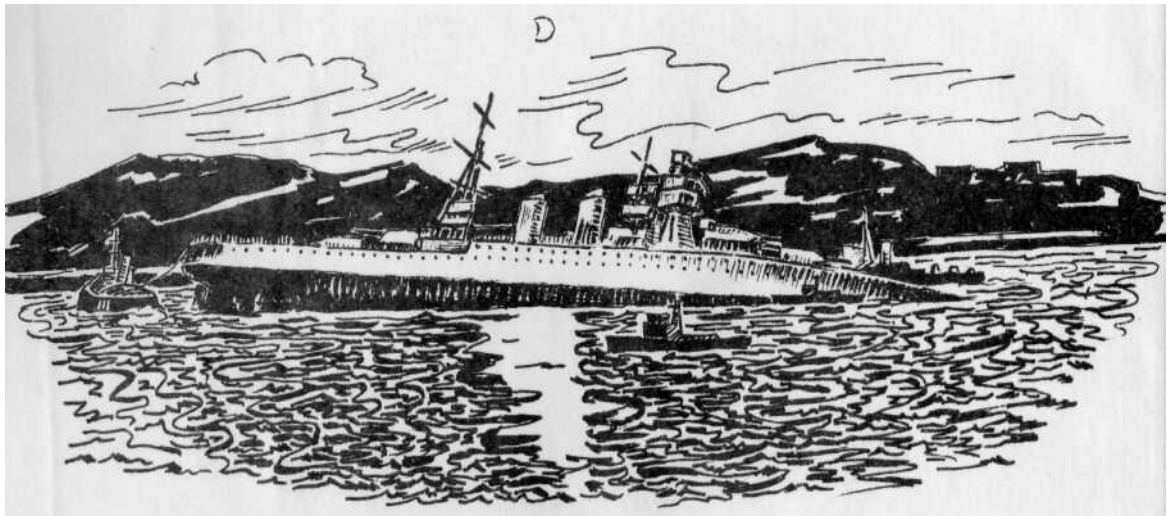


Мужественным морякам
линкора «Новороссийск»,
погибшим при исполнении
воинского долга
29 октября 1955 года

Любовь к Родине
и верность военной присяге
были для вас сильнее смерти

(Надпись на стеле у монумента
на Братском кладбище в Севастополе)

Б. А. Каржавин

Тайна гибели линкора «НОВОРОССИЙСК»

**Документальная
историческая
хроника**

Санкт-Петербург
«Политехника»
1991

ББК 39.42
К21
УДК 629.12

Рецензенты: капитан 1-го ранга канд. техн. наук **Л. А. Безнос,** капитан 1-го ранга запаса канд. воен. наук **К. А. Шепотов**

Каржавин Б. А.

К21 Тайна гибели линкора «Новороссийск»: Документальная историческая хроника.— СПб.: Политехника 1991.—271 с.: ил.

ISBN 5-7325-0086-3

С использованием закрытых до недавнего времени архивных материалов автор расследует причины и обстоятельства гибели линейного корабля «Новороссийск» (бывший итальянский «Джулио Чезаре») 29 октября 1955 года в Севастопольской бухте, повлекшей за собой многочисленные человеческие жертвы.

К **3205010000–718**
045(01)–91 **без объявл.** **ББК 39.42**

ISBN 5-7325-0086-3

© Б. А. Каржавин, 1991

От автора

Выражаю признательность за предоставленные материалы ветеранам линкора, родным погибших моряков, сотрудникам Центрального военно-морского архива Министерства обороны СССР, за поддержку, советы и помощь при подготовке рукописи к изданию преподавателям Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе и особо начальнику кафедры устройства и живучести корабля ВВМУ им. М. В. Фрунзе капитану 1-го ранга кандидату технических наук профессору Л. А. Новикову.

Заранее приношу извинения за допущенные неточности. Буду рад принять все замечания, чтобы учесть их при дальнейшей работе над книгой.

Эта историческая хроника посвящается светлой памяти всех героически и трагически погибших моряков.

Глава I

ПАМЯТЬ СТУЧИТСЯ В СЕРДЦЕ

«Этот корабль был передан Советскому Военно-Морскому Флоту по Мирному договору с Италией».

(Боевые корабли Джейна, 1955—1956)

1. НЕИЗВЕСТНОЕ ОБ ИЗВЕСТНОМ

Во всемирно известном справочнике о боевых кораблях мира «Jane's fighting ships» за 1957—1958 годы в разделе о составе Советского Военно-Морского Флота помещено набранное мелким шрифтом примечание: «The battleship Novorossiisk (formerly, the Italian, Giulio Cesare) is reported to have been sunk by drifting mine in the Black sea in Oct. 1955, the casualty list running into hundreds.

Another report states that the ship was expended during some experiments in Black sea» *.

Действительно, ночью 29 октября 1955 года под линкором «Новороссийск», стоявшим на якоре и бочках в Севастопольской бухте, произошел взрыв, пробивший днище, платформы и все палубы в носовой части. Через 2 ч 45 мин линкор опрокинулся и затонул.

Гибель линкора была и остается крупнейшей катастрофой боевого корабля в мирное время с начала столетия до наших дней. Называется различное число погибших. Сотни матросов, старшин и офицеров экипажа линкора и аварийных партий других кораблей эскадры Черноморского флота до конца мужественно выполняли свой долг в попытке спасти обреченный на гибель корабль и героически погибли вместе *с* ним в лучших традициях Российского и Советского Военно-Морского Флота. Сегодня названы имена 611 погибших.

Гибель линкора и части его экипажа — еще одна трагическая, но героическая страница в истории Военно-Морского Флота. Более трех десятилетий эта трагедия официально замалчивалась в нашей стране, и только благодаря перестройке общества, демократизации и гласности появилась первая публикация об этом событии — статья Н. Черкашина «Взрыв» в газете «Правда» от 14 мая 1988 года. Но все эти годы сокрытия катастрофы устные воспоминания немногих оставшихся в живых участников трагедии будоражили сердце. Резкие скорбные крики чаек над Севастопольской бухтой навевали тоску, бередили память. Недаром в старину люди верили, что в чайках живут души безвестно погибших моряков, взывающих к живым о сострадании.

Несмотря на позицию умалчивания официальных кругов, полностью стереть из памяти людей сам факт и обстоятельства гибели линкора не удалось. Разрастались слухи, создавались легенды, спекулировали информацией зарубежные издания и «голоса», но в нашей стране сохранялось полное молчание.

Приведенное выше примечание из справочника Джейна за 1957—1958 годы явилось единственным случайным образом доступным источником информации, так как Джейны имеются в ряде библиотек нашей страны. Все же материалы об обстоятельствах гибели линкора «Новороссийск» были сокрыты в архивах от исследователей катастроф кораблей, историков и просто моряков. Само упоминание о гибели этого корабля долгие годы расценивалось как попытка рассекретить страшную государственную тайну.

* «Линейный корабль „Новороссийск" (бывший итальянский „Джулио Чезаре"), как сообщается, был потоплен плавучей миной на Черном море в октябре 1955 года, список жертв исчисляется сотнями.

Согласно другому сообщению, корабль был использован во время некоторых экспериментов на Черном море».

И все же это маленькое примечание из Джейна заслуживает большого внимания, так как в нем многое читается между строк. Здесь и зондаж наших предположений о причинах взрыва («как сообщается»), и подыгрывание одной из официальных версий о причине взрыва («мина»), и попытка увести читателей справочника на ложный след (ссылка на «другое сообщение»), а заодно и бросить тень на наш Военно-Морской Флот туманным упоминанием о «некоторых экспериментах».

Удивляет и задержка на несколько лет сообщения о гибели линкора. И это в самом осведомленном, оперативном и солидном справочном издании нашего века о боевых кораблях мира, в том числе и о кораблях Советского Военно-Морского Флота. Похоже, издатели справочника выжидали, опасаясь бросить тень на свою репутацию, не раскроется ли настоящая причина взрыва и гибели линкора, но затем, успокоившись, осторожно («как сообщается») подхватили нашу официальную версию о мине и даже несолидно добавили дезинформацию о дрейфующей мине и эксперименте. Это, скорее, похоже на попытку скрыть истинную причину взрыва и спрятать концы в воду. Осведомленность же издателей авторитетнейшего справочника, издающегося с 1897 года, никогда не подвергалась сомнению. Его тома в Центральной военно-морской библиотеке в Ленинграде несут на себе пометки офицеров флота еще русско-японской, первой мировой и Великой Отечественной войн.

Так каким же был этот линейный корабль, погибший под названием «Новороссийск»?

2. ЛИНКОР «ДЖУЛИО ЧЕЗАРЕ» — «НОВОРОССИЙСК»

«Novorossiisk (ex — Z11, ex — Giulio Cesare). Battleship. This ship was assigned to the Soviet Navy under the Italian Theaty. Delivered to Russia 3 Feb. 1949. Recommissioned after having been reamed with Russia guns, in Black sea».

*(Jane's fighting ships, 1955—56) **

23 июня 1910 года в Италии был заложен линейный корабль, получивший первоначально название Z11, затем «Джулио Чезаре» («Юлий Цезарь») и известный у нас как «Чезаре».

15 октября 1911 года линкор был спущен на воду и 29 ноября 1913 года вошел в строй Военно-морского флота Италии.

Одновременно были построены и введены в действие три почти однотипных линкора: «Джулио Чезаре», «Конте ди Кавур» и «Леонардо да Винчи».

Линейный корабль «Джулио Чезаре» первоначально имел стандартное водоизмещение 23 тыс. т, длину 169 м, ширину 28 м, осадку 8,7 м и мощность на валу турбин 30 тыс. л. с., что обеспечивало скорость 21,6 узла (миль/ч). Бортовое бронирование достигало в средней части корабля $9^3/4$ дюйма (248 мм), в оконечностях 4 дюйма (102 мм). Броня палубы — $1^3/4$ дюйма (44,5 мм).

Отличительной особенностью «Джулио Чезаре» было наличие пяти башен главного калибра, в том числе трех трехорудийных и двух башен двухорудийных;

* «„Новороссийск" (бывший Z11, бывший „Джулио Чезаре"). Линейный корабль. Этот корабль был передан Советскому Военно-Морскому Флоту по Мирному договору с Италией. Официально вручен России 3 февраля 1949 года. Снова введен в действие после установки русских орудий, на Черном море». *(Боевые корабли Джейна, 1955—1956)*

всего насчитывалось 13 орудий 12-дюймовых (305-миллиметровых) 46 калибра, 18 орудий 4,7-дюймовых (120-миллиметровых) и 143-дюймовых (76-миллиметровых) . Линкор имел 23 водонепроницаемых отсека. Экипаж корабля составлял 957 человек.

В первую мировую войну, в которую Италия вступила 23 апреля 1915 года на стороне Англии и Франции, «Джулио Чезаре», как и другие итальянские линкоры, ничем себя не проявил.

Под эгидой установившегося в Италии фашистского режима Муссолини началось активное перевооружение страны. Считая Аппенинский полуостров своего рода плавучим авианосцем на Средиземном море, апологеты нового режима взяли направление на дальнейшее развитие линейных кораблей. В 1934 и 1938 годах были заложены четыре новых линкора типа «Литторио», из которых были достроены только три — «Витторио Венето», «Литторио» («Италия») и «Рома».

В 30-х годах поочередно подвергаются модернизации четыре линкора, в том числе «Чезаре», который был модернизирован в 1933—1937 годах на верфи Генуи. С линкора снимают центральную трехорудийную башню, 12-дюймовые орудия 46 калибра рассверливают на 12,6-дюймовые (320-миллиметровые) 44 калибра. Число 4,7-дюймовых орудий среднего калибра уменьшается с 18 до 12, 14 зенитных 3-дюймовых орудий заменяются на восемь зенитных 3,9-дюймовых (100-миллиметровых) автоматических орудий. Устанавливаются две катапульты для четырех гидросамолетов. Снимается торпедное вооружение и усиливается противоминная защита.

На линкоре устанавливается башенноподобная фок-мачта с центральной бронированной трубой, на которой размещается забронированная рубка центральной наводки артиллерии — командно-дальномерный пост КДП).

Устанавливаются восемь более мощных паровых котлов и две новые паровые турбины суммарной мощностью до 99 500 л. с., обеспечивавшие скорость 26 узлов. Незначительно увеличивается толщина вертикальной и горизонтальной брони. Длина линкора становится на 13 м больше. Модернизация линкора обошлась в 150 млн лир по курсу тех лет. После нее корабль стал иметь стандартное водоизмещение 23 600 т, полное 29 032 т, вооружение: десять 12,6-дюймовых 44 калибра, двенадцать 4,7-дюймовых 50 калибра и восемь 3,9-дюймовых зенитных орудий, 20 зенитных автоматов. Численность экипажа возросла до 1234 человек, в том числе 36 офицеров.

10 июня 1940 года Италия вступила во вторую мировую войну в союзе с фашистской Германией. В период этой войны «Чезаре» также ничем себя не проявил, а в морском бою 9 июля 1940 года у мыса Пунта Стило получил попадание 381-миллиметрового снаряда от английского линкора «Уорспайт».

Однотипный с ним линкор «Кавур» был торпедирован при налете английской авиации на Таранто и затонул 11 ноября 1940 года. Будучи поднят и отремонтирован, он в феврале 1945 года подвергся бомбардировке при воздушной атаке, получил тяжелые повреждения и, приняв большое количество воды, опрокинулся вверх килем и затонул. В его гибели роковую роль сыграли серьезные конструктивные недостатки в обеспечении непотопляемости, присущие этому типу кораблей. В частности, расположение главных водонепроницаемых переборок до броневой палубы способствовало созданию больших свободных поверхностей воды в верхних помещениях, что существенно снижало поперечную остойчивость.

После войны в 1946 году союзники по антигитлеровской коалиции пришли к соглашению о разделе итальянского флота в счет репараций.

Наша страна добивалась получения нового линкора «Витторио Венетто» типа «Литторио» водоизмещением 42 100 т, однако нам были предложены

устаревший «Джулио Чезаре» и ряд других кораблей с учетом равного суммарного водоизмещения каждой доли флота.

*Из Справки представителя ВМФ СССР в Италии о разделе итальянского флота *:*

«... достигнуто соглашение о распределении кораблей на четыре группы, как показано в прилагаемом списке.

Группы (колонки) „А", „В" и „С" должны быть разделены между СССР, США и Англией.

Мы претендовали на получение колонки „С", в которую входит лучший корабль Итальянского флота — „Витторио Венетто". Союзники на это не согласились, так как англичане сами претендуют на получение этого корабля.

Правительство СССР должно получить свою долю Итальянского королевского флота при условии возвращения Англии и США их кораблей, полученных нами во время войны в счет нашей доли Итальянского флота.

13 декабря 1946 года»

Перед передачей итальянцами нашей стране линкора «Джулио Чезаре» требовался ремонт продолжительностью от 6 до 12 месяцев. 3 февраля 1949 года «Джулио Чезаре» был передан итальянцами нашей команде в албанском порту Волона.

6 февраля, в полдень, на линкоре был поднят Советский Военно-Морской флаг. Команда корабля была укомплектована хорошо подготовленным личным составом с линкоров «Севастополь» и «Архангельск» — бывший английский «Ройал Соверин», который наша страна получила в 1944 году в счет нашей доли итальянского флота и возвратила в 1949 году Великобритании.

20 февраля «Джулио Чезаре» под командованием капитана 1-го ранга Беляева и с адмиралом Левченко на борту вышел в Севастополь.

26 февраля линкор прибыл в Главную базу Черноморского флота и 5 марта 1949 года получил название «Новороссийск», о чем сохранился следующий документ:

Историческая справка
войсковая часть 51390

Итальянскому линейному кораблю «Джулио Чезаре», прибывшему на Черное море из Италии по репарации и вошедшему в состав кораблей эскадры Черноморского Флота, приказом Командующего ЧФ за № 024 от 5 марта 1949 года было присвоено наименование «Новороссийск».

Командир линейного корабля «Новороссийск»
капитан I ранга *А. Кухта*

Однако, получая этот устаревший, с большими конструктивными недостатками корабль, по-видимому, не приняли во внимание обстоятельства и причины гибели с опрокидыванием однотипного линкора «Кавур» в феврале 1945 года.

То, что произошло с линкором «Кавур», повторилось с «Новороссийском».

После «Джулио Чезаре» 27 февраля 1949 года нашему флоту были официально переданы также в качестве трофея итальянский крейсер «Эммануил Филиберто Дука Д'Аоста» постройки 1934—1935 годов, который первоначально получил название «Сталинград», а затем был переименован в «Керчь», несколько миноносцев и подводных лодок. Все бывшие итальянские корабли вошли в состав Черноморского флота.

На «Новороссийске» намечалась модернизация с заменой итальянских орудий главного калибра на отечественные 12-дюймовые 52 калибра.

В 1955 году линкор «Новороссийск», согласно иностранным источникам (в нашем флоте, как ни странно, данные этого старого зарубежной постройки корабля были засекречены и большинство документации не было переведено на русский язык, что, по-видимому, и не позволило изучить его конструктивные недостатки), имел следующие тактико-технические характеристики:

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 030504.— Д. 548.—Л. 1.

Водоизмещение, т:	
стандартное	23600
нормальное	28800
полное	29032
Главные размеры при нормальном водоизмещении, м:	
длина по ватерлинии	182
ширина	28
осадка (средняя)	10,37
Высота надводного борта, м:	
в носу	7
» корме	4
Орудия *:	
12,6-дюймовые (320-миллиметровые) 44 калибра	10
4,7-дюймовые (120-миллиметровые) 50 калибра	12
3,9-дюймовые (100-миллиметровые)	
Толщина брони, мм:	
борта в средней части	200—250
» » оконечностях	127
башни главного калибра	280
Мощность главных двигателей, л. с.	99500
Топливо	Мазут
Дальность плавания, мили (при скорости 13 уз)	6400
Скорость, узлы:	
наибольшая	28
экономическая	16

* В состав вооружения входили, кроме того, несколько батарей 37-миллиметровых зенитных автоматов.

В тот злополучный октябрь 1955 года линкор проходил испытания и сдавал ходовые задачи. Вернувшись с моря на Главную базу, линкор встал на левый якорь и якорную бочку № 3 в Севастопольской бухте.

Ночью под днищем линкора грянул взрыв, который сквозь сон слышали жители Севастополя и зафиксировали приборы сейсмических станций Крыма, находящихся в Ялте и Симферополе.

Что же произошло? Почему погиб линкор?

Непотопляемость линкора конструктивно обеспечивалась разделением корабля на 20 водонепроницаемых отсеков 19 главными поперечными водонепроницаемыми переборками на шпангоутах 7, 14, 23, 33, 41, 50, 67, 79, 85, 100, 107, 114, 121, 136, 142, 155, 172, 181 и 188, доходившими в основном до броневой (средней) палубы. Только шесть из них, на шпангоутах 14, 23, 33, 50, 85 и 172, доходили до батарейной палубы. На броневой палубе в главных переборках были предусмотрены водонепроницаемые двери. Кроме того, между броневой и батарейной палубами имелось еще шесть дополнительных водонепроницаемых переборок на 74, 105, 131, 148, 180 и 190-м шпангоутах также с водонепроницаемыми дверями.

Однако в одной из них на 74-м шпангоуте, между 16-м и 18-м кубриками по левому борту, в 1949 году без разрешения Техуправления флота был вырезан лаз площадью около 2 $м^2$ при установке корабельной автоматической телефонной станции (КАТС-300) в двух смежных каютах. Таким образом, переборка на 74-м шпангоуте перестала быть водонепроницаемой.

В некоторых переборках выше броневой палубы число дверей достигало пяти. Причем уплотнительные прокладки на ряде дверей отсутствовали или не обеспечивалась водонепроницаемость, так как в качестве прокладок применялись плетенки из растительных материалов.

Конструкция крепления дверей давала возможность их отрыва от переборки под напором воды со стороны носовой оконечности корабля.

Котельные и машинные отделения, артиллерийские погреба и другие жизненно важные центры корабля находились внутри цитадели. Траверзные

броневые переборки на 50-м и 176-м шпангоутах имели толщину 80—130 мм. Продольные переборки толщиной 36 мм ограничивали машинные и котельные отделения. Две продольные переборки такой же толщины имелись на броневой палубе между второй и третьей башнями (от 74-го до 148-го шпангоута). В них были предусмотрены четыре водонепроницаемые двери на 82-м и 145-м шпангоутах.

В районе полубака на батарейной палубе от 3-го до 62-го шпангоута водонепроницаемая переборка была лишь на 7-м шпангоуте.

Линкор имел противоминную защиту (ПМЗ) итальянского типа (Пульезе) в районе цитадели вдоль турбинных и котельных отделений и погребов боезапаса протяженностью 106,5 м, со стороны наружного борта, поглощавшую энергию взрыва торпеды или плавучей мины на относительно безопасном расстоянии от жизненных центров корабля, так как радиус разрушительного действия мин и торпед в годы постройки линкора составлял 8 м.

ПМЗ, предложенная итальянским инженером Пульезе, представляла собой устройство в подводной части вдоль бортов корабля, состоящее из цилиндров, вставленных один в другой. Пульезе использовал принцип ПМЗ, предложенный еще в 1900 году русским кораблестроителем Э. Е. Гуляевым, с установкой вдоль борта продольных противоминных переборок, внутренние отсеки между которыми заполнялись мазутом и водой, а наружные были пустыми.

Днищевой защиты линкор не имел. Таким образом, на него полностью распространялась следующая оценка: «Наиболее уязвимым местом современного корабля является его днище, несмотря на то что некоторые корабли имеют тройное дно» (М. К. Назаров, А. А. Иосса. Морская практика.— М.: Военмориздат, 1939).

Толщина наружной обшивки линкора в средней части составляла порядка 18 мм (при толщине обшивки по всему кораблю 16—18 мм), днища 15—16 мм, второго дна 13,9 мм и третьего 11 мм при общей высоте между ними в оконечностях 1,9 м. В носовой оконечности линкора третье дно отсутствовало.

В районе взрыва суммарная толщина всех палуб, платформ и днища составляла 136 мм.

Креновая система линкора состояла из 14 отсеков, находившихся выше ватерлинии,— по 7 отсеков симметрично с каждого борта в средней части корабля с общим объемом около 560 $м^3$, и позволяла изменять угол крена на 6—7°. Но при этом понижалась метацентрическая высота примерно на 0,3 м из-за расположения креновых отсеков выше ватерлинии.

На заполнение всех креновых отсеков одного борта требовалось 1,5—2 ч вследствие низкой производительности противопожарной водяной системы, от которой производилось затопление отсеков. На эту систему работали два пожарных насоса с подачей по 100 $м^3$/ч, два электронасоса (по 60 $м^3$/ч), расположенных в машинных отделениях, и, кроме того, могли работать водоотливные насосы: паровой (400 $м^3$/ч), электронасос (200 $м^3$/ч) и четыре паровых электронасоса (по 60 $м^3$/ч). Но это по проекту.

Однако в момент катастрофы электроводоотливная помпа № 3, имевшая подачу 200 $м^3$/ч, и электропожарный насос (ЭПЖН) во втором машинном отделении (2МО) с подачей 100 $м^3$/ч не работали из-за неисправностей: у первого грелись подшипники, второй вышел из строя в походе. Не работала также элетропомпа водоотливной системы на 118-м шпангоуте — грелись подшипники.

Во избежание больших кренов на линкоре имелись противокреновая система, состоящая из 17 каналов с площадью сечения около 1 $м^2$ и соединяющая порожние отсеки противоположных бортов между наружной обшивкой и вторым бортом и между вторым и третьим дном, а в носовой и кормовой оконеч-

ностях, где третье дно отсутствовало (на 70-м и 167-м шпангоутах),— над вторым дном.

Пожарная магистраль была проложена под броневой палубой и являлась кольцевой в районе цитадели с перемычками в районе первого котельного отделения (1КО) и артиллерийских погребов главного калибра и фидерной в оконечностях корабля. Но при номинальном давлении 6 кгс/см^2 фактически оно составляло около 4 кгс/см^2, что явно было недостаточным.

Водоотливная система линкора в виде однопроводной магистрали, проложенной в трюме между траверзными броневыми переборками, а также в первых водонепроницаемых отсеках носовой оконечности, диаметром 300 мм при общей подаче воды 1800 м^3/ч показала себя неэффективной и маложивучей, так как при повреждении в носовой части корабля не позволяла вести оттуда откачку воды.

Обслуживали водоотливную систему линкора два электронасоса, имевших подачу по 400 м^3/ч каждый, на 45-м и 75-м шпангоутах, один паровой насос «Вартингтон» (400 м^3/ч) на 104-м шпангоуте, один электронасос (600 м^3/ч) на 118-м шпангоуте, четыре главных циркуляционных насоса (800 м^3/ч), подключавшихся через специальный клапан и располагавшихся в турбинных отделениях на 86-м и 123-м шпангоутах. Однако суммарная подача всех водоотливных средств, находившихся в исправном состоянии, в момент катастрофы была значительно меньшей.

Сточная система для удаления сточных вод за борт объединялась с фановой, выводилась ниже ватерлинии с установкой невозвратных захлопок на уровне ватерлинии и захватывала несколько водонепроницаемых отсеков на броневой палубе.

Система вентиляции размещалась ниже броневой палубы, выполнена была автономно в каждом отсеке, но вентиляция осуществлялась через вентиляционные головки и шахты, расположенные на открытых палубах полубака и батарейной.

Электроснабжение линкора обеспечивали четыре турбо- и четыре дизель-генератора четырех отдельных электростанций. Основные электростанции — кормовая и носовая — располагались в цитадели в специальных помещениях, рядом с машинными отделениями, и состояли каждая из двух турбогенераторов мощностью по 350 кВт. Резервные дизель-генераторы мощностью по 300 кВт размещались в носовой и кормовой оконечностях вне цитадели в специальных помещениях.

Состояние корпуса линкора оценивалось удовлетворительно, износ отдельных частей его составлял от 3 до 15 %.

Для сообщения между помещениями на разных палубах было предусмотрено большое количество сходных и выходных люков. Большинство сходов во внутренние помещения располагались на броневой палубе. Шахты, проходящие сверху через броневую палубу в нижние помещения корабля (внутренние помещения), закрывались на броневой палубе водонепроницаемыми дверьми. Сходы с броневой палубы в помещения, лежащие ниже карапасной палубы (называемой также первой платформой), имели шахты.

Под батарейной палубой от кормы до носа проходил монорельс для погрузки и перегрузки боезапаса, в переборках этот монорельс проходил через специальные горловины, которые должны были закрываться крышками. Однако их на месте не оказалось.

Серьезным конструктивным недостатком линкора было большое количество иллюминаторов — 228. Часть из них (18 на борт) была расположена выше ватерлинии всего на 1 м в носовой оконечности и на 0,6 м в корме под броневой палубой.

Между броневой и батарейной палубами имелось по 62 иллюминатора на борт на высоте 3 м, между батарейной палубой и палубой полубака — по 34 иллюминатора на борт на высоте 5,5 м от ватерлинии диаметром 200—400 мм.

Так как большинство этих иллюминаторов приходилось на кубрики матросов и офицерские каюты, в ночное время они не задраивались, оставаясь открытыми и при увольнении офицеров на берег. Это сыграет свою роковую роль при катастрофе корабля 29 октября 1955 года.

Кроме того, в бортах между броневой и батарейной палубами в носу и корме имелось шесть водонепроницаемых портиков для приема и выгрузки боезапаса, четыре из них были площадью около 1,5 м^2 и два 0,5 м^2. Они располагались побортно на 48, 176 и 204-м шпангоутах. Высота нижней кромки портика от ватерлинии на 48-м и 176-м шпангоутах составляла 1,3 м и на 204-м шпангоуте — 1,6 м.

Такое недопустимо низкое расстояние от иллюминаторов и портиков до уровня воды явилось следствием перегрузки линкора после модернизации в 1933—1937 годах, в результате которой осадка возросла на 1,5 м, броневая палуба стала возвышаться над ватерлинией только на 0,7—1,1 м вместо 2,5 м до модернизации.

Батарейная палуба и палуба удлиненного полубака вообще не были разделены водонепроницаемыми переборками. Установка при модернизации башенноподобной фок-мачты с бронированной трубой и рубкой КПД наверху, размещение на палубе удлиненного полубака шести двухорудийных башен среднего калибра и четырех двухорудийных башен со 100-миллиметровыми зенитными орудиями, оснащение линкора уже на Черноморском флоте 37-миллиметровыми автоматами «В-11», а также негерметичность и неисправность водонепроницаемых переборок, палуб и отверстий не только уменьшили запас плавучести корабля, несмотря на удлинение носовой части линкора на 13 м (по ватерлинии), но и снизили его остойчивость.

В отличие от отечественных линейных кораблей типа «Севастополь» («Октябрьская революция», «Марат» и «Полтава»), спущенных на воду в том же 1911 году, что и «Новороссийск» — «Чезаре», на последнем, как и на всех итальянских линкорах этого типа, не был обеспечен после модернизации конструктивный принцип сохранения остойчивости при повреждении корабля, сформулированный академиком А. Н. Крыловым,— соответствие водонепроницаемого подразделения надводной части корабля подразделению трюма. «Кроме плавучести надо обеспечить и остойчивость корабля, чтобы корабль тонул, не опрокидываясь», писал капитан А. Н. Крылов еще в 1902 году.

У линкора «Новороссийск» поперечная метацентрическая высота при нормальном водоизмещении составляла порядка 1,4 м вместо средней 2 м, как было принято для этого класса кораблей. Эти недостатки линкора были выявлены Правительственной комиссией позже.

Из доклада Правительственной комиссии «О гибели линкора „Новороссийск" и части его команды» в Президиум ЦК КПСС и Президиум Совета Министров СССР от 17. 11. 55 г.:*

«Увеличение осадки корабля в условиях необеспеченной водонепроницаемости поперечных переборок на броневой палубе существенно ухудшило его непотопляемость.

Большое количество разных проходов, иллюминаторов и портиков в бортах, отсутствие водонепроницаемых переборок на батарейной палубе на большом протяжении (от 7 шпангоута до цитадели) создавало при авариях все условия для распространения воды на больших площадях по всему кораблю, особенно на верхних палубах».

К тому же, как позже выяснилось, в переборках между броневой и батарейной палубами не были закрыты отверстия (да они никогда и не закрыва-

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 17—73.

лись) в местах прохода монорельса под батарейной палубой, крышки от которых в ряде случаев были утеряны. Часть крышек люков на батарейной палубе не имела задраек и уплотнительной набивки, например люков из кубриков на батарейной палубе в кубрики на броневой: из № 4 в № 15, из № 7 в № 19 и 20, а также из № 10 в № 24, из № 11 в № 23 и из теплого коридора в кубрики № 12 и 13.

Офицеры корабля знали конструктивные недостатки линкора и проявляли беспокойство.

Из докладной командира БЧ-5 ЛК «Новороссийск» инженер-капитана 2 ранга Резникова И. И. в Правительственную комиссию от 3. Л. 55 г.:*

«Корабль набран из легких переборок над главной броневой палубой, и, следовательно, выше цитадели корабля набор представлял легкое сооружение. Сами помещения построены коридорной системой, т. е. по бортам с носа до кормы расположены кубрики, разделенные между собой легкими переборками, с дверями. Бытовая вентиляция корабля, проходящая также по всем кубрикам, не имела регистров.

Креновые отсеки расположены по бортам выше ватерлинии, что при затоплении их уменьшало остойчивость корабля. Сточные трубы из нескольких помещений врезались в одно заборное отверстие, в результате чего при погружении и накренении корабля через эти трубы затоплялся ряд помещений, находящихся выше ватерлинии.

Пожарная магистраль рассчитана на давление 6 кг/см^2, что давало возможность жизни ракушкам внутри всех участков труб...

На корабле отсутствовала какая-либо сигнализация о затопленных помещениях».

Обо всех этих недостатках, известных на корабле, шла бесконечная переписка, но вместо их устранения ограничивались лишь незначительными работами. В то же время требовалось заделать все нижние и часть верхних иллюминаторов, укрепить переборки на броневой палубе, наиболее опасные двери в переборках ликвидировать, а на остальных дверях и люках заменить изношенные задрайки и дефектную плетеную прокладку на резиновую, выявить, заделать и уплотнить все отверстия в водонепроницаемых переборках и палубах, заделать портики или установить за ними водонепроницаемые выгородки. И конечно, требовалось провести кренование корабля для определения его фактической остойчивости, последний раз кренование проводилось в Италии в 1942 г.

Требовалось перевести всю документацию с итальянского на русский, а также разработать и обеспечить корабль новой документацией по непотопляемости и аварийно-спасательным материалами и инструментами. Но все это стало очевидным только после катастрофы корабля.

Из доклада бывшего командира трюмной группы линкора «Новороссийск», командира дивизиона живучести КР «Керчь» инженер-капитана 2 ранга Лившица М. Д. от 1.11.55 г.:

«... Документация по непотопляемости корабля не могла служить достаточным основанием для оценки остойчивости после повреждения и определения опасного положения корабля. Она могла служить только для тренировок офицерского состава по решению задач по непотопляемости...

Система автоматического выравнивания крена через коридоры и перепускные трубы при большом крене не может его выровнять, а в момент пропуска воды увеличивает ** свободную поверхность и ухудшает ** остойчивость...

Носовая траверзная переборка от броневой до батарейной палубы имеет перерыв, где установлена легкая переборка с двумя дверями, что привело к прорыву воды в период аварии из кубрика № 14 в кубрик № 15».

Линкор по проекту не имел (и не было выполнено требование флота об установке) размагничивающего устройства для предотвращения взрыва донных неконтактных мин с магнитным взрывателем. Напряженность магнитного поля, создаваемого линкором, составляла 15,52 А/м, что почти в 10 раз превышало порог срабатывания немецких неконтактных мин периода войны.

В тот трагический октябрь 1955 г. линкор проходил испытания после ремонта. Вернувшись с моря в Севастополь, линкор встал на якорную бочку № 3 в Севастопольской бухте. Была пятница, 28 октября, многие офицеры и сверхсрочники сошли на берег. В этот день получил увольнительные и личный состав срочной службы в связи с возвращением корабля с моря, в субботу многие из матросов и старшин уходили в запас, и намечались их торжественные проводы.

Ночью под днищем линкора грянул взрыв, явившийся первопричиной гибели корабля.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 324.

** Здесь и далее просим читателя помнить о том, что при обращении к документальным материалам автор и редактор не сочли для себя возможным вносить какую-либо правку.

3. «... СОЗНАНИЕ НЕДОСТАТКОВ ЕСТЬ ПЕРВАЯ СТУПЕНЬ К ИХ ИСПРАВЛЕНИЮ»

Катастрофа любого военного корабля, при создании которого всегда стремятся воплотить передовые достижения науки и техники своего времени, не только наносит годами незаживающую душевную рану людям, причастным к происшедшей трагедии, но и вскрывает недостатки как собственно кораблестроения, так и подготовки личного состава флота. Но для этого нужны гласность, свобода доступа к материалам, всесторонние исследования.

В этом отношении показателен подход к освещению событий, связанных с гибелью 31 марта 1904 г. в результате взрыва плавающей мины вблизи Порт-Артура флагмана Тихоокеанского флота броненосца «Петропавловск» с командующим эскадрой адмиралом С. О. Макаровым и его штабом на борту.

Петербургская газета «Русь» на следующий же день сообщила о гибели броненосца. А в последующем были помещены выдержки из многочисленных зарубежных публикаций, в том числе из токийских газет о вероятных причинах взрыва и гибели корабля, тактико-технические данные броненосца, послужные списки погибших офицеров, некрологи, обращения к родным и близким с выражением соболезнования, рассказы очевидцев. В газете высказывалось мнение, что последствия взрыва мины были отягощены детонацией боезапаса в артпогребах, и даже проскользнула такая крамольная для периода войны мысль, что броненосец, возможно, подорвался на собственной мине, так как точных карт минных полей штаб Тихоокеанского флота не имел. Для японцев гибель броненосца также явилась неожиданностью, и это помешало им своевременно присвоить себе победные лавры, тем более, что через месяц на русских минах там же, у Порт-Артура, подорвались и затонули два японских броненосца.

Гибель «Петропавловска» послужила широкой общественности весомым доказательством отсутствия должного внимания к вопросам живучести кораблей. Появилась серия статей под рубрикой «Можно ли молчать?», бичующих бюрократизм морского ведомства, техническую отсталость, сказавшуюся на решении проблемы обеспечения непотопляемости кораблей, в результате чего в Цусимском сражении 14 мая 1905 года 2-я Тихоокеанская эскадра почти полностью была уничтожена более современными японскими кораблями. Многие корабли затонули вследствие пробоин, а новейшие броненосцы «Александр III» и «Бородино», приняв много воды, потеряли остойчивость и, опрокинувшись, затонули. После этой трагедии на флоте была внедрена система кренования кораблей и разработаны таблицы непотопляемости. С учетом этих нововведений в июне 1909 года на Балтийском заводе в Петербурге были заложены, а в 1911 году спущены на воду русские линейные корабли «Севастополь» и «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава» — современники «Джулио Чезаре», но значительно превосходившие линкоры этого типа по техническому уровню и непотопляемости.

Вошедшие в строй действующего флота в январе 1914 года «Петропавловск» и «Гангут», а в январе 1915 года «Севастополь» стали впоследствии легендарными кораблями революции. Линкор «Полтава» пошел на слом в 1923 году. Линкоры «Марат» («Петропавловск») и «Октябрьская революция» («Гангут») активно участвовали в Великой Отечественной войне на Балтике, а «Севастополь» — на Черном море. Причем, когда линкору «Марат» при взрыве в носовом артпогребе попавшей через люк авиационной бомбы, сброшенной при налете немецких самолетов на Кронштадт 23 сентября 1941 года, оторвало носовую часть по первую башню главного калибра, он остался в строю и орудийным огнем помогал героической обороне Ленинграда.

В истории военно-морских флотов всех стран известны случаи гибели военных кораблей в мирное время, в частности при потере остойчивости. Тщательный анализ и исследование их причин помогали и помогают решать определенные проблемы кораблестроения. Факты гибели кораблей даже вековой давности и в настоящее время продолжают служить мрачной, но впечатляющей иллюстрацией тех или иных конструктивных упущений или неправильных действий командиров и команды. Мы тоже учили будущих кораблестроителей и моряков на таких примерах, но в основном из прошлого или начала нынешнего века.

Трагическая участь постигла в свое время английские корабли «Ройал Джорж» (1798) и «Кэптен» (1870), броненосец «Виктория» (1893) —классический пример опрокидывания корабля в сходных с линкором «Новороссийск» обстоятельствах при возрастании крена до 18°; русские броненосцы «Русалка» (1869) и «Гангут» — также сходный с «Новороссийском» пример опрокидывания через борт, противоположный месту пробоины, при отданном якоре; броненосец «Орел» в Кронштадте (1904), шесть русских броненосцев в Цусимском сражении — потеря остойчивости, в том числе «Александр III» и «Бородино» — опрокидывание.

Уже несколько десятилетий изучаются причины взрыва и обстоятельства гибели 20(7) октября 1916 года в Севастопольской бухте нового линейного корабля «Императрица Мария». Тогда погибли 225 человек и 85 получили тяжелые ранения. До сих пор причина взрыва точно не установлена, первоначально высказывались предположения о взрыве боезапаса, однако позже не исключалась диверсия. Так же нет ясности по обстоятельствам опрокидывания линкора.

В докладе Следственной комиссии в 1916 году по делу о гибели «Императрицы Марии» указывалось, что после взрывов в носовых артпогребах «корабль, утратив остойчивость, стал медленно опрокидываться и, перевернувшись вверх килем, затонул». Однако по свидетельствам очевидцев, в частности моряков Черноморского флота Тимофея Есютина (его воспоминания были опубликованы в 1931 году), В. Пискунова, И. Бушмина (А. Елкин. Тайна «Императрицы Марии» // Москва.— 1978.— № 4), корабль кренился, затонул и лег на илистое дно правым бортом. Это случилось после 25 взрывов в артпогребах и через 46 мин после первого взрыва. В той обстановке командир корабля дал единственно правильную команду: «Кингстоны открыть! Команде спасаться! Корабль затопить!». Инженер-механик Игнатьев и два матроса открыли кингстоны и, пожертвовав собой, погибли вместе с кораблем. Позднее, под водой, под действием тяжести мачт и артиллерийских башен и из-за наличия воздуха во внутренних отсеках корабль перевернулся в иле вверх дном. В таком положении он и был зафиксирован членами Следственной комиссии. В обосновании выводов Комиссии А. Н. Крылов, в частности, отмечал: «При разрушенных на значительном протяжении палубах и переборках, после повреждения наружного борта, гибель корабля была неизбежна, и выравниванием крена и дифферента, затопляя другие отсеки, что совершается медленно, предотвратить ее было невозможно» (А. Н. Крылов. Гибель линейного корабля «Императрица Мария»),

В наше время изучением обстоятельств гибели линкора занималась Е. Пантюхно, которая в газете «Водный транспорт» от 10 февраля 1983 года писала: «Почему до сих пор моих соотечественников волнует судьба „Марии"? Неужели только из-за тайны? А потом поняла. Для каждого из нас частичка прошлого — это и настоящее. Не знать его нельзя».

Действительно, из трагических ошибок при желании можно извлечь пользу — не повторять их. Исаак Ньютон в сочинении «Общая арифметика» указывал: «При изучении наук примеры не менее поучительны, нежели правила». А будущий «адмирал корабельных наук», подполковник А. Н. Крылов, еще в начале века подчеркивал: «... Надо помнить, что сознание недостатков есть первая ступень к их исправлению».

Существует целая наука, изучающая вопросы надежности и живучести корабля, в том числе непотопляемости. Но изучаем мы ее теоретически со ссылкой на примеры из далекого прошлого. Можно прямо сказать, что замалчивание обстоятельств опрокидывания линкора «Новороссийск» (во вред развитию науки о живучести корабля) способствовало воспитанию благодушия и безответственности некоторых как военных, так и гражданских моряков. Они уверовали в то, что для нас эти случаи «не типичны», а следовательно, их не стоит изучать. О крупнейшей катастрофе боевого корабля нашего времени не найти упоминания в учебниках и даже специальной литературе. Но не здесь ли истоки безответственности и равнодушия, приведшие уже на наших глазах к катастрофам теплоходов «Лермонтов» и «Адмирал Нахимов», на Чернобыльской АЭС и другим?

В период работы над рукописью о линкоре «Новороссийск» произошла катастрофа в Армении с громадным числом жертв из-за разрушения при землетрясении панельных домов, почему-то построенных в сейсмической зоне, и вследствие низкого качества строительства жилых домов, железнодорожные катастрофы скоростного поезда «Аврора», в Арзамасе и Свердловске, авария на газопроводе под Уфой, в Башкирии, явившиеся результатом халатности, бездеятельности и недисциплинированности.

