



В. С. К А М А Е В

*На торгевшем
катере*

В. С. КАМАЕВ

На торжественной камере

ЛЕНИЗДАТ • 1977

Автор этой книги Валентин Сергеевич Камаев, родившийся в 1915 году в городе Туле, долгие годы служил на Краснознаменном (ныне дважды Краснознаменном) Балтийском флоте в соединении, которое в конце Великой Отечественной войны именовалось «1-я Краснознаменная, ордена Нахимова I степени бригада торпедных катеров». Начав службу до войны краснофлотцем-мотористом, он окончил ее после победы мичманом-механиком катера.

О своей службе на торпедных катерах и рассказывает В. С. Камаев в предлагаемых читателю записках-воспоминаниях. Основная часть воспоминаний посвящена боевым будням катерников в период Великой Отечественной войны. Тяжелые схватки с сильным и коварным противником при обороне Моонзундских островов и блокированного Ленинграда были не только школой ненависти к врагам нашей Родины, но и школой боевого мастерства экипажей маленьких кораблей. Из множества мелких, подчас обыденных и на первый взгляд малозначащих деталей их службы и жизни складываются героические черты «рядовых рабочих войны», людей, отстаивавших свободу и независимость социалистического Отечества.

Литературная обработка И. П. Чернышева

В жизни каждого советского молодого человека наступает момент, когда обычный, сложившийся с детства уклад жизни резко изменяется. Это — призыв в ряды Вооруженных Сил, на армейскую службу, которая превращает юношу в настоящего мужчину.

В сентябре 1936 года такой крутой поворот произошел и в моей жизни.

Военный комиссар, просматривая на призывном пункте мои документы, вслух, с видимым одобрением отмечал:

— «Активный осоавиахимовец... Работая на производстве в Туле, закончил школу инструкторов стрелкового спорта... До последнего времени успешно занимался на военно-учебном пункте... Участвовал в лыжных соревнованиях...» Стало быть, готовился к службе в Вооруженных Силах, так?

Я кивнул.

— Вот и отлично,— внимательно взглянул он на меня,— пойдешь в Военно-Морской Флот. Поздравляю, моряк!

Нас, «моряков», приняли представители Краснознаменного Балтийского флота, разместили по вагонам, выдали паек. Глубокой ночью наш эшелон отбыл в Ленинград.

В пути мы, естественно, познакомились друг с другом. Почти все мечтали попасть на большие, мощные корабли — линкоры, крейсера.

В Ленинград эшелон прибыл ранним утром. Мы вышли из вагонов, построились в колонну и с песнями двинулись по Невскому проспекту. Пели, как нам казалось, очень хорошо и, самое главное, очень громко. Еще в штатской одежде — пиджаках, плащах и пальто, кепках и шляпах — мы уже изо всех сил старались походить на настоящих моряков. Ленинградцы смотрели на нас, улыбаясь и приветственно махая руками. А мы, выгнув грудь колесом, пели еще громче.

После нескольких дней пребывания во флотском экипаже меня с группой других призывников направили

в Машинную школу Учебного отряда КБФ. Ночью 27 сентября наша группа погрузилась в две большие баржи, и буксир повел их от набережной Невы в Кронштадт.

Кругом темно, за бортом плещется вода, палуба раскачивается и непривычно уходит из-под ног, дует холодный, сырой ветер. А за кормой сияют огни Ленинграда, с которым мы так и не успели познакомиться. Первое любопытство к морю вскоре было удовлетворено, и постепенно все, порядком заочеченевшие, спускаются с палубы в трюм, где садятся, тесно прижавшись друг к другу, чтобы согреться. Так состоялось наше знакомство с морем.

Туманным утром швартуемся к пристани, сходим на берег легендарного Кронштадта и, построившись, идем в казармы Учебного отряда. Нас разделили на две команды, которые до вечера занимались оборудованием кубриков — так моряки называют помещения для жилья не только на кораблях, но и, по привычке, на берегу. А несколькими, в том числе и мне, старшина приказал сесть в грузовые машины. Мы ехали по незнакомому городу-крепости и с интересом разглядывали опрятные улицы. После моста через один из каналов открылась большая площадь. Машины выехали на нее, слева — громадный красивый собор, справа — массивная каменная стена. Случайно посмотрев вниз, я с удивлением заметил, что едем по мостовой, сложенной из узорчатых чугунных литых шашек.

Въехав через тяжелые металлические ворота в каменной стене, машина остановилась у склада. Не прошло и получаса, как мы, нагрузив кузова автомобилей тюками и мешками с обмундированием, отправились в обратный путь.

Вечером старшина быстро раздал нам непривычную одежду: бескозырку — на голову, брезентовые рубаху, брюки и все остальное — под мышку и будь здоров! Ничего, что у одного бескозырка сидела на макушке, а у другого на ушах держалась. «Разберетесь! Поменяетесь! В среднем число ростов и размеров — правильное!» Действительно, на вечерней поверке все выглядели настоящими краснофлотцами, хотя новое, не ношенное еще обмундирование стояло колом. Но это уже мелочь — со временем обомнется, приляжет.

На следующий день — ранний подъем, физзарядка, завтрак. После этого — занятия с двумя перерывами

на обед и ужин. Наконец — проверка и отбой. И полетели дни и недели...

Все это время с нами был младший командир Александр Смирнов, наш непосредственный начальник. Стройный, ловкий, все замечающий и на все реагирующий, он стал для нас кумиром. В свободные минуты мы, как цыплята вокруг наседки, теснились подле него. А он, загораясь, блестя широко раскрытыми глазами, рассказывал о морских просторах, о штормах и штилях и о... самых маленьких боевых кораблях — торпедных катерах.

— Моторы ревут... Корпус стрижет верхушки волн — будто летишь над водой... Встречный ветер из глаз слезу выжимает, в ушах свистит, легкие распирает... По бокам брызги... А ты — прямо на огромный линкор... или крейсер... Торпедный залп — и нет его!

Влюбленный в море и маленькие торпедные катера, он и нас заразил этой влюбленностью. Он часто говорил, что в Машинную школу попал случайно, что его место на катерах, что он будет на них снова, и что мы еще послужим вместе. Действительно, когда курс обучения был закончен, вместе с нами в соединение торпедных катеров был назначен и Александр Смирнов.

19 декабря 1936 года вечером неожиданно раздалась команда: «Мотористам торпедных катеров — построиться с вещами!» Быстро собрались, построились и — «Напра-во!.. Шаго-ом марш!» Вышли из казармы. Куда идем — не знаем. Кончились улицы — топаем в темноте по мокрому шоссе. Холодный ветер бросает в лицо пригоршнями крупные капли дождя. Далеко впереди виднеются какие-то огни. Наконец добрались до них: целый городок. И в этот момент радостный голос нашего старшины Александра Смирнова: «Вот и дома!» Это была база торпедных катеров «Литке».

В кубрике разделись, привели себя в порядок и под командой дежурного старшины пошли в краснофлотскую столовую. На столах — печенье, в алюминиевых мисках — густая темно-красная жидкость, похожая на сироп. «Вот это встреча!» — восхитились мы. Макаем печенье в сироп и торопливо отправляем в рот. И тут происходит нечто непонятное: у кого перекосило физиономию, у кого на глазах слезы, кто кашляет, а кто и вздохнуть не может, лишь ловит воздух открытым ртом. Вскоре выясняется, что мы, не дождавшись чая,

хватанули едко-кислого клюквенного экстракта. Постепенно все пришли в себя и выслушали «инструктаж» Смирнова, как употреблять галеты (оказывается, вовсе не печенье) и клюквенный экстракт с чаем.

На следующее утро нас преобразовали в учебную команду, которая сразу же приступила к изучению материальной части торпедных катеров. Занятия проводили опытные специалисты старшины Голубков и Крылов в отлично оборудованных кабинетах. Мы занимались с огромным желанием. Оба старшины, имевшие большую практику эксплуатации катерных механизмов, излагали материал просто, поясняя сказанное не только на учебных плакатах, но и на настоящих двигателях, насосах, генераторах. Мы же старательно вели конспекты и каждую неделю сдавали зачеты.

УЧЕНИЯ, ТРЕНИРОВКИ...

23 февраля 1937 года наша учеба закончилась. Вскоре после сдачи экзаменов нам был зачитан приказ о распределении по дивизионам для дальнейшего прохождения службы. Я попал в число тех, кого направляли в отдельный дивизион, находившийся в Копорской губе.

Глубокой ночью наша группа приехала на автобусе к новому месту службы. Тишина. Густой лес. Пушистый снег. И среди этой зимней сказки — деревянные дома.

В 7 часов утра дежурный поднял нас и повел сначала на физзарядку, потом на умывание и, наконец, на завтрак. Столовая чистенькая, уютная, столы на четырех человек, обслуживают официантки, меню — отличное. Невольно мы как-то подтянулись, присмирели.

После завтрака нас собрали в небольшой красиво оформленной Ленинской комнате, где командир дивизиона капитан 3-го ранга Борис Викторович Никитин сообщил нам, что мы будем служить в особом дивизионе торпедных катеров, оснащенных новейшей военной техникой, позволяющей атаковать корабли противника, не имея на борту людей.

Кто-то спросил: «Как же катера могут атаковать корабли противника без людей на борту? И что же будем делать мы?» Никитин ответил, что наше дело содержать катера и всю технику в порядке, всегда готовыми к без-

отказной работе, а выводить катера в атаку будут специальные самолеты, с которых им будут выдавать команды по радио.

Все это было очень интересно, но не очень понятно.

После беседы нас расписали по экипажам, и начались дни, как и прежде, заполненные учениями и тренировками. Техника оказалась сложной, заниматься приходилось много. Но поскольку город со всеми его соблазнами был далеко, нашей учебе никто и ничто не мешало.

Наша жизнь на новом месте текла размеренно, монотонно, без ярких событий. Единственным развлечением в свободное время были лыжные прогулки вокруг дивизионного городка. Для меня они представляли особую радость, так как у нас, в Туле, обычно с детства учатся ходить на лыжах, и я до призыва увлекался этим видом спорта, участвовал во многих соревнованиях и походах.

Однообразие жизни в глухом углу скрашивали флотские розыгрыши. Так, однажды вечером слышим команду дежурного старшины: «Желающие посмотреть картину «Закройщик из Торжка» — вторая серия — построиться!» Мы, новички, очень удивились, услышав о второй серии, и не обратили внимания на то, что старослужащие как-то не спешат становиться в строй. Довольный дежурный построил нас и привел прямо... на камбуз к мешкам с картошкой, которую требовалось начистить для завтрашнего обеда...

В апреле экипажи дружно направились в эллинг — большое здание на берегу залива. Здесь я впервые близко увидел наши катера типа «Г-5», стоявшие на кильблоках: маленькие, какие-то скуластые, с непонятной ступенькой поперек днища — реданом, двумя «канавками» в кормовой части корпуса — желобами, из которых выстреливаются торпеды, со смешно выступающими за корму консолями — небольшими металлическими ажурными фермами, с которых торпеды соскальзывают в воду. Я постучал по корпусу — он был склепан из тонких листов дюралюминия. Созданный талантливым авиаконструктором и ученым Андреем Николаевичем Туполевым, торпедный катер внешне совершенно не походил ни на один из привычных типов кораблей.

Под руководством старшины группы мотористов — или, как обычно говорили, «механика катера» — Николая

Митрофановича Мороза нам предстояло здесь, в эллинге, до тонкостей изучить наш маленький корабль и подготовить его к спуску на воду. Старшина Мороз был опытным специалистом, скромным человеком и справедливым, требовательным начальником. Нас, молодых краснофлотцев-стажеров — Григория Смирнова и меня — больше всего восхищали в старшине его организованность и огромное трудолюбие. Помимо своих дел, он еще кропотливо и настойчиво возился с каждым из нас в отдельности. А это требовало много времени, ибо его методом обучения и воспитания был не столько рассказ, сколько показ: «Видишь? Вот и делай так же». Для нас Николай Митрофанович стал образцом на всю жизнь — и как человек, и как специалист, и как начальник. Это был настоящий воин-коммунист и коммунист-воспитатель.

К концу апреля дивизион закончил покраску катеров, установку двигателей, монтаж и регулировку специальных систем и устройств. После проверки штабом качества работ начался спуск катеров на воду. Поскольку первенство завоевал ТКА-11 — катер, имевший бортовой номер одиннадцать, — он первым и закачался на балтийской волне. После приемки топлива и масла на катере начали прогревать моторы. Борис Павлов, мой друг-моторист, высунулся из люка машинного отсека и торжествующе подмигнул нам, смотревшим с пирса на оживший катер. Вдруг взревели двигатели, и катер устремился в море. За кормой — вспененная винтами вода, словно хвост сказочной птицы, от скул — две раскинувшиеся в стороны белые волны, похожие на крылья. Но вот рев моторов резко усилился, и катер, едва касаясь поверхности бухты, стал очень быстро уходить вдаль. Я стоял на пирсе, зачарованный зрелищем и распираемый гордостью, что служу на таком же волшебном корабле!

Скоро настала и наша очередь сделать первый пробный выход. В рубке — командир и механик Мороз, в моторном отсеке — командир отделения Виктор Максимов, моторист Тимофей Задорожный и стажеры: Смирнов и я. Отданы команды, заревели двигатели во все свои тысяча пятьсот «лошадей», и паелы — съемные щиты палубы во внутренних помещениях — стали уходить из-под ног. Мы со Смирновым, прижатые ускорением к переборке и оглушенные ревом моторов, расте-

рянно смотрели друг на друга широко раскрытыми глазами. Однако постепенно освоились с обстановкой и стали выполнять всё, что приказывал Максимов. Голоса тонули в адском реве двигателей, поэтому все указания давались условными жестами. Мы их не всегда понимали, и тогда командир отделения, усмехаясь, покручивал указательным пальцем около виска и обходился без нашей помощи.

Так началась наша первая кампания. Больше того, началось как бы новое познание катера и своей специальности. В повседневном труде, в учебных выходах в море на этих удивительных кораблях мы всё отчетливее видели их чудесные боевые качества: большая скорость, маленькие размеры, мощь ударного вооружения — торпед. Но одновременно мы узнали, что корпус «жидковат», мореходность и дальность плавания невелики, оборонительное вооружение слабовато. Но, как говорится, «сколько в одном месте прибавится, столько в другом убудет». Идеальный корабль еще никому создать не удалось. Поэтому надо уметь воевать с учетом своих сильных и слабых сторон.

Благодаря непрерывному вниманию механика катера Мороза Смирнов и я овладели специальностью и успешно сдали зачет на допуск к самостоятельному исполнению обязанностей мотористов. Став равноправными членами экипажа, мы очень гордились тем, что тоже теперь являемся хозяевами маленького, юркого, но грозного боевого корабля Советского Военно-Морского Флота.

Однако превращение из учеников-стажеров в штатных специалистов не изменило характера нашей жизни. Как и раньше, мы ежедневно проверяли механизмы и аппаратуру, производили необходимую регулировку, то есть поддерживали катер в состоянии постоянной боевой готовности. Нередко мы выходили в море по учебно-боевой тревоге, в заданном квадрате поднимались на другой корабль, а управление передавали самолету. Оператор на самолете с помощью радиотелеаппаратуры заводил на катере двигатели, давал и изменял ход, выполнял маневрирование, производил торпедный залп, ставил дымовую завесу.

— Самолетами — водителями катеров были летающие лодки типа МБР-2 (морской ближний разведчик, модель вторая), входившие в авиаподразделение, при-

писанное к нашему дивизиону. Эти «эмбээры» имели специальную радиотелеаппаратуру, с помощью которой оператор управлял одним или несколькими нашими катерами. В качестве операторов выступали, как правило, командиры звеньев и отрядов дивизиона, поэтому взаимопонимание и слаботанность экипажей самолетов и катеров, лично знавших друг друга, были полными.

Очень часто место оператора в самолете-водителе занимал сам командир дивизиона Борис Викторович Никитин — удивительный энтузиаст нашей новой военноморской техники. Капитан 3-го ранга постоянно изучал спецаппаратуру, проводил занятия с командирами катеров и самолетов, отрабатывал в кабинетах и в море тактические приемы нанесения неотразимых ударов по цели. Поддерживая регулярный контакт с создателями и изготовителями этой весьма совершенной для того времени военной техники, Борис Викторович внес в нее несколько конструктивных улучшений. Частенько он приходил на какой-либо катер и вместе с его экипажем лазал по невероятно маленьким и тесным помещениям корабля, проверяя его состояние и тут же показывая, как лучше исправить те или иные повреждения. Когда у специалистов что-нибудь не ладилось и те начинали нервничать, Никитин спокойно их выслушивал и, размышляя, как правило, вслух, тут же указывал на вероятную причину неполадки.

Невысокого роста, внешне медлительный, но ловкий в движениях, Борис Викторович был постоянно в действии, среди людей: расспрашивал, выслушивал, давал указания и рекомендации, показывал. Казалось, он был везде одновременно. Несколько раз в неделю командир дивизиона приходил в столовую и садился обедать или ужинать за один стол с краснофлотцами и старшинами. После этого он вместе с ними шел к месту для курения и, окруженный плотным кольцом дивизионщиков, рассказывал, как и почему появились торпедные катера, как они воевали в минувших войнах, какими качествами должны обладать катерники.

Когда дивизион начал численно увеличиваться и стало трудно с жильем, особенно для командного состава и сверхсрочнослужащих, Борис Викторович организовал строительство домов.

Таскали бревна, ставили стропила, стлали полы, стеклили окна все — от рядовых до самого командира ди-

визиона Никитина. За короткий срок в свободное от службы время люди построили целый поселок, названный ими Никитовка.

Глубокой осенью начали зимнюю консервацию и ремонт катеров: подняли и поставили их в эллинг, демонтировали двигатели, механизмы, аппаратуру, вооружение. Работа была трудоемкая, но зато экономились значительные государственные средства и совершенствовалась специальная подготовка экипажей, а также накапливался опыт ремонта, очень пригодившийся позднее—в годы Великой Отечественной войны.

Одновременно с ремонтом командование понемногу «потравливало» личный состав в положенный краткосрочный отпуск. Встречи с родными, знакомыми и товарищами оставляли глубокий след в душах отпускников. Вернувшись в дивизион, каждый отпускник рассказывал о том, что видел на своем заводе, в своем колхозе, в своей семье.

Живя жизнью страны, мы стремились тоже перевыполнять свои планы и обязательства. Ремонт техники закончили к знаменательной дате—20-й годовщине РККА. 23 февраля десять отличников боевой и политической подготовки, среди которых был и я, отправились на лыжах в Кронштадт. Нам предстояло преодолеть около ста километров и доставить рапорт командованию соединения о результатах учебы и ремонта.

В 6 часов утра мы, провожаемые товарищами, покинули Никитовку и отправились в путь. Шли легко: погода морозная, но не ветреная. Лыжи легко скользили по искристому снегу, и вечером того же дня мы прибыли в Кронштадт. На торжественном собрании нас тепло приветствовали товарищи по оружию и командование. В дальнейшем стало традицией через делегацию лыжников доставлять в Кронштадт ежегодный рапорт отдельного дивизиона.

«НА ТОРПЕДНЫХ КАТЕРАХ ПРАВИЛО ТАКОЕ...»

В 1939 году я плавал уже командиром отделения мотористов. Мой подчиненный Федя Летышев вынужден был по семейным обстоятельствам уйти с катера на берег. А мой начальник—старшина группы мотористов Григорий Гончаров—лежал в госпитале. Не

было на катере и боцмана. Чтобы продолжать выходы в море, командир «занимал» людей у других экипажей. Наиболее часто с нами ходили моторист Александр Тихомиров и боцман Александр Шабалин.

Тихомиров — высокий, «баскетбольного» роста, смекалистый парень обладал огромной физической силой. То, что он заворачивал пальцами, потом приходилось отворачивать инструментами. Он один совершенно свободно управлялся на двух рычагах муфт сцепления моторов, стоявших по разным бортам. Но его габариты не позволяли ему попасть в некоторые закоулки катера. Когда он с великим трудом всовывался в топливный отсек, весь дивизион сбегался смотреть на нелепо торчащие из лаза огромные ноги.

Александр Шабалин — наоборот, казался человеком незаметным. Очень спокойный и малоразговорчивый, он отличался таким трудолюбием, что успешно справлялся со всеми своими обширными делами сразу на двух катерах: своем и подшефном, то есть нашем. И кто бы мог тогда подумать, что тихий боцман Саша Шабалин так проявит себя в войну, став командиром катера, мастером торпедных атак! Именно в схватках с врагом на Севере полностью раскрылся его военный талант, позволивший ему добиться замечательных побед, за которые он был дважды удостоен звания Героя Советского Союза. И я очень горжусь тем, что, хоть и недолго, служил и плавал вместе с ним, впоследствии контр-адмиралом Александром Осиповичем Шабалиным.

Рост военной опасности, вызванный агрессивными действиями гитлеровской Германии в Европе, обусловил принятие Советским правительством и партией ряда дополнительных мер по повышению обороноспособности страны. В их числе было и обновление парка военной техники. В частности, наш дивизион в 1939 году получил от промышленности новые катера с лучшей конструкцией корпусов, более мощными двигателями и более совершенной радиоаппаратурой. Усилилось и оборонительное вооружение: в дополнение к пулемету ДА-2 был установлен на турели крупнокалиберный пулемет ДШК. Одновременно и на старых катерах моторы заменили более сильными.

В связи с пополнением дивизиона произошла перестановка кадров, согласно которой я был переведен

на катер с бортовым номером 161. Командир младший лейтенант Григорий Ильич Карпушкин, из бывших катерных боцманов, имел большой опыт службы. Во взаимоотношениях с подчиненными был прост и заботлив, в требованиях справедлив. Механик катера Николай Глатоленков оказался очень энергичным человеком, буквально заражавшим своей жаждой деятельности и веселостью всех окружающих. Боцман Василий Федотов был человеком тихим, но настойчивым. При этом стремился все делать сам, не торопясь, и страшно переживал, если кто ему пытался помочь. Здоровенный Василий Болычев, наш радист, к обязанностям своим относился с прохладцей, зато был известен как неутомимый ухажер. Радиоэлектрик спецаппаратуры Михаил Душин был веселым, остроумным парнем, отличным специалистом и хорошим товарищем. Его острый язык частенько «брил» обоих Васей, а иногда касался и старшины. Однако это ему не мешало тут же, как ни в чем не бывало, начать мирную беседу с недавним объектом своих острот. Мой подчиненный молодой моторист Николай Есипов был человеком странным: пугливым, безынициативным, к тому же и специальность знал слабо. Мне пришлось много заниматься с ним, но значительных успехов, к сожалению, добиться так и не удалось.

Несмотря на столь большое разнообразие в личных качествах людей, экипаж нашего катера довольно быстро спаялся в дружный коллектив. Очень скоро наш маленький корабль стал полноценной боевой единицей Краснознаменного Балтийского флота.

Одновременно с техническим обновлением Военно-Морского Флота партия и правительство принимали меры к быстрейшему освоению личным составом новой, сложной боевой техники. Военно-Морской Флот пополнялся новыми кадрами полноценных специалистов. Был увеличен срок службы на флоте (до пяти лет), а также увеличено денежное содержание рядового и старшинского состава.

Корабли Краснознаменного Балтийского флота, в том числе и наши катера, в ту кампанию часто выходили в море и проводили напряженную боевую подготовку, которая протекала в условиях сложной международной обстановки. Здесь, на Балтике, в высшей степени нагло и вызывающе вели себя правящие круги

маннергеймовской Финляндии: по их указанию производились работы по укреплению островов, расположенных вблизи наших государственных границ, на них и на побережье устанавливались новые артиллерийские батареи, увеличивались гарнизоны.

В середине ноября сильно похолодало, и наши катера встали на зимнюю консервацию. И вдруг в ночь на 30 ноября 1939 года личный состав дивизиона был поднят по тревоге, переформирован в сухопутный отряд и соответственно вооружен. Командование дивизиона сообщило, что в ответ на провокационные действия белофиннов корабли флота высадили десанты на важнейшие острова в Финском заливе, долго являвшиеся, по сути, шпионскими гнездами. На наш катерный гарнизон была возложена задача охранять «коридор» в Финском заливе, по которому летала советская авиация, и помогать летчикам, совершившим вынужденную посадку на лед.

Зима в тот год выдалась суровая. Поэтому, выходя каждый день и каждую ночь на лед залива, приходилось терпеть зверский холод. Но мы знали, что другим — там, на фронте — куда труднее.

В один из зимних дней к нам прибыл бригадный комиссар, поэт Василий Иванович Лебедев-Кумач. Он обладал необыкновенным даром зажигать людей, находя для каждого, с кем он встречался, самые задушевные слова. Так было и у нас в дивизионе. Поэт написал стихотворение о наших катерах, в котором были такие строки:

На торпедных катерах
Правило такое:
Здравствуй, враг,
И будь здоров — вечного покоя.

Катерники очень гордились тем, что поэт, известный всей стране, написал специально о них, точно выразив боевую сущность торпедных катеров, их роль в защите Родины.

О торпедных катерах писали и другие поэты, в том числе и свои, «домашние». Одно из стихотворений нам особенно нравилось:

Обдает волной соленой,
Брызги нам летят в глаза.
На воде, воде зеленой, —
Белой пены полоса.

Ветер пену вдаль уносит.
И летит, как ветерок,
Быстроходный, востроносый,
Наш торпедный катерок.

Слова были положены на музыку, и родившаяся песня одно время имела довольно большое распространение среди катерников.

В феврале 1940 года наши войска прорвали так называемую «линию Маннергейма», а 11 марта начали штурм сильно укрепленного пункта — города Вийпури (Выборга). Правительство Финляндии запросило мира.

Весну 1940 года Краснознаменный Балтийский флот встретил в лучшей, чем в предшествующие кампании, обстановке, плавание кораблей стало более спокойным, район базирования значительно расширился — корабли стояли в портах Эстонии и Латвии, на базе Ханко — полуострове того же названия, арендованном у Финляндии.

Наши экипажи вновь ввели свои катера в число действующих боевых единиц флота. Среди них был и ТКА-164, на который меня назначили старшиной группы мотористов. Сюда же из экипажа ТКА-161 попали радист Болычев и радиоэлектрик Душин. Боцман Василий Ефименко, командир отделения мотористов Федор Кузьмин и моторист Григорий Хлебас тоже прослужили на флоте не один год и имели опыт эксплуатации вверенной им техники. Экипаж быстро сплавался и превратился в дружный боевой коллектив. Командиром нашим стал младший лейтенант Владимир Демидович Налетов.

Налетов почти все время проводил с подчиненными, часто бывал на боевых постах, требуя от личного состава отработки действий до автоматизма. Однако мы относились к нему настороженно, зная, что недавно по его вине трагически погиб катер, которым он командовал. Нас удивляло его поведение в море: он становился каким-то нервным, суетливым... От меня он требовал, чтобы мы «сидели» на консолях впереди идущего катера, то есть держались на очень маленьком расстоянии от него. Особенно категоричным в этом требовании он становился в плохую видимость — ночью, в туман, дымку, дождь. Такое поведение командира объяснялось, видимо, плохим знанием района плавания, недостаточностью штурманской подготовки, боязнью

отстать и потеряться... В то же время он любил порядок на катере и в кубрике, требовал точного соблюдения уставов, твердой дисциплины.

Сознавая недостаточность своего военно-морского образования, слабую подготовленность к самостоятельному плаванию, Налетов все свое свободное время отдавал морским картам и книгам. Он болезненно переживал потерю предыдущего катера. Страх совершить какую-нибудь ошибку часто сказывался на поведении и настроении нашего командира.

Владимир Демидович был безусловно честным и преданным Родине человеком, но служить под его началом было непросто. Впрочем, на военной службе командиров себе не выбирают...

ВСПОЛОХИ НА ГОРИЗОНТЕ

Майский день 1941 года близился к концу. Вечерний воздух, насыщенный запахами моря, был прохладен и чист. Я стоял на верхней площадке плавучки — деревянного дебаркадера — и смотрел на расстилавшуюся за волноломом белесую поверхность Финского залива. На горизонте темнел остров Сескар.

Отсюда, с «верхотуры», как на ладони была видна вся наша гавань с бонами, у которых рядами стояли торпедные катера дивизиона, накрытые чехлами.

Внизу, у борта дебаркадера, дремотно покачивались катера дежурного звена — наш ТКА-164 и ведущий ТКА-154. Легкий бриз чуть заметно шевелил вымпелы на мачтах и военно-морские флаги на кормовых штоках.

Здесь же, во внутренних помещениях плавучки, находились и экипажи этих катеров, готовые немедленно занять свои боевые посты и выскочить в море. А сейчас — пока сигнал тревоги не прозвучал — из кубрика доносились стук костяшек домино, обрывки громких разговоров, раскаты смеха. После очередного, особенно заразительного взрыва хохота командир отделения мотористов ТКА-154 Афанасий Комиссаренко, стоявший рядом, дернул меня за рукав и направился в кубрик.

За столом заядлые любители самозабвенно забивали «козла». Командир звена старший лейтенант Алексей Никифорович Ткаченко, всегда спокойный, сей-

час был неузнаваем: верхние пуговицы кителя расстегнуты, лицо покраснелось, на лбу и висках бисеринки пота. Его напарник — старшина 1-й статьи Николай Семенов — играл тоже с азартом, частенько отпуская в адрес соперников шуточки. Их противники — старшина 2-й статьи Федор Кузьмин и краснофлотец Михаил Сапун — были молчаливы: они проигрывали.

В углу кубрика боцманы обоих катеров — Саша Вупиловский и Вася Ефименко — тренировались по ночной световой связи: один нажимал на телеграфный ключ, а второй, глядя на вспышки лампочки, читал передаваемый текст. На койке тихо похрапывал наш радист Вася Болычев, а его коллега с головного катера Николай Бакуров, забыв об окружающих, читал книгу. Младший лейтенант Налетов, разложив карту, отрешенно изучал район возможного плавания.

Я сел на свою койку. Мысли невольно вертелись вокруг катера и его команды. «На ТКА-164 служу уже третий год. Корабль — в хорошем состоянии. Экипаж — дружный, сплаванный. А скорость больше, чем у некоторых однотипных... Жаль будет расставаться с ребятами, но скоро срок демобилизации, а там...» Закрыв глаза, я размечтался, как приеду домой, пойду на родной завод. Разморенный духотой, я заснул, но снились мне почему-то блеск быстро несущейся воды и огненные вспышки.

В середине июня проводились большие учения флота. Наш отряд, стоявший в Койвисто (ныне Приморск), должен был атаковать крупные корабли, совершавшие переход из Кронштадта в Таллин. Во второй половине дня по тревоге вышли в море и начали поиск эскадры. Обнаружив ее на подходе к острову Гогланд, произвели учебную атаку. Нашей целью был линейный корабль, шедший головным. Несмотря на все его ухищрения — отвороты и изменения скорости, — торпеды прошли под кораблем. При выходе из атаки наблюдали действия других катеров нашего соединения. Зрелище было впечатляющим!

21 июня 1941 года. Обычный субботний день: стирка, авральная приборка казарменного помещения и катеров, баня. Вечером — кинофильм «Моя любовь».

После кино на свежем воздухе играли в шахматы, забивали «козла», на спортплощадке городошники битами сметали фигуры. В тихую белую ночь спать не хотелось. Лишь около полуночи дежурный загнал всех в кубрики. Но почти никто не ложился и даже не раздевался: кто-то сказал, что ночью будет тревога. Сидели молча на койках и ждали.

Около часа ночи пришли командиры катеров. Было странно, что каждый из них подошел к своему механику и, глядя в сторону, не приказал, а вроде бы попросил: «Надо прогреть моторы». Механики, кивнув, молча ушли на катера. Через час они вернулись в казарму и, не раздеваясь, прилегли на свои неразобранные койки. В голове у меня копошились какие-то непонятные мысли. Так и не осознав их, я забылся коротким сном. Его оборвал перелив звонков — боевая тревога! Через считанные минуты все были на катерах. Короткая команда — и маленькие корабли один за другим отдали швартовы и выскочили на рейд. В числе первых — наш. Когда заглушили двигатели, я спросил командира: «Что случилось? Опять учения?» Налетов ответил коротко и угрюмо: «Война!»

В 10 часов все вернулись в гавань: фашистская авиация базу нашего дивизиона так и не атаковала — вероятно, бомбила более важные объекты, минировала фарватеры, ведущие в Кронштадт и Ленинград.

Перед обедом услышали по радио выступление Молотова. И сразу все стало ясно: настало время выполнить свой долг!

23 июня вечером наше звено — ТКА-154 и ТКА-164 — получило приказ: быть готовыми к немедленному выходу в море на боевое — не учебное! — задание. В 20 часов перед строем двух наших экипажей начальник штаба дивизиона сказал: «Вам выпало счастье первыми выполнить боевое задание. В море командиры объяснят вам задачу. Возможно, не все из вас вернутся обратно. Но приказ должен быть выполнен!.. По катерам!» Через минуту заработали двигатели, были отданы швартовы, и мы отошли от пирса.

...Наш командир, выполняя левый поворот, так переложил штурвал на борт, что заклинил руль, и катер лег на бесконечную циркуляцию. Быстро выключив муфты сцепления моторов с гребными валами, осмотрели рулевое устройство. Оказалось, что штуртрос вы-

скочил из направляющих пазов барабана штурвала и заклинил. Пришлось, управляясь только с помощью моторов, вернуться к недавнему месту стоянки. Мы не знали, куда скрыться от позора. Младший лейтенант Налетов, расстроенный и бледный, доложил начальнику штаба о случившемся. Тот устроил шумный разнос, а потом ледяным голосом объявил, что дает полчаса на устранение неисправности, по истечении которых... Мы, не дожидаясь команды, ринулись на катер. К исходу установленного срока весь экипаж был в «мысле», но рулевое управление отремонтировали. Осторожно маневрируя, катер покинул гавань и ушел на выполнение задания.

Придя в заданный квадрат, легли в дрейф в полукабельтове от катера командира звена. Налетов приказал каждому члену экипажа наблюдать за водной поверхностью и небом в отведенном секторе. Час за часом мы таращили глаза, но ничего так и не обнаружили. Темное море лениво покачивало катер. Кончалась совсем уже не сказочная ночь. На востоке показался красный сегмент восходящего солнца. От напряжения рябило в глазах и шумело в ушах. И все же мы заметили крохотные точки в сиреновом небе: это над Кронштадтом взмыли в воздух наши ястребки. Около 10 часов утра радист Вася Болычев доложил командиру о том, что получена радиограмма: «Возвратиться в базу».

Так кончились для нас первые сутки Великой Отечественной войны, оказавшейся такой длинной и кровопролитной.

ДЕЙСТВИЯ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ РАНЕЕ

27 июня весь наш отряд по тревоге в середине дня вышел в море. Командир сообщил нам, что будем сопровождать поврежденный крейсер «Максим Горький», идущий из западной части Финского залива в Кронштадт. Мы его встретили у острова Гогланд. По указанию флагмана наше звено — ТКА-154 и ТКА-164 — заняло место впереди и левее курса охраняемого крейсера. Он шел очень медленно — около 8 узлов, и мы с трудом удерживали свое место в ордере. Двигатели работали на самых малых оборотах, но мы все равно обгоняли объект охраны. Поэтому иногда приходилось

выключать один мотор. Мотористы по очереди высовывались из лаза, чтобы подышать свежим воздухом, и каждый раз с болью в сердце смотрели на красавец крейсер, у которого взрывом мины оторвало нос по первую орудийную башню. И тем не менее он шел своим ходом. Молодцы и его конструкторы и его личный состав!

Несмотря на то что погода стояла тихая, солнечная, ни самолеты, ни торпедные катера, ни подводные лодки, ни надводные корабли противника не появлялись. Около 22 часов отряд добрался до Кронштадта. Корабли охранения — эсминцы, сторожевики, «малые охотники», тральщики и торпедные катера — рассредоточились по рейдам и гаваням. Наше звено направили в Шлюпочный канал, где мы получили приказание выгрузить торпеды и приготовиться к приему... мин. Вместе с рабочими Морского завода мы доставили к катерам металлические рельсовые дорожки и деревянные брусья и сразу приступили к устройству настила в кормовой части, на котором следовало поместить тяжеленные мины заграждения. К утру все подготовительные работы были закончены, а еще через час на катера были погружены и закреплены мины и минные защитники. По нашему образцу и подобию был переоборудован весь дивизион.

Так неожиданно торпедные катера стали минными заградителями. Для нас это было не очень понятно, ибо подобное использование катеров спецаппаратурой телеуправления не предполагалось ранее и при боевой подготовке не отрабатывалось. Но, видимо, обстоятельства вынудили.

Вечером мы уже вышли на операцию. На нашем катере находился контр-адмирал Юрий Федорович Ралль — отличный моряк и редкой души человек. Как бы ни складывалась обстановка и какие бы ошибки и промахи ни делали подчиненные, он никогда не повышал голоса. Приказания отдавал коротко и четко. В трудный для флота момент его назначили командиром соединения «Восточная позиция» для создания минных заграждений в восточной части Финского залива. И вот он руководил сложной и рискованной операцией. Руководил, не сидя в кабинете или подземном КП, а находясь на маленьком корабле, непосредственно участвующем в постановке мин на вражеских шхерных фарватерах,

Контр-адмирал Ралль расположился в командирской рубке нашего торпедного катера, но в действия младшего лейтенанта Налетова не вмешивался, держался очень спокойно и просто. Подробно расспросив боцмана Ефименко о приготовлении мин к постановке и проверив их лично, адмирал пристроился на каком-то ящичке справа от младшего лейтенанта.

Через два часа после полуночи в условиях наихудшей видимости мы подошли к Хапасарским шхерам и приступили к выполнению задания. Малым ходом, со включенными глушителями, мы осторожно двигались между чужими островами к намеченному месту постановки минной банки. Вскоре послышался звук моторов наших самолетов, прилетевших, чтобы отвлечь внимание противника. Финны включили прожекторы и стали шарить бледными лучами по небу, а затем открыли интенсивную стрельбу из зенитных орудий. Мы в это время достигли нужного колена фарватера и столкнули за корму мины и минные защитники.

Не обнаружил нас противник и на отходе. Чувствовалось, что операция была тщательно спланирована. Покидая катер, контр-адмирал Ралль сказал, что экипажи маленьких кораблей действовали хорошо, хотя и участвовали в подобной операции первый раз.

Две последующие ночи торпедные катера выходили в море с той же целью. На вторую ночь все прошло так же удачно. А вот на третью неожиданно заштормило, график нарушился, и к месту назначения мы пришли уже на рассвете. Постановку минной банки выполнили без помех, но при повороте на курс отхода противник нас обнаружил и обстрелял. Пришлось прикрываться дымовыми завесами и удирать полным ходом. На разборе в базе контр-адмирал Ралль признал, что хотя мины и поставлены там, где нужно, противник узнал о проникновении катеров в шхеры и, конечно, догадался, зачем они туда забирались. Однако и в этом случае катера свое дело сделали: неприятелю придется закрыть эти нужные ему фарватеры до тех пор, пока они не будут надежно протралены. Таким образом, важные перевозки военных грузов и переходы кораблей на значительное время будут прерваны, а траление потребует привлечения специальных сил, которых у противника не так уж много.

Утром 2 июля, приняв торпеды и глубинные (противолодочные) бомбы, пришли на остров Гогланд, где поступили в распоряжение командования гарнизона. Сутки прошли спокойно. После очередного осмотра и проворачивания (проверки) механизмов я в рубке делал запись в журнал. Неожиданно меня за штанину потянул радист Вася Большев. Когда я нагнулся к нему, сидящему в крохотной радиорубке, он протянул один наушник, из которого звучал характерный голос Сталина: Иосиф Виссарионович обращался к народу и армии. Прослушав его выступление, мы долго молчали — стало ясно, что война идет совершенно не так, как хотелось бы, что над Родиной, над всеми нами нависла смертельная опасность, что нас всех ждут тяжелые испытания, что для победы необходимо драться не на жизнь, а на смерть!

Но на Гогланде пока все было довольно спокойно. Правда, изредка над островом пролетали вражеские самолеты, но они так неожиданно появлялись из-за гранитного гребня, что мы даже не успевали открыть огня. Они тоже не предпринимали никаких действий против нас и спокойно улетали в сторону Финляндии.

5 июля нам, наконец, впервые за все время пребывания на острове, привезли в термосах горячий обед. Едва мы уселись перед дымящимися мисками, как дежурный сообщил, что на восток идет госпитальное судно «Выборг». Командир звена старший лейтенант Ткаченко, удивившись, что транспорт идет без охранения, приказал немедленно прогреть двигатели. Мы прогрели моторы, доели остывший обед и принялись мыть свои миски и ложки, когда по телефону поступило приказание дежурного: «Срочно выйти в море, где в квадрате... только что подводной лодкой противника торпедирован „Выборг“».

Взревели моторы, и катера, оставляя пенистые буруны, выскочили из гавани и полным ходом устремились к месту гибели госпитального судна с сотнями раненых на борту. Меня терзала мысль: «Что мы можем там сделать? Как помочь людям, попавшим в беду? Ведь если они даже держатся на воде, то многих ли мы в состоянии взять на катер... И почему судно шло без охранения?»

Вода — как зеркало. Горизонта не видно: море и небо слились. Мы бороздим заданный квадрат зигза-

гами, но ничего не обнаруживаем, кроме плавающих досок, ящиков и пятен соляра. Ни вражеской подводной лодки, ни людей с «Выборга» мы не встретили. Через несколько часов безуспешных поисков по радио было получено приказание вернуться на остров. Настроение пакостное, будто мы виноваты в происшедшем. Тем не менее развернулись и, направляясь «домой», по всеобщему молчаливому согласию решили еще раз осмотреть район гибели судна.

Я, как обычно, стоял в рубке, привалившись левым плечом к угольнику жесткости, и смотрел в узкое застекленное окошечко. Неожиданно впереди, чуть левее курса, я заметил что-то черное на водной глади. Докладываю командиру. Через несколько минут стало очевидным, что это человек. Лежа на доске, он из последних сил греб к катеру. Еще через минуту мы подняли на борт плотного мужчину лет тридцати пяти. Синий от холода, он мелко трясся, зубы выстукивали дробь. Это был матрос с «Выборга». Мы спустили его в машинный отсек, чтобы он обогрелся у моторов и малость пришел в себя. На причале, к которому мы ошвартовались, уже ждала санитарная машина. Матроса уложили на носилки и увезли в госпиталь. И хоть человек был спасен, мы продолжали чувствовать себя виноватыми перед остальными людьми с «Выборга». Как потом мы узнали, участие в их спасении принимали «малые охотники».

НАВСТРЕЧУ НЕИЗВЕСТНОСТИ

Во второй половине июля нашего радиста Василия Большева неожиданно заменили Павлом Селиным, а электрика по спецаппаратуре Михаила Душина — Александром Соловьевым. Замена не имела видимых причин и потому для нас осталась непонятной. Почти одновременно командир катера младший лейтенант Налетов сказал мне, что следует особо тщательно проверить двигатели и механизмы и запастись кое-какими деталями к ним, ветошью. Аналогичные задания получили боцман и радист. Куда мы должны были идти, какую задачу решать — никто не говорил, а спрашивать не положено. Но чувствовалось — дело предстоит серьезное.

На следующий день наше звено по тревоге покинуло свою базу в Копорской губе. На пирсе, провожая нас,

стояли грустные Вася Болычев и Миша Душин и махали нам вслед бескозырками. Кто мог предполагать, что мы видим своих товарищей в последний раз: вскоре они погибли.

Катера быстро скользили по малахитовой глади Финского залива, оставляя на ней длинный, долго не исчезающий белый след. Справа виднелся остров Сескар, почти прямо по курсу — остров Лавенсари (Мощный). Южнее этого ярко-зеленого острова, на горизонте — два транспорта; подвернули на них. Догнав, увидели, что первое судно ведет на буксире два незнакомых торпедных катера. Командир звена старший лейтенант Ткаченко что-то сказал капитану второго судна и склонился в кильватер. Через четверть часа мы, как и незнакомые собраты, уже шли, заглушив моторы, на буксире у второго транспорта.

Наш караван двигался непривычно медленно, а потому нудно. Наконец показался берег Эстонии. Суда повернули на запад. Командир и боцман определяли место каравана по приметным ориентирам, радист и электрик наблюдали за морем и воздухом, мотористы периодически проверяли состояние гребных валов (или, как их называют механики, валолиний) и их стопорных устройств, но, несмотря на занятость, время для нас едва текло.

22 июля во второй половине дня караван наконец достиг до Таллинского рейда. Торпедные катера отдали буксиры и своим ходом лихо вошли в Минную гавань, где ошвартовались к стенке рядом с плавучей базой «Амур». Мы здесь были впервые и поэтому нас интересовало все. Но первое, что бросилось в глаза — частые пролеты самолетов, и наших, и немецких, а также множество кораблей, раскрашенных пятнами и полосами. Среди них выделялась громада крейсера «Киров». Он стоял на якоре, окруженный боновыми заграждениями и противолодочными сетями. В Минной и Каботажной гаванях было полно боевых кораблей, вспомогательных судов, подводных лодок.

