26 марта 1942 года два буксира повели крейсер в док. И вот наступил самый ответственный момент. Буксиры поставили крейсер на место, где находился затопленный док. Прошло несколько минут и по команде руководителей работ док стал всплывать, поднимая на себе крей-

сер. Требовался очень точный расчет, чтобы корабль не опрокинулся, — ведь треть «Красного Кавказа» поддерживалась всего лишь понтонами. Опора зыбкая. Не выдержи она — и может случиться непоправимое. Но все обошлось благополучно. Расчеты не подвели, и «Красный Кавказ», точно Левиафан, поднялся из воды и плотно лег на кильблоки.

И только теперь все воочию увидели изуродованную корму корабля. Разрушения были огромны. В пробоины могла свободно въехать автомашина, и оставалось лишь поражаться, как при подобных повреждениях крейсер все же держался на плаву. Нет, недаром потрудились советские инженеры над бывшим «Адмиралом Лазаревым». Они создали такую прочную конструкцию, которая обеспечила крейсеру непотопляемость, казалось бы, в безнадежной ситуации.

Спускаюсь вниз, ближе к корме. В разные стороны торчат разорванные страшной силой взрывов листы стали. Оторван один винт по правому борту. Нет кронштейна гребного вала по левому. Разбит кормовой брус — ахтерштевень, составляющий вместе с килем и форштевнем основу набора корпуса. Разрушения, разрушения, разрушения... Все это сделали бомбы пикировщиков, бомбы, которые рвались в воде. А если б на палубе? Разрушения могли бы стать необратимыми. И я еще раз с великой благодарностью подумал о краснофлотцах «Красного Кавказа» — о зенитчиках, создававших непроходимую огневую завесу перед вражескими самолетами, о рулевых и машинистах у маневровых клапанов, чьи безукоризненные действия помогли нам избежать прямых попаданий.

— Дела... — проговорил кто-то у меня за спиной.

Дела действительно были не блестящими. После окончательного осмотра в доке стало ясно, что ремонтную ведомость придется значительно расширять. Мы не

могли обойтись одними заплатами, как думали раньше; предстояло полностью заменять многие листы обшивки и детали набора корпуса. Словом, работы было невпророт.

«Ремонт — это бой!» — такая крылатая фраза облетела в те дни весь корабль. И люди трудились по-боевому, не считаясь ни со временем, ни с трудностями. А их возникало много. Например, с той же обшивкой. Новые броневые листы изготовлялись на заводе. Но это было еще полдела. Мало изготовить лист — его еще нужно согнуть по определенному профилю, чтобы обшивка пришлась точно по месту. Но на заводе имелся только один гибщик, и работа шла черепашьими темпами.

На помощь заводским специалистам пришли матросы «Красного Кавказа». Краснофлотец Иван Конюшенко, знакомый с технологией изготовления броневых листов, вызвался обучить ремеслу гибщика своих товарищей. Но для этого непростого дела нужна специальная печь — ведь перед гибкой стальные листы требуется нагревать. Конюшенко и тут не спавал. Он подобрал себе в подручные восемь человек, смастерил из металлических отходов печь, и бригада заработала так, словно всю жизнь только и занималась гибкой тяжелых броневых пластин. Под ударами матросских кувалд шпангоуты, всевозможные угольники, а затем и броня принимали нужную форму. Изо дня в день росли нормы выработки. Так, артиллерийский электрик Иван Журин выполнял план на 350 процентов. А вскоре краснофлотец Никифор Панченко перекрыл этот показатель и стал выполнять шесть норм в день. Такой же выработки достиг и котельный машинист Гончаров, ремонтировавший маневровые клапаны. Он окончил свою работу намного раньше установленного срока и с отличным качеством.