Буквально всех потрясла гибель атомной подводной лодки «Комсомолец» в Северном море 7 апреля 1989 года, первопричины которой позволили вскрыть широкое освещение этой катастрофы в печати, свидетельства очевидцев и обоснованное мнение специалистов.

Почему же, несмотря на компетентность командиров и высокий уровень подготовки личного состава, мужество и героизм экипажа, новейшая атомная подводная лодка затонула через 6 ч 05 мин после возгорания в кормовом отсеке, что повлекло за собой гибель 42 моряков? Почему при пожаре лодка потеряла непотопляемость?

При разборе этой трагической катастрофы на секции живучести судна Научно-технического общества им. академика А. Н. Крылова в 1989 г. один из выступавших специалистов аварийно-спасательной службы заявил, что подводная лодка «Комсомолец», возможно, не погибла бы, если бы обстоятельства гибели линкора «Новороссийск» были своевременно исследованы, и что лично он узнал об ошибках и упущениях в борьбе за непотопляемость линкора лишь на предыдущем заседании секции из доклада начальника кафедры устройства и живучести корабля ВВМУ им. М. В. Фрунзе капитана 1-го ранга Л. А. Новикова, т. е. через 34 года.

Сколь многие ошибки, приведшие к гибели линкора в 1955 году, повторялись на теплоходе «Адмирал Нахимов» — легкомысленный уход капитана с мостика в сложных условиях плавания при выходе из порта и расхождении судов. На протаранившем его сухогрузе «Петр Васёв» — преступная самоуверенность капитана, игнорировавшего косвенные предупреждения подчиненного... Предыдущие ошибки нас ничему не научили, потому что мы о них просто не знали.

Насколько были сокрыты обстоятельства катастрофы линкора «Новороссийск», свидетельствует мнение видного военного историка генерал-лейтенанта в отставке доктора исторических наук профессора Н. Г. Павленко, высказанное им в статье «Размышления о судьбе полководца» (Военно-исторический журнал.— 1988.— № 12.— С. 33):

«Наиболее крупное ЧП произошло на Черном море 17 октября 1956 года: подорвался на мине, а затем и затонул доставшийся нам в качестве трофея итальянский линкор, названный нами «Новороссийск». Погибло несколько сот моряков. Разбор обстоятельств гибели корабля показал, что в интересах дела необходимо привлечь к ответственности не только начальников — непосредственных виновников происшествия, но и командующего Черноморским флотом и Главнокомандующего ВМФ Кузнецова. Вопрос о мере наказания Кузнецова решался в правительстве. Жуков как министр обороны должен был представить свои соображения по этому вопросу».

Можно понять, почему автор статьи считает, что линкор «подорвался на мине». Это была официальная версия, сомнительность которой была очевидна еще в 1955 году. Правительственная комиссия по расследованию обстоятельств гибели линкора «Новороссийск» и части его команды не исключала и другую причину взрыва. Претензий к Н. Г. Кузнецову Правительственная комиссия не предъявляла, так как он несколько месяцев не исполнял обязанностей главнокомандующего ВМФ по болезни. Одним из непосредственных виновшжов гибели корабля был назван командующий Черноморским флотом. Вопрос о гибели «Новороссийска» обсуждался не на заседании правительства, а Президиумом ЦК КПСС 16 ноября 1955 г., но снят с должности главнокомандующего ВМФ Н. Г. Кузнецов был Постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1955 г., а лишен звания и уволен в отставку в начале 1956 г. без объяснения причин.

В нашей сегодняшней жизни начались благоприятные изменения. Перестройка и гласность вскрывают косность и беззаконие, сотрясают бюрократизм, бичуют некомпетентность. Восстанавливается истина, воздается должное мужеству и героизму, трусости и преступлениям.

Так кому адресована надпись на памятнике Братского кладбища «Родина — сыновьям»? Почему три десятилетия замалчивались их славные имена? Ведь народ жив вечной памятью о своих героях!

Все эти годы назиданием нам был памятник под Таллинном, на котором указаны имена всех погибших в шторм на Балтике членов экипажа броненосной лодки «Русалка», а также памятник в Ленинграде у Никольского собора броненосцу «Александр III».

Во время переоценки наших действий надо публично признать отрицательные последствия умолчания о гибели линкора на подготовку и воспитание кадров моряков и кораблестроителей. Да и с учетом того, что каждый корабль является достоянием народа и дорого обходится нашей стране, надо гласно, беспристрастно и без опаски задеть «честь мундира» разбирать обстоятельства катастроф. В этом отношении заслуживает внимания опыт Великобритании. Когда 7 сентября 1870 года на маневрах перевернулся и затонул только что построенный броненосец «Кэптен», английский морской суд выявил невежественность «лордов адмиралтейства» в вопросах остойчивости кораблей, и бронзовая доска с приговором суда была установлена в соборе св. Павла в Лондоне в назидание потомкам.

Что касается линкора «Новороссийск», то даже не установлена точная причина взрыва. Имеется несколько различных утверждений.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 1955 г.:

«... Наиболее вероятной причиной подрыва линкора является взрыв под днищем корабля, в носовой его части, немецкой донной мины... Нельзя полностью исключить, что причиной подрыва линкора является диверсия».

Почему не исключается диверсия и кто тогда ее исполнители — об этом комиссия умалчивает.

Из доклада начальника Главного штаба ВМФ адмирала В. А. Фокина от 25.11.55 г. «Об обстоятельствах и причине гибели линкора „Новороссийск"»:

«Причина гибели — подрыв на мине».

Справочник о боевых кораблях мира Джейна за 1957—1958 годы:

«Линейный корабль „Новороссийск" (бывший итальянский „Джулио Чезаре"), как сообщается, был потоплен плавучей миной...

Согласно другому сообщению, корабль был использован во время некоторых экспериментов на Черном море».

Прошло 33 года — и появились первые публикации о гибели «Новороссийска».

Я. *Черкашин. Взрыв // Правда.— 1988.— 14 мая:*

«Наиболее вероятной причиной взрыва можно признать связку немецких донных мин с прибором кратности, приостановившим на время свою работу и заработавшим снова после того, как линкор задел мину своим якорем. Связка ящичных мин, выставленная фашистскими минерами, ушла глубоко в донный ил...»

Журнал «Судостроение», № 9 за 1988 год:

«Новороссийск» (бывший итальянский „Джулио Чезаре") погиб от подрыва на мине».

Я. *Черкашин. К стопам Скорбящего Матроса // Дружба народов.— 1988.— № 12.— С. 244:*

«Линкор „Новороссийск" — боевая потеря в ходе минной войны».

Из воспоминаний капитана 1 ранга в отставке М. Никитенко, бывшего дежурным по кораблю 29. 10. 55 г. (Б. Каржавин, М. Никитенко. И содрогнулся внезапно линкор // Ленинградская панорама.— 1989.—№ 4):

«Взрывчатое вещество было заложено заблаговременно, до приемки корабля... Взрыватель — дело техники... Не исключаю возможность внешней диверсии».

Надо прямо сказать, мало кто поверил в официальную версию о взрыве старой донной немецкой мины, доводы были неубедительными, да они и не приводились. Сомнения, оказывается, были и у бывшего в 1955 году главнокомандующим ВМФ Адмирала Флота Советского Союза * Н. Г. Кузнецова.

Красная звезда.— 1988.— 21 мая:

«До сих пор для меня остается загадкой, как могла остаться и отработать старая немецкая мина, взорваться обязательно ночью и взорваться в таком самом уязвимом месте для корабля. Уж слишком это все невероятно».

Воскрешение в «Правде» старой «минной» версии, да еще в варианте «связка ящичных мин» вызвало обоснованные возражения, что был вынужден признать Н. Черкашин, выдвинув при этом новую версию.

Я. *Черкашин. Реквием по линкору // Смена.— 1988.— № 23:*

«Линкор могли заминировать... Вот и ходил „Новороссийск" с „пулей под сердцем" все шесть лет, пока в Ливорно не построили диверсионную подводную лодку SX-506. Наверное, слишком велик был соблазн привести в действие уже заложенную в недра корабля мощную мину. Путь для этого был один — инициирующий взрыв у борта, точнее у 42-го шпангоута... Двойной взрыв — добавленного и заложенного, сотряс корпус линкора глухой ночью, когда SX-506, приняв на борт подводных диверсантов, держала курс к Босфору».

Моряки несколько десятилетий ждали правды, и первые публикации о гибели линкора «Новороссийск» были восприняты с большим удовлетворением. Однако обескураживающие неточности вызвали резкий протест специалистов.

* Адмирал Флота Советского Союза — высшее воинское звание в ВМФ, соответствующее званию Маршала Советского Союза. Введено в 1955 году.

(Хотя лично я благодарен Николаю Черкашину за открытие в газете этой темы.) Воспоминания некоторых очевидцев породили сумятицу в анализе причин катастрофы и разочарование несерьезным подходом. Последовали опровержения специалистов и ветеранов флота; правда, они зачастую отстаивали личную или официальную точку зрения, не имея достаточной информации и доступа к первоисточникам.

В этом отношении наиболее интересна аргументированная реакция на статью Н. Черкашина «Реквием по линкору» известного ученого доктора технических наук профессора Николая Петровича Муру, инженер-капитана 1 ранга в отставке, главного инженера экспедиции особого назначения (ЗОН) по подъему линкора «Новороссийск» с мая 1956 по июль 1957 года, ныне автора многочисленных научных трудов по остойчивости кораблей, в том числе интереснейшего анализа упущений в организации борьбы за живучесть линкора «Новороссийск» и причин, приведших к потере кораблем остойчивости и опрокидыванию.

В журнал «Смена» профессор Н. П. Муру написал письмо, которое, к сожалению, редакция оставила без внимания, а оно заслуживает опубликования.

Главному редактору журнала «Смена» тов. Кизилову

Уважаемый т. Кизилов!

В № 23 Вашего журнала за 1988 год помещена интересная статья Николая Черкашина «Реквием по линкору», знакомящая читателей с малоизвестной ранее, закрытой для широкого круга темой гибели линкора «Новороссийск». Статья эта, безусловно, весьма полезна для патриотического воспитания молодежи, привития ей уважения к павшим героям и критического отношения к некомпетентным и косным руководителям.

Приходится с сожалением отметить некоторые недостатки статьи, которые можно объяснить лишь двумя причинами:

— поспешностью и небрежностью автора;

— стремлением поразить непритязательных читателей дешевыми сенсациями.

1. В первой же строке статьи на стр. 26 датой взрыва линкора названо 19 октября 1955 года вместо 29 октября того же года.

2. На стр. 28, строка 3 снизу, указано, что на линкоре перед его гибелью была дана команда «покинуть корабль». В выводах Правительственной комиссии В. А. Малышева в качестве одной из важнейших ошибок командования отмечалось, что такая команда подана не была.

3. Неправильно указано, что пробоина от взрыва была с левого борта, а не с правого, как это отчетливо видно на первой фотографии (стр. 26). С левого борта днище имело глубокие вмятины внутрь корпуса.

4. На стр. 27 капитан-лейтенант Фридберг назван командиром дивизиона живучести, тогда как на самом деле он был командиром дивизиона движения. Ниже, на стр. 28, автор сам правильно указывает, что командиром дивизиона живучести был капитан-лейтенант Городецкий.

5. На стр. 32 много ссылок на Э. Е. Лейбовича. Присоединяясь к мнению автора, что это наиболее опытный из ныне здравствующих специалистов судоподъема и близкий соратник покойного Н. П. Чикера, хочу заметить, что его воинское звание инженер-полковник, а не инженер-капитан 1 ранга. Кроме того, главным инженером экспедиции по подъему «Новороссийска» он стал лишь с июля 1957 года, когда линкор был уже поднят и переведен в Казачью бухту Севастополя для разделки на металл. Начальником экспедиции в это время был не Н. П. Чикер, а инженер-полковник А. Б. Столпер. Сказанное отнюдь не умаляет роли Э. Е. Лейбовича в работах по подъему линкора «Новороссийск».

6. Приведенные на стр. 32 рассуждения о втором (внутреннем) взрыве лишены всякого смысла, о чем свидетельствовал анализ повреждения: рваные края пробоины на правом борту обращены внутрь корпуса, туда же направлена огромная вмятина с левого борта. Это отчетливо видно из многочисленных фотографий поднятого линкора.

7. «Двойной» взрыв был сразу (в 1955 году) расшифрован учеными как следствие отражения ударной волны взрыва от поверхности моря. О том, что взрыв произошел на грунте, а не у днища линкора, свидетельствовали как вмятина в днище на левом борту, так и огромный (до 14 метров диаметром) котлован на грунте.

8. В пользу варианта взрыва немецкой донной мины свидетельствовал также тот факт, что при контрольном «тралении» севастопольских бухт водолазами летом 1956 года (после гибели «Новороссийска») были найдены в иле еще более 10 мин предполагавшегося типа, причем три из них — на расстоянии менее 50 м от затонувшего линкора. Последнее мне достоверно известно, поскольку с момента обнаружения этих трех мин и до их удаления за пределы бухты всякие судоремонтные работы на затонувшем корабле запрещались.

9. Большая часть статьи (со стр. 29 по 32 включительно) носит, на мой взгляд, спекулятивный характер. Автор без всякой пользы для дела просто играет на пристрастии читателей к сенсациям, почти безоговорочно возлагая ответственность за взрыв на «молодчиков князя Боргезе».

Считаю, что помещая на своих страницах статью Николая Черкашина, редакция журнала должна была подвергнуть ее значительно более тщательному рецензированию и редактированию.

С уважением *Муру 30. 12. 88*

Конечно, уважаемый профессор Н. П. Муру придерживается выводов комиссии экспертов по определению причины взрыва, а она, действительно, указала на етарую немецкую донную мину, в том числе одним из доводов были две обнаруженные воронки в месте взрыва. Но из-за спешной работы (три дня!) эксперты, видимо, не успели ознакомиться со всеми документами и не получили заключения квалифицированных специалистов, ограничившись показаниями специалистов с Черноморского флота.

А такие документы автором обнаружены, в том числе акт и схема водолазного обследования воронки взрыва...

Видимо, из-за отсутствия документов заблуждались многие.

Более 33 лет придерживался версии о взрыве заложенного в корпус линкора заряда, но без помощи подводных диверсантов, ветеран линкора, бывший командир штурманской боевой части и дежурный по кораблю 28 октября 1955 года, ныне капитан 1 ранга в отставке, доцент М. Р. Никитенко:

«Я лично придерживаюсь того, что взрывчатое вещество было заложено заблаговременно, до приемки корабля.

Взрывчатку расположили тонким слоем на площади более 100 кв. м, так что при осмотре могли ее и не обнаружить. Взрыватель — дело техники. Свое мнение я доложил Правительственной комиссии.

Не исключаю возможность внешней диверсии» (Б. Каржавин, М. Никитенко // Ленинградская панорама.— 1989.— № 4).

Дело не в ошибках в ряде воспоминаний, таких, как шпация — это «деревянная деталь палубного покрытия» (Слава Севастополя.— 1988.— 29 мая) или «пареатина» (?) (Дружба народов.— № 12.— 1988.— С. 237), даже не в отстаивании сомнительных версий, например о взрыве внутри корабля или по левому борту, через который опрокинулся линкор, хотя пробоина находилась в днище, правее диаметральной плоскости, края ее загнуты внутрь и перебит киль. Дело прежде всего в том, что нужно принципиально и бескомпромиссно ответить на вопросы: кто виновник гибели корабля и части его экипажа, почему опрокинулся такой боевой корабль, как линкор, который способен выдержать взрывы нескольких донных мин, что взорвалось, кем произведен взрыв, если не исключалась диверсия?

Нельзя согласиться с высказываниями Н. Черкашина (Дружба народов.— 1988.— № 12.— С. 240—241), что «во взрыве, пробившем линкор насквозь, не виноват... командующий флотом. Связка ящичных мин, выставленная фашистскими минерами, ушла глубоко в донный ил». Это противоречит выводам Правительственной комиссии о непосредственных виновниках гибели корабля, а взрыв мины комиссия считала первопричиной и не исключала диверсию ввиду выявленных упущений в охране Главной базы флота. Нельзя согласиться с утверждением, что «опрокидывание... было предопределено устройством линкора». Тогда почему же при пробоине в днище, правее диаметральной плоскости корабля, линкор опрокинулся через левый борт? Ведь корабль должен тонуть, не опрокидываясь.

Без осознания своих ошибок мы никогда от них не избавимся.

Важно установить наряду с истинной причиной взрыва обстоятельства, повлекшие за собой потерю кораблем остойчивости, его опрокидывание, и виновников гибели более шестисот моряков.

На флоте существовали разные мнения, зачастую полярные: от неизбежности гибели линкора после взрыва из-за конструктивных недостатков и создавшихся свободных поверхностей воды на верхних палубах до неправильного и безграмотного руководства борьбой за непотопляемость корабля с нарушением корабельного Устава и всех традиций Военно-Морского Флота.

Мужество и героизм проявила команда «Новороссийска» в борьбе за жизнь линкора, но на героев брошена тень, а истинные виновники гибели корабля, указанные поименно в докладе Правительственной комиссии «О гибели линкора „Новороссийск" и части его команды» от 17 ноября 1955 года, переложили свою вину на погибших. Кто же допустил опрокидывание линкора: инженер-механики, на которых возложили вину, или командиры, которым было положено находиться на ГКП? Какие были допущены ошибки в борьбе за живучесть корабля? Можно ли было спасти линкор и не допустить гибели части его команды? Все эти вопросы уже более трети века будоражат флот.

В трагедии «Новороссийска» истину пора восстановить во имя памяти героически погибших моряков и будущего нашего флота. Сокрытие правды хуже лжи — так всегда считали в народе. Сегодня мало огласить имена погибших. Надо рассказать о подвиге и героической смерти каждого из них.

Об этом говорил еще в 1970 году по поводу «Императрицы Марии», имея в виду и линкор «Новороссийск», ныне контр-адмирал в отставке, доктор военных наук А. Н. Мотрохов, бывший в те трагические дни главным штурманом Черноморского флота и участвовавший в расследовании обстоятельств гибели линкора:

«Сотни погибших во время катастроф не оставляют места равнодушию и безразличию ни у кого, кто хоть в какой-то мере связан с флотом и способен помочь другим приоткрыть завесу, скрывающую истинные причины трагедии.

Установление истины в этом случае, кроме научного и исторического значения, имеет и общечеловеческие, чисто гуманные аспекты...»

До сих пор истинная причина взрыва не раскрыта, как и все обстоятельства гибели линкора. Однако уже названы фамилии погибших, начата публикация воспоминаний и дана возможность исследовать архивы. Последним обусловлено письмо редакции журнала «Аврора» в Министерство обороны СССР от 30 мая 1988 года:

«...Редакция журнала „Аврора" просит Вашего указания Центральному военно-морскому архиву в Ленинграде о предоставлении тов. Каржавину Б. А. разрешения на ознакомление и использование в печати материалов о гибели 29 октября 1955 года на Черном море линейного корабля „Новороссийск", бывшего итальянского линкора „Юлий Цезарь" постройки 1913 года...»

Ответ пришел быстро.

Из письма адмирала флота И. М. Капитанца от 10 июня 1988 года:

«...Допустить товарища Каржавина Б. А. к материалам о гибели линкора „Новороссийск", находящимся в Центральном военно-морском архиве, к сожалению, не представляется возможным».

Редакция журнала обратилась к министру обороны СССР и представила рукопись повести о гибели линкора. Ответ был положительным.

Из письма вице-адмирала В. К. Захарьина от 21 декабря 1988 года:

«По указанию Министра обороны Союза ССР генерала армии Язова Д. Т. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота Чернавин В. Н. рассмотрел и удовлетворил Вашу просьбу допустить Каржавина Б. А. к архивным документам ЦВМА (г. Гатчина), освещающим гибель линкора „Новороссийск"и спасение его экипажа».

В январе 1990 года рукопись была представлена в Главный штаб ВМФ. В июне пришел ответ и от И. М. Капитанца с предложением доработать ее.

Незадолго до этого оценку трагедии дал главнокомандующий ВМФ в письме, адресованном автору.

Из письма адмирала флота В. Н. Чернавина от 18 апреля 1990 года:

«С большим интересом прочитал Вашу статью в журнале „Ленинградская панорама". Хотя после трагической гибели линкора „Новороссийск" минуло более 30 лет, опубликованный материал не может оставить равнодушным военных моряков и всех, кому дорога история нашего флота. Происшедшие события еще раз напоминают, насколько трудна, сурова, а подчас рискованна флотская служба...»

Итак, автор представляет читателю настоящую книгу.

4. ОКТЯБРЬ 1955 ГОДА, СЕВАСТОПОЛЬ

Севастополь в тот 1955 год жил спокойной и счастливой жизнью.

13 октября в городе состоялось торжественное заседание в связи со 100-летием его героической обороны 1854—1855 годов в ходе Крымской войны, на котором выступил Н. С. Хрущев, отдыхавший под Ялтой. Его сопровождал Н. А. Булганин, ставший председателем Совета Министров СССР. Городу был вручен орден Красного Знамени.

На вручение ордена Севастополю прибыли также К. Е. Ворошилов, А. И. Микоян, Г. К. Жуков, только что назначенный министром обороны СССР, и другие. Со многими из прибывших высоких гостей у главнокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова по-разному сложились отношения. Главком флота уже около полугода не исполнял своих обязанностей после перенесенного в мае инфаркта миокарда. Многие ждали только случая, чтобы избавиться от прославленного и любимого на флоте, но неугодного им адмирала.

Главком ВМФ Н. Г. Кузнецов вместе с исполнявшим его обязанности в период болезни адмиралом С. Г. Горшковым принял участие в праздновании 100-летия первой героической обороны Севастополя, сопровождал Н. С. Хрущева на корабли.

Тогда Н. С. Хрущев и объявил радостную для матросов и старшин весть о предстоящем сокращении срока службы на флоте с пяти до четырех лет.

26 октября Севастополь посетил премьер-министр Бирмы У Ну, побывал на кораблях, осмотрел панораму «Оборона Севастополя 1854—1855» и вечером того же дня встретился с Хрущевым на Южном берегу Крыма.

В тот период развернулась напряженная дипломатическая деятельность, ведь год был особым. 14 мая 1955 года был заключен Варшавский договор о дружбе, сотрудничестве и взаимопомощи между Болгарией, Венгрией, ГДР, Польшей, Румынией, СССР, Чехословакией и Албанией (с 1962 года не участвовала и в 1968 году вышла из Организации Варшавского договора). В мире началось противостояние двух военных блоков, обострилась международная обстановка.

На флоте же продолжались дружественные визиты в другие страны. 12—17 октября 1955 года отряд кораблей Балтийского флота под командованием адмирала А. Г. Головко в составе крейсера «Александр Суворов», эсминцев «Сметливый», «Смотрящий», «Способный» и «Совершенный» находился с визитом в английском порту Портсмут. В Ленинград прибыл с ответным визитом авианосец «Триумф» с эсминцами «Декой», «Диана», «Чифтейн», «Шеврон» и минным заградителем «Апполлу». В те дни в Ленинграде случилось сильное наводнение с подъемом воды 15.октября на 2,85 м выше ординара при штормовом ветре. Авианосец, стоявший на Неве с 12 октября на якорной бочке напротив ВВМУ им. М. В. Фрунзе, с честью выдержал это испытание.

22 октября 1955 года в Восточном Средиземноморье началось небывалое со времен войны сосредоточение американского флота. Три отряда кораблей в составе авианосца «Интерпид», линкора «Нью-Джерси» и других кораблей вошли в греческие воды. Авианосец «Лейк Чемплен», четыре эскадренных миноносца и две подводные лодки под командованием вице-адмирала Офети прибыли, как объяснялось, с дружественным визитом в ливанский порт Бейрут. На подходе к острову Родос находились еще 14 кораблей 6-го флота США. Однако интенсивность радиообмена 23 октября уменьшилась более чем вдвое против средней.

27 октября 1955 г. появилось сообщение ТАСС об очередных испытаниях в Советском Союзе «новых типов атомного и термоядерного (водородного) оружия. Последний взрыв водородной бомбы был самым мощным из всех взрывов, проведенных до сих пор».

Одновременно предпринимались шаги к смягчению международной напряженности.

27 октября 1955 года «Правда» опубликовала передовую «За дальнейшее развитие и укрепление международного сотрудничества», приуроченную к совещанию министров иностранных дел в Женеве; создавался «дух Женевы». За этим последовали конкретные дела:

«Вывод советских войск с территории Порккала-Удд*. Хельсинки, 28 октября (ТАСС).

В соответствии с соглашением СССР и Финляндии об отказе Советского Союза от прав на использование территории Порккала-Удд для военно-морской базы начался вывод советских вооруженных сил с этой территории».

27 октября в Женеве открылось совещание министров иностранных дел СССР, США, Англии и Франции по европейской безопасности, о разоружении и развитии контактов между Востоком и Западом.

28 октября министр иностранных дел СССР В. М. Молотов сделал заявление по вопросу европейской безопасности. В тот же день ТАСС сообщило:

«Стамбул, 28 октября (ТАСС). Сегодня утром в Стамбул под командованием контр-адмирала Эдварда Паркера прибыла группа кораблей 6-го американского флота, крейсирующего в Средиземном море. В состав группы входят линкор „Нью-Джерси" и 5 эсминцев».

На подходе к Стамбулу находился второй отряд в составе авианосца и двух эсминцев. Правда, повод для этого визита имелся: 29 октября в Турции отмечали государственный праздник в честь Дня провозглашения республики в 1923 году. Иностранные суда покидали Черное море, все шли на выход в Босфор-

Газета «Советский Флот» поместила сообщение: «Черноморский флот. 28 октября. Всегда в боевой готовности» (по телеграфу о летчиках-истребителях).

На флоте с интересом обсуждали тактико-технические данные линкора «Нью-Джерси» типа «Айова», который в те годы был самым современным кораблем своего класса постройки 1940—1943 годов.

Водоизмещение, т:	
стандартное	45 000
полное	57 450
Главные размеры, м:	
длина	271
ширина	33
осадка	11,6
Скорость наибольшая, уз	33
Вооружение:	
орудия	
404-миллиметровые главного калибра	9
127-миллиметровые универсальные	20
автоматы	
40-миллиметровые	80
20-миллиметровые	60

* По соглашению о перемирии между СССР и Финляндией (1944) Порккала-Удд (полуостров на юге Финляндии) и прилегающие водные пространства были переданы в пользование и управление СССР на 50 лет на правах аренды для создания военно-морской базы. В 1955 году СССР досрочно отказался от аренды.

В американском флоте имелось четыре однотипных линкора: «Айова», «Нью-Джерси», «Миссури» и «Висконсин». Американцы демонстрировали силу. Однако у нас на флоте сохранялось спокойствие. Матросы и старшины радостно обсуждали сокращение срока службы до четырех лет и начавшееся увольнение в запас. Офицеров волновали грядущие перемещения командного состава, как они отразятся на путях развития флота и собственных продвижениях по службе. В тот трагический для истории советского Военно-Морского Флота год в командном составе флота происходили значительные изменения, радостные и печальные. К радостным относилось присвоение в 1955 году только что введенного на флоте звания Адмирала Флота Советского Союза главнокомандующему ВМФ и первому заместителю министра обороны СССР Николаю Герасимовичу Кузнецову, которого на флоте любили. Мы, молодые тогда моряки, его просто обожали и рассказывали легенды о своем главнокомандующем — выпускнике Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе 1926 года. Его послужной список был предметом нашей гордости: в 30 лет — старпом и командир крейсера, в 34 — главный военно-морской советник в сражающейся республиканской Испании, в 35 — командующий Тихоокеанским флотом, в 37 — нарком ВМФ, с честью и славой для Родины приумноживший доблестные традиции русского и советского Военно-Морского флота в жесточайшей войне с фашизмом.

Присвоение высшего на флоте воинского звания легендарному в начале 50-х годов адмиралу, Герою Советского Союза военного времени считалось для молодых офицеров флота естественным и заслуженным, перечеркивающим, казалось, безвозвратно позорный сталинский «суд чести», а затем и суд Военной коллегии в 1948 году над адмиралами с оскорблениями в адрес Кузнецова со стороны его заместителя по политической части, члена Военного совета ВМФ и главного обвинителя на «суде чести» вице-адмирала Кулакова, требовавшего самого строгого наказания для адмиралов, «опозоривших советский флот»: Н. Г. Кузнецова, Л. М. Галлера, В. А. Алафузова и Г. А. Степанова, известных своими боевыми заслугами перед Родиной.

Пониженный в должности и звании контр-адмирал Н. Г. Кузнецов в июле 1951 года вновь возвращается к руководству флотом в связи с обострением международной обстановки и необходимостью развития и перевооружения флота.

Его бывший заместитель в наркомате ВМФ адмирал Лев Михайлович Галлер —- герой Моонзундской операции 1917 года (в то время старший офицер на линкоре «Слава») и участник подавления мятежа на форту «Красная горка» в 1919 году (командир линкора «Андрей Первозванный») — умер в тюрьме 12 июля 1950 года, а бывшие адмиралы Владимир Антонович Алафузов и Георгий Андреевич Степанов отбывали десятилетний срок тюремного заключения.

Осенью 1951 года во ВВМУ им. М. В. Фрунзе, куда я пришел матросом с флота, мне довелось впервые увидеть прославленного адмирала совсем рядом. Уже назначенный военно-морским министром, он посетил наше училище, где учился и его сын. Нам он казался старше своих 49 лет. Медленно обходя строй курсантов, он проникновенным взглядом в глубину наших глаз как бы вопрошал: кто вы, на что способны, сможете ли перенести все испытания и честно служить флоту и Родине? Мы же восхищенно смотрели на него, гордились им.

Многое в те годы на флоте было неизвестно, в том числе и о Булганине, ставшем в 1953 году министром обороны СССР, а с 1955 года — председателем

Совета Министров СССР, являвшемся главным организатором «суда чести» и «дела четырех адмиралов».

11 мая 1953 года приговор Военной коллегии Верховного суда Союза ССР от 3 февраля 1948 года в отношении четырех адмиралов был отменен «за отсутствием в их действиях состава преступления», что вызвало недовольство Булганина, и 12 мая последовал его запрос председателю Верховного суда СССР. Но времена изменились...

В чем корни неприязни Булганина к прославленному адмиралу? В независимости и принципиальности Н. Г. Кузнецова, его популярности на флоте? Возможно. В разные времена различные корабли носили названия «Сталин» и «Сталинград», «Ворошилов» и «Молотов», «Каганович» и «Жданов». Однако никто не предлагал назвать хоть один из них именем Булганина.

Сложные отношения у Н. Г. Кузнецова были с Маршалом Советского Союза Г. К. Жуковым, назначенным после опалы и смерти Сталина в 1953 году первым заместителем, а в 1955 году министром обороны СССР. Причины этого кроются в различных оценках возможности нападения фашистской Германии на нашу страну, роли флота во время войны и путей его развития в 50-е годы.

Видимо, все это и, в частности, противодействие сбалансированию численности всех классов кораблей флота для нужд обороны страны на основании опыта второй мировой войны подорвали здоровье главнокомандующего ВМФ. 27 июня Н. Г. Кузнецов обратился к министру обороны с просьбой освободить его от обязанностей главнокомандующего ВМФ, однако ответа не получил. После перенесенного инфаркта миокарда с мая по октябрь 1955 года он находился на излечении. Исполнял обязанности главнокомандующего ВМФ в период болезни Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова адмирал Сергей Георгиевич Горшков, назначенный в 1955 году первым его заместителем.

Черноморцы хорошо знали адмирала С. Г. Горшкова, который начал службу на Черноморском флоте в 1931 году штурманом эсминца «Фрунзе»; затем, после семилетней службы на Тихоокеанском флоте, капитан 2-го ранга Горшков вновь прибыл на ЧФ командиром бригады эсминцев.

Во время войны контр-адмирал С. Г. Горшков — командующий Азовской военной флотилией и заместитель командующего Новороссийским оборонительным районом. С января 1945 года вице-адмирал С. Г. Горшков — командующий эскадрой, с ноября 1948 года — начальник штаба ЧФ и с августа 1951 года — командующий Черноморским флотом. В начале 1955 года адмирал С. Г. Горшков назначается первым заместителем главнокомандующего ВМФ и с мая исполняет его обязанности вплоть до трагической гибели линкора «Новороссийск» в Севастопольской бухте 29 октября 1955 года.

Командующим Черноморским флотом в июне 1955 года был назначен вице-адмирал Виктор Александрович Пархоменко, бывший с ноября 1948 года командующим эскадрой ЧФ (в 1949 году получил звание контр-адмирала), а с сентября 1951 года — начальником штаба флота.

Начальником штаба флота был назначен вице-адмирал Серафим Евгеньевич Чурсин, однокурсник адмирала С. Г. Горшкова по училищу.

Вице-адмирал Н. М. Кулаков, сыгравший постыдную роль на «суде чести» над боевыми адмиралами Н. Г. Кузнецовым, Л. М. Галлером, В. А. Алафузовым и Г. А. Степановым, в 1950 году был возвращен на свою прежнюю должность члена Военного совета флота, которую он занимал с 1940 года и в период героической обороны Севастополя, когда бросил на уничтожение фашистам прижатых к морю мужественных защитников крепости, а прорвавшиеся в горы подверглись зверской расправе или попали в плен.

Оба вице-адмирала — Пархоменко и Кулаков — прибудут на линкор «Новороссийск» после взрыва одними из первых, но ничего не смогут сделать для спасения корабля и его личного состава. Видимо, присутствие на корабле командующего флотом и члена Военного совета флота сковало инициативу лиц, которым надлежало командовать кораблем.

Оба они будут названы Правительственной комиссией одними из главных виновников гибели линкора и большей части его личного состава: Кулаков — за непринятие мер к спасению команды, Пархоменко — как командующий флотом за непринятие мер по предотвращению гибели линкора и его личного состава.

Почему же командующий флотом не смог принять действенных мер по организации борьбы за непотопляемость корабля, несмотря на героизм и мужество его экипажа?

Виктор Александрович Пархоменко родился в 1905 году в Донбассе. В 1919 году окончил двухклассное училище. В 1923 году был призван на службу краснофлотцем в Севастополь. В 1924 году обучался в артшколе младших специалистов в Севастополе, вступил в ряды ВКП (б) и в том же году стал парторгом в одной из частей береговой обороны. В 1926—1928 годах Пархоменко — политрук в учебном отряде и авиаотряде ЧФ.

В 1928—1931 годах он — слушатель параллельных классов ускоренной подготовки комсостава («ускоренник») при ВВМУ им. М. Ф. Фрунзе, после окончания которых служит в качестве артиллериста, а в 1932 году — помощником командира эсминца «Карл Маркс» на Балтике. В 1933 году он — командир БЧ-2 эсминца «Володарский» там же, на Краснознаменном Балтийском флоте. После годичного обучения на курсах усовершенствования Пархоменко назначается помощником командира миноносца «Дальневосточный комсомолец» Амурской флотилии, а в 1936 году — в учебный отряд Амурской флотилии и получает звание капитан-лейтенанта. С 1938 года он командует миноносцем «Красный Восток», а в январе 1940 года в звании капитана 3-го ранга поступает в Военно-морскую академию.

Однако учиться ему пришлось чуть больше года. Началась Великая Отечественная война, и 25 июня 1941 года в Академии был произведен досрочный выпуск. Пархоменко направляется на Черноморский флот командиром дивизиона канонерских лодок. В конце 1941 года он приступает к исполнению обязанностей старпома крейсера «Червона Украина», а затем и командира этого крейсера. В мае 1942 года он становится командиром эсминца «Беспощадный». С ноября 1943 года капитан 2-го ранга Пархоменко — командир дивизиона эсминцев ЧФ, с 1944 года — командир крейсера «Молотов». В феврале 1948 года капитан 1-го ранга Пархоменко назначается начальником штаба эскадры ЧФ, командующим которой был С. Г. Горшков, и сразу же, через неделю, сменяет его в должности командующего эскадрой.

В сентябре 1951 года контр-адмирал Пархоменко сменяет адмирала Горшкова на посту начальника штаба, а 12 июля 1955 года становится командующим Черноморским флотом.

Итак, вехами на пути подготовки Пархоменко к командным должностям на флоте были: двухклассное училище, школа младших специалистов, ускоренные параллельные классы при ВВМУ, годичные курсы усовершенствования и один год обучения в ВМА. Правда, не его вина, что учебу в академии прервет война, он будет храбрым командиром.

Однако еще Монтень в «Опытах» отметил: «Храбрости, как и другим добродетелям, положен известный предел, преступив который, начинаешь склоняться к пороку. Вот почему она может увлечь всякого, недостаточно хорошо знающего ее границы,— а установить их с точностью, действительно, нелегко — к безрассудству, упрямству и безумствам всякого рода».

Недостаточное знание теории корабля будет слабым его местом, а доверчивость к докладам подчиненных сослужит плохую службу в трагической истории с «Новороссийском».

В октябре 1955 года, по установившейся традиции, корабли эскадры Черноморского флота возвращались в Главную базу и занимали свои места на рейде Севастопольской бухты, готовясь к празднованию 38-й годовщины Великой Октябрьской революции.

Вечером 28 октября на рейде Главной базы флота уже находились флагман эскадры линкор «Новороссийск», флагманский корабль дивизии крейсеров «Молотов», крейсера «Фрунзе», «Михаил Кутузов», «Нахимов» и «Керчь», в Южной бухте стояли линкор «Севастополь», крейсер «Куйбышев», более десяти эсминцев и другие корабли.

Сосредоточение главных сил Черноморского флота в Севастопольской бухте и обострение международной обстановки требовали бдительности и особой охраны Главной базы флота.

В те годы основным позиционным средством обороны бухты являлось противолодочное и противокатерное боно-сетевое заграждение (БСЗ). Первая линия пртивокатерных бон с двумя концевыми противоторпедными сетями была поставлена в 1954 году, а секции второй линии противоторпедных сетей буйкового типа в большинстве своем имели устаревшую конструкцию. Кроме того, вторая линия, состоящая из 15 противоторпедных сетей, не доходила полностью до берегов бухты, а крайние полотнища сетей, протяженностью 70 метров, не достигали дна — у южного берега (Александровский мыс) на 3—6 метров при глубине бухты в этом месте 6—9 метров, а у северного берега (Константиновский мыс) — на 4—6 метров при глубине 6—11 метров. Любимым занятием местных мальчишек было подныривание под крайние секции сетевых заграждений (всего 3 метра в глубину) и выныривание в открытое море.

Несмотря на перекрытие промежутков между полотнищами сетей так называемыми фартуками, подводные диверсанты свободно могли преодолеть БСЗ у берега, вдоль дна и через открытые ворота. Да и назначение этого устаревшего типа БСЗ было против торпед, выпущенных с подводной лодки, и против прорыва в бухту торпедных катеров. Первая линия БСЗ состояла из чередующихся шпал и рейдовых бочек. Каждая секция сетевого заграждения второй линии, составленная из колец малого диаметра, имела длину 70 метров, глубину до 15 метров, массу 2—3 тонны. Три секции с порывами 1Х 1,5 метра подлежали замене в ноябре 1955 года, их считали «незначительными» дефектами.

При общей протяженности сетевого заграждения во второй линии 1220 м в середине его была предусмотрена воротная часть шириной 140 метров при глубине моря в этом месте 18 м. А у противокатерных бон первой линии ворота также шириной 140 метров закрывались боковыми воротами при помощи дежурного буксира. Таким было заграждение Главной базы Черноморского флота в октябре 1955 года — на уровне технических требований, которые можно было счесть удовлетворительными до первой мировой войны.

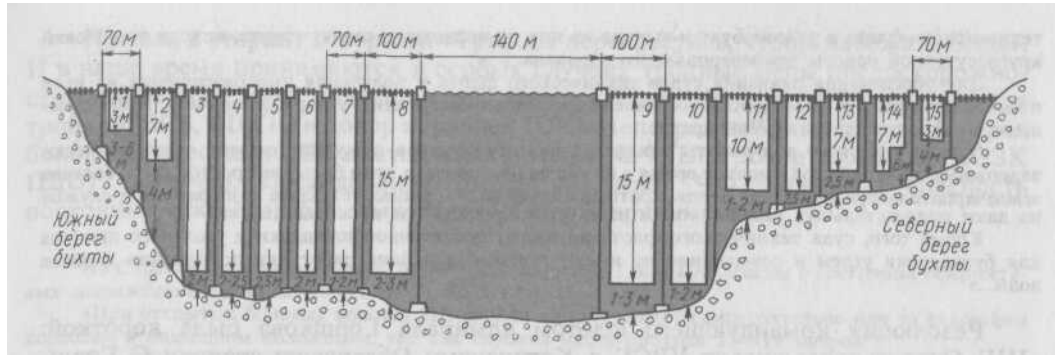
Наблюдения за БСЗ велись днем и ночью с Константиновского рейдового поста, лишь при штормовой погоде ночью линии БСЗ освещались прожекторами. У боковых ворот ежедневно находился дежурный буксир, который открывал и закрывал ворота с разрешения оперативного дежурного (ОД) штаба флота по приказанию ОД дивизии кораблей охраны водного района (ОВР) через командный пункт управления районом (КПУР).

Из справки штаба дивизии ОВР о состоянии бона-сетевого заграждения в ГБ Севастополь от 31.10.55 г.*:

«При условии закрытия ворот — боно-сетевое заграждение может явиться некоторым препятствием для проникновения ПЛ в базу, однако основное назначение противоторпедных бон — не допустить проход торпед, выпускаемых со стороны моря по кораблям, стоящим в б. Севастопольская.

Проход через противоторпедные сети маловероятен, но возможен».

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 146.



Боно-сетевое заграждение Севастопольской бухты на 29 октября 1955 года

Ворота боно-сетевого заграждения в светлое время суток должны были находиться открытыми, а закрытие производилось: полностью — по приказанию командира дивизии ОВРа, частичное (только ворота первой линии не в темное время суток) — по приказанию ОД штаба дивизии ОВРа. Закрытие на «малый проход» для катеров выполнялось в темное время суток по приказанию ОД штаба дивизии ОВРа лишь с разрешения ОД штаба флота. В темное время суток ворота боковых и сетевых заграждений должны были оставаться закрытыми и открываться полностью только с разрешения ОД штаба флота, согласно приказу по флоту. Однако...

Из объяснительной начальника штаба дивизии ОВР ЧФ капитана 1 ранга Кулешова от 1 ноября 1955 г.:*

«Боковые ворота были открыты с начала темного времени 28.10.55 г. до 2 ч 30 мин 29.10.55 г. по причине входа и выхода из ГБ Севастополь кораблей и выхода из ГБ Севастополь кораблей и плавсредств. С 19.00 28.10.55 г. до 00.20 29.10.55 г. вошло и вышло через боковые ворота 18 кораблей и плавсредств. Кроме того, в 3.00 29.10.55 г. ожидался вход в ГБ четырех сторожевых кораблей.