Вечером кормой к стенке встал эсминец «Артем» и начал принимать топливо. Но не успел он полностью заправиться, как высоко в небе появился вражеский самолет, и в базе объявили воздушную тревогу. Эсминец, принадлежавший к слазной плеяде «новики», построенных еще в первую мировую войну, быстро отдал

швартовы и шланги и выскочил из тесной гавани. Маневрируя по рейду, он открыл огонь своей слабенькой в новых условиях зенитной артиллерией. Однако, увидев, что стрельба по высоко летящему самолету малоэффективна, эсминец умолк.

Глядя на него, я в который раз подумал о слабости зенитного вооружения катера: один турельный пулемет ДШК. Правда, имелся еще пулемет ДА, но его можно было использовать, лишь установив на кронштейны, расположенные по бокам рубки. Поэтому сектор его стрельбы оказывался очень малым, а для отражения атак самолетов с носовых курсовых углов он вообще был бесполезен.

И вот, испросив разрешения у командира, я изготовил и установил на палубе впереди рубки стойку-треногу. Закрепив на ней пулемет ДА, я начал тренироваться в наведении на воздушную цель. Получалось, что стрельбу можно вести почти кругом, а особенно эффективно — по носу (то есть вперед по курсу). Увлечшись, я не сразу заметил, что на стенке причала собрались зрители — товарищи с других катеров, наблюдавшие за моими действиями. Они отпускали едкие замечания в мой адрес, но в то же время внимательно рассматривали новшество. На следующий день оно появилось на остальных трех катерах, а позднее — и на других. Всем было ясно: стрельба из двух огневых точек все-таки действеннее, чем из одной.

Вечером нам принесли свежие газеты, и мы с жадностью набросились на сообщения с фронтов. Сводки были неутешительными. Было видно, что война шла жестокая, тяжелая. Враг — сильный и коварный — все глубже вторгался на нашу территорию, уничтожал плоды наших трудов, безжалостно истреблял тысячи и тысячи советских людей. Краснофлотцы, старшины и командиры, читая эти сообщения, горели одним желанием: скорее, лицом к лицу встретиться с ненавистным врагом и нанести ему сокрушительный удар, вложив в этот удар все свое умение и всю свою ярость.

24 июля около 15 часов оба звена торпедных катеров покинули Минную гавань и на рейде вновь встали на буксиры к транспортам. Впереди фарватер проверяли пять БТЩ — базовых тральщиков (тогда их называли быстросходными). Вечером в проливе Хари-Курк караван неожиданно атаковали со стороны солнца фашистские

бомбардировщики. Тральщики успели открыть по ним огонь, и бомбы упали далеко в море.

Ранним солнечным утром 25 июля транспорты подошли к пристани местечка Триги, на острове Эзель (Сарема), и сразу же начали разгружаться. Сотни красноармейцев выносили из трюмов ящики со снарядами и авиабомбами, гранатами и консервами, мешки с мукой, катили металлические и деревянные бочки. Чувствовалось, что защитники острова готовились к длительной обороне.

Однако для катеров Триги не были конечным пунктом. Вскоре транспорты потащили их дальше. Миновали остров Муху, остался позади пролив Вире-Курк, а караван все шел и шел. Наконец впереди показалось сверкающее зеркало Рижского залива. Катера отдали буксиры и самостоятельно устремились на юг. Боцманы и электрики зорко наблюдали за водой и воздухом, держа пальцы на гашетках пулеметов. Экипажи всем нутром чувствовали, что враг рядом и любая промашка может им дорого обойтись.

У острова Абрука сделали поворот вправо и легли на створы, ведущие к пристани Ромассаре. Не успели мы закончить поворот, как на нас обрушился ураганный артиллерийский огонь. Удивленные командиры, маневрируя скоростью, продолжали вести катера среди многочисленных всплесков к уже виднеющейся пристани. Неожиданно шквал снарядов прекратился и из бухты нам навстречу выбежали однотипные нашим торпедные катера. Сблизившись с нами, они развернулись на обратный курс, приказав следовать за ними.

Уже на пристани, в разговоре с командами встречавших катеров, выяснилось, что оповещение о нашем переходе почему-то не дошло до адресата. К тому же несколько дней назад у острова Абрука произошла подлинная трагедия.

В один из пунктов Эзеля шел буксирный пароходик «Лачплесис» с грузом для здешних торпедных катеров, а заодно тащил «за ноздрю», как говорят катерники (то есть вел на коротком тросе, закрепленном за носовую часть ведомого), ТКА-71, которым командовал лейтенант Николай Семенович Скрипов. Внезапно, именно здесь, у острова Абрука, караван был атакован группой фашистских катеров. Буксир оказался сильно поврежденным огнем автоматических пушек противника,

а торпедный катер № 71 был подожжен и вскоре затонул. Часть фашистов высадилась на пароходик и захватила всю его команду, кроме машиниста и кочегара, а часть — пыталась взять в плен экипаж ТКА-71, оказавшийся в воде. Радист катера Александр Ключин отстреливался от фашистов из пистолета, а последним патроном оборвал свою жизнь. Заметив приближение наших кораблей и самолетов, спешивших на помощь советским морякам, фашисты бросились наутек. Подошедшие корабли подобрали с воды людей и оттащили изрешеченный пароходик к пристани Ромассаре.

Наше неожиданное появление сначала было принято за набег фашистских кораблей. Но командир местного дивизиона торпедных катеров капитан-лейтенант Александр Николаевич Богданов опознал товарищей по оружию, добился прекращения огня, встретил нас и привел к пристани. Это было весьма своевременным, так как на узком фарватере мы не могли свободно маневрировать курсом и дальнейшая наша судьба была бы очевидной. К счастью, все кончилось хорошо: мы не имели ни повреждений, ни раненых.

Когда всеобщее возбуждение, вызванное нашим внезапным появлением, спало, нас приветствовали экипажи торпедных катеров и «малых охотников». Кругом то и дело слышалось: «Нашего полку прибыло. Теперь держитесь, фашисты проклятые!» Мы тоже были рады: наконец-то кончилось наше «путешествие в неизвестность», впереди — бои с врагом, которого мы так еще ни разу и не видели вблизи.

На рейде Ромассаре стояли два эсминца, несколько БТЩ, «малых охотников» и торпедных катеров. Отдельно от всех стоял минный заградитель «Ристна» — бывший эстонский колесный корабль, прозванный нашими моряками «велосипедом». Сейчас он занимался постановкой минных заграждений в Ирбенском проливе, закрывая путь фашистским кораблям в Рижский залив. Ночью он должен был выйти в очередной рейс, и его палубы заполняло множество мин, приготовленных по боевому.

Из разговоров с экипажами катеров местного дивизиона мы узнали обстановку, которая, по их словам, была весьма напряженной и требовала постоянного нахождения на чеку. В справедливости их слов мы вскоре убедились сами.

Солнце клонилось к закату, когда в небе появился Ю-88. Задржав хвост, он начал резко пикировать на стоявшие в бухте корабли. Хотя огонь зениток был очень сильным, «юнкерс», сбросив две крупные бомбы, вышел из пике и спокойно удалился на юг. Бомбы взорвались неподалеку от «Ристны» и огромные фонтаны воды и грязи на мгновение закрыли ее. Когда фонтаны опали, все увидели, что колесный минный заградитель целехонек и лишь покачивается с борта на борт на волнах, расходящихся кругами. Упали бомбы чуть ближе к «велосипеду», и произошла бы большая беда....

Катера местного дивизиона уже не раз участвовали в атаках фашистских кораблей и транспортов и добивались убедительных успехов. Так, в полдень 26 июля по боевой тревоге вышли в море для удара по обнаруженным вражеским кораблям ТКА-37, ТКА-67 и ТКА-113. Провожая товарищей, все горячо пожелали им успеха. На большой скорости катера скрылись за горизонтом.

Они еще не вернулись, а наша четверка уже завела моторы и покинула Ромассаре. Но это, к сожалению, был не боевой выход, а очередной переход из базы в базу: через час мы уже стояли в Мынту у захламленного, заваленного досками, брусьями и другими пилотматериалами пирса. Запущенная, «нежилая» на вид, пристань имела Г-образные деревянные кронштейны, на которых лежали доски и старые рыбачьи сети. Катера поставили под это маскировочное сооружение. Надо сказать, что маскировка соблюдалась здесь очень строго: днем даже запрещалось появляться на пристани. Местные товарищи сказали: «Это вам не тыл, вроде Ромассаре».

Вечером сюда же пришли и три торпедных катера, выходившие из Ромассаре на перехват вражеского конвоя и точным ударом потопившие два транспорта и эсминец фашистов. Комиссар дивизиона старший политрук Дмитрий Михайлович Грибанов немедленно организовал митинг и от лица командования поблагодарил отличившихся. В заключение он сказал: «Завтра день Военно-Морского Флота. И вы — катерники КБФ — сделали к этому дню замечательный подарок! Желаю вам новых успехов!»

На этом митинге мы впервые увидели уже тогда прославленных командиров отрядов торпедных катеров

капитан-лейтенанта Сергея Александровича Осипова и старшего лейтенанта Владимира Поликарповича Гуманенко. Наши «тыловые» экипажи с уважением и завистью смотрели на своих боевых товарищей и откровенно восхищались их подвигами. Командиры Осипов, Гуманенко, Богданов, комиссар Грибанов, боцман Огромнов, механик дивизиона Добровольский, моторист Горбунов уже имели правительственные награды. Их заслужить в то тяжелое время было непросто.

А мы все стояли и ждали, когда же наконец получим приказ на боевой выход...

ТРУДНОЕ БЕЗДЕЛЬЕ

Весь личный состав нашего звена, только что прибывшего на Моонзундские острова, горел желанием как можно скорее принять участие в боевых операциях вместе с прославленными товарищами. Но все шло вопреки этому желанию: на следующий день после митинга командир звена старший лейтенант Алексей Никифорович Ткаченко получил приказ срочно перебазироваться на остров Муху (Моон). Можно было только недоумевать, зачем этот очередной переход из базы в базу? Но приказ есть приказ, его не обсуждают, а выполняют — к этому нас приучила многолетняя военная служба.

Через три часа наше звено уже стояло в указанном пункте. И вновь потянулись скучные дни безделья — вахты у пулемета, осмотры и уход за техникой и вооружением, регулировка спецаппаратуры.

О боевых выходах разговоров даже не было. Наконец мы не выдержали и обратились к Ткаченко: «Почему стоим здесь? Когда пойдем в бой?» Командир звена ответил: «Нам предстоит выполнить особое задание командования. Вы знаете, что спецаппаратура сложная. Более месяца она уже по-настоящему не проверялась, так как катера использовались не по назначению. Скоро нам будет предоставлена возможность проверить ее и принять участие в боевых действиях. К этому наши катера и вы готовились несколько лет, было затрачено много сил и средств. Поэтому ставлю вам задачу: повседневно содержать механизмы, оружие и спецтехнику в полной боевой готовности. Для этого мы пришли сюда и все должны сделать без

осечки». И, улыбнувшись, добавил: «А до прилета самолетов-водителей ничего сделать нельзя. Но они скоро будут здесь. Надеюсь, вам все понятно?»

Сказано было горячо и убедительно, но на сердце осталась неудовлетворенность. Мы молча разошлись и тут же приступили к тщательной проверке всех устройств корабля. Изю дня в день опять и опять кропотливо регулировали их, настраивали, производили текущий ремонт. Одним словом, делали все в соответствии с инструкциями и наставлениями. Но все это было не то...

Экипажи катеров испытывали многие бытовые неудобства: жили прямо на катерах, спали на брезентовых чехлах, питались холодными консервами и галетами, о смене белья не смели и думать, так как в спешке все свои вещи оставили в базе далеко на востоке. Но никто не роптал: все жили стремлением скорее вступить в бой с противником.

После недельной бездеятельности наше звено вернулось обратно в Ромассаре и встало левее изрешеченного буксирного парохода «Лачплесис». Неподалеку от него на пристани возвышался деревянный сарай, окрашенный в ярко-красный цвет, и валялось в беспорядке множество бетонных кубов, предназначавшихся, вероятно, для расширения пристани, но так и не использованных. Команды на буксире не было, но в кладовых его хранилось изрядное количество запасов продовольствия. Краснофлотец Михаил Шарипов, используя камбуз буксира, наладил приличное питание. Пригодился и сарай — в нем мы оборудовали нары для сна.

В первой декаде августа пришло несколько торпедных катеров из Мынту, направлявшихся в Таллин на ремонт. От их экипажей мы узнали, что 1 августа они потопили один вражеский эсминец и два других сильно повредили. О том, что победа досталась нелегко, свидетельствовали многочисленные пробоины в корпусах и рубках. Одна из торпед, оставшаяся в желобе торпедного аппарата, имела сквозное «ранение» зарядного отделения, а за рваными краями пробоины желтел несдетонировавший тротил. Как не произошел взрыв — уму непостижимо!

На одном из катеров я увидел лейтенанта Василия Марковича Жильцова. Командир ТКА-37, одетый в кожаный реглан и шлем с пелериной, подробно рассказал нам об атаке вражеского конвоя и еще о том, как

после оставления Либавы его катеру удалось вырваться из окружения восьми фашистских катеров, пытавшихся пленить советский корабль. В почти безвыходном положении балтийские катерники ринулись на таран, проскочили между кораблями противника и ушли без потерь и повреждений, несмотря на сильный огонь преследователей. Вот уж поистине: смелого пуля боится!

Приятно было сознавать и превосходство отечественных торпедных катеров типа «Г-5» в скорости и маневренности над фашистскими. Это радовало нас и ободряло.

Со столь же большим вниманием мы слушали командира ТКА-73 лейтенанта Михаила Григорьевича Чебыкина, поделившегося боевым опытом и давшего много полезных советов нашим командирам Ткаченко и Налетову.

Вечером эти боевые катера ушли в Таллин, а мы остались... ждать у моря погоды.

В эти дни томительного и обидного безделья мы познакомились с двумя оставшимися в живых членами команды буксира «Лачплесис». Машинист А. Ф. Гренерт, пожилой, совершенно седой латыш, хорошо говорил по-русски. Оказывается, в молодости он служил матросом в царском флоте. Гренерт тяжело переживал оккупацию Советской Латвии фашистами и беспокоился о семье, которая осталась в Риге. Кочегар А. Г. Паренз — высокий и тоже пожилой мужчина, был молчаливым и замкнутым. Оба они чудом не попали в лапы фашистским катерникам: когда те обыскивали судно, Гренерт и Паренз спрятались под съемным настилом палубы во внутреннем помещении судна.

Как только советские самолеты и корабли отогнали вражеские катера, механик и кочегар, видя, что буксирный пароход, изрешеченный пулями и осколками, еще держится на плаву, забили деревянными пробками пробоины, запустили насос и откачали воду, заполнившую трюмы. Затем спустили шлюпку и выбрали раненых и обессилевших людей с затонувшего ТКА-71. Среди спасенных оказались командир катера лейтенант Скрипов, боцман Еремин и моторист Комков. Лейтенанту они наложили повязку на правую руку, а боцману — на глазные впадины, предварительно промыв их чистой пресной водой. Еремину, нырнувшему от

преследователей на глубину, близким взрывом ручной гранаты выдавило оба глаза...

Гренерт и Паренз за свои мужественные действия получили благодарность и премию от командующего БОБР — Береговой обороной Балтийского района — генерал-майора Алексея Борисовича Елисеева.

Наконец долгожданный гидросамолет со спецаппаратурой прилетел и сел на воду в гавани. Командир звена Ткаченко поднялся на нем и, летая над катерами, стоявшими у пристани, произвел опробование аппаратуры волнового управления. Она работала хорошо: все команды, поданные с самолета, выполнялись четко. Старший лейтенант сразу же после посадки приказал готовить катера к выходу в море для окончательной проверки аппаратуры. Личный состав звена работал, не считаясь со временем и не жалея сил. Когда от командования было получено «добро», самолет с командиром звена вновь поднялся в воздух, а катера вышли на рейд.

Младший лейтенант Налетов приказал нам приготовить автоматику к действию, а самим покинуть боевые посты и выйти на верхнюю палубу. С самолета начали поступать по радио команды, которые аппаратура незамедлительно выполняла: завела двигатели и включила их на передний ход, изменяла число оборотов, выполняла маневрирование, произвела постановку дымовой завесы и дала условный торпедный залп. Мы оказались в роли пассажиров и сторонних наблюдателей, но были очень довольны: наши труды не пропали даром, и катера были в полной боевой готовности для использования по назначению.

Однако приказа на боевой выход не поступило ни в этот день, ни в последующие. Самолет, простояв около недели на рейде, улетел в Кихельконну на техосмотр. И тем не менее настроение у нас было приподнятым: мы верили, что скоро вступим в непосредственную борьбу с оккупантами. Мы очень надеялись, что с помощью новой техники преподнесем фашистам такой сюрприз, от которого им не поздоровится. Условия для использования катеров по их прямому назначению были отличными: место базирования выбрано удачно — до места атаки потребуются не более часа хода, аппаратура работает четко, без сбоев и отказов.

Но приказа все не было и не было. Остальные — «нормальные» — катера воевали в очень трудных условиях, а мы всё ждали...

В эти дни мы стали невольными свидетелями вылетов нашей флотской бомбардировочной авиации для ударов по столице гитлеровской Германии. С наступлением темноты они поднимались с аэродрома Когула, расположенного недалеко от Курессаре, и возвращались поутру, тяжело переваливаясь с крыла на крыло. Фашистские самолеты всё чаще появлялись над островом: они явно искали аэродром, с которого взлетали наши бомбардировщики, бомбившие Берлин.

12 августа в 3 часа ночи я принял вахту у пулемета. Главный старшина Александр Соловьев, которого я сменил, предупредил меня, что необходимо быть очень внимательным, ибо он не раз слышал гул летающих над островом вражеских самолетов. Одновременно со мной на вахту заступил боцман ТКА-154 Александр Вупиловский. На всякий случай проверили пулеметы и швартовы, однако вокруг было тихо и, казалось, ничто не предвещало тревоги.

Небо на северо-востоке чуть начало светлеть, когда послышался резкий, нарастающий гул моторов. Так как он доносился со стороны Рижского залива, то мы решили, что это, вероятно, возвращаются «малые охотники» из ночного поиска. Но скоро звук стал слышен уже со стороны берега. Какие же катера на берегу? Я снял предохранитель и развернул турель на звук, который усиливался с каждой секундой. И вдруг на фоне темного неба, совсем близко от нас, я заметил язычки пламени, вырывавшиеся из патрубков моторов. Расстояние — не больше двухсот метров. На мгновение в прицеле тускло блеснул стеклянный фонарь бомбардировщика, и я нажал гашетку. Едва пулемет отстучал короткую очередь, как самолет исчез. В ту же секунду раздался оглушительный грохот двойного взрыва и метрах в пятидесяти от нас взметнулись два высоченных столба воды и грязи. Набежавшая волна несколько раз швырнула катер о стенку, закрипели кранцы, смягчившие удары, и снова тишина.

Из деревянного сарая выскочили наши товарищи и плюхнулись меж бетонных кубов. Командир звена со сна командовал: «Огонь!.. Огонь!.. Огонь же!» Боцман Вупиловский дал длинную очередь в небо, и Ткаченко,

успокоившись, спросил: «Что произошло-то?» Мы стали обстоятельно докладывать, но нас прервал новый гул — приближался еще один самолет. На фоне быстро сереющего неба появился силуэт бомбардировщика, летевшего на высоте метров трехсот. Старший лейтенант командовал «Огоны!», и катера одновременно выпустили в немецкий самолет длинные очереди. «Юнкерс» круто отвернул и, прижимаясь к самой воде, ушел на юг.

Все последующие дни фашистские самолеты совершали разведывательные полеты. 15 августа около 18 часов со стороны Рижского залива появились три десятка бомбардировщиков, летевших прямо на пристань. Кто-то крикнул: «Внимание! Воздух!» Командир звена приказал всем, кроме пулеметных расчетов, укрыться за бетонными кубами. Но бомбардировщики, не обратив на нас внимания, разошлись в разные стороны и ринулись на аэродром Когула. Огонь зенитных батарей их не остановил, и над аэродромом поднялись огромные клубы дыма и пыли. Пролетая после бомбометания над крышами домов Курессаре, стервятники поливали улицы пулеметно-пушечным огнем.

На следующий день фашистская авиация повторила налет. В его отражении участвовала и малочисленная истребительная авиация острова. К сожалению, не все получалось, как хотелось. Один из МИГ-3, увлекшись преследованием «юнкерсов», не заметил, как из облаков вывалилась пара «мессеров» и устремилась на него. Сжав кулаки и зубы, мы смотрели на происходящее, не в силах чем-либо помочь нашему истребителю. Стоявший рядом боцман, не выдержав, крикнул: «Родной, оглянись!» Но тот не оглянулся. Короткая очередь «мессера» — и от вспыхнувшего истребителя отделилась черная точка. Через несколько мгновений над ней раскрылся парашют. От пристани отскочил пограничный катер. И почти одновременно купол парашюта превратился в факел, и летчик метров с тридцати упал в воду. Пограничники, молодцы, все же успели подобрать его и быстро вернуться к причалу. Мы осторожно подняли обожженного и разбитого летчика и перенесли его в подъехавшую санитарную машину.

На следующее утро к пристани подошли «малые охотники» со спасенными моряками эскадренного миноносца «Смелый», которого на рассвете торпедировала

вражеская подводная лодка. Моряки корабля, полуодетые, израненные, со следами сильных ушибов, плохо держащиеся на ногах, сошли на берег угрюмые и злые. Более ста пятидесяти человек увезли машины в госпиталь в Курессаре.

Смотрели мы на все это, и нас грызла обида за свое бездействие. Командир звена Ткаченко, чувствуя наше состояние и сам взволнованный виденным, уехал в Кихельконну к летчикам самолета управления. Через несколько часов гидросамолет сел недалеко от пристани. Старший лейтенант Ткаченко, летчик старший лейтенант Потапов и штурман капитан Киселев ушли в штаб БОБР к Елисееву. Вернулись они оттуда хмурые: на завтра назначена вновь проверка. Мы опять начали колдовать над приборами и механизмами.

Утром самолет взлетел, имея на борту Ткаченко. Аппаратура работала безукоризненно: около часа катера ходили по заливу, подчиняясь командам с самолета. Все были довольны и ждали скорого приказа о боевом выходе. Но его опять не последовало. Наши катера, как выяснилось, нельзя было использовать без прикрытия ведущего самолета эскадрильей истребителей. А ее не было — она прикрывала аэродром Когула и места базирования кораблей на островах.

Вскоре командование БОБР распорядилось: «Спецаппаратуру снимите и переходите в Мынту в подчинение командира дивизиона торпедных катеров капитан-лейтенанта Богданова. Воюйте, как все обычные катерники!»

22 августа улетел наш гидросамолет, а мы приступили к демонтажу спецаппаратуры, ее консервации и отправке автомашинами. Пять суток мы работали без передыху, желая только одного — быстрее стать участниками настоящих атак и активно включиться в борьбу с ненавистным врагом.

УВЫ, ПЕРВЫЙ БЛИН — КОМОМ

31 августа — наконец-то! — наше звено получило боевое задание и вышло в море. Катера, набрав скорость, легко скользили по заливу. Над головой бездонная голубизна неба, в которой плыл ярко-золотистый диск солнца. Упругий встречный поток воздуха

приятно обтекал лицо. Настроение у всех было приподнятое.

Через полчаса встретились с двумя катерами, вышедшими из Мынту. Увидев маяк Колка, издали похожий на большой корабль, вся наша группа повернула вправо и пошла вдоль берега Курляндии. Под обстрелом вражеских береговых батарей прошли Ирбенский пролив, на траверзе маяка Овиши повернули обратно, продолжая двигаться среди разрывов снарядов. Но кораблей противника в этот раз встретить так и не пришлось.

Несмотря на интенсивный артиллерийский обстрел, катера повреждений не имели и прибыли в Мынту без происшествий. Здесь, как и месяц назад, вся пристань была завалена лесоматериалами. И маскировка была та же. Но имелось и новшество: подъемное устройство для ремонта катеров, сооруженное в начале причала катерниками и саперами-красноармейцами под руководством инженера Васильева и механика дивизиона Добровольского. Это сооружение представляло собой две клетки, сложенные из шпал, скрепленных скобами. Между клетками, на высоте четырех метров, лежали стальные двутавровые балки с прикрепленными к ним таями грузоподъемностью восемь тонн. Устройство позволяло поднять катер над водой и произвести ремонт корпуса, проверку рулей, винтов и валов. Условия работы, конечно, не ахти, но важно, что ее все-таки можно было выполнять и тем самым поддерживать боеспособность катеров.

Личный состав нашего звена, влившись в семью катерников, уже принимавших участие в боях, первое время чувствовал себя несколько стесненно и неловко из-за своего вынужденного безделья. Боевые товарищи относились к нам тоже сдержанно — приглядывались. Но мы их понимали и обиды не испытывали. Единственное, чего хотелось, так это скорее делом доказать свою причастность к их семье.

В ночь на 1 сентября нам предоставили такую возможность, отправив звено на поиск кораблей противника. К сожалению, мы вернулись ни с чем. Впрочем, тогда это, может быть, было и к лучшему: наш командир, младший лейтенант Налетов, еще не освоил район и потому больше всего беспокоился, как бы нам не отстать от головного катера и не потеряться. Могли

ли мы добиться в таких условиях успеха — трудно сказать.

На следующий день — ясный, солнечный, с кристально чистым воздухом — мы обратили внимание на столб дыма, поднимавшийся с Курляндского полуострова. Командир отряда Гуманенко сказал, что это наши разведчики в тылу врага сообщают о выходе в море фашистских кораблей. В подтверждение его слов дальнобойная артиллерия Сырве открыла огонь, а катерам была объявлена боевая тревога. Вскоре на причале появились командир дивизиона капитан-лейтенант Александр Николаевич Богданов и его комиссар старший политрук Дмитрий Михайлович Грибанов.

Командир дивизиона, приземистый, с громким резким голосом, был одет в меховой комбинезон с застежками «молния», меховые летные унты, кожаный шлем с пелериной. На лбу — большие прямоугольные защитные очки. Комбинезон перетянут ремнем, на правом боку — кабура с пистолетом ТТ, на левом — планшетка с картой под целлофаном. Невольно подумалось: «морской волк»!

Придя на пристань, он тут же решительно командовал: «Катерам 57, 67, 154 и 164 — выйти в море и уничтожить фашистский конвой в Ирбенском проливе!.. Заводи моторы!.. Отдать швартовы!.. Желаю удачи!»

Один за другим четыре торпедных катера отошли от пристани. Командир и комиссар приветливо потрясли над собой сомкнутыми руками.

Выйдя к проливу, мы почувствовали, что засвежело, хотя полуденное солнце светило все так же ярко. Слепящие блики на воде и каскады брызг, взлетающие при каждом ударе катера о волны, мешали наблюдению. Но мы упорно шли вперед.

Вот в дрожащем мареве прямо по курсу показались высокие белые «тополя» — всплески, вздымаемые снарядами нашей батареи, стреляющей с полуострова Сырве. Головной ТКА-67, которым командует главный старшина Алексей Иванович Афанасьев, увеличивает ход, устремляясь на «тополиную рощу», остальные следуют за ним. С каждой минутой корабли противника становятся все заметнее на фоне берега, расстояние до них быстро уменьшается. На ходу наш отряд перестраивается в две группы, идущие уступом: вправо и чуть сзади Афанасьева идет капитан-лейтенант Хору-

женко на ТКА-57, а мы — чуть сзади и правее ТКА-154, который ведет старший лейтенант Ткаченко.

В пятидесяти — шестидесяти кабельтовых от конвоя около нас падают первые тяжелые снаряды. С уменьшением дистанции число всплесков разных размеров увеличивается: стреляют все — и корабли охранения, и охраняемые ими суда, и батареи на берегу. Но Афанасьев, а за ним и остальные продолжают решительно сближаться со своими целями.

Командир нашего катера — ТКА-164 — младший лейтенант Владимир Демидович Налетов жестом (в реве моторов и грохоте разрывов голоса не слышно) приказывает боцману Ефименко занять место у рычагов, механически дублирующих электрическое выполнение торпедного залпа. Я сигналом вызываю командира отделения мотористов Кузьмина и жестом спрашиваю о положении в моторном отсеке. Федя поднимает большой палец правой руки: «Норма!» Затем приказываю ему проверить состояние подшипников гребных валов. Кузьмин кивает головой, открывает лаз в отсек и вползает в него. Скопив глаза, вижу, как командир включает питание на автомат-коробку торпедной стрельбы; зажигаются сигнальные лампочки.

Катер мчится сквозь частокोल всплесков. От близких разрывов снарядов сотрясается корпус нашей «ласточки», но повреждений нет, и мы летим вперед быстрее ветра. Лицо командира спокойно и даже, я бы сказал, озарено вдохновением: до результата атаки — считанные секунды.

Двигатели работают на максимальном режиме, и тем не менее давление масла и температура в контрольных точках нормальные. Заглядываю в отсек и не вижу моториста Хлебаса. Где же он? С разрешения младшего лейтенанта ныряю в отсек и сразу же падаю на что-то мягкое. Это под паелами распластался мой Хлебас. От гнева темнеет в глазах. Хватаю его за шиворот, рывком вытаскиваю наверх и сильным толчком возвращаю на боевой пост. Мой подчиненный стоит с перекошенным от страха лицом. Погрозив ему кулаком, прыгаю на свое место в рубке. Здесь все без изменений.

Не успел занять свое штатное место — за ногу дергает Федя и, улыбаясь, показывает большой палец. Знаками приказываю: «Гляди в оба!» Он кивает головой

и исчезает. В смотровое окошко рубки вижу, как ведущее звено увеличивает ход и вырывается вперед. Ткаченко продолжает идти прежним ходом. В рубку врывается едкий запах и дым близкого разрыва. Замечаю, что большинство снарядов рвется за кормой и пенистый султан, поднимаемый винтами, гасит живую силу осколков.

Катер Афанасьева, сблизившись с конвоем на десять кабельтовых, ставит дымовую завесу, делает разворот и скрывается в ней: пошел в атаку!

Когда мы подходим к дымзавесе, из нее выскакивают оба катера ведущего звена — уже отработали! Стало радостно за товарищей, смело атаковавших под яростным огнем противника и благополучно вышедших из атаки. Теперь наша очередь дать торпедный залп.

Катер Ткаченко ныряет в дымовую завесу, поставленную товарищами; мы следуем за ним. Проскочив стену дыма, видим эсминец противника, переломившийся пополам и медленно погружающийся в волны. Прямо перед нами — левый борт большого транспорта. Ткаченко производит торпедный залп. Вижу, как две торпеды его катера соскальзывают с консолей, плюхаются в воду и устремляются к цели. ТКА-154 резко отворачивает вправо и тянет клубящуюся стену дыма, после чего скрывается за ней.

Под прикрытием нескольких дымовых завес нам удалось ближе всех подойти к цели. На дистанции около шести кабельтовых командир, тщательно прицелившись, нажимает на кнопку электрической системы залпа. Но торпеды, не шелохнувшись, остаются в желобах аппаратов. Налетов яростно толкает боцмана ногой в плечо, продолжая целиться в транспорт и управлять катером. Боцман Ефименко дергает рычаги ручного торпедного залпа, дублируя командира, но торпеды по-прежнему продолжают лежать в желобах. Я смотрю, как растет громада транспорта перед нами. Владимир Демидович, припав к прицелу, широко хлопает ртом, крича, вероятно, «залп! залп!», и толкает ногой боцмана в плечо. Ефименко ошалело снова и снова дергает рычаги, но торпеды ни с места. А огонь такой — что каждое мгновение рискуем получить все, что предназначено на весь наш отряд. Положеньице!

Налетов хватает мою правую руку и, положив на штурвал, прыгает к боцману, все еще дергающему

рычаги. Теперь они вдвоем рвут рычаги, но безрезультатно. Что же там произошло? Не выдержав, прыгиваю к ним, осматриваю стреляющее устройство и вижу, что... предохранительные чеки ударников не выдернуты. Указываю на них командиру, и мы, все трое, осатанело, сдирая до крови ногти, пытаемся выдернуть их. Не поддаются: погнуты! Федя Кузьмин высовывается из лаза машинного отсека и сует мне в руки кувалдочку. Удар! Удар! Бойки до отказа утопились, а залпа — нет.

Владимир Демидович, потеряв самообладание, суетится, кричит, бьет ногами по стреляющему устройству. Боцман продолжает рвать рычаги. Смотрю на Налетова и Ефименко, на кувалдочку в руке. И вдруг: «А кто же ведет катер? Кто за штурвалом?» Бросаю взгляд вперед и ничего не вижу кроме левого борта транспорта, усеянного огромными иллюминаторами. «Сейчас врежемся! Но взрыватели...» Правой рукой автоматически поворачиваю штурвал влево, а левой развожу ручки газа в разные стороны, двигателями помогая повороту.

Начав поворот, толкаю ногой командира и освобождаю ему место на площадке за штурвалом. Налетов хватается сначала за голову, потом за баранку и резко перекладывает рули почти до упора. Моторы взывают так, что захлебываются. Еще немного — и они заглохнут. Вцепляюсь в штурвал и, преодолевая сопротивление командира, уменьшаю угол перекладки рулей. Двигатели, чихнув, начинают реветь, как ревут обычно на полных оборотах. Справа мелькает задранный нос тонущего эсминца. Командир кричит: «Дым! Дым!» Ефименко поворачивает кран пуска дыма, и сзади возникает спасительный клубящийся занавес. В этот момент за кормой раздаются два мощных взрыва, сильно ударяющие по корпусу катера. Дым заволакивает валяющийся на левый борт транспорт: «Не иначе, как Ткаченко воткнул!..»

Отойдя на несколько миль от конвоя, уменьшаем скорость и осматриваемся. Повреждений корпуса и механизмов нет, экипаж потерь не имеет. Торпеды покоятся в желобах. Вконец расстроенный Владимир Демидович произносит: «Ну, если дойдем до базы благополучно, пощады нам не будет. Скорее всего — трибунал». Все, подавленные, молчат. Двадцать минут мы

рисковали всем, чем может riskовать человек,— жизнью, прошли плотный огневой заслон, заняли выгоднейшую позицию для торпедного залпа... Подошли так близко, что промахнуться было просто невозможно. И вот: мощное оружие в такой момент отказало. Позор!.. Нет, прощенья быть не может!.. Как мы теперь посмотрим в глаза товарищам?

С такими мыслями мы вернулись в базу. Нас встречают гробовым молчанием. Только командир дивизиона неестественно спокойным голосом приказывает нашему экипажу построиться на пристани. Встали шеренгой: командир Налетов, боцман Ефименко, я, мотористы Кузьмин и Хлебас, радист Селин. Стоим низко опустив головы и глядя под ноги. Вокруг—экипажи остальных катеров: хмурые, с осуждающе прищуренными глазами.

Капитан-лейтенант дает указание механику дивизиона Добровольскому, минеру Федотову, командирам отрядов Осипову, Гуманенко и Дыкому, нескольким боцманам и старшинам других катеров обследовать наш корабль. Первым докладывает механик: матчасть исправна, корпус повреждений не имеет. Примерно так доложили и остальные. Лишь минер и боцманы просят Богданова зайти в рубку катера. Через несколько минут они все поднялись на причал и встали перед нами. Капитан-лейтенант обвел нас презрительным взглядом и сказал: «Вы не выполнили боевого задания, трусы и подлецы! Вы упустили врага. Вы опозорили честь советских моряков, а потому недостойны быть в рядах Балтийского флота. Вы допустили небывалое—отказ оружия в бою. За это нет пощады! Вы все пойдете под трибунал!»

Немного успокоившись, он спросил Налетова: «Почему не вышли торпеды?» Владимир Демидович по-нуру промолчал. «А вы, боцман, что скажете?» Боцман тоже безмолвствовал. Сделав паузу, комдив поднял руку, и мы увидели в его ладони шесть запальных трубок—и гальванических и ударных, со следами накола бойками. Только вместо привычного золотистобронзового цвета они были зелеными, сильно окислившимися.

«Боцман, когда вы снарядили аппараты вышибными патронами и вставили запальные трубки?» В тишине голос Ефименко прозвучал особенно громко и четко:

«Две недели назад, перед контрольным выходом в Курессаре. Видать, память отшибло проверить сегодня... Виноват только я один. Я подвел командира и своих товарищей. Сознаю, что своим разгильдяйством и беспечностью мог погубить и катер и его команду. Поэтому я один должен нести наказание. Любое».

Несколько минут на пристани царит тишина. Потом командир и комиссар дивизиона отходят в сторону. Поговорив, они подзывают командиров отрядов и работников штаба. Проходит несколько томительных минут, затем Богданов возвращается к нам и громко произносит свое решение: «Вы поступили плохо. Но злого умысла мы не видим — одно разгильдяйство. Поэтому мы решили на первый раз простить вас. Но запомните: этот случай должен послужить вам уроком на всю жизнь! Он — первый и последний! А вину перед Родиной искупите кровью: пока не потопите хотя бы один корабль — ваш позор будет с вами! Возможность же снять его я вам предоставляю вне очереди. И не один раз!»

Так неудачно окончилась наша первая боевая атака, но урок мы получили действительно на всю жизнь!

ВСЕ ТОРПЕДЫ — В ЦЕЛЬ!

Для ведения активных действий в море, связанных с обороной Моонзундских островов, в конце августа в распоряжение командования БОБР было передано восемь торпедных катеров, составивших сводный дивизион. В него вошло и наше звено: ТКА-154 и ТКА-164. Как и обещал комдив, наш катер посылался в море при малейшей необходимости, и днем и ночью, на поиск вражеских кораблей, в засады, для высадки разведчиков и диверсионных групп в тыл противника. Мы ходили безропотно и с охотой, в одиночку и в паре. Особенно мы любили ходить в паре с ТКА-67, ТКА-111 или ТКА-17, которыми, соответственно, командовали главный старшина А. И. Афанасьев и лейтенанты Б. П. Ущев и И. С. Иванов (впоследствии все они стали Героями Советского Союза). Головной катер нашего звена ТКА-154 в выходах не участвовал, так как двигатели его не развивали полной мощности и требовали капитального ремонта.

Мы не знали ни покоя, ни отдыха, но добиться результата нам не удавалось: фашистские корабли не попадались. Долгими ночами, бороздя Ирбенский пролив или лежа в дрейфе в засаде на предполагаемой морской дороге противника, мы мечтали о встрече с его судами и кораблями. Но их не было.

В немногие свободные часы мы строили три землянки, вернее, норы, в высоком обрывистом берегу у пристани. Одновременно по распоряжению командования мы помогали экипажу ТКА-154 в ремонте двигателей. Механик дивизиона Константин Дмитриевич Добровольский добыл у авиаторов некоторые запасные части и детали, необходимые для ремонта моторов. Разобрав двигатели, мы перенесли их в брезентовую палатку на берегу, в которой оборудовали «мастерскую» с электроосвещением от аккумуляторных батарей. Помогал в работе и экипаж ТКА-123, лишившийся своего корабля после налета вражеской авиации. Руководили ремонтом воентехники П. Н. Агеев и М. Л. Бритавский — люди энергичные, деловые и опытные.

Питались мы в то время скудно, так как гарнизон островов был отрезан от Родины, и приходилось во всем экономить. Тем не менее работали с полной отдачей. Часто, проработав весь день, вечером уходили на всю ночь на поиск кораблей противника, а утром снова, без отдыха, включались в работу.

Когда ремонт был наконец закончен, произвели под руководством механика дивизиона пробный запуск двигателей. Проверив тщательным образом их работу, Добровольский решил сделать контрольный выход. Вечером он пригласил меня на ТКА-154 для участия в ходовых испытаниях. Двигатели легко запустились и отлично работали на всех режимах.

9 сентября ТКА-154 ушел с другими катерами на поиск и вернулся без успеха, но и без происшествий. Однако командир утверждал, что материальная часть неисправна. Весь месяц катер снова был в ремонте и так доремонтировался, что двигатели перестали запускаться.

В сентябре положение защитников Моонзундского архипелага стало весьма сложным. Отрезанные от Родины, гарнизоны островов готовились к тяжелым боям. После оставления нашими войсками и флотом Таллина противник начал накапливать силы для захвата островов. Фашистская авиация ежедневно вылетала для

уничтожения наших плавсредств в проливах и гаванях. С раннего утра и до позднего вечера германские гидросамолеты «Арадо-96», прозванные нами за два огромных поплавка «лаптями», летая низко над водой, выискивали малые суда и катера и безжалостно их уничтожали сильным огнем пушек и пулеметов. Мощное стрелковое вооружение позволяло им легко расправляться с катерами, не имевшими достаточно эффективных средств обороны.

Старшина мотористов ТКА-83 мичман Михаил Текутов предложил смонтировать на наших катерах, установки для стрельбы реактивными снарядами — «эрэсами». За несколько дней в промежутках между выходами в море он изготовил и установил с боков рубки направляющие для пуска «эрэсов», отражатели пламени и проложил кабели для питания электрозапалов. Прицельной стрельбы при испытании не получилось, но «лапти» буквально шарахались от летящих реактивных снарядов.

13 сентября, ясным тихим солнечным днем, мы получаем приказ: вместе с ТКА-67 срочно выйти в море и уничтожить корабли противника в бухте Лыу. На ТКА-67, идущем головным, находится командир отряда капитан-лейтенант Сергей Александрович Осипов.

Миновав Ирбенский пролив, поворачиваем на север и движемся вдоль западного побережья острова Эзель. Где-то здесь противник намеревается высадить десант. Однако спокойное море пустынно. Головной катер ложится на обратный курс. Настроение падает: неужели и сегодня холостой выход?

Вечереет. Оранжево-красное солнце все ближе к горизонту. Внезапно ТКА-67 резко уменьшает ход. Командир отряда Осипов, стоя на рубке и держась за мачту, внимательно смотрит в сторону заката. Жест рукой — и оба катера глушат двигатели. Экипажи до боли в глазах всматриваются вдаль, но ничего не видят. Проходит некоторое время, и командир отряда сообщает: «Вражеские корабли!» Вскоре и мы замечаем тощие дымки и тонюсенькие верхушки мачт многих кораблей. Однако Осипов не торопится атаковать, и катера продолжают лежать в дрейфе.

Появляется дымка. Это хорошо: будем не так заметны. А силуэты кораблей уже четко вырисовываются на фоне вечернего неба. Они идут двумя кильватер-

ными колоннами: четыре транспорта водоизмещением от шести до десяти тысяч тонн ближе к берегу, а мористее их — семь эсминцев. В арьергарде чуть виднеются четыре больших сторожевых катера.

Сергей Александрович говорит: «Десант на транспортах, поэтому топить только транспорты! На эсминцы торпеды не тратить!» Затаив дыхание, мы следим за приближающимся караваном. Нервы — на пределе. Звено словно сжато в тугую пружину. Одна команда — и она с силой развернется. Но Осипов считает — рано! Через несколько минут Сергей Александрович, которого все катерники искренне уважали за храбрость, находчивость и удачливость в бою, поясняет свое выживание: «На такой дистанции можно дать залп с места. Но чтоб наверняка — пусть подойдут поближе». Помолчав, он добавляет: «По моей команде моторы завести мгновенно!»

Начала стрелять батарея с полуострова Сырве. И сейчас же головной эскадренный миноносец ставит дымовую завесу. Вот это да! Он хотел прикрыть ею транспорты от огня нашей батареи, а помог нам. Неожиданно, заметив нас, он прожектором дает опознавательный сигнал. Командир отряда приказывает боцману Кузнецову ответить что-нибудь невразумительное. Тот усмехается и пишет вспышками фонаря непотребное слово. Осипов командует: «Заводи моторы!» и усаживается поудобнее на крышу рубки. Оба катера дают ход и тут же ныряют в дымовую завесу, поставленную вражеским эминцем. Проскочив ее, вижу совсем близко транспорты. С них и кораблей охранения стреляет все, что может стрелять. Временами головной катер полностью скрывается за стеной всплесков, но продолжает идти вперед. Мы, естественно, — за ним.

Осипов жестом показывает Налетову: «Бей концевые!», после чего склоняется к Афанасьеву, и головной катер сейчас же, отвернув почти под прямым углом, начинает ставить дымовую завесу для нас. Миновав ее, мы ложимся на боевой курс, нацеливаясь на транспорт водоизмещением более восьми тысяч тонн. Налетов включает автомат-коробку электроцепи торпедной стрельбы, а боцман Ефименко кладет ладони на рычаги ручного дублирования выпуска торпед. Тахометры показывают максимальное число оборотов. Катер несется среди разрывов снарядов и огненных трасс.