Ремонт — процесс многотрудный и хлопотный. Каждый день нужно было решать множество самых разных вопросов, к которым в обычное время я не имел прямого отношения. Ведь теперь приходилось иметь дело не только с краснофлотцами «Красного Кавказа», но и с людьми малознакомыми или незнакомыми вовсе — с рабочими и руководителями завода. Нужно было поспеть всюду, и я не раз сожалел, что рядом со мной нет нашего военкома Григория Ивановича Щербака. О лучшем помощнике я и не мечтал, но военкома не было: он лечился от ран в госпитале.

Но недаром говорят: «Если сильно хочешь — сбудется». В один прекрасный день Григорий Иванович объявился на корабле. Худой, бледный, но, как всегда, энергичный, готовый с места в карьер приняться за любую работу. Обрадованный, я расспрашивал Щербака о его житье-бытье за прошедшее время. Оказывается, военком не долечился. Едва почувствовав себя более или менее сносно, он стал проситься на корабль. Врачи в госпитале не могли удержать Григория Ивановича.

С первого же дня военком с головой окунулся в дела. Я не покривлю душой, если скажу, что с появлением Щербака темпы ремонта возросли. Комиссара на корабле любили, он был желанным гостем в любом матросском кубрике, на любом боевом посту. Живой и инициативный, он заражал своей работоспособностью всех, умел замечать детали, которые нередко давали начало какому-нибудь массовому движению. Находясь почти круглосуточно в гуще ремонтных работ, Григорий Иванович не раз видел примеры трудового героизма красноказцев. Но даже он пришел однажды ко мне, восхищенно качая головой:

— Ну и люди! Не люди, а титаны!

И военком рассказал мне примечательный эпизод,



лучшим образом иллюстрирующий самоотверженность моряков крейсера. Речь шла о краснофлотце Степане Асерецком, работавшем в бригаде Конюшенко. Когда бригада приступила к изготовлению броневых листов, Степан освоил профессию сверлильщика. Казалось бы, нехитрое это дело — сверлить отверстия под заклепки. Вопрос другой — сколько их можно просверлить, сообразуясь со своими силами. Так вот, Асерецкий сумел вручную, обыкновенной дрелью подготовить за смену тысячу отверстий. Тысячу! Когда это попробовали сделать другие, им удалось выполнить лишь треть той нормы, которой добился Асерецкий. Конечно, начались расспросы. И тогда Степан раскрыл свой «секрет». Оказывается, смена у него продолжалась... сутки. Матрос трудился без отдыха 24 часа!

А чистка и щелочение нефтяных отсеков? Труднейшая, поистине каторжная работа! Отсеки тесные, в них не выпрямишься во весь рост, не повернешься, как нужно. Нефтяные испарения ядовиты, хуже отравляющих газов воздействуют на сознание. И несмотря ни на что, краснофлотцы Николай Трифонов и Тихон Щербина не раз и не два спускались на дно нефтяных ям и чистили их, подготавливая к эксплуатации. Нет меры матросскому мужеству, нет меры той стойкости, которую проявили краснофлотцы «Красного Кавказа» в бою и труде..

Апрель. В Поти всю буйствует весна. Над планетой гремят сражения, но вечное преображение природы продолжается. И, как Феникс из пепла, из руин возрождается «Красный Кавказ». Каждый день меняет облик корабль. Листы свежей обшивки закрывают его раны, исчезают следы разрушений на верхней палубе, приобретают свой прежний вид командирские каюты и матросские кубрики. Люди находятся в приподнятом на-

строении. Все знают: еще немного, и крейсер вновь выйдет на боевые коммуникации и начнет громить фашистов.

И словно в соответствии с буйством весенних красок и настроений, в эти апрельские солнечные дни произошло событие, оставившее неизгладимый след в душе каждого краснокавказца.

Как-то утром ко мне в каюту буквально ворвался военком Щербак:

— Командир, включай погромче трансляцию!

Зараженный волнением военкома, я до отказа повернул рычажок динамика. Торжественный голос Левитана заполнил помещение:

— За проявленную отвагу в боях с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава удостоить звания гвардейских экипажи нижеследующих кораблей Военно-Морского Флота:

экипаж крейсера «Красный Кавказ»...