Боковые ворота по приказанию ОД ОВРа начали закрывать в 1 ч 35 мин 29.10.55 после взрыва на ЛК „Новороссийск"и были закрыты в 2 ч 30 мин 29.10.55 г. Боковые ворота и в прошлом были очень часто открытыми по причине большого движения кораблей и плавсредств и слабого контроля со стороны оперативно-дежурной службы».

Оказалось, что боковые ворота в темное время суток часто не закрывались с 1954 года и вообще оставались открытыми в течение последних 10 месяцев 1955 года. Само БСЗ требовало замены.

Где же истоки этой беспечности в охране Главной базы Черноморского флота? Тем более что на складах флота имелось «11,29 км бонов буйкового типа, из них поставлено 2,19 км; 2,62 км шпального типа, из них поставлено 0,72 км. Облегченные противоторпедные сети, которых имеется 2,1 км, на флоте не использовались»**.

Действительно, БСЗ было устаревшим, но и его использование свидетельствовало об отношении к охране ГБ ЧФ. В частности, на 1-й линии БСЗ также должны были стоять противоторпедные сети, которые были сняты в сентябре 1954 года.

В те годы в Севастопольской бухте проводились дноуглубительные работы...

*Из докладной в марте 1954 г. представителя Главгидростроя Министерства строительства Мартынова и главного инженера треста „Черномортехфлот" Лекарева Командующему Черноморским флотом адмиралу Горшкову С. Г. ***:*

«Трест „Черномортехфлот" приступил к выполнению указанных работ 27 февраля 1954 года, согласовав предварительно с ГБ Севастополя возможность беспрепятственного плавания судов

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 309, 310.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 157.
*** ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 476.— Л. 154—155.

технического флота в районе бухт и выхода из них на подводную свалку грунта, исходя из условий круглосуточной работы землечерпального каравана.

Для обеспечения плавания судов технического флота и получения ими разрешения на вход и выход из порта ГБ Севастополя составлена временная инструкция, утвержденная пом. Командующего по строевой части — Чинчарадзе.

Однако с первого дня работы землекаравана оперативная дежурная служба систематически задерживает выход судов в ночное время с 00 час до 06, создавая этим большие простои всего состава землечерпательного каравана. Неоднократные обращения Черномортехфлота к оперативной службе на дают положительных результатов, и наши суда продолжают простаивать...

Кроме того, суда технического флота не имеют достаточной площадки у угольного причала для бункеровки углем и совершенно не имеют причала в районе работ для пополнения запасов воды...»

Резолюция командующего флотом адмирала Горшкова была короткой: «НШ. Суда не задерживать. УВСГ. т. Керенскому. Обеспечить стоянку. С. Горшков. 4.03.54 г.».

Помощник командующего контр-адмирал Ерещенко добавил: «Командиру дивизии ОВРа. К исполнению. В. Ерещенко. 9.03. 54».

Таким образом, ворота Главной базы Черноморского флота были в буквальном смысле открытыми.

Однако в районе мыса Херсонес на подходе к Главной базе флота имелась береговая шумопеленгаторная станция (БШПС), работавшая круглосуточно, «кроме дней, выделяемых для ППР», а на дальних и ближних подходах к ГБ — многочисленные радиолокационные и теплопеленгаторные станции, посты зрительного и прочего наблюдения.

Из доклада об организации и состоянии берегового наблюдения за морем в районе Главной Базы ЧФ Севастополь на 01.11.1955 г.:*

«Все установленные в районе ГБ Севастополь радиолокационные и теплопеленгаторные средства наблюдения находятся в удовлетворительном техническом состоянии, в повседневной боевой деятельности флота работают по единому графику по БГ № 3 и по своим ТТД обеспечивают наблюдение на подходах к ГБ на участке от Евпатории до Ялты...»

В то же время непосредственно вход в Севастопольскую бухту обеспечивала БШПС типа «Сатурн-12», образца 1942 года, которая могла запеленговать подводную лодку, идущую под водой только со скоростью свыше 6—8 узлов и в радиусе 30—35 кабельтовых. Причем сектор в 65°, ограниченный пеленгами 295 и 360° от входных ворот, не прослушивался. Эта устаревшая БШПС работала неустойчиво и определяла только направление на сильно шумящий объект — надводный корабль или быстро идущую подводную лодку. Если в этом направлении находился другой источник, излучающий шум меньшей силы, то станция не могла его обнаружить.

Из доклада об организации и состоянии берегового наблюдения за морем в районе Главной Базы ЧФ Севастополь на 01.11.55 г.:

«...Проникновение ПЛ в подводном положении под электромоторами в ГБ возможно даже с направлений, перекрываемых наблюдением БШПС, используя маскирующие свойства акустического поля большого корабля, следующего в базу;

с постановкой на ППР „Сатурн-12" подводное наблюдение в секторе ее действия не обеспечивается совершенно, так как на время ремонта в этом месте не выставляется корабль, вооруженный гидроакустической станцией, для замены БШПС. Такое положение создает возможность проникновения в ГБ ПЛ в подводном положении с любых направлений в период плановых ремонтов и осмотров БШПС.

Например: днем 28.10.55 на БШПС „Сатурн-12" с 8.40 до 19.00 проводился недельный осмотр. В это время подводное наблюдение в зоне действия БШПС не осуществлялось».

Итак, «уши» Главной базы Черноморского флота, оказывается, были ненадежными, а накануне взрыва под линкором «Новороссийск» Главная база вообще лишилась «слуха».

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп.—96.—Д. 115.—Л. 101.

Правда, в старину говорили: «Трижды перекрестись, чтобы избежать беды». И в наше время принимаются в особых случаях тройные меры предосторожности, чтобы избежать случайностей. Охрана Главной базы ЧФ также была тройной: БСЗ, БШПС и дозор кораблей ПЛО. Непосредственно у входа ГБ перед боковыми воротами БСЗ выставлялся в точке № 9 ПЛО дозор кораблей (ДОЗК ПЛО). Конечно, командование ДиОВР и штаба ЧФ учитывало опасность постоянно открытых боковых ворот, и меры принимались.

Из Справки начальника штаба ДиОВР ЧФ капитана 1 ранга Кулешова о состоянии бона-сетевых заграждений ГБ Севастополь от 31.10.55 г.'.*

«При открытых боковых воротах ПЛ пройти в бухту может самостоятельно или за входящим кораблем в подводном положении, так как глубина места прохода 17—19 метров.

Для предотвращения проникновения ПЛ в ГБ на выходе из ГБ в районе Константиновского поворотного буя на позиции ДОЗК ПЛО № 9 круглосуточно дежурит большой охотник за ПЛ с сектором гидроакустического наблюдения 245—50° в режиме „ЭХО".

В районе м. Херсонес поставлена станция БШПС „Сатурн-12", работающая круглосуточно, кроме дней, выделяемых на ППР».

В возможностях устаревшей БШПС военного времени мы уже убедились; видимо, и в те годы ее тактико-технические данные и график ППР не являлись секретом для заинтересованных лиц, к тому же 28 октября 1955 года с 08 ч 40 мин до 19 ч 00 мин эта основная станция подводного обнаружения целей у входа ГБ ЧФ не работала. Но была еще третья линия обороны — ДОЗК ПЛО.

С 27 октября 1955 года в дозоре, в точке ДОЗК ПЛО № 9, находился большой охотник БО-427 с боевой готовностью № 2.

*Из вахтенного журнала БО-427 **:*

«г. Севастополь. 28 октября. Пятница.

00.00 Стоим в точке ДОЗК ПЛО № 9. Несется боевая готовность № 2. Открыта гидроакустическая вахта. Главные машины в немедленной готовности.
05.20. Получили указание ОД ОВР: перейти в точку № 2 для обеспечения авиации.
05.30. Снялись с якоря, следуем в точку № 2.
06.30. Отдали правый якорь в точке № 2. На клюзе 75 м. Начали обеспечение авиации.
08.50. Получили приказание ОД ОВР: Следовать на Лукуллскую мерную линию для обеспечения ПЛ-49.
09.00. Сменились с точки № 2, следуем к ПЛ-49.
09.50. Подошли к ПЛ-49 на голосовую связь.
09.55. Начали работу с ПЛ-49.
11.55. Окончили работу с ПЛ-49 по приказанию ОД ОВР. Следуем в базу.
12.15. Прошли пост СНИС. Сыгран аврал для постановки на якорь и швартовы.
12.30. Ошвартовались кормой к стенке ОВР с отдачей правого якоря, на клюзе 75 м. С кормы на стенку заведены два стальных швартова.

Вахтенный офицер — лейтенант *Платонов»*

Таким образом, БО-427 в точку ДОЗК ПЛО № 9 не вернулся, ушел на базу.

Обычно привлекаемый к обеспечению боевой подготовки авиации и подводных лодок сторожевой корабль сменял другой корабль. Таким кораблем в тот день являлся БО-276. Но...

Из Вахтенного журнала БО-276:

«б. Стрелецкая. 28 октября 1955 г. Пятница.

00.40. Снялись с якоря и швартовов. Следуем в точку обеспечения авиации № 2. РУ включено. Ветер 2 *балла,* море 1 балл, видимость 10 миль. Работают все установки корабля. Хода и курсы переменные.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 147.
** ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 62.

09.40. Прибыли в точку обеспечения авиации № 2. Застопорили ход. Отдали правый якорь. Глубина 17 м, на клюзе 60, ветер *3 балла,* море — 2 *балла,* видимость 8 миль. Боевая готовность № *3,* вариант ПВО.

Вахтенный офицер — мичман *Капуста.*

10.00. Продолжили приборку.
11.50. Окончили приборку.
14.00. Начали частное боевое учение по борьбе за живучесть.

Дежурный по кораблю матрос *Сорокин*

Внешний Севастопольский рейд. 29 октября 1955 г. Суббота.
00.00. Стоим в точке № 2. Отдан правый якорь. На клюзе 60 м. Глубина 17 м, грунт ил, ветер норд — *3 балла,* море — 1 балл, видимость 10 миль. РУ включено. Работает дизель-генератор № 1. В готовности средняя машина. На корабле несется боевая готовность № 3, вариант ПВО, сигнальная и радиовахты.
00.24. Снялись с якоря для перехода в точку № 9 по приказанию ОД ДиОВР.
Море штиль, ветер норд — 1 балл, видимость 10 миль. Дали ход 12 узлов.
01.17. Застопорили машины. Отдали правый якорь, на клюзе 80, глубина 23 м, грунт — ил, ветер штиль, море штиль, видимость — 10 миль.
Передний Лукуллский створ 352,5°, огни.
Константиновский 288,5°.
Вступили в точку ПЛО № 9. На корабле несется БГ № 2, сигнальная гидроакустическая и радиовахты. Глубинные бомбы вооружены. В готовности средняя машина. Работает ДГ № 1 (дизель-генератор № 1).
02.50. По приказанию ОД ОВР снялись с якоря для занятия места у входа в ГВМБ. Дали ход. Ветер — штиль, море — штиль, видимость 10 миль.

Вахтенный офицер — старший лейтенант *Юдин»*

Следовательно, дозорный корабль ПЛО, который обязан был круглосуточно находиться в точке ДОЗК ПЛО № 9 перед входом Главной базы, отсутствовал с 05 ч 30 мин 28 октября до 01 ч 17 мин 29 октября 1955 года, т. е. в течение 19 часов 47 минут в период непосредственно перед взрывом под ЛК «Новороссийск».

Нахождение БО-276 в точке № 2 — у мысов Лукулл и Маргопуло — с дежурством в варианте ПВО при неработающей гидроакустической станции не обеспечивало должной охраны входа ГБ. Даже после возвращения БО-276 в точку ДОЗК ПЛО № 9 он встал в нескольких милях от входа ГБ, и вход и выход из нее по курсу 1—181° был вне зоны действия его гидроакустической станции, которая позволяла обнаруживать ПЛ лишь на ходу под электромоторами (при гидрологических условиях того времени года) на дистанции 4—5 кабельтовых в режиме шумопеленгования и на дистанции 7—8 кабельтовых в режиме «ЭХО». Правда, видимо, успокаивало то, что в районе Севастополя наблюдение за морем велось еще многочисленными постами наблюдения частей Береговой обороны ГБ, морскими пограничниками, рейдовыми постами ДиОВР, радиолокационными станциями ПВО, зрительными и техническими средствами кораблей в районе ГБ и т. д. Однако большинство технических средств, в том числе радиолокационные станции устаревшего типа «Лот» и «Шкот» у мысов Лукулл и Херсонес, теплопеленгаторная «Астра» и другие у мыса Константиновский и в бухте Стрелецкая, не работали.

Истинно — у семи нянек дитя без глаза.

Лишь в 09 ч 30 мин 29 октября БО-276 перейдет из базы ДиОВР в постоянную точку ДОЗК ПЛО № 9 непосредственно перед входом в ГБ по приказанию ОД ДиОВР.

Таким образом, 28 октября 1955 года Главная база Черноморского флота оставалась без «глаз» и «слуха»: ворота БСЗ были открыты, шумопеленгаторная станция в районе мыса Херсонес какое-то время не работала, гидроакустического наблюдения с кораблей ПЛО не велось.

Из справки-доклада об организации и состоянии берегового наблюдения за морем в районе Главной базы ЧФ Севастополь от ВРИД начальника радиотехнической службы ЧФ капитана 1 ранга А. Линчевского в ОУ ЧФ от 01.11.55:*

«Подводное наблюдение с 08.40 до 19.00 28.10.55 на подходах к ГБ вообще не осуществлялось: на БШПС проводился недельный ППР, БО-276, который должен был нести ближний дозор в точке № 9, с 08.40 28.10. до 01.17 29.10. находился на обеспечении боевой подготовки ВВС в районе Лукулл, Бельбек...

Существующая действующая система гидроакустического наблюдения за ПЛ в подводном положении не исключает возможности прорыва в ГБ подводных лодок, не обладающих шумливостью, или на фоне шумов (акустических полей) больших кораблей, следующих в ГБ с направлений, ограниченных пеленгами 295° 0, 360° 0, от входных ворот в базу.

В период с 08.40 до 19.00 28.10.55 г. гидроакустическое наблюдение за подводной средой на подходах к ГБ Севастополь, а в период с 08.40 28.10.55 г. до 01.17 29.10.55 г. непосредственно за входом в ГБ не осуществлялось, что не исключает в это время незамеченный вход в ГБ подводной лодки в подводном положении».

Опыт прошедшей второй мировой войны подтверждал, что подводные лодки, особенно мини-лодки и человекоуправляемые торпеды, могут войти даже в охраняемые военно-морские базы. Этого достигли итальянские подводные диверсанты, подорвав в декабре 1940 года английские линкоры «Куин Элизабет» и «Валиент»; английские подводники на мини-лодках «Миджет субмарине» подорвали немецкий линкор «Тирпиц» и потопили японский тяжелый крейсер «Такао».

Однако эти примеры, видимо, не настораживали командование ЧФ...

*Из справки по режиму в районе Главной базы от 29.10.55 г.**:*

«...Данные о работе средств наблюдения и анализа движения иностранных судов в Черном море исключают предположение о возможности проникновения подводной лодки-малютки в Севастопольскую бухту.

Начальнику оперативного управления Штаба ЧФ
капитан 1 ранга *П. Овчаров»*

Вот и все. А как же возможности «Миджет субмарине», человекоуправляемых торпед «Майями» и «Пигс» и созданных после войны более совершенных мини-лодок типов «Проект 70» и «Космос», человекоторпед «Си Хорст», «Мурисаб» и другого оружия подводных диверсантов?

В те годы мы, молодые лейтенанты флота, изучали и осваивали современные средства для обнаружения надводных и подводных целей: вертолеты, современную гидроакустику и гидроакустические буи, подводное телевидение, инфракрасную теплопеленгаторную и радиолокационную технику. Но, видимо, вся эта новая техника на ЧФ в то время отсутствовала, и желаемое — невозможность проникновения подводной мини-лодки на ГБ Севастополь — принималось за действительное.

Обстановка же в те октябрьские дни 1955 года на Черном море действительно внушала спокойствие. Резко сократилось движение иностранных судов. Если в предыдущие месяцы их находилось на Черном море до 30 судов в сутки, то 27 и 28 октября 1955 года — только семь иностранных судов, в том числе шесть из них шли из советских портов на выход в Босфор. Но...

Из Справки по режиму в районе Главной базы от 29.10.55 г.:
«...В течение 27—28.10 на переходе в Черное море находилось 7 иностранных судов:
— итальянские „Джерози" и „Фердинандо" — из Одессы в Босфор;
— итальянский „Эсмеральдо" и французский „Санче Кондо" из Новороссийска в Босфор;
— итальянский „Маттеоти" — из Туапсе в Босфор;
— французский „Ролланд" — из Поти в Босфор;
— турецкий „Демиркала" — из Босфора в Сулину.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 105—107.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 162.

Данных о специальном оборудовании указанных судов для транспортировки малых подводных лодок (типа „Миджет") не имеется.

Кроме того, маршруты следования этих судов проходили на удалении от Главной базы **ЧФ,** превышающем максимальную дальность плавания под водой подводных лодок типа „Миджет", составляющую 60 миль при скорости хода 3 узла.

Начальник оперативного управления Штаба ЧФ
капитан 1 ранга *П. Овчаров»*

Итак, 27 и 28 октября 1955 года в северной части Черного моря находилось всего лишь пять иностранных судов, в том числе четыре итальянских, и все — на выходе из Черного моря в Босфор. Их пути были в пределах досягаемости современных для того времени мини-лодок типа «Космос» и человекоуправляемых торпед типа «Си хорст». Даже упомянутая английская мини-лодка «Миджет субмарине» могла быть отбуксирована большой подводной лодкой. И об этом не знали в штабе ЧФ?

Англичане не скрывали свой успех атаки во время войны немецкого линкора «Тирпиц» подводными мини-лодками «Миджет субмарине», которые на буксире больших подводных лодок были доставлены от берегов Англии к побережью Норвегии, где в одном из фиордов скрывался «Тирпиц». Во время второй мировой войны итальянские человекоторпеды успешно атаковали английские линкоры в охраняемой базе Александрия. А судно «Ольтерра» было специально переоборудовано итальянцами для открытого выхода человекоторпед и подводных диверсантов в целях нападения на английские корабли в Гибралтаре.

Но тишина на Черном море успокаивала. Несмотря на небывалое со времен второй мировой войны сосредоточение кораблей американского военного флота в те дни в восточном Средиземноморье, в конце октября 1950 года резко уменьшилась интенсивность радиообмена в радиосетях Военно-Морских Сил США и других государств. При среднем количестве радиограмм за октябрь 1955 года в радиосетях США 550 и максимуме 560 минимальная интенсивность радиообмена 23 октября составила 258 радиограмм, в том числе 15 шифрованных, 24 октября — соответственно 272 и 11, 25 и 26 октября интенсивность превысила средний уровень: 555 и 27, 596 и 40, но затем снова снизилась: 27 октября — 433 и 34 радиограммы, 28 октября — 438 и 34, 29 октября —556 и 55 и 30 октября — 254 и 13 радиограмм. Было над чем задуматься. Со времен первой мировой войны радиообмен всегда служил для разведслужб источником информации о месте нахождения или передвижения кораблей, причем для дезориентации противной стороны активный открытый радиообмен сменялся поддержанием среднего, не привлекающего внимания уровня радиообмена. Возрастание, а затем резкое снижение радиообмена 27 и 28 октября против среднего уровня должны были насторожить специалистов.

А в эти дни наблюдалось небывалое перемещение кораблей американского 6-го флота в сторону Черного моря. 29 октября две американские подводные лодки прибыли в Пирей из Бейрута, 12 турецких ПЛ находились в Измитском заливе, восемь английских — на острове Мальта, две итальянских — в Аугусте. Правда, на Черном море иностранные подводные лодки не появлялись.

*Из Справки начальника разведки флота о возможности действий иностранных подводных лодок в Черном море от 4 ноября 1955 года *:*

«...Анализ обстановки на театре дает основания считать, что выход иностранных подводных лодок в Черное море в конце октября мало вероятен. Выход в Черное море подводных лодок, принадлежащих другим государствам, без санкции турецкого правительства невозможен...

Малые подводные лодки по имеющимся данным состоят на вооружении в ВМС Великобритании (метрополия). В составе флотов на Средиземноморском театре подводных лодок этого типа не отмечалось. Использование малых подводных лодок с судов торгового флота в Черном море сомнительно, хотя практически возможно.

Сведений о наличии малых подводных лодок в ВМС США не имеется.

Генерал-майор *Д. Намгаладзе»*

А в это время на Средиземном море уже прошли испытания современные итальянские мини-лодки типа «Космос» и были запущены в серийное производство. В Калифорнии итальянцы продемонстрировали новую человекоуправляемую торпеду «Си Хорст», о чем сообщила 30 сентября 1955 года американская газета «Сан».

Имеются свидетельства, что во второй половине того же года, а точнее — летом, советский военно-морской атташе в Риме, прибыл в Севастополь и проинформировал командование Черноморского флота о призывах в итальянской печати потопить бывший линкор «Джулио Чезаре» и другие итальянские корабли, находившиеся в составе Советского Военно-Морского Флота.

Но начальник разведки Черноморского флота, генерал-майор Намгаладзе, был спокоен. 28 октября он, как обычно, уйдет со службы домой и будет спокойно спать до утра. Утром он, как всегда, придет на службу и узнает о гибели линкора «Новороссийск»...

Все проспит генерал-майор по делам флотской разведки.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 122.

Глава II

КАТАСТРОФА

Матросы спасти торопились линкор,
Поста ни один не покинул,
В пробоины хлынувший водный напор
Громадный линкор опрокинул.

(Из матросской песни)

1. 28 ОКТЯБРЯ 1955 ГОДА. ЛИНКОР «НОВОРОССИЙСК»

В 9 ч 00 мин 28 октября линкор «Новороссийск» вышел из Севастопольской бухты в море для определения маневренных элементов и подготовки к проведению артиллерийской стрельбы по береговой цели главным калибром. Командовал кораблем старпом, капитан 2 ранга Г. А. Хуршудов. Командир линкора капитан 1 ранга А. П. Кухта с 16 октября находился в отпуске — в санатории в Хосте. Вернется в Севастополь по срочному вызову вечером 31 октября и только тогда узнает о случившемся. В 22 ч 00 мин 29 октября днище кормовой части линкора скроется под водой, но командир линкора еще застанет живыми членов своего корабля в районе первого котельного отделения, связь с которыми поддерживалась до 19 ч 30 мин 31 октября, после чего она прекратится.

Капитан 1 ранга Кухта, опытный моряк, ветеран Великой Отечественной войны, имел опыт службы на линкорах, видел аварии и был подготовлен к борьбе за живучесть корабля.

Из объяснительной командира ЛК «Новороссийск» капитана 1 ранга Кухты А. П. от 4.11.55 г. председателю Правительственной комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы на ЛК «Новороссийск» тов. Малышеву В. А.:*

«Лично я психологически к таким действиям был подготовлен, упомянутым ранее наблюдением подобных повреждений и их результатов на ЛК „Марат" и КР „М. Горький" и во время плавания на ЛК „Новороссийск" нередко думал, что навигационные условия плавания на Черном море по сравнению с Балтийским исключительно просты, но зато в случае чего „приткнуться" негде, а случаи могли быть всегда, учитывая все еще реальную минную опасность на Черном море, да еще когда корабль не имеет размагничивающего устройства».

Действительно, командир линкора имел большой профессиональный опыт военного моряка. К сожалению, его не будет в трагические для корабля часы и минуты 29 октября на линкоре; ему будут предъявлены обвинения, но он — один из немногих, кто скажет Правительственной комиссии правду об ошибках в борьбе за непотопляемость корабля и в командовании линкором, напишет об этом в своей объяснительной на имя председателя Правительственной комиссии В. А. Малышева; именно его замечания лягут в основу выводов доклада Комиссии от 17.11.55 г. о причинах гибели линкора «Новороссийск» и части его команды. Видимо, этого ему не простят, и ему одному из первых будет снижено звание до капитана 2 ранга в начале декабря 1955 года, а в январе 1956 года сорокапятилетний Кухта будет уволен с флота.

Три брата служили на Балтике, старший — Василий Павлович Кухта, флагманский артиллерист отряда легких сил КБФ, погиб в 1940 году, с другим я встречался в Таллинне в 1951 году.

Что за человек был этот моряк — участник защиты блокадного Ленинграда и Ораниенбаумского плацдарма, не побоявшийся сказать правду о причинах опрокидывания линкора и вошедший в историю как последний командир трагически погибшего «Новороссийска»?

ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 276.

Александр Павлович Кухта родился в Каунасе в русской семье 12 апреля 1910 года. Начал службу в ВМФ в 1929 году, поступив в Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе в Ленинграде, где в 1931 году стал членом ВКП(б).

По окончании училища в 1933 году был назначен командиром башни главного калибра линкора «Марат» (бывший «Петропавловск»). После годичной учебы на курсах усовершенствования офицерского состава служил с 1936 по 1939 год на линкоре «Октябрьская революция» (бывший «Гангут») командиром сначала зенитного дивизиона, затем дивизиона главного калибра и командиром, как тогда говорили, артиллерийского сектора корабля. В 1940 году он становится помощником флагманского артиллериста эскадры КБФ, в начале войны — уже флагартом эскадры, в 1942 году — в самые тяжелые для блокадного Ленинграда дни, когда корабельная артиллерия активно помогала сдерживать рвавшихся к городу фашистов, флагманским артиллеристом КБФ.

Дважды, в 1942 и 1944 году, А. П. Кухта был награжден орденом Отечественной войны II степени, в 1948 году за заслуги во время войны — орденом Отечественной войны I степени, а также медалью «За оборону Ленинграда» и другими наградами.

После войны капитан 2 ранга А. П. Кухта — флагманский артиллерист Южно-Балтийского флота (4-й ВМФ). В 1948—1951 годах — учеба в Военно-морской академии, 12 декабря 1951 года капитан 1-го ранга А. П. Кухта назначается исполняющим обязанности командира строящегося крейсера «Щербаков» проекта 68-бис или, как тогда говорили, типа «Свердлов». Это мой первый корабль. Придя на него в 1955 году лейтенантом после училища, я еще застал офицеров, служивших с А. П. Кухтой. Отзывы о нем были отличные, подготовка личного состава шла с учетом опыта войны при глубоком изучении корабля.

В июле 1952 года капитан 1 ранга Кухта был переведен на Черноморский флот исполняющим обязанности командира крейсера «Молотов», а через три месяца назначен старшим помощником командира линкора «Новороссийск», сменив в должности Игоря Васильевича Колышкина, который был назначен командиром на наш с неудавшейся судьбой корабль: вскоре после гибели «Новороссийска» крейсер «Щербаков», до завершения постройки уже стоявший на модернизации по проекту 68-зиф, был разрезан (зарезан, как мы говорили). Последним командиром так и невышедшего в море, построенного и почти полностью прошедшего модернизацию крейсера «Щербаков» станет капитан 2 ранга Александр Николаевич Шабуров. Он пришел на него, прослужив с 1949 по март 1953 года на линкоре «Новороссийск» командиром дивизиона главного калибра. Со старпомом Кухтой его объединяла специальность корабельного артиллериста. А. Н. Шабуров после окончания в 1940 году черноморского ВВМУ им. П. С. Нахимова всю войну доблестно прослужил на Северном флоте на миноносцах «Грозный», «Гремящий» и бывшем английском «Дерзкий», где штурманом был Колышкин Игорь Васильевич. С мая 1945 по 1949 год капитан 3 ранга Шабуров — командир дивизиона, а затем БЧ-2 с восемью 381-миллиметровыми орудиями на линкоре «Архангельск» (бывший английский «Ройал Соверин»). После возвращения этого линкора Англии в 1949 году был назначен на «Новороссийск», куда в 1952 году прибыл служить с крейсера «Щербаков» капитан 1 ранга Кухта.

В ноябре 1953 года А. П. Кухта назначается командиром крейсера «Адмирал Корнилов», строящегося на ЧФ по проекту 68-бис. 29 октября 1954 года, ровно за год до гибели линкора, он приходит командиром «Новороссийска», взяв с собой с крейсера командиром дивизиона живучести БЧ-5 линкора талантливого инженера, капитан-лейтенанта Юрия Городецкого. Тот оправдает его надежды, многое сделает за год службы на линкоре и погибнет вместе с кораблем на боевом посту. Будь командир на ГКП линкора, события, последовавшие за взрывом, могли бы развернуться по-иному.

Из характеристики личного состава ЛК «Новороссийск»":

«Командир корабля капитан 1 ранга Кухта А. П. в должности с 1954 года. За время командования кораблем технику, вооружение, боевую и повседневную организацию усвоил и удовлетворительно овладел маневрами корабля. Был допущен к самостоятельному управлению кораблем.

Боевой подготовке, организации службы и поддержанию дисциплины уделял много внимания. Правильно обучал экипаж корабля, который успешно сдал 6 курсовых задач.

Однако опыт командования имел еще недостаточный, требовал контроля над собой и практической помощи. Требовательность к себе и подчиненным проявлял недостаточную.

Своего старшего помощника подготовить к полноценному замещению своей должности не сумел».

Старший помощник командира капитан 2 ранга Г. А. Хуршудов, действительно, не смог заменить командира в то трагическое для линкора время, оказался слабо подготовленным не только как командир и старпом, но и как профессиональный моряк для службы на линкоре.

И надо же было взрыву случиться в такой момент! Как будто этот момент кто-то выбирал! Но, видимо, каждый должен быть готовым в экстремальных условиях превзойти границы своих возможностей. Капитан 2 ранга Хуршудов этого сделать не смог. Вина ли в этом командира линкора Кухты — трудно сказать. Скорее, тех, кто назначил на должность старпома без учета опыта предыдущей службы и знаний офицера с речных мониторов.

Председатель Правительственной комиссии В. А. Малышев при опросе 3 ноября 1955 года капитана 2 ранга Хуршудова высказал ему свое мнение резко и недвусмысленно:

— Ваши письменные объяснения, мягко говоря, жиденькие, не те, что должен был бы дать командир линкора; надо бы дать объяснения грамотные, поскольку вопрос идет о борьбе за живучесть корабля. Не вредно командиру линкора призвать на помощь технику, потому что линкор — это корабль, который управляется техникой, а не окриком... Вы не представляли себе, каким кораблем командовали. Вы же чушь нарисовали — до броневой палубы не было непроницаемых переборок.

Человек не знает, не может нарисовать цитадель корабля, не знает, где находятся креповые отсеки... Вы — военный моряк и не знаете корабля, не знаете жизненно важных частей корабля, от которых зависит жизнь корабля, жизнь полутора тысяч человек команды.

Капитан 2 ранга Г. А. Хуршудов к тому времени около двух лет служил на линкоре старпомом командира, сменив на этой должности 21 ноября 1953 года А. П. Кухту. Незадолго до последнего выхода линкора в море он сдал допуск на самостоятельное управление кораблем, что отнюдь не свидетельствовало о знании им больших кораблей и, в частности, линкора «Новороссийск».

Хуршудов Григорий Аркадьевич родился в Баку в армянской семье 15 августа 1916 года. В 1934 году после окончания ФЗУ на базе семилетки он поступает во ВВМУ им. М. В. Фрунзе и по завершении учебы в училище в чине младшего лейтенанта в 1938 году назначается младшим прорабом гидроштурманского отдела Амурской Краснознаменной военно-морской флотилии (АКВМФ). Как много значит первая должность молодого офицера, жаждущего быть полезным обществу, может быть, даже прославиться, совершить подвиг. Обидно на долгие годы застрять в должности, скажем, младшего прораба. Но Хуршудов на АКВМФ быстро сделал карьеру: через год, т. е. в 1939 году, он уже начальник отдела. Война его застала слушателем курсов штурманского отделения Гидрографического отдела Амурской флотилии, которые он окончил в 1942 году. Оказывается, и так можно было «воевать» в смертельно опасные для Родины первые годы войны.

В 1943 году Хуршудов — помощник командира монитора «Сунь Ят-сен», в 1946 году — командир монитора «Свердлов» и в 1950 году — командир монитора «Дальневосточный комсомолец» на Амуре. На этом корабле был помощником командира в 1933 году будущий командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко, также служивший на Амурской флотилии в 1933—1939 годах. Оказывается, с 1938 года соприкасались служебные пути капитана 3 ранга Пархоменко и лейтенанта Хуршудова, и столкнулись в очередной раз они на линкоре «Новороссийск», который и погубили совместными усилиями, проявив бездеятельность и некомпетентность. 13 лет прослужил на Амуре Хуршудов, как говорится, не нюхая пороху в самые тягчайшие для Родины военные и послевоенные годы. В 1950 году он уже командир дивизиона мониторов, в 1951 году флагманский штурман Хабаровской бригады речных кораблей, и вдруг с июня 1951 года он становится командиром миноносца «Летный» (бывший итальянский «Ардиментозо») бригады учебных кораблей ЧФ, а с декабря 1953 года — старпомом командира линкора «Новороссийск». Бедный линкор...

Из характеристики личного состава ЛК «Новороссийск»:

«Старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов Г. А. в должности с декабря 1953 года. Боевую и повседневную организацию корабля изучил. Сдал экзамен на самостоятельное управление. Устройство корабля знал неудовлетворительно. В борьбе за жизнь и спасение людей проявил неорганизованность, нерешительность и неспособность управлять людьми и кораблем».

Корабль в тот день вышел в море также и без командира электромеханической боевой части (БЧ-5). Инженер-капитан 2 ранга И. И. Резников, один из опытнейших инженер-механиков на флоте, служивший ранее командиром дивизиона движения БЧ-5 на линкоре «Архангельск» (командиром БЧ-5 линкора «Новороссийск» он был с июня 1952 года, хорошо знал корабль), тоже был в отпуске.

За командира БЧ-5 линкора остался командир электротехнического дивизиона инженер-капитан 2 ранга Матусевич. Вместе с командиром дивизиона живучести линкора инженер-капитан-лейтенантом Юрием Городецким и помогавшим им в конце аварии и при агонии корабля инженер-капитаном 1 ранга Ивановым они проявят мужество и героизм, до конца останутся на боевом посту и погибнут с линкором. Вся предыдущая жизнь готовила их к подвигу и самопожертвованию во имя чести и долга. Но не поймут они причину появления крена на левый борт и примут решение погибнуть с кораблем.

Матусевич Ефим Михайлович родился 13 июня 1923 года в селе Андреево-Ивановка Одесской области. После окончания в 1941 году десятилетней военно-морской спецшколы в Одессе поступил в черноморское Военно-морское училище им. П. С. Нахимова в Севастополе, но уже в октябре уходит на фронт с 6-м морским полком 56-й армии. Вступает в партию, становится командиром отделения 81-й морской бригады той же армии, находившейся на Южном фронте. В мае 1942 года его направляют на учебу в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского, но уже через два месяца, в августе 1942 года, он вновь уходит на фронт старшиной роты 34-й отдельной морской бригады 9-й армии Закавказского фронта. В августе 1942 года в дни упорных боев на Северном Кавказе его назначают командиром взвода 383-й Краснознаменной дивизии 56-й армии. В мае 1943 года он получает после двух ранений и награждения орденом Красной Звезды свое первое офицерское звание — младший лейтенант.

С октября 1943 года Ефим Матусевич вновь во ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского (флоту нужны специалисты) — слушателем. После окончания в Ленинграде с отличием электротехнического факультета училища в ноябре 1948 года старший лейтенант Матусевич назначается командиром электротехнической группы линкора «Севастополь», а с 23 января 1951 года — командиром электротехнического дивизиона БЧ-5 линкора «Новороссийск» с присвоением звания инженер-капитана 3 ранга.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 91.

Его подразделение было лучшим на корабле, и личный состав это доказал в трагических для линкора обстоятельствах.

Уходя в отпуск, командир БЧ-5 Резников хотел оставить за себя командира дивизиона живучести инженер-капитана-лейтенанта Городецкого. Но командование линкором его предложение не приняло. Матусевич, хоть и был электриком, но старшим по званию, заслуженным боевым офицером, находился на отличном счету, и он был назначен исполняющим обязанности командира БЧ-5.

28 октября Городецкий заступил дежурным по БЧ-5. Не все его предложения по сохранению непотопляемости корабля будут приняты, но с первой до последней из 165 минут оставшейся кораблю жизни он будет в центре борьбы за его живучесть и мужественно погибнет на своем командном пункте.

Командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Городецкий Юрий Дмитриевич родился 29 марта 1925 года на погосте Спасо-Преображенский Семенцовской волости Вологодского уезда и области. Отец его исчез в многострадальном 1937 году, мать вновь вышла замуж, но отчим погиб на фронте в 1944 году. В 1943 году Юрий Городецкий поступил в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде, блокада с которого была еще не снята, но прорвана, и связь с «большой землей» и в первую очередь с Вологодской областью осуществлялась через Тихвин. Видимо, мы одновременно прибыли в октябре 1943 года в осажденный Ленинград через Тихвин из Вологды: я — из эвакуации с матерью, он — на учебу во ВВМИУ. Со своим единственным сыном приехала и все годы была рядом в Ленинграде и Гатчине его мать Вера Яковлевна Городецкая.

В 1948 году он заканчивает паросиловой факультет училища и получает свое первое, престижное тогда, назначение командиром котельной группы линкора «Архангельск» на Северном флоте, где в это время уже служили А. Н. Шабуров и И. И. Резников.

В марте 1949 года, после возвращения «Архангельска» из Англии, Юрий Городецкий назначается командиром котельной группы на линкор «Новороссийск», только что полученный от Италии в качестве трофея, а в марте 1952 года — командиром 1-го дивизиона БЧ-5 на строящийся крейсер «Адмирал Корнилов», здесь он в 1953 году вступает в члены КПСС.

28 октября 1954 года по рекомендации его командира он переводится на линкор «Новороссийск» командиром дивизиона живучести БЧ-5. Менее чем год отвела ему судьба на освоение практически новой для него специальности. Однако в этот короткий срок он лично выполнил расчет новых таблиц непотопляемости с учетом затопления двух-трех смежных отсеков, они будут храниться у него в каюте.

Из докладной командира БЧ-5 ЛК „Новороссийск" инженер-капитана 2 ранга Резникова И. И. в Правительственную комиссию от 3.11.55'.

«Командиры дивизионов хорошо знали свою специальность и устройство корабля. Вопросы борьбы за непотопляемость лучше всех знал командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант т. Городецкий.

Командиры групп были подготовлены слабо, особенно по вопросам непотопляемости корабля и устройству корабля, так как все они прибыии на корабль во 2-й половине 1955 года и до настоящего времени занимались только освоением своей специальности.

На протяжении всех лет текучесть личного состава и офицеров была очень большая. Пример: за 1954 и 1955 годы сменилось 3 командира дивизиона движения и 2 командира дивизиона живучести».

Однако молодые лейтенанты были хорошо теоретически подготовлены. Они докажут свое высокое чувство ответственности и воинского долга, до конца оставшись на боевых постах, и мужественно погибнут вместе с кораблем и со своими матросами и старшинами. Командир котельной группы дивизиона движения БЧ-5 старший лейтенант Писарев Владимир Евгеньевич (а он еще ходил с лейтенантскими погонами и не знал о присвоении ему очередного

звания) родился 9 мая 1929 года. После окончания в 1954 году 2-го ВВМИУ (ныне ВВМИУ им. В. И. Ленина) в Пушкине под Ленинградом был командиром трюмной группы крейсера «Адмирал Нахимов», а 3 марта 1955 года получил назначение на линкор «Новороссийск».

Командир машинной группы дивизиона движения БЧ-5 инженер-лейтенант Мартынов Радомир Сергеевич родился 14 февраля 1930 года в городе Юрьев-Польский Владимирской области, но призывался на флот в 1949 году из Москвы, где тогда жили его родители, а затем и жена с ребенком. Окончил в 1955 году ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского (паросиловой факультет) и 5 мая 1955 года получил назначение на линкор «Новороссийск».

Командир трюмной группы дивизиона живучести БЧ-5 инженер-лейтенант Михалюк Анатолий Емельянович родился 5 января 1931 года в городе Иваново, окончил в 1955 году ВВМИУ им. В. И. Ленина (паросиловой факультет) и также сразу же был назначен на линкор.

Лишь несколько месяцев прослужили они на корабле, может быть, и линкор еще хорошо не изучили, но дело свое знали и доказали это в трагическую ночь 29 октября. Котлы и машины будут готовы к опробыванию, и команду о даче хода они будут ждать до последних минут жизни.

Инженер-лейтенант А. Михалюк в отсутствие командира аварийной партии возглавит ее работу и вместе со старшиной команды трюмных машинистов старшиной 1-й статьи сверхсрочной службы Касиловым Вячеславом Герасимовичем до конца будет бороться с поступающей водой: ставить подпорки, задраивать люки и горловины, укреплять переборки. Не по их вине линкор потеряет остойчивость.

Большинство командиров боевых частей и дивизионов, а также политработников были опытными и знающими свое дело офицерами, прошедшими войну и многие годы службы на кораблях. Это и заместитель командира корабля по политчасти капитан 2 ранга Г. М. Шестак, и командир БЧ-1 капитан 3 ранга М. Р. Никитенко, имевший опыт службы на линкоре «Севастополь», и командир 1 дивизиона главного калибра БЧ-2 капитан-лейтенант В. В. Марченко, в 1947—1949 годах служивший командиром башни на линкоре «Архангельск» и с 1949 года на линкоре «Новороссийск» (он был аттестован на должность помощника командира линкора), и инженер-капитан-лейтенант С. М. Фридберг — командир дивизиона движения БЧ-5, прошедший службу командиром котельной и машинной групп, и секретарь партбюро линкора капитан-лейтенант В. И. Ходов. На корабль пришли молодые, энергичные и инициативные офицеры: старшие лейтенанты А. А. Астафьев и Ф. А. Тюменцев, лейтенанты К. И. Жилин, Р. Л. Страчунский и другие. Однако на линкоре не было должности инженера кораблестроительной специальности.

Из докладной зам. главного инженер-механика ВМФ инженер-капитана 1 ранга Ефимова, флагманского инженер-механика ЧФ инженер контр-адмирала Самарина, флагманского инженер-механика эскадры ЧФ инженер-капитана 2 ранга Лейбовича и др. Правительственной комиссии от 3.11.55 г.:

«Штатами кораблей и штабов соединений не предусмотрено должностей инженеров корабельной специальности... Ранее существовавшие штаты помощников флагманских инженер-механиков по живучести на эскадрах и в дивизиях надводных кораблей в 1953 году отменены...

Вопросами непотопляемости и в целом живучести корабля занимаются по совместительству со своими обязанностями инженер-механики, которые значительно загружены вопросами содержания, эксплуатации и ремонта электромеханических установок».

По штатному расписанию экипаж должен был состоять из 1462 человек, в том числе 70 офицеров, 266 старшин и 1126 матросов, что значительно больше, чем предусмотрено проектом корабля.