Сильный взрыв подбрасывает катер так, что я едва удерживаюсь на ногах. Смотрю на командира, он, припав к прицелу, одной рукой подправляет курс катера, а другую держит на кнопке стрельбы торпедами. На дистанции пять кабельтовых он нажимает на кнопку, и торпеды, высклизнув из желобов, устремляются к обреченному транспорту. На циркуляции видим результат атаки катера Алексея Ивановича Афанасьева: головной транспорт тонет, а второй стоит накренившись, без хода, и его накрывают тяжелые снаряды нашей береговой батареи.

Миноносцы, как стая волков, пытаются, охватив нас дугой, преследовать. Но, облегченный после торпедного залпа, катер легко уходит от них. Удалившись на безопасное расстояние, Налетов приказывает уменьшить скорость и осмотреться. Почти тотчас же в вечерних сумерках появляется и ТКА-67. Владимир Демидович докладывает командиру отряда о том, что потерь в личном составе нет, а материальная часть повреждений не имеет. Афанасьев, веселый и довольный, кричит: «Ну вы и жмете!» Осипов спокойно приказывает: «Следуйте за нами!»

Строем кильватера идем домой. Настроение у всех отличное: наконец-то свершилось то, чего так долго, с нетерпением ждали и так упорно добивались. Хотелось петь — мы возвращались в Мынту с победой! Подумать только: два торпедных катера — всего тринадцать человек! — потопили три крупных транспорта, набитых несколькими тысячами гитлеровцев и уймой военной техники. Три из четырех, пришедших к острову!

Добились успеха и артиллеристы, потопив один из миноносцев. В темнеющем небе в сторону германских кораблей летит звено наших легких бомбардировщиков — торопятся стукнуть по остаткам десанта. Да, десант фашистов на остров явно не состоялся!

В этом бою капитан-лейтенант С. А. Осипов еще раз продемонстрировал свой блестящий военно-морской талант (эта атака вошла в классику боевых действий торпедных катеров), а главный старшина Афанасьев подтвердил славу снайпера торпедных атак. Но и наш командир младший лейтенант Налетов в этом бою действовал уверенно и добился успеха.

Краснофлотцы и старшины ТКА-67 — Георгий Беломоев, Василий Кузнецов, Николай Кобялко, Иван Кор-

жевский и Василий Колотилин — были для нас примером. Мы стремились подражать им, учились у них. И, видимо, кое-чего достигли, ибо матчасть, за которую отвечал боцман Ефименко, сработала безотказно. Мотористы Кузьмин и Хлебас действовали точно, грамотно и обеспечили под огнем вражеских кораблей запуск двигателей и ход в считанные секунды.

Позднее нам пришлось читать сообщения и статьи в газетах об этом бое и о нашем поведении в нем. Их авторы многое нафантазировали и приукрасили. Там, например, писалось, что мы видели, как метались в смертельном страхе враги и слышали их крики. Это сплошная выдумка! При оглушительном реве моторов, свисте ветра, взрывах десятков снарядов на катере не слышно даже голоса человека, стоящего рядом. Поэтому члены экипажа катера на ходу изъясняются сигналами и жестами. Да и много ли увидишь, когда каждый занят своим делом, не говоря уже о том, что большинство находится в закрытых помещениях катера.

В темноте звено ошвартовалось к пристани в Мынту. Нас радостно встречали товарищи. Все поздравляли с победой, расспрашивали о подробностях боя. Афанасьев и Налетов, распорядившись: «Катера к походу и бою приготовить!», отправились в штаб дивизиона для доклада, а экипажи приступили к приемке топлива и масла, осмотру механизмов и оружия, уборке палубы и отсеков.

ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ

День 14 сентября начался противным морозящим дождем. Экипаж нашей «ласточки» занимался уходом за материальной частью. Я подтягивал сальник топливного крана, когда кто-то постучал по рубке и громко крикнул: «Команде — наверх!» Мы вышли и увидели военкома Грибанова. Обведя нас взглядом, он сказал: «Командование поручает вашему экипажу ответственное задание — немедленно, сию же минуту, выйти в море и уничтожить фашистский десант, который сейчас высаживается на остров Муху и полуостров Кюбассаре. Вам надо ворваться на полном ходу в середину десанта, в гущу его плавсредств и потопить глубинными бомбами! Вы откроете новую страницу боевого использова-

ния торпедных катеров... Вперед, на разгром гитлеровских оккупантов! За Родину!» и уже тише добавил: «Ни пуха вам, ни пера!»

Пока он говорил, базовые матросы и «безлошадники» — экипажи, лишившиеся своих катеров, — встав в живой конвейер, наполнили желоба торпедных аппаратов глубинными бомбами. Через несколько минут мы уже вышли из бухты и заняли место в строю: головным идет ТКА-111, на котором находится командир отряда старший лейтенант Гуманенко, за ним — ТКА-57, а мы замыкаем группу. Катера, набрав скорость, помчались по глади Рижского залива на северо-восток. Пасмурно. Безветренно.

На душе тоже пасмурно, так как довольно трудно себе представить, что можно ворваться в гущу вражеских кораблей и потопить их глубинными бомбами. Да и бросать их могут лишь трое, те, кто посвободнее: боцман, радист и один моторист. А плотный огонь противника из всех видов оружия с близкой дистанции?.. Бр-р!

Боцман Ефименко докладывает командиру, что на борту пятьдесят глубинных бомб, но они не проверены и не приготовлены. Младший лейтенант кивает головой и коротко бросает: «Готовьте!»

Около 11 часов показываются очертания острова Муху и полуострова Кюбассаре. Насколько видно — водная поверхность пустынна. Начинаем обследовать район, но кругом никого. Временами нас накрывают полосы дождя. По-прежнему безветренно.

Над полуостровом Кюбассаре, словно мухи, кружатся вражеские самолеты: они бомбят и обстреливают землю. Земля крепко отвечает на огонь огнем. Вдруг из низкой облачности выскакивают несколько «юнкерсов» и пикируют на нашу группу, стреляя из пулеметов. Мы уклоняемся и тоже стреляем. Сделав несколько заходов и расстреляв безрезультатно весь боезапас, самолеты покидают район.

Командир отряда Гуманенко принимает решение отходить, так как кораблей противника нет, а с самолетами воевать нам не с руки — слабовато зенитное вооружение. Ложимся на обратный курс и увеличиваем скорость до тридцати двух узлов. На душе становится легче: десанта нет и не нужно глушить его глубинными бомбами.

Идущий спереди ТКА-57, которым командует А. М. Хоруженко, точно споткнувшись, резко сбавляет скорость. Налетов едва успевает отвернуть в сторону. Слева мимо нас проплывает переломленный и расщепленный обломок мачты. С ТКА-57 семафором сообщают: «Повреждены оба винта. Своим ходом идти не могу». Ясно: он наскочил на мачту потопленного корабля.

Гуманенко приказывает нам взять поврежденный катер на буксир. Подходим кормой к носу ТКА-57, и боцман Ефименко подает трос, так как на потерпевшем аварию его почему-то не оказалось. Такой ход событий чреват неприятностями, ибо при остановке можем намотать трос на винты. Но другого выхода нет. Инструкция инструкцией, а святой долг морского товарищества — долгом.

Мы привыкли к большим скоростям, а приходится «телюпать» восьмиузловым ходом. Время тянется очень медленно и тягостно. Налетов и Хоруженко просят у Гуманенко разрешения зайти в гавань Ромассаре и там отстояться до вечера, но командир отряда приказывает идти за ним в Мынту.

Облачность по-прежнему низкая. Временами накрапывает мелкий дождь. На море — полнейший штиль. Очень тепло, даже не верится, что середина сентября. И все же, несмотря на царящее вокруг спокойствие, всех тревожит возможность появления вражеской авиации. И она-таки появилась: ТКА-111 вдруг резко увеличивает скорость и начинает маневрировать. Через несколько секунд мы услышали короткие очереди его пулемета, а проследив за трассами, увидели планирующий из окна в облаках «лапоть». Пройдя вблизи головного катера, он направился к нам. Когда до самолета было метров двести пятьдесят — триста, наши связанные тросом катера дружно открыли огонь из четырех пулеметов. Гидросамолет шарахнулся в сторону и вверх. Потом развернулся и направился к катеру командира отряда.

В это время экипаж ТКА-57, понимая, что лишает нас маневренности, из-за чего могут погибнуть оба катера, отдает буксир, и Федя Кузьмин быстро выбирает его на корму. Калека ТКА-57 запускает двигатели и медленно движется вперед. Мы тоже даем ход. И очень вовремя: «Арадо» после атаки ТКА-111 снова идет на нас.

Мы увеличиваем скорость и уходим с курса самолета. Но он упорно нацеливается на нас. Мы открываем огонь из двух пулеметов, но он продолжает идти, открыв мощный ответный огонь. Проходит пять-шесть секунд — и «лапоть», закрыв собой полнеба, проносится над нами, вздыбив вокруг сплошной частокол всплесков. Катер будто проваливается в яму, на палубу обрушивается масса воды. Но наша «ласточка» летит, не сбавляя скорости.

Самолет, сделав «горку», устремляется на еле ползущий ТКА-57 и с близкого расстояния ударяет по нему из всех пушек и пулеметов. Видно, как от катера отлетают куски обшивки.

Развернувшись, «Арадо» вновь нацеливается на нас. Торопливо меняю магазин своего пулемета и изгибаюсь к стрельбе. Машинально бросаю взгляд вперед и холодею: полным ходом мы несемся на остров Аbruка. Машу рукой командиру, но он не видит. Прыгаю в рубку и, оттолкнув его ногу, жмущую на ручки акселераторов, уменьшаю обороты двигателей. А остров совсем близко: уже отчетливо видны прибрежные деревья и камни. Тяну Налетова за ногу и во всю мочь кричу: «Впереди камни!» Но он опять не реагирует. Сбрасываю газ до самого малого и опять кричу: «Впереди камни! Берег!» И в этот момент произошел толчок, после которого катер забился мелкой дрожью.

К счастью, «лапоть» больше не появлялся. Кое-как сойдя от острова, мы направились к ТКА-57, медленно шедшему в сторону Ромассаре. Наша скорость тоже заметно упала: наверно, винты... Поравнявшись с катером, мы увидели, что вместо Хоруженко из люка рубки торчит голова старшины мотористов Дмитрия Шинкарчука. Налетов спросил: «Что случилось?» Шинкарчук в ответ горестно махнул рукой.

Когда мы доползли до Ромассаре, то первое, что увидели, был ТКА-111, стоящий у пристани с большим дифферентом на корму. Весь личный состав насосами и ведрами откачивал из него воду. Не выслушав доклада Налетова, командир отряда махнул рукой, которая была перевязана окровавленной тряпкой, и приказал: «Принимайте живее швартовые концы от пятидесяти седьмого!» Однако на ТКА-57, видно, что-то случилось с управлением, потому что он, не снижая скорости,

шел прямо на стоящие катера. Командир отряда немедленно распорядился всем встать вдоль бортов с отпорными крюками и кранцами. С причала стали кричать: «Глуши моторы!», кто-то догадался поднять скрещенные руки — сигнал «Стоп!». Старшина понял и заглушил моторы, не отработав назад. Катер по инерции приблизился к стоявшим катерам и был принят их личным составом «на руки», что смягчило его скользящий удар. Общими усилиями его поставили к пристани, после чего Шинкарчук доложил командиру отряда, что катер поврежден огнем с самолета, командир и боцман убиты, а мотористы Горозда и Ильин легко ранены и контужены.

Вскоре из госпиталя пришла санитарная машина, в которую бережно положили залитых кровью командира Хоруженко и боцмана Надеждина. Осматривающий их врач сказал, что они тяжело ранены: командир в голову, а боцман — в живот, но у них еще есть признаки жизни.

Как выяснилось, на ТКА-57 была повреждена не только рубка. Один из снарядов, пробив палубу, разорвался в машинном отделении и осколками вывел из строя приборный щит и магистраль пресной воды охлаждения двигателя. Отсек заполнило паром, из трубок поврежденных приборов хлынули под давлением масло и бензин. Взрывной волной Василия Горозду отбросило на переборку, а Николая Ильина сильно ударило о комингс лаза. Оба получили контузии и были поранены многочисленными мелкими осколками, но тем не менее они сумели отключить трубки, идущие к контрольным приборам, прекратить течь масла и бензина, открыть краны аварийного охлаждения моторов забортной водой и тем самым обеспечить ход катера.

У ТКА-111 при первой же атаке снаряд пробил палубу и днище в топливном отсеке, но, к счастью, не разорвался. И все-таки огромная дыра в днище была достаточной для затопления отсека, а с ним и катера. Чтобы не допустить этого, командир был вынужден маневрировать на большой скорости, удерживая днище над водой.

У нас оказались повреждены винты, но линия валов и рули не пострадали. Зато деревянные привальные брусья были расщеплены с обоих бортов: расстояние между траекториями двух огневых точек вражеского

самолета равнялось точно ширине катера. Так могло повезти только раз в жизни!

День 14 сентября оказался для нашей группы черным днем. И в немалой степени в этом была повинна плохо организованная связь между частями. Дело в том, что десант противника был действительно обнаружен на рассвете артиллеристами 43-й батареи, и они, сообщив об этом, сумели разгромить его еще на подходе, потопив огнем пушек много плавсредств и живой силы. Остатки десанта поспешили убраться. Но об этом батареЙцы сообщили с запозданием. К тому времени наша группа уже подходила к указанному ей району...

Весь день экипажи катеров латали свои маленькие корабли, а поздно вечером двинулись самым малым ходом в Мынту. Утром, подняв таями ТКА-111, наложили заплату на пробоину в днище. Затем подняли наш катер и сняли винты, превратившиеся в бронзовые «тюльпаны». Притащили эти «цветочки» в кузницу, что стояла около причала, и вместе с Федей Кузьминым и одним рабочим-газосварщиком стали мозговать, как им вернуть прежний вид. В конечном счете решили, что все в руках этого газосварщика — рабочего лет сорока, настоящего русского умельца. К великому своему стыду, я тогда не поинтересовался его фамилией, о чем жалею до сих пор.

Мы нагревали лопасти винтов и в горячем состоянии правили их погнутые места, заваривали трещины, срубали неровности и шероховатости. Затем зачищали напильником и шлифовали фасонные поверхности до блеска. На следующий день наш катер снова был в строю.

После нас на ремонт встал под таями ТКА-57. Точно так же с него были сняты и приведены в нормальный вид изуродованные винты. Через день и он вернулся в строй.

ВРАГ РВЕТСЯ НА ЭЗЕЛЬ

Военные действия на острове Эзель разворачивались не в пользу его защитников. Противник, накопив силы, высадил-таки десанты и захватил плацдармы, с которых развернул наступательные операции. Обладая превосходством в живой силе и технике, он теснил наши упорно сражавшиеся войска. День и ночь не умолкала канонада, не стихали ожесточенные бои. 17 сентября

командование БОБР отдало приказ о переброске гарнизона острова Рухну в помощь нашим частям на острове Эзель.

В связи с приказом все исправные катера были посланы к этому маленькому островку в Рижском заливе. К полудню ТКА-17 лейтенанта И. С. Иванова и ТКА-93 лейтенанта В. И. Белугина доставили на пристань Кыйгусте первых красноармейцев с Рухну. Пехотинцы сразу же направились на передовую, которая проходила неподалеку от места высадки. Гитлеровцев поддерживала авиация, а у наших явно не хватало средств противовоздушной обороны. Вечером над пристанью пролетел разведчик, вслед за ним — большая группа вражеских бомбардировщиков. Стоявшие у причала ТКА-17 и ТКА-93 поспешно завели двигатели и начали выходить в море. Но самолеты успели атаковать их в самом узком месте фарватера, между отмелями, поросшими тростником и камышом, там, где катера были лишены возможности маневрировать. Атака была жестокой: за несколько мгновений корпуса обоих катеров оказались изрешеченными многочисленными попаданиями осколков бомб и пуль. Через рваные пробоины в отсеки начала поступать вода, заглохли двигатели, оба экипажа понесли ощутимые потери. Но командиры успели выбросить катера на отмель.

Всю ночь оставшиеся в живых боролись за спасение своих маленьких кораблей. К утру удалось кое-как залатать пробоины в днище и бортах, откачать воду, снять катера с мели и вручную подвести их к пристани. Из досок и веток соорудили над ними маскировочные навесы. Однако работать днем не было возможности, так как в воздухе постоянно находилась фашистская авиация, бомбившая и обстреливавшая все, что двигалось на дороге или пристани.

Вечером экипажи катеров, руководимые старшим лейтенантом Дыким, приступили к ремонту двигателей, корпусов и винтов. Через три ночи оба катера были отремонтированы. Но внезапный бомбо-штурмовой удар вражеской авиации закончился гибелью обоих катеров и полным уничтожением причала. Двое суток экипажи ТКА-17 и ТКА-93 пробирались через болота и заросли, просачивались через боевые порядки наступающих вражеских частей. 21 сентября, пройдя более ста километров, оба экипажа добрались до Мынту.

Наш катер вместе с ТКА-111 каждую ночь выходил в море на поиск фашистских кораблей, но безуспешно. Поэтому все мы были угрюмы и неразговорчивы. Мы ни на шаг не отходили от своих катеров, готовые в любой момент, по первому приказанию, выйти в море и вступить в бой.

В ночь на 20 сентября вместо нас на поиск противника с ТКА-67 и ТКА-83 вышел ТКА-111. Утром они возвратились. Наше внимание сразу привлек ТКА-83: борта, палуба и рубка были усеяны, как оспинами, множеством пробоин, краска — где сильно обгорела, где — вздулась, а в районе топливного отсека ее вовсе не было. Первым на берег вынесли боцмана Василия Антонова, у которого поверх окровавленной брючины был наложен веревочный жгут. Командир катера лейтенант И. М. Елькин вышел на пристань с забинтованной головой; он все время морщился от жестокой боли. В руках лейтенант держал стальную каску с рваной дырой — результат удара осколком. Старшина мотористов Михаил Текутов прыгнул в рубку, над которой вилась копоть. Через несколько минут, весь черный от сажи, сверкая белками глаз и зубами, он доложил, что пожар в топливном отсеке ликвидирован: один бак прогорел в верхней части и требует замены, а другие пробиты осколками.

Из разговоров с членами экипажа выяснилось, что эта тройка катеров подверглась атаке самолетов, во время которой были ранены командир и боцман и пробиты рубка и корпус катера в районе топливного отсека. Из простреленных баков выплескивался бензин, вызвавший пожар. Мичман Текутов разбил огнетушитель, открыл лаз в отсек, бросил туда огнетушитель и наглухо задраил горящее помещение. Затем, уже на палубе, вместе с мотористом Кайдовичем и радистом Бычичским он начал деревянными пробками забивать пробоины в корпусе катера, а палубу приказал закрыть мокрыми матами и брезентом, чтобы прекратить доступ воздуха в топливный отсек. Вот в таком состоянии катер и пришел в базу. Через несколько дней ремонт катера был закончен, и он снова стал в строй.

Имея огромное превосходство в живой силе и технике и обладая господством в воздухе, противник вынудил наши части к 23 сентября отступить в южную часть острова Эзель — полуостров Сырве. Длиной около

тридцати километров, полуостров имел в перешейке ширину два с половиной — три километра. Наши войска закрепились на этом перешейке на заранее подготовленных оборонительных рубежах, правый фланг которых упирался в Рижский залив, а левый — в Балтийское море. На южной оконечности полуострова находилась 315-я дальнобойная артиллерийская батарея капитана А. М. Стебеля. Ее 180-миллиметровые орудия могли вести огонь по целям в море и на суше. Там же, на поляне среди рощ, располагалась взлетно-посадочная полоса наших истребителей — «чаек» и «ишачков». И артиллеристы береговых батарей и летчики-истребители делали все возможное, чтобы поддержать части, обороняющие перешеек. Но силы были слишком неравными.

В ночь с 24 на 25 сентября недалеко от пристани Мынту на воду сел первый «эшелон» гидросамолетов МБР-2, прилетевших с Большой земли. Они взяли раненых (по два на самолет) и улетели. В последующем они прилетали еще несколько раз, обычно пять-шесть машин.

Один из самолетов при посадке получил повреждение и не смог улететь ночью. Фашистская авиация бомбила и расстреливала его до тех пор, пока он не перевернулся вверх днищем и не превратился в груды обломков.

Шальная бомба угодила в кузницу, уничтожив в один миг все оборудование для ремонта катеров, собранное с таким трудом. Сознавая важность этой «ремонтной базы», мы начали создавать ее вновь.

НЕ ЧИСЛОМ, А УМЕНИЕМ И НЕНАВИСТЬЮ

В темные сентябрьские ночи вражеские корабли стали регулярно обстреливать наши оборонительные рубежи на перешейке полуострова Сырве. Сначала их огневые налеты были непродолжительными. Войдя в бухту Лыу, они открывали яростную стрельбу, после чего, опасаясь ответного удара, поспешно уходили. Наше командование решило дать противнику «попривыкнуть» к безнаказанности действий, чтобы затем нанести внезапный мощный удар.

Ночью 27 сентября корабли противника вошли в бухту Лыу, выбрали выгодную позицию для обстрела

наших частей, оборонявших перешеек, и встали на якоря. Утром они приступили к интенсивному обстрелу оборонительных рубежей. Одновременно начали атаку фашистские войска. Прислушиваясь к раскатам канонады, каждый невольно думал: «Каково же там, на передовой, нашим братьям-красноармейцам?» Вскоре им на помощь пришла 315-я батарея капитана Стебеля. Приближалось наше время действовать.

Около 9 часов на пристани появились командир дивизиона капитан-лейтенант Богданов, комиссар старший политрук Грибанов и командир отряда старший лейтенант Гуманенко. После короткого инструктажа командиров катеров Богданов подошел к краю пристани и обратился к экипажам четырех торпедных катеров — 67, 83, 111-го и нашего. Он говорил резко и сурово: «На передовой создается тяжелое положение. От огня кораблей гибнут наши бойцы. Вы должны уничтожить корабли противника! Сделайте для этого всё. Или не возвращайтесь обратно!»

Взревели двигатели четырех катеров, и отряд под командованием Гуманенко, находящегося на ТКА-111, покидает Мынту. Все мы твердо верим в успех, каждый действует предельно четко и быстро.

Кильватерным строем несемся по зеркалу Рижского залива, проходим Ирбенский пролив и направляемся Балтийским морем на север. Поверхность воды переливается в солнечных лучах зеленоватыми бликами. Горизонт и небо — чисты. Но боцманы в пулеметных турелях и пулеметчики на палубе зорко смотрят вокруг. Поэтому появление «лаптя» вдали не проходит незамеченным. Наш отряд успевает перестроиться в противозвушной ордер — ромбом и изготавиться к встрече «гостя» дружным огнем пулемстов.

Самолет, уверенный в своем успехе, разворачивается и начинает атаку градусов на сорок пять правее нашего курса. Когда до него остается метров триста, пулеметчики всех катеров одновременно открывают сосредоточенный огонь. Из двенадцати стволов вырывается сплошной поток трасс. Самолет резко меняет курс и, отойдя в сторону, намеревается повторить атаку, теперь уже с кормы. Но и на этот раз на его пути встает плотная стена огня. «Лапоть» снова уходит в сторону.

В это время в воздухе появляются наши истребители. На душе совсем радостно: «Мы — не одни! Держись,

«лапоть»!» Заметив их, фашистский гидросамолет отворачивает в панике, а затем, форсируя мотор, припускает к своим кораблям, уже видимым на горизонте. Он еще успевает выпустить над ними серию красных ракет, предупреждая об опасности, но, срубленный истребителями, врывается в воду. Мы ликуем. Нам помогли, теперь дело за нами.

Фашистские корабли ведут сильный огонь по берегу, затянутому дымом. Да, тяжело приходится нашим бойцам! Головной катер увеличивает скорость, и силуэты кораблей начинают быстро увеличиваться. Среди них выделяется своими размерами и очертаниями крейсер, стоящий неподвижно около берега в окружении шести эсминцев.

На полном ходу отряд перестраивается в боевой порядок для атаки. Головным идет ТКА-111, которым командует лейтенант Б. П. Ущев, за ним — ТКА-83, ведомый лейтенантом Н. П. Кременским. Они идут ближе к берегу. В нашем звене, держащемся мористее, головной — ТКА-67 под командованием главного старшины А. И. Афанасьева, за ним — мы.

Крейсер и миноносцы замечают катера и, забыв про берег, переносят на нас весь свой огонь. Вокруг вырастает целый лес разновеликих всплесков, над головой со свистом и шелестом летят осколки.

Крейсер вдруг дает ход и начинает удаляться от берега. Правая пара катеров атакует эсминцы, находящиеся ближе к берегу, наше звено нацеливается на группу кораблей, в которой находится и крейсер.

Огонь ураганный. Мы мчимся среди всплесков, как среди стволов деревьев, подпрыгивая при близких разрывах снарядов, как на корневищах. Перед глазами — вихрь трасс, словно снежинок в бурю. Но мы буквально летим над водой, стремительно сокращая расстояние до целей. Налетов, как обычно, левой рукой переключает «баранку», а правую держит на кнопках автомата торпедной стрельбы. Припав к прицелу, он через визир смотрит на цель. Боцман Ефименко, готовый продублировать командира, положил ладони на рычаги ручного стреляющего устройства. Правый ботинок командира упирается боцману в плечо: толчок ногой — залп!

У впереди идущего катера с направляющих желобных аппаратов одна за другой соскальзывают торпеды

и плюхаются в воду. Их белый пенистый след устремляется к крейсеру. Почти одновременно и Владимир Демидович стреляет левой торпедой в крейсер, вторую выпустить не успевает — дым закрыл все впереди. Прорскакиваем дымовую завесу и оказываемся совсем близко к крейсеру. Его левый борт, окрашенный светло-шаровой краской, занимает полгоризонта, сверкают надраенные медные иллюминаторы. Налетов выстреливает правую торпеду — промахнуться невозможно! Но в этот момент борт крейсера заслоняет силуэт эсминца, идущего контркурсом с ним. «А, черт! Влез...»

Боцман Ефименко, включив аппаратуру дымопуска, строчит из пулемета по ближайшему кораблю. Мы еще не заканчиваем поворота вправо на курс отхода, когда три огромных фонтана один за другим поднимаются у борта крейсера. И тут же на две части разламывается и тонет миноносец, оказавшийся между нами и крейсером.

Выскочив из дымзавесы, замечаем стоящий без хода ТКА-67. На нем, видимо, пожар: старшина группы мотористов Георгий Беломоев и боцман Василий Кузнецов выбрасывают из таранного отсека тлеющие бушлаты, брезенты и другие предметы.

Как выясняется потом, «лапоть» при повторной атаке все-таки попал в носовую часть катера и в отсеке загорелось шкиперское имущество, из пробоев повалил дым. Но Афанасьев, несмотря на это, все-таки повел катер в атаку и успешно ее завершил. Только скрывшись за дымзавесой, он приказал Кузнецову и Беломоеву ликвидировать пожар в отсеке.

Наконец на ТКА-67 был наведен порядок, он дал ход, а мы — следом, пристроившись ему в кильватер. Прорсзав вторую дымзавесу, мы обнаружили впереди по курсу первое наше звено. Один из катеров стоял с большим дифферентом на нос, а второй снимал с него экипаж.

Черный дым затянул горизонт и небо. Иногда сквозь него проблескивало пламя. Из дыма показался миноносец — он шел прямо к неподвижной паре катеров, но через секунду наша пара повернула навстречу фашистскому кораблю и, набрав полный ход, устремилась в «торпедную» атаку. Торпед у нас не было, но, к нашей радости, корабль вдруг резко отвернул с курса и ослабил огонь.

Неповрежденный катер отошел от обреченного на парника, выпустил по нему несколько очередей и дал ход. Маленький боевой корабль окутался дымом и стал погружаться. Прощай, друг!

В воздухе снова появился вражеский самолет, и мы, развернувшись на прежний курс, поспешили за катером первого звена, уходившим на юг.

Мы уже почти догнали и пристроились в кильватер головному катеру, как он внезапно остановился. Чтобы не наскочить на него, пришлось отвернуть в сторону и тоже застопорить ход. На рубке катера виднелись цифры «111». Разглядел я и боцмана Константина Константинова, стремительно кинувшегося на корму и принявшего что-то вытаскивать из-под консолей. К нему на помощь поспешили еще несколько человек. Прошло несколько секунд — и вся группа людей переместилась к рубке. Катер дал ход, и мы последовали за ним.

Фашистские самолеты упорно преследовали нас, но «чайки» и «ишачки» надежно прикрывали нашу тройку катеров. Благополучно обогнув южную оконечность полуострова Сырве, отряд приближался к Мынту. «Ястребки», дружески покачав крыльями, улетели на аэродром.

На пристани нас встречало множество народа. Здесь были и моряки, и армейцы — все радостные, улыбающиеся, возбужденные, шумно поздравляющие с победой. Уходили под яростную канонаду, а вернулись под ликующие крики. Пушки противника молчали!

Командиры катеров во главе с командиром отряда удалились в штаб дивизиона, бросив обычное: «Катер к бою и походу изготовить!». Оставшиеся, естественно, собрались на перекур. В центре внимания оказался экипаж затонувшего ТКА-83: каждому не терпелось узнать, что же у них произошло.

Пояснения давал мичман Текутов, стоявший во время боя в рубке рядом с командиром лейтенантом Кременским. Несмотря на сильный обстрел с кораблей, молодой командир, впервые выполнявший атаку самостоятельно, настойчиво шел на сближение с эсминцем, чтобы торпедировать его наверняка. С малой дистанции произвел залп двумя торпедами и начал поворот на курс отхода. И тут перед рубкой разорвался снаряд. Пулеметчика Сергея Демидова вмиг не стало: был человек — и нету. И почти сразу же в борт и днище воткну-

лась очередь из автоматической пушки. Двигатели разбиты, корпус весь в рваных пробоинах. Катер остановился, внутрь него через пробоины сразу же ринулась вода. Торпеды, выпущенные Кременским, угодили в эсминец, и тот пошел на дно. Но и катер тонул.

Экипаж ТКА-111 на отходе заметил тонущего напарника, и Ущев направил свой катер к нему. При первом подходе успели перепрыгнуть лишь мотористы Кайдович и Кузнецов и боцман Фоменко. Сам мичман Текутов чуть задержался и прыгнул в тот момент, когда ТКА-111 для отражения атаки с воздуха дал ход. Одетый в штормовой резиновый костюм, он упал в воду и тут же перевернулся вниз головой. Уже захлебываясь, мичман сумел выпустить воздух из костюма и вынырнуть. Отдышавшись, он поплыл назад к своему катеру и взобрался на него.

При втором подходе ТКА-111 мичман перепрыгнул на головной катер, а командир Кременский и радист Бычинский промахнулись и тоже упали в воду. Кременского заметил боцман Константинов, который немедленно бросил лейтенанту трос. Падение же Бычинского осталось незамеченным. Радист подплыл к ТКА-111 и ухватился за консоли в тот момент, когда к катеру в повторной атаке стремительно приближался вражеский самолет. И катер дал ход. Боцман Константинов, уже занявший место за пулеметом, заметил в буруне за кормой мотающийся предмет и доложил командиру, который немедленно остановил катер. Прибежав на корму, боцман увидел полураздетого Евгения Бычинского. Он был без сознания, но мертвой хваткой держался за трубчатые укосины консолей. С большим трудом удалось оторвать радиста от укосин и втащить в желоб торпедного аппарата. Как он сумел удержаться на ходу катера — было непостижимо. Но это — факт.

Стоявшие на пристани с удивлением смотрели на рослого сильного парня. Он был весь в синяках, но живой!

В этом бою экипаж ТКА-111 во главе с командиром лейтенантом Борисом Петровичем Ущевым действовал в трудной обстановке, но до конца выполнил закон советских моряков: «Сам погибай, а товарищей выручай!» Боевой опытный экипаж ТКА-83 вернулся в семью балтийских катерников, потеряв лишь пулеметчика Демидова.

После разбора действий отряда командование пришло к выводу, что А. И. Афанасьев потопил крейсер (бесспорно, попали две торпеды), В. Д. Налетов и Н. П. Кременский — по одному эсминцу, а Б. П. Ущев нанес тяжелое повреждение еще одному эсминцу.

Мне лично кажется, что вряд ли стоило именно так распределять наш успех. Мы все действовали вместе и наш успех — общий: четыре торпедных катера потопили крейсер, два эсминца и еще один эсминец повредили. Так, кстати, и говорится в официальных документах, так было сообщено в печати.

Командование и политотдел БОБР высоко оценили действия отряда, а замечательному мастеру торпедных атак командиру ТКА-67 главному старшине Алексею Ивановичу Афанасьеву командующий БОБР генерал-лейтенант Елисеев присвоил звание «лейтенант». Мы все искренне поздравили боевого товарища.

В тот же день, 27 сентября, политотдел БОБР выпустил листовку следующего содержания:

«Товарищи красноармейцы, краснофлотцы, командиры, комиссары и политработники!

27 сентября 1941 г. личный состав торпедных катеров и береговых батарей, полный решимости к смертельной борьбе с озверевшим фашизмом, отомстил морским силам врага, напавшим на полуостров с моря. В короткой решительной схватке были уничтожены: крейсер типа «Кельн» 6 тыс. тонн водоизмещения, имевший на борту 600 человек команды, 2 миноносца до 1 тыс. тонн водоизмещения каждый с количеством по 130 человек команды. Один подбитый миноносец фашисты вынуждены оттащить на буксире. Наши славные летчики сбили 2 самолета противника. Эту дерзкую операцию умело и мужественно обеспечили наши славные соколы. Тяжелый удар, нанесенный по врагу, спас жизнь многим красноармейцам, командирам и политработникам, мужественно отстаивающим каждую пядь Советской земли на полуострове Сырве. Победа воодушевила бойцов на еще более ожесточенную борьбу на сухопутном фронте, где враг несет большие потери в наемных солдатах и матчасти.

Товарищи бойцы, командиры и военкомы!
Враг пытается задушить нас с суши, с моря и с воздуха. Но не бывать этому никогда. Ни шагу назад! Всеми силами защищайте советский полуостров Сырве. Бейте врагов всеми средствами.

Вперед на уничтожение врага!

Командование БОБР».

Воодушевленные нашим успехом и отсутствием артиллерийских обстрелов с моря, наши части не только восстановили свои позиции на оборонительных рубежах полуострова Сырве, но и улучшили их. И мы радовались, что смогли хоть чем-то помочь братьям-армейцам.

ОХ УЖ ЭТИ ВИНТЫ!

Для обороны полуострова Сырве с моря к концу сентября командование БОБР располагало всего пятью торпедными катерами, но два из них, ТКА-57 и ТКА-154, уже длительное время не привлекались к выполнению боевых заданий из-за неисправности материальной части. На остальные три катера — ТКА-67, ТКА-111 и наш — легла большая нагрузка: каждую ночь они выходили на поиск кораблей противника, устраивали засады на вероятных их путях, контролировали районы, прилегающие к полуострову. Но после потерь в бухте Лыу вражеские корабли не появлялись.

Каждый выход в море требовал большого физического и морального напряжения экипажей катеров. Объяснялось оно, в частности, отсутствием непосредственной радиосвязи между катерами и явно недостаточным знанием некоторыми командирами района плавания, низкой штурманской подготовкой. Из-за этого довольно часто происходили навигационные аварии, заканчивавшиеся повреждением гребных винтов, валов, кронштейнов, рулей, а то и корпуса. Устранение же этих повреждений при отсутствии ремонтной базы было делом огромной трудности. Поэтому поддержание катеров в боевом состоянии целиком зависело от изобретательности, умения и самоотверженности личного состава кораблей и всех, кто их ремонтировал.

В ночь на 29 сентября наш катер в паре с ТКА-111 вышел на поиск кораблей противника. Много часов мы

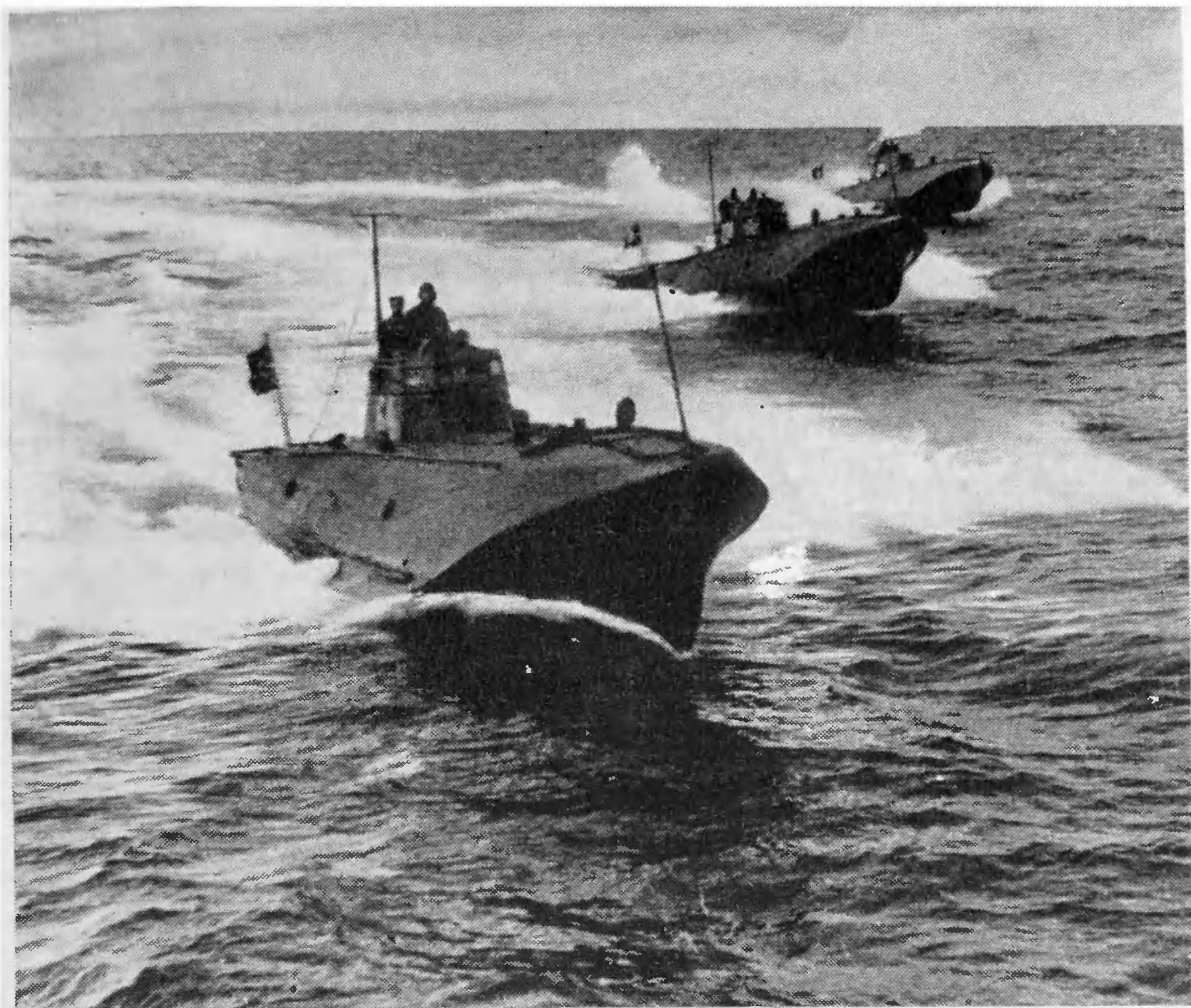
бороздили море, но ничего не обнаружили. Утром направились в «базу» с запозданием, и старший лейтенант Дыкий, шедший на ТКА-111, решил сократить путь, обогнув южный мыс полуострова Сырве у самого берега. Владимир Демидович, удивленный этим, сокрушенно сказал: «Сядем на рифы...» Не выдержав, он отошел мористее. Пока мы отходили, ТКА-111 зашел на мелководье и остановился. Его команда отпорными крюками и футштоками проталкивала катер через подводные препятствия.

Мы, шедшие значительно мористее, тоже внезапно сели на мель. При первом же толчке я успел убрать газ и заглушить двигатели. Осмотрев катер и измерив глубину вокруг него, убедились, что он всем днищем — от носа до редана — сидит на каменной плите. Под кормой глубоко и потому винты и валопроводы не повреждены. Ефименко, Кузьмин и я прыгаем в воду, Селин и Хлебас, вооружившись отпорными крюками, упираются в дно.

Дружными усилиями спихиваем катер с коварной банки. И, надо же, — тут же появляются самолеты противника. С кошачьей ловкостью мы взбираемся на катер и разбегаемся по боевым постам. Взывают оба мотора, и командир задним ходом уводит катер подальше от берега.

Уйдя на безопасное расстояние, набираем скорость и начинаем уклоняться от атак вражеских самолетов. На нас летят два «лаптя» на высоте около ста метров, а в голове одна мысль: «Держись — сейчас будет жарко!» Бросаю взгляд на ТКА-111. На нем уже работают двигатели, и он тоже изготовился к отражению удара с воздуха. Но на сей раз самолеты почему-то оставили нас без внимания. А если бы не оставили? Да еще в момент, когда оба катера были без хода?..

В ночь на 30 сентября наш катер вместе с ТКА-67 вышел на поиск кораблей противника. Искали настойчиво, искали до самого утра, но так ничего, к сожалению, и не нашли. Возвращаясь в базу, мы опять сели на банку в Ирбенском проливе и повредили винты. В Мынту пришлось срочно выгружать торпеды, поднимать корму талями и снимать винты. В колдовстве над «тюльпанами» нам, как и в прошлый раз, большую помощь оказали рабочий-газосварщик и мичман Текутов. Дружная работа увенчалась успехом: к вечеру лопасти удалось



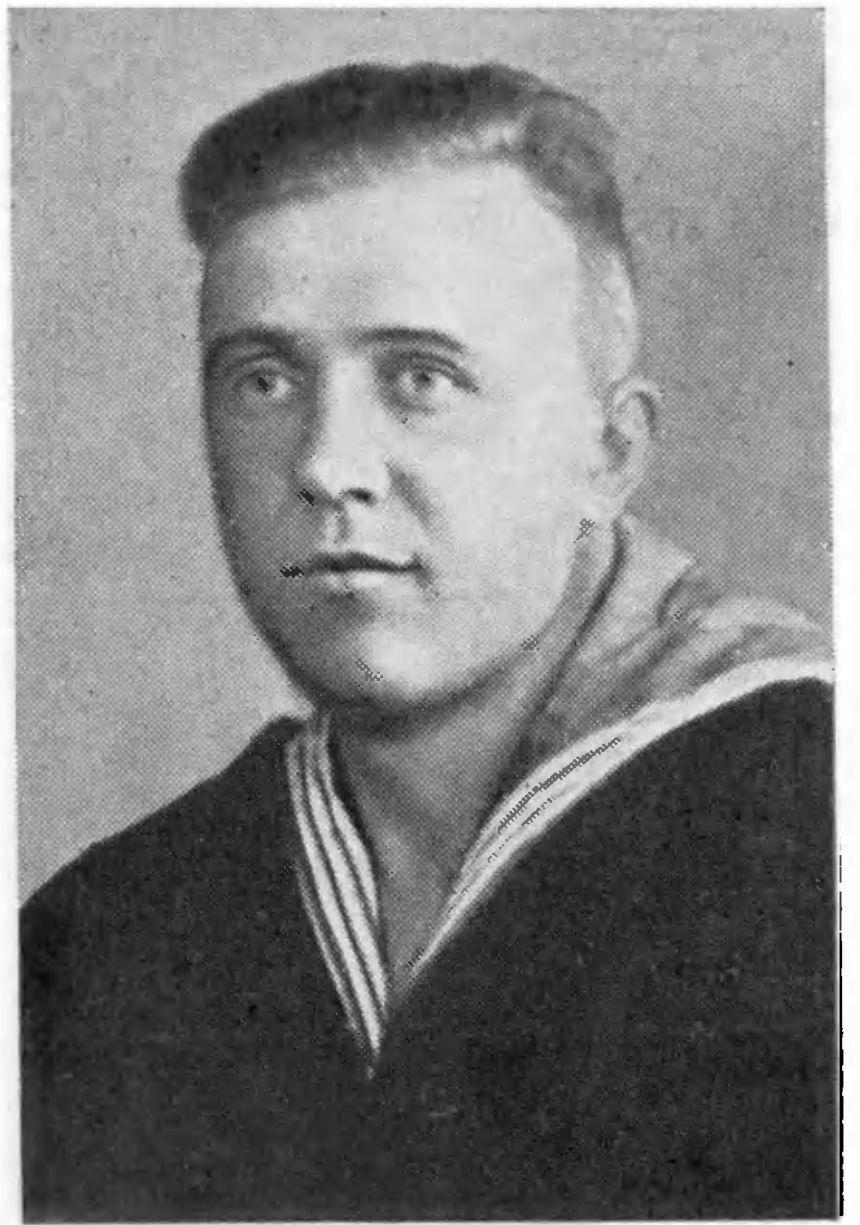
Торпедные катера в походе.