Смысл услышанного не сразу дошел до моего сознания. Слишком неожиданным было сообщение, чтобы вдруг уразуметь его. Но Щербак уже тряс меня за плечо и счастливо повторял:

— Гвардейцы, командир! Гвардейцы!..

Гвардейцы! Волнующее слово, за которым видится вся ратная история русских и Советских Вооруженных Сил. Быть гвардейцем — значит быть лучшим из лучших, нести на своем знамени все символы воинской доблести. Советская гвардия родилась в огне Великой Отечественной войны. Многие подразделения наших сухопутных войск и авиации уже носили это почетное наименование. И вот теперь родилась морская гвардия Страны Советов. И мы первые!..

— Пойдем на митинг, командир, — сказал Щербак, глядя на меня повлажневшими глазами.

А на другой день корабль захлестнул поток поздравлений. Нас приветствовал весь советский народ — и общественные организации, и шефы, и просто знакомые и незнакомые люди. Пришли телеграммы от наркома ВМФ, от командующего Черноморским флотом, от руководства Азовской военной флотилии, от многих кораблей и соединений. Особенно нас тронула телеграмма из Севастополя, нашего родного города, находившегося в кольце осады. Защитники главной базы Черноморского флота, сутками не покидавшие позиций, отбивавшие приступ за приступом, не забыли свой крейсер. Они писали в телеграмме:

«С радостью и гордостью узнали трудящиеся Севастополя о преобразовании экипажа крейсера «Красный Кавказ» в гвардейский. Честь и слава первому отряду гвардейцев Черноморского флота! От имени трудящихся Севастополя горячо поздравляем с почетным званием. Уверены, что гвардейский крейсер «Красный Кавказ» будет еще беспощаднее громить фашистских оккупантов».

Прислали нам письмо и бывшие моряки крейсера, воевавшие на сухопутном фронте. Радостно было читать строки, идущие от сердца; строки, в которых наши товарищи с гордостью называли себя воспитанниками «Красного Кавказа» и клялись не уронить его чести в предстоящих боях. Как и севастопольцы, моряки-сухопутчики заканчивали свое письмо призывом еще сильнее громить ненавистного врага.

Громить фашистских оккупантов! Об этом думали все, и все горели одним желанием — как можно быстрее закончить ремонт корабля. Усилиями экипажа его темп достиг пределов, и появилась твердая уверенность, что «Красный Кавказ» выйдет из дока значительно быстрее установленных сроков. Несмотря ни на что, ни на какие трудности. А их встречалось немало. Они возникали на

разных участках работ, преодолевать их приходилось ежедневно, подчас с большим риском. Два случая наиболее ярко отражают действительность тех дней.

Монтировалась зенитная артиллерия — 100-миллиметровые орудия, которые наилучшим образом оправдали свое назначение в минувших боях. Две пушки требовалось заменить, ибо после всех переделок, в которых побывал крейсер, их нельзя было отремонтировать. Но в Поти таких орудий не имелось. Устанавливать меньший калибр не хотели ни мы, ни судоремонтники — подобная замена намного бы снизила эффективность зенитной обороны корабля. Как быть? Где отыскать нужные пушки. При всем желании и энтузиазме на заводе таких не сделаешь.

И тут кто-то вспомнил, что «сотки» были установлены и на другом черноморском крейсере — «Червона Украина», который в свое время был потоплен немецкой авиацией в Севастопольской бухте. Вот если бы снять их и установить на «Красном Кавказе»! Мысль высказана, но поначалу дело казалось совершенно бесперспективным. Попробуй сними пушки, когда «Червона Украина» лежит на дне, да еще в осажденном городе, куда добраться почти невозможно. А если и доберешься? Пушки надо снять, на что-то (на что?) погрузить и переправить в Поти. Короче говоря, экспедиция, план которой стал потихоньку складываться в голове, могла расцениваться как фантастическая. И все же мы решили провести ее.