Экипаж линкора в октябре 1955 года составлял 1542 человека, из них 68 офицеров, 243 старшин и 1231 матросов. Однако из-за отпусков и команди-

ровок в тот день линкор вышел в море, имея 50 офицеров и 1474 старшин и матросов. Перекомплект против штатного расписания был за счет учеников и стажеров.

Матросы и старшины линкора были одними из лучших на флоте.

Из характеристики личного состава ЛК «Новороссийск»'.

«Экипаж представлял собой дружный и сплоченный коллектив, любящий свой корабль, способный успешно решать поставленные перед ним задачи. В борьбе за спасение своего корабля экипаж проявил мужество и героизм. Все коммунисты—старшины и матросы являлись отличниками боевой и политической подготовки и классными специалистами.

Состояние воинской дисциплины на корабле позволяло Командованию успешно решать поставленные перед ним задачи.

Офицерский состав корабля, за исключением отдельных лиц, являлся подготовленным для выполнения своих служебных обязанностей».

На флоте шутили, что на линкор «Новороссийск» матросов подбирали по росту. Тот год был последним, когда на флоте служили пять лет, старшины и матросы становились высококвалифицированными специалистами своего дела, любившими флот. Мне пришлось участвовать в 1954 году в походе в Стокгольм на крейсере «Адмирал Ушаков», где большинство старшин и матросов были по четвертому-пятому году службы. Шведские газеты были заполнены портретами матросов, так они красиво и мужественно выглядели. На линкоре «Новороссийск» 40 % было по четвертому и пятому году службы и 20 % по второму и третьему, очень мало было сверхсрочнослужащих — 3,3 %. На линкор посылали служить лучших из призывников, имевших опыт работы на крупных заводах и предприятиях, специальную подготовку до службы. У всех этих старшин и матросов было военное тяжелое детство, но это только увеличивало в те годы чувство долга и патриотизма. Много было на линкоре ленинградцев.

Из доклада Правительственной комиссии «О гибели линкора „Новороссийск" и части его команды» в ЦК КПСС и Совет Министров СССР от 17.11.55 г.:*

«Политико-моральное состояние личного состава линкора, начиная с момента взрыва и до опрокидывания линкора, было высоким, отличным. Не было и следа растерянности, паники, не было ни одного случая нарушения дисциплины и воинского долга. Наоборот, матросы, старшины и офицеры линкора показывали образцы мужества и героизма. Из почти 1000 матросов и старшин, стоявших в строю на палубе тонущего на их глазах корабля, не нашлось ни одного человека, который сделал бы даже попытку прыгнуть за борт, все они стояли на палубе буквально до тех пор, пока буквально не стали скатываться в воду... В борьбе за спасение корабля проявили хорошую выучку, исключительное мужество и самоотверженность и не покидали своих боевых постов до самого последнего момента гибели корабля. Не было ни одного случая нарушения воинского долга. Отдельные матросы, старшины и офицеры показали подлинный героизм».

Таков был экипаж линкора «Новороссийск».

В походе на линкоре размещался штаб эскадры Черноморского флота — адмирал и 67 офицеров.

В тот день командующий эскадрой вице-адмирал Уваров отсутствовал, он был в отпуске; его обязанности исполнял начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский, который станет одним из основных участников борьбы за линкор и будет назван Правительственной комиссией одним из виновников его гибели.

Контр-адмирал Никольский Николай Иванович в свои 42 года был опытным и профессионально хорошо подготовленным моряком, в войну служил в должности командира эсминца на Северном флоте. Можно только удивляться, почему он не взял на себя инициативу в борьбе за спасение линкора и его команды в соответствии с его опытом и, прямо надо сказать, обязанностями командующего эскадры на флагманском корабле при отсутствии командира и старпома линкора.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 54, 67.

Говорят, его подавил своим безграмотным командованием и грубым отношением к подчиненным командующий флотом Пархоменко. Может быть, отчасти и так; сам Пархоменко заявит, что он велел контр-адмиралу Никольскому взять командование линкором на себя. Причины боязни ответственности и безынициативности все же, видимо, лежат в другом — в нанесенной в 1943 году моральной травме Никольскому, которая не могла пройти бесследно_и в конце концов отразилась на судьбе «Новороссийска» и его команды.

Николай Иванович Никольский в 1936 году закончил ВВМУ им. М. В. Фрунзе и начал службу штурманом дивизиона торпедных катеров. В 1938 году он уже начальник штаба этого дивизиона, затем штурман сторожевого корабля «Гром» и дивизионный штурман сторожевых кораблей.

После окончания в 1939 году курсов командиров он исполняет обязанности командира на эсминцах Черноморского флота «Разящий» и «Сталин». С 1940 года он командир эсминца «Расторопный» и с 1942 года — эсминца «Разъяренный» на Тихоокеанском флоте. В 1942 году он перегнал свой корабль на Северный флот. В начале 1943 года его эсминец в результате заклинивания руля на полном ходу выскочит на берег острова Сальный в Кольском заливе.

В марте 1943 года капитан-лейтенант Н. И. Никольский был осужден военным трибуналом к 10 годам лишения свободы, исключен из партии, лишен воинского звания и уволен из Военно-Морского Флота. В причине столь строгого наказания нет надобности разбираться, так как через пять месяцев, т. е. в августе 1943 года, постановление военного трибунала было отменено. Н. И. Никольского восстанавливают в партии и звании и назначают в разгар военных действий Северного флота командиром эсминца «Разумный», а затем эсминцев «Достойный» и «Громкий».

После окончания Военно-морской академии (1945—1948) Никольский — командир дивизиона эсминцев и с 1951 года — бригады эсминцев на Черноморском флоте.

В 1953 году он получает звание контр-адмирала и в январе 1954 года назначается начальником штаба эскадры Черноморского флота.

Времени для изучения флагманского корабля эскадры у него было достаточно. В трагическую ночь 29 октября более компетентного профессионального военного моряка, способного взять на себя командование линкором и действенную организацию борьбы за живучесть корабля на «Новороссийске» не было, несмотря на присутствие командующего флотом вице-адмирала Пархоменко. Но не возьмет на себя груз ответственности контр-адмирал Никольский и будет назван Правительственной комиссией одним из виновников гибели его флагманского корабля. Причина, видимо, в психологическом факторе.

28 октября 1955 года линкор вышел в море, имея полное водоизмещение 29 032 тонны и осадку 10,44 м при высоте борта у форштевня 16,6 м, у ахтерштевня 13,9 м, у миделя 16,04 м. Начальная метацентрическая высота, которая является одним из показателей остойчивости кораблей, составила 1,42 м, что было определено расчетным путем после гибели линкора.

Незадолго до выхода в море линкор принял боезапас массой около 420 тонн. В артпогребе 1-й башни ГК размещалось 109 снарядов и 172 320-миллиметровых зарядов, в артпогребе 2-й башни ГК — 72 снаряда и 114 зарядов. Каждый 320-миллиметровый бронебойный снаряд имел массу 525 кг и содержал 6,2 кг взрывчатого вещества, полубронебойной снаряд — 474 кг с массой взрывчатого вещества 21,74 кг, боевой заряд вместе с порохом — 163 кг.

После частичной модернизации и ремонта на корабле в походе продолжалось опробование приборов, машин и механизмов, так как в марте 1955 года были установлены новая фок-мачта, новое радиолокационное вооружение, модернизирована схема приборов управления стрельбой (ПУС) главного калибра, отремонтирована машинно-котельная установка из двух турбозубчатых агрегатов

общей мощностью 97 500 л. с. и восьми главных котлов паропроизводительностью по 60 тонн в час каждый. При этом скорость полного хода определялась в 27,8 узлов.

28 октября на мерной линии «Новороссийск» дал скорость 28,5 узлов, очень высокую для линкоров. Но она достигалась снижением живучести из-за облегченных водонепроницаемых переборок выше броневой палубы.

Однако офицеров корабля беспокоили крупные конструктивные недостатки, особенно заметные в сравнении с ЛК «Севастополь» и «Архангельск».

Бывший командир БЧ-2 линкора «Архангельск», а затем дивизиона главного калибра «Новороссийска» капитан 1-го ранга в отставке А. Н. Шабуров вспоминал:

«После „Архангельска" на „Новороссийске" бросалась в глаза облегченность переборок и ненадежность всего, что касалось непотопляемости и остойчивости корабля. Например, на линкоре „Архангельск" не имелось монорельса, прорезающего все главные водонепроницаемые переборки, для погрузки боезапаса, были заварены нижние иллюминаторы по сравнению с „Новороссийском"».

Ветеран линкоров «Севастополь» и «Новороссийск» капитан 1-го ранга в отставке М. Р. Никитенко рассказывал:

«Корабль имел 20 водонепроницаемых переборок, но только 14 из них доходили до броневой (средней) палубы. Переборки были из алюминиевых сплавов толщиной около 3 мм, в то время как на наших линкорах (а я служил на линкоре „Севастополь") они достигали толщины 10 мм. У итальянцев все было подчинено достижению максимальной скорости корабля. Креповая система работала от пожарной магистрали. Крен до 5° можно было выровнять за 2 часа...»

Линкор не имел размагничивающего устройства для предотвращения взрыва донных неконтактных мин с магнитным взрывателем. Напряженность магнитного поля, создаваемого линкором, составляла 15,52 А/м, что почти в 10 раз превышало порог срабатывания немецких неконтактных мин периода войны.

В тот день, 28 октября, определив маневренные элементы корабля, проведя подготовку к артиллерийским стрельбам и испытания механизмов, линкор в 17 ч 30 мин возвратился в Севастополь.

Бывший командир дивизиона движения БЧ-5 ЛК «Новороссийск», инженер-капитан 1 ранга в отставке С. М. Фридберг рассказывал мне о постановке линкора на якорь и бочки:

«За многие годы службы на кораблях я никогда не видел постановки корабля на бочки и якорь, всегда находился в машине. В тот поход все шло спокойно, и при входе линкора в Северную бухту я вышел на палубу. На подходе к якорной бочке № 3 линкор отдал левый якорь, но не погасил скорость и проскочил бочку до мидель-шпангоута корабля, оставляя ее по левому борту в нескольких десятках метрах от него. Затем, отработав машинами задний ход, отошел назад и машины застопорил. Буксиры развернули корму в сторону бухты, а нос линкора — в сторону моря. Были заведены якорь-цепь на носовую якорную бочку и трос на кормовую якорную бочку № 3...

На клюзе левого борта линкора была отметка якорь-цепи около 80 м. Носовая якорная бочка находилась на расстоянии 20—30 метров справа по носу корабля.

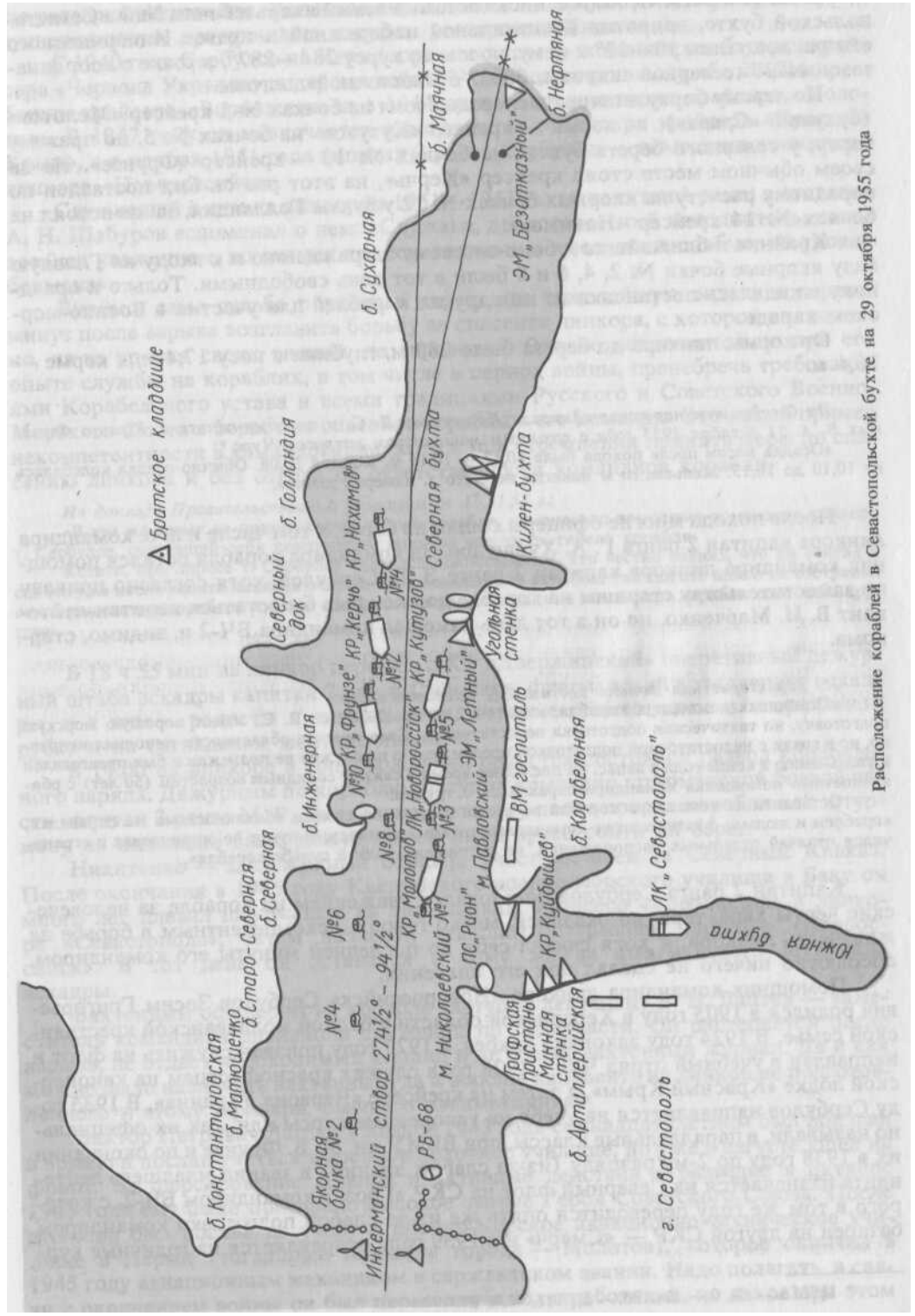
Как правило, на этих бочках № 3 стоял линкор «Севастополь».

*Из докладной старпома ЛК «Севастополь» капитана 3 ранга Соколана флагманскому инженер-механику ЧФ инженер-контр-адмиралу Самарину В, А. от 30.10.55 *:*

«Сообщаю, что Краснознаменный ЛК „Севастополь" стоял на бочках № 3 с 3 ноября 1944 года по 2 ноября 1954 года. При стоянке на бочках корабль всегда находился с выключенной обмоткой „РУ"».

Бывший командир штурманской боевой части ЛК «Севастополь», а затем ЛК «Новороссийск», капитан 1 ранга в отставке М. Р. Никитенко вспоминает, что за этот период линкор «Севастополь» становился на бочки более 100 раз (по документам фактически 130 раз) и всегда с отдачей якоря.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 125.



В тот вечер Л К «Новороссийск» встал на левый якорь и бочки № 3 в Севастопольской бухте, напротив Госпитальной набережной и правее Инкерманского створа, под углом 10—12° к нему, носом по курсу 284—287°, в точке с координатами 44°37' северной широты, 33°32'5" восточной долготы.

По левому борту линкора и спереди стоял на бочках № 1 крейсер «Молотов» (будущий «Слава»), по корме — крейсер «Кутузов» на бочках № 5, по правому борту, у северного берега бухты, на бочках № 10 — крейсер «Фрунзе». Не на своем обычном месте стоял крейсер «Керчь», на этот раз он был поставлен по парадному расчету на якорных бочках № 12 у бухты Голландия, за ним стоял на бочках № 14 крейсер «Нахимов».

Крайние и ближайшие к боно-сетевому заграждению и к входу на Главную базу якорные бочки № 2, 4, 6 и 8 были в тот день свободными. Только к празднику ожидалась постановка на них других кораблей для участия в Военно-морском параде.

От кормы линкора до берега было 280 м, глубина в носу 17,4 м, в корме — 16,4 м.

*Из беседы инженер-контр-адмирала Коршунова Л. С. и инженер-капитана 1 ранга Фоминых В, А. 31 октября 1955 года с трюмным машинистом матросом Чура *'.*

«Осадка носом после похода была 10,12 — 10,15 м. Кормой 10,08. Обычно осадка колебалась от 10,10 до 10,15. Меньше 10 м никогда не было ... измерял лично».

После похода многие офицеры сошли на берег, в том числе и и. о. командира линкора капитан 2 ранга Г. А. Хуршудов. За командира корабля остался помощник командира линкора капитан 2 ранга 3. Г. Сербулов, хотя согласно приказу по заместительству старшим на корабле должен был бы остаться капитан-лейтенант В. И. Марченко, но он в тот день замещал командира БЧ-2 и, видимо, старпома.

Из характеристики личного состава ЛК. «Новороссийск»:

«Помощник командира корабля, капитан 2 ранга Сербулов 3. Г., имеет хорошую морскую подготовку, но тактическая подготовка недостаточная. Свои прямые обязанности выполнял исправно, но в связи с недостаточной подготовкой продвижению по службе не подлежал и был представлен к увольнению в конце года в запас. За последнее время в связи с солидным возрастом (50 лет) с обязанностями помощника командира справлялся с трудом.

Оставаясь за командира корабля во время взрыва, со своими обязанностями не справился, кораблем и людьми фактически не командовал, главный командный пункт не организовал и ограничился отдачей отдельных распоряжений, не сыгравших роли в судьбе корабля».

Капитан 2 ранга Сербулов пользовался уважением на корабле за человеческие черты характера, но оказался, мягко говоря, некомпетентным в борьбе за живучесть линкора, и хотя считал себя до последней минуты его командиром, абсолютно ничего не сделал для его спасения.

Помощник командира линкора «Новороссийск» Сербулов Зосим Григорьевич родился в 1905 году в Херсонской области в бедной молдаванской крестьянской семье. В 1924 году закончил ликбез, в 1927 году призван служить на флот и направлен в учебный отряд ЧФ, с 1928 года служит краснофлотцем на канонерской лодке «Красный Крым», а затем на крейсере «Червона Украина». В 1935 году Сербулов направляется на учебу на ускоренные курсы или, как их официально называли, в параллельные классы, при ВВМУ им. М. В. Фрунзе и по окончании их в 1938 году по 2-му разряду (из-за слабых знаний) в звании младшего лейтенанта назначается на Северный флот на СКР «Гроза» командиром БЧ-2, с которого в том же году переводится опять же из-за слабой подготовки командиром батареи на другой СКР — «Смерч» и в 1939 году отправляется на годичные курсы усовершенствования. Вот и все образование — ликбез, учебный отряд, курсы «ускоренников» при училище и курсы усовершенствования.

* ЦВМА.—Ф. 2,—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 37.

С 1940 года Сербулов на Черноморском флоте — командиром батареи крейсера «Червона Украина», во время войны — добросовестная служба командиром башни крейсера «Ворошилов» и с 1944 года — артдивизиона крейсера «Молотов». В 1947 году он назначается помощником командира крейсера «Красный Крым», а с ноября 1951 года капитан 2 ранга Сербулов — помощник командира линкора «Новороссийск».

Служивший с ним на линкоре в 1951 —1953 годах капитан 1 ранга в отставке А. Н. Шабуров вспоминал о нем: «Служака, добросовестный исполнитель, пользовался уважением, но знания для командования имел очень слабые, на уровне боцмана».

Видимо, сама судьба поставила перед ним тяжелейшую задачу с первых минут после взрыва возглавить борьбу за спасение линкора, с которой он, конечно, из-за уровня своих знаний, не справился. Однако непростительно при его опыте службы на кораблях, в том числе в период войны, пренебречь требованиями Корабельного устава и всеми традициями Русского и Советского Военно-Морского Флота в борьбе за спасение корабля и его команды. Это яркий пример некомпетентности в командовании, хотя и при стремлении принять меры по спасению линкора и без отказа от ответственности командира корабля.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г.:

«В это же время на правом борту, у носа корабля, командовал помощник командира линкора т. Сербулов, считавший себя командиром линкора вплоть до гибели корабля.

Кстати, при опросе т. Сербулов оказался единственным, кто честно заявил, что он считал и сейчас уже после гибели линкора считает себя командиром корабля, так как его никто не отстранял от командования кораблем и он не слышал о вступлении на пост командира корабля кого-либо другого».

В 18 ч 55 мин на линкор перешел с КР «Дзержинский» оперативный дежурный штаба эскадры капитан 2 ранга Смоляков, флагманский артиллерист эскадры, и с ним — радисты и сигнальщики, которые разместились в оперативной рубке и на сигнальном мостике линкора.

В 19.00 на линкоре в сопровождении оркестра состоялся развод корабельного наряда. Дежурным по кораблю заступил командир штурманской боевой части капитан 3 ранга М. Р. Никитенко, хотя ему после похода корабля как штурману не положено было дежурить, он имел право сойти на берег.

Никитенко — заслуженный офицер, участник боев за Северный Кавказ. После окончания в 1945 году Каспийского военно-морского училища в Баку он много лет плавал штурманом на тральщиках, крейсере «Ворошилов» и линкоре «Севастополь», затем назначен старшим штурманом линкора «Новроссийск». В тот день он оставался к тому же за флагманского штурмана эскадры.

Вахтенным офицером на корабле заступил лейтенант В. П. Лаптев — заместитель командира дивизиона движения по политчасти. Он растеряется после взрыва, не отдаст необходимых команд и не спасет вахтенный журнал. Да и как можно было назначить вахтенным, да и вообще направить на линкор не подготовленного к этому офицера, бывшего авиамеханика?

Виктор Петрович Лаптев в январе 1943 года семнадцатилетним был призван в армию и послан учиться в военное пехотное училище, но уже в августе ушел на фронт. За форсирование Днепра и активные действия в разведке в октябре 1943 года ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. После этого он был послан на учебу в Военно-морское авиационно-техническое училище в Перми (тогдашнее название города — Молотов), которое окончил в 1945 году авиационным механиком в сержантском звании. Надо полагать, в связи с окончанием войны он был переведен в политработники, но какое при этом

имел отношение к вахтенной службе на линкоре — неясно. Тем более что дежурным по низам заступил лейтенант Жилин, командир 6-й батареи БЧ-2, хорошо подготовленный строевой морской офицер, действовавший после взрыва энергично и инициативно; недаром он в будущем станет контр-адмиралом. Но много ли мог сделать молодой лейтенант, когда на борту гибнущего линкора находилось семь адмиралов и 28 старших офицера, его просто никто не слушал. Другое дело, если бы он был вахтенным офицером, а замполит Лаптев — дежурным по низам, как это и было принято на флоте. Однако на линкоре была традиция — пропустить через вахтенную службу всех перспективных офицеров.

Дежурным по БЧ-5 был командир дивизиона живучести БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Юрий Городецкий. За командира БЧ-5 на корабле оставался инженер-капитан 3 ранга Ефим Матусевич. На этих двух ляжет вся тяжесть борьбы за непотопляемость корабля.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55:

«... И. о. командира БЧ-5 т. Матусевич, командир дивизиона живучести т. Городецкий и помогавший им начальник Технического управления флота т. Иванов умело и самоотверженно вели борьбу с поступавшей на корабль водой, хорошо знали каждый свое дело, проявляли инициативу, показали образцы мужества и подлинного героизма. Но все усилия личного состава были обесценены и сведены на нет преступно легкомысленным, неквалифицированным и нерешительным командованием».

В носовой дизельной электростанции № 1 на последнее свое дежурство заступил старший матрос Боря Гаврилов. Утром в субботу его должны были торжественно провожать в запас, он уже отправил домой письмо и сообщил матери, отцу и сестре в Ленинград, на Тверскую улицу, дом 4 о скором приезде...

Дежурным по дивизиону живучести БЧ-5 заступил старшина 2-й статьи Комолов. На вахту по осушению заступил матрос Апряткин, трюмный машинист, связной при командире дивизиона живучести, который впоследствии рассказывал инженер-контр-адмиралу Коршунову *:

«В 19 часов 28 октября, после похода, заступил на вахту по осушению. Замерил осадку: носом 10,05 м, кормой 10,10 м, водоизмещение по номограмме в ПЭЖ — 27 500 т. С 23.00 до 01.00 был в посту живучести. В 01.10 ушел *в* кубрик № 24 и лег».

Начальная поперечная метацентрическая высота составляла 1,27 м.

Под носовой частью линкора чистой воды до дна было 7,2 метра, под кормовой — 6,3 метра, но дно представляло собой жидкий ил.

Над водой возвышались форштевень корабля на 6,55 м с 6-метровым гюйсштоком и ахтерштевень — на 3,8 м с 8-метровым флагштоком. Потом эти оконечности корабля и гюйсшток будут служить ориентирами изменения дифферента корабля.

В действии на корабле находились главный котел № 1, вспомогательная установка № 1, турбогенератор № 2, турбопожарный насос № 2, носовой дизель-генератор.

Дежурный по кораблю произвел увольнение личного состава на берег. Две трети офицерского состава сошли на берег, на линкоре осталось 20 офицеров, но к началу следующих суток часть из них вернется с берега. В 01 ч 00 мин 29.10.55 на линкоре находилось 30 офицеров, в том числе ОД эскадры, четыре офицера запаса и прикомандированные.

За заместителя командира корабля по политической части остался секретарь партийного бюро парторганизации корабля капитан-лейтенант Ходов Владимир Иванович.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп.96.— Д.116.— Л. 52.

Из характеристики личного состава ЛК «Новороссийск»:

«Секретарь партийного бюро капитан-лейтенант Ходов В. И. трудолюбивый партийный работник. Умело направлял работу партийной организации на решение задач боевой и политической подготовки. Во время катастрофы принимал участие в организации борьбы за спасение корабля и личного состава».

В протоколах партийных собраний и бюро парторганизации линкора, с которыми мне удалось ознакомиться, действительно четко ставились задачи перед коммунистами, связанные с повышением ответственности и квалификации, поощрялась инициатива коммунистов из числа старшин и матросов, но мало отражались недостатки на корабле по поддержанию его непотопляемости.

На корабле также остался любимец команды, начальник клуба капитан-лейтенант Владимир Басин.

За командира БЧ-4 заступил командир радиотелеграфной группы старший лейтенант Анатолий Астафьев.

Однако на корабле отсутствовали по разным причинам 25 офицеров, которых особенно будет нехватать на линкоре после взрыва: командир корабля и командир БЧ-5, находившиеся одновременно в отпуске, командир дивизиона движения инженер-капитан-лейтенант Фридберг, командиры электротехнической, турбомоторной и ремонтной групп. Командир ремонтной группы к тому же выполнял обязанности командира носовой аварийной партии, которая будет в центре борьбы с поступлением воды на линкор после взрыва.

В связи с тем что помощник командира корабля останется за командира линкора, обязанности старпома должны были возлагаться на командира БЧ-2, однако он сошел на берег. По показаниям Сербулова за старпома оставался и. о. командира БЧ-2, но об этом не было объявлено.

После взрыва лишь старпом Хуршудов, исполнявший обязанности командира линкора, и замполит корабля Шестак будут вызваны на корабль, но слишком поздно. Пешком пришлось добираться до Хуршудова, жившего на Пироговке, также пешком пойдет и он, чтобы попасть на свой гибнущий корабль (в штабе флота машину не дали), и прибудет через два часа после взрыва, за 45 минут до гибели линкора.

Поздно вечером на линкор прибыло пополнение — около 200 человек, некоторые были еще в солдатской форме. Их накормили и разместили спать в шпилевом помещении в носу. Там же, в носовой части линкора, размещалось в кубрике № 1 на батарейной палубе 63 человека личного состава ЭТД, в кубрике № 14, находящемся ниже, на броневой палубе,— 82 человека и в самых нижних кубриках на карапасной палубе — 73 человека, в том числе в кубрике № 29 по правому борту — 46 матросов и старшин боцманской команды, а в кубрике № 30 — матросы и старшины из штурманской боевой части и музыканты, всего — 218 человек без учета прибывшего пополнения.

Через них пройдет огненный смерч взрыва.

На Севастопольском рейде воцарилась тишина. Погода — штиль, но чувствовалось появление ветра с норд-оста, море — штиль. Однако оживленно было у боковых ворот при входе и выходе из Главной базы.

Выписка из журнала текущих событий ОД штаба дивизии охраны водного района (ОВР) от 28.10.55:*

19 ч 36 мин. РБ-68 вошел в базу
19 ч 36 мин. «Карабах» вошел в базу
19 ч 54 мин. ГПБ-166 вошел в базу, на буксире ГПБ-133
20 ч 25 мин. РК-2018 вошел в базу
20 ч 37 мин. Самоходная баржа вышла из базы
20 ч 59 мин. МБ-131 вошел в базу
21 ч 02 мин. РК-2018 вышел из базы
21 ч 33 мин. Самоходная баржа вошла в базу.

* ЦВМА.—Ф.2.—Оп.96.—Д.115.— Л.40.

Только в 21 ч 25 мин дежурный рейдовый буксир РБ-68 встанет у боковых ворот на бочку в ожидании команды: «Закрыть боны», но она в тот вечер не будет отдана.

28 октября 1955 года в Севастополе солнце зашло в 17 ч 17 мин, стемнело в 18 ч 47 мин, видимость снизилась до одного кабельтова при свете луны, которая взошла еще в 15,8 ч с фазой 3 дня до полнолуния.

Вход в Севастопольскую бухту был четко обозначен огнями входных буев у открытых ворот боно-сетевого заграждения, а направление движения —Инкерманскими створными знаками и огнями.

На фоне темного горизонта, при свете звезд и луны, отчетливо выделялись дежурным освещением линкор «Новороссийск» и крейсера эскадры Черноморского флота.

Начались новые сутки — 29 октября 1955 года, суббота, которые станут трагическими и последними для линкора «Новороссийск» и части его команды.

Заход луны ожидался в 03,8 ч, начало сумерек — в 06 ч 14 мин и восход солнца — в 07 ч 18 мин.

Движение у боковых ворот продолжалось.

В 00 ч 20 мин мощный земснаряд «Полукс» отошел из Южной бухты в Северную, направляясь к боковым воротам — к выходу из базы...

Выписка из вахтенного журнала Командного пункта управления рейдом (КПУР), б. Севастопольская, 29 октября, суббота *.

00 ч 00 мин Режим плавания на внутреннем и внешних рейдах нормальный. Боковые ворота открыты, дежурит у бон РБ-68, боковая партия РБ-68. Ветер норд-ост — 2 *балла,* видимость 1 кабельтов.

00 ч 37 мин «Полукс» вышел из базы по разрешению ОД ОВРа.

Земснаряд «Полукс» вышел из Севастопольской бухты, но боковые ворота так и остались открытыми.

Из вахтенного журнала РП N° 68 (Константиновского) за 29.10.55 г.'.

00 ч 00 мин На бонах РБ-68. Боновики на буксире, ворота открыты, на видимости кораблей нет, связь работает хорошо, режим плавания нормальный, погода хорошая, готовность повседневная, приказаний нет.

Все было спокойно. В понедельник 31 октября об этом будет доложено в штаб флота.

Из докладной начальника РТС флота начальнику ОУ ШЧФ капитану 1 ранга Овчарову о наблюдениях с 26 по 30 октября 1955 г., Севастополь **:

«Опросом личного состава сигнальщиков, радиометристов, гидроакустиков и начальников постов... Балаклава, Херсонес, Бельбек, Лукулл, Евпатория-рейд, Евпатория-маяк, Стрелецкий и Константиновский установлено, что неопознанных кораблей и других каких-либо явлений на море, в воздухе и на суше за период с 27.10 по 30.10 постами не наблюдалось.

Капитан 1 ранга *А. Линчевский»*

Оперативным дежурным по штабу Черноморского флота заступил капитан 3 ранга Ксенофонтов, дежурным по наблюдению — Седунов.

Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко находился дома и лежал с температурой, немного приболев.

Начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин следовал на автомашине с Балаклавы после учения подводных лодок.

Начальник разведки флота генерал-майор Намгаладзе спокойно спал дома.

* ЦВМА.— Ф.2.— Оп.96.— Д.115.— Л.44.
** ЦВМА.—Ф.2.—Оп.9б.—Д.Пб.—Л.Иб.

Только в 01 ч 17 мин на внешней Севастопольский рейд возвратился большой охотник за подводными лодками БО-276 и встал в точку дозора противолодочной обороны перед мысом Херсонес, открыл гидроакустическую вахту, и в 0 ч 30 мин акустик отметил: «Шумов нет». Но ведь в это время земснаряд «Полукс» в 00 ч 35 мин пройдет мимо рейдового поста № 68 на мысе Константиновский, в 00 ч 37 мин выйдет через открытые боковые ворота из Севастопольской бухты и пойдет в сторону Ялты. Итальянские суда «Джерози», «Фердинанде», «Эсмеральдо» и «Маттеоти» полным ходом шли на выход из Черного моря в Босфор.

Из Средиземного моря в Босфор вошел американский линкор «Нью-Джерси» с пятью эсминцами.

На подходе к Стамбулу находились авианосец и два эсминца.

В 01 ч 00 мин на всех кораблях, стоящих на рейде, заступила новая вахта. На крейсере «Фрунзе» на сигнальную вахту заступили старший матрос Антипин — старшиной вахты, матрос Никитин, в секторе которого находился линкор «Новороссийск», и матрос Воронкович. С правого борта крейсера «Фрунзе» стоял «Водолей-4», с него принимали воду.

Команда линкора спала. Электрика, матроса Семенова, спавшего в кубрике № 14, дневальный разбудил для заступления на вахту, он должен был сменить старшего матроса Борю Гаврилова...

Старшина 1-й статьи Дуньков, вернувшись из увольнения, долго перекуривал на полубаке, слушая и сам рассказывая, как прошло увольнение на берег. Шел второй час ночи. Дуньков спустился в свой кубрик, разделся и перед сном зашел в гальюн рядового состава, который был в носовой части корабля, на батарейной палубе, впереди кубрика № 1...

Дежурный по кораблю капитан 3 ранга Никитенко спустился в свою каюту и склонил голову над журналом дежурного...

В дозор по артиллерийским погребам вышли матросы Зимаш и Бондаренко из дозорного помещения, расположенного в носу корабля. Каждые два часа двое дозорных обходили артпогреба. В 01 ч 00 мин дозорные начали очередной обход, один спускался в погреб, другой оставался у его люка. Дозорные подошли к носовым погребам, один дозорный спустился осмотреть второй зарядный погреб второй башни, затем второй дозорный Зимаш спустился в пятый погреб. Все осмотрел, записал, как положено, температуру и влажность воздуха, начал вылезать из погреба, еще рукой за люк взяться не успел...

В 01 ч 25 мин вахтенные сигнальщики крейсера «Фрунзе» Воронкович и Никитин передали семафор на линкор «Новороссийск» о приеме воды с «Водолея-4» и наблюдали за линкором, ожидая ответа...

2. 29 ОКТЯБРЯ 1955 ГОДА. ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА

01 ч 30 мин 48,5 с. «Взрыв большой силы...»

Из вахтенного журнала текущих событий ОД Штаба Черноморского флота за 29 октября 1955 года *:

01.30. На ЛК «Новороссийск» произошел взрыв в носовой части, носовая часть погружается. Объявлена готовность № 1 средствам АСС, УВСГ.

Оперативный дежурный Штаба ЧФ
капитан 3 ранга *Ксенофонтов*

Взрыв на линкоре «Новороссийск» был зафиксирован всеми кораблями, стоявшими в Севастопольской бухте, рейдовыми постами и даже далеко за пределами Севастополя — на геофизических станциях Крыма. Отчетливо наблюдали

* ЦВМА.— Ф.2.—Оп.96.— Д.115.— Л.ЗО.

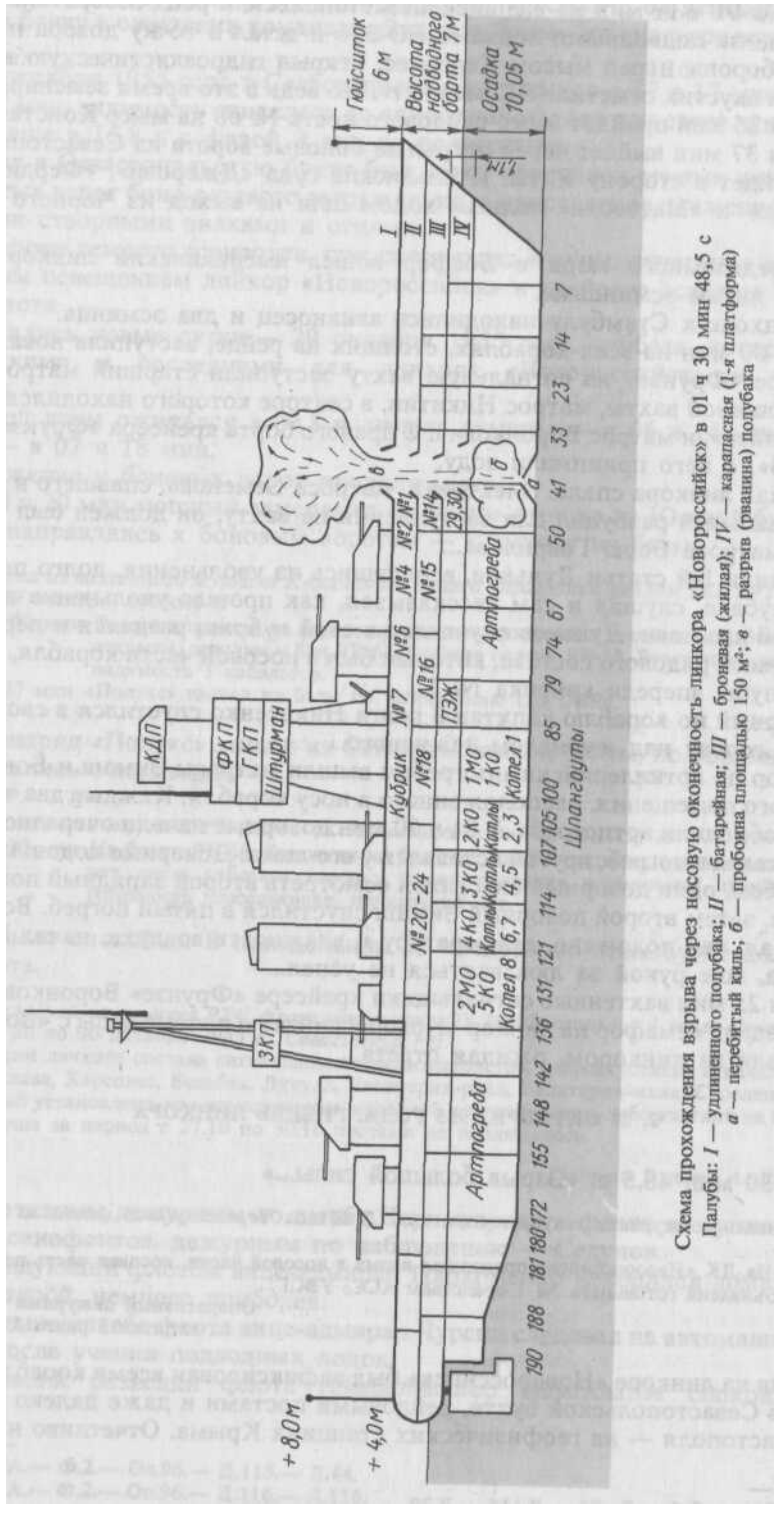


Схема прохождения взрыва через носовую оконечность линкора «Новороссийск» в 01 ч 30 мин 48,5 с

Палубы: *I* — удлиненного полубака; *II* — батарейная; *III* — броневая (жилая); *IV* — карапасная (1-я платформа)

а — перебитый киль; *б* — пробоина площадью 150 м²; *в* — разрыв (рваница) полубака

взрыв, как и все последующие положения линкора, с мыса Константиновский, где находился Командный пункт управления рейдом (КПУР) дивизии охраны водного района (ОВР) ЧФ. И везде были отмечены те или иные особенности взрыва.

Из вахтенного журнала КПУР ДиОВРа 29 октября 1955 г.*:

01.30. На ЛК «Новороссийск» взрыв большой силы и большой сноп огня в носовой части, доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

В штабе Черноморского флота также наблюдали взрыв в бухте.

Из показаний дежурного по наблюдению Штаба ЧФ младшего лейтенанта Седунова на Правительственной комиссии вечером 29 октября 1955 г.:

«...В окно видел вспышку красного или оранжевого цвета, но не придал значения».

Так были зафиксированы и отмечены начало трагедии и гибель линкора «Новороссийск» на Главной базе Черноморского флота.

На стоящих на рейде кораблях взрыв на линкоре был воспринят с большой тревогой.

Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29 октября 1955 г.:

01.30. На ЛК «Новороссийск» произошел взрыв в районе полубака. У правого борта замечено пламя на воде.

На стоящем впереди линкора на якорных бочках № 1 крейсере «Молотов» в вахтенном журнале записали: «Взрыв на линкоре „Новороссийск" в районе полубака. На корабле сыграна боевая тревога».

На крейсере «Куйбышев», стоявшем у стенки завода им. Серго Орджоникидзе в Южной бухте, отметили: «В Северной бухте был слышен сильный взрыв».

На крейсере «Фрунзе», стоявшем по правому борту от линкора, записали: «Сильный взрыв», но вахтенные сигнальщики крейсера увидели гораздо больше.

Вахтенный сигнальщик крейсера «Фрунзе» матрос Воронкович первым на корабле увидел взрыв и на Правительственной комиссии 29 октября 1955 года показал:

«В час ночи мы с Никитиным стояли на левом борту, минут двадцать пять второго семафором передали о приеме воды на „Новороссийск". Передали мы семафор, опять стоим, наблюдаем, и вдруг — сильный глухой взрыв — двойной взрыв, одновременно за этим резкий взрыв получился. Смотрим: на „Новороссийске" в районе носовых шпилей и первой башни главного калибра вспыхнуло яркое пламя. Пламя потухло, и моментально по борту от шпиля по ватерлинии пошло пламя и быстро потухло. Горело минуты две... Видел дым вместе с пламенем, пламя быстро потухло... Немного вздрогнуло. Стали наблюдать дальше в бинокль и увидели, что моментально стал погружаться нос... Дым был вместе с пламенем. Дым поднялся немного выше первой башни, а столба воды не было».