Командир ТКА-164 В. Д. Налетов.



Командир отделения мотористов ТКА-164 Ф. А. Кузьмин (крайний слева) с боевыми товарищами В. Г. Воробьевым и Г. А. Киселевым.



Моторист Т. Я. Задорож-
ный.



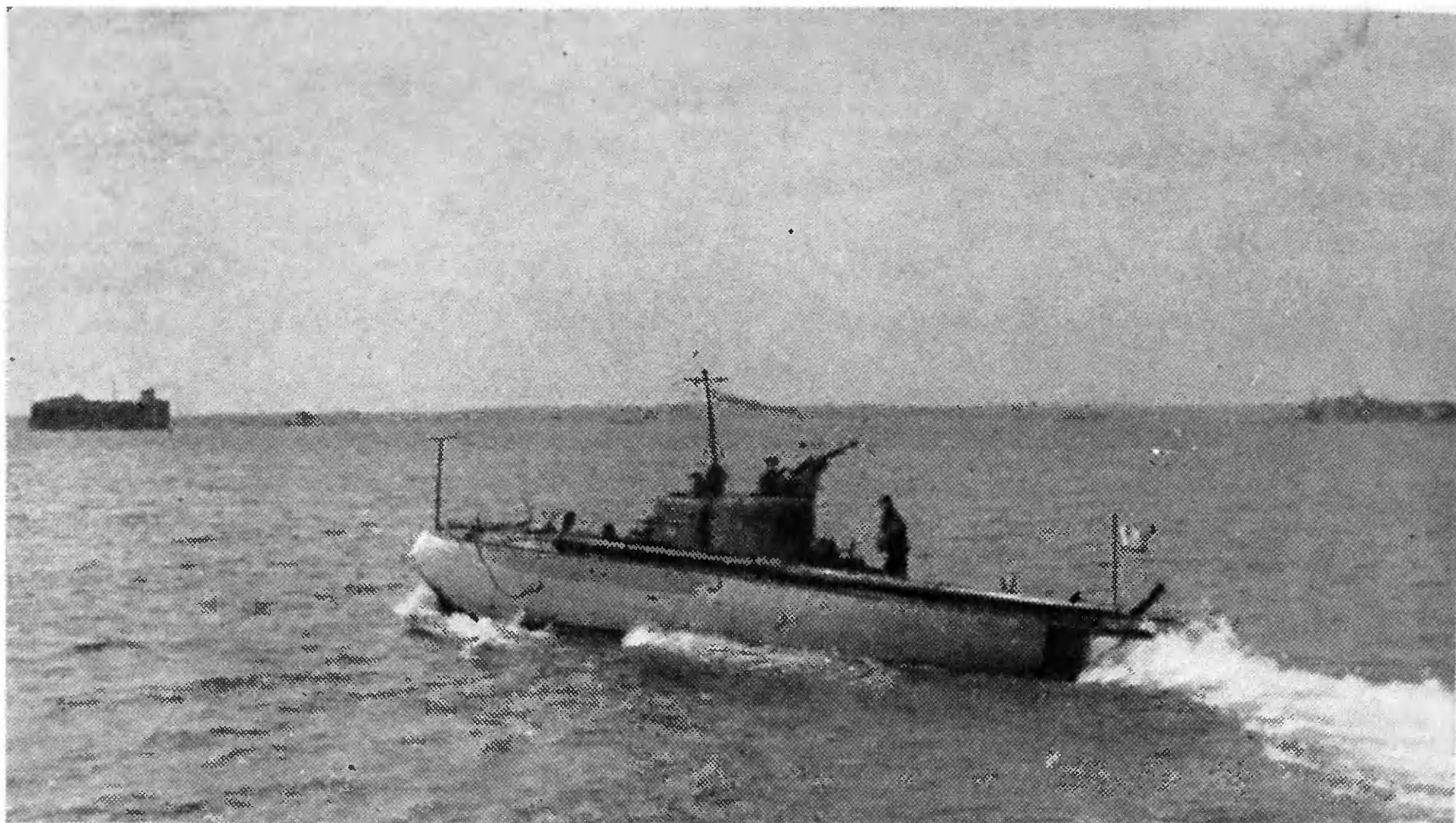
Старшина группы мотори-
стов Н. Т. Глатоленков.



Радист ТКА-164 П. М. Селин.



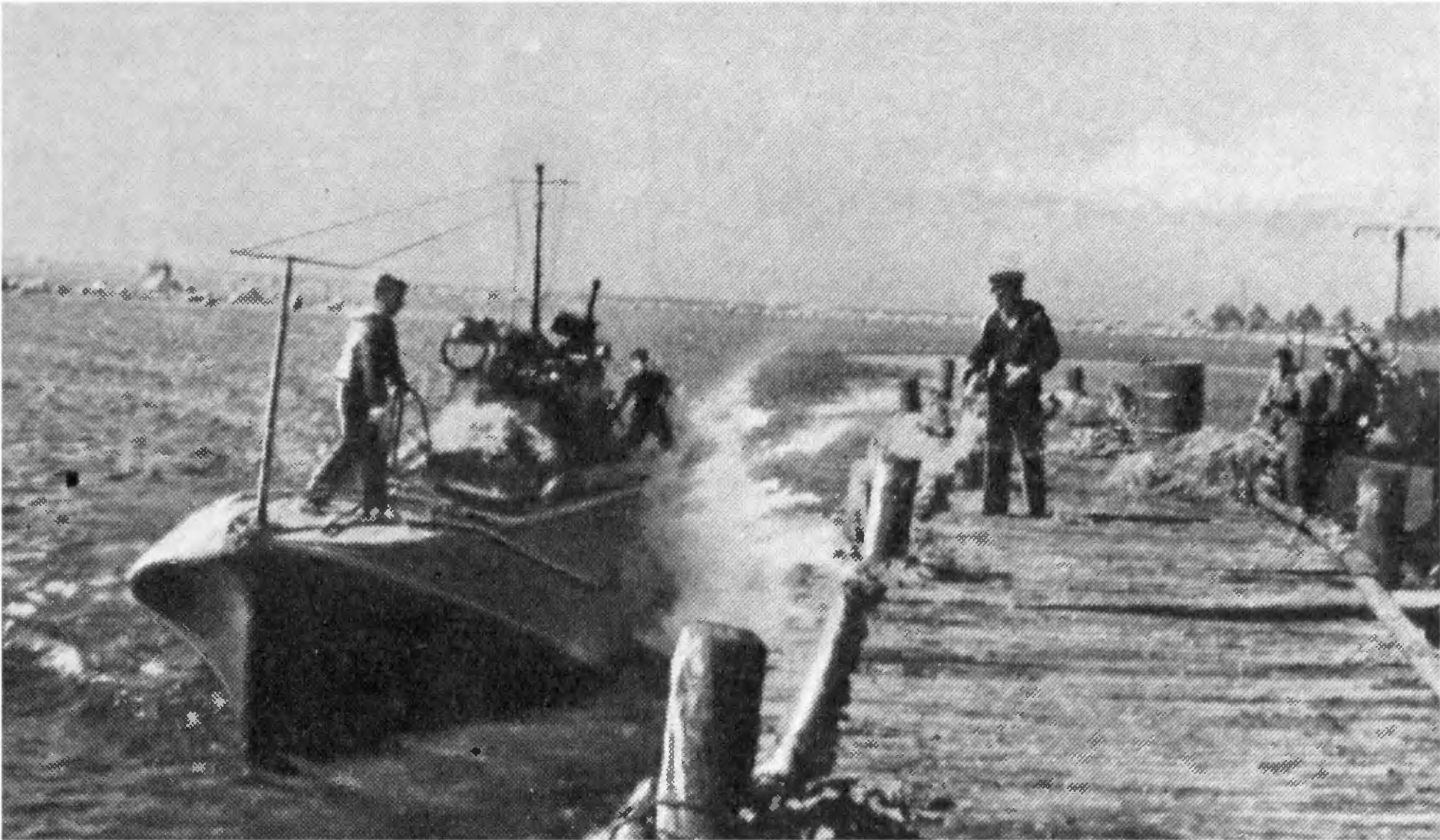
Бсцман Николай Цыбин (слева), погибший в апреле 1945 года, и
боцман ТКА-164 Василий Ефименко.



Торпедный катер уходит в море. Кронштадт.



Командир отделения мотористов
В. Г. Горозда. Погиб в июле
1944 года.



После боевого похода торпедный катер швартуется к пристани на острове Лавенсари. Лето 1942 года.



Боцман В. А. Кузнецов.



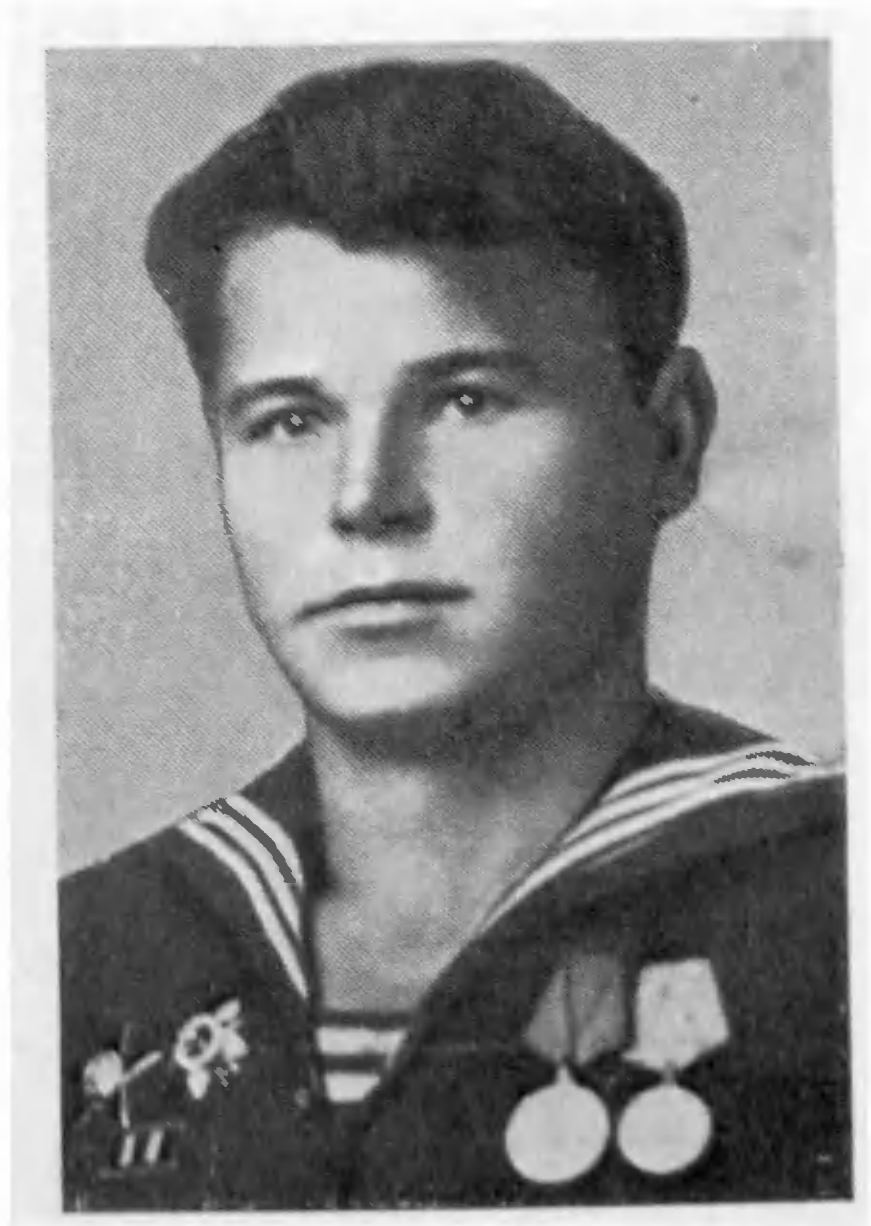
Боцман М. В. Алексеев.



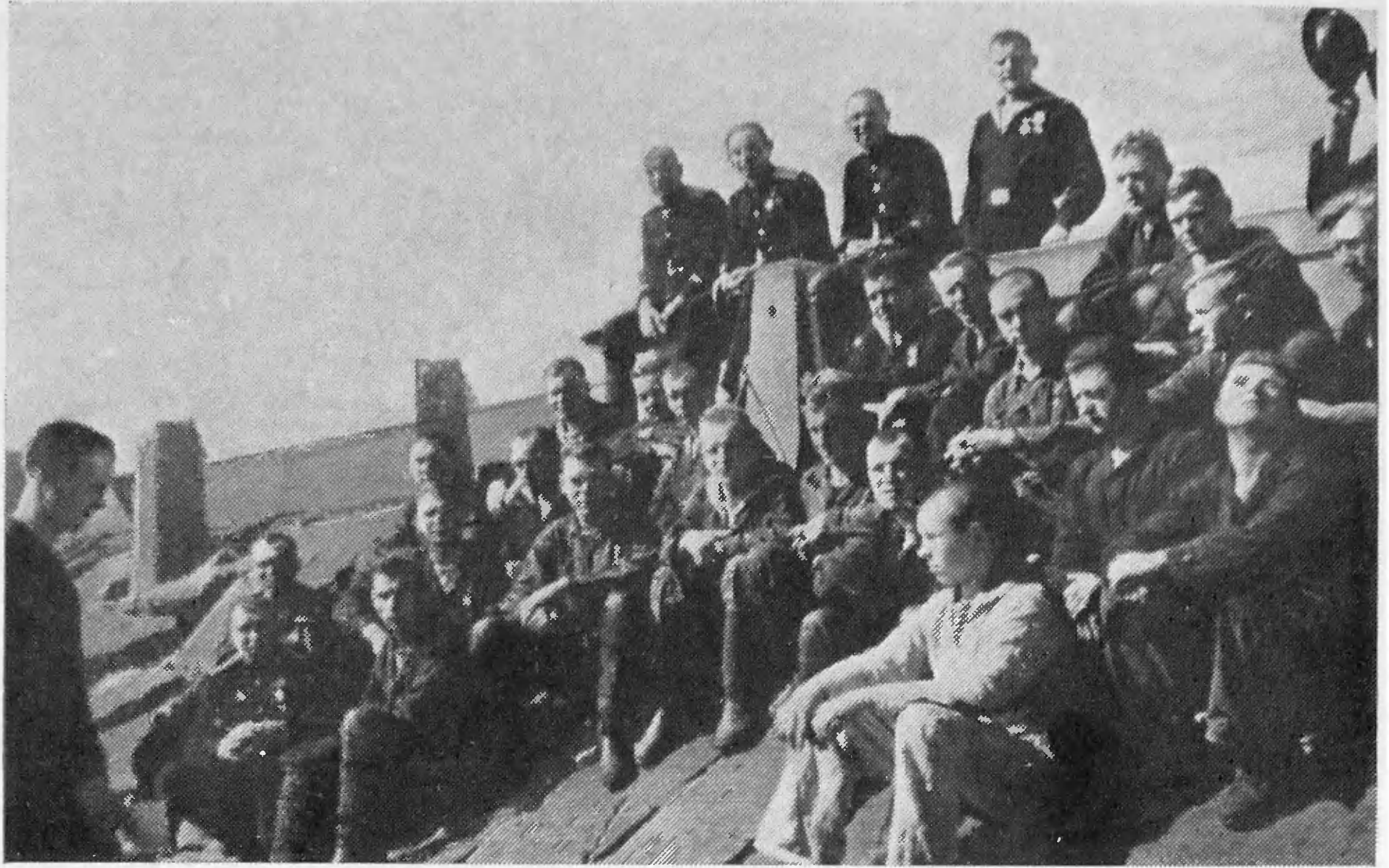
Офицеры отряда торпедных катеров на разборе боевого выхода (слева направо): В. А. Бушуев, Е. И. Ельштейн, Б. П. Ущев, П. К. Черновский, И. Д. Ищенко, П. П. Ефименко. Остров Лавенсари. 1943 год.



Старшина группы мотористов
М. З. Текутов.



Радист Е. А. Бычинский.



Командир звена С. А. Глушков (крайний слева) проводит полит-информацию с экипажами катеров. Остров Лавенсари. Лето 1943 года.



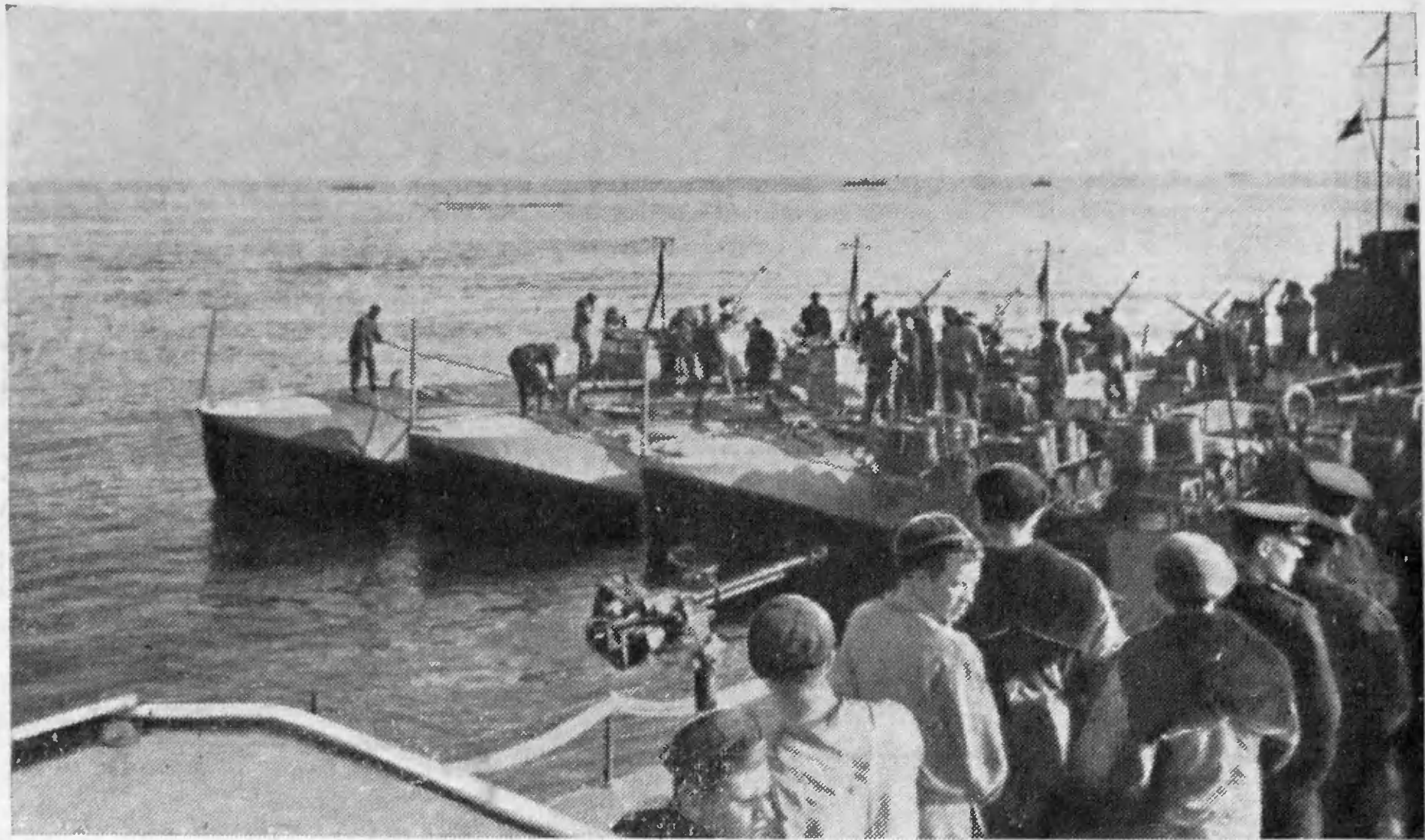
Торпедист Н. И. Честнов.



Радист И. Закомолдин.



Экипаж торпедного катера № 104 (слева направо): радист Д. Григорьев, ученик боцмана В. Максимов, командир катера Б. Фруль, боцман А. Гладков (погиб в сентябре 1943 года), командир отделения мотористов Г. Иванов, старшина группы мотористов А. Назаренков, моторист П. Цимбалюк, моторист И. Журавлев. 1942 год.



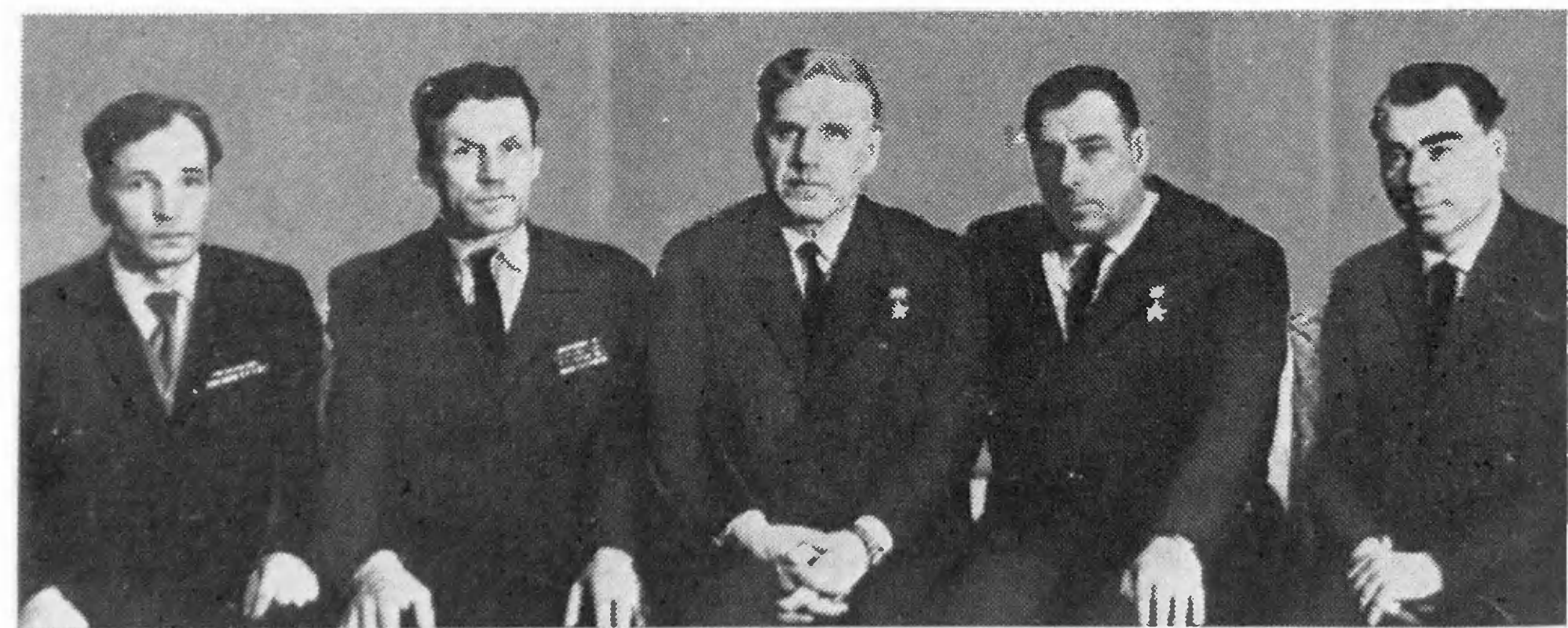
Боевое содружество. Моряки торпедных катеров и сторожевых катеров МО-4 в период высадки десантов на Моонзундские острова. Октябрь 1944 года.



В часы затишья... Остров Лавенсари. Лето 1943 года.



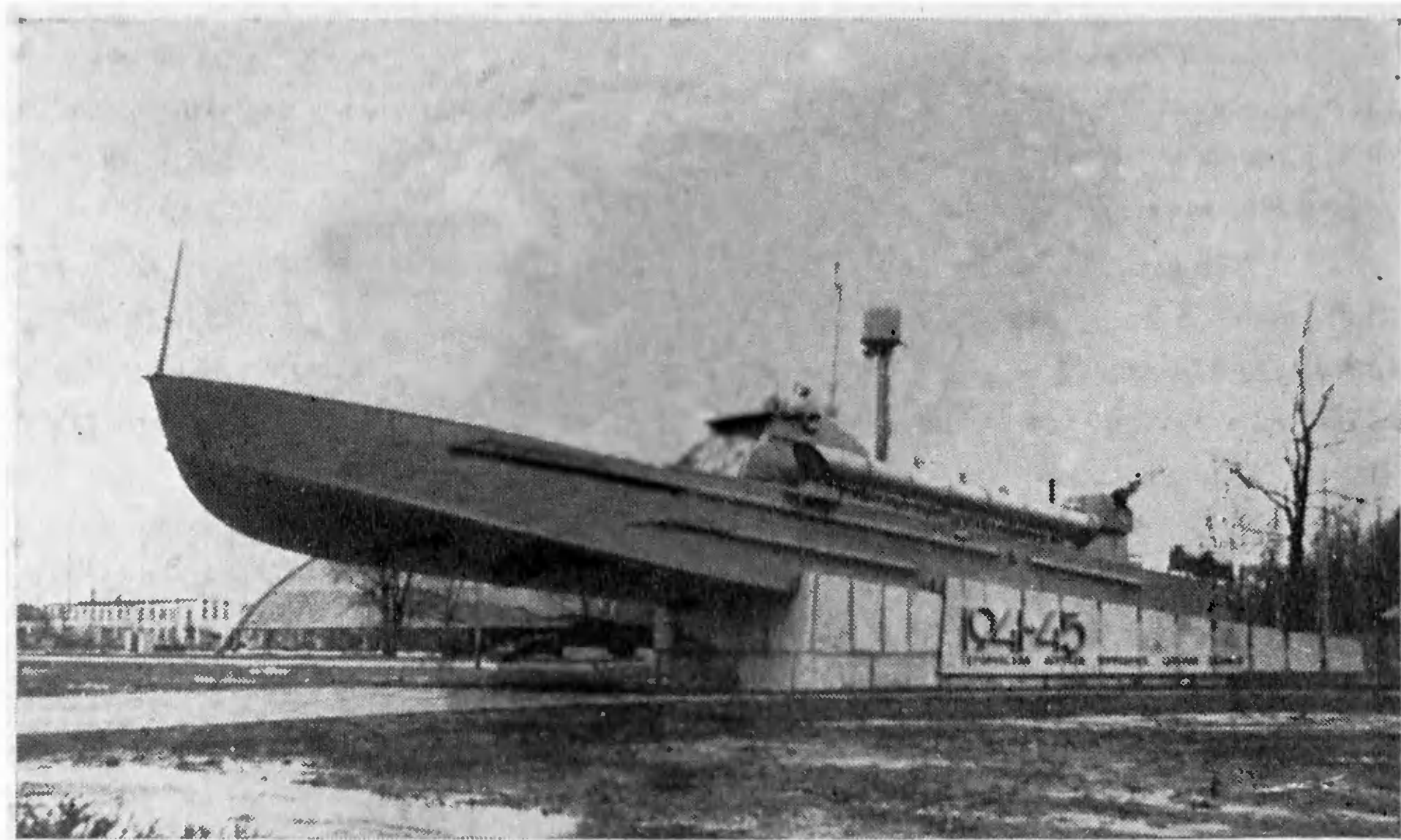
Ветераны-катерники в подшефной средней школе № 15 Василе-островского района.



Они вместе прошли всю войну (слева направо): моторист Н. М. Ильин, боцман В. А. Кузнецов, командир катера Герой Советского Союза А. И. Афанасьев, командир гвардейского дивизиона торпедных катеров Герой Советского Союза С. А. Осипов, боцман М. В. Алексеев.



Минута молчания у памятника погибшим морякам-катерникам.
Мынту, остров Эзель.



«...Героическим морякам торпедных катеров Балтики». Ленинград.

выправить, трещины заварить, поверхности зачистить и отшлифовать. Обновленные винты были немедленно поставлены на место.

Когда стемнело, на катер для проверки его состояния явились командир, военком и механик дивизиона. Завели моторы, отдали швартовы, отошли от пристани и приступили к «пробежкам» вдоль берега на различных режимах работы двигателей. Вибрация корпуса оказалась очень небольшой, так что катер можно было оставить в числе боеспособных.

Заканчивая заключительный пробег на скорости более тридцати узлов, мы со всем командованием дивизиона на борту выскочили на очередную банку. Как и утром, я сразу же заглушил двигатели. Наступила тягостная тишина, нарушаемая только гулками шагами начальства, взволнованно заходившего по палубе. Младший лейтенант Налетов торопливо и излишне громко командовал: «Всем членам экипажа — за борт! Сталкивать катер с камней!» Мы, не раздумывая, сигаем в холодную воду и с ужасом обнаруживаем, что глубина всего... полметра, а дно — каменистое, неровное. Несмотря на наши дружные усилия и помощь командиров штаба дивизиона, упершихся отпорными крюками и футштоками в дно, катер не только не сдвинулся с места, но даже не шелохнулся. Да, сели прочно!

С левого борта неподалеку на берегу виднеются всполохи оружейных выстрелов — линия фронта совсем рядом. Положение не из приятных. А если рассвет застанет нас здесь?.. Нет, надо сниматься с камней во что бы то ни стало!

Чтобы выяснить состояние катера, несколько раз с разрешения командира ныряю. Вижу, что винты сильно повреждены, но кронштейны, валы и рули, как это ни удивительно, совершенно целы, хотя корпус плотно сидит на камнях. Причем, редан — «ступенька» поперек днища — зацепился за два больших валуна, поэтому катер назад и не сдвинуть.

Командир дивизиона Богданов, руководящий всеми нашими действиями, приказывает раскачать катер с борта на борт. Пытаемся, но безуспешно. Тогда он приказывает боцману Ефименко с помощью фонаря направленного действия связаться с пристанью и вызвать рейдовый катер КМ. После томительного ожидания, показавшегося вечностью, послышался рокот моторов

маленького катерка, осторожно приближавшегося к нам с кормы.

Все попытки стянуть нас с камней окончились безрезультатно. Тогда я предложил попытаться тащить катер боком, в сторону. Начальство моментально дало «добро» на эксперимент. «Каэмка», нутужно ревя моторами, рывками, согласуя свои усилия с нашими, понемногу стаскивает злосчастный ТКА-164 с камней, и тот наконец покачивается на чистой воде.

К полуночи, в абсолютной темноте, катерок прибуксировал нас к причалу. Начальство молча, не отдав никаких распоряжений, сошло на берег. А утром мы снова встали на ремонт. Только на этот раз никто нас не ругал и не торопил.

Сняли винты или, вернее, то, во что они превратились, и стали ломать головы: что же с ними делать? По сути их следовало выбросить или сдать в металлолом. Но где взять новые? Выход оставался один: попытаться в третий раз восстановить их. И мы, засучив рукава, принялись за дело. Прежде всего пришлось наплавить лопасти, используя для этого обломки старых винтов, валявшиеся у «ремонтной мастерской». После этого их вручную обрубили, зачистили и отшлифовали. Основную работу безропотно выполнил все тот же наш большой, но, увы, неизвестный по фамилии, друг — рабочий-газосварщик. До сих пор я и многие другие катерники вспоминают его с чувством глубокой благодарности и симпатии.

Много и изобретательно помогали нашему экипажу в работе мичман Михаил Текутов и старшина 2-й статьи Иван Ширяев. Благодаря дружной, организованной работе удалось не только восстановить винты, но и в очень короткий срок — 2 октября — вернуть катер в строй действующих.

Закончив ремонт, мы узнали, что в ночной поиск командование отправило напарником к ТКА-67 числившийся до этого неисправным ТКА-154, которым командовал старший лейтенант Ткаченко. Утром вернулся только головной ТКА-67. Его командир лейтенант Афанасьев доложил, что поиск оказался пустым, а ведомый потерялся в темноте. Сообщение было не из приятных, и все с надеждой то и дело посматривали на море.

Через два часа напряженного ожидания на горизонте показалась медленно движущаяся точка. Вскоре стало

очевидным, что это ТКА-154. На всякий случай спустили низко над водой тали подъемного устройства. И, как оказалось, правильно сделали: старший лейтенант Ткаченко с хода подвел катер под тали. Катер имел такой большой дифферент на корму, что вода плескалась в желобах торпедных аппаратов. После подъема катера все увидели, что винты погнуты, кронштейн правого гребного вала вырван из днища вместе с обшивкой корпуса, гребной вал погнут. Авария тяжелая. Опять камни.

До полудня совместными усилиями всех экипажей удалось снять винты и вал которыми занялся мичман Текутов. Ему помогали «безлошадники», беспрекословно выполнявшие все его указания. Кузьмин и я были брошены на заделку дыры в днище. Работая вдвоем в страшной тесноте кормового отсека, сбивая в кровь руки, мы срубили молотком и зубилом головки заклепок и разобрали изуродованную коробку жесткости. После этого расчистили место на днище, установили заплату — стальной лист на парусиновой подкладке, просверлили вручную отверстия и закрепили заплату шестью болтами. Таким образом был подготовлен фронт работ для установки кронштейна.

Наше дальнейшее участие в ремонте было прервано вызовом к Налетову.

МЫ ОСТАВЛЯЕМ ЭЗЕЛЬ

Владимир Демидович был хмур и явно встревожен. Собрав весь экипаж, он сказал: «Надо немедленно достать сюда и погрузить на катер восемь бочек с бензином. Разместить бочки над желобами, но так, чтобы они не мешали стрельбе торпедами».

Боцман Ефименко и командир отделения мотористов Кузьмин, вооружившись пилой и топором, сразу же принялись за изготовление деревянных фигурных перекладин-подкладок под бочки, а я с радистом Селиным и мотористом Хлебасом направился за бочками с бензином. Перед нашим уходом Налетов тихо сказал мне: «Торопитесь. Наш последний оборонительный рубеж прорван. Армейские части с боями отходят».

Большие двухсотпятидесятилитровые металлические бочки были рассредоточены по всей территории, прилегающей к пристани, и замаскированы ветками и дер-

на палубу. Двое молниеносно открыли лаз в топливный отсек и юркнули в него. Одного из них я узнал: это был краснофлотец Михаил Шарипов с погибшего ТКА-123. «Вылезай! Командир расстреляет за это!» Шарипов оскандился: «Пусть! Умру хоть от своей пули, а не от фашистской... Не вылезу!» Я подумал и сказал: «Ладно. Только не вздумай курить! взлетим на воздух!», потом задраил лаз.

В это время Налетов занял свое место за штурвалом и командовал: «Заводи моторы!» Опасаясь, что прыгающие с пристани перегрузят катер и потопят его, командир, не отдав швартовов, дал ход. А с пристани продолжали, как горох, сыпаться люди, теперь уже в воду. Нельзя передать, как тяжело было смотреть на все это, но мы не могли взять всех...

Четыре катера шли в кильватер. Наша «ласточка» была перегружена сверх всякой меры: люди сидели, прижавшись друг к другу, на бочках с бензином, на торпедах, в таранном отсеке, облепили со всех сторон рубку. В самой рубке — люди, как шпроты в банке. Моторы нутужно режут, но мы все больше и больше отстаем от головного звена. Катер идет, сильно зарываясь носом в волну и неуклюже рыская из стороны в сторону: сказывалась перегрузка катера, особенно его носовой части.

В таранный отсек набилось довольно много краснофлотцев, вооруженных винтовками. Я опасался, что они там в тесноте могут случайно штыками пробить тонкий дюралевый корпус или, не дай бог, закурить, и сказал об этом Владимиру Демидовичу. Он приказал главстаршине Соловьеву немедленно удалить всех из таранного отсека, задрать его и развернуть вентиляционные трубы в корму раструбами, чтобы вода через них не захлестывалась в отсеки. Соловьев, выполняя приказание, удалил из крохотного помещения в носу десять человек. Это оказалось весьма своевременным, так как катер, пройдя Ирбенский пролив, вышел в открытое море и стал втыкаться носом во встречные волны, которые здесь были куда больше, чем в Рижском заливе. Чтобы они не залили переполненный катер, пришлось уменьшить число оборотов двигателей. К этому моменту луна скрылась за тучами, и мы потеряли из виду головные катера.

Несмотря на то что носовая часть была облегчена, нас все же сильно заливало. Не пожелавшие ранее

покинуть палубу впереди рубки, теперь сами убрались с нее и привязались к поручням и турели ремнями и концами.

Едва закончилось это перемещение, как с правого борта из темноты выползли силуэты вражеских кораблей. Не имея возможности ни атаковать их, ни уйти от них в случае преследования, Налетов отвернул от кораблей в море и приказал приготовить к выстрелу левую торпеду, чтобы облегчить катер. Предупредив людей, командир выстрелил торпеду. Каково было состояние людей, сидевших на бочках с бензином над торпедами, можно только предполагать, но это было единственно правильное решение. После выстрела облегченный катер пошел заметно резвее.

В ужасающей тесноте во время этой суматохи я не заметил, как оказался разутым. Стою левой босой ногой на металлической подставке, а правой, согнутой в колене, упираюсь во что-то. На моем колене каким-то образом сидит раненый майор-авиатор. Притиснутый людьми, он даже не может приподняться.

Бросив взгляд на компас, замечаю, что картушка все время «катится». В чем дело? Гляжу в смотровое окошко и в ночном мраке едва различаю силуэт ТКА-57 — катера, идущего за нами. Налетов машет ему рукой, предлагая идти первым. Но разве в этой крошечной тьме кто-нибудь разглядит его жесты?

Картушка продолжает «катиться». Стрелка указателя положения руля стоит в положении «двадцать градусов левого борта». Ясно: лежим на левой циркуляции. Видимо, поэтому Налетов давал знак напарнику идти впереди. Но тот жестов его не видел и упорно повторял все наши эволюции.

Майор, почувствовав неладное, поднял голову: «Старшина, что происходит?» — «Лежим, — говорю, — на циркуляции и описываем круги». Взглянув на компас, он дернул Налетова за одежду: «Командир, почему крутимся на одном месте?» Младший лейтенант растерянно отвечает: «Мы сбились с курса...» Летчик попросил у него планшет и, морщась от боли, посмотрел на карту. «Где, хотя бы примерно, мы находимся?» Налетов показал. Летчик немного подумал и твердо сказал: «Курс двадцать градусов!» Владимир Демидович послушно вывел катер на указанный курс, которым мы и шли еще несколько часов, заливаемые водой, промок-

шие до нитки и замерзшие до ужаса. По прошествии расчетного времени майор дал новый курс.

В трюмах моторного отсека и рубки плещется вода, проникающая через люк и вентиляционные раструбы при каждом очередном «плюхе» катера на волне. Мотористы и пассажиры непрерывно откачивают ее ручной помпой, но она не убывает, создавая дополнительную нагрузку и без того перегруженного катера. Он сидит так глубоко, что выхлопные отверстия находятся в воде. А это значит, что в случае внезапной остановки двигателей забортная вода зальет их цилиндры, а тогда... Поэтому в мозгу одна мысль: «Только бы не заглохли! Только бы не заглохли!»

Наступил рассвет. Кругом лишь бегущие ряды волн с седыми, пенящимися гребнями. Все беспокойно шарят глазами по горизонту: «Где же Даго? Когда ж он покажется?» Стало уже совсем светло, когда кто-то истошно крикнул: «Прямо — берег!» Медленно, едва заметно, расползалась по горизонту темная полоса. Все повеселели: земля близко, скоро конец этим мучениям, еще немного — и можно будет встать на твердую почву, просушиться, согреться, размять задеревеневшие руки, ноги, спину, вытянуться, отдохнуть, поесть...

Но радость оказалась преждевременной: в чистом небе появились два «лаптя», идущие прямо на нас. Боцман Ефименко попытался привести пулемет в боевую готовность, но это оказалось невозможно: надстройка забита пассажирами, а к турели и самому пулемету ремнями и мокрыми концами привязано более десятка окоченевших, промокших, обессиленных людей. Кое-кто из находящихся наверху — на палубе, в желобах — клацает затворами винтовок и автоматов, но большинство, сознавая свою беспомощность, жмутся друг к другу.

Владимир Демидович, посеревший и осунувшийся за ночь, тоскливо говорит: «Сейчас будет мясорубка». Майор, глядя в окошко, тихо произносит: «Это — конец» и устало опускает голову на грудь. Всем ясно, что после пережитого за ночь два поганных «лаптя» без труда «расчешут» два небоеспособных, облепленных замерзшими людьми, перегруженных, едва идущих катера. Нас могло спасти только чудо...

И оно свершилось: неожиданно для всех, неизвестно откуда взявшиеся, над нами пронеслись пять краснозвездных истребителей! С хода, не раздумывая и не

перестраиваясь, они ринулись в любовую атаку на «лаптей». Те, прижавшись к самой воде, резко отвернули в сторону и принялись улепетывать. На катере кто кричал, кто плакал, кто, обессиленный вконец, висел бледный как бумага на своем ремне или куске троса...

Мы медленно приближались к острову Даго (Хиума), держа курс на маяк Кыпу. Вошли в бухточку и встали на якорь. К катерам подошли рыбацьи лодки. Наши пассажиры — посиневшие, выбивающие зубами дробь, с темными кругами под глазами — без приглашений перебрались в них, чтобы скорее очутиться на берегу. К моему удивлению, с нашего катера сошло более полусотни красноармейцев, командиров и гражданских лиц. Пятьдесят вместо установленных нормами двадцати! Как они разместились на нашей «ласточке», на этой скорлупке — никому неизвестно! А ведь кроме них были еще краснофлотцы и командиры дивизиона, которые не покинули катер!

Я спустился в моторный отсек, чтобы переодеться, погреться и обсушиться у горячих двигателей. Особенно беспокоили меня ноги, ставшие синими и деревянными. Чтобы быстрее согреться, я залез прямо на один из двигателей и начал раздеваться. Около фундамента двигателя заметил свои ботинки, плавающие в воде, которая скопилась под паелами. С трудом снял кожанку, фланелевку, брюки и повесил их на коллектор мотора сушиться. Набирая голым телом тепло от еще не остывших двигателей, я вдруг в полумраке заметил на втором моторе две полуобнаженные женские фигуры. Вокруг них были разложены многочисленные с точки зрения моряка и сложные предметы дамского туалета. От неожиданности я некоторое время ошалело смотрел на них, не в состоянии произнести хоть слово.

Придя в себя, спросил: «Что вы здесь делаете? Как сюда попали?» Женщины удивленно ответили: «Разве не видите — преемся, как и вы». — «Но все давно уже на берегу, и вам пора туда же». — «А мы не собираемся никуда уходить», — простодушно ответили они. — «Но дайте же наконец переодеться!» — «А кто вам мешает?» — опять удивились женщины.

Махнув на них рукой, я быстро облачился в сухое белье, натянул разбухшие ботинки и вышел на палубу, где доложил командиру о пассажирках в моторном от-

секе. Владимир Демидович подозвал лодку с двумя красноармейцами и приказал женщинам немедленно покинуть катер. Но приказ на них не подействовал. Тогда Налетов сказал им, что неподалеку есть аэродром и возможно оттуда сегодня же самолетами будет эвакуация в Ленинград. Это сообщение заставило пассажиров быстро собраться и воспользоваться лодкой. Одна из них, довольно полная, так торопливо села в лодку, что чуть не опрокинула ее. Как оказалось, это была известная актриса Валентина Телегина.

Оставшись на катере одни, мы сразу же приступили к текущим делам: более надежно встали на якорь, заправили цистерны бензином из четырех бочек, а четыре других передали на ТКА-57. Его командир, лейтенант Белугин, пожаловался, что у него на борту кроме экипажа оказалось еще сорок пять пассажиров. Налетов усмехнулся: «Тебе все-таки было легче: у нас пятьдесят две души, да еще торпеды и восемь бочек бензина... Радуйся — мы спасли сто советских людей, сохранили катера. Это уже немало».

ТЯЖЕЛЫЕ ДНИ НА ДАГО

В бухточке не было пристани. Поэтому, поставив катера надежно на якорь, все, кроме вахтенных, на лодках переправились на берег, где развели большой костер, разделись и стали сушиться. Все по-прежнему стучали зубами, некоторых лихорадило. К костру подошли командир и комиссар роты саперов и, видя наше состояние, предложили расположиться в казарме в лесу. Предложение было очень заманчивым, но и Налетов и Белугин, трясаясь, как и остальные, от холода и переутомления, отказались удалиться от катеров.

Кроме холода и усталости давал о себе знать и голод: от него кружилась голова, а рот был полон слюны. Налетов распорядился доставить с катера консервы, сухари и пять бутылок водки — часть запасов, притащенных в Мынту Кузьминым и Селиным. Через несколько минут состоялась трапеза, на которой совместно с экипажем ТКА-57 были уничтожены все доставленные продукты. Не обделили мы и «безлошадников», оставшихся при экипажах двух наших катеров. Согретье водкой, с наполненными желудками, одетые в высохшую одежду, мы все тут же вповалку уснули у костра.