Для начала требовалось разрешение, и не чье-нибудь, а наркомата Военно-Морского Флота — своей властью в таком деле мы не могли обойтись. Долго ли, скоро — разрешение было получено, и с этого момента я стал подыскивать подходящую кандидатуру на роль командира экспедиции. Требования к нему предъявлялись высокие — нужен был человек мужественный, решительный,

находчивый, который не сплеховал бы в крайней ситуации. И, кроме всего, этот человек должен был знать артиллерию. Долго перебирал я возможных кандидатов и наконец по совету военкома Щербака остановился на старшине 1-й статьи Александре Белоусове. Командир отделения зенитчиков, он обладал теми качествами, которые были необходимы в предстоящем походе.

Белоусов без проволочек взялся за организацию предприятия, подобрал себе помощников из комендоров и водолазов и вскорости доложил мне, что группа готова к выполнению задания. Все вместе мы составили и обсудили примерный план действий, но я сказал Белоусову, что полностью полагаюсь на его инициативу и разрешаю поступать так, как потребует обстановка. С этим Белоусов и отбыл в Севастополь.

Краснокавказцы добрались до города в момент одного из ожесточенных штурмов. Немецкая авиация сутками бомбила Севастополь, а место, где лежала «Червона Украина», находилось под непрерывным артиллерийским огнем. И все-таки Белоусов с товарищами начали работу по подъему пушек. В конце концов их сняли, но можно себе представить, что пришлось преодолеть отважным краснофлотцам за те несколько дней, пока орудия поднимали с палубы затонувшего корабля.

Пушки погрузили на баржу — ее раздобыл где-то в порту все тот же Белоусов — и свезли на берег. Пришла очередь искать оказию — какое-нибудь судно, отправлявшееся в Потю. Счастье сопутствовало краснокавказцам, они «поймали» попутный транспорт, перегрузили на него «сотки» и отправились в обратный путь.

Переход морем достоин отдельного описания. Скажу лишь, что он был подвигом. Немецкая авиация охотилась за каждым кораблем, и транспорт во все время перехода подвергался ожесточенной бомбежке. Разумеется, наши посланцы не сидели сложа руки. Заменяв ра-

ненных и убитых комендоров транспорта, они отбивали воздушные атаки. Пушки в целости и сохранности были доставлены в Потю и установлены на «Красном Кавказе».

Не менее смелым и трудным был и другой рейд — на этот раз в Сталинград. Дело в том, что «Красному Кавказу» требовался новый ахтерштевень, громадный металлический брус, составляющий основу крепления кормы. Потюйский завод не мог своими силами отковать новый. Ахтерштевень весил ни много ни мало десять тонн, и для его изготовления нужны были специальные станки и оборудование. Пришлось заказывать брус в Сталинграде. Рабочие одного из заводов выполнили наш заказ, и в город отправилась группа моряков с «Красного Кавказа», в которую входили машинисты крейсера во главе с инженер-лейтенантом Михаилом Парасенко. Проведя долгий и опасный путь по всей стране, они привезли вновь откованный ахтерштевень.

Приближался долгожданный день. Ремонт в основном был закончен, оставались всего-навсего небольшие недоделки, которые нас не пугали. Их устраняли по ходу дела, быстро, можно сказать, играючи. «Красный Кавказ» чистился, красился, прихорашивался. Настроение у всех было приподнятое. Мы не только раньше срока окончили ремонтные работы, но и сэкономили при этом солидную сумму государству — около двух миллионов рублей. Была и еще одна причина для бодрости: со дня на день на корабль ожидался командующий эскадрой контр-адмирал Владимирский, который должен был вручить «Красному Кавказу» новый флаг — гвардейский...

26 июля 1942 года. На «Красном Кавказе» сыгран большой сбор. Вдоль бортов в выходной форме выстроились краснофлотцы и командиры крейсера — герои Фео-

досии. Безукоризненны их ряды. Сурово-радостны лица. Тысяча человек. Они сделали все, чтобы родной корабль вновь встал под боевое знамя.