Его показания дополнил другой вахтенный сигнальщик крейсера «Фрунзе», матрос Никитин:

«Нес вахту на левом борту. В моем секторе находился линкор „Новороссийск"... со стороны „Новороссийска" послышался взрыв, сразу в районе полубака появился дым и-струями пошел вверх, как бы двойной. Я не поверил, что на линкоре произошел взрыв, доложил быстро старшине вахты. В это время в районе ватерлинии начался пожар, который продолжался минуты две и сразу потух. Об этом я тоже сразу доложил. Стало темно, так как на линкоре потух свет, минуты через одну-две зажегся, и сразу нос начал погружаться в воду. Это я видел хорошо. Он немного погрузился и перестал погружаться. Потом опять начал погружаться... При взрыве огня не было, я видел только черный дым... От переднего шпиля вдоль ватерлинии появился огонь... Взрыв был один, но было как бы два звука... Я облокотился на трубу и толчка не чувствовал, немного прижался только... От линкора волна немного отошла, но до нашего крейсера не дошла» **.

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 44.

** ЦВМА.— Ф. 14,— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 3—6.

Взрыв ночью 29 октября 1955 года в Севастопольской бухте слышали сотни и наблюдали десятки человек, но даже у очевидцев взрыва показания расходятся, вероятно, из-за места и времени наблюдения, состояния и положения наблюдателя. Даже, казалось бы, наиболее опытные и квалифицированные наблюдатели, какими являются сигнальщики кораблей, допустили существенные ошибки в наблюдении и противоречия в показаниях. Только сравнение показаний многих лиц, находившихся в разных местах, помогло отчасти выявить на Правительственной комиссии истинную картину взрыва на линкоре «Новороссийск». Наиболее близкими наблюдателями были сигнальщики крейсера «Фрунзе», который стоял по правому борту и по корме от линкора на якорных бочках № 10, по другую сторону главного фарватера. Однако даже в показаниях вахтенных сигнальщиков крейсера «Фрунзе», в секторе наблюдения которых находился линкор «Новороссийск», имеются существенные различия и ошибочные утверждения. Так, Воронкович видел, как «в районе носовых шпилей и первой башни главного калибра вспыхнуло яркое пламя», а Никитин видел «только черный дым». Затем Воронкович услышал «сильный глухой взрыв — двойной взрыв», а Никитин утверждает, что «взрыв был один, но было как бы два звука». По-разному ощутили они и взрыв. Воронкович: «Немного вздрогнуло», Никитин: «Я облокотился на трубу и толчка не заметил». Таких противоречивых показаний очень много, и члены Правительственной комиссии будут много раз одного за другим допрашивать свидетелей взрыва и катастрофы линкора, уточнять и сличать их показания, но не смогут определить точную картину взрыва, а тем более причины.

Работу над исследованием причин гибели линкора прервала моя срочная поездка в Армению 15 декабря 1988 г. для участия в ликвидации последствий землетрясения — в восстановлении электроснабжения пострадавших районов. Там один из специалистов-энергетиков рассказывал мне, что, находясь в момент толчка почти в эпицентре взрыва проездом из города Кировокан в Спитак в автомашине ГАЗ-69, все четыре пассажира и водитель не почувствовали землетрясения, а сползанию земли с горы не придали значения. Лишь подъезжая 15—20 минут спустя к Спитаку, они увидели столбы пыли, развалины ближайших домов, услышали крики жителей. Я много раз проезжал по той дороге в декабре 1988 — январе 1989 года и видел, примерно в том месте, оползни с гор, трещины на асфальте, разрушенные вдалеке села, но они всего этого в тот момент не видели и не слышали. Видимо, автомашина самортизировала толчки землетрясения, а смотрели они только вперед, не предполагая о случившейся громадной трагедии своего народа. Поэтому наблюдения и ощущения даже непосредственных участников аварий и катастроф иногда субъективны.

На крейсере «Фрунзе» взрыв на линкоре наблюдал непосредственно секунда за секундой лишь сигнальщик Воронкович, Никитину же сперва «послышался взрыв», и лишь затем он увидел дым, который, как потом выяснилось, был столбом темного ила. Было доложено старшине смены сигнальщиков старшему матросу Антипину, который после доклада вахтенных сигнальщиков также стал наблюдать последствия взрыва. Он первым на Правительственной комиссии давал показания:

— В час тридцать одну минуту я услышал сильный взрыв в районе линкора «Новороссийск», после чего заметил вспышку на уровне башни. Все это получилось моментально, во время взрыва палубное освещение потухло.

— Выброса воды Вы не видели? — спросил его председатель комиссии Вячеслав Александрович Малышев.

— Нет,— ответил Антипин.

— Какого цвета было пламя — красное, оранжевое, желтое?

— Красное,— последовал ответ.

— До уровня передней башни? — уточнил Малышев.

— Да, до уровня передней башни,— ответил Антипин,— после чего на полубаке пламя потухло и пошло по ватерлинии до середины корабля, после чего быстро потухло, и секунд через тридцать нос корабля начал погружаться в воду. У нас на корабле дали аварийную тревогу.

— Вы не заметили, была ли волна? От взрыва корабля до Вашего корабля? — снова спросил его Малышев.

— Не заметил.

— Выброса воды не видели?

— Не видел. Был глухой взрыв, будто подземный.

— Вы почувствовали на своем корабле толчок?

— Да,— ответил Антипин.

— Вы наблюдали, как сбрасывают глубинные бомбы? — задал свой первый вопрос адмирал Горшков, являвшийся членом комиссии.

— Нет.

— При Вас мины рвались?

— Нет.

— До взрыва башня была Вам видна? — спросил снова адмирал Горшков.

— Видели, везде горел свет,— ответил Антипин.

— Не было ли такого, что все же была ночь и поэтому ничего не видно? — снова спросил председатель комиссии Малышев.

— После взрыва погас свет и сразу же опять загорелся,— продолжал рассказывать Антипин.— Свет загорелся через несколько секунд. Свет гас три раза и снова загорался. Затем свет горел до тех пор, пока линкор не погрузился в воду. Когда в последний раз свет погас, мы наблюдали, как линкор начал погружаться и перевернулся.

— Где Вы видели пламя? — снова спросил Малышев.

— Над самой водой, возле борта корабля, примерно до середины корабля. Огонь прошел от носа по ватерлинии до середины корабля тонким слоем, потом все потухло.

— Вы на своем корабле ощутили сильный толчок?

— Ощутили как будто подземный взрыв,— ответил Антипин.

Наиболее близко от места взрыва находился крейсер «Молотов», стоявший впереди линкора на якорных бочках № 1. Дежурным по крейсеру был начальник радиотехнической службы капитан-лейтенант Головин, находившийся в тот момент в рубке дежурного по кораблю.

31 октября 1955 года он показал *:

— Лично я с 28 на 29 октября с. г. был дежурным по крейсеру. После обхода дежурной службы поднялся наверх, дал последние распоряжения по службе вахтенному офицеру и сделал запись — разбудить меня в 3 часа — и по выходе из рубки вахтенного офицера сразу же было большое содрогание корабля.

— Вы взрывы мин когда-нибудь наблюдали? — спросил его главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Николай Герасимович Кузнецов, накануне прибывший в Севастополь.

— Был случай, когда разоружали мину,— ответил Головин.— Наблюдал очень сильный взрыв при разоружении.

— С чем можно сравнить? — спросил Николай Герасимович.

— Я могу сделать только предположение (сам по себе взрыв трудно определить), что был короткий взрыв и большой силы звук.

— Когда Вы разоружали мину, был больший, меньший или примерно такой же взрыв? — уточнил Малышев.

— Трудно судить,— ответил Головин. Но взрыв был очень сильный, высота пламени взрыва была по фок-мачту, цвета огненно-красного, как будто шапка.

— Столба воды не было видно? — вновь спросил Малышев.

— Не могу сказать.

— Товарищи говорили, что был какой-то дым черный?

— Была черная шапка,— охарактеризовал выброс взрыва Головин.

— Волна воды дошла до Вашего корабля?

— Не заметил,— ответил Головин.

На этом же крейсере сигнальную вахту несли матросы Карев, Гуржеев и Беленький.

Вахтенный сигнальщик матрос Карев только что принял семафор и подошел к рубке вахтенного офицера. Об этом моменте он рассказывал на заседании Правительственной комиссии 31 октября 1955 года **:

* ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.471.— Л.135—136.

** ЦВМА.—Там же.—Л.137—138.

— Вокруг была тишина, никакого движения и сразу сильный взрыв, огонь и дым. От снаряда дым идет вверх, а в этом случае он как шапка. Огонь был сильный. Дым, по-моему, был выше фок-мачты. Это было очень быстро — мгновенно. Я был на сигнальном мостике и ощутил вибрацию корабля, один удар.

— Я находился в сигнальной рубке,— рассказывал другой сигнальщик, матрос Гуржеев.— В момент взрыва мне послышался сначала свист, как будто спускают пар. Я поднялся на палубу, дым был на правом борту линкора, под углом 60 градусов по направлению крейсера «Кутузов». До этого я служил на «Новороссийске»; по-моему, взрыв был на уровне, где находится сигнальный мостик. Дым сразу поднялся вверх.

— Вы столба воды не видели? — спросил его Малышев.

— Воды не было,— ответил вахтенный сигнальщик.

— Товарищи с крейсера «Молотов» впервые говорили о наклонности пламени,— отметил Малышев.— С других крейсеров казалось пламя ниже — примерно до края второй башни. Правда, они все говорили о клубах черного дыма.

Ближе всех к месту взрыва на линкоре, видимо, был вахтенный сигнальщик матрос Беленький. В этот момент он находился на корме крейсера «Молотов», позади которой и чуть правее стоял линкор.

— Когда мы стояли на вахте,— рассказывал на комиссии Беленький,— слышали взрыв в 1 ч 30 мин...

— Вы были поблизости? — спросил его Малышев.

— Я был на корме, а товарищ на сигнальном мостике.

— Вы наблюдали за палубой «Новороссийска»? — спросил его Горшков.

— Палуба была приподнята на два метра,— ответил тот.

— Когда корабль начал погружаться в воду? — спросил его Бутома, член Правительственной комиссии и заместитель министра судостроительной промышленности СССР.

— Сначала быстро, немного не доходил до гюйсштока,— ответил Беленький, видимо, определив период непрерывного погружения носа линкора до момента, когда увеличение дифферента на нос приостановилось.

— На сколько? — уточнил свой вопрос Бутома.

— До полуклюза,— ответил вахтенный сигнальщик крейсера.

— Сколько по Вашему мнению погружался корабль? — спросил Малышев.

— Минут пять,— ответил Беленький.— Взрыв мы записали в 1 ч 31 мин.

— Что Вы еще видели, не видели ли черные клубы?

— Клубы черные,—подтвердил матрос,—как шапка (черный гриб).

По-разному восприняли взрыв матросы, старшины и офицеры линкора, дежурный и вахтенный личный состав корабля и штаба эскадры. На линкоре, на флагманском командном пункте (ФКП), располагавшемся на фок-мачте как раз за и над местом взрыва, в этот момент находился оперативный дежурный штаба капитан 2 ранга Смоляков, флагманский артиллерист эскадры.

В первый день работы Правительственной комиссии, 29 октября 1955 года, он показал *:

— Примерно в 1 ч 30 мин я находился в оперативной рубке. Вдруг раздался сильный взрыв. По-моему, взрыв был один, но корабль дважды ударило. Свет потух, стулья повалились, шкафы нагромоздились, телефон корабельный вышел из строя. Бросился к окнам, смотрю, дыма уже никакого не было. Впереди первой башни были выброшены обломки на высоту значительно выше башни. Я послал на ют человека бить тревогу. Никакой связи не было. Дали аварийную тревогу... Взрыв произошел в 14-м кубрике, осталась переборка перед первым погребом. Два человека дозорных в это время подошли открывать люки для осмотра, раздался взрыв... Дозорными были Зимаш и старший матрос Бондаренко. Зимаш осмотрел пятый погреб, а Бондаренко отбросило от второго погреба.

— Значит, взрыв произошел не в пороховых погребах? — спросил Малышев.— Вы в этом уверены?

— Совершенно,— ответил флагманский артиллерист эскадры.

— А что было бы, если бы взорвался снарядный погреб? — спросил его адмирал Горшков.

— Очевидно, башню выбросило бы. Вообще взрыв пошел на правый борт.

Больше всех испугались взрыва артиллеристы, личный состав БЧ-2 линкора. Что может взорваться на корабле? Конечно, боезапас в погребах. Таких примеров в истории флота было сколько угодно. В Севастополе ходили легенды о взры-

ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.471.— Л.206.

ве боезапаса, повлекшем гибель линейного корабля «Императрица Мария» в Севастопольской бухте в 1916 году, итальянского линкора «Леонардо да Винчи» и других. В момент взрыва на линкоре «Новороссийск» дозорные БЧ-2 заканчивали обход носовых артиллерийских погребов и находились в кубрике, из которого был вход сразу в четыре артпогреба.

Дозорный по погребам матрос Зимаш 29 октября 1955 года на комиссии показал *:

«Я полез в пятый погреб. Осмотрели все, записали, только вылез из пятого погреба, взяться за люк рукой не успел. Стопор падает, оттуда воздух, и воздухом меня отбросило. Я растерялся. Полез ползком во второй кубрик... Смотрю, на баке все разворочено. Потом до меня дошло, что я погреб оставил открытым. Я опять бросился к погребам...»

В четвертом кубрике на батарейной палубе, расположенном под первой башней, сразу за первым кубриком, через который прошел взрыв, размещались артиллеристы. Строевой матрос первой башни главного калибра Красножен и артэлектрик Прасолов спали в этом кубрике.

«Я спал,— рассказывал Красножен на Правительственной комиссии вечером 29 октября 1955 года,— почувствовал, что лечу вверх, потом вниз, койка оборвалась, упал на палубу, кругом крик, выбежал на первую палубу, люди бегут грязные, в крови...» **.

Его показания дополнил матрос Прасолов:

«Сначала нас подняло вверх, а потом бросило вниз. Спал, но это было слишком ощутимо, чтобы не проснуться... Когда произошел взрыв, света в кубрике не стало. Трансляция не работала минут пять. Мы сразу оделись и вышли на верхнюю палубу, когда сыграли боевую тревогу. Все было в иле. В башне свет был, а в кубрике не было...»

Командир зарядного погреба 2-й башни линкора старшина 2-й статьи Лень спал в 16-м кубрике личного состава БЧ-2, который размещался на средней (броневой) , или, как ее называли на корабле, жилой палубе, между 2-й башней главного калибра и фок-мачтой, вернее, под ними, на шпангоутах 74—85, позади кубриков № 14 и 15, располагавшихся от борта до борта корабля. После взрыва в 16-м кубрике распространился запах взрывчатого вещества, а из этого кубрика был вход сразу в четыре артиллерийских погреба. Старшина Лень, проснувшись от взрыва, прежде всего испугался за свой погреб. Было темно. Включив фонарик, он увидел открытый люк пятого артпогреба, бросился к нему, осмотрел через люк погреб, вроде все было нормально, бросился к своему погребу рядом, замок висел, но был открыт. Видимо, дозорный закрыть его не успел. В это время к нему подошел командир отделения группы электриков 2-й башни старшина 2-й статьи Сумин, спавший в том же кубрике. Вместе они открыли зарядный погреб 2-й башни. В этот момент к ним подбежал дозорный по погребам и сказал: «Там все в порядке, я только что там был».

Сумин все же спустился в открытый пятый погреб, а Лень — в свой зарядный погреб. Осмотрели артпогреба, там было все на месте, запаха не было. Открыли следующий погреб и тоже стали его осматривать, в это время прибежал второй дозорный и сообщил: «Взрыв в носу».

Взрыв разбудил в 16-м кубрике старшего матроса Яцуна, боевой пост которого находился в снарядном погребе 2-й башни; он рассказывал:

«В момент взрыва меня подбросило в койке... Ботинки перепутал — света не было. В дозорной был запах пороха. Когда был взрыв, дозорный зашел, бросил ключ и убежал к вахтенному офицеру.

* ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.471.— Л.27.
** ЦВМА.— Там же.— Л.22.

Мы спустились в снарядный погреб 2-й башни, там все было в порядке. Я вылез оттуда; послали одного матроса посмотреть, может быть швы разошлись. Полезли в зарядный погреб. Там переборка 1-й башни затоплена. Мы заряды из погреба вытащили, вода поступала сильно. Старшина Линда дал приказание ставить подпоры» *.

Исполнявший обязанности командира артиллерийской боевой части командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант Марченко спал в своей каюте № 20 в средней части корабля по правому борту, на броневой палубе. Правительственной комиссии 29 октября 1955 года он сообщил следующее:

«Глухой взрыв, содрогание корабля. Взрыв был глухой, но сильный. Меня подбросило на койке, но ничего не сбросило в каюте. В каюте стоял графин, стакан — все осталось на своем месте. Света не было. Наскоро оделся, надел тапочки и быстро вышел на палубу около 4-й башни главного калибра и группы управления».

Здесь он встретил старшину 1-й статьи Дунькова, всего в грязи, прибежавшего в трусах из носового гальюна. Тот сказал, что увидел пламя, почувствовал запах взрывчатого вещества. Марченко побежал в нос корабля.

В каюте № 16 по левому борту между 1-й и 2-й башнями главного калибра, на броневой палубе, рядом с 15-м кубриком, на 50—74 шпангоутах, спали командир 6-й батареи противоминного калибра лейтенант Жилин и командир группы управления противоминного дивизиона старший лейтенант Поторочин. Жилин, заступивший дежурным по низам корабля, проверил дневальную службу по кубрикам и порядок в нижних помещениях, в 21.20 доложил дежурному по кораблю и ушел отдыхать до двух часов ночи. В 24.00 с берега прибыл его сосед по каюте Поторочин. В тот день у него был день рождения, он пришел навеселе, разбудил Жилина, показал подарок друзей и после обсуждения событий дня оба легли спать и заснули в начале первого.

1 ноября 1955 года на Правительственной комиссии лейтенант Жилин показал **:

«Проснулся я от сотрясения. Сначала не понял, в чем дело, потом слышу — все гремит, падает. Я хотел включить свет — света нет. Я носом потянул воздух, почувствовал запах взрывчатого вещества — тола или тротила. Этот запах запомнился. Во время войны... в Туапсе разорвалась бомба, я успел забежать в бомбоубежище, но дым зашел в бомбоубежище, стали задыхаться. Когда я вдохнул, сразу почувствовал запах и разбудил Поторочина. Он не просыпался, тогда я ему говорю — ты воздух понюхай. Он понюхал — и сразу вскочил. Я наскоро надел ботинки, китель, выскакиваю в кубрик. Я выскочил из 15-го кубрика через 4-й. Смотрю, на баке развороченная палуба... Там уже кто-то колотит в рынду...»

Его показания дополнил Поторочин:

«Я очень крепко спал. 28 октября мне исполнилось 26 лет, и я пришел немного навеселе. Спал крепко и взрыва не слышал. Жилин говорит — понюхай воздух, пахнет взрывчаткой. Тут я сразу вскочил, хотел зажечь свет, свет не горел, начал одеваться, потом пошел в 15-й кубрик. В 15-м кубрике было темно. Вижу — часть людей поднимается по трапу с левого борта...»

Огонь взрыва прошел через соседний 14-й кубрик, отделенный от 15-го водонепроницаемой переборкой на 50-м шпангоуте. В 14-м кубрике, располагавшемся на броневой палубе от борта до борта, размещался личный состав электротехнического дивизиона БЧ-5. Из 14-го кубрика через шахту был вход в носовую дизельную электростанцию № 1, где стоял на вахте и сразу погиб в огненном смерче матрос Боря Гаврилов. Ему на смену одевался в этот момент электрик ЭТД БЧ-5 линкора матрос Семенов. Он рассказывал на следующий день инженер-контр-адмиралу Коршунову:

* ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.471.— Л.31.
** ЦВМА.— Там же.— Л.124, 223.

«Одевался, чтобы идти на вахту; в 14-м кубрике по правому борту раздался взрыв — гул, толчок — опрокинулся с койки, очнулся в воде, запах необычный, сильное давление на уши, было темно, стоны, крики. Когда очнулся и встал, воды было на 20 сантиметров на палубе и был шум воды. Из 15-го кубрика через дверь посветили фонариком по левому борту. На правом борту такая дверь всегда закрыта...»

Но один человек в районе прохождения огненного смерча сквозь палубы линкора даже не ощутил момента взрыва. Это был электрик-матрос Макаров, спавший на подвесной койке в 14-м кубрике, который на Правительственной комиссии 1 ноября 1955 г. рассказывал:

«Самого взрыва я не слышал. Когда я проснулся (наверное, очнулся), я был уже на палубе в воде — был я в 14-м кубрике. Проснулся, у меня болела шея и бороду побило... услышал — кричат; „Спички, спички дайте!" У меня рабочее платье лежало на рундучке. Я вытащил из кармана спички, пошел по кубрику и свечу. Света в кубрике не было, не знаю почему, бросились к портику отдраивать. Когда начали портик отдраивать, тут крикнули: „Идите в корму". Все пошли в 15-й кубрик. Я поднялся наверх, пошел в аккумуляторную БЧ-5. Когда я пришел туда, я обмылся там; грязный, в иле — в кубрике было много ила... Пробоина промелькнула. Из аккумуляторной БЧ-5 пошел в пост энергетики. Здесь Усас мне сказал: „Стать на связь на центральном коммутаторе..."»

Около половины личного состава электротехнического дивизиона линкора погибло в момент взрыва в 14-м и располагавшемся над ним 1-м кубриках. Но оставшиеся в живых, верные своему долгу, бросились на боевые посты и до последних минут борьбы за живучесть корабля обеспечивали его электроэнергией.

Огненный смерч прошел и через самые низкорасположенные 29-й 30-й кубрики на первой платформе (карапасной палубе, 4-й сверху палубе корабля), лежащей почти на уровне ватерлинии. В кубрике 29-м находились 46 матросов и старшин боцманской команды, в 30-м — на одной половине кубрика 14 моряков из личного состава штурманской боевой части (БЧ-1), на другой — 20 моряков из музыкальной команды корабля. Из 29-го и 30-го кубриков почти никто не спасся: одних убил огненный смерч, других затопило водой. Правда, ветераны линкора рассказывают, что столб воды с илом, поднявшийся вслед за пламенем, выбросил в море из кубрика юнгу музыкальной команды, его спасли, и он остался жив. В 14-м кубрике всего размещалось 82 человека и в 1-м кубрике над ним 63 моряка, все — электрики из состава электротехнического дивизиона БЧ-5 линкора. В соседнее с 1-м кубриком шпилевое помещение поместили вновь прибывших на линкор новобранцев. Вот через них всех, находившихся на вахте в электростанции № 1, кубриках № 29 и 30 на первой платформе, в кубрике № 14 на броневой палубе и в кубрике № 1 на батарейной палубе, прошел огненный смерч, и следом за ним поднялся всосавшийся в пробоины в палубах, в узкое пространство между двумя главными водонепроницаемыми переборками на 50-м и 33-м шпангоутах, столб воды с илом.

Стоявшего у гюйсштока часового сбросило в воду вместе с винтовкой, даже в воде он ее не выпустит из рук и будет поднят на борт корабля с этой винтовкой. Но наиболее близко к месту разрыва палубы и вырвавшегося огня находился караульный, стоявший на полубаке, с которым беседовал капитан 2-го ранга П. Н. Шкуряков, заместитель начальника особого отдела штаба флота по политической части.

Шкуряков 30 октября на комиссии показал:

«Я спросил караульного, который был очевидцем взрыва, спросил начальника караула—матроса, который стоял за 2-й башней и отчетливо видел, что сначала был красный огонь, а затем черная шапка дыма, и его отбросило с винтовкой к стене».

После опроса личного состава, дежурившего на соседних кораблях, командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов на Правительственной комиссии 2 ноября 1955 года заявил:

«Я вчера на „Молотове" беседовал с людьми, на „Кутузове" с сигнальщиками... У них впечатление, что высота пламени — до ГКП, вторя часть пламени пошла вбок».

На мостике ГКП на свежем воздухе спал старший матрос Исаев, рулевой ГКП, в его 30-м нижнем кубрике было душно, вот и спал Исаев в районе своего заведования вместе с товарищем, телефонистом ГКП старшим матросом Головенковым.

Старший матрос Исаев 1 ноября 1955 года показал:

«В момент взрыва мы спали, меня подбросило, а товарищ мой упал с койки. Мы поднялись и стали смотреть, в чем дело. С мостика сверху было видно пламя... Когда я поднялся, мне показалось, что за бортом взрыв, я увидел, вроде что-то загорелось, якобы огонь блеснул, а потом сразу быстро погасло. Мы быстро оделись, и я спустился на шкафут...»

Личный состав дивизионов движения и живучести БЧ-5 линкора располагался в кубриках на броневой палубе над своими машинными и котельными отделениями. В кубрике трюмных машинистов № 20, на 85—105 шпангоутах, по левому борту, на броневой палубе, взрыв разбудил матросов Сторожа, Чуру, Легкова и командира отделения трюмных машинистов старшину 2-й статьи Гончарова. Света не было, трюмные, не одеваясь, побежали к боевым постам: Гончаров — сразу в ПЭЖ, Сторож — на боевой пост в кубрик № 16, Чура — в кубрик № 15.

Боевой пост Гончарова по затоплению артпогребов 2-й башни, или трюмный пост № 3, находился в кубрике № 16. На Правительственной комиссии он показал:

«Спал я в подвесной койке и взрыва не слышал. Давление было большое. Я во сне вскрикнул, проснулся от собственного крика. Мне ребята говорят, что я кричал. Вскочил с койки, света не было. Сразу взял рабочее платье, надел, ботинки надел и побежал в пост энергетики и живучести, они рядом. Прибежал туда и сразу обратил внимание на доску пожарной магистрали, на ней давления не было, манометр стоял на нуле. В посту живучести никого не было, в посту энергетики было 2 матроса... Дежурным я уже стоял, знаю — где там телефон. Хотел сразу звонить на электростанцию относительно света. В пост энергетики пришел Городецкий и начал по телефону выяснять причины. Вызвал 1-ю электростанцию. В этом районе произошел взрыв, телефон не отвечал. 4-я электростанция в корме. Пока туда звонили — загорелся свет. После этого я сразу же ушел на боевой пост».

Взрыв разбудил, поднял на ноги и бросил на боевые посты в машинные и котельные отделения, трюмные посты и на электростанции, в сердце корабля — ПЭЖ весь личный состав БЧ-5.

Старшина команды 2-й машины мичман Медведев на Правительственной комиссии 31 октября 1955 года рассказывал:

«В момент взрыва в кубрике № 22 спал (шпангоут 85—105). Корабль вздрогнул. Подбросило вверх. Побежал на боевой пост во 2-е машинное отделение. Пар в машине был. Машина в горячем состоянии. Вспомогательные механизмы тоже в горячем состоянии. Масляный насос был остановлен в 24.00 28.10.55 г., в 00.20 29.10.55 г. проворачивалась турбина. О готовности было доложено на КП-2 в 1-е машинное отделение...»

В том же кубрике № 22 взрыв разбудил старшину другой машинной команды— главстаршину Полеховича, который 31 октября 1955 года рассказывал:

«Проснулся от толчка и побежал в 15-й кубрик, так как сказали, что был взрыв. Видел, как в 14-м кубрике в разрыве пробоины пульсировала вода с воздухом. Нижележащие кубрики 29 и 30 были затоплены...»

В носовой части линкора, впереди от места взрыва, в кубрике № 13 котельных машинистов взрыв поднял на ноги старшину вспомогательного отделения,' старшину 1-й статьи Кондратьева:

«В момент взрыва спал в 13-м кубрике. Сильный взрыв, глухой звук...»

Исполняющего обязанности командира линкора капитана 2 ранга Сербулова взрыв разбудил в его каюте № 29, что в корме между 3-й и 4-й башнями главного калибра на броневой палубе по правому борту. 29 октября вечером, в первый день заседания Правительственной комиссии он сообщил:

«Ощутил я взрыв глухой, содрогательный взрыв. Вспоминаю, в Отечественную войну, когда мы подрывались на минах,— такой же характер взрыва...»

Дежурный по кораблю Никитенко ощутил взрыв в своей каюте, 29 октября он показал на комиссии:

«В момент взрыва я был в каюте. Моя каюта расположена в районе 4-й башни. Я услышал глухой гул, толчок. Вначале я предположил, что какой-нибудь крейсер, возможно, буксир, ударил корабль. Я выскочил к вахтенному офицеру...»

Всю последующую жизнь отчетливо помнил и даже как будто физически ощущал тот момент взрыва капитан 1 ранга М. Р. Никитенко, в 1989 году он писал:

«В 01.30 я почувствовал сильный глухой толчок с содроганием корпуса. Потух свет. Первое, что подумал: входящий в гавань эсминец ударил в борт корабля. Выскочил к вахтенному офицеру. Он доложил, что в носовой части произошел взрыв...»

Точный момент взрыва был зафиксирован сейсмическими приборами на геофизических станциях Крыма, о чем свидетельствует документ *:

Академия наук СССР
Геофизический Институт
Геофизическая станция
«Ялта»
31 октября 1955 г.
№ 112
г. Ялта

Начальнику гидрографической службы Черноморского флота капитану 1 ранга тов. Наумову

На Ваш № 1743 от 31 октября 1955 г. Геофизическая станция «Ялта» АН СССР сообщает, что в ночь с 28 на 29 октября с. г. в 1 ч 30 мин 46 с местного времени зарегистрировано колебание, характерными особенностями которого могут быть следующие: колебание слабое, с очагом, видимо, поверхностного происхождения, смещение порядка 0,2—0,3 микрона, т. е. не может быть расценено в баллах, направление, по данным сейсмической станции «Симферополь», Ю-З, расстояние от Симферополя 55±5 км. Данные основаны на показаниях станций «Ялта» и «Симферополь».

Зав. геофизической станцией
канд. физ.-мат. наук *Егоров А. А.*

Будет еще один документ от сейсмологов от 2 ноября 1955 года, после опытных взрывов мин. Мы к нему ниже обратимся. Но там констатируется, что «истинный момент первого взрыва на месте произошел в 1 ч 30 мин 48,5 с» **.

Как позже выяснится, ось взрыва прошла в районе 39—41-го шпангоутов, линкор получил пробоину в носовой части днища и со стороны правого борта, в районе от 31-го до 50-го шпангоута, площадью 150—175 м^2. Перебит киль корабля. Огненный смерч пробьет днище, второе дно, платформы, три броневые палубы и палубу полубака общей толщиной 136 мм, пройдет в узком пространстве между броневым траверзом, одновременно являющимся одной из главных водонепроницаемых переборок на 50-м шпангоуте и соседней главной водонепроницаемой переборкой на 31-м шпангоуте. Взрыв разворотит палубу полубака, образовав в ней пробоину «метра полтора шириной и метров 10—12 от фальшборта до фальшборта. В середине пошире и дальше поуже» *(Сербулов)*. Водо-

* ЦВМА.— Ф.2.— Оп.96.— Д.116.— Л.137.
** Там же.— Л. 136.

непроницаемые переборки на 50-м и 31-м шпангоутах, доходившие до броневой палубы, сконцентрируют силу и направление взрыва, прошедшего по оси 39—41 шпангоутов и пробившего батарейную палубу по ширине на 3 мера, а верхнюю палубу полубака по длине на 10—12 метров и ширине на 1,5 метра. Через громадные пробоины в днище, платформах и палубах будут мгновенно затоплены нижние помещения корабля, носовая дизельная электростанция № 1 и жилые кубрики 29 и 30. Через трещины внизу броневого траверза начнет затопляться снарядный погреб 1-й башни главного калибра.

Первое обследование водолазами пробоины на погибшем линкоре позволит установить следующее:

Из оперативной сводки о состоянии ЛК «Новороссийск» на 04.00 31.10.55 г.:*

«В носовой части днища в районе 31—55 шпангоутов пробоина длиной 21,6 м, шириной 5,5 метра, площадью около 100 м^2 (фактически более поздними обследованиями площадь пробоины будет установлена в 150—175 м^2, а принята в документах — 150 м^2 — *Б. К.).* Захватывает четыре отсека, включая район 1-й башни. Заусеницы пробоины внутрь корабля. Пробоина расположена вправо от киля. В районе 43—45 шпангоутов киль перебит и пробоина проходит влево от киля длиной 4 метра, шириной 1 метр. В районе поврежденных отсеков в днище имеются трещины и вмятины. В районе 31—37 шпангоутов палуба бака спущена и разорвана заусеницами наружу».

Но в тот первый момент взрыва матросы, старшины и офицеры линкора не знали, ни что взорвалось, ни каковы объемы повреждения. По содрогнувшемуся от взрыва кораблю распространился запах взрывчатки, и вода ринулась в нижнее помещение, затапливая боевые посты, кубрики, палубу забросало засосавшимся в пробоины, как через эжектор, илом; личный состав корабля стремительно разбегался по своим боевым постам в темноте.

01 ч 31 мин. «Аварийная тревога». Нос линкора быстро погружался, появился дифферент на нос и крен на правый борт 1—2°. Первая надводная палуба корпуса корабля — броневая уходила под воду.

Первым среагировал на взрыв дневальный в кубрике № 13 котельных машинистов. Старшина 2-й статьи Медведев, спавший в том же кубрике, рассказывал:

«Был сильный удар, глухой. Дневальный объявил аварийную тревогу. Побежал на 14 пост в 3-е котельное отделение, шпангоуты №№ 107—114. В котельном отделении повреждений не было».

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г.:

«После взрыва на корабле в связи с отсутствием света была пробита колоколом (рындой) аварийная тревога...

В это время корабль, приняв около 3000 тонн воды, медленно погружался носом. Большая часть матросов и старшин, находившихся в носовых кубриках, погибла; было убито и ранено до 250 чел.

По тревоге личный состав аварийных партий начал производить осмотр поврежденных отсеков и вести борьбу с распространением воды по кораблю, одновременно дивизион движения БЧ-5 начал по своей инициативе прогревать вспомогательные механизмы и готовить аварийное имущество, а также производились эвакуация раненых и вынос наверх убитых, были осмотрены снарядные и зарядные погреба, причем было установлено, что боезапас в 1-м и 2-м погребах цел, в носовые погреба поступала вода».

Корабль погрузился во тьму, объявили аварийную тревогу, из пробоины кричали раненые и контуженные моряки, за бортом плавали сброшенные в воду. Раздались крики: «Человек за бортом».

Командир отделения 2-й башни главного калибра старшина 1-й статьи Душко из своего кубрика № 4, на батарейной палубе, между 1-й и 2-й башнями, выскочил на верхнюю палубу... 31 октября он рассказывал:

«Как только раздался взрыв, свет сразу потух. Подняло сильно, многих выбросило с коек. Я и старшина Ересько выскочили на верхнюю палубу. Услышали крик: „Человек за бортом". Тут сейчас же стали спускать шлюпку. Когда крикнули — на посты, я сразу пошел на пост в первый снарядный погреб, посмотрел — люки были закрыты, и выскочил наверх к дозорному помещению. Навстречу мне попался матрос, говорит, что дозорные пошли по погребам. В это время включили свет, дали аварийную тревогу».

К 1-й башне прибежал старшина 1-й статьи Захаров, ключи были далеко, старшина стал сбивать замок башни, оттуда можно было пролезть в снарядный погреб башни, на 15-й боевой пост. Сбили замок, света в башне не было, и Захаров зажег фонарик. Из 4-го кубрика прибежали матросы 1-й башни Красножен и электрик Прасолов.

«Спустились в моторное отделение и еще ниже — немного ниже ватерлинии, в 14-й пост,— рассказывал на комиссии 29 октября Прасолов.— Там была вода. Вода шла из экстренного хода. Потом снизу вода била фонтаном. Еще ниже есть пост 15-й, там находился снарядный погреб. В снарядный погреб вода, очевидно, попала сразу».

Трюмный машинист, матрос Сторож из 20-го кубрика побежал на свой пост.

«Побежал на пост в кубрик № 16 и проверил погреба № 5 ПМК и зарядного 2-й башни главного калибра. Все в порядке. Вышел наверх и увидел в люке шахты дизелей воду выше броневой палубы»,— рассказывал Сторож. ,

Дежурный по дивизиону движения, старшина команды котельных машинистов, старшина 1-й статьи Кириченко выскочил из кубрика № 27.

«Проследовал к месту взрыва,— рассказывал Кириченко.— Был на полубаке, спускал шлюпку с правого борта для спасения личного состава, упавшего за борт. Спасали раненых из 14-го кубрика. Вытаскивали их через 15-й кубрик по левому борту. В кубрике № 14 на палубе была вода, грязь. В действии был котел № 1. В течение 40—45 минут можно было разжечь следующие котлы и произвести обогрев машины».

Но команды изготовить машины к работе он не дождется.

Старшина команды электриков, старшина 1-й статьи Деточка, служивший на линкоре с 1951 года, в момент взрыва спал в 14-м кубрике, через который прошел столб огня, воды и ила.

«Я упал в воду, почувствовал во рту запах ила и пороха. В кубрике была вода. Я начал выбираться из кубрика в образовавшееся отверстие. Отверстие было шириной метра три, оно было завалено столами, банками; в длину — не помню, какой длины. Я свободно туда пролез и после этого сразу побежал на боевой пост во 2-ю электростанцию, где работал турбогенератор. Я как только стал выходить из кубрика, сразу не сообразил, в чем дело, подумал — может быть, что-нибудь с генератором, и сразу побежал на электростанцию»,— рассказывал старшина.

Деточка, выбравшись почти из центра прохождения огненного смерча в 14-м кубрике через пробоину в батарейной палубе, прибежал на свой боевой пост, во 2-ю электростанцию на 85—92 шпангоутах, уже внутри цитадели. Турбогенератор не работал. Кораблю нужен был свет, нужна была связь. Все доклады поступали на ГКП через старшего матроса Головенкова, телефониста ГКП. Служил он уже четыре года и отлично знал свое дело, вместе со всей БЧ-4 корабля до конца обеспечивал связь. После взрыва, выскочив из кубрика № 7, что над ПЭЖем на батарейной палубе, он бросился на ГКП.

«Свет погас на моих глазах. Я вышел в коридор, чувствую — пахнет порохом. У меня сразу появилась мысль, что погреба загорелись. Смотрю, идут матросы с 1-го кубрика,— рассказывал на комиссии Головенков 1 ноября 1955 года,— все запачканные илом, я спрашиваю — в чем дело? Потом выходит офицер, говорит, под гальюнами что-то взорвалось. Стали выходить раненые в коридор. Тут поступила команда — всем разбегаться по боевым постам. Я пошел на боевой пост, там все закрыто... С самого начала я был в трусах. Мне предложили одеться по форме № 3, я сказал, что никуда не пойду. Потом пошел, надел робу...» *.

* ЦВМА.— Ф.2.— Оп.9б.— Д.115.— Л.10.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 212.

Дежурным по дивизиону живучести БЧ-5 корабля был командир отделения, старшина 2-й статьи Комолов.

«Я был в 18-м кубрике, лег около часа, спал крепко, потом услышал, что меня тряхнуло, почувствовал запах дыма, сразу встал, оделся, обул ботинки, вызвал матроса Столярова и послал к вахтенному офицеру,— рассказывал Комолов.— Потом вижу, вахтенный идет, дали аварийную тревогу. Была команда разойтись по постам. Я пошел в нос на 40-й пост, он находится в районе 79-го шпангоута. Когда пошел туда, вижу: в 14-м кубрике уже выступила вода, оттуда выносили и выводили людей. Там валялись руки, головы, но мы на это не обращали внимания и начали быстро выводить всех раненых» *.

Капитан-лейтенант Марченко побежал в нос корабля.

«Я побежал, смотрю... за стволом 1-й башни главного калибра вывернут лист наружу к дульному срезу. В темноте вижу — дыра большая, побежал на ют, встретил лейтенанта Лаптева и сказал, что надо играть тревогу. Он говорит, что связь не работает. Говорю, пошлите горниста. Побежал в дежурную рубку, там тоже света нет»,— рассказывал Марченко комиссии 31 октября **.

Капитан-лейтенант Ходов, парторг на линкоре, остававшийся за заместителя командира корабля по политической части, почувствовав сильный толчок, разбудивший его в каюте, недалеко от 3-й башни, решил, что какая-то баржа ударила в борт.

«Я пытался зажечь свет, света не было,— давал показания на комиссии 31 октября Ходов.— Я вскочил и спросил — в чем дело? Кто-то из темноты ответил, что был какой-то удар. Я набросил китель и вышел на верхнюю палубу. Тут мне сказали, что за бортом, по правому борту, плавает человек. Я спросил, в чем дело? Мне ответили — взрыв в носу. Я позвал вахтенного офицера и спросил, почему не играют боевую тревогу. Я сказал Марченко — вызвать горниста, пусть играет тревогу» ***.

Не знали еще Ходов и Марченко, что все музыканты погибли в 29-м кубрике.

В пост энергетики и живучести прибежал трюмный машинист, матрос Лисняк, там уже находились командир дивизиона капитан-лейтенант Городецкий, старшина 2-й статьи Гончаров и матросы.

Сохранился дневник матроса Лисняка, в нем он писал:

«Сразу побежал в ПЭЖ; хорошо, что старшина нас тренировал бегать по кораблю с завязанными глазами; прибежал в ПЭЖ, появляется матрос в трусах, весь в иле, только зубы видны».

Старшина команды трюмных машинистов, старшина 1-й статьи Вячеслав Касилов отлично натренировал трюмных машинистов действовать в темноте. Сам он прослужил на корабле пять лет, весной остался на сверхсрочную службу. Дома в Армавире его ждали молодая жена, мать и отец, но так и не дождались. Он до конца исполнит свой долг и героически погибнет, уйдя в последнюю минуту по чьей-то команде открывать кингстоны, когда корабль уже опрокидывался.

Дежурный по кораблю капитан 3-го ранга Никитенко выскочил из своей каюты на ют, когда с носа в корму корабля уже подходили матросы; все они были раздетыми и в иле. На комиссии в первый день ее работы, вечером 29 октября, дежурный по кораблю показал ****:

— Я выскочил к вахтенному офицеру, говорю: «Играй боевую тревогу». Света не было. Матросы стали выходить из кубрика. Я их начал посылать по кубрикам объявлять боевую тревогу. Пока не было света, я приказал бить в рынду. Дал команду позвонить в Штаб флота.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.—Л. 215.
** Там же.—Л. 139.
*** Там же.— Л. 173.
**** Там же.— Л. 13.

— Вы дали команду по кораблю о том, чтобы задраить все люки? — спросил его председатель комиссии Малышев.

— Я давал команду задраить иллюминаторы.

— Ваша команда была исполнена?

— Я не проверил, но, безусловно, процентов 70 иллюминаторов было задраено, это мое мнение.

— А матросы говорят, что в офицерских каютах иллюминаторы не были задраены,— заметил Малышев.— Один человек после взрыва слышал команду — задраивать иллюминаторы в рентген-кабинете. Вы не уверены, что Ваша команда была выполнена?

— Нет, не уверен,— ответил Никитенко.