- Позднее приехал командир дивизиона Богданов и приказал ночь провести здесь, а на следующий день перейти в бухту Лехтма, где находились ТКА-67 и ТКА-111. Ночевали в сарае, зарывшись в сено. Утром нас разбудил командир роты саперов: «Немедленно выходите в море и выясните, что это за дым на юге». Наши командиры начали объяснять ему, что катера сейчас небоеспособны и к тому же имеют приказание командира дивизиона идти в бухту Лехтма. Командир роты как начальник местного гарнизона потребовал немедленного исполнения последнего приказа. Налетов раздраженно махнул рукой и направился на катер. Мы, естественно, последовали за ним.

Пройдя около десяти миль на юг, мы не обнаружили не только очага дыма, но и самого дыма. Зато увидели неподалеку от берега катер с белыми буквами «МТЛ» на борту, стоявший без признаков жизни. Осторожно — сколько позволяла глубина — подошли к нему и запросили в мегафон: есть ли кто живой и какая нужна помощь? На палубе катера показался краснофлотец. Он ответил, что в топливо попала вода, из-за чего мотор работал с перебоями и давал выхлоп с большим количеством пара. Сейчас все в порядке. На МТЛ завели мотор — он работал нормально — и катер двинулся вдоль берега на север.

Мы не могли идти рядом из-за малых глубин и большой разницы в скоростях. Поэтому мы отошли мористее и тоже направились на север. МТЛ шел по относительно спокойной воде, а в море гуляли громадные волны. Прыгая с гребня на гребень, мы сильно бились, подымая каскады брызг, которые больно секли лицо и бело-зеленой стеной закрывали горизонт.

Натужный рев моторов, свист встречного ветра и шум воды внезапно прострочили частые резкие хлопки. Владимир Демидович, прикрываясь рукой от обрушивающихся потоков воды, высунулся из люка, чтобы лучше осмотреться. И в этот момент корпус катера завибрировал от гулких частых ударов. Налетов, почувствовав, именно почувствовав, а не увидев, опасность, круто изменил курс и скорость. И тут мы обнаружили два фашистских самолета, разворачивающихся для повторной атаки. Боцман Ефименко сразу же открыл огонь по «мессеру», заходившему с кормы. За ним неслись вто-

рой. Один за другим они промчались низко над катером, обдав его пушечно-пулеметными очередями.

Командир приказал Феде Кузьмину установить второй пулемет впереди рубки и помочь боцману.

Третью атаку удалось отразить, и самолеты начали заход на четвертую: один разворачивался впереди по курсу, другой — за кормой. Первый, не закончив виража, вдруг исчез — куда и как, никто не видел, второй же лег на боевой курс и прошел всего в нескольких метрах над катером. Было видно, как трассы пулеметов Ефименко и Кузьмина впились в крылья и осиный фюзеляж самолета. Не снижая скорости, фашистский ас ушел за горизонт.

Уклоняясь от атак самолетов, командир не заметил как приблизился к берегу и оказался не на створах, ведущих в бухточку Кыпу, а в стороне от них. Конец этого маневрирования был печальным: на полном ходу мы перескочили через каменную гряду. После удара днищем о нее, корпус завибрировал и скорость резко упала. Я машинально произнес вслух: «Снесли винты. В четвертый раз!»

Едва мы спустили резиновую шлюпку на воду, чтобы осмотреть катер, как увидели фашистский самолет, шедший прямо на нас. Ефименко и Кузьмин, припав к пулеметам, открыли огонь. А мы в шлюпке закружились на месте, так как Селин и Хлебас гребли, неотрывно глядя в небо. Я видел, как побледнело лицо Налетова, сидевшего на корме шлюпки. Самолет, идя над самой водой, длинной очередью вспарывал ее перед собой. Гребенка из всплесков неудержимо приближалась к нам. «Конец!» — мелькнуло в мозгу.

И вдруг — перед глазами сплошь голубые и зеленые тени. Дышать нечем. Холод обжигает тело. Едва сообразив, что нахожусь в воде, всплываю на поверхность. Но дышать все равно нечем: набежавшая волна накрывает с головой. Захлебываясь, опять выныриваю на поверхность, и ничего не вижу: каска сползла на нос. Кто-то хватает меня за воротник бушлата и тянет вверх. Откашлявшись и отплевавшись, постепенно прихожу в себя.

Оказалось, что это Владимир Демидович, видя приближение смертоносного частотола всплесков, в последний момент опрокинул шлюпку. Только то, что все мы оказались под водой, и спасло нас от роя пуль...

Мы молча подошли к берегу, чтобы высушиться у костра, а я вернулся на катер. И в это время из-за леса выскочил низко летящий «юнкерс». Промчавшись с ревом над катером, он накренился, и было видно, как один из фашистов погрозил нам кулаком. Скрывшись за горизонтом, самолет больше не появлялся, израсходовав, вероятно, весь боекомплект.

Осмотр катера подтвердил мое предположение. Оказалось, что винты вновь изуродованы, кронштейн валопровода вырван из корпуса, корма полузатоплена и вода плещется в желобах торпедных аппаратов, палуба покрыта рваными осколочными и пулевыми пробоинами. Находившиеся в таранном отсеке брезентовые чемоданы с личными вещами иссечены осколками и пулями. Но они задержали эти осколки и пули, предохранив от повреждений корпус.

Оставив вахтенного, мы на шлюпке ушли на берег, где у костра собралось много оживленно жестикулирующих людей. Ясно, что шел разговор о штурмовке катера самолетами. В бухточке кроме наших торпедных катеров находилось несколько мотоботов и сейнеров. Их экипажи, увидев наш катер, идущий с моря и отбивающийся от самолетов, поспешно сошли на берег и скрылись в кустах. Командир саперной роты приказал установить на бруствер окопа имевшийся ручной пулемет ДП, чтобы «сбивать прорвавшиеся самолеты противника». Теперь все они — свидетели боя нашего катера с вражеской авиацией — окружили нас, искренне сочувствуя нам и удивляясь, как нам удалось уцелеть в этой переделке.

Кстати, двадцать пять лет спустя после этого события в Ленинграде на встрече ветеранов — участников обороны Моонзундских островов, оставшийся в живых штурман катера МТЛ Тихон Митрофанович Кудинов, выступая с воспоминаниями, сказал, что «торпедный катер номер сто шестьдесят четыре погиб, выручая нас». Я, конечно, не смолчал и, встав, сказал: «Здравствуй, друг! Мы не погибли тогда, и катер уцелел!»

...Когда все, поостынув, разошлись, мы задумались о том, что же нам теперь делать? Налетов сказал, что любой ценой необходимо добраться до пристани Лехтма, до которой «все»(1) около сорока пяти миль. Решили еще раз тщательно осмотреть винты и валопроводы и попытаться сделать все возможное, чтобы пре-

одолеть эти проклятые сорок пять миль своим ходом. Вчетвером — Кузьмин, Хлебас, я и старшина 2-й статьи Иван Ширяев, который присоединился к нам, — отправились на катер. Там, надев резиновый костюм, смазав лицо пушечным салом и обвязавшись тросом, я спустился в воду и залез под корму катера.

Результаты осмотра оказались неутешительными: от лопастей винтов остались одни обрубки, кронштейн левого вала вырван из днища и его основание едва держится одной стороной на четырех болтах. Но рули — целы.

Мы долго сидели молча, размышляя о возможных вариантах ремонта. Рядом с нами возился с мягким стальным тросом боцман Ефименко — вахтенный на катере. И тут меня осенило: нельзя ли этим тросом притянуть кронштейн к корпусу, закрепить его по месту? Товарищи решили — стоит попробовать. Не откладывая, тут же завели трос за головку кронштейна и за кормовой кнехт и обтянули его с помощью закрутки. Нырять несколько раз, я подправлял положение троса на кронштейне. Наконец он встал на свое место, плотно прижавшись к днищу. Стукнув кулаком по кронштейну и убедившись, что он крепко стоит на своем месте, я вынырнул, с помощью товарищей поднялся на борт катера и снял резиновый костюм.

✓ Выслушав наш доклад, Налетов подумал и твердо сказал: «Пойдем своим ходом. Выход в двадцать ноль-ноль. А сейчас — погрейтесь у костра, поешьте консервы с сухарями и отдохните».

В назначенное время оба катера покинули бухту Кыпу и направились в Лехтму. Шли очень медленно, а потому нудно. В темноте шумело беспокойное море. Командир, опасаясь нападения вражеских кораблей, приказал выключить все огни и включить глушители. Утром 5 октября мы благополучно пришли в Лехтму. Нас никто не встречал, и мы, ошвартовавшись, молча уселись на причале, глядя, как в желобах торпедных аппаратов гуляет вода.

Вместе с нами сидел и Владимир Демидович, старавшийся нас подбодрить. После душевного разговора с командиром, мы немножко «отошли». Вскоре командиров вызвали в штаб дивизиона.

Ожидая возвращения Налетова, мы занимались на катере текущими работами и уборкой в отсеках. А после полудня нам зачитали приказ командования дивизиона,

согласно которому наш экипаж расформировывался. Причина — мы плохо выполнили боевой приказ о переходе в назначенный пункт и вывели катер из строя. Весь личный состав, говорилось далее в приказе, направляется в распоряжение штаба стрелковой части, находившейся в трех километрах от берега. Все это было неожиданно, непонятно, обидно и больно. Но приказ есть приказ, и мы, взяв имевшиеся на катере винтовки, противогазы, патроны и гранаты, набрав сухарей и консервов, сошли на пристань. Поглядев на наш многострадальный катер, мы тронулись в путь.

У Бредя по лесной фронтовой дороге, мы единогласно решили держаться вместе, и если уж придется умирать, так с «музыкой», по-флотски, по-балтийски.

Лес поредел. Впереди показался какой-то поселок из стандартных деревянных домов. У одного из них стоял часовой, а на крыше трепетал красный флаг. Решили, что это и есть штаб части, куда нас направили. Вдруг сзади раздался крик. Мы оглянулись и увидели бегущего к нам человека. Он что-то кричал и размахивал руками. Мы остановились и, приглядевшись, узнали в бегущем главстаршину Ивана Устимова. Еле переводя дыхание, с трудом вытягивая ноги из песка, то и дело падая, он спешил к нам. Еще не добежав, Иван снова закричал срывающимся голосом: «Стойте!.. Приказываю... следовать за мной... обратно на катер!» Ефименко холодно ответил: «Мы выполняем приказ командира дивизиона — идем туда, куда приказано». Мы повернулись и пошли дальше. Устимов, забежав вперед, встал перед нами, широко раскинув руки: «Я назначен вашим командиром... Вместо Налетова... Приказываю немедленно идти на катер... и приступить к исполнению штатных обязанностей!» Немало озадаченные, мы в нерешительности топтались на месте, а Устимов, отдышавшись, наконец пояснил, что командование дивизиона отменило свой приказ — экипаж ни в чем не обвиняется, а Налетов отстранен от командования катером и назначен командиром взвода охраны штаба. «С этого часа — я ваш командир! Пойдемте на катер и подумаем, как ввести его в строй».

Вот так поворот! Мы и не заметили, как дошли до пристани. Вскоре появились механик дивизиона Константин Дмитриевич Добровольский и командир отряда дивизиона Владимир Поликарпович Гуманенко. После дол-

гих раздумий механик сказал, что надо немедленно строить подъемное устройство с таями, чтобы приподнять корму катера и попытаться отремонтировать винты, валы и кронштейн. Гуманенко откровенно заявил: «Вы должны сделать невозможное, чтобы ввести катер в строй. Срок — неделя: через неделю фашисты начнут наступление. Не управитесь — вспомните судьбу вашего напарника — сто пятьдесят четвертого... Поэтому работайте, засучив рукава, как черти... И торопитесь!»

Пришли саперы — целая рота — и начали строить клетки, крепить на них балку, навешивать тали. К ночи подъемное устройство общими усилиями было сооружено. Выгрузили торпеду и подняли корму катера над водой. Сразу же стало ясно, что винты необходимо заменять, так как лопасти оказались обрубленными почти по ступицу. Левый кронштейн еле держался на четырех болтах из двенадцати, вал был погнут. Однако наш трос до сих пор держал кронштейн довольно крепко.

Мы сразу же приступили к ремонту. Нам в помощь придали весь личный состав погибших торпедных катеров, а непосредственное руководство ремонтом возложили на механика отряда техника-лейтенанта Бритазского, человека опытного и энергичного. Он разбил людей на бригады: одна должна была править вал, другая — ремонтировать кронштейн, третья — винты, четвертая — корпус. Нашим мотористам и мне вместе с мичманом Текутовым достался ремонт днища — работа сложная, кропотливая и тяжелая. Лежа на плоту под днищем катера, нам удалось завести на пробойную стальную лист толщиной три миллиметра и закрепить шпангоуты стальными наделками. Большую помощь нам оказали красноармейцы саперного батальона, особенно младший сержант Рожков. Сметливый и разворотливый, он за короткое время выточил двести стальных заклепок, необходимых для ремонта корпуса.

Работая по пояс в холодной воде, мы за неделю сумели устранить все повреждения в днище катера. За это время Текутов и я просверлили сто тридцать отверстий диаметром восемь миллиметров и двенадцать — диаметром двенадцать миллиметров. Сверлить эти отверстия приходилось ручной дрелью, лежа на зыбком колеблющемся плоту. После этого простым слесарным молотком расклепали сто сорок две заклепки в труднодоступном месте.

Покончив с корпусом, мы подключились к ремонту кронштейна. Перебрав несколько вариантов, остановились на одном: разрезать одну сторону кронштейна, выправить, а затем сварить его. Так и сделали, хотя это было непросто. Еще сложнее было точно установить кронштейн на днище. Пришлось повозиться и нам, и лично механику Бритавскому. Однако судить о качестве центровки мы не могли из-за отсутствия специального приспособления — здесь мы были бессильны.

Не легче было и с винтами. И все же нам удалось на ступицы наварить «шейки» в местах расположения лопастей и накладками с болтами впотай прикрепить к ним импровизированные лопасти, изготовленные из... лемехов плуга. Один винт, сделанный таким способом, был почти закончен, а второй делался.

Над пристанью все чаще летали вражеские самолеты, но вместо бомб сбрасывали листовки, на которые никто не обращал внимания. Занятые работой, мы не знали, что командование дивизиона внимательно следит за ходом ремонта. Когда стало ясно, что катер можно ввести в строй, оно связалось по радио с базой Ханко и запросило топливо и стандартные заводские винты. С базы ответили положительно, и за ними на мотоботах пошел младший лейтенант Налетов. Вместе с ним в бурную октябрьскую ночь отправились и наши радиоэлектрики. Одно из суденышек, на котором находился кок Миша Шарипов, погибло почти со всеми людьми — только главстаршину Кузьму Пейзина подобрал мотобот с Налетовым на борту.

Владимир Демидович привез аж три пары новеньких гребных винтов! Мы были на седьмом небе от радости. Механик дивизиона Добровольский, бглядев нас — мокрых, грязных, густо измазанных свинцовым сурьком, — в благодарность за работу сказал: «Берите себе винты первыми, какие вам понравятся!» И тихо добавил: «На кого же вы похожи — у вас не лица, а красные маски. Но какие же вы все молодцы!»

Винты быстро поставили на место, и катер спустили на воду. Механик Бритавский тщательно осмотрел корпус и, заметив небольшую течь в районе заплат, приказал снова приподнять корму для устранения дефекта. А состоял он в том, что кронштейн получился короче нормы на семь миллиметров — никто не догадался учесть деформацию корпуса катера за время висения

на таях. Пришлось снять кронштейн и с помощью прокладок произвести центровку вала заново. Для лучшей герметичности корпуса в месте крепления кронштейна залили цементом пространства между шпангоутами.

✓ Вечером 15 октября катер спустили на воду и проверили кормовой отсек: вода не поступала, вал вращался довольно легко. В полной боевой готовности катер встал у пристани рядом с тремя другими. Но опробовать его на ходу не представлялось возможным из-за близости фронта. Еще три дня назад — Гуманенко был прав — на острове начались ожесточенные бои с противником, высадившим несколько десантов и начавшим наступление с захваченных плацдармов. Наши части, ведя тяжелые оборонительные бои, отходили к северной оконечности острова. На следующий день после окончания ремонта катера, 16 октября, фашисты были всего в трех километрах от пристани Лехтма и вели методичный артиллерийский обстрел поселка. Нагрев на кострах и камбузе воду в котлах, мы залили ее в водяную систему двигателей и после долгого перерыва вновь вдохнули в них жизнь. Неожиданно на катере появился Налетов — командование дивизиона вернуло и его на корабль, и он приступил к исполнению своих обязанностей.

Освободившись от круглосуточной горячки ремонтных работ, мы получили, наконец, возможность оглядеться. В частности, мы узнали, что генерал Елисеев, прибыв сюда со своим штабом на торпедных катерах головного звена 3 октября, вечером того же числа приказал им выйти на Эзель к маяку Сырве и забрать врачей — специалистов госпиталя, раненых, капитана Стебеля и часть его людей. Две штормовые ночи, без отдыха, ходили наши катера, но безрезультатно: в первую наткнулись на корабли противника, помешавшие подойти к назначенному месту, а во вторую — берег был тих и безлюден.

Примерно в это же время мне довелось случайно увидеть генерала Алексея Борисовича Елисеева. Он сидел на пне, одетый в кожаный реглан. Вид у него был понурый и сильно утомленный. Локтем правой руки он опирался на колено, а пальцами «доил» бородку. Наверняка он тяжело переживал гибель вверенных ему людей. За последние двое суток на Эзеле бойцы и коман-

диры по его приказу сорок четыре раза ходили в атаку, сдерживая врага. Комиссар дивизиона Дмитрий Михайлович Грибанов много лет спустя рассказывал, что должна была состояться сорок пятая, всеобщая, атака, которую генерал хотел возглавить сам и погибнуть вместе с подчиненными, предпочтя смерть плену. По плану этой атаки торпедным катерам, которые имели бы восемь торпед, шестнадцать глубинных бомб, несколько тонн бензина и масла, надлежало в момент захвата фашистами пристани врезаться в нее на полном ходу, уничтожив всех оккупантов, оказавшихся на пристани и вблизи нее. И катерники совершили бы это, ибо горели ненавистью к гитлеровцам и жаждали уничтожить их любой ценой!.. Но сорок пятая атака не состоялась, так как был получен приказ командования КБФ и Ленинградского фронта об оставлении острова Эзель и эвакуации штабов.

К вечеру 18 октября бои на Даго шли уже на подступах к пристани. Командование Северного укрепленного сектора БОБР дало указание принять на ТКА-57 и наш катер раненых бойцов и доставить их на полуостров Ханко. Вместе с нами уходил и штаб дивизиона. Около полуночи Налетов распорядился перевести катер к самому концу пристани, прогреть двигатели и быть готовыми к немедленному выходу в море.

Мы с горечью наблюдали повторение того, чему уже были свидетелями на Эзеле. Бой шел уже совсем рядом, когда на пристани начали появляться люди. На дороге, ведущей к пристани, рвались снаряды и мины, трещали автоматные очереди. Глухо шумело штормовое море и свистел ветер. В абсолютной темноте приступили к приему и размещению пассажиров согласно спискам. Как и прошлый раз, рассаживали их в желобах и по закоулкам отсеков, предупреждали, чтобы ни в коем случае не курили.

В 3 часа ночи прибыли работники штаба дивизиона. Большинство их разместилось на ТКА-57, а к нам на катер пришел начальник штаба дивизиона старший лейтенант Евгений Вячеславович Осецкий. И Налетов и мы все обрадовались этому, так как Осецкий не только был хорошим штурманом, но и служил раньше на Ханко и хорошо знал подходы к базе.

Примерно через полчаса прозвучала команда: «Заводи моторы!» Наш ведущий — ТКА-57 — словно тень от-

делился от пристани и направился в ночную мглу. Мы последовали за ним, строго соблюдая светомаскировку, без единого огня.

ХАНКО

Встречный ветер завывал в раструбах вентиляции, визжал в обычно незаметных щелях. Волны с разгону мощно били в скулы и вздымались шипящими стенами, закрывая все впереди. Рассыпаясь, они брызгами, как осколками стекла, секли лицо. Нырняя с волны на волну, катера двигались вперед. Неожиданно силуэт голозного катера, и так плохо различимый во тьме сквозь брызги, начал растворяться. Только сильно увеличившийся пенистый след говорил о его присутствии. Ясно: товарищи прибавили ход. Командир нажимает мне на плечо, и я плавно перевожу ручки акселератора вперед — гул моторов усиливается, катер начинает бить сильнее и чаще. Одновременно появляется мысль: «Выдержит ли самодельный кронштейн такую нагрузку?» Как бы в ответ корпус сначала затрясся и задрезбезджал, а когда стрелка тахометра достигла цифры «тысяча шестьсот оборотов» — вибрация почти прекратилась. Значит, вот они, критические обороты! Ну, что ж — режим подходящий.

✓ Через четверть часа головной уменьшил скорость до прежней, и всю оставшуюся часть пути мы шли выдерживая ее. На рассвете, обдаваемые каскадами холодной балтийской воды, мы едва держались на ногах. И вдруг впереди по курсу в небо взметнулся вертикально луч прожектора. Осецкий радостно воскликнул: «Ханко салютует нам!» Все стало ясно: устье Финского залива благополучно пересекли, курс — правильный, скоро придем к своим!

В сером, призрачном свете зарождающегося дня мы вошли на внешний рейд базы Ханко, повернули к острову Руссаре, подошли к плавучему пятидесятитонному крану и ошвартовались. Измученные, замерзшие и мокрые пассажиры, всего натерпевшиеся за переход, поспешили покинуть катер, оставив на нем много различных вещей.

Экипажи обоих катеров тоже сошли на кран, на котором главой всему был Карпов, или — Карпыч, как его все звали. Он много лет работал во вспомогательном

флоте и пользовался большим уважением у всех, с кем ему приходилось сталкиваться по работе. Этого невысокого, плотного, уже в годах человека мы знали еще до войны как мастера подъема торпедных катеров и непревзойденного ворчуна. Ворчал же он оттого, что органически не терпел беспорядков не только на кране, а вообще всюду, везде.

В то утро мы, к ужасу Карпыча, гурьбой ввалились во внутренние помещения крана и как горох ссыпались в котельное отделение. Замерзшие и мокрые, мы кое-как устроились у теплого котла и мгновенно уснули. Увидев этот небывалый беспорядок на вверенной ему единице флота, Карпыч, конечно, разошелся вовсю, но никто его уже не слышал, и, махнув рукой, он поднялся на палубу. Осмотрев, как катера ошвартованы, Карпыч отпустил порцию крепких русских слов по адресу вахтенных на катерах. «Хватит тебе бурчать,—не вытерпел один из них,—того гляди взорвешься». Это было уж слишком! Вконец расстроенный Карпыч удалился в каюту.

Отоспавшись, высушившись и отогревшись, мы занялись текущими делами. На следующий день к нам присоединились пришедшие с Даго два последних катера из нашего дивизиона: ТКА-67 и ТКА-111. Мы проводили наших товарищей в котельное отделение и уложили спать. После отдыха это звено перешло в гавань Ханко, а наше осталось здесь, на Руссаре, только экипажи переселились с крана на береговую батарею, расположенную неподалеку. Артиллеристы приняли нас очень радушно, даже уступили свои койки. Впервые с начала войны мы уснули, раздевшись, на койках с чистыми простынями, накрывшись одеялом и имея подушку под головой.

Да, бытовые условия на батарее показались нам прямо-таки сказочными. Но особенно поражала нас царившая здесь тишина. Правда, мы как-то оказались свидетелями попытки противника обстрелять территорию базы Ханко. Однако враг тут же получил сокрушительный ответ нашей морской артиллерии, после чего снова надолго наступила тишина. Сердце радовалось и при виде краснозвездных самолетов, часто появлявшихся у нас над головой и не дававших спуску вражеским летчикам.

Вскоре оба катера нашего звена с помощью крана Карпова были поставлены на кильблоки для приведения в порядок. Под руководством механика Михаила Бритавского в спокойной, почти мирной обстановке был из-

готовлен новый кронштейн и по всем правилам установлен на место, после чего сделана тщательная центровка и левой валопрогонной с заменой вала. Затем встал вопрос о капитальном ремонте двигателей, моторесурсы которых были выработаны более чем вдвое по сравнению с нормами. Пришлось их демонтировать, а потом с помощью все того же Карпыча извлечь из катеров и погрузить на баржу. Через несколько дней Бритавский доставил с Ханко тем же транспортом совершенно новые — под заводскими пломбами — моторы. Мы быстро расконсервировали их и приступили к монтажу на катере. На душе было радостно, дело спорилось.

Однажды мы увидели на рейде торпедные катера, заметно отличавшиеся от наших «ласточек» и силуэтом, и большими размерами, и характером вооружения — особенно артиллерийского. Оказалось, что это — новые, деревянные катера дальнего действия типа «Д-3», выпущенные отечественной промышленностью уже во время войны. У них были большая, чем у нас, дальность плавания, лучшая мореходность, более мощное вооружение, но скорость — значительно меньше, чем у нас. Что делать: выигрываешь в одном, проигрываешь в другом.

После окончания ремонта и опробования моторов мы перешли в Ханко и присоединились к трем катерам, стоящим в гавани бывшего финского яхт-клуба. Экипажи размещались в подвалах гостиницы (тоже бывшей), освещаемых мерцающими коптилками. Спали на двухэтажных нарах, прозванных «шхерами».

Среди гарнизона полуострова Ханко в те ноябрьские дни широкую известность получили «Ответное письмо гангутцев Маннергейму» и «Ответное письмо защитников Москвы — гангутцам». Их с большим интересом читали и перечитывали наши армейцы и моряки, многие стремились сохранить на память экземпляры этих писем как исторические документы. Текст письма Маннергейму, написанного группой ханковцев при активном участии тогда солдата, а теперь большого советского поэта ленинградца Михаила Дудина, был очень острым и сопровождался соответствующими рисунками Бориса Пророкова — тогда тоже солдата, а впоследствии народного художника СССР. Оба они в то время работали в редакции газеты «Красный Гангут». Кстати, именно из этой газеты, изда-

вавшейся политотделом базы, мы узнали о награждении защитников Эзеля орденами и медалями. Узнали и о том, что фашисты стоят у стен Ленинграда и на подступах к самой Москве. В это трудно было поверить. Здесь же на Ханко слышали от экипажей «малых охотников» о тяжелом положении населения окруженного Ленинграда, о начавшемся там голоде и о твердости духа ленинградцев.

На Ханко мы встретили праздник 24-й годовщины Октябрьской революции. Командир дивизиона поздравил личный состав, а комиссар зачитал приказ Верховного Главнокомандующего. За успехи, достигнутые в борьбе с немецко-фашистскими оккупантами, командир военноморской базы Ханко генерал-лейтенант Сергей Иванович Кабанов присвоил ряду лиц рядового и старшинского состава следующие воинские звания. Этим приказом мне было присвоено звание «главный старшина», хотя у меня еще не кончился срок срочной службы.

В начале ноября в соответствии с решением Ставки началась эвакуация гарнизона полуострова Ханко для пополнения рядов защитников Ленинграда. С востока — из Кронштадта — планомерно приходили корабли, чтобы вывезти с полуострова людей, вооружение и продовольствие. Переходы происходили ночью в сложных условиях: в штормовую холодную погоду, по минным полям, под дулами вражеских батарей. Но, невзирая на все это, корабли приходили и уходили регулярно.

В последних числах ноября на Ханко пришел последний караван, в составе которого был турбоэлектроход «И. Сталин». Возглавлял конвой командующий эскадрой КБФ вице-адмирал Валентин Петрович Дрозд, руководивший уже не одним таким переходом; свой флаг он держал на эсминце «Стойкий».

В порту Ханко турбоэлектроход встал под погрузку. Однако приход такого большого судна не мог быть не замечен противником. Подтверждением тому стали частые обстрелы порта, из-за которых транспорт вынужден был прерывать погрузку и уходить на рейд. На обстрелы противника наша артиллерия отвечала огневыми ударами, после которых враг некоторое время молчал. После очередного «наведения порядка» в порту судно возвращалось к причалу и продолжало погрузку.

Иногда противник совершал внезапные кратковременные огневые налеты ночью. Это были неприятные,

но, в общем-то, «пустые» обстрелы, так как все и всё были укрыты в многочисленных надежных убежищах, блиндажах, подвалах. Однажды во время такого артиллерийского налета произошел следующий случай.

Наши катера, как уже говорилось, стояли по обе стороны гранитной стенки гавани яхт-клуба, замаскированные брезентами. На стенке штабелем лежал подтоварник — доски, предназначенные для маскировочных сооружений и разных хозяйственных надобностей. Неподалеку от штабеля находилась землянка, где отдыхали подвахтенные смены охраны катеров. Рядом с землянкой почему-то стояла бочка с бензином.

И вот ночью, во время моей вахты, противник внезапно открыл сильный артиллерийский огонь по порту. Часть снарядов рвалась в гавани яхт-клуба. Я в этот момент стоял возле землянки, сдавая пост краснофлотцу Кайдовичу. Я вытащил правую руку из рукава тулупа, а мой сменщик сунул в него свою руку. В следующий момент — когда я собирался выдернуть и левую — мы полетели, ударились о дверь землянки, вышибли ее и шмякнулись о стену. Ослепленные и оглушенные взрывом, мы долго не могли встать, копошась и путаясь в тулупе, одном на двоих. Наконец, терзаемые мыслью о состоянии катеров — горят или утонули, — мы выскочили из тулупа и выбежали наружу. Велико же было наше удивление, когда мы увидели, что катера стоят целехонькие на своих местах, лишь слегка покачиваясь на волне. Только все они оказались заваленными подтоварником. И бочка с бензином стояла на прежнем месте, и без единой царапины. Прибежавший дежурный по дивизиону, которому мы сообщили по телефону о происшествии, только разводил руками и качал головой.

Детальный осмотр катеров не выявил каких-либо повреждений, кроме осколочных царапин, оставшихся на мачтах. А на гранитной стенке искрилась здоровенная щербина — там, где разорвался снаряд. Вот какие чудеса бывают на войне...

СКВОЗЬ МРАК, МИНЫ И ЛЬДЫ

Военно-морская база Ханко за время, прошедшее со дня нападения гитлеровской Германии на Советский Союз, не только отразила все атаки противника с ощути-

мыми для него потерями, но и десантами захватила более десятка ближайших островов, чем значительно улучшила свое положение. Система укреплений, боевой дух ханковцев делали базу неприступной. Но в трудные для Ленинграда дни командование решило эвакуировать весь личный состав базы Ханко со всей боевой техникой для участия в непосредственной защите колыбели Великого Октября.

То, что не представлялось возможным эвакуировать, пришлось уничтожить. С болью мы смотрели, как со стенок порта в воду летели паровозы с вагонами, падали порталы краны, как скрылся в волнах плавучий кран ворчуна Карпова, как артиллеристы взрывали на ближайших островах свои батареи — мгновенное полыхание багрового пламени, тяжелый глухой удар и — все, только груды руин...

2 декабря наша четверка торпедных катеров весь день находилась в полной боевой готовности, продолжая стоять у стенки яхт-клуба. Когда стало смеркаться, катера покинули гавань и вышли на рейд, где стояли корабли последнего конвоя: эсминцы «Стойкий» и «Славный», семь базовых тральщиков, четыре охотника, турбоэлектроход «И. Сталин», штабной быстроходный катер типа «ЯМБ», торпедные катера. В 22 часа конвой тихо снялся с якорей и начал трудный путь на восток. Шли в ночном походном порядке: впереди семь тральщиков, за ними эсминец «Стойкий», затем турбоэлектроход, справа и слева от него на носовых курсовых углах — «малые охотники», на кормовых — четверка наших катеров, по паре с каждого борта, позади транспорта — ЯМБ, замыкал ордер эсминец «Славный». Торпедные катера типа «Д-3» с командованием базы на борту следовали самостоятельно.

Двигались без огней, смутно различая в ночной темноте силуэт охраняемого судна. В час ночи с опушки шхер караван был обстрелян вражескими батареями. Эсминцы открыли огонь на полной скорострельности. Противник замолчал, и вновь стало темно и тихо.

Через четверть часа ночь разорвала яркая вспышка, и резкий удар сотряс корпус катера. Спустя несколько секунд произошел еще один взрыв. Ордер нарушился: корабли охранения ходили переменными курсами около подорвавшегося судна, стоявшего без движения с сильным дифферентом на нос. Это был турбоэлектроход

«И. Сталин». Команда транспорта спустила спасательные шлюпки, но прыгавшие пассажиры переполняли, опрокидывали и топили их. К борту судна стали поочередно подходить тральщики и снимать с него людей. Катера охранения подбирали плавающих.

Налетов заметил перегруженную шлюпку, которую заливали волны. Минуты ее были сочтены. Владимир Демидович выстрелил одну торпеду в сторону южного берега и, облегчив этим катер, принял на борт больше двух десятков человек. После этого он стал ходить у кормы транспорта переменными курсами на малом ходу и подобрал с воды еще несколько бывших пассажиров турбоэлектрохода. Разместили мы их в желобе торпедного аппарата и накрыли чехлами, часть людей находилась в рубке, раненые — в моторном отсеке.

Спасая людей, наш командир не заметил, как ушли остальные корабли. Мы остались одни рядом с подорванным судном. Проверив бензобаки, я доложил младшему лейтенанту, что мы израсходовали половину запаса топлива и теперь нам хватит его только-только, чтобы дойти до Гогланда. Но он «потерял место» в море и никак не мог решиться идти на восток в одиночку.

Температура воздуха опустилась до минус шести градусов, холодный пятибалльный ветер обжигал лицо. Начал обледеневать корпус. Вышел из строя, замерзнув, компас. А мы болтались у тонущего судна, не зная куда идти.

На наше счастье, ветер разогнал низкие тучи и над нами засияла россыпь звезд. Командир, наконец, решился и, ориентируясь по звездам, двинулся на восток в одиночку. Примерно через час показался силуэт какого-то корабля. Приблизились к нему. Это был ЯМБ (яхта моторная быстроходная), а по сути — щеголеватый большой катер для разъездов начальства. После коротких переговоров мы получили с яхты три бочки бензина. Заправившись, продолжили путь.

Шли долго, то и дело стопоря моторы, часто меняя курс и лишь примерно придерживаясь направления на восток. Под утро едва успели разойтись правыми бортами с вынырнувшим из темноты охотником, который шел встречным курсом. Боцман Ефименко дал фонарем направленного действия опознавательный сигнал, в ответ на который получил соленое словцо. С катера, прошедшего совсем рядом, крикнули: «Еще бы пять секунд —

и вы получили бы в борт снаряд!» Действительно, у носового орудия стоял расчет и держал нас на мушке...

В 9 часов начало светать. Небо — чистое, значит, день будет солнечным. Но холод усилился. Брызги, замерзая на лету, больно впивались в лицо. Шлем Налетова быстро обрастал льдом, затрудняя наблюдение за морем и небом: командир не мог повернуть головы. Владимир Демидович попросил меня сбить ледяную корку на шлеме. Это удалось сделать лишь с помощью палки. Взяв ее, он тем же способом избавил и меня от ледяных лат на правом плече. Такую околку льда пришлось делать не единожды.

На фоне светлеющего горизонта показались мачты какого-то корабля. Командир приказал увеличить ход и стал его догонять. Это оказался наш тральщик, и Налетов сразу повеселел. Повеселели и мы все: за ним можно было идти, не опасаясь за правильность курса. Кроме того, при появлении вражеских самолетов он мог прикрыть нас огнем зенитной артиллерии, а при встрече с вражескими кораблями — мы могли защитить его оставшейся торпедой.

На палубе тральщика — плотная масса людей, снятых с турбоэлектрохода. Мы смотрели на них с восхищением и удивлением: как они после «купания» смогли всю ночь простоять на открытой палубе?! Но они на нас смотрели, по-моему, с ужасом: как это можно болтаться среди волн на такой скорлупке, заливаемой водой и покрытой льдом?! А как мы могли, — мы и сами вряд ли понимали.

После полудня показался остров Гогланд. Налетов приказал увеличить ход и ринулся вперед один. Яркое светило солнце, но не грело. В сумерках короткого декабрьского дня мы вошли в бухту Сууркюля и ошвартовались к трем стоящим у пирса торпедным катерам. В бухте на якорях покачивались еще три торпедных катера типа «Д-3» и четыре охотника, на рейде находились два эсминца и несколько тральщиков. Нас, как выяснилось, уже считали пропавшими, и потому встреча была особенно радостной.

Здесь, на Гогланде, мы не были с июля — полгода. Теперь все вокруг выглядело довольно мрачно и пустынно, многие постройки сожжены. Отдохнуть на берегу было негде, и мы расположились на катере, собравшись в еще теплом моторном отсеке. Молча, без аппе-

тита, пожевали консервы и сухари и стали располагаться на отдых. Но тут появился вахтенный и сообщил, что отказало рулевое устройство — заклинило. Быстро разобрались: штуртрос примерз к проводящим трубам. С помощью ведра с кипятком и тряпки отогрели изнутри кормового отсека трубы, по которым проходил штуртрос, и рули снова стали действовать. Командир приказал вахтенным периодически вращать штурвал, чтобы подобного не повторилось. Но и после этого отдых был беспокойным: каждые три часа приходилось прогревать моторы, хотя, чтобы сберечь тепло, мы затянули отсек брезентовыми чехлами.

На другой день, получив скудный обед, стали готовиться к переходу в Кронштадт. Тогда же узнали, что ЯМБ на Гогланд так и не пришел. С кораблей, проходивших мимо, видели его стоящим с дифферентом на нос. Но командир от помощи отказался. И вот результат — ни катера, ни людей...

4 декабря поздно вечером караван покинул Гогланд и продолжил движение на восток. До острова Лавенсари шли чистой водой, за ним появилась шуга, и нам с каждой милей двигаться становилось все труднее. У острова Сескар начался сплошной лед. Впереди пошли буксиры, взламывая лед, а за ними — мы, дюралевые торпедные катера. И тем не менее льдины в любую минуту могли пробить тонкую обшивку корпуса, водозаборные кингстоны забивались ледяной крошкой, моторы перегревались. Вскоре мы вынуждены были остановиться. Но нас сразу же подхватили трудяги-буксиры, потащив за собой.

С каждой милей лед становился все толще, все тяжелее. Не доходя меридиана Шепелевского маяка, караван застрял. С рассветом противник начал артиллерийский обстрел с мыса Сейвястё. Эсминцы и тральщики открыли ответный огонь. И сейчас же их поддерживали артиллеристы форта Красная Горка. Их мощные дальнобойные орудия дали несколько залпов. Тяжелые снаряды прошелестели над нашими головами и разорвались на вражеском берегу. Они мастерски накрыли батареи противника — и те замолчали.

А мы, превратившись в глыбы льда, только наблюдали за этой дуэлью. Толстенный лед покрывал рубку, кормовую часть, торпедные аппараты, палубу. В этом айсберге имелись только две дыры, из которых торчали

головы командира и боцмана. Из рубки в машинное отделение можно было попасть, съезжая по ледяной горке. Пулемет исчез под слоем ледовых образований.

Едва закончилась артиллерийская дуэль, как в сером морозном небе раздался гул фашистских бомбардировщиков. Развернувшись на боевой курс, они с воем устремились на впаянный в лед караван. Затыкали орудия эсминцев, тральщиков и буксиров. То ли оттого, что самолеты встретили «теплый прием», то ли оттого, что появилась эскадрилья красnozвездных «чаек», но бомбы упали в стороне. Бомбардировщики скрылись, а наши истребители начали барражировать над караваном. Все повеселели: нас надежно прикрывали со всех сторон!

Вскоре на горизонте показался дым, а затем мачты и высокие трубы: из Кронштадта на выручку каравану шел легендарный ледокол «Ермак», без усилия круша полуметровый лед. За ним тянулся широкий канал чистой воды. Обойдя караван вокруг, он, не останавливаясь, двинулся к Кронштадту.

Но если такие льды не являлись помехой для движения ледокола «Ермак», то для нас они были смертельной опасностью. В момент прохода ледокола произошла подвижка льдов, для него, возможно, незаметная, а нас она чуть не раздавила. Мы замерли, ожидая треска продавленного корпуса. И, пожалуй, нас спасла только удивительная каплеобразная форма катеров, выбранная Туполевым при их конструировании: нас при сжатии льдов не раздавило, а выперло, вытолкнуло на них. Подошедший буксир околел нас, и мы плавно сползли в полынью. Одновременно с рубки и палубы свалился весь намерзший лед. Как ни странно, поступления воды нигде обнаружено не было.

Но тут оказал медвежью услугу потащивший нас тральщик: льдины, отбрасываемые струями воды от его винтов, с силой били в форштевень катера и вскоре пробили корпус. Решили укоротить буксир и идти носом вприпык к корме тральщика. Но удары продолжались, корпус содрогался от них, а мы с замиранием сердца ждали, когда начнем тонуть. Однако пробоин не прибавлялось, Кронштадт становился все ближе. Вот уже показались купол Морского собора, трубы Морзавода, стенки гаваней.

В вечерних сумерках тральщик втащил нас в Среднюю гавань. Проходя мимо Усть-Рогатки, мы увидели

тяжело поврежденный линкор «Марат». У каждого из нас екнуло сердце при виде изувеченного могучего корабля, являвшегося в свое время шедевром не только отечественного, но и мирового кораблестроения.

Тральщик оставил нас посредине гавани, так и не сумев преодолеть несколько десятков метров до Петровской пристани: лед оказался сильнее его.

На другой день на буксире притащили ТКА-67 лейтенанта Афанасьева и ТКА-57 лейтенанта Кременского. Недалеко от берега стояли вмерзшие в лед еще два катера: ТКА-121 и ТКА-131.

Несмотря на огромный риск, невероятные трудности и лишения, мы все же дошли до Кронштадта — щита Ленинграда с моря, — влились в число его непосредственных защитников.

В ТИСКАХ БЛОКАДЫ

Товарищи, пришедшие встретить нас, поразили своим видом: худые, бледные, грустные. От дружеского хлопка по плечу — традиционного приветствия моряков — наши друзья буквально валились с ног. На предложенный кем-то из нас черный хлеб они накинулись как на лакомство: кто мгновенно съел, кто спрятал, завернув в тряпочку. Зрелище было незнакомое и печальное, заставившее нас по-новому взглянуть на происходящее: если здесь, на флоте, так, то что же в Ленинграде?

На следующий день после прибытия в Кронштадт приступили к консервации двигателей и корпуса (а в отсеках — минус девятнадцать!). Присланные в помощь катерники с береговой базы были совершенно обессилены и больше искали в трюмах что-нибудь съестное, чем работали. Но мы не осуждали их, так как были пока сильнее, чем они. Закончив работу и изрядно намерзшись, мы уже ночью ушли отдыхать на береговую базу, мечтая о парной бане и застланной койке. Действительность оказалась мрачнее: бани уже не существовало, а в кубриках, тускло освещенных коптилками, и с окнами, заложенными кирпичом, температура чуть превышала нулевую. Спали, правда, на койках, но во всем обмундировании; здесь было не до простыней.

Из разговоров с товарищами мы узнали, что от прежнего нашего отряда дивизиона особого назначения оста-

лось лишь два катера: наш и ТКА-174, находящийся в Ленинграде,— остальные погибли, расстрелянные вражескими самолетами. Среди погибших товарищей наш бывший радист Вася Большев и электрик Миша Душин. Из этих же разговоров мы узнали, что командиром нашего дивизиона назначен капитан-лейтенант Сергей Александрович Осипов, чему мы очень обрадовались, ибо хорошо знали его как душевного человека и отличного боевого командира.

Произошло изменение и в составе экипажа нашего катера. Говорят, в семье — не без уroda. У нас таким уродом оказался мой подчиненный — моторист Хлебас. В трудное, голодное время он украл у товарищей консервы. По нашей просьбе Хлебас был списан с катера (а затем и с бригады торпедных катеров). Вместо него к нам назначили краснофлотца Михаила Петрова. Перед войной он служил на нашем катере дублером моториста, а с началом войны ушел в морскую пехоту и сражался на Ораниенбаумском «пятакe» под Гостилицами, был ранен и контужен. Толковый моторист и отличный товарищ, Миша сразу влился в наш коллектив.

В последующие декабрьские дни мы продолжали работы по консервации катеров, вмерзших в лед гавани, демонтажу аппаратуры и вооружения. Много хлопот нам доставила выгрузка торпед. Дело в том, что лед толстым и прочным панцирем покрыл рубку, мачту, пулемет и, конечно, торпеды, находившиеся в желобах. Пришлось очень осторожно ломиками и отвертками освобождать торпеды от льда и лишь после этого с большим трудом выгружать на сани и тащить их на склад.

У Каждый день экипажи окалывали лед вокруг своих катеров, чтобы он не раздавил их хрупкие корпуса. Постепенно по периметру кораблей образовались глубокие канавы. Со стороны казалось, что катера стоят на своих ледовых основаниях, как на пьедесталах.