Вдали показывается катер командующего эскадрой. Несколько минут стремительного бега — и катер пристает к парадному трапу. Контр-адмирал Владимирский поднимается на борт.

Звучит музыка встречного марша. Я отдаю рапорт. Лев Анатольевич здоровается с экипажем и подает знак к началу церемонии. Главный артиллерист корабля, теперь уже гвардии капитан-лейтенант Коровкин выносит прикрепленное к древку гвардейское знамя. Справа и слева от Коровкина печатают шаг ассистенты-краснофлотцы Плотников и Пушкарёв.

Торжественная тишина повисает над крейсером. Экипаж, как один человек, преклоняет колени. Командующий эскадрой принимает флаг и передает его мне. Настает минута посвящения в гвардейцы. Слова клятвы, повторяемые за мной краснофлотцами, падают в тишину:

...— Перед лицом нашей любимой матери-Родины мы, гвардейцы «Красного Кавказа», торжественно клянемся, что под этим гвардейским флагом наши сердца никогда не дрогнут, что все мы скорее погибнем, чем отступим хотя бы на шаг. Мы клянемся, что победоносно пронесем этот флаг через все битвы до полной победы над ненавистным врагом! Смерть немецким оккупантам!

Флаг прикрепляется к фалу. Тысячи глаз смотрят на сине-белое с черно-золотистой каймой полотнище.

— На гвардейский флаг — смиренно!

Секундная пауза.

— Гвардейский флаг — поднять!

Отныне под этим флагом «Красный Кавказ» будет находиться везде — в боях, походах и на стоянках возле родных причалов.

Крейсер вышел из ремонта в тяжелейшее для Черноморского флота время. В разгаре была битва за Кавказ. Овладев Крымом (3 июля 1942 года по приказу Ставки Верховного Главнокомандования наши войска оставили Севастополь), немецко-фашистские войска рвались на Волгу и Кавказ — за хлебом и бакинской нефтью. В начале сентября части правого фланга немецкой армии прорвались на Черноморское побережье Кавказа и вышли к Цемесской бухте. 10 сентября 1942 года был оставлен Новороссийск. Над флотом нависла серьезная опасность. Он лишился основных хорошо укрепленных и оборудованных баз. В нашем распоряжении оставались лишь порты Черноморского побережья Кавказа — Туапсе, Поти, Батуми, оборона которых стала для флота задачей номер один.

Уже 11 сентября я получил приказ принять на борт полк морской пехоты и доставить его в Туапсе. Там складывалась особо напряженная обстановка, немцы рвались к перевалам, и нашим войскам, защищавшим город, требовались подкрепления.

...Склянки отбивают 15 часов. Погрузка людей и техники закончена. Отдаю команду: «По местам стоять, со швартовов сниматься!»

Следом за эсминцем «Сообразительный», который придавался нам в качестве корабля охранения, «Красный Кавказ» выходит за боновое ограждение и ложится на боевой курс.

В море корабли встречает ветер. Синоптики обещали шторм в восемь баллов, но пока сила ветра достигает лишь шести. Гудят ванты и антенны, с треском полощутся брезентовые обвесы. Низкие, густые облака сплошной серой пеленой обложили все вокруг. Погода благоприятствует переходу — в такой мгле противнику трудно обнаружить крейсер, но и нам приходится постоянно быть начеку, чтобы не пропустить никакой неожиданной



сти. Ведь в целях сокращения пути мы идем под самым берегом, где в любую минуту «Красный Кавказ» могут встретить вражеские торпедные катера или подводные лодки. Для них крейсер — лакомая добыча. Вот почему сигнальщики и наблюдатели до боли в глазах вглядываются в воду и облака. Десятки человек в разных местах корабля неотрывно следят за вспененной поверхностью моря, контролируют каждый просвет в тучах.