Действительно, многие офицеры, сойдя на берег, оставили иллюминаторы открытыми, закрыв свои каюты на ключ. По обыкновению были не задраены иллюминаторы в кубриках. Через открытые иллюминаторы носовых помещений вода ринется внутрь корабля и начнет распространяться поверх броневой палубы. Лишь значительно позже будет дана команда по трансляции о задраивании иллюминаторов. Но к этому времени некоторые иллюминаторы придется задраивать водолазам уже под водой, взламывая двери офицерских кают.

На кораблях эскадры, стоящих на рейде, продолжали наблюдать за линкором, пытаясь выяснить, что на нем произошло, и получить сигналы...

Из вахтенного журнала крейсера «Фрунзе» от 29 октября 1955 г.:*

01.31. Находясь в районе рубки вахтенного офицера на правом борту, услышал сильный взрыв. По телефону с сигнального мостика старшина сигнальной вахты ст. матрос Антипин доложил: «На полубаке ЛК „Новороссийск" взрыв».

На крейсере «Фрунзе» дежурный по кораблю сыграл аварийную тревогу.

01 ч 32 мин. «Все имеющиеся средства — к ЛК „Новороссийск" для оказания помощи». Старший помощник крейсера «Фрунзе» капитан 2-го ранга Амбокадзе только в час ночи закончил обход корабля и лег спать. Услышав сигнал аварийной тревоги, он выскочил на ГКП крейсера, получил доклады о взрыве на «Новороссийске» и сам увидел, что у линкора, по его словам, «заметно осел нос». Он тут же велел немедленно сыграть боевую тревогу и дать сигнал аварийным партиям приготовиться для переброски на «Новороссийск».

*Из вахтенного журнала крейсера «Фрунзе» от 29 октября 1955 г. **:*

01.32. На корабле сыгран сигнал боевой тревоги. Дан сигнал: «Аварийным партиям по оказанию помощи кораблю, терпящему бедствие, построиться на юте — левый борт». «Барказ № 415 к левому трапу», «Катер № 1695 к правому трапу», «Барказ № 330 и 331 к спуску».

На линкоре «Новороссийск» дежурный по кораблю продолжал отдавать команды. Капитан 1-го ранга в отставке М. Р. Никитенко вспоминает ***.

«Появился дифферент и крен 2—3° на правый борт. Первым делом решил поднять матросов. Бросился к трансляции, но она не работала. На юте собрались матросы. Кто в трусах, кто в робе, некоторые в сплошном иле. Появился дежурный по низам старший лейтенант Жилин. Я построил, а вернее, собрал человек 20, приказал пробежать по всем кубрикам и объявить аварийную тревогу. Жилина попросил бить в рынду. На ют начали приходить раненые, некоторых приносили на руках. Подошел командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант Марченко. Попросил его срочно доложить о случившемся оперативным дежурным штаба флота и аварийно-спасательной службы...»

На ют продолжали поступать раненые. Дежурный по кораблю начал руководить погрузкой раненых в барказ с левого борта, однако первая попытка

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 81.
** Там же.— Л. 81.
*** Б. Каржавин, М. Никитенко. И содрогнулся внезапно линкор//Ленинградская панорама.— 1989.— № 4.— С. 23—24.

отправить раненых плавсредствами линкора оказалась неудачной. Об этом Никитенко показал на комиссии 29 октября:

«Я погрузил 4 или 5 человек. Сказали, что в барказ поступает вода. Я прекратил погрузку. Стали прибывать еще раненые, пришел на помощь капитан 2-го ранга, которого я и просил руководить погрузкой раненых...»

Видимо, это был старпом крейсера «Фрунзе» капитан 2-го ранга Амбокадзе, личный состав которого одним из первых прибыл на помощь линкору.

Сопровождать раненых на берег в госпиталь дежурный по кораблю поручит пришедшему на ют начальнику клуба линкора капитан-лейтенанту Владимиру Васину, который, доставив раненых в госпиталь, вновь вернется на корабль и погибнет. Как выяснилось из его слов уже в момент опрокидывания корабля, он не умел плавать.

В это время дежурные службы различных подразделений флота организовывали помощь линкору.

Из вахтенного журнала КПУР ДиОВР за 29 октября 1955 г.:*
01.32. Дал приказание ОД АСС, диспетчеру УВСГ, дежурному по В. М. Госпиталю — направить все имеющиеся средства к ЛК «Новороссийск» для оказания помощи. Посланы к ЛК «Новороссийск» РБЗ-293 с дежурным по рейду, РБЗ-416 и катера гор. пароходства. Рейдовым постам № 83, 85, 86, 88, БРН-1 и 217 ДОБР объявлена боевая тревога.

01 ч 33 мин. «...Очевидно, взорвался бензосклад»

*Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29 октября 1955 г. **:*
01.33. На ЛК «Новороссийск» сыграна аварийная тревога ударами в рынду.

С опозданием ударили в рынду, но до этого почему-то и. о. командира линкора капитан 2-го ранга Сербулов не очень торопился выйти на палубу, хотя взрыв он слышал.

*Из объяснительной капитана 2-го ранга Сербулова от 30.10.1955 г. ***;*
«В момент взрыва я спал в каюте № 29, услышав взрыв, быстро оделся и через две-три минуты вышел на ют, света по кораблю не было, вахтенный офицер лейтенант Лаптев объявил аварийную тревогу и бил в рынду».

На второй день работы Правительственной комиссии Малышев спросил Сербулова ****:

— Вы командовали спасением корабля или кто другой?
— Я,— ответил Сербулов.
— Через сколько времени после взрыва вышли на палубу?
— Минуты через полторы-две,— покривил душой Сербулов,— света не было. Старший офицер дал дежурному тревогу, били в колокол, затем была объявлена аварийная тревога.

Не сразу среагировал на взрыв и. о. командира корабля, удивительно поздно для аварийной обстановки появился он на юте. Об этом говорили офицеры линкора, да и сам Сербулов вынужден был во второй своей объяснительной от 2 ноября 1955 года это подтвердить:

«Проснулся в результате сильного взрыва и толчка и спустя 2—3 минуты был на юте. На корабле не было света. Вахтенный офицер лейтенант Лаптев играл аварийную тревогу и бил в рынду» *****.

ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.—Л. 44.
* Там же.— Л. 91.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 282.
*** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 40.
**** Там же.— Л. 286.

В это же время капитан-лейтенант Марченко, исполнявший, как оказалось по словам Сербулова, обязанности старпома командира линкора, и лейтенант Жилин метались по кораблю, пытаясь выяснить причину взрыва и оказать помощь людям за бортом. Жилин показал на комиссии 1 ноября:

«Я выскочил из 15-го кубрика через 4-й. Смотрю, на баке развороченная палуба. Там уже кто-то колотит в рынду... Когда я выскочил на бак, я сразу сообразил, что это не погреб. Я испугался, что взорвутся погреба, но когда выскочил наверх и увидел, где пробоина, я успокоился, так как знал, что там погребов нет. Там только бензосклад, и понял, что взрыва больше не будет. Я приказал личному составу — спускайтесь выносить раненых... Выбегаю на ют, приказал прекратить бить в рынду... выносить раненых. Побежал на батарею. Телефонистам скомандовал: „Батарея, построиться". Назначил старослужащих по 5 человек выносить раненых. Мы стали бросать концы, концами вытаскивали раненых...»

В это же время капитан-лейтенант Марченко, также убедившись, что взрыв произошел вне зоны погребов, побежал на ют. Забежав в дежурную рубку, стал по береговому телефону вызывать ОД флота. Одновременно и ОД штаба флота запросил линкор о случившемся.

Из журнала входящих и проходящих семафоров и сигналов. РП-85 за 29 октября 1955 г.:*
«Командиру ЛК „Н". 01.33. Телефон.
Немедленно доложите, что случилось. ОД флота».

Об этом эпизоде сам Марченко так рассказывал комиссии 31 октября:

«В это время слышу в трубке — что у Вас случилось? Разговаривал я из дежурной рубки. Докладываю, что в носовой части произошел взрыв. Меня спрашивают: что могло взорваться? Говорю, что, очевидно, взорвался бензосклад...»

01 ч 34 мин. «...Дифферент на нос 3—4° и небольшой 1—2° крен». В ПЭЖе линкора находился Матусевич, который принимал все меры по восстановлению электроснабжения. Необходимо было срочно включить свет, трансляцию и электронасосы. Немногие оставшиеся в живых электрики его дивизиона отключали поврежденные участки. Старшина команды электриков, старшина 1-й статьи Деточка, прибежав во 2-ю электростанцию, пытался запустить генератор, остановленный автоматической защитой из-за многочисленных коротких замыканий в электрической сети в носу корабля. На комиссии 1 ноября он рассказывал:

«...Спросил дежурного электрика, почему нет света, почему не врубают генератор. Он говорит — два раза врубал. Я тогда врубил в третий раз. Это было примерно минуты через 2—3 после взрыва. Я ничего не ощущал. Я как только стал выходить из кубрика — сразу не сообразил, в чем дело, а подумал — может быть, что-нибудь с генератором, и сразу побежал на электростанцию. Электрик говорил, что когда он врубил второй раз автомат, ему показалось, что опять взрыв получится. Он включил только связь и боялся в третий раз врубать. После этого вахтенный сыграл боевую тревогу. Я со станции вызвал погреба, телефоны там не работали. Я побежал на КП, там находился командир дивизиона живучести Городецкий. Я спросил, что случилось, он сам не знал, что случилось. Я побежал опять на телефонную станцию, там оказался наш командир дивизиона товарищ Матусевич. Я к нему, рассказал, что в кубрике произошел взрыв... Он говорит — идите запускать второй турбогенератор. Я пошел и стал запускать. Запустил генератор на параллельную работу, в 1-й башне стали замыкать провода, до 2000 ампер колебалось, а потом уже замкнулось, потом побежал запускать водоотливную помпу № 1. Запустил ее, она работала, судя по амперметру. Там есть сигнальные лампочки — они загораются. Я решил, что помпа работает, но, видимо, она работала вхолостую. Нагрузка была 100 ампер, а когда она качает воду, нагрузка должна быть 100—200 ампер...»

Носовая электропомпа воду не откачивала. По сигнализации Деточка убедился, что помпа работала вхолостую, так как нагрузка была вдвое меньше, чем

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 52.

при откачивании воды. После запуска второго турбогенератора сигнализация показала короткие замыкания в районе 1-и башни главного калибра, но сработала автоматическая защита.

Нос линкора продолжал погружаться в воду. Вода в носовой части начала затапливать броневую (жилую) палубу и подниматься к верхней, 2-й после полубака, батарейной палубе.

Трюмный машинист Сторож, проверив на своем боевом посту в кубрике № 16 артпогреба № 5 ПМК и зарядного 2-й башни главного калибра, где все было нормально, вышел наверх. Он рассказывал *:

«Вышел наверх и видел в люк шахты дизелей воду выше броневой палубы».

Матрос Красножен этот же момент так описывал комиссии **:

«...Выбежал на первую палубу, люди бегут грязные, в крови, пом. командира был там. Слышал крик из воды, что человек за бортом, спустили шлюпку, спасли одного матроса. Собрались по подразделениям, начали осматривать. Дыма, огня не было. Был только запах гари, шли раненые люди, в грязи, в крови. Затем сразу на пост — 1-й зарядный погреб 1-й башни. Погреб был закрыт. Люк закрыт. В 15-м кубрике уже была вода. Вода шла из носа, потом пошла в башню».

Увеличение дифферента на нос в первые же минуты после взрыва до пяти метров («до полуклюзов») и подъем воды в носовых помещениях до батарейной палубы еще больше ухудшили положение корабля. На высоте пяти метров от ватерлинии, между броневой и батарейной палубами, от 30-го шпангоута, имелось по 30 иллюминаторов на каждый борт.

Позднее положение линкора в первые минуты после взрыва определил командир линкора капитан 1-го ранга А. П. Кухта, который был срочно вызван из отпуска.

Из объяснительной командира линкора «Новороссийск» капитана 1 ранга Кухты А. П. в Правительственную комиссию от 4.11.55 г.:

«Из бесед с офицерами, старшинами и матросами ЛК „Новороссийск" представляются следующие обстоятельства... Корабль получил дифферент на нос 3—4° и небольшой 1—2° крен. Первое время вода внутрь цитадели не поступала, что подтвердилось в результате осмотра погребов 1-й башни».

Однако показания матросов свидетельствуют о том, что в снарядный погреб 1-и башни вода начала поступать с первой же минуты, хотя сразу после взрыва линкор получил значительный дифферент на нос (3—4°) и небольшой крен на правый борт (1—2°). Линкор принял, как показали последующие расчеты, около 3000 тонн воды. Положение линкора продолжало вызывать тревогу на других, рядом стоящих кораблях. Следом за крейсерами «Фрунзе» и «Молотов» сыграли аварийную тревогу на крейсере «Михаил Кутузов», стоявшем по корме линкора на якорных бочках № 5, но никто не знал, что случилось, предположили — взрыв с пожаром.

Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29 октября 1955 г.:

01.34. Сыграна аварийная тревога по приказанию помощника командира корабля. Даны сигналы по трансляции: «На катера и барказы», «Катера и барказы к трапам», «Аварийным партиям построиться на юте», «Построиться с огнетушителями».

. На крейсере «Керчь», находившемся в полутора кабельтовых от линкора на противоположной стороне бухты на якорной бочке № 12, взрыв слышали только отдельные матросы, стоявшие на вахте, о чем немедленно доложили *

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 52.
** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 139.

дежурному по кораблю, который начал собирать и готовить аварийную партию для отправки ее на «Новороссийск».

01 ч 35 мин. «...Вода выступила из пробоины в броневой палубе». Командир дивизиона живучести Городецкий из ПЭЖа поднялся к месту пробоины на полубаке, оценил обстановку и отдал команду о задраивании дверей и люков. Вода в 14-м кубрике уже поднялась выше броневой палубы на 20 см. Старшина команды котельных машинистов, главстаршина Полехович, прибежал в нос линкора через 4—5 мин после взрыва. Вот что он рассказывал об этом моменте члену экспертной комиссии инженер-контр-адмиралу Коршунову:

«Видел, как в 14-м кубрике в разрыве палубы пульсировала вода с воздухом. Нижележащие кубрики 29 и 30 были затоплены. Это было минут через 5—4 после взрыва. Корабль резко начал садиться на нос, и вода выступила из пробоины в броневой палубе 14-го кубрика на палубу. Городецкий, бывший здесь же, дал приказание задраить дверь из 14-го в 15-й кубрик, что и было мною сделано. В момент задраивания двери воды было на 0,5 м на палубе. После задрайки двери приток через нее сократился, но течь была — вода шла в промежутке между задрайками. На двери была не резина, а сальниковая плетеная набивка, барашковых задраек 5 штук и клиновых — 3...»

Отправившись затем в свое машинное отделение, главстаршина встретил командира котельной группы Писарева. Тот попросил его принести из его 4-й каюты, рядом с 15-м кубриком, папку со схемами систем корабля, которые он, видимо, изучал в свободное время. Полехович принес чертежи Писареву, который в тот момент осматривал разрывы в палубах корабля, и они вместе отправились в 1-е машинное отделение, но через батарейную палубу, так как двери на броневой уже были задраены.

На юте по береговому телефону продолжался разговор с ОД штаба флота. Разговор оперативного дежурного штаба флота капитана 3-го ранга Ксенофонтова с капитан-лейтенантом Марченко по береговому телефону закончился в 01 ч 35 мин, ОД понял всю серьезность происшедшего и далее действовал согласно инструкции.

Из журнала текущих событий ОД Штаба Черноморского флота за 29 октября 1955 г.:*

01.35. Доложено происшествие КЧФ, НШ, Чл. ВС, НОУ, прокуратуре, деж. ОО, МСУ, ГВМГ.

И все, больше ОД штаба флота никому о взрыве не сообщил. Уполномоченные лица дали приказание вызвать отдельных своих подчиненных, и на линкор потоком пойдут штабисты, политработники, следователи. Но корабельные специалисты, флагманские механики эскадры и флота в неведении спокойно будут спать дома. Правда, за командиром дивизиона ОВРа и начальником КПУР пошлют людей с оповещением. С линкора матросы будут посланы лишь за и. о. командира корабля старпомом Хуршудовым и заместителем командира корабля по политической части Шестаком, да и то пешком.

Одним из первых из командования ЧФ сообщение о взрыве получил начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин, как он сам считает, о чем и пишет в своей объяснительной записке от 1.11.55 **:

«Примерно в 1 ч 35 мин, когда я прибыл из Балаклавы с учений дивизии подлодок в Севастополь, мне было сообщено, что 5 минут назад на „Новороссийске" произошел взрыв, предположительно в носовой части взорвались бензохранилища. Это было доложено оперативным дежурным Штаба флота, который также доложил, что Командующий и член Военного совета выезжают на место».

Возможно, этот доклад ОД штаба флота был позднее, так как командующий флотом и член Военного совета в своих объяснительных напишут, что им сообщено о взрыве в 01 ч 40 мин.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 207.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 254.

Командир турбогенераторной группы линкора старший лейтенант Артеменко, служивший на корабле с 1951 года и хорошо его знавший, услышал о происшедшем утром в троллейбусе. На Комиссии 31 октября он показал *:

«В момент взрыва я был на берегу, в 7 часов вечера уволился. Меня никто не вызывал. О катастрофе я узнал в троллейбусе утром, когда возвращался на корабль».

Также не был оповещен и вызван на линкор командир дивизиона движения БЧ-5 Фридберг, который отлично знал корабль; ему пришлось в течение последующих двух лет заниматься подъемом линкора и извлекать из внутренних помещений корабля останки погибших. Но все же был вызван на линкор флагманский механик эскадры инженер-капитан 2-го ранга Лейбович. Он показал на комиссии:

«Я не знаю, кто послал за мною матроса; меня вызвали в 4 часа 20 минут. Когда я прибыл, корабль уже был перевернут...»

01 ч 36 мин. «Дали свет... Боевая тревога... Принял решение на Главный командный пункт не ходить». Примерно через 5 мин после взрыва электрики запустили кормовую дизельную электростанцию, а старшина 1-и статьи Деточка включил турбогенератор во 2-й электростанции и подал электропитание в сеть трансляции и аварийного освещения.

Оперативный дежурный штаба эскадры капитан 2-го ранга Смоляков сообщил комиссии 29 октября **:

«Быстро подали электропитание, думаю, что прошло не более пяти минут, и сразу же по трансляции была дана боевая тревога. После включения электроэнергии радио работало. Дали сразу семафор: „Нуждаюсь в помощи", потом „Нуждаюсь в медицинской помощи"».

Дежурный по кораблю капитан 3-го ранга Никитенко рассказывал:

«Минут через 5–7 после взрыва появился свет. Была дана аварийная тревога. По аварийной тревоге не весь личный состав поднимался, поэтому минуты через 3–4 после аварийной тревоги сыграли боевую тревогу. Мне доложили, что на носу произошел взрыв большой силы. Сигнальщики сообщили на „Фрунзе" и „Кутузов" прислать плавсредства...»

Сигнал боевой тревоги прозвучал по трансляции. До этого из-за отсутствия электроэнергии могли подавать лишь сигнал аварийной тревоги частыми ударами в рынду и боевой тревоги голосом.

И. о. командира Сербулов уже был на юте рядом с вахтенным офицером. Он еще не разобрался в обстановке и, видимо, так и не разберется в том, что происходило в первые минуты после взрыва даже через день после гибели корабля, как видно из его первой объяснительной записки.

Из объяснительной капитана 2 ранга Сербулова от 30 октября 1955 г.:

«... Через 3–5 минут были запущены носовые дизеля (? — *Б. К.),* дали свет по кораблю. Я объявил по трансляции боевую тревогу и пошел на место взрыва».

Не понял Сербулов даже на второй день, что через носовые дизели прошел взрыв, что они были затоплены, а включена была кормовая дизельная электростанция. После первого его опроса на Правительственной комиссии 29 октября и. о. командира линкора осознает свое заблуждение.

Из объяснения случая взрыва на линейном корабле «Новороссийск» и. о. командира корабля капитана 2 ранга Сербулова З. Г, от 2.11,55 г.:

«Примерно через 3–4 м[инуты] после взрыва запустили кормовые дизеля и свет был дан по всему кораблю, я объявил сигнал „боевая тревога" по трансляции и пошел на Главный командный пункт; идя по правому шкафуту в районе 1-й башни 120 мм правого борта увидел, что личный состав плавает за бортом и требует помощи. Я приказал личному составу первой установки 100 мм спустить шлюпку с правого борта и поднять людей, плавающих.

Одновременно обнаружил, что катера № 1475 и 319, находившиеся под выстрелом до взрыва, их под выстрелом не оказалось. Услышав стон людей, крики в районе взрыва, я принял решение на Главный командный пункт не ходить и пошел на место взрыва, откуда вел управление кораблем и одновременно руководил борьбой за живучесть. Одновременно передал приказание через часового в караульное помещение передать командиру боевой части 5, инженер-капитану 3 ранга Матусевичу и командиру боевой части 2 капитан-лейтенанту Марченко, что мой командный пункт на месте взрыва, доложите мне обстановку о боевой части, о результате взрыва; мною обнаружено место взрыва, что на верхней палубе; от барбета 1-й башни главного калибра и до форштевня было большое количество ила, выпучена верхняя палуба в районе 35 шпангоута. Диаметр воронки примерно 1,5–2 м с продолжением к бортам трещин, примерно 1,5–2 м, не доходя до правого и левого бортов, разрушены бельевые леера, которые были вооружены для сушки белья, швартовые шпили и их головки были приподняты на 1–1,5 м, человек 5 матросов лежали на палубе правого и левого борта убитые, выброшенные из кубрика № 1 и кубрика № 14. В воронке 1-го кубрика 5 матросов в воде требовали помощи, также раненые матросы находились на разорванных листах железа.

Я приказал личному составу 1 и 2 100 мм установки начать оказание помощи раненым, вытащить людей из воронки 1 кубрика, старшине 1 статьи Коновалову и старшине 2 статьи Трачуку достать из тросовых концы и подать для оказания помощи личному составу 1 кубрика. Капитан-лейтенанту Ходову — организовать доставку раненых на санитарный пункт, приказал старшине 2 статьи Коновалову проверить исправность швартовых, якори и шпили. Он доложил, что шпили не в строю».

В своей первой объяснительной записке от 30 октября, на следующий день после катастрофы, Сербулов отметит важный факт положения корабля в этот момент: «Форштевень был $1^{3}/_{4}$ м от уровня воды», но не упоминает о своем решении не идти по боевой тревоге на ГКП. Не поручив никому спасение раненых, он лично возглавит эту работу. Дрогнуло, видимо, сердце добрейшего Зосима Григорьевича при виде раненых и убитых. Забыл он свои обязанности командира корабля и требования Устава, не прибыл и. о. командира линкора на ГКП, куда по боевой тревоге поступали доклады с командных пунктов корабля, информация о состоянии корабля, где необходимо было возглавить борьбу за живучесть корабля и наладить взаимодействие с ПЭЖем. Дорого стоила линкору и флоту эта доброта Сербулова.

Вслед за и. о. командира линкора никто из офицеров корабля также не придет по боевой тревоге на ГКП.

Под непрерывный звон колоколов громкого боя — сигнал боевой тревоги — разбегался личный состав линкора по боевым постам и приступал к выполнению своих обязанностей согласно боевому расписанию. На ГКП прибежал телефонист ГКП старший матрос Толовенков *.

«...Дали аварийное освещение и боевую тревогу. И в рынду били. Я проверил связь, работает, докладов никаких не было, и начальства никакого не было».

По боевой тревоге примчится на свой КП связи на грот-мачте корабля старший лейтенант Астафьев и обеспечит связь на линкоре до самого конца, перед опрокидыванием корабля даст своему личному составу команду покинуть боевые посты, но сам не успеет уйти. Три года прослужил на линкоре командиром радиотелеграфной группы БЧ-4 Анатолий Астафьев после окончания в 1952 году ВВМУ связи (ныне ВВМУРЭ им. А. С. Попова) в Ленинграде и героически погиб вместе с кораблем.

По боевой тревоге разбегутся по боевым постам артиллеристы линкора, займет свой КП командир башни главного калибра старший лейтенант Федор Тюменцев из Кемеровской области, выпускник ЧВВМУ им. П. С. Нахимова 1952 года, он героически погибнет на боевом посту.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 122, 183.
** ЦВМА.— Там же.— Л. 6.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 212.

Развернут медицинский пост в кают-компании майор медицинской службы Игнатий Потапов и младший лейтенант Рафаил Страчунский, он там и останется навечно.

В трудной борьбе за непотопляемость корабля проявят лучшие свои моральные качества политработники капитан-лейтенант Владимир Ходов и капитан-лейтенант Владимир Басин. Займет свои боевые посты личный состав электромеханической части во главе с и. о. командира БЧ-5 Ефимом Матусевичем, командиром дивизиона живучести Юрием Городецким в ПЭЖе, командиром машинной группы Радомиром Мартыновым в 1-м машинном отделении на КП-2 БЧ-5 и командиром котельной группы Владимиром Писаревым во 2-м котельном отделении. Все они там останутся навечно. Личный состав БЧ-5, проверив и провернув механизмы, будет ждать команды «Изготовить корабль к походу». Но ее не последует. С КП поступали доклады на ГКП о готовности к бою. Но на ГКП не было командира. Исполнявший его обязанности Сербулов находился на полубаке корабля.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11. 55 г.:

«Помощник командира корабля капитан 2 ранга Сербулов, являвшийся в это время командиром корабля, не занял место на ГКП (главный командный пункт линкора), не дал приказаний об экстренном приготовлении главных машин, а оставался в носовой части корабля в районе пробоины, руководя эвакуацией раненых, давая отдельные указания по борьбе с распространением воды, и организовал спасение людей, выброшенных взрывом за борт.

Таким образом, т. Сербулов не выполнил полностью обязанности командира корабля, ограничившись тем, что отдавал частные распоряжения».

В цепи трагических упущений, приведших к гибели корабля и части его личного состава, отсутствие и. о. командира линкора и офицеров корабля на ГКП явилось одной из главнейших ошибок, вследствие которой не было обеспечено централизованного руководства в борьбе за живучесть корабля на основе поступавшей на ГКП информации, а также взаимодействия ГКП и ПЭЖа.

Разбежались по боевым постам артиллеристы-зенитчики, провернули автоматы, доложили о готовности к использованию оружия. Но в небе было тихо.

Старшина 2-й статьи Мамлеев, не выдержав бездействия, отпросился у старшины команды и примкнул к аварийной партии. Там он и останется навсегда, где боролся с хлынувшей водой вместе с друзьями-земляками. Дома, в Ленинграде, на Суворовском проспекте, мать и сестра незадолго до этого получили письмо, в котором он сообщал, что скоро вернется домой его товарищ-сосед с Тверской Боря Гаврилов, передаст привет и расскажет о жизни и службе на флоте, а через год и сам он будет дома. До конца выполнил старшина свой долг и оправдал отзыв с корабля о нем, полученный матерью в канун нового 1955 года:

Уважаемая Мария Алимовна!

Спешим порадовать Вас сообщением о том, как ревностно служит на нашем корабле Ваш сын Загидул Мамлеев.

В минувшем — 1954 году он добился высоких показателей в учебе и дисциплине.

Имя его с гордостью произносят товарищи, вместе с которыми он служил. Новый — 1955 год Ваш сын встречает в числе передовых воинов нашего корабля — он отличник боевой и политической подготовки.

Вы вправе гордиться таким сыном, с честью выполняющим свой воинский долг перед Родиной. Примите нашу благодарность за то, что вырастили и воспитали своего сына достойным гражданином нашей прекрасной Родины.

Поздравляем Вас с Новым Годом!

Желаем Вам успехов в работе и долгих лет жизни.

Командир *Божко*
Зам. командира по политчасти *Суханов*

Сберегла мама сына и дочь, отправив их из блокадного Ленинграда с детдомом на «большую землю», вернулись они в победном 1945 году. Учился Загидул и работал на заводе «Механобр» сборщиком-механиком, в 1952 году был призван на флот, а в 1955 погиб, как и его старшина команды — мичман Василий Радионов.

01 ч 37 мин. «...Доклад о готовности 1-й машины по-боевому». В ПЭЖе корабля и. о. командира БЧ-5 Матусевич, командир дивизиона живучести Городецкий и старшина 1-й статьи Усас принимали доклады о готовности боевой части по сигналу «боевая тревога» и работе аварийных партий. Помогавший им по сигналу «аварийная тревога» старшина 2-й статьи Гончаров побежал на свой боевой пост № 32 в кубрике № 16, откуда производилось затопление погребов 1-й башни. На комиссии он рассказывал *:

«Я пошел на боевой пост в 16-й кубрик — он рядом. Там матросы готовили пост, как всегда. Потом Городецкий приказал мне, чтобы я проверил помещение на боевом посту. Проверил — все было нормально. Погреба еще были закрыты на замки. Проверил, доложил. Там погреба 2-й башни, 6-й и 5-й противоминного. Я доложил Городецкому... Когда я выскочил — до этого я не был в 15-м кубрике, там уже была вода. После этого Городецкий давал мне указания. Видимо, они сразу запустили пожарные насосы, а давления не было. Он дал команду на пожарной магистрали закрыть 5-й и 7-й клапана. Я послал матроса. Они доложили, что закрыть нельзя. После этого он дал мне приказание закрыть 1-й разобщительный клапан на водоотливной системе, ибо он находился в трюме 1-й башни. Я послал туда матроса. Они пришли, открыли крышки, начали крутить ключ, он свободно крутится, видно, что-то произошло. Я доложил... После этого как раз уже открыли погреба. В это время принесли ключи, посбивали замки с погребов и начали проверять район погребов. Залезли в погреба — зарядный, снарядный, 5-й, 6-й, погреб 2-й башни. Когда проверяли, все было нормально. Сначала ничего не было, доступа воды не было...»

Связной при командире дивизиона живучести, трюмный машинист матрос Апряткин, находившийся в ПЭЖе с первой минуты после взрыва, рассказывал члену экспертной комиссии инженер-контр-адмиралу Коршунову:

«Голосом была передана боевая тревога (не аварийная), прибыл на свой БП в ПЭЖ, где уже был командир дивизиона живучести Городецкий. Через 5 минут дали свет, принял доклад о готовности трюмно-боевых постов. Передал приказание Городецкого 2 и 3 аварийной партии перейти на помощь первой. Получил доклады об исполнении. Передал приказание Городецкого на 32 и 33 боевые посты (в 15 и 16 кубрики, посты орошения, затопления артпогребов) о сообщении водоотливной системы на откачку воды из носовых помещений (1 и 2 погреба, носовые станции и т. д.) и другие, подготовить насос Вартингтон во 2-м котельном отделении на откачку воды. Получили доклады о готовности его, невозможности сделать переключение на магистрали на 32-м посту, так как клапан не работал. Передал приказание пустить насос.

Доложили о пуске...» **

В котельных и машинных отделениях проверили котлы и машины. Во второй машине пар был, машина была в горячем состоянии, так как после возвращения линкора из похода турбина проворачивалась в 00 ч 20 мин во избежание прогиба вала турбины.

Старшина команды 2-й машины мичман Медведев рассказывал:

«О готовности было доложено на КП-2 в 1-е машинное отделение. Из 1-го машинного отделения командиру группы во 2-м машинном отделении был доклад о готовности 1-й машины по-боевому, личный состав на месте, за исключением 3—4 человек. От КП-2 было указано об осмотре постов через каждые 10 мин и докладе, что и выполнялось».

Однако ожидаемую и столь необходимую команду «Корабль к походу изготовить» или «Корабль экстренно к походу изготовить» личный состав БЧ-5 так и не услышал. Не было команды и на верхней палубе «По местам стоять, с якоря сниматься».

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 233—234.
** ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 56.— Д. 116.— Л. 52.

После боевой тревоги дежурный по кораблю дал команду: «Кормовой аварийной партии с аварийным инструментом прибыть в нос».

На помощь носовой аварийной партии пришла кормовая — 18 человек и средняя — 21 человек. Всего было 86 человек в составе аварийных партий линкора. Борьбу за корабль будет вести и героически погибнет *с* ним молодой командир трюмной группы Анатолий Михалюк. Командира аварийной партии линкора «Новороссийск» инженер-лейтенанта Смолякова с ним не будет. Он был на берегу, и его тоже не вызовут на корабль. А он хорошо знал все недостатки линкора, постоянно пользовался имевшейся на линкоре документацией по непотопляемости.

Всего лишь таблицы непотопляемости и водонепроницаемых отсеков, рекомендуемых для спрямления корабля, журнал спрямления, кривые элементов теоретического чертежа, диаграммы для определения положения центра величины и метацентра для корабля, имеющего дифферент без крена, наставление по борьбе за живучесть — столь небольшим был перечень документации для борьбы за непотопляемость корабля, но и этих документов, чертежей и таблиц не оказалось в ПЭЖе под рукой у Матусевича и Городецкого. Часть из них хранилась в секретной части линкора, а часть находилась в каютах офицеров. Всего лишь доска непотопляемости и доска расположения жидких грузов, висевшие в ПЭЖе, были в распоряжении Городецкого. Да еще память. Даже тетрадь с произведенными им лично расчетами по спрямлению линкора при затоплении двух-трех смежных отсеков осталась в его каюте.

01 ч 40 мин. «...По кренометру... три градуса»

Из журнала текущих событий оперативного дежурного дивизии ОВРа за 29 октября 1955 г.:*
«На ЛК „Новороссийск" включен аварийный свет».

Личный состав электротехнического дивизиона, потеряв при взрыве большую часть матросов и старшин, находившихся в кубрике № 14, обеспечил пуск кормовых дизелей и 2-й электростанции через 5 мин и полное восстановление электроснабжения линкора через 9 мин после взрыва, подключив два турбогенератора. Потребовалась напряженнейшая работа поста энергетики, где находился Матусевич, а на 2-й электростанции — старшины 1-й статьи Деточки, чудом оставшегося живым в кубрике № 14 в момент взрыва. Необходимо было отключить вышедшую из строя часть системы электроснабжения и вновь включить неповрежденные участки сети. В то же время 3-я электростанция стояла, так как погиб весь ее личный состав. Прибыла на помощь одна из первых аварийных партий с линкора «Керчь» во главе с командиром аварийной партии инженер-лейтенантом Саламатиным. Линкор имел уже значительный дифферент на нос, от верхней оконечности форштевня до воды было метра полтора-два. Крен достиг 3° правого борта. В ПЭЖе его зафиксировал старшина 2-й статьи Гончаров **,

— Бьи крен на правый борт? — спросил Малышев.
— Был три градуса,— ответил Гончаров.
— Откуда Вы знаете, что три градуса?
— По кренометру смотрел. Было три градуса.

На линкоре начали выравнивать крен перекачкой мазута с правого на левый борт в корму.

Оперативный дежурный штаба флота продолжал оповещение командного состава Черноморского флота о взрыве на линкоре «Новрроссийск».

* ЦВМА.—Ф. 2.—On. 96.—Д. 115.—Л. 38.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 236.

*Из объяснительной Командующего ЧФ вице-адмирала Пархоменко В. А. председателю Правительственной комиссии от 3.11.55 г. **
«Примерно в 1 час 40 минут мне на квартиру (я в это время лежал больной) позвонил оперативный дежурный флота капитан 3-го ранга Ксенофонтов и доложил, что в 1 ч 30 минут на линкоре „Новороссийск" взорвались бензиновые цистерны, корабль нуждается в помощи, имеет дифферент на нос от принятой воды».

Ту же самую информацию в это время получил и член Военного совета.

*Из объяснительной вице-адмирала Кулакова Н. М. от 2.11.55 г.**:*
«В 1 час 40 минут 29 октября 1955г. оперативный дежурный штаба ЧФ капитан 3-го ранга Ксенофонтов позвонил мне на квартиру и доложил: «На ЛК „Новороссийск" произошел взрыв бензобаков, корабль погружается с дифферентом на нос».

Одновременно ОД штаба флота начал организовывать оказание помощи линкору «Новороссийск».

Из журнала текущих событий ОД Штаба Черноморского Флота от 29.10.55 г.:
01.40. Передано дежурному УВСГ — послать все наличные буксиры к ЛК «Н».

В это же время на линкор «Новороссийск» по собственной инициативе начали отправлять аварийные партии и медицинский персонал рядом стоящие крейсера «Керчь», «Фрунзе», «Молотов» и другие.

*Из вахтенного журнала крейсера «Молотов» за 29 октября 1955 года *•*:*
01.40. Барказ № 2 с аварийной партией направлен на линкор «Новороссийск». Убыло 20 человек, старший — капитан-лейтенант Говоров. Санитарная группа во главе со старшим лейтенантом Павловым убыла на линкор «Новороссийск».

В это же время на полубаке и. о. командира линкора выяснял обстановку.

Из объяснения случая взрыва на линейном корабле «Новороссийск» капитана 2 ранга Сербулова З. Г. от 2.11.55:
«Примерно минут через 10 после взрыва командир боевой части т. Матусевич доложил обстановку, что взрыв произошел в районе 35-го шпангоута, в результате чего затоплен кубрик 29, 30 и в кубрике № 14 — поступает вода. Крепятся переборки в кубрике № 15 с целью не допустить распространения воды в корму. В машинных и котельных отделениях все в порядке — повреждений нет. Приказал усилить носовую аварийную партию личным составом за счет кормовых. Примерно в это же время командир боевой части № 2 капитан-лейтенант Марченко [доложил]: в погреб № 1 поступает вода снизу, в остальных погребах все в порядке. Приказал установить наблюдение за 1 погребом».

Аварийные партии с крейсеров «Керчь», «Фрунзе», «Молотов», «Кутузов» прибывали на линкор одна за другой. Их не встречали, проводников по кораблю не выделяли. Большинство матросов аварийных партий других кораблей прибыли с огнетушителями, а требовались электронасосы и помпы. Начали прибывать буксиры и спасательные суда.

Личный состав продолжал осматривать помещения. Трюмный машинист, матрос Сторож, проверив погреба № 5 ПМК и зарядный 2-й башни главного калибра, вышел наверх. Об этом он рассказывал члену экспертной комиссии контр-адмиралу Коршунову 31 октября ****:

«Вышел наверх и видел в люк шахты дизелей воду — выше броневой палубы. В шахту дизелей с буксира опустили шланг для откачки воды. Это было минут через 10—15. Ушел на пост в 16-й кубрик, вновь проверил погреба № 5 ПМК. Все в порядке. В это время начали ставить подпоры

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 240.
** Там же.— Л. 246.
» ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 93.
**** ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.—Л. 37.

со стороны 15-го кубрика на двери, ведущие в 14-й кубрик, по левому борту, но бесполезно. Вода шла. Барашки на дверях слабые, изношенные, дырки от тельфера.

Разноречивая информация о взрыве — внутри или снаружи корабля, боезапаса или бензина — не анализировалась. Это привело к тому, что подошедший первым спасатель опустил шланги в разрыв палубы и начал качать воду фактически из моря в море. Причину этого пытался установить председатель Правительственной комиссии Малышев при опросе командира БЧ-5 крейсера «Фрунзе» капитан-лейтенанта Аввакумова.

— Качали из рванины воду, то есть фактически из бухты в бухту. Почему получилась такая крупная нераспорядительность? — спросил он его.

— Это, видимо, произошло так,— отвечал командир БЧ-5 крейсера «Фрунзе».— Подошел спасатель, видит — дыра, опустил туда шланг и начал качать.

— То есть офицеры «Новороссийска» не дали указания, откуда качать воду? — удивился Малышев.

— Я не знаю, но так думаю. Когда я отправлял личный состав на «Новороссийск», ни командир, никто не знал, что взрыв донный, все предполагали, что взорвались погреба.

Анализов взрыва не было, это спасатель должен анализировать.

Он шел со свежей головой, он должен представлять, что если такая дыра, так он воду не откачает,— сделал заключение капитан-лейтенант.

Отсутствие анализа причины взрыва и объема повреждений стало очередной крупной ошибкой на линкоре, не позволившей правильно оценить обстановку и организовать борьбу за живучесть, использовать эффективно аварийно-спасательные средства.

На линкоре «Новороссийск» вода продолжала распространяться по помещениям и палубам. Трюмный машинист, старший матрос Баларченко, получил из ПЭЖа приказание от Городецкого проверить погреба 4-й башни. Видимо, подозревал Городецкий взрыв под днищем корабля и проверял, не поступает ли вода из возможных трещин в корпусе. Баларченко проверил и доложил, что все в порядке.

При осмотре артпогребов через 10—15 мин после взрыва капитан-лейтенант Марченко обнаружил, что вода, примерно на метр, затопила зарядное загрузочное отделение 1-й башни, находящееся на одной платформе с зарядным погребом. Во 2-й башне все было в порядке, воды не было. В центральном артиллерийском посту также все было в порядке.

Из доклада Правительственной комиссии о гибели линкора «Новороссийск» и части его команды от 17.11.55:

«В связи с тем, что сразу после взрыва корабль принял 3200 тонн воды по расчету, его носовая часть осела и броневая палуба в районе пробоины ушла под воду. Вода через пробоину затопила кубрик № 14, где находились люди, и через двери переборки на 51-м шпангоуте стала распространяться в соседний кубрик № 15, расположенный на той же палубе. Через 10—15 минут крен корабля был 2—3 градуса на правый борт. Его начали выравнивать перекачкой мазута с правого борта на левый, в корму».

01 ч 41 мин. «Экстренное разведение паров могло быть произведено через 20 минут...» На линкоре в действии был котел № 1. В течение 40—45 мин можно было разжечь другие котлы и произвести обогрев машины.

Командира отделения котельных машинистов 3-го котельного отделения старшину 2-й статьи Медведева взрыв разбудил в 13-м кубрике. Когда дневальный по кубрику объявил аварийную тревогу, он сразу прибежал в свое котельное отделение на 107—114-м шпангоутах, осмотрелся. Повреждений не было, в котле № 5 был рабочий уровень воды еще до аварии, так как предполагалось запустить котел для проверки главного паропровода. Личный состав котельного отделения, не дожидаясь команды, прогрел отработанным паром вспомогательные механизмы котлов.

Из показаний старшины котельных машинистов, старшины 2-й статьи Медведева инженер-контр-адмиралу Коршунову Л. С. 31 октября 1955 г.:

«Прошло 10 минут. Котел № 5 был готов к разведению паров. Экстренное разведение паров могло быть произведено через 20 минут. В котле № 4 вода была заполнена полностью. Вспомогательные механизмы были прогреты полностью. Докладывали о готовности в первую машину. Теплые котлы после похода — № 2, 3, 6, 7: Котлы № 1 и 8, как правило, работали на стоянках. Котлы № 2, 3, 6 и 7 были разобщены, заполнены водой».