Окалывание — работа и вообще-то трудоемкая, в условиях постоянного недоедания становилась прямо-таки сверхкаторжной. Ну много ли может быть сил у человека, дневной рацион которого составляют триста граммов эрзац-хлеба и миска баланды из отрубей? А ведь нужно было не только окалывать, но еще проделывать путь утром от базы до катеров и вечером обратно. Мы настолько ослабли, что дорогу, которую до войны пре-

одолевали за полчаса, теперь совершали за два с половиной часа в один конец.

Ослабевшие руки не удерживали инструменты, и очень много ломов, пешень и лопат ушло на дно гавани. Некоторые привязывали к своим инструментам тонкий трос, оканчивающийся петелькой, которую надевали на шею. Но это нередко кончалось падением самого «рационализатора» в воду вслед за инструментом.

И тем не менее, невзирая на тяготы и лишения, мы делали все, что было в наших силах, чтобы сохранить для Родины боевую единицу флота — торпедный катер, необходимый для будущих наступательных боев. А в том, что мы разгромим немецко-фашистских захватчиков никто не сомневался, тем более, что пришла наконец первая радостная весть: «Хваленые, покоровшие всю Европу гитлеровские войска — разгромлены под Москвой!» Все поняли, что фашистов бить можно, что они вовсе не такие непобедимые, как кричит об этом геббельсовская пропаганда. Разгром фашистов под Москвой вселил в нас веру в окончательную победу над врагом. Вместе с тем мы отчетливо понимали, что ради достижения ее предстоит перенести еще много лишений, много пролить крови и отдать много жизней.

16 декабря мы прочитали в газете «Красный Балтийский флот» приказ Военного совета КБФ о награждении личного состава бригады торпедных катеров орденами и медалями Советского Союза. Это событие воодушевило нас и придало нам новые силы.

В первой половине января 1942 года награжденные были вызваны в Ленинград. Рано утром экипаж нашего катера во главе с лейтенантом Налетовым вышел пешком из базы и, миновав город, отправился по льду залива на Лисий Нос. Дороги — никакой: кругом торосистый лед, занесенный снегом. Мороз — лютый. Добравшись до северного берега Маркизовой лужи — восточной части Финского залива — зашли в первый попавшийся домик, чтобы отогреться. После короткого отдыха тронулись дальше по безлюдной дороге. Шли медленно, часто отдыхая. Под вечер нас нагнала грузовая машина. Уставшие и сильно замерзшие, мы доехали на ней до Новой Деревни, а оттуда в полной темноте пошли дальше по пустынным и мрачным улицам настороженного города. В сугробах стояли неподвижные, безжизненные трамваи и троллейбусы. А мы всё шли и шли...

У дверей казармы нас застала воздушная тревога и пришлось прямым ходом спускаться в подвал, превращенный в бомбоубежище. Здесь было немного теплее и безопаснее, чем на улице. Но явно темнее: там светила луна, а здесь — чадильники. Однако это нас мало беспокоило: усталые, мы легли «скопом» в углу и моментально заснули.

На другой день вечером в этом же подвале командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал Владимир Филиппович Трибуц от имени Президиума Верховного Совета СССР вручил нам ордена и медали. Обстановка — низкие сводчатые потолки, неверный свет коптилок, гулкая тишина, нарушаемая только взволнованным «Служу Советскому Союзу!», стол, покрытый красным сукном, — придала событию особую, сурово-торжественную окраску.

Утром желающих отпустили в город. Я пошел пешком за Нарвскую заставу на проспект Стачек навестить родственницу — тетю Грушу. Когда я вошел в нетопленную комнату, то на меня повеяло чем-то неживым. Она лежала в постели, исхудавшая до неузнаваемости и вся какая-то темно-синяя, закутанная в миллион одежек. Примерно так же выглядели и две ее дочери. Пришлось сразу же пойти на поиск топлива для железной печурки, не топившейся, видимо, уже несколько суток, и за снегом для воды. Вскоре печурка накалилась, в комнате стало тепло. Вместо чая довольствовались кипятком, вместо пирожных — кусочками эрзац-хлеба, принесенными мной. Никогда не забуду, с каким благоговейным чувством взяли они по маленькому огрызку сахара! Об этом не расскажешь — это надо увидеть...

Поговорив малость обо всем, я стал собираться в обратный нелегкий путь. Что поразило меня при расставании, так это непоколебимая уверенность тети Груши в нашей победе, желание дожить до нее, а также отпраздновать освобождение Ленинграда от блокады. На прощание тетя дала мне наказ — прямо-таки потребовала от меня и моих товарищей не допустить фашистов в Ленинград.

Через десять дней ее не стало...

Увидев своими глазами израненный, промерзший, голодный город, увидев ни с чем не сравнимые муки ленинградцев, я был переполнен жгучей ненавистью к врагу. Это чувство испытывали и мои товарищи. Мы жажда-

ли боя, встречи с врагом лицом к лицу, чтобы его уничтожить! У многих из нас появилось желание уйти на фронт, чтобы лично мстить фашистам за сотворенное ими на ленинградской земле. Но командование запретило даже думать об этом, напомнив, что наша задача сейчас не только сохранить торпедные катера, но и отремонтировать их так, чтобы выйти весной в море. А это было непросто: голод вывел из строя рабочих предприятий Кронштадта. Поэтому ремонт кораблей приравнивался к выполнению боевого задания.

Чтобы начать ремонт наших катеров, требовалось прежде всего поднять их на стенку. Для механика дивизиона Константина Дмитриевича Добровольского (да и не только для него) это была целая проблема. Но он решил-таки ее!

У Часть личного состава была направлена в шлюпочный цех Морского завода для изготовления кильблоков на санях, а часть начала готовить свои маленькие корабли для перевода к Петровской пристани. Сюда же требовалось доставить и пятидесятитонный кран, чтобы поднять катера и установить их на сани-кильблоки. Провести кран и катера от мест их нахождения до Петровской пристани можно было только по каналам, пробитым во льду. Но как пробить эти каналы? Вручную — невозможно! Решили воспользоваться взрывчаткой. Чтобы ее заложить, пришлось пробить только для нашего катера около восьмидесяти лунок. Это было совсем не легко для голодных, обессиленных людей. Но они это сделали.

К 10 февраля подготовительные работы были завершены, сани-кильблоки изготовлены. А вот плавучий кран все еще безжизненно стоял около Арсенальной пристани. Ему требовался уголь, а угля не было. С большим трудом по всему Кронштадту наскребли семь тонн и привезли на кран. Но и эта трудность была не последней: на кране полностью отсутствовал экипаж. Узнав об этом, первым явился чуть живой Карпов, затопивший свой кран в Ханко. За ним приползли еще двое «стариков» и машинист с омертвевшего буксира. Недостающих членов экипажа заменили катерники.

После взрывов, образовавших во льду каналы, катера и плавучий кран были приведены к Петровской пристани. Туда же подали и сани-кильблоки, а следом пришли два гусеничных трактора. Трое суток длилась авральная

работа всего без исключения личного состава дивизиона. Первым был поднят ТКА-111, похожий на маленький айсберг. Когда катер повис на стропах, часть льда, покрывавшего днище, оторвалась и обнажила сверкающий металл. Кран подтянули буксиром к стенке, оставшийся лед удалили вручную и катер установили на сани-кильблоки. Однако два трактора не смогли стронуть сани с места — пришлось помочь им лебедкой и ломиками, которыми вооружили катерников. Общими усилиями сани со стоящим на них катером удалось перетянуть в глубину Петровского парка и поставить рядом с памятником Петру I.

15 февраля все шесть торпедных катеров попарно разместились на Центральной аллее парка от памятника до пристани. Все мы очень устали, но были довольны, что вырвали свои катера из ледового плена. Чтобы облегчить охрану и ремонт катеров, командование переселило экипажи с базы в казарму, расположенную непосредственно у Петровского парка.

Ремонтные работы на этих катерах возглавил механик отряда Григорий Ефимович Романов. Романов имел большой опыт эксплуатации и ремонта материальной части катеров. Свою деятельность здесь он начал с того, что переселился к нам в казарму и составил вместе с нами план работ,

Григорий Ефимович был известен как неумный рационализатор и изобретатель, как человек деятельный, порывистый, оперативно решающий все вопросы. Худой и весь какой-то сморщенный — в то время ему было уже за сорок, — он всегда был полон энергии, и мы завидовали ему.

На нашем ТКА-164 предстояло отремонтировать носовую часть, включая форштевень, и днище кормовой части, выправить валы, отцентровать обе валолинии и установить новые винты. Однако корпусные работы нельзя было начать до тех пор, пока из носового и кормового отсеков не будет удален лед, образовавшийся в результате проникновения воды через пробойны в корпусе. Удалять лед из носового отсека все шли весьма охотно, так как там попадались вмерзшие сухари, галеты и даже консервы. За несколько дней носовой отсек был приведен в идеальный порядок. А вот с кормовым отсеком дело обстояло значительно хуже. И не потому, конечно, что там нечем было поживиться, а потому, что

он был очень тесным, труднодоступным. Тут помогла смекалка: срубили несколько заклепок, сняли лист обшивки, под корпусом установили печку, сделанную из бочки, а катер накрыли брезентом. Когда расшуровали печь, под брезентом стало тепло и лед в отсеке быстро растаял. Механик дивизиона Добровольский, узнав об этом мероприятии, долго качал головой.

И все же мы были больше эксплуатационниками, чем ремонтниками, и поэтому, хотя и имели большой опыт текущего ремонта, для проведения капитального его не хватало. Тогда-то разыскали и привезли на санках еле живых кадровых рабочих: корпусников Ивана Павловича Павлова, Тихона Егоровича Доронина, винтовика Федора Ивановича Волкова и мастера-судосборщика Василия Сергеевича Сергеева. Исхудавшие, одетые во все, что имелось дома и что могло сохранять тепло, совершенно обессиленные, они не были способны не то что работать, а даже пошевелить пальцем. Но, сидя в помещении у печки, мастера давали нам ценные указания и советы. Иногда, собрав крохи силенок, они с нашей помощью покидали помещение и подходили к катерам, чтобы на месте сказать, как и что следует делать, подсказать, где на заводе можно найти нужные материалы или детали.

Первым «зашевелился» и активизировался Доронин, нашедший в себе силы для непосредственного участия в ремонте днища кормы нашего катера. Тяжело было смотреть, как он боролся со своей немощью, тяжким своим состоянием. Но Тихон Егорович был настоящим русским рабочим. Присмотревшись к нам, он поставил на клепку краснофлотца Ивана Горяинова, который освоил эту профессию и выполнял работу виртуозно, вызывая всеобщее восхищение и удивление. Старый рабочий хвалил его поистине золотые руки и выражал надежду еще поработать с ним после окончания войны.

За Дорониным постепенно стали включаться в работу и остальные кадровые специалисты. Только Иван Павлович Павлов не мог преодолеть свою немощь и продолжал в одиночестве сидеть у печки нахохлившийся, закутанный, заросший, с мутными слезящимися глазами. Так он и руководил — в буквальном смысле слова от печки. На наши просьбы подойти к катеру Иван Павлович сначала просто не обращал внимания. Но когда носовая часть маленького корабля была расшита и

повреждения стали хорошо видны, нам удалось поднять его с насиженного места и притащить на рабочую площадку. Увидев все своими глазами, Павлов сразу оживился, обошел пошатывающейся, неуверенной походкой катер, внимательно осмотрел его и, ко всеобщему изумлению, стал на всех покрикивать за плохую работу. После этого, дав несколько указаний об изготовлении нового форштевня, он снова уселся у печки. Через несколько часов, увидев нас с готовым форштевнем, Иван Павлович замахал руками, подзывая к себе. Осмотрев наше творение, он удовлетворенно произнес: «Молодцы, ребята! Хорошо сделали!» Так постепенно отошел и Павлов, активно включившись в работу.

К апрелю ремонт катеров был окончен, боевая задача, поставленная командованием перед катерниками на зимний период, решена. Немалую помощь в этом оказала нам парторганизация и ее парторг Б. Н. Дружинин. Борис Николаевич проводил с нами политзанятия, старался первым сообщить о событиях на фронтах, был нашим советчиком по многим вопросам.

Огромную радость доставляли морякам концерты артистов ленинградских театров. Особенно запомнились встречи с коллективом Театра музыкальной комедии во главе с актрисой Брониславой Михайловной Бронской. Эти встречи не только снимали нервное напряжение, но и вызывали душевный подъем, прибавляли сил.

ВТОРАЯ БОЕВАЯ КАМПАНИЯ

Во второй половине апреля 1942 года все наши шесть торпедных катеров — бортовые номера 57, 67, 111, 121, 131 и 164 — были спущены на воду. Штаб дивизиона, проверив состояние материальной части и уровень боевой подготовки личного состава, издал приказ о вступлении их в строй действующих кораблей. Так наш отряд первым на Балтике поднял на мачтах вымпелы — знак готовности к новым походам и новым боям. Мы гордились высокой оценкой нашего труда.

Каждый день, пока в Петровском парке шел ремонт катеров, мы читали на пьедестале памятника Петру I — основателю города на Неве и Кронштадта — его наказ: «Оборону флота и сего места держать до последней силы и живота своего, яко наиглавнейшее дело». Сей-

час, в условиях блокады Ленинграда, эти слова приобрели для нас отчетливо конкретный смысл. Мы горели желанием скорее выйти в море и в бою посчитаться с врагом за горести и беды ленинградцев.

Не дожидаясь, пока залив очистится от льда, Романов решил приступить к ходовым испытаниям катеров прямо в гавани. Первым отошел от стенки ТКА-57 и начал совершать пробежки. Экипажи остальных катеров стояли на берегу и глядели, как он, так и не успев набрать полного хода, сбрасывал обороты моторов и разворачивался уже у противоположной стенки: акватория была слишком мала. Но и эти спринтерские рывки показали, что качество ремонта катеров высокое. К середине мая очистился от льда Восточный рейд, и катера произвели там полагающиеся замеры скоростей при различных оборотах моторов и определение девиации компасов.

За хорошую организацию ремонта катеров в условиях блокады воентехник Григорий Ефимович Романов был награжден орденом Красной Звезды, а остальные участники ремонта — грамотами народного комиссара Военно-Морского Флота и Военного совета Краснознаменного Балтийского флота.

Геббельсовская пропаганда не раз кричала на весь мир о полном уничтожении Красного Балтфлота. Однако германское военное командование было другого мнения о действительном положении дел на Балтике и, страшась нашего флота, стремилось не допустить выхода его кораблей в море. С этой целью в конце апреля оно организовало массированные налеты бомбардировочной авиации на корабли, стоявшие в Ленинграде и Кронштадте. Урон от этих налетов был незначительный, а потери у фашистских асов — огромные. Тогда враг предпринял действия по заминированию фарватеров с воздуха. И снова неудача: встретив противодействие сил и средств ПВО, одни самолеты были сбиты, а другие сбросили мины вдали от фарватеров. Лишь небольшая часть мин оказалась на путях движения наших кораблей и судов. К очистке этих путей от мин были привлечены тральщики и «малые охотники». Пренебрегая опасностью, они тралили дорогу в море, вызвали детонацию неконтактных мин взрывами глубинных бомб, расстреливали плавающие мины. Это был тяжелый и рискованный труд. Но они выполняли его

спокойно, уверенно и самоотверженно. И мы не могли не оправдать их веру в нас, в неотразимость наших ударов по противнику. Поэтому экипажи торпедных катеров использовали каждую свободную минуту для дополнительных тренировок.

Наш неутомимый Романов постоянно обучал нас, как бороться с пожарами, течью в корпусе, с повреждениями механизмов. На занятиях он давал множество вводных, часто неожиданных, но важных. На протяжении многих лет службы на катерах Григорий Ефимович фиксировал в толстой тетради — «колдуне», как мы ее называли, — всевозможные аварии, поломки, происшествия и необычные случаи, а также способы их предотвращения и устранения. Этот «колдун» был для нас настоящей хрестоматией.

Итак, началась вторая кампания Великой Отечественной войны на Балтике. Наши катера (да и не только они) покинули Кронштадт и Ленинград и развернулись в так называемые «передовые маневренные базы» — в бухты на Ораниенбаумском «пяточке» и на острове Лавенсари.

Вместе с нами в этих пунктах находились и наши боевые товарищи — катерники «малых охотников». Они несли круглосуточные дозоры, охраняя фарватеры и подходы к базам, вели тяжелую неравную борьбу с малыми кораблями и авиацией противника, пытавшегося нарушить наши пути сообщения с островами. Экипажи «охотников» приходили и уходили, одерживали победы и несли потери, а наши катера — стояли безработными, плавно покачиваясь у пирсов: крупных кораблей и судов противника в восточной части Финского залива не было.

Опасаясь ударов торпедных катеров и авиации, враг использовал для перевозок фарватеры, расположенные западнее острова Гогланд и в шхерах. Там же, в западной части Финского залива, находились и более или менее крупные вражеские корабли. Но для действий в том районе у наших «малышей» не хватало дальности плавания.

И все-таки часть торпедных катеров вела активные боевые действия, ставя, как и в 1941 году, минные банки на шхерных фарватерах неприятеля. Вскоре после начала кампании наш ТКА-164 вошел в состав отряда капитан-лейтенанта Василия Михайловича Старостина — опытного командира, пользовавшегося большим автори-

тетом и уважением у катерников. Под его командованием мы выполняли различные боевые задания, но чаще всего — ставили мины.

Хотя выходы на постановку мин были связаны с огромным риском и большим нервным напряжением, а потому засчитывались как боевые, нам все же грезилась лихие торпедные атаки, результат которых видишь сам. Но кораблей и судов противника в пределах дальности плавания наших катеров по-прежнему не было. Лишь торпедным катерам дальнего действия, которыми командовали старшие лейтенанты М. М. Пьянов и П. Д. Савинов, удалось потопить транспорт и небольшой корабль в районе острова Большой Тютерс.

✓ Кому мы завидовали — так это подводникам и летчикам. Они сталкивались с врагом постоянно. Каждую подводную лодку, возвращавшуюся из Балтики, встречали наши «малые охотники» и торпедные катера. Уставшие подводники с жадностью вдыхали свежий, «неконсервированный», воздух. Эскортируемые катерами, лодки спешили к пирсу острова Лавенсари, где их экипажи получали короткий отдых перед переходом в Кронштадт. Мы с огромным уважением относились к подводникам, зная, какой ценой им доставались победы. Бывало, что катерники по нескольку ночей кряду выходили на встречу с подводной лодкой, но она так и не появлялась... Потери подводников катерники переживали как свои.

Наступила осень. Мы продолжали нести дозорную службу, ставить мины на вражеских коммуникациях, высаживать диверсионно-разведывательные группы. В тяжелые для Родины дни многие краснофлотцы, старшины и командиры вступали в ряды Коммунистической партии. В октябре по рекомендации Б. Н. Дружинина, Н. М. Мороза и Г. М. Юнкера был принят кандидатом в члены партии и я. На всю жизнь запомнилось собрание коммунистов: заседали прямо на пирсе — худые, обветренные, усталые. Говорили коротко и прямо, глядя в глаза, отчего каждое слово приобретало особую весомость. После собрания многие сразу же ушли на выполнение боевого задания.

С наступлением холодов решать боевые задачи стало еще труднее. В это время жизнь снова напомнила нам, что война на море это не только борьба с врагом, но и схватка со стихией, коварной и беспощадной.

Осенней ночью один из катеров стоял на якоре в бухте Норе-Копелахт острова Лавенсари. Весь экипаж, промокший и продрогший, собрался в таранном отсеке. Около полуночи моторист Борис Кирейцев, стоявший вахтенным, открыл люк отсека и доложил командиру о том, что в желобах торпедных аппаратов появилась вода. Когда все выскочили наверх, то сразу поняли, что произошла беда: катер тонул по неизвестной причине. Сознавая свою вину (недостаточно бдительное несение вахты), Борис Кирейцев быстро разделся и с разрешения командира бросился вплавь к ближайшему кораблю за помощью. Этот матрос был сильным и закаленным человеком, отличным пловцом. Однако такой проплыв в осеннюю пору потребовал от него большого физического и психологического напряжения. Добравшись до цели и рассказав о состоянии катера и положении его экипажа, Борис потерял сознание. С тральщика, до которого он доплыл, быстро спустили шлюпку, и она подобрала катерников.

Как выяснилось, и товарищи Кирейцева были не безгрешны в происшествии: кто-то из них забыл задрать, как положено, крышки люков в желобах. Через эти люки и попала вода в кормовой отсек, когда волны всплескивались у борта. Когда же ее в отсеке набралось много, создавался такой дифферент, что люки оказались ниже ватерлинии.

Жестокий этот урок еще раз напомнил нам, что на флоте нет мелочей, что каждый промах непременно карается, если не начальством, то стихией — обязательно!

В конце октября ТКА-101 и наш катер уже в темноте покинули бухту и строем кильватера направились на север для постановки мин в шхерах. Через полчаса после выхода катер внезапно сильно подбросило, корма затряслась, скорость резко упала. Боцман Ефименко доложил командиру: «За кормой произошел взрыв!» Однако я не обнаружил повреждений корпуса и механизмов, и Налетов решил продолжать выполнение задания. В указанном квадрате скрытно поставили мины и малым ходом вернулись на остров Лавенсари.

Утром приподняли корму талями и обнаружили, что некоторые лопасти винтов погнуты, а некоторые оторваны совсем. Но следов удара обо что-то не оказалось. Не было обнаружено и других повреждений. Специали-

сты сошлись на том, что за кормой произошел взрыв, скорее всего противокатерной мины или подрывного патрона противолодочной сети. От гибели катер спасла большая скорость, благодаря которой взрыв произошел не под ним, а на некотором расстоянии позади него.

Поставив новые винты, стравили тали и катер перетянули под стрелу на пирсе для приема мин.

Было солнечно, хотя небо местами покрывали кучевые облака. По заливу катилась пологая зыбь. На рейде в полумиле от пирса стояла на якоре баржа с бензином. Около нее — ТКА-101, принимавший топливо. А мы, находясь у пирса, грузили мины на катер. Все шло точно по расписанию, действия каждого и всех вместе — четки, согласованны. Боцман Ефименко готовился принять и закрепить на специальных рельсах большую мину, поднятую стрелой. Рядом — радист Селин, помогавший боцману. Моторист Петров, упершись отпорным крюком в пирс, не давал катеру биться о него. Командир отделения мотористов Кузьмин держал носовой швартов, я — кормовой, готовые развернуть катер или передвинуть его. Лейтенант Налетов руководил всей работой.

В момент, когда стрела с висящей на ней миной медленно разворачивалась от пирса к катеру, со стороны солнца из-за облаков «вывалился» тонкохвостый Ме-109 и начал пикировать на пирс. Мы все замерли, не имея возможности оставить свои места и укрыться в окопчике на берегу: мина, слегка раскачиваясь, висела над катером.

От самолета отделились две черные точки и несколько мгновений летели чуть ниже его. Потом «мессер» резко ушел вверх и скрылся в облаках. Бомбы же продолжали падать по кривой на нас. Попадут или нет? Прошли секунды, показавшиеся вечностью, и тупорылые бомбы, похожие на поросят, виляя задами и противно визжа, пронеслись низко над нашими головами и плюхнулись между пирсом и бензобаржей. На месте их падения взметнулись два огромных бело-коричневых всплеска. Мимо!

Но не успели мы облегченно вздохнуть, как оглушительно затыкали зенитки, стоявшие на берегу у въезда на пирс: батарея открыла огонь по второму самолету, пикировавшему на нас. Я смотрел на раскачивавшуюся под стрелой мину и чувствовал, что ладони, державшие швартов, стали мокрыми. Когда же перевел взгляд на

приближавшиеся черные капли бомб, я ощутил, как по спине побежали мурашки. Казалось, бомбы летят прямо на нас. Но они с воем и визгом врезались в зенитную батарею. Вздвигнувшееся огромное пламя жаром обдало нас. Над головой просвистели и прошуршали осколки, камни, куски бревен и досок, детали орудий и еще что-то. Когда осела пыль, то на месте батареи зиял дымящийся кратер, к которому из ближайшего леса бежали солдаты...

Первым очнулся Налетов: «Внимание!.. Майна!.. По мáлу, по мáлу!» Молча мы закончили погрузку мин, завели моторы и направились к барже для приемки топлива. «Сто первый», оторвавшись от нее, занял наше место у пирса.

Пополняя запасы горючего, мы зорко следили за небом. Боцман сидел в пулеметной турели, готовый в любую секунду открыть огонь по вражескому самолету. Остальные, по очереди сменяя друг друга, энергично раскачивали рукоятку насоса, заправляя баки бензином из баржи. Самолеты больше не появились.

В назначенное время мы покинули бухту и отправились в очередной рейс в шхеры, чтобы поставить еще одну минную банку на пути вражеских кораблей.

Приближалась зима. С каждым днем становилось холоднее. Деревья покрылись инеем, а на прибрежных отмелях появился ледок. Шхеры начали замерзать еще раньше. Моторы приходилось прогревать по несколько раз в сутки, хотя мы их кутали в чехлы и капковые матрацы.

Перед празднованием 25-й годовщины Великой Октябрьской революции по приказу командования всей группой вышли в Кронштадт. На воде лежал плотный туман, а компасы, замерзнув, барахлили. Поэтому, идя вслепую, приблизились к северному берегу залива. Обнаружив совсем близко мыс Сейвястё, круто изменили курс на юг и благополучно ушли из-под огня вражеских батарей, заметивших нас с запозданием. В полдень, не смотря на туман, добрались до Большого Кронштадтского рейда. Дома!

К сожалению, кампания 1942 года для катерников не была богата победами: противник, опасаясь наших ударов, не выпускал в море свои корабли, а все их передвижения осуществлял шхерными фарватерами или в западной части Финского залива. И катерникам оставалось только ставить мины в шхерах.

За две боевые кампании численность торпедных катеров Краснознаменного Балтийского флота значительно уменьшилась (в основном из-за ударов вражеской авиации). Находившиеся же в строю были изрядно изношены, и их боевые качества, естественно, ухудшились. Но мы понимали, что новые катера в условиях блокады Ленинграда флоту не получить.

Однако в конце ноября 1942 года пришел неожиданный приказ: направить в Ленинград личный состав для приема новых катеров. Пришлось и мне сдать свои обязанности механика ТКА-164 главному старшине Александру Федорову и вместе с другими отправиться в Ленинград.

Вечером мы пришли на Арсенальную пристань и погрузились в низко сидящую баржу. Ночью небольшой буксир потянул ее северным фарватером на восток. Сгрудившись на палубе, мы смотрели на исчезающий за кормой во мгле, без единого огонька, Кронштадт. Баржа медленно двигалась в битом льду, шуршащем по бортам.

Южный берег Маркизовой лужи в районе Петергофа и Стрельны озаряли частые орудийные выстрелы. Наша артиллерия била по вражеским батареям. В черном небе гудели самолеты, сбрасывавшие светящиеся бомбы на парашютах, мельтешили разрывы зенитных снарядов, выписывали дуги разноцветные ракеты.

Ночь подходила к концу, когда впереди начал вырисовываться темный силуэт осажденного Ленинграда. Он был молчаливым: без гудков заводов, без звонков трамваев, без сигналов автомобилей и каким-то сосредоточенным, настороженным...

Школа на Крестовском острове, которую нам отвели под жилье, находилась в неприглядном состоянии: окна без стекол, двери, скособочившись, едва держались на петлях, от деревянной мебели не было и следов — вся ушла на топку печурок. Но выбирать не приходилось, и мы сразу же начали устраиваться: забили окна фанерой, укрепили и утеплили двери, принесли металлические кровати, установили и разожгли железные печи, осветили кубрики лампочками, питавшимися от аккумуляторов, договорились с управдомом о разборе

на топливо нескольких старых пустующих деревянных домов.

Как только устроились, получили задачу: пока новая техника не прибыла, строить торпедные катера своими силами. Рабочих на заводе практически не было — кто эвакуирован, кто умер, а немногие, оставшиеся здесь, едва двигались. В полуразрушенных пустых цехах лишь кое-где виднелись захламленные, покрытые снегом станки. Таким был завод, на котором нам предстояло строить корабли для будущих наступательных операций (не для обороны же увеличивался состав флота!).

Всех нас распределили по участкам предстоящих работ: корпусным, станочным, слесарным, трубным, сварным, монтажно-наладочным, электротехническим. Я попал в бригаду кадрового рабочего Петра Павловича Павлова, которой надлежало освоить изготовление рулевого устройства. Петр Павлович был суровым, неразговорчивым человеком. Но мы понимали его состояние: как и все, он долго находился на грани голодной смерти и чудом выжил. Первое время у нас не ладилось, и он ворчал, даже покрикивал на доставшихся ему «работничков». Но потом дело пошло лучше, и он даже стал иногда усмехаться в усы, поглаживая их корявыми пальцами.

Замполит Василий Павлович Свиридов много приложил сил для того, чтобы каждый из нас поверил в себя, в реальность наших планов. Было организовано соревнование за досрочное выполнение заданий при высоком качестве работ. Еженедельно подводились итоги, выпускались «боевые листки». Политзанятия велись тоже с учетом нашего особого положения. Партийные и комсомольские собрания помогали нам ощутить себя членами одного большого коллектива.

Работали мы тогда без выходных по 14 часов, хотя питание было довольно скудным. Бок о бок с нами трудились катерники с «малых охотников». Наша дружба, зародившаяся в боевых действиях на море, продолжалась и здесь в совместном труде, вдохнувшем жизнь в завод.

19 января 1943 года, перед отбоем ко сну, по радио узнали о прорыве блокады войсками Ленинградского и Волховского фронтов. Какой подъем, какую радость вызвало это сообщение у ленинградцев, у воинов армии и флота! Выстояли, несмотря на блокаду, голод и хо-

лод! Наутро все мы с огромной энергией приступили к работе.

В конце апреля, когда четырнадцать торпедных катеров типа «Д-3» (дальнего действия) находились уже в завершающей стадии строительства, несколько десятков человек, в том числе и меня, неожиданно перебросили на другой завод. Придя туда, мы с удивлением увидели... отряд дюралевых торпедных катеров новой конструкции, прибывший из глубокого тыла по железной дороге в составе первых эшелонов.

Примечательно, что новые катера кроме бортовых номеров имели еще и названия—вещь чрезвычайно редкая для малых кораблей. Эти названия: «Тамбовский комсомолец», «Уральский рабочий» и другие указывали на их «родителей»—коллективы советских людей, на чьи средства катера построены. Сколько лет прошло с тех пор, но я и сейчас с волнением перечитываю статью, опубликованную в газете «Красный Балтийский флот»:

«Оружие, созданное на трудовые рубли

На борту многих торпедных катеров Краснознаменного соединения стоят имена, которые напоминают о замечательном патриотическом движении, возникшем два года назад по почину тамбовских и саратовских колхозников. «Алтаец», «Тамбовский комсомолец», «Тюменский рабочий», «Ленский речник». Это на средства трудящихся Алтая, тамбовских комсомольцев, ленских речников, добровольно отданных Родине, создано грозное оружие, которым умело владеют балтийские моряки. Какой катерник, метко пославший торпеду во вражеский корабль, не гордится тем, что оправдал доверие тружеников тыла, вручивших балтийцам великолепный подарок! Какой советский патриот, вложивший свои сбережения в новые корабли для Военно-Морского Флота, прочитав о боевых делах катерников, не скажет: «Спасибо вам, балтийские моряки!» Десятки немецких кораблей, пущенных ко дну торпедными катерами,—вот лучший ответ балтийцев о том, как помогали делу победы над

врагом трудовые рубли советских патриотов.

Эти маленькие, стремительные корабли первыми бросаются в бой. Они первыми высадили десант на эстонское побережье. Они мчались в атаку на немецкие миноносцы и топили их. Первыми вошли торпедные катера капитанов 3-го ранга Осецкого и Становного в Таллинский порт. В самых жарких боях участвуют балтийские катерники. Три месяца не выходил из боев экипаж торпедного катера «Алтаец», которым командует старший лейтенант Фруль. Торпедами его катера потоплены два сторожевика и один тральщик противника. Не любит зря тратить торпеды командир «Алтайца». Он подходит к кораблям врага на 2—3 кабельтовых и бьет наверняка...

Нерушимо слово балтийцев. Принимая корабли, они заверили шефов — тамбовских комсомольцев: «Будем сражаться так, чтобы труд рабочих и колхозников, вложенный в эти катера, достиг цели. Будем бить врага без промаха, в самое сердце».

Без промаха! Именно так бьют немцев балтийские катерники. Оружие, созданное на трудовые рубли советского народа, находится в надежных руках!

Е. Ковалерчук, Ол. Рисс».

Под руководством командира отряда капитана 3-го ранга В. М. Старостина мы с радостью приступили к освоению новой техники. Не обошлось, конечно, без трудностей: катера были построены вдали от моря и, естественно, не прошли ходовых испытаний, а потому требовали доводки. Так, пробные выходы показали, что катера неохотно выходили из циркуляции, американские двигатели фирмы «Паккард» перегревались, корпуса кое-где текли.

Было решено сосредоточить внимание на введении в строй сначала двух катеров: ТКА-15 и ТКА-35, чтобы приобретенный опыт потом использовать для доводки остальных катеров. Названия этих двух катеров — «Алтаец» и «Алтайский комсомолец» говорили о том,

что они построены на средства населения Алтайского края. Мы стремились скорее ввести в строй эти корабли, чтобы бить оккупантов в водах Балтики.

В состав экипажа ТКА-35 вошли мотористы Федя Кузьмин и Миша Петров, боцман Борис Пахомов и я. Все мы работали, не считаясь со временем и не жалея сил, соревнуясь с экипажем ТКА-15. Доводку катера производили в тесном контакте со сдаточной заводской бригадой, немногочисленной, но состоящей из опытных специалистов: механиков Константина Захарченко, Ивана Крамаренко, Павла Мурзова, корпусника Николая Шутова, инженера Силомена Лаврентьевича Ливенцева и сдаточного капитана Александра Николаевича Бунина. Совместными усилиями устранили многочисленные осколочные пробоины в днище, бортах и палубе — следы вражеского артиллерийского обстрела при прорыве поезда по «коридору» южнее Ладоги, нашли, как увеличить производительность холодильников масляной системы моторов без существенной ее переделки, наладили рулевое устройство. После этого мы приступили к ходовым испытаниям, сначала прямо на Неве, а потом в Морском канале. Правда, едва мы показались из-за дамбы, как нас обстреляли вражеские батареи из Стрельны и пришлось срочно возвращаться под защиту дамбы. Но и этого пробега было достаточно, чтобы понять, что винты — не по катеру: максимальная скорость всего 25—27 узлов. Подбор винтов дело сложное, без проб нельзя обойтись. И вот первая же проба показала, что катерам нужны иные винты, а изготовить их в Ленинграде в тот период не представлялось возможным.

Инженер Ливенцев, отлично понимая значение скорости для торпедных катеров, обещал чуть позже снабдить их необходимыми винтами.

Остальные катера вводились в строй уже по проверенной нами методике. Но когда все было сделано, противник совершил артиллерийский налет на территорию завода и едва не свел на нет всю нашу работу. К счастью, все обошлось довольно удачно: только два катера получили осколочные повреждения, которые быстро залатали общими усилиями.

В августе отряд новых катеров был в строю, хотя скоростью похвастаться не мог из-за отсутствия необходимых винтов. К этому времени пришли новые катера

и для второго отряда, быстро вступившие в строй. В середине месяца весь дивизион перебазировался в Кронштадт. Там мы узнали от товарищей, что в связи с тральными работами, проводимыми нашими силами, противник по сравнению с прошлым годом значительно активизировался на море. Не проходило и дня, чтобы вражеские корабли — эсминцы, сторожевики, большие тральщики — не нападали на наших «пахарей моря». Торпедные катера, прикрывающие их работу, произвели несколько успешных атак. Однако малая скорость катеров типа «Д-3» не позволила добиться больших результатов, несмотря на самоотверженность их личного состава.

К сожалению, и подготовка нового поколения катерников, лишь недавно начавших службу на флоте, не всегда была достаточной, да и боевого опыта не хватало. Это тоже сказывалось на эффективности атак.

Вот один из примеров.

30 октября тральщиков, работавших в Нарвском заливе, прикрывала большая группа торпедных катеров, которой командовал капитан-лейтенант Гуманенко. Обнаружив шесть кораблей противника, катера устремились в атаку. В числе атаковавших был и катер, которым командовал младший лейтенант В. Я. Газин. Прорвавшись через заградительный артиллерийский огонь кораблей, он занял хорошую позицию для залпа, но... залп не последовал: не сработали торпедные аппараты. Прикрыв товарищей дымзавесой, Газин вышел из атаки, развернулся и атаковал цель повторно. И снова торпеды остались на катере. Лишь третья атака увенчалась успехом: корабль противника, пораженный торпедами катера Газина, пошел на дно Нарвского залива. Как оказалось, виноват в отказе торпедных аппаратов был боцман — молодой краснофлотец, допустивший оплошность при приготовлении их к стрельбе.

Выходя из последней атаки, Газин прикрыл дымовой завесой катер старшего лейтенанта Л. И. Волкова, на котором попаданием вражеского снаряда двигателя были выведены из строя, сам командир убит, а остальные члены экипажа тяжело ранены. Подошедший под жестоким огнем противника катер старшего лейтенанта Н. С. Маряхина застал в живых лишь Зиновия Лазовского и Михаила Эренбурга. Они подали буксир на подошедший катер, и тот начал выводить их из

зоны огня. Но вскоре в катер Волкова попал второй снаряд, вызвавший взрыв бензобаков. Радист Лазовский был выброшен в море и уже в бессознательном состоянии подобран катером Маряхина. Эренбург же погиб вместе с катером.

Второй корабль противника был потоплен катером, которым командовал старший лейтенант С. А. Глушков. Во время атаки катер получил повреждение днища в носовой части. Командир, чтобы не допустить поступления воды в катер, увеличил скорость, приподняв над водой нос, и после этого, заняв позицию залпа, выстрелил торпеды. Когда катер вернулся в базу, моряки насчитали в его корпусе девяносто одну пробоину.

Имей катера большую скорость, результат их атак был бы более весомым.

В жестоких боях, завершивших кампанию 1943 года, враг понес значительные потери. Но многих товарищей потеряли и мы. Среди них были командир отряда капитан-лейтенант М. В. Разгуляев, замполит дивизиона капитан-лейтенант В. П. Свиридов, погибший вместе с экипажем ТКА-174, командир катера старший лейтенант Л. И. Волков.

Мы рвались в бой, чтобы в море отомстить за смерть товарищей. Но командование отвечало: «Осваивайте новую технику, осваивайте». И мы, сжав зубы, учились и тренировались, тренировались и учились. А винтов все не было. Вот уж поистине — катерный вариант английской баллады о гвозде...

ГОРЯЧАЯ УСТЬ-ЛУГА

Кампания 1944 года началась радостно: зимой наши войска разгромили противника под Ленинградом и начали стремительное наступление на запад. Петергоф, Стрельна, Пулковое, Гатчина, Пушкин, Красное Село, Луга, Усть-Луга снова, наши. Фронт уже у Нарвы, впереди — Прибалтика! А там...

В такое время невозможно было сидеть без дела вдали от линии фронта. Новые и добротнo отремонтированные старые катера, казалось, вот-вот сами умчатся в море за горизонт. Но море все еще покрывала ледовая шуба.

Наше соединение — Краснознаменная бригада торпедных катеров — за зиму пополнилось материальной

частью, возместив все потери. Пополнился и личный состав. Но восстановить численный состав экипажей было проще, чем передать опыт тех, кого заменяли новички. И командование вновь «перетасовало» экипажи, введя в новые коллективы по несколько «стариков». Забрали и у нас опытных специалистов — командира отделения мотористов Федю Кузьмина и моториста Мишу Петрова. Вместо них пришли соответственно Николай Беляев и Александр Иванов. Перевели и радиста Павла Селина, прислав взамен Бориса Пахомова. Командиром назначили боевого лейтенанта Ивана Яковлевича Устимова. Таким образом, из старого экипажа остались боцман Алексей Тунев да я.

Наконец 25 мая в погожий ясный день наш отряд под вымпелом капитана 3-го ранга Василия Михайловича Старостина покинул Кронштадт и кильватерной колонной потянулся — скорость всего 12 узлов — на запад. Главным шел ТКА-15 «Алтаец», которым командовал старший лейтенант Борис Петрович Фруль. Замыкал строй катер, на котором находился командир дивизиона капитан 3-го ранга Алексей Петрович Крючков. На одном из катеров шел недавно назначенный замполитом дивизиона капитан 3-го ранга Василий Иванович Козлов — душевный человек, долго служивший на различных кораблях и пришедший к нам с тральщиков. Это был настоящий комиссар.

Отряд медленно двигался по спокойному, штилевому морю. Неожиданно катер командира дивизиона выкатился из строя и, резко увеличив скорость, умчался за горизонт. Мы могли только позавидовать такой прыти, сами же продолжали идти за командиром отряда, не меняя числа оборотов моторов: у нас все еще крутились «черепушки» вместо нужных нам винтов, и «парадная» скорость не превышала 27 узлов.

В сумерках белой ночи отряд ошвартовался у пирса Усть-Луги. Катера с командиром дивизиона здесь не оказалось. Все забеспокоились. Лишь спустя томительный час он подошел к пирсу и заглушил двигатели. От экипажа, сошедшего на стенку, мы слышали рассказ о том, как они... заблудились (на видимости стольких ориентиров!), как садились на мели, сползали с них, шли и снова садились, пока наконец не добрались до места назначения. Вот уже поистине — тише едешь, дальше будешь...

Утром приказание: «Замаскировать катера!» Нашли немецкие металлические сети и ими накрыли наши корабли. Получилось, вроде, неплохо.

После обеда привезли бензин в бочках. Первыми начали заправляться мы. Лейтенант Устимов распределил обязанности среди членов экипажа: кому катать бочки, кому крепить шланги, кому качать насос, кому быть на швартовых концах. Быстро приняв топливо, убрали принадлежности, откатали пустую тару и начали производить приборку и вентиляцию отсеков.

Проверяя топливный отсек, я услышал характерное подвывание «юнкерсов» и высунулся из рубки. Боцман уже занял место в турели. Я хотел помочь ему вставить магазин с патронами, но ничего не вышло — металлическая сеть так обтянула ствол пулемета, что его нельзя было ни поднять, ни развернуть. Чертова трофейная сеть превратилась из средства защиты в коварную ловушку. Вот так замаскировались!

Первая девятка «юнкерсов» накрыла берег около пирса — бомбы рвались в грудах каменного угля и среди мешков с мукой, сложенных штабелем. Мгновенно все стало, как на фотонегативе, черно-белым.

Стоявший впереди нас ТКА-55 вдруг задымился, из рубки вырвался язык пламени и громадная шапка копоти. А рядом с ним — бочки с бензином. «Сгорим или взорвемся!» Не помню, как выскочил на стенку и бросился к горящему катеру. С разбега столкнулся в воду ближайшую бочку с бензином. Впереди и рядом бежали товарищи, некоторые с огнетушителями. Не сговариваясь, стали раскатывать бочки. Кругом — взрывы, свист осколков, угольная и мучная пыль. Впереди кто-то упал как подкошенный, по инерции прыгаю через него. Это — химик отряда Гриша Безнис. Лицо перекошено от боли, одна нога неестественно подвернута, у второй, словно на резинке, ступня развернута в обратную сторону. Не успел остановиться, как упали еще несколько человек.

А самолеты продолжают пикировать, бомбить и обстреливать. Близким разрывом меня сбило с ног и швырнуло на доски настила пирса, что-то горячее ударило в левый глаз и подбородок. Некоторое время лежу, уткнувшись лицом в ладони. Боль туманит сознание. Немного погодя с трудом поднимаю голову и оглядываюсь. Странное дело: правый глаз — видит

нормально, а перед левым — сплошная красная пелена. Встречаюсь взглядом с лежащим рядом краснофлотцем и замечаю в его глазах испуг. Лицо соседа — все в кровоподтеках и утыкано множеством мелких щепок. Распухшими губами он едва слышно спрашивает: «Друг, что у тебя в глазу-то?» Я машинально ощупываю и протираю левый глаз. Тыльная сторона руки, которой я протирал глаз, вся в крови. Сосед протягивает руку: «Потерпи, сейчас выну осколок... Вот! Возьми на память. Еще горяченький». Я тоже протягиваю руку к его лицу и бессознательно выдергиваю щепки из губ и носа. И вдруг, как вспышка: «А пожар на катере?» Встаю, делаю несколько шагов, зажав ладонью рану, и сталкиваюсь с парторгом дивизиона Борисом Дружининым. Он останавливается: «Что с тобой?» Вместо ответа говорю: «Катер горит! Нужно гасить пожар!» Вдвоем хватаем огромный брезент, лежавший на пирсе, и, спотыкаясь и падая, волочим его к катеру. Подбежавшие товарищи помогают нам забросить брезент на рубку, набрасывают на него несколько мокрых матов, кто орудует огнетушителем, кто поливает брезент водой, кто откатывает бочки с бензином и убирает шланги.