Не зря старались моряки! С бака передают: к крейсеру приближаются немецкие самолеты-торпедоносцы. Звучит сигнал боевой тревоги. В считанные секунды поворачиваются жерла орудий в сторону обнаруженных самолетов. Они уже видны — три черных силуэта в разрывах клубящихся туч. Артиллеристы ждут команды, чтобы открыть огонь. Но боя не произошло. То ли не заметив крейсер, то ли не решившись напасть, торпедоносцы развернулись и ушли к берегу.

А шторм разыгрывается. Синоптики, как всегда, «не подкачали», выдали обещанные восемь баллов. Тяжелые литые волны уже перекатываются через палубу, грозя смыть за борт любого зазевавшегося. Быстро наступила темнота. Ориентиров — никаких, «Красный Кавказ» идет по счислению. Идет, можно сказать, вслепую. Но я спокоен: штурман Елисеенко находится на своем посту, и можно быть уверенным, что корабль придет в Туапсе в срок.

Так и случилось. Из штурманской рубки доложили, что «Красный Кавказ» подходит к месту назначения. А вскоре из темноты вынырнули створные огни. За ними — вход в порт. Теперь предстоит самая трудная часть операции — самостоятельный проход по сложному фарватеру в гавань. Она небольшая, и малейший просчет может привести либо к столкновению, либо к неприятности другого рода. Но мы на войне, а она, как известно, без риска не обходится. К тому же я пол-

ностью полагаюсь на выучку моряков и поэтому без колебаний отдаю приказ швартоваться.

В полной темноте громадный крейсер начинает архитруднейшее маневрирование, шаг за шагом приближаясь к отведенному для нас причалу. Вот он уже рядом. Швартовная команда без промедления выскакивает на настил. Но сильный отжимной ветер относит корабль от пирса. Швартовы, одетые на палы, рвутся, точно гнилые. Повторяется феодосийская ситуация. Подрабатываю машинами, прижимаю борт крейсера к пирсу. На этот раз швартовы выдерживают. Морские пехотинцы начинают высадку.

В течение сентября — октября «Красный Кавказ» совершил пять рейсов в Туапсе, перебросив туда свыше 16 тысяч человек, 57 орудий разных систем, 4 минометов, 4 автомашины, 8 танкеток и 169 тонн боезапаса и продовольствия. Все эти походы были довольно рискованными. Немцы охотились за нашими кораблями, устраивали засады, и приходилось быть особенно бдительными, чтобы вовремя отвести от крейсера внезапный удар.

Именно тактику засады применили фашисты в тот примечательный день, когда на борту «Красного Кавказа» находилось свыше четырех с половиной тысяч красноармейцев подкрепления. В этот раз крейсер сопровождали лидер «Харьков» и эсминец «Беспощадный». Мы направлялись, как всегда, в Туапсе и, как всегда, готовы были отразить и наскок торпедных катеров, и налет авиации.

Но немцы пошли на хитрость. Зная, что ночью катера могут выдать так называемые «усы» — бурун, образующийся от быстрого хода, они заглушили моторы и, растянувшись цепью, стали дожидаться прохода кораблей. Расчет в принципе был верен. Обнаружить неподвижные катера ночью, когда они сливаются с фоном

моря, трудно; в то же время проходящие мимо засады корабли демаскируют себя. Словом, противник был уверен в успехе.

Но наши наблюдатели оказались на высоте положения. Когда конвой подходил к Туапсе, сигнальщики с лидера «Харьков» обнаружили стоявшие в засаде катера. Те тоже заметили нас, с секунды на секунду можно было ожидать атаки. Промедление в такой ситуации не прощается, и командир лидера принял единственно правильное решение — направил корабль на врага, загородив крейсер своим бортом.