В 3-е котельное отделение прибежал также из 13-го кубрика старшина 2-й статьи Кондратьев, обеспечил прогрев и подготовку к работе вспомогательных механизмов и до конца находился в котельном отделении. Вода туда не поступала, но и каких-либо приказаний о запуске механизмов не отдавалось. Старшина команды, главстаршина Полехович, задраив двери из 14-го в 15-й кубрик по приказанию Городецкого, находившегося там сразу после взрыва, прибежал с лейтенантом Писаревым в 1-е машинное отделение, на КП-2 БЧ-5. Он, как был, так и оставался после взрыва в трусах. В это время на КП из его 3-го котельного отделения поступил доклад: «Личный состав — на местах, и вспомогательные механизмы котельного отделения прогреты». Из 4-го котельного отделения котельный машинист, старший матрос Кузнецов, доложил, что в его отделении все в порядке, ощущается дифферент на нос, но крена нет. Поступили доклады из всех котельных отделений, что в каждом отделении все машины в готовности по-боевому, механизмы проверены. Из 2-го машинного отделения старшина команды 2-й машины мичман Медведев также доложил на КП-2, что все 35 машинистов в машине, на местах, машина к работе готова.

Из показаний мичмана Медведева инженер-контр-адмиралу Коршунову 31 октября 1955 г.:

«Пар в машине был, машина в горячем состоянии, вспомогательные механизмы также в горячем состоянии. О готовности было доложено на КП-2 в первое машинное отделение. Из 1 машинного отделения командиру группы во втором машинном отделении был доклад о готовности первой машины по-боевому. Личный состав на местах, за исключением 3-4 человек. От КП-2 было указание об осмотре постов через каждые 10 минут и докладе, что и выполнялось. В общей сложности дать пробные обороты с момента аварии можно было, наверняка, через 25 минут. На прогревание двух машин требуется два котла, так положено. Под одним котлом никогда не ходили. В машине ни воды, ни мазута не обнаруживалось».

Действительно, машины были готовы к работе, так как после похода лишь в 00 ч был остановлен масляный насос, в 00 ч 20 мин проворачивалась турбина.

Молодые командиры котельной группы инженер-лейтенант Владимир Писарев и машинной группы инженер-лейтенант Радомир Мартынов выполнили свой долг: обеспечили готовность котлов и машин к работе. Вместе со своим личным составом будут ждать они команды о даче хода и останутся на своих боевых постах до последней минуты жизни.

На Правительственной комиссии Малышев в первый день — 29 октября — спросит мичмана Медведева:

— Давно на флоте служите?

— С 1944 года, на «Новороссийске» — с 1949 года. Заиграли боевую тревогу, я схватил фуражку, надел тапочки и побежал во вторую машину... Пар во второй машине был. Запустили охладительную машину, она работала. Приказали первую машину остановить, а вторая работала...

— Сколько человек в машине по расписанию? — спросил Малышев.

— Тридцать пять, из них десять аварийщиков.

— Сколько из них есть?

— Из 35 со мной 17, остальных нет. Из 80 человек машинной группы в экипаже находится 41.

До конца выполнят свой долг мужественные моряки БЧ-5 «Новороссийска». Из котельных машинистов — матросов, старшин и офицеров — останутся в живых немногие. Не их вина, что линкору не дали ход.

В пятый день работы комиссии, 2 ноября, Малышев спросил вызванного из отпуска командира линкора капитана 1-го ранга Кухту *:

*** ЦВМА.—Ф.** 14.— **Оп.** 52.—Д. 471.—Л. 257—260.

— Что бы Вы сделали, если бы в момент катастрофы были на корабле? Правильно ли там действовали без Вас? Вы не стесняйтесь, критикуйте в адрес вышестоящих организаций. Речь идет о не обычном событии, и нам надо из этого события сделать правильные выводы, чтобы не было повторного случая. На этом деле флот должен окрепнуть. Попробуйте нам рассказать Вашу точку зрения. Вы, говорят, очень опытный командир...

Вы поймите, что Вы должны нам помочь всесторонне рассмотреть этот случай, сделать из него соответствующие выводы для того, чтобы укрепить наш Военно-Морской флот. Мы не собираемся с «Новороссийском» кончать существование флота. Этот случай трагический, тяжелый, но из него надо сделать выводы на пользу и укрепление флота. Критикуйте неправильные действия командования. Скажите: я бы на их месте поступил бы так-то. Если мы не сделаем такого анализа, то будет только одна крупная жертва — и все. И никакой пользы из этого дела для дальнейшего укрепления флота мы не сделаем.

— Борьба за живучесть была правильная,— ответил Кухта,— поскольку верхняя палуба сразу осела до двух метров. Можно говорить еще об остойчивости корабля. Первое, что нужно было сделать, это, конечно, спокойно тащить корму между бочками. Машины были горячие, и минут через 35—40 это можно было сделать.

— Говорят, Вы сами *с* холодных котлов через 25 минут снимались с бочки. В данном случае, говорят, можно было дать полный задний ход через 20 минут, так как котлы были горячие.

— Можно было и тянуть на 10—11 метров, а потом вести борьбу, тем более, что в первой башне воды не было. Получилось: вся цитадель поплавком, весь груз пошел на батарейную палубу.

— Это первый командир, который правильно понял, что творилось с кораблем. Он правильно говорит: поплавком. Наверху вода перекатывается, а корабль, как поплавок. Значит, Вы считаете, что надо было сразу отводить корабль задним ходом на 10—11 метров?

— Там не опасно, на 11-метровой глубине не перевернулся бы, он плоскодонный, можно было спокойно сажать.

В своей объяснительной записке от 4.11.55 на имя Малышева по итогам собственного расследования командир линкора напишет:

«...Корабль получил дифферент на нос 3—4° и небольшой — 1—2° крен, первое время вода внутрь цитадели не поступала, что подтвердилось в результате осмотра погребов 1-й башни. Дальнейшее распространение воды по кораблю происходило в основном выше-броневой палубы, через непрочные поперечные переборки по броневой и батарейной палубе, путем их разрушения и выдавливания, т. к. уже в начальный момент после погружения носа до высоты верхней палубы, носа от уровня моря на 2—1,5 метра эти непрочные поперечные переборки подверглись давлению 10—15 тонн на квадратный метр с последующим увеличением...

Анализируя сложившуюся обстановку на основе опыта личного наблюдения подобных и даже больших разрушений носовой части таких кораблей, как ЛК „Марат" и крейсер „Максим Горький" в 1941 году на Балтике, очевидцем которых я был, считаю, что первейшим мероприятием, наряду с организацией борьбы с водой, должно было явиться немедленный вывод корабля на глубину 11—12 метров, исключающую возможность опрокидывания, с последующей посадкой на мель, когда выяснилось, что борьба с водой должного эффекта не дает. Средства для этого были, т. к. уже через 20 минут после взрыва в 1 ч 50 мин к борту корабля подошли один морской и два рейдовых буксира. Кроме того, в помощь буксирам можно было быстро ввести машины, которые не успели остыть после дневного выхода корабля в море».

Таким образом, очередным упущением и ошибкой на линкоре было непринятие мер к даче хода с учетом прогретых котлов и машин и к переходу на мелкое место.

01 ч 43 мин. «...Дифферент на нос до уровня палубы». Полубак еще был над водой. В носовой оконечности до 14-го шпангоута воды после взрыва не было. Из тросовой достали тросы, и люки вновь задраили. Однако при погружении носовой оконечности вода через неплотные люки пошла внутрь, и нос продолжал погружаться.

*Из вахтенного журнала КПУР за 29.10.1955 г. *:*

01 ч 43 мин. ЛК «Новороссийск» получил дифферент на нос до уровня палубы. Доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

Продолжалась борьба с водой в 14-м и 15-м кубриках. Трюмный матрос Легков и другие получили приказание проверить иллюминаторы в 21-м кубрике

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 45.

и обнаружили их незадраенными. Они их задраили. Новое приказание: запустить водоотливной насос № 2 для откачки воды из носовой части, так как машиниста у насоса не было, видимо, он погиб. Вновь проверили артпогреба 2-й башни главного калибра и № 5 ПМК. Там было сухо. У глаголь-гака (складного гака) якорной цепи стоял боцман с молотком, видимо, ожидая команды аварийно отдать якорь с якорной цепью, что можно сделать одним ударом по глаголь-гаку, тем самым разъединив жвака-галс от якорной цепи и освободив нос корабля от якоря. Уже затем можно было освободиться и от бриделя на бочке. Но команды не было. Нос опускался в воду, а с ним и глаголь-гак якорь-цепи, и цепь на бочку. Уже много позднее будет резать ее автогеном заводской резчик на бочке. Корабль так и останется с неотданным якорем. Это одна из очередных ошибок на линкоре, тем более очевидная, что помощник командира корабля все время находился на палубе, а вскоре туда прибудет все командование Черноморского флота. Вспомнят они, что надо было отдать якорь и бридель, но будет уже поздно.

В истории морских катастроф были подобные примеры: опрокинулся броненосец «Гангут» в Выборгском заливе на Балтике, также не отдав якорь, но была спасена вся команда. Анализируя гибель броненосца и возможность его спасения, будущий академик Крылов еще тогда указывал на возможность аварийной отдачи якоря путем подрыва ушедшей под воду якорь-цепи.

В это время дежурный по кораблю Никитенко, отдав необходимые команды аварийным партиям и организовав погрузку раненых на барказ и отправку их в военно-морской госпиталь, пошел в район взрыва.

Вспоминает капитан 1-го ранга в отставке М. Р. Никитенко:

«...После отправки барказа (около 01.43) я прошел на бак в район взрыва. Крен был выровнен перекачкой топлива. Чем ближе подходил к баку, тем больше было ила.

Почти на диаметральной плоскости зияла огромная дыра с рваными краями. Правый шпиль был развернут почти на 90 градусов в сторону стволов первой башни. Нос значительно осел, и вода почти заполнила шпилевое помещение, где размещалось новое пополнение. Я услышал крики и мольбы о спасении. Вскоре они затихли. Выйти из помещения они не могли, так как выход был заклинен взрывом. Они были похоронены заживо. И хотя я участвовал во многих боях и атаках, видел смерть моих товарищей, увиденным и услышанным был потрясен.

После бака спустился в 15-й кубрик, расположенный на жилой палубе. Было полутемно, мерцала одинокая лампочка переноски. Вода через щели и двери поступала из 14-го кубрика, который был почти полностью затоплен. Матросы носовой аварийной партии конопатили дверь и укрепляли брусьями переборку, расположенную на 51-м шпангоуте. Они работали спокойно. Никакой паники. Слышались только команды старшины...» *(Ленинградская панорама.— 1989.— № 4).*

29 октября 1955 года он докладывал комиссии:

— В районе бака я встретил помощника командира. Он оставался за командира корабля, он руководил работой аварийных партий.

— Вы сами рванину не видели? — спросил Малышев.

— Я туда шел. Дал приказания послать туда легких водолазов, по трансляции дал приказание задраить иллюминаторы. Все нижние иллюминаторы были задраены.

— Почему Вы об этом знаете?

— Я дал приказание по трансляции — задраить иллюминаторы. В это время дифферент был на нос градуса 4.

— Вы проверили, были ли задраены иллюминаторы? — спросил адмирал Горшков.

— Не проверил, времени не было.

— Кто должен был задраить иллюминаторы? — задал вопрос Малышев.

— Аварийные партии.

— Аварийные партии были заняты по борьбе с водой, и они же задраивали иллюминаторы? — удивился Малыщев.

— Я не проследил. Просмотрел я разрыв. Разрыв произошел впереди первой башни в районе первого люка. Разворотило палубу, листы закрыли башню, их подняло на башню. Из 18 человек БЧ-1 в наличии было четыре, 14 человек из 18 находились в 30-м кубрике. Ни один человек оттуда не вышел. На моей половине в кубрике было 14 человек и порядка 20 человек было музыкантов на другом борту. Мне доложили, что живы 4 человека...

— В каком районе произошел взрыв?

— Я подумал: что могло взорваться? В этой районе нет ничего взрывчатого: ни бензина, ни боезапаса... Если бы взрыв был внутри, тогда не было бы такого количества ила. Все матросы были в иле, буквально одни .зубы были видны. Что еще подтверждает, что взрыв был не внутри корабля? Для того чтобы повредить буксир и барказ, которые стояли у левого борта метрах в 15 от места взрыва, надо было разворотить весь левый борт. Поэтому я решил, что взрыв был подводный. Если бы взрыв был внутри корабля, там все полетело бы. Я подумал, что крейсер или буксир толкнули кораблъ.

— Значит, Вы исключаете возможность внутреннего взрыва?

— Исключаю. И в районе взрыва не было взрывчатки.

— От района взрыва до первого погреба — какое расстояние?

— Метров 10—15.

— Между первым боевым траверзом?

— Да.

— Какая толщина боевого траверза? — спросил Бутома.

— Примерно 150 мм.

— Где, по-вашему, больше всего погибло людей? — спросил Малышев.

— 29-й кубрик — около 50 человек, 30-й кубрик — 30 человек. Ни один человек оттуда не спасся. Затем 14-й кубрик, 4-й, 3-й и 1-й кубрик — процентов 70. В общей сложности около 250 человек погибло от взрыва.

Капитан 3-го ранга Никитенко на следующий день — 30 октября — изменил свое мнение о причине взрыва и заявил на комиссии:

«На мой взгляд, этот взрыв произошел внутри, могло долго не взрываться, а ил все равно будет. Я на тральщике служил три года и знаю, на мелком месте, когда взрывается мина, она ил выбрасывает. Так и у нас получилось отверстие, которое наполнилось илом».

01 ч 45 мин. «Нуждаюсь в помощи»

Из журнала текущих событий ОД Штаба Черноморского Флота за 29 октября 1955 г.:

01.45. Получен семафор от ОД эскадры: «Нуждаюсь в помощи АСС». К ЛК пошел РБ-61, 67, БСС, РК, ПОК-59.
Получен семафор от ОД экскадры: «Нуждаюсь в медпомощи».

Со стоящих рядом кораблей в Севастопольской бухте к линкору уже спешно отходили аварийные партии и санитарные группы. Следом за аварийными партиями крейсеров «Керчь» и «Молотов» отошла аварийная партия с крейсера «Фрунзе».

*Из вахтенного журнала крейсера «Фрунзе» за 29.10.55 *:*

01.45. Аварийные партии во главе со старшим лейтенантом Крайтерманом и старшим лейтенантом Викуловым на барказе № 415 сошли с корабля к борту ЛК «Новороссийск» в количестве 56 человек. Катер № 1695 со старшим лейтенантом Жуковым отошел от правого борта к линкору.

Одновременно с ними прибывший командир БЧ-5 крейсера «Фрунзе» инженер-капитан-лейтенант Аввакумов увидел, что форштевень уже вровень с водой и буксир-спаситель из пробоины откачивал воду, внизу в кубрике матросы в темноте продолжали ставить подпоры, большинство личного состава аварийных партий с других кораблей не использовалось.

Плохое использование на линкоре «Новороссийск» аварийных партий с других кораблей было отмечено в докладе Правительственной комиссии.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55:

«Аварийно-спасательные партии с других кораблей, прибывшие на помощь линкору, использовались крайне плохо, не организованно. Эти команды были предоставлены самим себе, а не зная корабля, расположения помещений и устройств, они зачастую делали случайную работу или просто ничего не делали, а стояли на открытой (верхней) палубе корабля. Очевидно, такое положение и привело к тому, что еще за 25—30 минут до опрокидывания линкора, когда борьба за удержание корабля на плаву вступила в решающую стадию, была отдана команда аварийно-спасательным партиям с других кораблей покинуть линкор».

* ЦВМА.—Ф. *г.*— Оп. 96.—Д. 115.—Л. 81.

Таким образом, крайне плохое использование аварийно-спасательных партий с других кораблей, возглавляемых опытными офицерами, в первый период борьбы с водой и отсутствие анализа обстановки явились очередными упущениями как на линкоре, так и прибывшего затем командования Черноморским флотом и эскадрой.

01 ч 46 мин. «Носовая часть ЛК медленно погружается»

Из журнала текущих, событий ОД Штаба Черноморского Флота за 29 октября 1955 г.:

01.46. КПУР доложил: носовая часть ЛК медленно погружается.

Дежурный по дивизиону живучести БЧ-5 старшина 2-й статьи Комолов, известив об обстановке на корабле после взрыва вахтенного офицера, после тревоги находился на своем боевом посту № 40 в районе 79-го шпангоута. Там все было нормально, и он начал выводить раненых из 14-го кубрика. Вода уже поднималась выше броневой палубы и через комингс дверей начала поступать в кубрик № 15. Дверь деформировалась во время взрыва и не закрывалась. Комолов дал команду быстрее ставить подпорки на 17-й кубрик, а сам вернулся в 15-й кубрик. Он рассказывал:

«После этого вода пошла уже в некоторые каюты, в которых были не задраены иллюминаторы, каюты были закрыты. Мы начали ломать двери этих кают и задраивать иллюминаторы. В незадраенные иллюминаторы шла вода. Я сначала думал, что с правого борта тоже есть пробоина, а это, оказывается, были незадраенные иллюминаторы. В каюте № 3 было по пояс воды, в районе 55-го шпангоута. После этого я послал матроса, чтобы начали шпаклевать простынями и наволочками двери, а сам пошел за водолазами. Пришли водолазы, стали закрывать иллюминаторы.

Командир трюмной группы Михалюк и старшина команды трюмных машинистов Касилов непосредственно руководили борьбой за живучесть в носовых кубриках и отсеках, они боролись за жизнь корабля, не щадя своей, и навечно остались с ним.

Основная их задача была остановить воду на 50-м шпангоуте, где проходила главная водонепроницаемая переборка, являвшаяся одновременно броневым траверзом. Надо было не допустить воду в цитадель. Но она пошла выше — по броневой, а затем и по батарейной палубе. Водонепроницаемая переборка на 50-м шпангоуте проходила между 14-м и 15-м кубриками, но в ней были две двери, и через неплотности в них вода пошла в кубрик № 15 над цитаделью и дальше.

Машинист трюмной команды матрос Чура помогал ставить подпоры в 15-м кубрике личному составу аварийной партии, руководимой главным старшиной Беликовым. Чура рассказывал *:

«Минут через 15 видел воду в шахте дизелей. Она была выше броневой палубы, но до батарейной не дошла».

Трюмный машинист старший матрос Баларченко сообщил *:

«Городецкий дал команду ставить подпоры в 17-м и 18-м кубриках. Когда вода все же пошла в 18-й и 17-й кубрики, Городецкий вновь послал на клапана 4-й башни, сказав, что ее будут топить».

Сам Баларченко остался помогать аварийным партиям ставить подпорки.

В 15-м кубрике продолжал бороться с водой личный состав во главе со старшиной 2-й статьи Гончаровым. Он рассказывал на комиссии **:

«В 18 кубрике иллюминатор был задраен на все три барашка. Оттуда и начала фильтровать вода. Это говорит о том, что он уже под водой сидит. Это выше броневой палубы. После того как вода начала поступать и идти ко мне в кубрик, я сказал, чтобы меня задраили, потому что задраиться

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.— Л. 42.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.—Л. 237—238.

изнутри я не мог, задраивается с другой стороны. Что делали в 18 кубрике, не знаю. Начали мы здесь задраивать. Когда поставили распорки на хлеборезку БЧ-5 и кладовую, там, видно, совсем легкие переборки, их начало выпучивать».

В ПЭЖе продолжали борьбу по спрямлению крена на правый борт путем перекачки мазута, но непрерывное увеличение дифферента на нос, видимо, уже вызвало тревогу. Необходимо было предотвратить распространение воды как по броневой, так и по находящейся выше батарейной палубе.

Матусевич отдал приказание трюмному машинисту матросу Легкову перейти на батарейную палубу. Тот говорил на комиссии *:

«Мне было приказано от командира БЧ-5 ставить подпоры с 1-го кубрика на батарейную палубу, а на двери поставить подпорки с 4-го кубрика».

На боевых постах был парторг Ходов: помогал выносить раненых, встретил аварийную партию с крейсера «Фрунзе», ее возглавлял его знакомый — комсорг крейсера, старший лейтенант. Это Ходов попросил привезти помпы, так как прибыли они с огнетушителями. Дождался их возвращения и помогал запустить помпы. Он рассказывал:

«После этого я спустился в 15 кубрик. Там было воды мало, примерно ниже колена. Аварийная партия ставила леса, но переборки уже гнулись. Я перешел к другой партии, там у меня работал комсомолец Михалюк. Я с ним перекинулся несколькими словами, спросил: как дела. Он говорит: нормально. И я пошел на верхнюю палубу, чтобы узнать, как раненые, всех ли эвакуировали. Там я увидел, что раненые были вынесены».

На линкор продолжали отправлять аварийные партии с других кораблей.

Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29,10.55 г.:

01.46. Барказ № 451 с аварийной партией, вооруженной огнетушителями, под командой старшего лейтенанта Дмитриева в количестве 26 человек отправлен на ЛК «Новороссийск».

Следом с того же крейсера были отправлены 19 санитаров и два врача под командой капитана 2-го ранга Мухина. Через полчаса — еще две аварийные партии — 28 человек со светильниками и мотопомпами и опять с ненужными огнетушителями — во главе со старшим лейтенантом Пугачевым и мичманом Лисицким. Через несколько минут Пугачев вернется на крейсер и доложит, что требуются светильники, вновь отправится к линкору еще с 25 матросами и старшинами, но уже с мотопомпами. Всего лишь с крейсера «Михаил Кутузов» будут отправлены на линкор 95 матросов, старшин, офицеров. С крейсера «Фрунзе» на линкор прибудут 68 моряков.

В 01 ч 48 мин старший помощник крейсера «Фрунзе» капитан 2-го ранга Давид Амбокадзе на барказе также отошел к линкору. На юте его встретил дежурный по кораблю Никитенко. Узнав, что за командира линкора — его помощник, который находится на полубаке, Амбокадзе побежал туда. Об этом моменте он сообщил на комиссии:

— В это время нос был на 2 м в воде. Я увидел большую рваную пробоину. Оттуда извлекали раненых или трупы. Помощник был там.

— Кто Вам давал поручения? — спросил его Малышев.

— Я сам находил себе поручения. С правого борта было отдраено 4 или 5 иллюминаторов, я приказал их задраить. Они уже были в воде. Изнутри их задраить нельзя было. Прикрыли снаружи легкие водолазы... Приказали проверить глубину, но лота не оказалось. Привезли с «Фрунзе». Проверили, оказалось— 17 метров. Рассуждали, что осадка носом— 10 метров...

— Начальники аварийных партий Вам докладывали, как их использовали? Ваш командир БЧ-5 был на линкоре, он Вам жаловался, что не было проводников?

— Была единственная жалоба, что очень плохо обеспечили проводниками.

— Какие меры были приняты? — спросил адмирал Горшков.

— Это было доложено в ПЭЖ.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 246.

— Вы должны были помочь им,— сказал Малышев.— Перед Вами был командир БЧ-5 вашего крейсера. Он рассказывал, что аварийно-спасательные партии никто не встретил, никто не провожал. Люди ощупью делали, что могли. В самый опасный момент, когда надо было напрячь все силы на борьбу с водой, за корабль, люди вышли на палубу.

1 ч 50 мин — вторая аварийная партия с крейсера «Молотов» из 18 человек во главе с капитан-лейтенантом Соколовым отправилась на линкор. Всего на корабль прибыли 162 опытных матроса, старшин и офицеров аварийных партий и около 30 врачей и санитаров. Однако их никто не встретил, проводников по кораблю не выделили, и они в большинстве своем сами находили себе объекты в борьбе за живучесть корабля.

*Из докладной инженер-лейтенанта Саламатина В. Г.— командира аварийной партии крейсера «Керчь» от 4,11.55 г, *'.*

«Прибыл на корабль порядка 01.50, о прибытии доложил капитану 2 ранга (фамилию не знаю) и попросил проинформировать, в какой помощи они нуждаются. Он ответил, что пробоина в носовой части, поступает вода, чтобы я со своей аварийной партией шел туда. На мой вопрос об офицерах БЧ-5 с линкора и их местонахождении ответил, что найду их на месте. Я увел свою аварийную партию в район второй башни левого борта и пристроил к уже стоящей там партии человек в 40..., офицеров БЧ-5 найти не смог. Корабль в это время стоял на ровном киле, нос был погружен ориентировочно по клюзы, кубрик № 1 еще не был затоплен... Я спустился со своим личным составом в кубрик № 4 и совместно с несколькими матросами из аварийной партии «Кутузова» стали ставить подпоры на двери правого и левого борта из кубрика № 1...»

Упомянутый Саламатиным капитан 2-го ранга, видимо, был и. о. командира линкора капитан 2-го ранга Сербулов. Однако и он никаких распоряжений по работе аварийных партий с других кораблей не дал, проводников не выделил.

01 ч 50 мин. «...По военно-морской базе должна быть объявлена тревога... Этого сделано не было». В это время — в 1 ч 50 мин — на КП штаба ЧФ прибыл начальник оперативного управления *штаба* флота капитан 1-го ранга П. И. Овчаров. Заслушав оперативного дежурного, приказал установить прямую радиосвязь с линкором на УКВ и связался по береговому телефону с линкором. В это время на линкоре начали эвакуацию раненых.

*Из вахтенного журнала КПУР ОВРа за 29.10.55 г. **:*

01.50. К ЛК «Новороссийск» подошли МБ-61, РБ-67, самоходная баржа УВСГ, ПОК-59, БУК-100, РК-1549 и плавсредства КР-51 и КР-39. Начали эвакуацию раненых в Главный Военно-морской госпиталь, доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

ОД эскадры продолжал запрашивать помощь.

*Из журнала входящих и проходящих семафоров РП-85 за 29.10.55 г. ***:*

«ОД флота. Нуждаюсь в аварийной и медицинской помощи. Взрыв в носовой части корабля. Прошу немедленно сообщить Ком. эск. ОД Штаба эск.».

ОД штаба флота принимает решение вызвать к себе начальника АСС флота:

«1 ч 50 мин. Начальнику АСС приказано прибыть в управление. С кораблей к ЛК подходят барказы. Свет включен».

В это же время в штаб флота прибыли командующий, член Военного совета ЧФ вице-адмирал Кулаков и начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин. Они приняли решение всем направиться на линкор.

Из объяснения вице-адмирала Кулакова Н. М. от 2.11.55 г.:

«В 01.50 я прибыл в БФ КП Командующего флотом; выяснив место стоянки линкора и отдав приказание вызвать Прокурора флота, Начальника Особого отдела ЧФ и Начальника Политуправления ЧФ, вышел для следования на катер.

При выходе из штаба встретил Командующего флотом вице-адмирала Пархоменко и Началь-

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 319—321.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 44.
**» Там же.—Л. 53.

ника штаба вице-адмирала Чурсина и вместе с ними отбыл на корабль. Таким образом, к 02.00 мы были на месте происшествия».

В это же время из дома вышел и врио командующего эскадрой ЧФ контр-адмирал Н. И. Никольский.

Однако многие офицеры линкора, флагманские специалисты, в том числе флагманский инженер-механик эскадры, корабельные инженеры, которые были крайне необходимы на гибнущем линкоре, извещены не были.

Но в эти минуты проявилась беспечность и в другом, не менее важном вопросе: произошел взрыв на флагмане Черноморского флота, причина неизвестна. На всех кораблях объявлена боевая тревога, что видно из записи в вахтенно-сигнальном наблюдательном журнале за 29 октября 1955 года на посту наблюдения:

«01.32. На всех кораблях объявлена боевая тревога». *

И в это время все командование флота покидает свой КП, начальник штаба флота начинает распоряжаться буксирами.

*Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 **:*

«Штаб флота вместо того, чтобы объявить «большой сбор» по базе, объявил готовность № 1 только аварийной и медицинской службам флота и в распорядительном порядке оповестил некоторых начальствующих лиц флота...

После взрыва линкора, когда еще не были известны истинные причины взрыва и размеры катастрофы, командование флота должно было в числе возможных причин взрыва предполагать как прямое военное нападение, так и крупную диверсию, направленную не только против одного линкора «Новороссийск», но и против других крупных кораблей, стоящих на рейде (еще один линкор, 5 крейсеров и 8 эсминцев). ...По военно-морской базе должна была быть объявлена тревога с введением или «Положения № 1» (полная боевая тревога), или «Большой сбор», по которому весь офицерский состав должен был прибыть с берега на стоявшие на рейде корабли. Этого сделано не было, так как Командующий флотом т. Пархоменко, начальник штаба флота т. Чурсин, член Военного Совета флота т. Кулаков и начальник оперативного отдела штаба флота т. Овчаров легкомысленно поверили сообщению дежурного офицера по линкору «Новороссийск» штурмана Никитенко или какого-то другого неизвестного лица о том, что на корабле произошел взрыв бензина (которого, кстати, на данном корабле совсем не было).

Таким образом, в случае действительной военной или крупной диверсионной опасности флот и крепость не были приведены в должное боевое состояние, а значительная часть адмиралов и офицеров продолжала находиться на берегу—»

Между прочим, среди них были командующий ВВС и начальник разведки флота. Как здесь не вспомнить внезапное нападение японцев на американские корабли в Пёрл-Харборе и нападение немцев на нашу страну 22 июня 1941 года, в том числе и на корабли Черноморского флота. Но тогда Севастополь достойно встретил врага.

01 ч 51 мин. «Форштевень корабля в это время еще на три четверти метра был на виду». Капитан 2-го ранга Сербулов, закончив отправку с носовой части линкора раненых, вызвал к себе Марченко. Тот доложил, что погреба осмотрены, в носовой башне — вода, во 2-й башне воды нет.

Роль Сербулова в первые минуты после взрыва интересовала комиссию:

— Команды Вы даете на верхней палубе? — спросил его Малышев.

— Так точно. Дальше я давал распоряжения закрепить выстрела, потому что в это время начали подходить к месту взрыва аварийно-спасательные буксиры и выстрела мешали, нельзя было подойти. Дальше приказал командиру БЧ-2 провести конопатку в погребе № 2, чтобы дальше вода не поступала.

— Сколько времени прошло после взрыва? Минут 20? — спросил Лунев.

— Да.

— В это время Вы были в районе палубы?

— Я все время был там. Потом я спустился в кубрик № 15 посмотреть, как идет борьба против поступления воды. Оттуда вышел наверх и приказал через лейтенанта Жилина командиру БЧ-5 усилить откачку воды. Когда подошли аварийно-спасательные суда, начали выкачивать воду. Форштевень корабля в это время еще на три четверти метра был на виду. Но дифферент был большой. Было такое впечатление, что дальнейшее погружение приостановилось.

— Вы наблюдали, что прекратилось погружение, или Вам казалось? — спросил Малышев.

— Мною было приказано командиру БЧ-1 наблюдать за погружением сверху...

В это же время Марченко вновь начал проверять артпогреба. Он показал на комиссии:

— Сербулов приказал идти по помещениям и определить границы поступления воды. Я пошел через 4-й и 7-й кубрики, около второй башни.

— Когда Вы пришли к Сербулову, в каком положении был нос? — спросил Малышев.

— Нос еще был непогруженным в воду.

— Дифферент уже ощущали?

— Дифферент на нос был. Подошел к 15-му кубрику, это на броневой палубе между 1-й и 2-й башнями главного калибра. Там темно. В это время мимо меня пронесли переносные лампы. Я туда ступил, там была вода. Вижу, люк закрыт. Пошел сразу в 16-й кубрик — это сразу за 15-м кубриком, между фок-мачтой и второй башней. Мне докладывает матрос Сумин, что во второй зарядный погреб начала просачиваться сверху вода, в стык носовой части... Вышел, и меня встретил Захаров и кто-то еще. Захаров доложил мне, что в первой башне снарядно-загрузочной — вода, снарядная затоплена. Переборка и турникеты зарядного погреба в нормальном состоянии. Вода сильно прибывает.

Об этом же напишет в своей второй объяснительной Сербулов.

Из объяснительной капитана 2 ранга Сербулова З. Г. от 2. 11. 55 г.:

«...Командир БЧ-2 вторично доложил, что погреб № 1 затоплен, во второй погреб просачивается вода через сальники электропроводки. Приказал конопатить и не допускать поступления воды в погреб».

Об этом же электрик 1-й башни матрос Прасолов рассказал на комиссии:

— Вода шла из экстренного хода.

— Вы точно видели, что вода показалась сверху? — спросил его Малышев.

— Да. Потом снизу вода била фонтаном. Еще ниже есть пост 15-й, там находится снарядный погреб. В снарядный погреб вода, очевидно, попала сразу. Поступило приказание — башню покинуть. Свет в это время погас... Комдив приказал — уйти с башни, нос стал погружаться все ниже.

— Сколько времени прошло после взрыва, когда Вы вышли на верхнюю палубу? — задал вопрос Малышев.

— Минут 20,— ответил Прасолов.

— В каком состоянии был нос?

— Метра два над водой. Вода стала поступать в 4-й кубрик через 1-й кубрик. Никак нельзя было остановить воду. В это время 15-й кубрик был затоплен. Вода поднималась через броневую палубу. Мы люк задраили. Из 15-го кубрика вода не поступала, а вода распространялась поверх цитадели.

— Поэтому там могли еще сидеть люди?

— Не исключена возможность, что люди там оставались. Мы стали задраивать все люки. Когда стало ясно, что 4-й кубрик не спасти, стали задраивать переборки в 7-м кубрике. Переборки слабые.

— Как Вы видели, что переборки слабые? — спросил Бутома.

— Они выпучивались.

— Иллюминаторы задраивались? — снова спросил Малышев.

— Один иллюминатор не был задраен в сапожной мастерской. Мы задраили.

Дифферент на нос достиг 5,55 м. Громадная пробоина в днище и по правому борту, незакрытые иллюминаторы и проникавшая сверху вода поверх цитадели на броневую и батарейную палубы вели к быстрой потере начальной остойчивости. Это ясно понимали в ПЭЖ и сумели ликвидировать опасность опрокидывания корабля через правый борт. Через тридцать минут после взрыва крен корабля на правый борт был почти ликвидирован, линкор был спрямлен.

02 ч 00 мин. «...Корабль буксировать на мелкое место... На корабль прибыл Командующий флотом». Положение линкора вызвало тревогу на КП штаба флота.

Из журнала текущих событий ОД Штаба ЧФ за 29.10.55:

02.00. Дежурному по ЛК передано приказание: с подходом к ЛК буксиров — буксировать на мелкое место. На ЛК убыли КЧФ, НШ, Чл. ВС.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 47.

** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 41, 68.

Дежурный по кораблю Никитенко заявил комиссии:

«Минут через 7 после взрыва из Штаба флота капитан 1-го ранга Овчаров передал приказание отдать кормовой бридель, отвести корму на более мелкое место».

Однако, видимо, это приказание отдано было позднее, да и концы на буксир, по свидетельству того же дежурного по кораблю, были заведены личным составом аварийных партий с крейсера «Фрунзе». Об этом же пишет в своей объяснительной Овчаров.

*Из объяснения по действиям в период гибели ЛК «Новороссийск» 29 октября 1955 г. начальника оперативного управления Штаба ЧФ капитана 1 ранга Овчарова Б. И. от 4.11.55 *:*

«Связавшись по телефону с дежурным по ЛК «Новороссийск», последний доложил, что в носовой части корабля, предположительно в бензоскладе, произошел большой взрыв, нос корабля погружается. Мною ему было сообщено, что к кораблю посланы буксиры и приказано — с подходом их корабль буксировать на мелкое место. Это распоряжение было отдано в 02.00.

По данным оперативного дежурного Штаба флота, дежурного по кораблю... я пришел к предварительному выводу, что на корабле произошел сильный внутренний взрыв, от чего корпус корабля в носовой части имеет большие разрушения. Я подозревал, что сдетонировал боезапас в носовом погребе.

Оценив таким образом обстановку, я и направлял свои и оперативно-дежурной службы действия. Они сводились к тому, чтобы как можно быстрее и наиболее полно обеспечить оказание помощи кораблю, потерпевшему аварию. Я считал своим долгом, как можно быстрее обеспечить выход к линкору морских спасателей, буксиров, катеров для оказания ему помощи».

В 02 ч 00 мин на корабль прибыл командующий флотом.

Из объяснительной записки капитана 2 ранга Сербулова от 30.10.55:

«Примерно в 2 часа на корабль прибыл Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко. Я его встретил в районе взрыва и доложил обстановку и какие меры применяются по борьбе с водой. Командующий флотом вызвал командира БЧ-5».

Вместе с командующим флотом прибыли начальник штаба флота и член Военного совета. Их докладные и объяснительные в Правительственную комиссию противоречивы, но все же дополняют друг друга.

Из докладной вице-адмирала Пархоменко от 3.11.55:

«В 2 часа я прибыл на линкор и пошел к месту происшествия.

На баке, в районе первой башни, я увидел помощника командира линкора «Новороссийск» капитана 2 ранга Сербулова, который руководил эвакуацией личного состава, получившего повреждения при взрыве, извлекали трупы из кубриков. Из доклада тов. Сербулова я выяснил, что на корабле сыграна боевая тревога, личный состав находится на боевых постах, ведет борьбу с поступающей водой, корабль имеет повреждение от взрыва бензиновых цистерн или боезапаса. Врид командира на корабль еще не прибыл. На корабле много жертв. Находящийся в носовых кубриках личный состав погиб. Вызваны аварийно-спасательные средства флота. Руководит борьбой за живучесть корабля инженер-капитан 3 ранга Матусевич.

Я приказал вызвать командира БЧ-5 с докладом о состоянии корабля, который мне доложил, что корабль в носовую часть принял примерно 1200—1400 тонн, вода поступает с нижних помещений, но по кораблю не распространяется. Взрыв произошел в носовой части корабля (внутри). Траверзная носовая переборка сохранилась, которую сейчас дополнительно укрепляют аварийные партии. Метацентрическая высота уменьшилась и в настоящее время — около 1 метра. Насосы водоотливной системы в строю, кроме одного — носового. Принятыми мерами прекращено распространение воды и обеспечивается сохранность корабля... больше угрозы нет.

Под парами первый котел.

Я отдал приказание не допустить распространение воды в соседние неповрежденные помещения, укрепить их и водоотливные средства использовать на удаление воды из помещений. Приступить к креплению кормовой водонепроницаемой переборки 1-го погреба и последующих переборок на случай, если не выдержит давление основная переборка, поднять пары в кормовом котле, уточнить состояние корабля и докладывать мне обстановку.

Отпустив командира электромеханической боевой части, я решил осмотреть корабль».

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 301—302.

Не бросилось в глаза адмиралу, прошедшему войну, что на линкоре грубейшим образом нарушены Корабельный устав и флотские традиции: отсутствуют, несмотря на боевую тревогу, командир линкора и офицеры на ГКП, не выяснены причина взрыва и объем повреждений, не оповещены и потому отсутствуют корабельные инженеры (ведь Матусевич всего-навсего был командиром электротехнического дивизиона, хотя и отличным, что он и доказал, быстро восстановив электроснабжение и решив первоочередные задачи по ликвидации крена на правый борт). Не объявил командующий и о своем прибытии на корабль и, практически приняв на себя командование борьбой за живучесть линкора, не занял положенного ему места на флагманском командном пункте (ФКП).

Неправильное руководство борьбой за живучесть корабля, за его непотопляемость станет роковым для линкора, поэтому каждая команда и распоряжение заслуживают внимания.

Из объяснения начальника Штаба ЧФ вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1.11.55 г.:

«На линкор я прибыл вместе с Командующим и членом Военного совета около 2 часов ночи. По пути на линкор было высказано предположение о том, что на линкоре взорвался боезапас. По прибытии на корабль, пройдя в носовую часть, обнаружили впереди носовой башни вывороченную наружу верхнюю палубу. Пробоина длиной около 5—6 метров и по ширине около 2 метров. Через эту пробоину снизу вытаскивались раненые люди.

Командующий флотом по прибытии на корабль, идя к носу, на ходу задал вахтенному офицеру ряд вопросов: „Что произошло?", „Взорвался ли боезапас?", „Кто из командования на корабле?", „Сколько раненых, убитых?", „Какие помещения повреждены?" и т. д.

Мною также выяснилось у офицеров, старшин, стоящих у башни, «„какие приняты меры", „какая объявлена тревога", „имеет ли корабль связь" и другие вопросы.

Обнаружив в носовой части на палубе много ила и получив доклад о том, что боезапас цел, бьио сделано предположение о том, что взрыв произошел не изнутри, а снаружи корабля. Затем Командующий последовательно отдал ряд приказаний различным лицам, в том числе и мне — о вызове начальника аварийно-спасательной службы, о вызове командира корабля, об организации буксировки линкора, о сосредоточении спасательных средств и т. д.

Положение корабля в 2 ч было следующее: крен на правый борт 1—1'/2 градуса, дифферент на нос таким образом, что гюйсшток выходил из воды более чем на 1 метр...»

Имеются расхождения в объяснениях командующего флотом и* его начальника штаба, в том числе это касается причины взрыва и поступивших на исполнение команд. При оценке положения линкора, надо полагать, подводник Чурсин имел в виду расстояние в 1 метр от основания гюйсштока до воды. А это означало дифферент на нос и осадку носа линкора более 16 метров. Удивительно, что начальник штаба флота также не обратил внимания на нарушения Корабельного устава, в частности на то, что не действовал ГКП по сигналу боевой тревоги, не были отданы якорь и бридель.

Но имеются показания еще и третьего лица, уточняющие некоторые факты.

Из объяснения вице-адмирала Кулакова Н. М. от 2.11.55:

«...К 02.00 мы были на месте происшествия. В это время корабль имел дифферент на нос и вода подходила к основанию гюйсштока. С левого борта происходила эвакуация раненых и убитых, корабль был освещен. Личный состав почти весь был занят на боевых постах, принимая меры к спасению корабля.

В районе полубака у среза орудия была рваная пробоина размером примерно 5 X 2 метра, залитая вокруг густым слоем ила... Вызванный для доклада исполняющий обязанности командира корабля капитан 2 ранга Сербулов доложил обстановку и принимаемые меры личным составом... Командующий флотом вызвал для доклада инженер-капитана 3 ранга Матусевича... Из этого доклада у меня сложилось впечатление, что главная задача — **борьба с дальнейшим поступлением воды решается удовлетворительно, что у механиков нет сомнения в возможности прекращения поступления воды** (здесь и далее выделено Кулаковым — *Б. К.)* Тут же прибыли на корабль начальник АСС ЧФ капитан 1 ранга Кулагин, которому Командующий ЧФ поручил руководство аварийно-спасательными средствами, подходившими к борту линкора: спасательными кораблями, буксирами, ВРД и другими. Таким образом, Командующий флотом давал распоряжения отдельным начальникам до прихода контр-адмирала Никольского...