Скоро в загерметизированной рубке огонь задохнулся. Но обшивка вспучилась, краска отлетела, сбнажив металл. Старшие лейтенанты Дружинин и Макаров — все в копоти — смотрят на катер. Старшина мотористов Костя Степанов осторожно приподнимает край брезента, из-под которого вылетают черные хлопья. Но огня больше нет. Значит катер спасен, он будет воевать! Его экипаж сразу же принимается за наведение порядка на корабле.

Самолеты, отбомбившись, уходят в сторону Нарвского залива. Вслед им запоздало бьют зенитки. Появившиеся «яки» и «лавочкины» догоняют «юнкерсов» и поливают их пулеметно-пушечным огнем. Рой самолетов скрывается вдали, из него нет-нет да выпадает черная точка, оставляя дымный след.

Прибывшие санитарные машины забирают сначала тяжелораненых и сильно контуженных, а затем и остальных пострадавших.

В госпитале медперсонал сразу же приступил к оказанию помощи. Дошла очередь и до меня. Протерли спиртом лицо и раны, зашили их и забинтовали голову, оставив только щель для правого глаза. На-

последок врач сказал: «Счастье твое — несколько миллиметров ниже и... остался бы без глаза. Отвоевался бы!»

Обработанный, я улегся в «предбаннике» на солому. Сквозь щелку в бинтах рассмотрел соседей: слева лежит Иванов, а справа — Беляев. Вот это да: вся механическая сила нашего катера. Как же катер воевать будет?! Поворачиваюсь и спрашиваю Иванова: «Саша, куда это тебе вlepили?» Сморщившись, он отвечает с усмешкой: «Перекрестил фашист меня — теперь на зад у крест носить буду!» Оказалось, большой осколок пробороzдил поперек ягодиц. Ранение было серьезным, он четыре месяца пролежал в госпитале. У Николая Беляева, к счастью, рана оказалась не столь серьезной: поврежденная кисть руки все-таки действовала с грехом пополам.

Неподалеку от меня лежал Иван Блинов — моторист ТКА-45. Только перед выходом катеров в море он прибыл из учебного отряда — симпатичный паренек с румяным лицом. Теперь он лежал на полу, ровным голосом повторяя одно и то же: жаль, что он вышел из строя раньше, чем успел повоевать. И еще он просил до его возвращения из госпиталя «дать» фашистам.

Видя, что ватник, прикрывавший низ его живота, весь пропитан кровью, мы начали звать врачей. Очень быстро подошел врач и, осмотрев Ваню, тихо сказал: «Медицина, к сожалению, здесь бессильна. У него вырван весь низ живота. Через полчаса он умрет. Сейчас он в шоковом состоянии. Ему не больно...» С каждой минутой Иван слабел, менялся в лице, постепенно перешел на шепот. Затем, еле шевеля губами, что-то снова начал говорить, но так и не закончил...

Как только санитары унесли Иванова, я и Беляев, не сговариваясь, вылезли через окно. Поздно вечером мы добрались до пирса, нашли командира отряда Старостина и честно рассказали обо всем происшедшем, попросив разрешения вернуться на катер. Василий Михайлович задумчиво посмотрел на нас и тихо сказал: «Это хорошо, что вы вернулись, но правильно ли?.. Удрать из госпиталя без разрешения медиков...» Беляев смущенно ответил: «Товарищ капитан 3-го ранга, мы можем воевать. Нельзя же, чтобы все «дúхи» (так называли у нас мотористов) вышли из строя на катере, не ставить же катер на прикол?.. Просим вас:

разрешите остаться. В госпитале нас не успели зарегистрировать, медики нас не хватятся. Да и забот у них без нас хватает...»

Старостин несколько секунд раздумывал, потом посмотрел на нас, усмехнулся и сказал: «Ладно. Идите на катер и готовьтесь к выходу. Только приказываю: ежедневно являться к лектому Гераськину на перевязку и осмотр, а о результатах докладывать командиру!»

Откуда взялись силы: оба бегом помчались на катер. Братва радостно встретила нас: «Нашего полку прибыло! Значит, пойдем в море!» Тут же рассказали, что огнем катеров отряда Свердлова, стоявшего рядом, сбит один стервятник, а наши истребители догнали и свалили в воду еще несколько «юнкерсов».

Через три часа мы вышли в Гакково — маленькую бухточку в Нарвском заливе, находившуюся рядом с линией фронта.

ОГНЕННЫЙ НАРВСКИЙ ЗАЛИВ

Нарвский залив в то время напоминал «суп с клецками»: всю его акваторию занимали минные поля, расположенные в несколько ярусов от поверхности до дна. Наши катера-тральщики пробивали в нем фарватеры для надводных кораблей, а противник всеми силами стремился помешать «пахарям моря». Торпедным катерам была поставлена боевая задача: уничтожить фашистские корабли, мешающие работе тральщиков.

В ночь на 29 мая наш отряд вышел из Гаккова в Нарвский залив. На ТКА-15, шедшем головным, находился командир отряда Старостин. Примерно через час севернее нас на фоне светлеющего неба показались силуэты трех кораблей. Они нас в этот момент не могли заметить, так как катера находились в темной части горизонта и сливались с темным берегом. Повернув на корабли, мы начали сближение с противником. Двигались, включив глушители и не увеличивая скорости, чтобы не выдать себя шумом работающих моторов и белыми бурунами. Силуэты кораблей постепенно росли и становились все более рельефными.

По сигналу Старостина отряд разворачивается в строй фронта и каждое звено нацеливается на «свой» корабль. Наше звено подкралось к головному кораблю совсем близко — пять кабельтовых, не больше.

Командир катера Иван Устимов совершенно спокоен. Через прицел он внимательно смотрит на обреченный корабль, правая рука на кнопках стреляющего устройства. Не отрывая взгляда от прицела, лейтенант произносит: «Лежат в дрейфе. Можно стрелять со стопа... Старшина, левый мотор стоп!» Тихо и плавно движемся под одним двигателем. А противник молчит. Впрочем, так и должно быть: на черной воде, на темном фоне берега и горизонта нас не видно, а малый ход не создает ни буруна, ни пенистого следа. Да, Старостин убедительно показывает, как надо бить врага, даже не имея большой скорости!

Почти в упор командир дает залп двумя торпедами по головному кораблю. Промахнуться невозможно! Но надо же такому случиться: почти одновременно с залпом корабль, лежавший в дрейфе, неожиданно, видимо для удержания своего места относительно других кораблей, дал задний ход. Обе наши торпеды прошли в нескольких метрах от его форштевня. Редкостная неудача!

Противник, заметив следы от торпед, обнаружил нас и открыл бешеный огонь. Лейтенант Устимов спокойно переложил руль вправо и скомандовал: «Дым!» Шлейф дыма, который потянул за собой наш катер, прикрыл товарищей и помог им успешно завершить атаки: через несколько минут все три вражеских корабля, переломленные взрывами торпед, скрылись под водой. Все три! Разве ж это не успех?! И что особенно радостно — катера не имели ни повреждений, ни потерь в личном составе.

Так наш отряд первым на Балтике в 1944 году открыл счет потопленным кораблям противника. Это было здорово! Но Устимов, да и весь экипаж катера, очень переживал свою неудачу.

В Гаккове Старостин подробно разобрал действия катеров отряда и выразил удовлетворение достигнутым результатом. Не упрекнув Устимова за промах, он похвалил его за своевременную и грамотно поставленную дымовую завесу, которая обеспечила успех других катеров. Нам всем очень понравилось, как вел себя и действовал командир отряда и в море и теперь, при разборе. Его авторитет резко возрос среди нас.

Подготовив катера к следующему выходу, все отправились отдыхать, а мне не спалось: очень болело

лицо. Лекпом, поправив бинты, сказал: «Ничего не трогай и терпи. Если к концу недели начнет чесаться — радуйся: значит все в порядке. А пока терпи!»

После ужина разведка обнаружила вблизи берега, занятого оккупантами, корабли, идущие в Усть-Нарву. Но у нас все еще не было торпед: днем их не успели подвезти. На сей раз боевое задание получили гвардейские катера капитана 3-го ранга Сергея Александровича Осипова. Вот они отскочили от пирса и ушли на запад. Через полчаса из-за горизонта донеслась сильная канонада, нарастающая с каждой минутой, запылали зарницы от множества выстрелов орудий.

Мы в нервном возбуждении стояли на пирсе и нетерпеливо ожидали возвращения товарищей. Ей-богу, легче самому ходить в атаку и находиться под ураганным огнем, нежели смотреть со стороны, как дерутся товарищи! Мы мысленно были с ними и ждали их. Мы жаждали победы и искренне желали ее друзьям.

В раскатах артиллерийской пальбы время от времени слышались мощные удары — очевидно, взрывы торпед. Но вот все стихло. Вскоре на горизонте появились пять быстро движущихся точек. Все облегченно вздохнули: потерь в катерах нет!

Противник в ярости послал вдогонку два десятка «фокке-вульфов». Но теперь не 1941 год: им навстречу ринулись наши «ястребки». Завязался яростный воздушный бой. Наши истребители атаковали «фоккеры» и сверху и снизу, не давая им бомбить и штурмовать торпедные катера и тральщики. В воздухе — сплошная карусель, вой работающих на пределе моторов, скороговорка коротких пулеметных очередей, отрывистый лай пушек. В небе одна за другой возникали яркие вспышки, и самолеты, похожие на кресты, низвергались в море, оставляя дымный след в чистом воздухе.

Мы прогрели двигатели и приготовились выйти на спасение наших летчиков, но заявок не поступало. Постепенно бой стих, небосвод очистился от «фоккеров», наши самолеты возвратились на свои аэродромы.

Советские летчики оказались искуснее фашистских: они сбили семь «фокке-вульфов» без потерь в своих рядах.

Гвардейцы под командованием своего отважного и удачливого командира Героя Советского Союза Оси-

пова разгромили группу вражеских кораблей, потопив и повредив пять его единиц.

Вечером наш отряд вызвали в Кронштадт. Погода стояла на редкость хорошая, и мы без происшествий прибыли в базу, где нас ждал сюрприз — новые винты, обещанные инженером Ливенцевым. Немедленно один из катеров был поднят и «переобут». Первые же пробеги превзошли все ожидания: он развил скорость 55 узлов, то есть в два раза больше, чем на прежних! Мы искренне благодарили кораблестроителей — инженеров, рабочих и работниц за удачно разрешенную ими проблему винтов для наших «ласточек». У всех экипажей было чудесное, приподнятое настроение...

У Кстати, когда приподняли катер командира дивизиона, «пересчитавший» все мели Лужской губы, то его винты, ко всеобщему удивлению, оказались совершенно целехонькими и сияли, как зеркала. Проскакивая с хода песчаные отмели, катер отлично отполировал песком лопасти и очистил днище от краски до металла. Ничего не скажешь — здорово повезло!

Сменив винты, приняв торпеды и пополнив запасы топлива, отряд вечером ушел в Гакково, откуда каждую ночь выходил на поиск вражеских кораблей. Но они опять словно в воду канули (если бы это было так!). Перед выходами в море капитан 3-го ранга В. И. Козлов собирал нас и рассказывал о положении на фронтах и в тылу, а тогда уже было что рассказывать: событий, радовавших не только нас, но и всю страну, было много, наши войска наносили врагу удар за ударом.

В июне повязка, очень мешавшая мне, стала грязной. Но я ее продолжал носить, пока согласно предсказаниям нашего лекпома лицо действительно не стало так сильно чесаться, что никакого терпения больше не было. Гераськин снял осточертевшие бинты, и я, взглянув в зеркало, увидел, наконец, свою физиономию: заросшую, чугунно-лиловую, с опухшим, но нормально видящим глазом.

После небольшого временного затишья бои в Нарвском заливе возобновились. Противник, стремясь сорвать работу тральщиков, привлек значительные силы, вплоть до эсминцев. Днем против них «работала» наша авиация, ночью — торпедные катера. Теперь мы почти ежедневно видели в небе красноезвездные истребители,

штурмовики, бомбардировщики, которые наносили мощные удары по вражеским кораблям. Мы тоже не сидели сложа руки. А тральщики тем временем делали свое дело, очень трудное и очень опасное даже для мелкосидящих катеров, идущих впереди всех тральных сил. Так как и катера-тральщики не были гарантированы от подрыва на минах-ловушках, то перед ними шли еще меньшие катера — разъездные, типа «ЗИС». Именно они-то и выискивали эти ловушки и уничтожали их. Маленькие экипажи (всего три-четыре человека) совершали безусловно героическое дело, где малейшая ошибка, одно неверное движение пальцев означали смерть. Мы восхищались их мастерством, их мужеством!

В ночь на 6 июня наш отряд находился в немедленной готовности к действиям по вызову тральщиков. Из репродукторов, оглашавших переговоры кораблей в море, мы узнали, что в районе тральных работ появились корабли противника и что на помощь тральщикам пришли торпедные катера отряда Абрама Григорьевича Свердлова. Через некоторое время Свердлов открытым текстом передал: «Старостин! Вася! Давай! Есть работа в квадрате... Давай!» Командир отряда тут же дал команду, взревели моторы пяти катеров, и мы полным ходом направились в указанный квадрат. Впереди, на ТКА-15, шел Старостин, за ним — мы, за нами катера с бортовыми номерами 45, 55 и 65. В первом часу мы увидели на горизонте вспышки оружейных выстрелов и трассы. Старостин изменил курс отряда и повел его от берега, занятого оккупантами, на сближение с противником. Катера Свердлова атаковали корабли с севера, а мы — с юга. Но в районе боя все смешалось. Каждый катер, выходя в атаку, прикрывал товарищей дымзавесой, создавая им благоприятные условия для действий. Находясь уже на боевом курсе, ТКА-46 из отряда Свердлова получил снаряд в кормовую часть, над которой взвился столб огня. Радисты катеров слышали в наушниках голос командира ТКА-46 лейтенанта Николая Панкова: «Прощайте, товарищи! Отомстите за нас!..» Через секунду катер взорвался...

Припав к прицелу, наш командир выпускает обе торпеды в фашистский корабль, пославший роковой снаряд в ТКА-46, командует боцману «Дым!» и ложится

на курс отхода. На месте гибели катера Панкова — сплошное пламя: горит разлившийся бензин.

Шедший за нами ТКА-45 сообщает по радио, что у него вышел из строя один двигатель. Прорезаем последнюю дымзавесу и снижаем скорость, ожидая подхода ТКА-45 и остальных катеров отряда. Постепенно собираются все катера отряда, кроме ТКА-55, которым командует старший лейтенант В. М. Макаров. Полчаса ждем его. Дым уже весь рассеялся, обнажив горизонт, но «пятьдесят пятого» не видно. Старостин нехотя, малым ходом, уводит отряд в маневренную базу. В голове мрачные мысли: «Неужели и «пятьдесят пятый»?..» Все молчат.

Впереди показались створы Гаккова. Вдруг головной — ТКА-15 — завилял, резко увеличил ход и, не доходя до пирса, ткнулся носом в берег. Ошвартовавшись, мы все бросились бегом к нему. Когда прибежали, он уже притонул. Сообща притащили пожарный насос и начали откачивать воду из моторного отсека. Но она продолжала поступать неизвестно откуда. Только все облазив, обнаружили: прогорел манжет соединения патрубка глушителя с бортовым отверстием, расположенным ниже ватерлинии. Мотористы поступление воды своевременно не заметили, а когда всплыли паелы, то уже было поздно. Но командир не растерялся: дал полный ход и выбросил катер на мель у пристани. Виновниками аварии были, конечно, мотористы, просмотревшие дефект манжета и не заменившие его другим. Манжет сменили, воду откачали, и ТКА-15 снова был в строю.

Пока все занимались этим катером, на горизонте появилась медленно приближающаяся точка. Все бросились на пирс. Это был ТКА-55. Медленно, под одним двигателем, он подошел к причалу. В его бортах и палубе зияли осколочные пробоины, но экипаж был цел. Только у мотористов Василия Плетнева и Александра Пирожкова были обожжены руки. Оказалось, что при выходе катера из атаки осколки снаряда пробьили правый масляный бак, водяную и масляную магистрали. Отсек заполнился паром, сквозь который били струи горячего масла. Старшина мотористов Костя Степанов быстро заглушил поврежденный двигатель, скорость катера резко упала. В это время за ними погнался вражеский миноносец с намерением протаранить катер.

А до спасительной дымовой завесы было далеко. Чтобы уйти от таранного удара, командир приказал дать полный ход обоими моторами. Степанов предупредил: «Правый мотор может взорваться!» — «Черт с ним — вперед!» Взвыли оба двигателя. Мотористы тряпками и руками зажали пробойны в трубах и баке. Катер рывком оторвался от миноносца и нырнул в гущу дымового облака, лежавшего на поверхности залива. И в этот момент правый двигатель замер: расплавились подшипники. Вот на одном моторе и дополз ТКА-55 до Гаккова.

Все были несказанно рады возвращению товарищей. Радовало и то, что совместными усилиями в эту ночь было потоплено пять фашистских кораблей.

Около 10 часов утра 6 июня 1944 года наш радист Борис Пахомов, занимавшийся проверкой рации, неожиданно высунулся из рубки и закричал: «Ребята! Союзники наконец открыли второй фронт!» Мы все бросились к нему и, сгрудившись, стали слушать сообщение Совинформбюро о высадке десанта англо-американских войск на побережье Франции. Кто-то не без ехидства сказал: «Лучше поздно, чем никогда», кто-то возразил в том духе, что это все-таки ускорит разгром фашистов. На этом обсуждение новой вести по существу и закончилось: слишком долго в самый тяжелый период войны ждали мы этого «второго фронта».

Днем привели катера в порядок, произвели уход за механизмами, прибрали отсеки, проверили оружие. С грустью отметили, что двигатели «Паккард» — это не то... Ни в какое сравнение с отечественными моторами «ГАМ» не идут. Уж очень эти иностранцы нежны и капризны. Это — не боевой механизм, ибо в бою далеко не всегда удастся соблюдать инструкции по эксплуатации: столько-то минут прогревать, после этого на столько-то минут можно дать малый ход, через столько-то — средний, а через столько-то и на столько-то — полный. Не выдержав испытания в бою, «Паккарды» вышли из строя почти на всех катерах отряда. Командир дивизиона приказал в ночь на 8 июня перейти в Кронштадт для ремонта двигателей.

Шли медленно — под одним мотором. В базе сразу же приступили к ремонту. Замполит Козлов и парторг Дружинин призвали коммунистов и комсомольцев

к быстрейшему завершению работ. Все работали как черти, так как рвались в бой. Через трое суток отряд был готов к боевым действиям.

Занятые ремонтом, мы не смогли побывать в Базовом клубе на концерте джаз-оркестра, руководимого Леонидом Утесовым. А как хотелось!.. Ну, а завтра — снова в море. И вдруг произошло неожиданное: Леонид Осипович каким-то образом узнал о нашем желании и пришел со всем оркестром прямо в эллинг, где и исполнил для нас все наши любимые песни. Это была незабываемая встреча! Как мы потом догадались, устроил ее для нас наш скромный и малозаметный замполит Козлов.

✓ Рано утром 11 июня отряд в полном составе вышел в Гакково. Погода стояла солнечная, штилевая. У мыса Сейвястё, в который мы чуть не вporолись в прошлом году во время тумана, стояли наши канонерские лодки и вели методичный артиллерийский огонь по вражеским позициям: в охране кораблей находились наши испытанные друзья — «малые охотники». От такой картины на душе было светло и радостно: и здесь наши войска пошли вперед!

Катера-тральщики продолжали днем и ночью тралить Нарвский залив. Теперь авиация противника почти не мешала, ибо небо над тральщиками — да и не только над ними, а и над всем Финским заливом — полностью контролировали краснозвездные соколы. Но на море все еще шла упорная борьба, хотя и здесь произошли перемены. Теперь тральщиков прикрывали большие бронекатера, которые на каждое появление фашистских кораблей отвечали меткими залпами. Бронекатерам помогали штурмовики, сопровождаемые истребителями. А ночью по вражеским кораблям наносили удары торпедные катера. Днем же, во время «работы» нашей авиации, мы выходили в море для спасения летчиков с подбитых самолетов. Да, теперь мы плавали в светлое время суток без всяких опасений: это — не 1941 год, когда над нами издевались «лапти». Небо было наше!

Как-то один из наших самолетов был подбит в воздушном бою, загорелся и стал терять высоту. Командир ТКА-15 старший лейтенант Борис Петрович Фруль увидел это и поспешил на помощь. Самолет упал в воду близ берега, занятого противником. Первая попытка

подойти к месту падения истребителя кончилась неудачей: противник поставил перед катером стену заградительного огня. Немного отойдя, Фруль вновь ринулся на полной скорости к приводнившемуся летчику. Но и на этот раз попытка не увенчалась успехом. Снова пришлось отойти в море. Тогда старший лейтенант, приказав боцману включить дымовую аппаратуру, повел катер параллельно берегу. Ветерок, дувший с моря, медленно сносил дымзавесу на вражеские батареи. Направляемый прикрывавшими его истребителями, Фруль под дымовой завесой подошел к летчику и поднял его на борт всего в трех кабельтовых от берега. На пристани катер встретили представители авиачасти, горячо благодарившие командира и личный состав ТКА-15 за спасение товарища. Вскоре старший лейтенант Фруль и его экипаж по представлению командира авиационной дивизии были награждены орденами и медалями.

КОВАРНЫЕ ЛОВУШКИ

В ночь на 17 июня отряд катеров под командованием капитана 3-го ранга Василия Михайловича Старостина вышел на поиск вражеских кораблей в Нарвском заливе. У нас на катере находился замполит дивизиона капитан 3-го ранга В. И. Козлов, стремившийся принять участие в каждой атаке дивизиона, быть в бою вместе с подчиненными. Едва была объявлена боевая тревога, он пришел к нам, коротко объяснил задачу на выход. После этого, как-то застенчиво улыбнувшись, сказал: «Хочу пойти вместе с вами... А то какой я катерник... Возьмете?» Мы были искренне рады замполиту, и боцман Алеша Тунев тут же проверил и тщательно подогнал на нем штормовую одежду. До того как была подана команда заводить моторы, капитан 3-го ранга Козлов успел побывать на всех боевых постах катера и поговорить со всеми членами экипажа.

Пошли на запад, как всегда, кильватерной колонной. Темное море было покрыто пенистыми гребнями волн. Часа через полтора по сигналу с головного катера изменили курс — почти прямо на север. Сзади — фиолетовая темень, впереди — розоватое небо. Командир Иван Устимов сосредоточенно смотрит прямо по курсу, боцман Тунев, сидя на рубке, наблюдает за горизонтом по

оба борта. Справа от командира стоит замполит. Я, как все механики катеров, стою левой ногой на подножке, а правой, согнутой в колене, на цилиндре торпедного аппарата. Левым плечом упираюсь в стенку рубки, чтобы не очень биться, когда катер резко прыгает на волне. Мое дело изменять число оборотов двигателей и следить за их работой по показаниям приборов. При необходимости сигналом вызываю из машинного отсека командира отделения мотористов Николая Беляева: «Как дела?» Он, улыбаясь, показывает большой палец, поднятый вверх: «Порядок!» Иногда с разрешения командира спускаюсь ненадолго в машинный отсек, чтобы лично проверить работу двигателей, сличить показания контрольно-измерительных приборов, узнать самочувствие подчиненных мотористов. Сейчас это делать приходится чаще, чем обычно, так как у Беляева все еще болит раненая кисть, а моторист Иванов не вернулся до сих пор из госпиталя.

Возвратившись из очередного «похода» в машинный отсек, снимаю пистолет, надоевший постоянными ударами по ноге и цепляниями за все углы, и вместе с кобурой и ремнем кладу около приборной доски и ручек акселераторов. Сквозь стекло рубки вижу на фоне бледной полуночной зари темные черточки на горизонте — корабли противника.

Лейтенант Устимов одной рукой устанавливает на прицеле данные, а другой удерживает штурвал. Боцман готовит к действию аппаратуру дымопуска. Козлов, чтобы не мешать Устимову, выходит из рубки и занимает место на палубе, держась за поручни надстройки.

Хотя отряд сближается с кораблями противника, не увеличивая скорости, атака фактически уже началась. Атака — это венец всей деятельности катерников, это — результат напряженной учебы, тренировок, походов, это — суровый экзамен их мужества, отваги, воинского мастерства, преданности Родине. И недаром среди катерников бытует поговорка: «Тот не вояка, кто не был в атаке!»

Силуэты вражеских кораблей отчетливо видны на фоне чистого неба. Но и нас уже заметили: заговорила артиллерия кораблей. Лейтенант Устимов, прильнув к прицелу, рукой нажимает мне на плечо, требуя увеличения скорости. Я плавно передвигаю рукоятки акселе-

раторов, и стрелки тахометров ползут вправо: 1200 оборотов в минуту... 1400... 1600... Катер задирает нос, выходит на редан и, раскинув острые пенистые крылья, летит словно ласточка над водой...

И вдруг — резкий удар в днище. Катер сильно подбрасывает вверх, после чего он плюхается всем корпусом на поверхность воды, нос зарывается в волну, скорость моментально падает почти до нуля. По инерции ударяюсь о стенку рубки и подволок. Взгляд улазливает развороченное днище под ногами, из которого рвется бурлящий поток воды. Машинально выключаю работающие с надрывом двигатели. Через мгновение в рубку через командирский люк, сверху, низвергается водопад. Вслепую ныряю в лаз и с трудом всплываю, на счастье, ни за что не зацепившись.

Поверхность воды вокруг меня бурлит и пузырится. Воздух наполнен парами бензина. Осмотревшись, замечаю в волнах двух человек и плыву к ним. В одном из них узнаю моториста Беляева, во втором — пулеметчика Потапова, одетого в капковый жилет и спасательный надувной нагрудник. Беляев крепко держится за плечи Потапова. Увидев меня, Потапов кричит: «Старшина! Держись за меня!» Набежавшая волна завернула мне на лицо пелерину кожаного шлема, и я перестаю что-либо видеть. Пытаюсь расстегнуть застежку шлема, но камнем иду вниз. Поднявшись на поверхность, ощущаю, как тяжелое, намокшее обмундирование тянет ко дну. Особенно мешает комбинезон на ватной подкладке, сапоги, которые с каждой минутой становятся все тяжелее. Но снять сапоги я не могу, так как они закреплены на ногах тесемками. «Черт, кто такие придумал?..»

Когда я, совершенно обессилевший, доплываю до Потапова и ухватываюсь за него, мы все трое дружно скрываемся под водой. Понимая, что я здесь лишний, отталкиваюсь от товарищей, срываю, наконец, шлем и отплываю в сторону. Набежавшая волна откидывает меня еще дальше. Попытка освободиться от одежды успехом не увенчалась. Чтобы не тратить зря силы на раздевание, решаю держаться на поверхности сколько смогу. А там — будь что будет...

Успокоившись, оглядываюсь еще раз и обнаруживаю метрах в двадцати командира Устимова, боцмана Тунева и радиста Пахомова. Лейтенант, захлебываясь,

кричит: «Держитесь... ребята!.. Нас обязательно... подберут... свои!.. Только выйдут... из атаки... Где Козлов?.. Ищите!.. И помогите... ему!» Но замполита нигде не видно.

Недалеко от себя вижу стеклянные шары, соединенные штертами. Ясно: мы подорвались на противокатерной мине-ловушке. Стеклянные поплавки почти незаметны между гребнями волн. «А как же ребята на ЗИСах?..»

Рассвело. Волны разбросали нас в разные стороны. Сквозь плеск воды и гулкие удары пульса в ушах слышатся pistolетные выстрелы. «Неужели кто-то не выдержал?..» Вдруг вспоминаю, что мой pistolет ушел на дно вместе с катером «Алтайский комсомолец»... «Эх, алтайцы, мало мы успели сделать на вашем катере... Только pistolет нужен сейчас: вдруг подойдут фашистские катера... Нет, наши придут! Наши!»

Мысли путаются. С каждой минутой нарастает тяжесть во всем теле, убывают силы, а передохнуть нет возможности: чуть замедлишь движение рук и ног, сразу же уходишь под воду, сбиваешь дыхание. Несколько раз изрядно хлебнул горько-соленой воды. Едва вынырнул на поверхность и успел сделать вдох, как опять погрузился. Вынырнул, судорожно открыл рот и хватил воздух пополам с водой... Опять ухожу на глубину... В глазах темнo... Сил нет... Сознание туманится... Делаю судорожные движения и ударяюсь головой обо что-то. На короткое мгновение прихожу в себя и чувствую, что меня держат за шиворот на поверхности воды,— нет, не держат, а тянут вверх!.. Опять провал в сознании... Когда оно возвратилось, начинаю понимать, что лежу на палубе катера, нашего, советского!

Да, наши друзья с ТКА-45, которым командовал лейтенант Виктор Борисович Кривошеин, нашли нас, поставили дымовую завесу и под ее прикрытием, рискуя взорваться на минах-ловушках, подобрали с воды.

Я оказался на их пути первым, и боцман Касьяненко успел меня, медленно опускающегося под воду, подцепить отпорным крюком за воротник комбинезона и подтянуть к борту катера (в этот момент я и стукнулся головой о его корпус). Потом Касьяненко и другие рассказывали, с каким невероятным трудом им удалось втащить меня на палубу. Обессиленного, замерзшего,

нахлебавшегося морской воды, меня раздели, спустили в моторный отсек и положили на мат, накрывавший двигатель. Я трясся и выбивал зубами дробь.

Вскоре на борт ТКА-45 были подняты и все остальные члены экипажа «Алтайского комсомольца». Не было только замполита дивизиона капитана 3-го ранга Козлова: он погиб при взрыве и вместе с катером ушел на дно....

В этом бою командир ТКА-45 лейтенант Кривошеин и весь его личный состав совершили два подвига: они потопили вражеский сторожевик — корабль чуть меньше эсминца — и спасли наш экипаж. Прямо скажу: не каждый решится, рискуя собой, подчиненными и вверенным катером, войти в противокатерное минное поле с коварными ловушками. Но Виктор Борисович и его люди руководствовались флотским законом «Сам погибай, а товарища выручай!».

Командование по достоинству оценило подвиг командира и экипажа ТКА-45, а мы — личный состав катера «Алтайский комсомолец» — никогда не забудем своих друзей, подаривших нам вторую жизнь...

Рано утром отряд вернулся в Гакково. Став «безлошадными», мы расположились в ожидании своей дальнейшей судьбы в деревянной рыбокоптильне. Без катера было сиротливо, настроение — не из веселых. Вечером с грустью и завистью проводили товарищей в море. А утром к нам в рыбокоптильню пришел измученный и продрогший экипаж... ТКА-45, ставший, как и мы, жертвой мины-ловушки. Почти одновременно, и тоже на мине-ловушке, погиб и ТКА-57, которым командовал капитан-лейтенант Василий Маркович Жильцов. За две ночи бригада потеряла три боевых единицы. К счастью, все три экипажа были спасены. А это значит спасены не только жизни людей — спасен их боевой опыт.

«БЕЗЛОШАДНИКИ»

Через несколько дней после гибели катеров весь их личный состав на грузовике выехал по приказанию командования на базу в Кронштадт. По пути пришлось проехать мимо нашей довоенной базы особого дивизиона, где мне довелось начать службу на торпедных катерах. От некогда уютного военного городка, прозванного на-

ми Никитовка, остались одни черные печные трубы и полуразрушенные фундаменты домов. На месте ярких цветочных клумб рос мелкий кустарник и бурьян. От этой картины вдруг защемило сердце. А скольких друзей и товарищей уже нет в живых...

В начале июля наши экипажи были направлены в Ленинград на завод для приема новой материальной части, прибывшей из тыла. Все мы поступили в распоряжение командира отряда нашего же дивизиона капитана 3-го ранга И. Я. Становнова, который и распределил нас по катерам в помощь их личному составу.

Боцмана Тунева назначили на ТКА-125 на штатную должность, а меня — дублером старшины группы мотористов. При первом же знакомстве с экипажем выяснилось, что механиком катера является старшина с катера, «пересчитавшего» все мели Лужской губы. Командир ТКА-125 лейтенант Василий Яковлевич Газин пожелал нам успешной совместной работы и службы, и мы с Алексеем Туневым включились в жизнь катера: работали с людьми, тренировали их, инструктировали, помогали в освоении материальной части. Я сразу же предупредил старшину и мотористов, что американские моторы «Паккард» очень капризны и требуют большой культуры обслуживания.

Обстановка на море требовала быстрее ввода катеров в число действующих, и ТКА-125, вскоре пройдя ходовые испытания, показал хорошие результаты и ушел в Кронштадт. Но личный состав, по-моему, несмотря на регулярные занятия и тренировки, все же не успел получить достаточных знаний и навыков, особенно по обслуживанию моторов «Паккард».

Большинство недавно прибывших, в том числе и я, поступили в подчинение командира отряда капитан-лейтенанта П. П. Ефименко, чтобы принять новые катера. Действительно, в августе прямо на территорию завода пришел эшелон с торпедными катерами, построенными за Уралом. Среди них были четыре катера новейшей конструкции типа «Комсомолец»: легкий изящный дюралюминиевый корпус, хорошие мореходность и скорость, торпедные аппараты не желобные, а трубные, довольно мощное оборонительное артиллерийское вооружение. Короче говоря, — последнее слово отечественного катеростроения. Я был рад назначению именно на один из них.

Но радость оказалась кратковременной: не успели мы расчехлить и спустить катера на воду, как пришел приказ о моем срочном убытии в Кронштадт. Полный недоумения, я в тот же день явился на базу. Всегда приветливый Иван Яковлевич Становнов на этот раз встретил меня довольно холодно: «Вы участвовали в вводе в строй сто двадцать пятого?» Я ответил: «Да, участвовал». — «Так вот, катер в настоящее время стоит на приколе — не работают двигатели. А раз вы его готовили, то и будете служить на нем. Ступайте немедленно на катер, и чтоб он в кратчайший срок был на ходу. Идите, лейтенант Газин ждет вас».

Метаморфоза с двигателями удивила меня, и я чуть ли не бегом поспешил на катер, стоявший на отшибе. Расстроенный командир сразу же спросил: «Скажите откровенно, когда катер принимали на заводе — все было в порядке?» — «Да. Катер находился в хорошем состоянии». — «Так почему же мы не можем запустить двигатели и нормально выйти в море?!» Я удивленно пожал плечами. А Василий Яковлевич с болью в голосе произнес: «Мы стали посмешищем для всего соединения!.. Принимайте обязанности механика — будете служить под моим началом».

Ну что ж, «сто двадцать пятый» так «сто двадцать пятый!» Жаль, конечно, что не пришлось повоевать на «Комсомольце», но такова военная служба: не куда хочешь, а куда пошлют.

Лейтенант вызвал механика катера, приказал ему сдать матчасть и обязанности, после чего «катиться ко всем чертям». Выглядел старшина непривлекательно: грязный, заросший, растерянный, суетливый. Моторный отсек полностью соответствовал виду его бывшего хозяина: полнейший хаос, повсюду грязь, все в масле, под паелами вода. Бестолково тыкаясь в разные стороны и торопясь, старшина несколько раз пытался запустить двигатели, но безуспешно. Наблюдая за ним, я понял, что он так и не освоил своего хозяйства.

Пришлось опять, засучив рукава, вместе с командиром отделения мотористов Семеном Вербицким и мотористом Глебом Осиповым наводить порядок в отсеке. Первым делом убрали грязь, откачали воду из трюма, протерли до блеска механизмы и агрегаты. Затем приступили к тщательной, последовательной проверке двигателей по узлам. Новые мои подчиненные были мало-

опытными, но старательными ребятами. Вместе с ними произвел проверку двигателей и быстро установил, что отсутствует зажигание, неправильно подключен электро-стартер и почти полностью разряжен аккумулятор. Попутно обнаружилась поломка разъединителя аккумуляторов. Устранив выявленные дефекты, я попросил у лейтенанта Газина разрешения на запуск и прогрев двигателей. Командир с удивлением и недоверием разрешил. Моторы завелись с первой попытки и работали нормально.

Газин подробно расспросил о состоянии двигателей и попросил запустить их еще раз. И снова все прошло без задирики: заработали, как говорится, с полоборота. Повеселевший лейтенант с улыбкой спросил: «Можно доложить командиру отряда об исправном состоянии матчасти?» Я ответил уверенно: «Можно!» Василий Яковлевич сдвинул фуражку на затылок: «И мы можем завтра выйти в море, как все?» — «Можем. Только необходимо немедленно сдать аккумуляторы на зарядку — к утру будут в норме».

Утром следующего дня, как и было запланировано, состоялся наш выход. Катер показал хорошую маневренность и прекрасные ходовые качества: максимальная скорость с торпедами достигала 56 узлов! Да, труженики далекого тылового завода, строя новые катера, учли недостатки своих первенцев, и вот эта партия фактически уже не имела неполадок и недоделок. Радовало такое отношение к нашим запросам и пожеланиям.

После этого выхода командование приняло решение считать катер в строю. Однако мы все свободное время продолжали посвящать тренировкам на боевых постах, частым учениям и отработке взаимодействия. Мои подчиненные день ото дня повышали свои специальные знания и навыки обслуживания механизмов. Я был доволен ими, а командир катера — всей нашей «механической группой».

В эти дни мне довелось узнать о печальном конце нашего ТКА-164, на котором я служил в самые трудные, первые годы войны и с которым были связаны воспоминания об Эзеле, Даго, Ханко, «ледовом переходе» в Кронштадт, ремонте в блокадную зиму. Он погиб со всем экипажем во время торпедной атаки в июле 1944 года от прямого попадания вражеского снаряда.

Это известие я воспринял как известие о гибели близкого боевого друга. Впрочем, так оно и было: не стало корабля, не стало товарищей, с которыми вместе столько пережито!..

ВПЕРЕД — НА ЗАПАД!

К середине сентября в маневренную базу Гакково стянулась почти вся бригада торпедных катеров. Такого не было еще ни разу за всю войну! Чувствовалось, что назревают большие события — освобождение Прибалтики.

Днем 20 сентября десант морских пехотинцев, доставленный отрядом торпедных катеров Героя Советского Союза В. М. Старостина, занял острова Большой и Малый Тютерсы. На следующий день отряд торпедных катеров под командованием капитана 3-го ранга И. Я. Становнова высадил десант в порт Кунда. А 22 сентября войска 8-й армии Ленинградского фронта при содействии флота освободили столицу Советской Эстонии — Таллин. С торпедных катеров и «малых охотников» был высажен десант прямо на причалы гаваней и над портом взвился военно-морской флаг!

Город еще дымился от пожаров, а всё прибывающие и прибывающие катера входили в Минную гавань, стенки которой отступающий противник взорвал через каждые пятнадцать метров. Но катерники не растерялись и швартовались к большой, чудом уцелевшей барже в углу гавани. Пришвартовались к ней и мы. Как оказалось, баржа была загружена бочками с бензином и ящиками с дальномерами. Без долгих раздумий мы заполнили баки трофейным бензином и вышли на рейд попробовать, как «потянут» моторы на этилированном, синеватом топливе. Они работали отлично на всех режимах. Узнав об этом, и остальные катера последовали нашему примеру и заправились «под завязку».

К этому времени десанты заняли острова Найссар, Аэгна, Прангли, а гвардейцы отряда Героя Советского Союза В. П. Гуманенко высадили морских пехотинцев в порт Палдиски. Стремительно наступая, они в тот же день ворвались в местечко Клоога, где находился фашистский лагерь смерти. В лагере дымили три громадных костра, с помощью которых изверги хотели уничтожить следы своих преступлений. Бревна и трупы, свя-

занные проволокой, лежали послойно — жуткая картина!..

Несколько дней подготовки — и новый бросок на запад: во второй половине дня 29 сентября наш отряд вошел в гавань Рохукюла. Но не успели мы ошвартоваться к полуразрушенной стенке, как подъехала легковая машина и из нее выскочил командир бригады торпедных катеров капитан 1-го ранга Григорий Григорьевич Олейник и знаком приказал заглушить моторы. В наступившей тишине раздался его властный голос: «Быстро — в Виртсу! Следовать вместе с катерами Осецкого!» Снова зарокотали двигатели. Катера дали задний ход, развернулись и помчались догонять отряд Е. В. Осецкого. Вскоре мы соединились с ним и подошедшим гвардейским дивизионом Осипова. Вся эта армада быстро шла на юг узкими проливами между островами Моонзундского архипелага. Справа и слева виднелись знакомые по сорок первому году ориентир: характерные зигзагообразные створные знаки на острове Муху, ветряные мельницы, строения. Наконец впереди открылась гладь Рижского залива. Невольно вспомнились драматические события, происшедшие здесь три года назад.

Неожиданно на нас обрушился шквал снарядов и мин, начавших рваться совсем рядом. Маневрировать опасно: узкий фарватер проходит среди мелей. Резко увеличив ход и поставив дымовые завесы, постарались быстрее пройти опасный район. На помощь пришли наши армейцы, открывшие с материкового берега точный огонь по вражеским батареям на острове Муху.

Подойдя к пристани Виртсу, мы с удивлением увидели командира бригады Г. Г. Олейника, стоявшего рядом с контр-адмиралом И. Г. Святовым. К пристани тянулись автомашины с пехотинцами. Адмирал энергично отдавал приказание командирам катеров и армейских подразделений. Пока бойцы Эстонского корпуса размещались на катерах, нам была поставлена задача: немедленно полным ходом пересечь девятикилометровый пролив и высадить десант на остров Муху — прямо на пристань поселка Куйвасту. Вот это оперативность! Вот это темп!

На нашем катере разместились автоматчики и бронебойщики. Не успели мы их проинструктировать о поведении на корабле, как раздалась команда: «Заводи моторы!.. Пошли!» Через минуту отошли, от пристани и

заняли свое место в строю. Пехотинцы, крепко держась друг за друга, с изумлением глядели на мелькающую совсем рядом воду, на пенный бурун за кормой и стремительно приближающийся берег, на котором находился противник.

Обнаружив катера, враг открыл по ним огонь всеми прибрежными артиллерийскими и минометными батареями. Хотя вода кругом, казалось, кипела от всплесков, а воздух, раздираемый осколками, звенел и шипел, Василий Яковлевич Газин, изменяя то курс, то скорость, уверенно прошел огневую завесу.

Наша армейская артиллерия, увидев, что противник поставил перед катерами с десантом целую стену разрывов, немедленно обрушилась на вражеские батареи всей своей мощью. Над нашими головами с каким-то скрежетом, оставляя оранжево-черные хвосты, пронесся рой реактивных снарядов. Это дал залп дивизион «катыш». Берег впереди покрылся клубящимися разрывами, которые катились по урезу воды, как огненный смерч. Сила!

Вот уже видна пристань Куйвасту, на которую нам предстояло высадить десант. В августе сорок первого года здесь неделю стоял наш ТКА-164. Купаясь, я тогда еще убедился, что бухта густо усеяна рифами и банками. Поэтому я посоветовал Газину подходить к лобовой части пристани. Командир поблагодарил за совет и начал «прицеливаться» именно на «лоб» пристани, оказавшейся, на удивление, совершенно целой. Над головами засвистели пули: берег встречал катера истеричной, неорганизованной стрельбой из всего наличного оружия. Боцман Алексей Тунев длинными очередями из крупнокалиберного турельного пулемета бил по видимым огневым точкам на берегу и пристани. Не отставал от него и наш пулеметчик. Остальные катера тоже не молчали. Катер с установкой реактивных минометов с ходу давал залп за залпом. Так валом, ошетилившимся трассами, мы начали высадку десанта. Катера Осецкого пригнулись носом к прибрежной мели левее пристани, мы — к ее лобовой части, рядом с нами — ТКА-115, правее — гвардейские катера отряда капитан-лейтенанта В. Я. Александрова. Экипажи катеров помогали высаживаться десантникам, и те сразу же вступали в бой и сноровисто штурмовали огневые точки. Катерники поддерживали наступавших пулеметным огнем.

Первый же бросок десанта захватил пристань и плацдарм на берегу, который быстро увеличивался в стороны и в глубину. Когда мы, закончив выгрузку боеприпасов, собирались отходить, противник начал артобстрел сгрудившихся у причала катеров. Один из первых же разорвавшихся снарядов вызвал серьезные повреждения на рядом стоявшем ТКА-115 и вывел из строя половину его экипажа: были ранены механик Александр Федоров, боцман Андрей Фарутин и пулеметчик Барabanщиков. Появились потери и на других катерах.

Мы отошли задним ходом от пристани и начали разворачиваться на выход. В это время неподалеку от левого борта разорвался снаряд и обдал катер осколками. Газин, однако, закончил маневр и, увеличивая скорость, взял курс на Виртсу. Беглый осмотр показал, что нам относительно повезло: никто из личного состава не пострадал, хотя в рубке, корпусе, двери лаза в топливный отсек имелись пробоины, а щит бензозамерных часов был разбит.