Немцы явно не ожидали такого маневра. Лидер приближался к ним, стреляя из всех орудий. Под огнем его пушек немецкие моряки спешно запустили моторы и стали искать спасения в бегстве, попытавшись, однако, поразить «Красный Кавказ». Семь торпед, выпущенных катерами, вспороли воду и ушли, как говорится, за молоком, ибо у немцев не было времени для подготовки меткого залпа. Семь сильнейших взрывов раздалось в темноте осенней черноморской ночи — торпеды ударились в воллолом. А «Красный Кавказ», целехонький, пришвартовался к причалу, и на него организовано сошли четыре тысячи семьсот бойцов для сухопутного фронта, линия которого проходила в те дни в двадцати километрах от Туапсе.

Так мы плавали до поздней осени 1942 года. А в ноябре я получил приказ о переводе в Главный штаб. Пришлось проститься с «Красным Кавказом», передать его новому командиру. Под его командованием крейсер доблестно воевал до конца войны. 23 мая 1945 года его торжественно встретил Севастополь. Пройдя сквозь строй кораблей, «Красный Кавказ» встал на бочку там, где стоял в старые времена. Круг замкнулся. За кормой крейсера остались десятки тысяч пройденных миль. Военных миль, отмеченных тяжелым ратным трудом.

Об этом свидетельствовали награды, полученные экипажем крейсера; об этом лучше всего говорил развевающийся на гафеле корабля гвардейский военно-морской флаг.

Сейчас крейсера-ветерана уже нет в строю. Он честно отслужил положенный срок. Но живы его слава и традиции, которые, как святыни, берегут советские моряки.

Ныне на Краснознаменном Черноморском флоте несет службу большой противолодочный корабль, которому присвоены имя и гвардейское знамя «Красного Кавказа». Новый корабль — достойный преемник славы первых морских гвардейцев. Уже четыре года подряд экипаж БПК «Красный Кавказ» носит звание отличного корабля ВМФ. Это ли не лучшее свидетельство преемственности поколений, которой всегда славился русский и советский флот!

## ЭПИЛОГ

Интересна судьба многих краснокавказцев. Жизнь их сложилась по-разному, но все они не порвали связи с флотом. Главный артиллерист «Красного Кавказа» Василий Александрович Коровкин позднее стал его командиром, затем принял линкор «Севастополь» и вышел в отставку в звании капитана 1-го ранга.

Наш главный боцман Тихон Николаевич Суханов долгое время работал главным боцманом Морского завода в Севастополе. Там же, в звании капитана 1-го ранга, служил Михаил Парасенко — тот самый, который в 1942 году доставил из Сталинграда новый ахтерштевень для «Красного Кавказа».

В 1956 году уволился в запас — дали знать о себе старые раны — мой боевой военком Григорий Иванович Щербак. В 1944 году он служил заместителем командира на линкоре «Севастополь», а затем был назначен заместителем начальника политотдела эскадры Черноморского флота.

И поныне живет в Москве капитан 1-го ранга в отставке Григорий Ильич Купец. Он служил на «Красном Кавказе» до 1946 года, а затем стал заместителем начальника одного из управлений Черноморского флота. На этом посту Г. И. Купец прослужил двенадцать лет.

Бывший штурман «Красного Кавказа» Николай Пет-

рович Елисеенко служил в Главном штабе Военно-Морского Флота, был военно-морским атташе в Англии.

Научной работой занимается бывший краснокавказец Иван Иванович Марков. Он профессор, преподавал историю военно-морского искусства в Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Кстати, темой его кандидатской диссертации явилась Керченско-Феодосийская десантная операция.

Немало моряков «Красного Кавказа» живет в Ленинграде. Там в одном из высших инженерных училищ возглавляет кафедру капитан 1-го ранга П. И. Машенин, наш бывший лейтенант-зенитчик. На Адмиралтейском заводе до последнего времени работал герой-пулеметчик И. А. Петров. На этом же заводе хорошо знают лектора Андрея Николаевича Стукаян, комсорга «Красного Кавказа» военных лет.

В Калининне трудится капитан 2-го ранга в отставке Ломов, возглавлявший многотиражную газету «Красного Кавказа».

Словом, краснокавказцы по-прежнему на посту. Их великая любовь к Родине проверена горнилом войны; их помыслы принадлежат народу, во имя которого они приняли крестные муки в тяжелые годы битвы с фашизмом,

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава первая . . . . .	5
Глава вторая . . . . .	18
Глава третья . . . . .	35
Глава четвертая . . . . .	48
Глава пятая . . . . .	85
Глава шестая . . . . .	103
Эпилог . . . . .	123

**Гущин А. М.**

**Г98** Осененные гвардейским стягом. М., «Молодая гвардия», 1975.  
128 с. (Честь. Отвага. Мужество).

Командир крейсера «Красный Кавказ» рассказывает в документальной повести о боевых действиях крейсера в годы Великой Отечественной войны. За участие в освобождении города Феодосии крейсеру, первому в Военно-Морском Флоте, было присвоено звание гвардейского корабля. Автор описывает мужество и героизм матросов, офицеров, проявленные ими в те суровые дни.

Г 70302—151 163—75  
078(02)—75

9(С)27



**Алексей Матвеевич Гуцин**

**ОСЕНЕННЫЕ ГВАРДЕЙСКИМ СТЯГОМ**

Редактор **С. Михайлова**

Художник **Ю. Рыбнин**

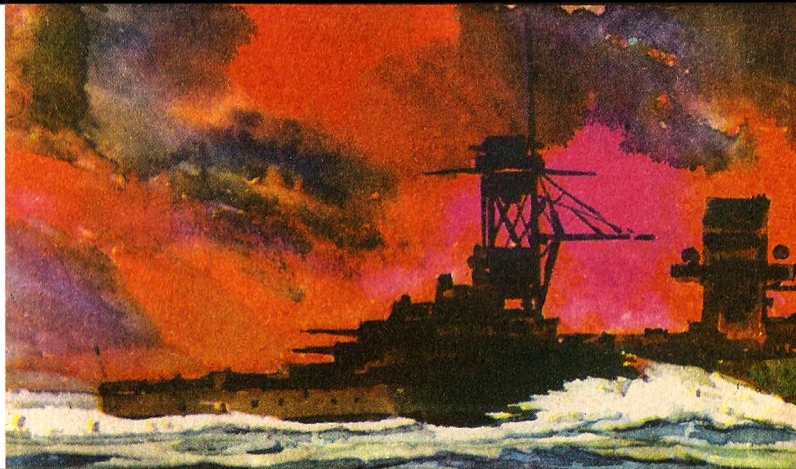
Художественный редактор **Б. Федотов**

Технический редактор **Г. Каплан**

Корректоры **Л. Четыркина, Г. Трибунская**

Сдано в набор 19/XII 1974 г. Подписано к печати 21/V 1975 г.  
A00081. Формат 70×108<sup>1/32</sup> Бумага № 3. Печ. л. 4 (усл. 5,6).  
Уч.-изд. л. 5,4. Тираж 200 000 экз. Цена 17 коп. Т. П. 1975 г.,  
№ 103. Заказ 2543

Типография изд-ва ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес изда-  
тельства и типографии: 103030, Москва, К-30, Суцеская, 21.



Гущин Алексей Матвеевич родился в деревне Федюшино Костромской области. В 20-х годах по путевке комсомола был направлен на Черноморский флот. Служил рулевым на крейсере «Коминтерн»; учился в Высшем военно-морском училище имени Фрунзе, затем в академии. Перед войной получил назначение на крейсер «Красный Кавказ» и вскоре стал его командиром. Под командованием А. М. Гущина крейсер участвовал во многих боевых походах. Беспрецедентен прорыв крейсера в занятую врагом Феодосию в декабре 1941 года, за что экипаж корабля первым в Военно-Морском Флоте СССР был преобразован в гвардейский.

Ныне Алексей Матвеевич Гущин — гвардии контр-адмирал в отставке. Является начальником Всесоюзного штаба юных моряков.