В Виртсу приняли сорок пехотинцев, в том числе женщину-военфельдшера, и вышли во второй рейс на Муху. Но в этот раз подойти к пристани оказалось невозможным: она горела громадным костром. Командир выбрал место правее нее, примерно на километр. Не доходя двадцати метров до берега, катер на инерции, мягко ткнулся носом в отмель. Десантники потребовали подойти еще ближе к берегу. Мы сделали попытку, но только зацепились винтами за грунт; подойти ближе так и не удалось. Бойцы в нерешительности топтались на палубе, глядя на воду. Тогда наш пулеметчик краснофлотец Алексей Щукин прыгнул с носа за борт. Вода — до колен. Глядя на него, спрыгнула и женщина-фельдшер и, держа высоко над головой санитарную сумку, направилась к берегу. За ней устремились и остальные десантники. Достигнув узкого пляжа, они выжали шинели, вылили воду из сапог и скорым шагом пошли в глубь острова. А мы, снявшись с мели, направились малым ходом в Виртсу. Корму потряхивало, корпус вибрировал, винты были погнуты — не разгонишься.

Уже в сумерках заметили плывущие встречным курсом автомобили-амфибии с солдатами и техникой. Их было, наверное, около сотни. Они едва возвышались над водой. Василий Яковлевич отвернул вправо и, не доходя до них, скомандовал мне: «Стоп!» Другие катера

последовали нашему примеру. Преодолев девятикилометровый пролив, амфибии вылезли на берег и покати-ли к Ориссарской дамбе, чтобы, захватив ее, помочь нашим армейским частям прорваться на остров Эзель. Таким образом, наступление десанта шло весьма успешно.

В темноте мы совершили третий рейс с десантниками, практически не встретив на этот раз противодействия противника. При возвращении в Виртсу ощутили нехватку топлива: двигатели начали стрелять на бедной смеси, а затем правый мотор заглох. Чтобы не остано-вился левый, мотористы ручным насосом выкачивали бензин из «зачистки» — с самого дна баков. Едва «телю-пая» под одним мотором, мы медленно приближались к Виртсу, когда со стороны Рижского залива донеслась сильная стрельба и мимо нас туда промчались катера Гуманенко. Стало ясно, что фашисты пытаются про-рваться в пролив и нанести удар по десанту с тыла. Но это у них не вышло: наши катера — торпедные, охот-ники и бронекатера — связали их боем и заставили отойти.

Метрах в двадцати от пристани заглох и левый мо-тор: бензин кончился. Боцман Тунев метнул на причал бросательный конец, и товарищи подтянули нас к нему.

Лейтенант Газин, вернувшийся после доклада коман-дованию, сказал нам: «Мы свою задачу выполнили. На-чальство довольно действиями экипажа и всех вас пред-ставляет к правительственным наградам. Поздравляю, друзья! Теперь готовьтесь брать Эзель!»

В три часа ночи 30 сентября, надев резиновый комби-незон, я спустился под корму и, подсвечивая «шахтер-ской» лампочкой, осмотрел винты, кронштейны и рули. Винты оказались изрядно погнуты, края лопастей имели трещины и сколы, рули и кронштейны находились в удо-влетворительном состоянии. Едва успел доложить об этом командиру Газину и механику отряда Морозу, как привезли две бочки с бензином, взятые взаймы у ар-мейцев. Топливо мы тут же перекачали в баки.

Из-за внезапности высадки десанта и быстроты его продвижения буквально на плечах отходящего против-ника части фашистских войск не успевали нигде закреп-иться и оказать серьезного сопротивления. А десант все наращивал и наращивал темп и силу нажима. Вскоре советские войска очистили остров Муху от оккупантов,

заняли Ориссарскую дамбу длиной четыре километра и по ней ворвались на остров Эзель. Но здесь противник, подтянув крупные силы, сумел приостановить наступление наших войск. 30 сентября и 1 октября (да и в последующие дни) прибывшие катера, баржи, буксиры, паромы и даже шхуны занимались перевозкой армейцев и их техники. В короткий срок дружными усилиями, совершая рейсы днем и ночью, плавсредства и корабли Краснознаменного Балтийского флота доставили на Эзель 8-й Эстонский корпус. 5 октября группа кораблей под руководством капитана 1-го ранга Е. В. Гуськова высадила десант на северное побережье острова. Это явилось полной неожиданностью для противника. Используя его замешательство, десант начал быстро расширять плацдарм. Почти одновременно наши сконцентрированные войска нанесли удар по оборонительным позициям врага, прорвали их и начали стремительное наступление по нескольким направлениям сразу.

Следует напомнить, что в 1941 году агрессору понадобилось несколько месяцев, чтобы ценой огромных потерь захватить остров Эзель. Теперь, в 1944 году, мы очистили остров от оккупантов за несколько дней.

Однако с ходу преодолеть глубоко эшелонированную вражескую оборону на перешейке полуострова Сырве нашим войскам не удалось. Враг упорно защищался на тех же позициях, на которых героически сражался в октябре 1941 года советский гарнизон Эзеля. Только он тогда был отрезан от Родины и не мог рассчитывать на помощь извне. Вражеский же гарнизон сейчас получал постоянную помощь с материка и снабжался морем из Либавы и Виндавы. Большую поддержку с моря оказывал ему и фашистский военный флот.

На Краснознаменный Балтийский флот легли трудные задачи: защита флангов наших войск от ударов противника с моря и нарушение его морских коммуникаций. Сил у КБФ для решения этих задач было не так уж много: подводные лодки, авиация и малые корабли — торпедные катера, «малые охотники», бронекатера. Большие корабли (крейсера, эсминцы) не могли сюда прийти из-за огромной минной опасности в Финском заливе. И тем не менее в Рижском заливе и Балтийском море началась упорная борьба.

В начале октября боевые катера перебазировались поближе к району действий: из Виртсу в Ромассаре на

острове Эзель. Как все здесь неузнаваемо изменилось с 1941 года: все разрушено, сожжено, взорвано, даже пришвартоваться не к чему. Саперы быстро навели из понтонов плавучую пристань, к которой встала часть торпедных катеров; остальные встали на якорь неподалеку.

В середине октября три торпедных катера под командованием капитана 3-го ранга Михаила Григорьевича Чебыкина, производившие ночной поиск около полуострова Сырве, обнаружили группу БДБ (быстроходных десантных барж), шедших к пристани Мынту. Командир отряда Чебыкин, опытный и отважный командир, хорошо знавший подходы к Мынту, где он базировался в 1941 году, пристроился к сильно вооруженным вражеским кораблям и проник в бухту. Катер лейтенанта Георгия Николаевича Беломоева «Тамбовский комсомолец», выждав, когда эти сильно вооруженные корабли пришвартовались к пристани, дал торпедный залп почти в упор. Над Мынту раздались мощные взрывы, в ночной темноте ярко запылали пожары. Лейтенант Беломоев спокойно развернул катер и покинул бухту, которую тоже хорошо знал еще по 1941 году: он тогда служил старшиной группы мотористов на ТКА-67, которым командовал Алексей Иванович Афанасьев. Когда наши войска освободили Мынту, в гавани у причала лежали пять изуродованных быстроходных десантных барж. За эту смелую атаку Беломоев был награжден вторым орденом Красного Знамени (первый он получил в 1941 году за участие в боевых действиях в этом же районе).

Наши успехи в освобождении островов Моонзундского архипелага вдохновляли всех нас, катерников. Однако, чувствуя превосходство наших Вооруженных Сил над противником и понимая, что война нами уже выиграна, экипажи катеров снизили бдительность. У них появилось даже некоторое пренебрежение к врагу. За такую легкомысленность мы были немедленно наказаны: фашистская авиация произвела налет на забитую катерами пристань Ромассаре и подвергла незамаскированные и нерассредоточенные катера внезапному удару. В результате несколько катеров получили повреждения, а экипажи понесли потери. И то и другое не было оправдано ходом событий. Это отрезвило нас и напомнило, что война есть война. И хотя она уже была выиграна, но еще не окончена.

Вскоре резко похолодало. Штормы следовали один за другим. Подготовившись, наши войска прорвали оборону на перешейке полуострова Сырве. Очистка Моонзундского архипелага от оккупантов закончилась. И до последнего момента силы Краснознаменного Балтийского флота всемерно содействовали нашим наступающим армейским частям. Авиация, подводные лодки, торпедные и другие боевые катера сделали все, что могли.

ОСЕНЬ 1944 ГОДА

Глубокой осенью 1941 года на пристани Мынту командир отряда торпедных катеров старший лейтенант Владимир Поликарпович Гуманенко сказал: «Мы уходим отсюда последними, исчерпав все возможности обороны. Но, клянусь, мы первыми вернемся сюда!» И катерники выполнили эту клятву: осенью 1944 года они высадили передовые отряды десантов на острова Вормси, Муху, Даго, Эзель. Дерзкими решительными действиями экипажей торпедных катеров в последнюю военную осень руководили опытные боевые офицеры и среди них ставшие прославленными Героями Советского Союза С. А. Осипов, В. П. Гуманенко, А. Г. Свердлов, В. М. Старостин. Задачи, стоявшие перед катерниками, были полностью решены с относительно малыми потерями, что свидетельствовало о высоком воинском мастерстве личного состава маленьких кораблей.

Осенью 1944 года оккупанты были изгнаны из Советской Прибалтики. Лишь небольшой район, так называемый «Курляндский котел», оставался в их руках. Однако наступление зимних штормов и удаленность мест базирования торпедных катеров от Виндавы и Либавы — единственных портов в этом котле — вынудили командование Краснознаменного Балтийского флота принять решение о временном отказе от массированного использования катеров в активных действиях на море. Этот «антракт» позволял серьезно заняться наконец ремонтом материальной части в тыловых базах — Таллине, Кронштадте и Ленинграде. Но это было не простым делом: для «вышедших из игры» катеров не оказалось горючего, необходимого для перехода в места ремонта. Все топливо шло действующим силам. Вот и стоячи

наши катера у полуразбитой пристани Виртсу, покачиваясь на черной воде и поскрипывая кранцами.

Темной глухой ночью к нам на катер пришел механик отряда Николай Митрофанович Мороз, которого я очень уважал. В свое время он был моим первым старшиной-наставником, когда я пришел на бригаду. Летом 1937 года он «оморячивал» меня, воспитывал, прививал любовь к «ласточке» и морской службе. Теперь он — воентехник — был прямым моим начальником по специальности. Внимательно выслушав доклад о состоянии катера, он записал перечень повреждений и сказал: «Ясно. Состав подробную дефектную ведомость. Не торопясь, обстоятельно. Время есть. А мне пора».

Помня о полуразрушенном причале с массой дыр и торчащих бревен, я решил проводить Николая Митрофановича до берега. Мы шли осторожно, страхуя друг друга, и вели разговор о подчиненных: об их выучке, натренированности, выполнении ими своих обязанностей. Особо поговорил о мотористах Глебе Осипове и Викторе Кучинском — вчерашних юнгах. Не забыл механик отряда спросить и о моем здоровье. Я чистосердечно ответил: «Правое ухо постоянно звенит, как струна гитары, — результат контузии. А зрение — нормальное, глаз, как говорится, проморгался». Мороз засмеялся: «Знаю, знаю. Газин говорит, что раньше его все замечаешь».

Пристань кончилась. Николай Митрофанович остановился: «Спасибо, теперь дойду сам. Иди отдыхай». Попрощавшись, мы разошлись. Однако, сделав несколько шагов, Мороз вдруг обернулся, окликнул меня и скороговоркой сказал: «Бензин прижми — он сейчас на вес золота. Взяли его взаимнообразно у Эстонского корпуса — и то дали только по приказу самого генерала Перна, — а теперь требуют обратно... Береги бензин!»

Придя на катер, никому не говоря, перекачал в один из баков двести литров топлива и заглушил трубопровод. Через день поступило приказание: бензин вернуть армейцам. Молча, без споров и возмущений, выкачали горючее из главного бака в бочку. Отдали, конечно, меньше, чем взяли, и армейцы, естественно, выражали недовольство. Мороз хладнокровно, не повышая голоса, доказывал им, что это нормально: прогревы двигателей «съели» часть бензина, тем более, что низкая температура воздуха заставила согласно инструкции производить их ежедневно и не раз. Проходя мимо меня, Николай

Митрофанович вопросительно посмотрел в глаза. Я молча кивнул головой. Механик усмехнулся и, не замедляя шага, пошел дальше.

В двадцатых числах октября, ранним утром, катера вышли на рейд и встали на буксир к тральщикам, прозванным «стотонниками». Наш «стотонник» взял четыре торпедных катера: сначала два деревянных типа «Д-3», за ними — мы, а за нами — еще один дюралевый типа «Г-5». Тихим солнечным утром караван начал движение на север со скоростью 4—5 узлов. Перед отходом командир отделения мотористов Николай Беляев принес на катер где-то раздобытые две канистры бензина, которые тут же слили в «секретный» бак. Пока мы медленно ползли проливами, я, как бы между прочим, сказал командиру, что мы имеем на всякий случай двести сорок литров горючего в баках. Лейтенант удивленно вздернул бровь и обрадованно произнес: «Учтем на будущее. Не дай бог пригодится!»

Вечером мы вышли в Финский залив, ночью встали на якорь в Сурупском проходе. Впереди чернел остров Найссар, справа угадывался эстонский берег. Видимо, командир «стотонника» решил переночевать здесь из-за большой минной опасности на подходах к Таллинской бухте и в ней самой.

Около полуночи с северо-востока задул ветер, который с каждой минутой крепчал и разводил волну. Лейтенант Газин приказал прогреть оба двигателя и держать их в немедленной готовности к пуску. К моменту, когда температура воды и масла достигла нормы, положение катеров на буксире стало уже опасным: их мотало, швыряло и дергало так, что, казалось, они вот-вот разломаются на части. Все находились на своих боевых постах «на товсь». Наши два дюралевых катера так сильно дергали трос, которым были соединены с впереди стоящей «деревяшкой», что у нее начала расшатываться корма. Это могло плохо кончиться: кормовая часть разрушится и катер утонет. После одного, особенно сильного, рывка мы увидели суету на палубе «Д-3». Боцман, что-то крикнув нам, обрубил топором связывавший катера буксирный трос. Мгновение — и вместо ужасающих рывков относительно плавное покачивание на волне.

Но чувство, что опасность миновала, было обманчивым. Мы в этом убедились, едва взглянув за корму: провисший стальной трос развернул находящийся сзади нас

легкий катер, и его форштевень был нацелен в наш борт. Еще одна-две волны — и он протаранит нас! Дать ход нельзя: провисший буксир наматывается на винты. Судьбу катеров решали секунды. И боцман Тунев одним взмахом топора избавил нас от стального троса, а командир, скомандовав «Заводи моторы!», тут же, вопреки инструкции, дал сразу «полный вперед». Взревели моторы, рванули катер, а секундой позже наш товарищ, вздыбившись на гребень огромной волны, ринулся на нас. Выскользнуть из-под тарана не удалось, но удар форштевня пришелся не в борт, а по консолям торпедных аппаратов, выступающим за корму. Удар был настолько сильным, что прочные стальные конструкции согнулись и выстрелить, если бы вдруг понадобилось, торпеды, находившиеся в желобах, не представлялось возможным.

Лейтенант Газин решил немедленно идти в Таллин своим ходом, так как иначе ветер и волна могли выбросить катер на берег. И мы пошли самым экономичным ходом. Монотонно рокотали двигатели. Принимая волну скулой, мы медленно, но уверенно шли вперед, вздымая каскады брызг. Постепенно начало светать. Дойдя до Таллинской бухты, повернули на створы. Теперь ветер дул нам в корму, прибавляя ход, но волны все равно неслись, обгоняя нас.

У Наконец показалась стенка Минной гавани, во многих местах проломанная взрывами. Командир повел катер напрямик к одному из проломов. С сигнальной вышки нам сообщили: «Идете по минному полю». Но бензин был на исходе, каждое мгновение моторы могли остановиться, и тогда верная гибель прямо здесь, дома. И командир продолжал вести катер прежним курсом.

Вот стенка совсем близко. Догнавшая волна приподняла нас и внесла сквозь пролом внутрь гавани. Оба двигателя, оглушительно стрельнув, остановились: бензин кончился. В наступившей тишине слышался грохот волн, яростно насккивавших на стенку, да крик чаек. Мы скользили по инерции к стоявшему посередине гавани морскому бронекатеру. Когда проходили мимо, боцман успел кинуть бросательный конец и задержаться у его борта. Выпросив у механика «броняшки» немного бензина, мы самостоятельно пришвартовались к причалу.

Вот так «секретные» литры горючего сохранили флоту и боевую единицу и весь экипаж. Только на второй и третий день буксиры стали приводить остальные катера.

Предупреждение сигнального поста о минном поле, как вскоре мы убедились, не было пустой формальностью. Стоя на вахте, я собственными глазами видел, как подрывался на mine в воротах гавани портовый буксирчик, тащивший баржу. И это произошло, несмотря на то, что катера-тральщики день и ночь «утюжили» гавани и рейд неконтактными тралами. Почти каждые сутки раздавался грохот взрывов уничтоженных мин. Моряки говорили: «Сработал зубчик». Дело в том, что неконтактные мины имели приборы срочности, делавшие мину опасной только через установленный срок. Кроме того, в mine имелся еще и прибор кратности, который вызывал взрыв лишь после прохождения над ней заданного числа кораблей или судов. Поэтому приходилось тралить и тралить, а безопасности от мин так и не было. Гавань была буквально начинена ими.

Однажды я стоял на стенке и смотрел, как по таллинским створам с моря шел катер. Вскоре определил, что это торпедный катер «СМ-4» — стальной четырехмоторный. Не доходя стенки гавани, отделявшей ее от рейда, катер вдруг исчез под огромной шапкой взметнувшейся воды. Когда она опала, катера на поверхности не было. В один миг погибло семнадцать человек экипажа и пассажиров, в том числе и отважная девушка-радистка, всю войну работавшая в тылу врага. Через сутки на берег около Гидрогавани волны выбросили трупы погибших. Главный старшина Григорий Наумович Юнкер и я опознали только тело боцмана Вяткина. Боевых товарищей похоронили со всеми воинскими почестями на военном русском кладбище. Сейчас там памятник.

Через несколько дней после прихода в Таллин мы перебрались на завод и встали в «индивидуальной» гавани — громадной воронке от фугаски, заполненной водой. Это, пожалуй самое удобное, место досталось нам лишь потому, что мы раньше других катеров добрались до Таллина. Совсем рядом находился цех, который должен был ремонтировать катер. Однако прошло еще несколько дней, прежде чем плавучий кран установил маленький корабль на кильблоки.

Представители завода осмотрели наш ТКА-125 и сразу заявили, что рабочих у них мало и к тому же они не имеют опыта ремонта торпедных катеров, так что потребуется помощь экипажа. Мы, естественно, дружно закивали головами. На другой день пришел рабочий-

эстонец лет тридцати пяти — сорока. Походив вокруг кильблоков, он сел на шпалу и закурил. Я подсел к нему и попытался завязать разговор, но он не понимал по-русски, а я — по-эстонски. Он курил, то и дело бормоча: «Курат!.. Курат!» Я смотрел на него и думал: чего же он просит курить, если курит? Но все же предложил папиросы, достал спички. Однако вместо благодарности эстонец досадливо отмахивался. Пришел мастер, посмотрел на нас, на катер и сказал: «Ребята, орудуйте сами, мы такую работу никогда не выполняли». Я ответил: «Винты заменим сами. А вот консоли... Они ж — стальные, пригнаны точно по месту. Их нужно резать, выправлять, сваривать». Договорились, что консоли мы снимем сами и принесем в цех, а там уж выправим сообщая. В заключение я спросил у мастера: «Что это ваш представитель все время бурчит — курат, курат?» Мастер засмеялся и сказал, что эстонец поминает черта, так как недоволен получением наряда на незнакомую работу.

Итак, работа началась: сняли консоли, принесли в цех, отожгли, выправили. Только установить их на место сразу не удалось: не совпадали с конфигурацией корпуса. Возились несколько дней. Вновь отжигали, выдавливали домкратами, били кувалдами — не получалось. Эстонец добросовестно работал вместе с нами, мы даже начали понимать друг друга. Наконец консоли встали на свое место, а мы с эстонцем стали друзьями. На прощание он, как мы поняли, сказал, что служба у нас тяжелая. Мы засмеялись: «Всю дорогу так. Иначе фашиста бы не победили».

Прошло еще несколько дней — ремонт был закончен, катер спущен на воду и переведен к уцелевшей стенке Минной гавани.

Однажды из штаба дивизиона поступило приказание: привести себя в порядок и одеться в обмундирование «первого срока». В назначенное время пришли в указанное место и построились. Член Военного совета Краснознаменного Балтийского флота вице-адмирал Н. К. Смирнов после краткой речи приступил к вручению личному составу торпедных катеров орденов и медалей «за мужество и отвагу, проявленные на фронте в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками». Это, конечно, за бои по освобождению Моонзундских островов. Мне вручили орден Отечественной войны 1-й степени.

Зимнее время — тяжелая пора для катерников: и люди и материальная часть обледеневают, брызги, замерзающие на лету, и ледяная крупа секут лицо порой до крови, моторы стынут. И все же часть катеров находилась в готовности в различных пунктах Моонзундского архипелага — Мынту, Ромассаре, Ягараху. Много их стояло и в Таллине. Но большинство катеров, особенно «малышей», то есть типа «Г-5», собралось в Кронштадте и Ленинграде для ремонта. Встал вопрос о постановке на зимнюю консервацию и катеров, находящихся в Таллине. В связи с этим командование приняло решение поднять катера в ангары Гидрогавани, а их личный состав перевести на казарменное положение. Но катера отряда Героя Советского Союза В. П. Гуманенко были настолько изношены, что их корпуса и двигатели нуждались в крупном ремонте, который в Таллине в то время выполнить не представлялось возможным, поэтому их отправили в Ленинград. Подобный переход в зимнее время могли совершить только натренированные, отлично знающие вверенную технику, закаленные и отважные экипажи. Я восхищался ими и гордился, что среди них мои друзья Текутов, Кузнецов и другие.

Личный состав катеров, оставшихся в Таллине, размещался в бараках и в Народном доме. Наконец-то мы получили кров, тепло, свет, камбуз, баню. Жизнь вошла в почти нормальную довоенную колею, с четким, установившимся распорядком дня. Начались регулярные политзанятия, развернулась культурно-массовая работа, стали ежедневно поступать газеты, систематически выходить «боевые листки» и стенгазеты. Надо сказать, что партийно-политическая работа находилась у нас на высоком уровне. Кстати, беспартийных в отряде остались единицы.

В свободное время (появилось и такое) мы увольнялись в город для посещения кинотеатров, концертов, спектаклей в театре «Эстония», осмотра средневековых построек Вышгорода. Центральная часть Таллина была разрушена. Жители говорили, что, до того как налетела советская авиация, на месте руин находились германские штабы, тыловые учреждения и увеселительные заведения...

Проходя по городу, мы видели, как он залечивал раны войны. И мы радовались этому.

Торпедные катера, находившиеся в Таллине, вытаскивали на берег для зимнего ремонта и консервации. То, что было бы довольно просто сделать в Кронштадте и Ленинграде, здесь оказалось весьма трудной задачей. Чтобы поднять несколько десятков маленьких кораблей, пришлось прибегнуть к помощи водолазов, которые работали в ледяной воде, а затем расчистить и привести в рабочее состояние слипы, оборудовать для стоянки ангары гидросамолетов. Но отремонтировать двигатели здесь просто не представлялось возможным, их нужно было отправить в Ленинград и Кронштадт.

Перед новым, 1945 годом подошла очередь поднимать в ангар и наш ТКА-125. Из ледовой каши медленно по слипу вытащили его на берег и потянули в ангар на место зимней стоянки. И вдруг — очередное вдруг — приказание: «Камаеву немедленно явиться в штаб дивизиона к капитану третьего ранга Крючкову!» Всю дорогу терялся в догадках о причинах вызова в штаб: вроде бы службу нес исправно, дисциплинарных проступков и нарушений нет, материальная часть в порядке...

Капитан 3-го ранга Алексей Петрович Крючков без предисловий объявил: «Сегодня в двадцать ноль-ноль вместе с экипажем погибшего катера тридцать пять убыть на автомашине в Кронштадт. Там стоит бесхозный катер четыреста шестьдесят два. Ты вводил его летом в строй. Теперь будешь служить на нем. Ясно?» — «Так точно, ясно!»

Вернулся на катер, сдал все хозяйство Володе Боровикову, воевавшему всю войну на катерах, попрощался с лейтенантом Газиным, со своими ребятами, забрал немногочисленные вещички и отправился к автомашинам. В точно назначенное время две крытые автомашины выехали в Ленинград. Радовало, что наш новый экипаж — все старые знакомые: боцман Алексей Тунев, моторист Николай Беляев, радист Борис Пахомов, пулеметчик Александр Потапов. С ними со всеми я плавал на ТКА-35 «Алтайский комсомолец», которым командовал лейтенант Устимов.

К утру добрались до Ораниенбаума, а оттуда, по льду, в Кронштадт. На базе катеров было малоллюдно и тихо. Мы поселились в казармах, в которых жили еще перед войной. Как и тогда, теперь мы спали раздетыми,

на простынях и под одеялами. В субботу мылись и стирались в бане, увольнялись в город. Питались в столовой, регулярно в клубе смотрели кинофильмы. Одним словом, — благодать.

Наш новый катер — ТКА-462 — стоял в эллинге на зимней консервации. Команды на нем не было, и вот мы, приехавшие, должны были стать его душой. В июле 1944 года я помогал вводить его в строй, так как и тогда в личном составе был некомплект. Припомнилось, что он был с капризами: ходил как-то боком, управлялся плохо, двигатели имели неравномерную нагрузку, скорость и маневренность оказались хуже, чем у других катеров, при прямом положении руля его все время тянуло на левую циркуляцию.

Теперь я осмотрел его от форштевня до консолей и от клотика до кильбалки, пролазил все отсеки, проверил все свое хозяйство. По мере возможности устранил дефекты консервации.

Во второй половине января я получил приказание убыть в Ленинград для участия в ремонте моторов, доставленных из Таллина. Цех, которым руководил майор П. Майоров, получил несколько десятков двигателей «Паккард», а цех старшего лейтенанта В. Кондакова — несколько десятков отечественных «ГАМов». В этих цехах, к моей радости, работали мои бывшие сослуживцы Г. Попенкер и Ф. Ромадин. Мы не виделись с 1937 года, и вот теперь наши жизненные пути снова сошлись. Основными рабочими этих цехов были, как оказалось, молодые, малоквалифицированные женщины. Поэтому вся тяжесть ремонта моторов легла на мотористов-катерников, имевших большой опыт ремонта двигателей в боевых условиях и обладавших специальной технической подготовкой. Сами же Попенкер и Ромадин были «богами моторов».

В начале февраля мне пришлось побывать на одном из ленинградских заводов, где случайно встретил бывшего своего командира Владимира Демидовича Налетова. Теперь он в звании капитан-лейтенанта командовал морским бронекатером. Приведя меня на корабль, стоявший на ремонте, он рассказал, как воевал в ноябре 1944 года у полуострова Сырве. В частности, он вспомнил, как в одну из ночей подвел свой бронекатер близко к берегу, занятому противником, и поставил между камнями, чуть высывавшимися из воды. С рассветом

артиллеристы корабля начали прямой наводкой бить по позициям гитлеровцев. Разъяренные фашисты послали против него группу торпедных катеров. Налетов признался, что когда на него шли десять торпед, то волосы поднялись дыбом так, что фуражка приподнялась. Торпеды взорвались в нескольких десятках метров от бронекатера, встретив на своем пути камни и отмели. От этих взрывов никто не пострадал.

Владимир Демидович спросил об экипаже ТКА-164. Я сказал, что он погиб летом прошлого года. Налетов долго молчал, потом вздохнул: «Хорошая была команда... Лучше не знаю...»

Пока катера стояли в ремонте, наши боевые друзья-подводники активно действовали на вражеских коммуникациях в Балтийском море. Все катерники преклонялись перед их стойкостью и мужеством. За войну мы не раз видели, как они уходили в походы и как возвращались, знали цену добытых ими побед. Теперь — в феврале 1945 года — с восторгом восприняли весть о подвиге экипажа подводной лодки «С-13», которой командовал капитан 3-го ранга Александр Иванович Маринеско: они потопили фашистский лайнер «Вильгельм Густлов», на котором находилось несколько тысяч высококвалифицированных подводных пиратов и отборных эсэсовцев. Это был чувствительный удар!

Не бездействовали и торпедные катера. Отряд капитана 3-го ранга Виктора Ивановича Тихонова, базировавшийся в Ягараху, продолжал довольно успешно атаковать суда противника на его морских коммуникациях. И это — зимой, в тяжелых метеорологических условиях! В марте 1945 года В. И. Тихонов был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

В феврале отряд Тихонова совершил в трудной боевой и погодной обстановке двухсоттридцатимильный переход из Кихельконны на острове Эзель в Швентойи (южнее Либавы) и начал наносить удары по морским коммуникациям, связывавшим Либаву и военно-морскую базу Пиллау с гитлеровской Германией. Появление катеров Тихонова в этом районе было для противника полной неожиданностью, и он понес чувствительный урон в кораблях и транспортах, а также в перевозившихся ими войсках и военной технике.

Очень удачно действовал командир торпедного катера старший лейтенант Василий Ильич Троненко. Я его

помнил еще с весны 1941 года, когда он прибыл к нам в дивизион после окончания училища. В 1942 и 1943 годах он командовал катером «СМ-4», на котором сделал много выходов на минные постановки в финские шхеры. Василий Ильич справедливо считался лучшим командиром минных заградителей бригады торпедных катеров. Теперь, зимой и весной 1945 года, став командиром «нормального» торпедного катера, Троненко меткими торпедными залпами топил вражеские корабли и транспорты. 9 мая его ТКА-37 с надписью на рубке «От Ленинграда до Борнхольма» одним из первых вошел в гавань Рённе на датском острове. На борту его катера находился десант, вынудивший капитулировать германский гарнизон острова Борнхольм...

А мы ремонтировали двигатели. И отремонтировали в короткий срок, как требовал приказ. Окончив работы, тепло попрощались с рабочими и работницами цехов и мастерских. С Попенкером и Ромадиным расстались как с лучшими друзьями. Двигатели уехали в Таллин, а мы отправились обратно в Кронштадт к себе на базу катеров.

Погода в середине марта стояла совсем весенняя, и в экипажах катеров говорили о том, что скоро пойдем добивать врага в его портах и базах. Все готовились к этому. В один из дней пришел приказ о перебазировании катеров в Мемель (ныне Клайпеда). Вся база забегала, засуетилась, как муравейник: как перебазироваться, если Финский залив еще скован крепким льдом?

Командир гвардейского дивизиона капитан 2-го ранга Герой Советского Союза Сергей Александрович Осипов решил этот вопрос предельно просто: спустить катера из эллинга на сани-кильблоки и на них доставить в Ораниенбаум, а оттуда — по железной дороге. Идея понравилась всем, и работа закипела. Очень скоро с Морзавода притащили двенадцать саней-кильблоков, которые тут же спустили на лед. В полдень солнышко уже пригревало, но лёд еще был крепким.

Первый катер со всеми предосторожностями поставили на сани, и два гусеничных трактора ЧТЗ потянули его сначала по льду, а затем вытащили на берег и вышли на дорогу. Чтобы спустить и перетащить из эллинга базы на Арсенальную пристань двенадцать катеров, потребовалось несколько дней. Наконец дошла очередь и до нашего ТКА-462 совершить «плавание» по суше.

Картина была диковинной даже для жителей Кронштадта, привычных ко всяким необычным зрелищам.

Когда трактора буксировали катер по улицам города-крепости, сани раскатывались из стороны в сторону и прыгали по неровностям мостовой. Катер дрожал, дергался, и нам, сидевшим на его палубе, казалось, что мы уже плывем по штормовому морю. На Арсенальной пристани плавучий кран Карпыча перенес сани вместе с катером на баржу, на которой уже стояли три таких же путешественника. Буксирный пароход на коротком тросе протащил баржу сквозь битый лед в Ораниенбаумский порт, где местный кран снял катера с баржи и поставил около железнодорожных путей.

Гвардии капитан 2-го ранга Осипов, руководивший этой операцией, потребовал, чтобы в ожидании платформ экипажи не теряли времени даром, а привели катера в состояние, позволившее бы им по прибытии на место немедленно выйти на боевое задание. И мы приступили к новой напряженной работе. Жили тут же, около катеров, еду готовили на кострах.

В начале апреля подали долгожданные железнодорожные платформы. Первыми поставили на них четыре катера типа «Комсомолец»: видимо, командование торопилось проверить их в боевых условиях — война-то шла к концу. Затем на платформы водрузили четыре катера типа «Г-5». Больше платформ не было. Ночью эшелон ушел, а четыре катера остались дожидаться своей очереди.

Хотя днем припекало, ночи были с заморозками. А поскольку никто не знал, когда прибудет следующий эшелон, невольно напрашивался вопрос о минимальном улучшении бытовых условий. Наше внимание привлекла стоявшая неподалеку парусная шхуна «Юнга». Командовала ею пожилой капитан 3-го ранга Костюченко — в прошлом лихой катерник. Он положительно отнесся к нашей просьбе, и мы — тридцать человек с оставшихся катеров — свободно разместились в одном из кубриков шхуны и получили возможность пользоваться камбузом. Жизнь стала вполне благоустроенной. Но платформ не было.

Наши командиры каждый день навещали железнодорожное начальство и комендатуру и каждый раз получали один и тот же ответ: «Ждите. Как только будут платформы — сразу же отправим».

Мы понимали, что в огромном потоке военных грузов, шедших на фронт на заключительном этапе войны, наши четыре катера были меньше, чем капля в море, и уж наверняка не могли оказать существенного влияния на ход событий. Безусловно, имелись грузы и поважнее. И нам оставалось только ждать платформ и заводить тем, кто добивал фашистского зверя в его же логове, и нашим товарищам во главе с Осиповым, уже прибывшим в Клайпеду и топящим корабли и суда противника в водах южной Балтики.

Кстати, примерно в это же время там, в южной Балтике, начал действовать и отряд торпедных катеров дважды Героя Советского Союза капитана 3-го ранга А. О. Шабалина, переброшенный с Северного флота. Примечательно, что утром 9 мая три группы торпедных катеров, которыми командовали А. О. Шабалин, С. А. Осипов и И. Я. Становнов, ворвались в порт Либавы и высадили десант на мол и причалы. Находившиеся в порту и городе войска противника сложили оружие. Спустя пять часов в город вошли первые части Советской Армии.

До этого — 26 апреля — торпедные катера, катера-тральщики и бронекатера высадили на косу Фрише-Нерунг несколько десантов, которые отрезали путь отступления вражеским войскам. К сожалению, не обошлось без потерь в рядах катерников. Так, один из катеров (ТКА-802), которым командовал лейтенант В. А. Калмыков, подошел к берегу на слишком большой скорости и выскочил на песчаный пляж. Положение создалось тяжелое. Командир скомандовал: «Всем на берег, в десант!» В трудном, неравном бою погибли моторист Микляев и радист Вопилов. Старшина мотористов Пустыльников получил тяжелое ранение. Боцмана Юрия Иванова — ему не было и двадцати лет — нашли мертвым у пулемета, а перед ним лежало несколько десятков трупов фашистских солдат и офицеров. Имя Юрия Иванова сейчас носит пионерская дружина школы № 15 на Васильевском острове в Ленинграде.

Вот так: товарищи воевали, гибли в последние дни войны, на пороге победы, а мы всё сидели у моря и ждали железнодорожные платформы...

Как-то в конце апреля, я повстречал своего приятеля Ивана Ширяева, с которым вместе воевал еще в сорок первом году. Смотрю — на плечах погоны

главного старшины. Поздравил его с новым званием, а он смеется: «Эва — новое. Еще в феврале присвоили. А вот ты почему форму нарушаешь?» Я удивился, а Иван говорит: «Ты ж — мичман, чего же носишь погоны главстаршины?» — «Брось шутить!» — «Нет, верно — перед строем в Таллине двадцать третьего февраля приказ зачитали о присвоении званий. Ты — мичман. Давай меняй погоны!»

Новым званием я был обязан своему воспитателю, наставнику и начальнику — механику отряда Николаю Митрофановичу Морозу.

Разговорились с Иваном о служебных делах и посокрушались: вместе всю войну прошли от Кронштадта до Моонзунда и обратно и снова от Кронштадта до Моонзунда, и вдруг такой финал — сидим без дела и ждем, когда другие закончат войну. Иван с грустью сказал: «Ничего, друг, не поделаешь. Видно, судьба наша такая — победу здесь встречать».

8 мая после полудня по городу и порту Ораниенбаум прошел слух, что фашисты якобы прекратили сопротивление. Весь остаток дня прошел в обсуждении этого известия. Вовремя, в соответствии с распорядком дня, спать не легли, а все прислушивались к шорохам в радиорепродукторе. Около двух часов ночи он ожил. Взволнованно и торжественно Юрий Левитан сообщил советскому народу и всему миру о капитуляции фашистской Германии, о желанной победе и долгожданном окончании войны. Улицы моментально заполнила ликующая толпа. Незнакомые люди поздравляли друг друга, обнимались, как самые близкие, целовались и плакали. Кто-то выстрелил в небо из ракетницы. И сейчас же, будто это был сигнал, начали палить катера, корабли, посты. Стреляли вверх все, у кого было хоть какое-нибудь личное оружие. Так был дан первый, стихийный, салют в честь Победы.

Утром в Ораниенбауме состоялся общегородской митинг жителей с участием представителей от воинских частей и экипажей кораблей. Город оделся кумачом флагов и транспарантов. Народ приветствовал матросов, солдат и офицеров. И вновь у многих на глазах сверкали слезы — слезы счастья по поводу окончания самой кровопролитной из всех войн, слезы горечи, вызванные утратой родных и близких, отдавших свои жизни ради достижения победы, но не увидевших ее...

В 1945 году отгремели последние выстрелы Великой Отечественной войны и советский народ приступил к мирному, созидательному труду. С тех пор выросло новое поколение людей, которое знает об ужасах и тяготах войны, о лишениях военных лет только по литературе, кинофильмам и рассказам теперь уже пожилых людей. Восстановлены старые, разрушенные во время войны города и села, фабрики и заводы, колхозы и совхозы, построены новые. Но никогда не воскресить людей, погибших во имя нынешних радостных мирных дней, во имя свободы и независимости нашей Родины, ее теперешних сынов и дочерей.

Среди отдавших свою жизнь за святое дело защиты Родины — немало и моих друзей и товарищей, служивших и воевавших на торпедных катерах Краснознаменного Балтийского флота. Это были люди, бесконечно преданные социалистическому Отечеству, делу коммунизма, самоотверженно выполнявшие долг по защите завоеваний Великого Октября от фашистских поработителей. Оставшиеся в живых помнят своих боевых друзей и товарищей, ибо их самих и их дела забыть нельзя.

Многие участники жестоких боев на Балтике — скромные, подчас неизвестные нынешним сослуживцам, герои — живут и работают в Ленинграде, который они защищали на дальних и ближних подступах, вместе с которым пережили все девятьсот блокадных дней.

Так, в городе-герое Ленинграде живет бывший командир особого дивизиона радиоуправляемых катеров контр-адмирал в отставке Борис Викторович Никитин, воспитавший столько замечательных моряков-патриотов, специалистов трудной военной профессии, людей с чудесными душевными качествами.

В городе на Неве живут и работают наши бывшие командиры Герои Советского Союза Борис Петрович Ущев, Алексей Иванович Афанасьев, дважды Герой Советского Союза Александр Осипович Шабалин. Недавно ушли из жизни Герои Советского Союза Василий Михайлович Старостин и Сергей Александрович Осипов.

Жителями города Ленина стали многие балтийские катерники, среди них — радиоэлектрик ТКА-164 Александр Дмитриевич Соловьев, радист ТКА-83 Евгений Алексеевич Бычинский, боцман ТКА-67 Василий Арсентьев.

евич Кузнецов, старшина группы мотористов ТКА-17 Иван Иванович Ширяев, старшина группы мотористов ТКА-83 Михаил Захарович Текутов и другие.

Мой боевой товарищ боцман Василий Андреевич Ефименко живет и работает близ города Жданова.

В 1967 году не стало бывшего командира ТКА-164 Владимира Демидовича Налетова.

Ветераны Великой Отечественной войны стареют, уходят из жизни — что делать, такова действительность, естественный ход событий. Но живые продолжают, как полпреды огненных лет, активно участвовать в военно-патриотической и воспитательной работе с молодежью. Они рассказывают юношам и девушкам о том, какими усилиями, какой ценой добыта их сегодняшняя мирная жизнь.

О боевых делах балтийских катерников напоминает монумент, торжественно открытый 27 октября 1973 года в Ленинграде, в Гавани на Васильевском острове. Памятник прост: на гранитном постаменте, напоминающем морскую волну, в неудержимом порыве застыл атакующий торпедный катер. Из металла гребных винтов катеров отлита бронзовая надпись: «Героическим морякам балтийских торпедных катеров. 1941—1945 гг.».

Морские термины, встречающиеся в книге

Дебаркадер — плавучая пристань.

Девияция (девиация магнитного компаса) — отклонение магнитной стрелки компаса от линии магнитного меридиана под влиянием судового железа.

Дифферент — наклонение корабля на нос или на корму.

Кабельтов — морская мера длины, равная одной десятой части морской мили (185,2 м).

Картушка — вращающаяся часть корабельного магнитного компаса с диском, разграфленным на 360 градусов (32 румба).

Кильблок — подставка, на которой устанавливается судно для стоянки, связанной с ремонтом или хранением.

Кильватер — буквально, «килевая вода» — след на воде, остающийся за кормой идущего корабля. Идти в кильватер — идти по следу, оставляемому идущим впереди кораблем.

Комингс — порожек проема двери, лаза, люка, препятствующий проникновению воды с палубы внутрь корабля.

Кранцы — деревянные (из каната, резины) приспособления, которые вывешиваются за борт судна и служат для смягчения ударов о другое судно или пристань.

Минный защитник — средство, предназначенное для борьбы с тралами. Ставится впереди минных заграждений.

Отсеки — отделения внутри корпуса корабля, образуемые водонепроницаемыми переборками.

Пеленг — угол между меридианом и направлением на наблюдаемый предмет, считая с севера по движению часовой стрелки.

Пирсы — причалы, расположенные большей частью под прямым углом к берегу.

Редан — выступающая часть днища торпедного катера. На максимальном ходу катер глиссирует по поверхности воды на редане.

Створная линия, «створы» — прямая линия, проходящая через два навигационных знака, расположенных один за другим. Указывает направление оси (середины) фарватера.

Траверз — направление, перпендикулярное курсу корабля.

Фарватер — безопасный путь для судов.

Форштевень — носовая оконечность корабля, являющаяся продолжением киля.

Футшток — длинный (от 3 до 5 м) шест, разбитый на футы. Служит для измерения небольших глубин.

Циркуляция — кривая, описываемая кораблем при руле, отклоненном на какой-то угол.

Швартовы — тросы, при помощи которых корабль швартуют, то есть крепят к причалу или другому кораблю.

Штерт — трос малого диаметра.

Эллинг — помещение для укрытия и хранения торпедных катеров.

Поворот крутой	3
Учения, тренировки...	6
«На торпедных катерах правило такое...»	11
Всполохи на горизонте	16
Действия, не предусмотренные ранее	19
Навстречу неизвестности	23
Трудное безделье	29
Увы, первый блин — комом	35
Все торпеды — в цель!	42
Черный день	47
Враг рвется на Эзель	52
Не числом, а умением и ненавистью	55
Ох уж эти винты!	62
Мы оставляем Эзель	66
Тяжелые дни на Даго	75
Ханко	85
Сквозь мрак, мины и льды	89
В тисках блокады	95
Вторая боевая кампания	102
Новая техника	109
Горячая Усть-Луга	115
Огненный Нарвский залив	120
Коварные ловушки	128
«Безлошадники»	132
Вперед — на запад!	136
Осень 1944 года	143
Вдали от фронта	150
Много лет спустя	157
Приложение	159

Валентин Сергеевич Камаев
НА ТОРПЕДНОМ КАТЕРЕ

Редактор И. Ю. Куберский
Художник Г. И. Гунькин
Художественный редактор А. К. Тимошевский
Технический редактор Г. В. Преснова
Корректор В. Д. Чаленко

И Б № 467

Сдано в набор 24/XII 1975 г. Подписано к печати 28/I 1977 г.
М-23517. Формат 84×108^{1/32}. Бумага тип. № 1. Усл. печ. л.
8,40+вкл. Уч.-изд. л. 8,87+0,51=9,38. Тираж 100 000 экз.
Заказ № 427. Цена 44 коп.

Лениздат, 191023, Ленинград, Фонтанка, 59. Ордена Трудового Красного Знамени типография им. Володарского Ленинград, 191023, Ленинград, Фонтанка, 57