Считаю также неправильным, что мы полностью доверились механикам, не потребовали от них четкого доклада с расчетами — угрожает ли опасность потопления кораблю, а считали, как теперь

стало ясно, без всяких оснований, что нос корабля, коснувшись грунта, приостановит дальнейший дифферент. Отсюда и исходили при принятии решения о нахождении личного состава на корабле... Прибыв на корабль, у меня, а я считаю, что и у Командующего флотом, сложилось полное впечатление, что никакого риска для гибели корабля нет. Спокойные, а главное — уверенные доклады механиков и начальника АСС создали уверенность, что мы способны наличными средствами (с привлечением прибывших аварийных партий и буксиров АСС) решить главную задачу — прекращение поступления воды в помещения корабля... Поэтому ни Командующий флотом, ни другие строевые офицеры не в состоянии были определить точно, что происходило в нижних помещениях и почему так быстро наступил кризис».

В чем, несомненно, прав вице-адмирал Кулаков, так это в том, что Матусевич и Городецкий на 02 ч 00 мин были уверены в благополучном исходе — корабль будет спасен — и действовали грамотно и спокойно. Откуда им было знать, и они так и не узнают, что предпринятые безграмотные действия приведут к потере линкором остойчивости; да, видимо, об остойчивости корабля у лиц, отдававших приказания на верхней палубе без согласования с ПЭЖем, были смутные представления, как и о состоянии илистого дна бухты, где стоял Черноморский Флот, хотя разрез и глубина ила, покрывающего дно, были установлены еще в 1946 году.

02 ч 01 мин. «...Командующий предложил прекратить буксировку...» Шел второй день опроса очевидцев. Уже был опрошен 21 человек, в том числе матросы, старшины и офицеры линкора, исполнявший обязанности командира корабля Хуршудов и остававшийся на линкоре за него Сербулов, начальник штаба эскадры врио командующего Никольский. Выявилось, что мужество и героизм экипажа не смогли превозмочь отрицательных последствий неумелого руководства, первейшая роль в котором принадлежала командующему флотом на корабле.

Но вместе с командующим флотом на линкоре был и начальник штаба флота. Какова же была его роль?

На комиссии Малышев задал ему первый вопрос *:

— Знали ли Вы этот корабль?

— Нет,— ответил начальник штаба флота.

Его выручил адмирал Горшков:

— Дело в том, что товарищ Чурсин на этой должности около двух месяцев.

Вновь спрашивает Малышев:

— Когда Вы получили сообщение о взрыве, кто Вам сообщил и когда Вы прибыли на корабль?

— Я проводил учения, прибыл из Балаклавы в 1 ч 50 мин. Из Балаклавы я приехал на автомашине. Жена мне сказала, что звонил оперативный дежурный. Я позвонил, и оперативный дежурный доложил мне обстановку, сказал, что Командующему флотом доложили и он просил прислать машину. Мне было доложено, что на линкоре «Новороссийск» произошел взрыв или пожар. Предполагают, что взорвалось бензохранилище.

Я просил разрешения Командующего поехать с ним, чтобы в зависимости от обстановки определить свои действия.

Мы прибыли на Графскую пристань, в это время приехал член Военного совета. На катер мы сели втроем и пошли на линкор «Новороссийск».

— Через сколько времени Вы приехали на линкор? — спросил его Малышев.

— Через полчаса,— ответил Чурсин, ведя отсчет времени от момента взрыва.

— В каком состоянии был корабль, когда Вы прибыли?

— Дифферент был небольшой, примерно 4 градуса.

— Четыре градуса — это большой дифферент!

— Может быть, я ошибаюсь. Гюйсшток был метра полтора над водой. Когда вошли на корабль, катастрофического дифферента не было. Нас встретил вахтенный офицер корабля Никитенко. Затем стали выяснять, кто на корабле, кто управляет кораблем. Сначала мы ничего не узнали, затем появился врид командира БЧ-5 Матусевич. Пошли к носовой части посмотреть. У нас в пути была мысль: что могло произойти на линкоре? Считали, что, может быть, взорвался боезапас. Первые вопросы были по организации: кто находится на корабле, что произошло?

Направились в носовую часть. Увидели, что разворочена верхняя палуба. Палуба была в иле сантиметров на 20. Было высказано предположение, что, очевидно, взорвался не боезапас, а что-то другое.

Врио командира БЧ-5 стал докладывать состояние корабля.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 90—91.

— Что он доложил? — спросил Малышев.

— Он доложил, что сейчас носовая часть заполнена водой и что в районе 15-го кубрика переборки задраены (из 15-го кубрика проводится спасение личного состава), что воды поступает немного, что была объявлена боевая тревога, аварийная тревога, все стоят на местах и ведется борьба за непотопляемость корабля. Работают все водоотливные средства. Но результатов пока они не давали. Вода продолжала поступать.

Затем Командующий предложил прекратить буксировку, так как буксир стоял за кормой и буксировал линкор к берегу.

— Какой процесс был буксировки: пытался буксировать или буксировал? — спросил Малышев.

Чурсин поправился:

— Вернее, он его разворачивал. Мне Командующий флотом говорит: «Прекратите буксировку. Его надо носом буксировать». На корме пока прекратили буксировку.

— Света на корабле не было?

— Свет был, когда корабль под воду уходил. Свет был до последней минуты. Света не было, только когда уже переворачивался корабль.

Затем опять пришел врид командира БЧ-5 и сказал, что вода уже не поступает. Мне казалось, что обстановка довольно простая.

— Почему Вам так казалось?

— Не весь нос — вода была до шпиля,— ответил Чурсин.— Я представлял, что если носовая часть до первой башни заполнена водой и в таком состоянии корабль стоит, то, следовательно, все спасательные средства приведены в действие и затем спасательные средства других кораблей — все сумеют справиться.

— Откуда у Вас была такая уверенность? Теоретического чертежа у Вас не было, корабля Вы не знаете.

— Я сам подводник. Имею представление о непотопляемости корабля. Я сделал такое заключение, что вода через переборки не поступает. Ведется борьба, работают водоотливные средства, начали подходить и организовывать работу спасательные корабли. Дифферент я не считал угрожающим. Когда мы прибыли на корабль, крен был градуса полтора на правый борт. Пока разговаривали...

(Здесь вмешался Кузнецов, сказав, что чистый дифферент бывает очень редко.)

...Крен на правый борт, потому что пробоина была с правого борта. У меня и создалось впечатление, что корабль не находится в опасности.

Вновь вопрос задал Малышев:

— Это было мнение и Командующего или Вы лично допрашивали Матусевича?

— Я его привел к Командующему флотом, он докладывал Командующему. Член Военного совета тоже присутствовал. Мое дело, ознакомившись с обстановкой, по своей должности обеспечить все мероприятия.

— Вы свое мнение Командующему доложили?

— Я сейчас не помню, не хочу говорить неправду.

— И. о. командира корабля Вы не спрашивали?

— Я его не видел.

— Вы не знали, что Матусевич — не специалист по вопросам непотопляемости, что он электрик?

— Не знал. Затем я получил приказание Командующего флотом обеспечить сосредоточение аварийных средств...

Однако в объяснительных командующего флотом и члена Военного совета отсутствует упоминание о команде — прекратить буксировку. В то же время вице-адмирал Чурсин заявил об этом на комиссии 30 октября и подтвердил в своей объяснительной записке.

*Из объяснения вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1.11.55 *:*

«Командующий сперва приказал уже стоящему за кормой линкора буксиру буксировку пока не производить».

Находившийся со своей аварийной партией на линкоре, в районе взрыва, старпом крейсера «Фрунзе» капитан 2-го ранга Амбокадзе, узнав о прибытии командующего флотом, побежал на ют. Он доложил об этом моменте на Правительственной комиссии **:

«Когда я прибежал на ют, Командующий флотом, член Военного совета и Командующий эскадрой уже были на юте. Буксир уже был принят, и при мне дежурный по кораблю доложил, что есть

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 254—255.

** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.—Л. 325.

приказание Овчарова — начальника оперативного управления Штаба флота — тянуть корму к берегу. Командующий флотом в это время сказал: «Подождите, сейчас изучу обстановку». Он приказал немедленно идти в пост энергетики, выяснить обстановку и доложить ему. Я прибежал туда, там оказался Матусевич. Мы пошли по правому борту в нос. Я передал приказание Матусевичу, и Матусевич поднялся наверх».

Кто предложил одно из немногих компетентных решений о буксировке носом, интересовало комиссию. Пояснения дал на следующий день, 31 октября, замполит линкора Г. М. Шестак.

— Матусевич — точно не могу сказать — докладывал, что надо разворачивать корабль, чтобы посадить носом на мель.

— Отсюда, очевидно, и возникло приказание Командующего буксировать линкор за нос? — заметил Главнокомандующий ВМФ Кузнецов.

— Так точно,— ответил Шестак и продолжал.— Бридель был натянутый и отдать его не удавалось. Надо было резать.

— Почему не удавалось? — спросил Кузнецов.

— Там глаголь-гак. Было дано приказание — резать. Но это тянулось долго.

Здесь что-то не то сказал замполит. Глаголь-гак и предназначен для быстрой отдачи якорь-цепи вместе с якорем. Этим не воспользовались на линкоре вовремя, и глаголь-гак ушел под воду.

Как мы видим, имеются расхождения в показаниях: буксировалась или не буксировалась корма линкора в момент прибытия командующего ЧФ на корабль. Капитан 1-го ранга в отставке М. Р. Никитенко, бывший дежурным по кораблю в ту трагическую ночь, утверждает, что она уже буксировалась, вернее, разворачивалась. Видимо, так. На тот момент при незначительном еще дифференте и ликвидированном крене на правый борт буксировка была оправдана, но это надо было делать сразу, не откладывая. Потеря времени приведет к тому, что якорь-цепь и цепь на бочку уйдут под воду. Дифферент на нос увеличится, и нос линкора коснется илистого дна. Корабль примет много воды, в том числе на верхнюю и среднюю палубы.

Когда начнут буксировать линкор, его и без того тяжелое положение только усугубится. В общем опоздают с буксировкой линкора. Возобновление буксировки или, вернее, разворот кормы линкора влево, к берегу, приведет к неожиданным последствиям. Но это будет позже...

А в тот момент не был использован самый эффективный и быстрый способ предотвращения катастрофы — отдать якорь-цепь с якорем и бридель и своим ходом, так как машины были горячими, отойти на отмель. Как дорога при аварии каждая секунда, как необходимы быстрые и правильные решения!

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55:

«Единственной и самой надежной мерой для спасения корабля и людей должен был быть немедленный отвод линкора на мелкое место в гавани (на глубину 11—12 метров) с помощью своих машин. Главные машины и котлы корабля находились в таком состоянии, что могли быть запущены через 30—40 минут после команды...

Личный состав машинных помещений по своей инициативе привел в готовность все вспомогательные механизмы. Но в результате преступной беспечности и бездеятельности Командующего флотом т. Пархоменко, члена Военного совета флота т. Кулакова, и. о. Командующего эскадрой т. Никольского и и. о. командира линкора т. Хуршудова этого сделано не было и гибель линкора была предрешена...

Отвод корабля под своими машинами на более мелкое место полностью исключал возможность катастрофы и обеспечивал все условия для дальнейшей успешной борьбы с затоплением корабля».

02 ч 02 мин. «...Это, наверное, мина и, конечно, со дна». Последним во второй день — 30 октября — допрашивался член Военного совета вице-адмирал Кулаков. Только он был на корабле рядом с командующим от начала до конца. Он был равен по званию командующему, мог и имел право давать ему советы и даже потребовать принятия мер по спасению команды корабля.

Кулаков начал с ходу:

— Я полагаю, что события рассказывать не стоит. Они известны.

Но Малышев его прервал:

— Все рассказывают по-разному. Поэтому нам очень интересно, чтобы Вы рассказали, как Вы себе представляете все события, начиная с того, как Вы подошли к кораблю?

— Меня разбудили, через 20 минут после взрыва, в 1 час 50 минут, я был на командном пункте. Выяснил, что произошло. Приказал вызвать прокурора, начальника Особого отдела, сообщить начальнику Политуправления и побежал на катер.

Внизу встретил Командующего флотом и начальника Штаба. Вместе с Командующим флота я ушел на корабль. Когда я посмотрел на часы, это уже было на полубаке — было уже 2 часа.

— В каком виде перед Вами предстал корабль?

— С катера мы заметили, что на юте были какие-то движения. Я понял, что идет эвакуация раненых, ходили с норилками на левом борту. Нас встретил вахтенный дежурный, и мы срочно пошли на ют.

Я спросил, что случилось? Начали докладывать, но кто — не помню, кто-то из офицеров... Никитенко. Стали докладывать. Посмотрели мы пробоину. Я сразу заявил, что пробоина подводная; раз много ила и разворот снизу, значит, взрыв был подводный. Иначе откуда могла быть грязь на корабле? Мог быть заброс, но это надо, чтобы заброс был со стороны. Я сказал, что это, наверное, мина и, конечно, со дна. Я спросил, где командир БЧ-5? Говорят, в отпуске. Кто замещает? Капитан 3 ранга Матусевич. «Вызвать его!» — командует Командующий флотом. Прежде Матусевич уже докладывал, что в 1-м и 2-м погребах поступает вода, что затоплены носовые кубрики, затопляется 15-й кубрик.

Со мной был начальник клуба. Я говорю: давайте, я туда пойду, и пошел вниз.

— Вы корабль знаете?

— Не очень хорошо. Я служил на корабле типа «Севастополь». На этом корабле я плавал десяток раз по 2, 3, 5 дней, так что хорошо помещения не знаю.

Мы пошли с офицером, посмотрели, как работают люди. Ближе к носу работа шла полным ходом, отдавались команды, все шло, как на учении, все подавалось без сутолоки. Что на меня произвело нехорошее впечатление? Пока мы проходили по коридорам, кое-где стояли раздетые матросы, босые, грязные, вытащенные снизу. Я спросил у них: что вы делаете? Говорят: обмундирование осталось в кубриках.

Я вызвал хозяйственника, приказал одеть людей. Говорят: не во что. Приказал вызвать тыл. Начали собирать, стали их одевать...

Эти матросы, старшины, оглушенные и раздетые, бросились еще до сигнала тревоги, сразу после взрыва, по боевым постам, помогать раненым, ставить подпоры на переборки, даже отказываясь сходить одеться. Но не на раненых и убитых и не на организацию борьбы за живучесть и действия командиров по боевой тревоге обратил внимание вице-адмирал. Не это произвело на него «нехорошее впечатление», а раздетые, босые и грязные матросы, самоотверженно действующие на боевых постах. Поэтому и вызвал он хозяйственников вместо корабельных инженеров, флагманских механиков и офицеров линкора. Прежде всего — форма и чистота!

Валом повалили интенданты на линкор. Матросов и старшин одели. Так и гибли они, одетые и обутые; даже перед опрокидыванием линкора они, стоявшие более часа в строю на юте перед командующим, членом Военного совета и другими адмиралами, не услышали команды раздеться и разуться. Погибли, но одетые по форме.

Долго рассказывал еще вице-адмирал Кулаков, как ходил он по кораблю, смотрел и слушал, как на полубаке командующий расспрашивал вновь вызванного из ПЭЖа Матусевича.

— Командующий спрашивал: «Как с поступлением воды?». Матусевич сказал, что вода поступать перестала. Командующий спросил: «Как в погребах?» — «В первый — поступает, второй — затапливается, в башнях чисто»,— ответил Матусевич.

Я пошел во вторую башню. Действительно, там оказалось чисто.

— В это время палуба не была под водой? — спросил Малышев.

— Гюйсшток стоял,— ответил Кулаков.— Это было видно. Но вода в самом носу уже была. Командующий спрашивал и давал распоряжения.

— Вы не помните, какие были команды?

— Трудно вспомнить. Он приказал принять меры к распространению воды где-то около 15-го кубрика. Матусевич докладывал, что он надеется, что поступление воды прекратится.

— Командира корабля не было в тот момент, когда Матусевич делал доклад Командующему флотом?

— Не помню.

Вот так. Про командира корабля — и про того, кто исполнял его обязанности, но находясь в неведении оставался на берегу, и про другого, кто замещал его на линкоре,— забыли.

Малышев:

— Какие еще команды отдавал Командующий?

— Командующий приказал идти на свои места и продолжить борьбу с водой.

— Значит, были команды со стороны Командующего — продолжать борьбу с водой?

— В это время появился Кулагин...

— При Вас докладывал Матусевич Командующему флотом о запасе остойчивости, сколько принято воды, не было ли разговора, чтобы подвести пластырь под пробоину?

— О пластыре был разговор. Я вам должен сказать, что это была сложная обстановка. Это ведь не то, что здесь докладывать. Дело было на полубаке,— перешел в наступление Кулаков.

— А разве на корабле не было другого места, где бы Командующий мог собраться со своим штабом? Только на полубаке было место? — возмутился Малышев.

— Место, конечно, есть. Но как-то положено у нас быть там, где происходят события.

— А если бы рванина была и еще в корме, тогда Командующему надо было разделиться на две части?

— Видите, у нас по положению, я не помню, как на надводных кораблях, я служил на подводных лодках и знаю, что спасением руководит начальник Штаба флота. И мы могли, конечно, избрать место — пост в Штабе флота, но считали, что так очень тяжело выяснить обстановку и поэтому пошли на место происшествия. Хочется быть поближе, чтобы яснее себе представить...

Оказывается, вице-адмирал Кулаков считал себя подводником, проплавав год после окончания политучилища политруком на подводной лодке. А про свою службу комиссаром на линкоре «Марат» он что же, забыл?

Малышев раздраженно:

— Я представляю: 10 минут проверяли, осмотрели, какие меры борьбы. А потом Командующий флотом интересовался, сколько воды взял корабль? Сколько топлива?

— Да, конечно,— ответил Кулаков, не поняв сарказма.

Тогда Малышев, прямо поставил вопрос:

— Кто ему докладывал, сколько воды взял корабль?

— Считали, что примерно мы получили 1500—2000 тонн.

— Сколько он сказал, точно не помните?

— Не помню.

— В связи с бензобаками был разговор? Не могло ли быть взрыва? Гвверят, бензина на корабле не было два года. Там, на электростанции, был бак с соляркой -— 5 тонн.

— Мне сказали, что 8 тонн,— уточнил Кулаков и снова, уходя от конкретных вопросов, попытался перейти в наступление: — Я прошу дать мне высказать свою точку зрения о командном пункте.

— Вы не штатский человек, Вы — моряк, и я хочу выяснить себе, о чем Командующему докладывал Матусевич и какие команды давал Командующий? Мы хотим знать, какие приказания давал Командующий Матусевичу? Как была организована борьба за жизнь корабля? Потому, что каждое слово Командующего играет роль.

02 ч 03 мин. «Крен выровнялся»

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55:

«Через 30—35 минут после взрыва крен выровнялся и его не было в течение последующих 45—50 минут.

Борьба с распространением воды заключалась в задраивании дверей и люков, в укреплении переборок и дверей в них, в заделке отверстий в переборках и щелей в дверях, образовавшихся от выпучивания дверей под напором воды. Ставились подпоры и в помещениях, лежащих ниже броневой палубы. Пытались также откачивать воду корабельными средствами и с помощью прибывших спасательных средств. Однако принимаемые меры положительных результатов не дали. Вода на бро^ невую палубу фонтанами поступала также через сточную систему и шпигаты».

Командир дивизиона главного калибра Марченко в это время, проверив артпогреба 1-й и 2-й башен, принял доклады командиров башен и дежурного по

БЧ-2 и пошел на бак докладывать обстановку Сербулову, где находился командующий флотом.

— Когда Вы встретили Командующего флотом? — спросил его Малышев.

— Из второй башни я вышел и подошел к Сербулову. В это время приходит Командующий. Он спросил: «Кто Вы такой?» Я представился. Он говорит: «Идите во вторую башню и предотвратите поступление воды». В это время приходит Сумин и докладывает, что на снарядной платформе начала просачиваться вода через верхний шов. Я пошел в первую башню с дневальным по башне. Потом мы с ним пошли во вторую башню. Переборка вертикальная этих погребов является общей переборкой для снарядного и зарядного погреба первой башни. Через сальники там проходит пожарная магистраль. Капала вода. Личный состав поставил подпоры на снарядную платформу... Спустился во вторую башню, вода не прибывала. Поставили подпоры. Мы со старшиной 1-й статьи Суминым решили выяснить, откуда поступает вода. Поднялись в забашенное отделение, в забашенном отделении через вентиляционные трубы хлестала вода... Вода поступала очень сильно, там были аварийные партии.

— Какая там вентиляция? — спросил Малышев.

— У нас устройство такое: вентиляционные трубы берут начало на верхней палубе, от одного грибка, идут по нескольким помещениям. Для того чтобы легче чистить, имеются лючки, которые открываются. Я обратил внимание, что вода поступала близко потому, что часть из них была открыта, и через окна лилась вода.

— Кто заведует этой вентиляцией?

— Дивизион живучести. Но там работала аварийная партия, и подушками, койками закрывали все отверстия. Мы с Суминым вышли в 16-й кубрик. Там было все нормально — воды еще не было. Переборки были задраены, и открыта дверь фок-мачты для прохода.

— Вы никогда не ощущали легкого крена на правый борт?

— Вначале был крен.

— Весь личный состав утверждает, что был крен на правый борт. А весь командный состав утверждает, что крена на правый борт не было. Когда Вы почуствовали крен на правый борт?

— Когда я докладывал о состоянии корабля, был крен на правый борт,— ответил Марченко про свой первый доклад Сербулову.

— Это абсолютно точно?

— Абсолютно точно.

— Сколько было градусов?

— Может быть, около одного градуса.

— Командующий флотом говорит, что не было крена на правый борт,— заметил Малышев.— Это, очевидно, потому, что он приехал позже, когда уже, может быть, и не было *.

Это было важное обстоятельство для комиссии, так как последующее появление крена на левый борт после крена на правый говорило о резком ухудшении остойчивости корабля в результате неправильных действий самого командующего, что тот отрицал. Да, видимо, и не понимал, в чем заключались его неправильные действия. На этот же вопрос о крене на правый борт старшина 2-й статьи Гончаров ответил, что он видел показания кренометра в ПЭЖе — 3 градуса правого борта.

Однако к 02 ч 03 мин, благодаря быстрым и грамотным действиям ПЭЖа, корабль был спрямлен.

В это время из кубрика № 4 на полубак поднялся командир аварийной партии крейсера «Керчь» Саламатин.

*Из докладной инженер-лейтенанта Саламатина В. Г. от 4.11.55 г. **:*

«...Я вышел на верхнюю палубу, чтобы попытаться найти офицеров БЧ-5 и разобраться в расположении помещений. С правого борта в районе 1-й и 2-й башен увидел группу адмиралов, которым какой-то, очевидно, корабельный офицер БЧ-5, показывал чертеж продольного разреза корабля, выполненного на полотняной кальке. Я подошел, и мне удалось рассмотреть район взрыва, примерно за башенноподобную мачту (чертеж был развернут только в этой части).

Корабль стоял еще на ровном киле, и нос только еще начал входить в воду (район гюйсштока). После этого я спустился в кубрик № 4 — вода продолжала быстро прибывать».

* ЦВ.МА.— ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 143—144.

** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 321.

02 ч 05 мин. «На линкор прибыл и. о. Командующего эскадрой... получил приказание вступить в исполнение обязанностей командира линкора».

*Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 *:*

«В 2 ч 05 мин на линкор прибыл и. о. Командующего эскадрой контр-адмирал Никольский, который, доложив Командующему о своем прибытии, получил приказание вступить в исполнение обязанностей командира линкора и навести порядок на линкоре...»

Контр-адмирал Никольский также не пошел не только на флагманский командный пункт (ФКП), но и на ГКП линкора. Видимо, присутствие более высокого начальства притягивало к себе.

На комиссии Малышев обратился к нему с вопросом:

— Вы прибыли через 30—35 минут после взрыва. Расскажите нам, какие меры были приняты, какую роль Вы в них играли?

— Когда я прибыл на корабль, линкор стоял с дифферентом на нос, форштевень был около метра. Я доложил Командующему флотом, что прибыл. Вызвал оперативного дежурного. Командующего флотом я застал на полубаке...

Этот момент был крайне важен комиссии для установления, кто же был за командира на линкоре. Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко в своей объяснительной записке председателю Правительственной комиссии Малышеву от 3 ноября напишет:

«...Отпустив командира электромеханической боевой части, я решил осмотреть корабль. В это время встретил на правом шкафуте врид Командующего эскадрой контр-адмирала Никольского, которому указал, что на корабле до сих пор нет командира. Капитан 2 ранга Сербулов занимается эвакуацией личного состава из поврежденных помещений, а порядка и управления на корабле нет.

„Возьмите управление в свои руки, установите организацию, наведите должный порядок". Товарищ Никольский ответил „Есть!" и ушел в направлении носовой части корабля. Я продолжал осматривать корабль».

Контр-адмирал Никольский показал на комиссии:

— Я подозвал Сербулова, и он доложил обстановку. Потом вызвал оперативного дежурного, и он доложил, что вызвал аварийные команды и медицинскую помощь, что корабль изготовлен по боевой тревоге. Я выяснил, какие решения приняты.

— Вы считали, что мер, принятых Сербуловым, было достаточно? Какие меры были приняты? — спросил его Малышев.

— Мне было доложено, что помещения осмотрены, о поступлении воды в 1-й погреб, что принимаются меры к недопущению воды дальше, что вызваны средства для откачки воды из помещений.

После этого Никольский лично осмотрел район 1-го и 2-го погребов. У него было опасение, что может произойти еще взрыв. После первого опроса на комиссии 30 октября он напишет в объяснительной записке об этом и о том, как он понимал выполнение своих обязанностей по прибытии на линкор.

Из рапорта контр-адмирала Никольского председателю Правительственной комиссии от 31.10.55:

«...Доложил о своем прибытии Командующему ЧФ и от него получил распоряжение вступить в исполнение своих обязанностей и навести порядок. Я выяснил у капитана 2 ранга Сербулова обстановку и отданные распоряжения... Я вызвал оперативного дежурного штаба эскадры ЧФ, который доложил, что им вызваны средства аварийно-спасательной службы и медицинская помощь и что он предполагает взрыв в первом погребе...»

(Оказывается, флагарт эскадры капитан 2-го ранга Смеляков все же предполагал взрыв боезапаса и даже докладывал об этом командующему эскадрой. Но при опросе в первый день работы комиссии, 29 октября, вечером, он уверял, что знал о целостности боезапаса.)

* ЦВМА.— Ф. 14.— **Оп.** 52.— Д. 476.— Л. 42.

Отсутствие оперативного анализа причин взрыва, места и размеров разрушений, несогласованность действий и несопоставление информации ввели многих на корабле в заблуждение, что не позволило принять необходимых мер .по спасению корабля.

Существование версии о взрыве боезапаса подтверждает разговор Марченко с флагманским артиллеристом ЧФ незадолго до опрокидывания линкора, через 2,5 часа после взрыва: — Он меня спрашивает: сколько осталось боезапаса? Я сначала его не понял, а потом доложил. Он говорит: — Как же так, боезапас взорвался?

«...В это время,— продолжал Никольский в рапорте,— к кораблю подошли буксиры. Кормовой конец на бочку был отдан, и корма буксировалась влево, к берегу».

Но 30 октября на комиссии Никольский заявил:

— В дальнейшем я доложил Командующему флотом и спросил разрешения отдать носовые якоря, чтобы буксировать нос. Командующий это утвердил и дал приказание, а я дал приказание капитану 2 ранга Амбокадзе отдать бридель и выбрать якорь.

— Значит, Вы вступили в командование кораблем? — сразу спросил его Малышев.

— Я эту команду передал Сербулову. Он доложил, что добраться до бриделя нельзя. Тогда я дал приказание, которое было отдано помимо Сербулова. Я считал, что он сам знает, что нужно.

Скромная роль, которую сам себе отвел контр-адмирал Никольский, и невыполнение им обязанностей командира линкора явились очередными грубыми упущениями и нарушением Корабельного устава, усугубившими положение линкора.

02 ч 10 мин. «...Вода уже на батарейной палубе». Трюмный машинист матрос Чура 31 октября показал на комиссии *:

«Минут через 40 вода уже была на батарейной палубе, в гальюнах».

Городецкий несколько раз поднимался из ПЭЖа на броневую и батарейную палубы, где аварийные партии линкора и с других кораблей боролись с водой.

Трюмный машинист матрос Апряткин, связной при командире дивизиона живучести, находившийся в ПЭЖе, рассказывал:

«У Городецкого и Матусевича был разговор о затоплении 8 балластных цистерн в корме. Их 8 штук, но решили пока воздержаться. Поступали доклады о затапливаемых помещениях с посыльными. Был момент, когда распространение воды по кораблю было приостановлено».

Его командир, старшина 2-й статьи Гончаров, показал:

«Через 40—50 мин после взрыва начали бороться с водой на броневой палубе в 15-м кубрике, где вода подошла к вентиляции и через нее начала заливать забашенный отсек на первой платформе (рефрежератора № 3). Забивали трубы койками...»

Из кубрика № 17 начали эвакуировать секретную часть и крепить дверь, ведущую из 15-го кубрика в 17-й. Одновременно аварийные партии ставили подпоры, крепили дверь из 15-го в 18-й кубрик. Но по левому борту вода поступала меньше.

В это время на линкор прибыл командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов. Аварийные партии с его кораблей работали на линкоре. Доложил о прибытии командующему и попросил разрешения остаться, надеясь, что его помощь потребуется, но его мнения о положении линкора никто не спросил. Лобов находился на юте в районе 4-й башни. На полубак принесли чертеж — продольный

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.— Л. 58.

разрез линкора, и Никольский с капитаном 2-го ранга Амбокадзе и командиром БЧ-5 крейсера «Михаил Кутузов» стали обсуждать причину взрыва, характер повреждений. Сербулов и Амбокадзе доложили, что взрыва в артпогребах не было.

На Правительственной комиссии контр-адмирал Лобов рассказывал:

«Было много очень разнообразных толков. В связи с тем что в трюме бензина не было... создавалось впечатление, что взрыв был не внутренний, а поддонный».

Неустановленные характер и размер пробоины в тот момент почему-то не вызвали тревоги за судьбу корабля.

02 ч 11 мин. Начальник оперативного управления штаба флота капитан 1-го ранга П. И. Овчаров вторично отдает команду буксировать линкор к берегу. В своей объяснительной записке от 4.11.55 г. он пишет *:

«...В 02.11 приказал оперативному дежурному АСС спасательное судно «Карабах» немедленно отправить к ЛК «Новороссийск» и приказал ему отвести корабль на мелкое место. Начальнику АСС выйти на линкор.

Примерно в 02 ч 12 мин начальнику АСС флота капитану 1-го ранга Кулагину было приказано следовать к месту аварии. Мною ему было указано, что корабль нужно буксировать на мелкое место. Эти соображения я просил его доложить Командующему ЧФ, который к тому времени находился на корабле.

После этих указаний начальник АСС в 02.17 на СС «Карабах» отошел к линкору... Для уточнения обстановки на месте был послан на корабль ранее вызванный на КП мой заместитель капитан 1 ранга т. Чуйков В. 3., а позже флагманский артиллерист флота капитан 1 ранга Шварцберг».

К этому времени была нарушена связь с линкором по береговому телефону и поступило приказание из штаба флота установить связь на УКВ.

Спасательное судно «Карабах» только через 46 мин после взрыва пошло к аварийному кораблю.

*Из журнала текущих событий ОД Штаба Черноморского флота за 29 октября 1955 г.**:*
02.10. На СС «Карабах» отсутствует командир.
02.11. НОУ приказал СС «Карабах» немедленно следовать к ЛК.

Носовая оконечность продолжала погружаться. Это отчетливо наблюдали со стоящего впереди крейсера «Молотов».

*Из вахтенного журнала крейсера «Молотов» за 29.10.55 ***:*
02.15. Носовая часть линкора «Новороссийск» быстро погружается.

02 ч 17 мин. СС «Карабах» отошел к линкору с начальником аварийно-спасательной службы флота капитаном 1-го ранга Кулагиным. После прибытия на линкор Кулагину было приказано производить откачку воды из района 1-го погреба, а не из пробоины, где первоначально были установлены водоотливные средства.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55:
«Позорным примером безответственности командования в использовании аварийно-спасательных средств является такой факт, что водоотливные средства одного, а может быть, и двух аварийно-спасательных судов использовались не для откачки воды из затопленных помещений корабля, а перекачивали воду из моря в море. Только через 30—40 минут было кем-то замечено, что шланг от насоса был заправлен в сквозную пробоину в носу корабля и качал воду не из корабля, а из моря».

02 ч 20 мин. «Начали буксировку кормы к берегу». Оперативный дежурный штаба флота передал на КПУР: «Семафор для ЛК: Открыть вахту на УКВ» и

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 302, 303.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 31.
*** Там же.—Л. 93.

принял доклад оперативного дежурного 50-й дивизии крейсеров: «Аварийные партии направлены со всех кораблей к ЛК в 01.45».

В это время командующий флотом принял роковое решение.

Из докладной Командующего ЧФ вице-адмирала Пархоменко В. А. от 3.11.55'.*
«...Я продолжал осматривать корабль. В это время корабль находился на ровном киле, имея дифферент на нос. При возвращении к месту взрыва увидел, что аварийно-спасательные средства, подошедшие к борту корабля, выкачивают воду из пробоины, а вода не уменьшается. Приказал капитану 1 ранга Кулагину начальнику Аварийно-спасательной службы флота перенести шланги в район 1-го погреба и откачивать воду из этих помещений, имея в виду основную задачу — не допустить распространения воды по кораблю и обеспечить успешную борьбу за неповрежденные помещения; кроме этого, приказал спустить водолазов и осмотреть подводную часть корабля. Корабль буксировать на мелкое место».

Запоздалое и уже роковое для линкора решение, когда носовая часть корабля полностью погрузилась.

*Из вахтенного журнала крейсера «Молотов» за 29 октября 1955 г. **:*
02.20. Носовая часть линкора «Новороссийск» погрузилась полностью.
Начали буксировку кормы к берегу.

Организацией буксировки кормы линкора к берегу на юте занимался начальник штаба Черноморского флота Чурсин.

Из объяснения вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1.11.55 г.:
«...К этому времени на корабль прибыл врид командующего эскадрой Никольский, которому Командующим флотом было приказано заниматься кораблем — ликвидацией аварии, потребовал разыскать чертежи корабля, одновременно с этим приказал буксировать корабль к берегу, разворачивая его.

Организовать буксировку приказано также мне. Было приказано на бочке перерезать бридель, отдать стопора якорной цепи. Бридель начали резать. Выполнена ли была отдача стопоров — неизвестно, во всяком случае казалось, что эти действия идут медленно...»

30 октября на заседании Правительственной комиссии Малышев по этому поводу спросил Чурсина:

— И. о. командира корабля Вы не спрашивали?

— Я его не видел,— ответил тот.— Затем я получил приказание Командующего флотом обеспечить сосредоточение аварийных средств. К этому времени прибыли Никольский, Лобов — командир дивизии. Командующий сказал: «Организовать буксировку, развернуть корабль».

Я и приступил к выполнению его приказания. Буксировка не удалась, начали резать носовой бридель. Резали его довольно долго. Я начал собирать буксиры, какие куда расставить, затем спасательные средства. Распределял все плавучие средства. Прибыл начальник спасательной службы...

В это же время организацией буксировки линкора занимался и контр-адмирал Никольский.

*Из рапорта контр-адмирала Никольского Н. И. от 31.10.55 г. ***:*
«...Прибывший штурман доложил на карте обстановку и глубины, и командующий ЧФ приказал буксировать линкор к берегу.

Я дал приказание капитану 2 ранга Сербулову отдать носовой бридель с бочки и левый якорь. Сербулов доложил, что отдать бридель под водой нельзя. Тогда я приказал капитану 2 ранга Амбокадзе перерезать бридель автогеном, что и было им выполнено. Левый якорь, по докладу, выбрать было нельзя, но диски шпиля были отжаты и якорь-цепь могла свободно травиться на грунт».

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 242.
** ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 93.
*** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 261.

Пагубное заблуждение. Даже вытравленная якорь-цепь и якорь, погруженный в ил, крепко держали нос корабля, не позволяя оттащить линкор на мелкое место в десятках метров от его кормы; и вместе с носовой частью, севшей в ил, они стали той точкой опоры, вокруг которой буксиры будут заваливать корму и левый борт корабля влево и вниз к воде.

Об этом, видимо, уже догадывался Малышев, когда Никольский первый раз 30 октября докладывал:

— В это время корабль стоял с дифферентом на нос, но крена еще не было. Нос медленно погружался. Командующий флотом вызвал начальника аварийно-спасательной службы и приказал переносить водоотливные средства с носовой части ближе к корме. Основные средства корабля, как мне доложили, работали.

— А Вы не проверили этого? — спросил Малышев, зная, что сказанное не соответствует действительности.

— Я не проверил. Мне доложили, что пожарный насос выведен из строя и что производится перекачка воды в корму, а также топлива — для выравнивания дифферента.

— Когда это было?

— Не больше как минут через двадцать,— ответил Никольский, видимо, ведя отсчет времени от момента своего прибытия на корабль.

— Сколько нефти перекачали и принесло ли это пользу?

— Я видел, что дальнейшее погружение корабля не ощущалось. Я спросил штурмана, он доложил, что корабль почти не погружается или погружается очень медленно.

В дальнейшем я доложил Командующему флотом и спросил разрешения отдать носовые якоря, чтобы буксировать и нос. Командующий флотом это утвердил и дал указание, а я дал приказание капитану 2 ранга Амбокадзе — отдать бридель и выбрать якорь.

На комиссии тогда же, 30 октября, контр-адмирал Никольский показал:

— Было принято решение — буксирование корабля к берегу. Корма разворачивалась к берегу. Я стал выяснять, почему не буксировали носовую часть...

— У кого выясняли? — спросил Малышев.

— Я послал капитана 2 ранга Амбокадзе выяснить у Сербулова этот вопрос. Затем был вызван штурман Никитенко, чтобы выяснить глубину под кораблем... Было дано приказание буксировать корабль. Сначала корабль двигался, а затем движение прекратилось. Буксир был заведен с носа, но движения не было.

— Почему Вы приняли решение буксировать корабль?

— Надо было его привести к мелкому месту.

— Почему не затопили котлы?

— Для подготовки этого надо было не меньше 4 часов.

Оказывается, не знал начальник штаба эскадры возможностей линкора. Командир корабля капитан 1-го ранга Кухта на комиссии заявит:

— Первое, что нужно было сделать, это, конечно, спокойно тащить корму между бочками. Машины были горячие, и минут через 35—40 это можно было сделать.

— Говорят, Вы сами с холодных котлов через 25 минут снимались с бочки,— заметил Малышев.— В данном случае, говорят, можно было дать задний ход через 20 минут, так как котлы были горячие. Где бы Вы находились?

— На Главном командном пункте, а старшего помощника послал бы туда руководить... Насколько мне известно из рассказов, сначала было приказание взять командование Никольскому.

В своей объяснительной от 4 ноября командир линкора Кухта напишет *:

«Считаю, что основной причиной катастрофы явилось отсутствие единого централизованного командования и руководства борьбой за спасение корабля.

Учитывая слабость и неподготовленность помощника командира капитана 2 ранга Сербулова, о чем мне неоднократно говорил и сам контр-адмирал Никольский, по прибытии на корабль контр-адмирал Никольский должен был полностью принять командование на себя, не передавая его даже прибывшему капитану 2 ранга Хуршудову, который прибыл поздно и, естественно, сколько-нибудь полноценно разобраться в обстановке и по-настоящему возглавить борьбу за спасение корабля уже не мог.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 280.

Фактически по рассказам офицеров дело обстояло так (насколько мне удалось вспомнить, об этом мне сказал капитан 3 ранга Никитенко): вице-адмирал Пархоменко по прибытии на корабль приказал контр-адмиралу Никольскому вступить в командование кораблем. По прибытии же на корабль капитана 2 ранга Хуршудова, по словам последнего, ему было приказано контр-адмиралом Никольским возглавить борьбу за живучесть. Как мне известно, Никольский это отрицает и говорит, что он приказал — принять командование и возглавить борьбу за живучесть. Если это и было так, то это неверно, так как, во-первых, поздно, а во-вторых, противоречит Уставу, где говорится, что командир соединения, приняв командование кораблем, передает его обратно по окончании маневра, выполнение которого он принял на себя».

Видимо, поэтому и спрашивал Малышев контр-адмирала Никольского о .его роли в момент буксировки:

— Кого Вы считали в этот момент командиром корабля?

— Сербулова,— ответил тот.

Как ни странно, но к чести заместителя командира корабля по политической части Шестака, прибывшего на линкор сразу после Никольского, он будет первым из офицеров линкора, появившимся на РКП. На комиссии он показал *:

— Я прибыл вместе с начальником Особого отдела эскадры капитаном 2 ранга Алексеевым... Прежде всего доложил адмиралу (я не знаю Чурсина, но мне сказали, что это был он). Он велел пойти за Командующим эскадрой контр-адмиралом Никольским, которому я доложил. Никольский сказал: «Во-первых, требуется, чтобы Вы знали обстановку и, во-вторых, есть тяжелораненые и раздетые люди. Надо заняться организацией эвакуации раненых и чтобы по кораблю не ходили раздетые люди». Когда все было организовано, я немедленно пошел на ГКП. Ясно, конечно, что надо было выяснить обстановку. Там были 4 матроса и старший помощник командира крейсера «Фрунзе» капитан 2 ранга Амбокадзе. Он привел личный состав с крейсера «Фрунзе».

— Зачем он оказался на ГКП? — удивился Малышев.

— Очевидно, привык, что на порядочном корабле начальник должен быть на ГКП,— не выдержал и высказал свое мнение адмирал Горшков.

— Люди, которые там были,— продолжал замполит,— поразили меня своей осведомленностью.

Однако из командиров никого на ГКП не было, в том числе и считавшего себя за командира корабля Сербулова. Он также занимался в это время организацией буксировки линкора.

Из объяснительной капитана 2 ранга Сербулова З. Г. от 2. П. 55 г.:

«...Примерно в это время к кораблю начали подходить аварийные партии с кораблей и аварийно-спасательные средства... Приказал капитану буксира начать осушивать помещения сухой провизии, одному буксиру подойти к корме и начать буксировку влево. В это время матрос Папеско доложил, что вода поступает в кубрик номер 15. Приказал прибывшим аварийным партиям с кораблей вооружить свои переносные помпы и осушать 15 кубрик, установить наблюдение за дифферентом носа, спустить водолаза, осмотреть борта и подводную часть, закрепить переборки и поставить подпорки в 17, 18 кубрике, не допускать распространения воды в кубрик...»

— Завели буксир, но ничего не сделали? — спросил Малышев Сербулова при втором его опросе 30 октября, когда он доложил, что командующие флотом и эскадрой «приказали тянуть корму к берегу, что и было сделано».

— Немного оттянули,— ответил на вопрос Сербулов.

— Завернули на 45 °,— поправил его Малышев.

Надо полагать, что это была первая буксировка, вернее, разворот кормы к берегу по приказанию НОУ капитана 1 -го ранга Овчарова. Сербулов же в это время был на полубаке.

— Дифферент увеличивался, гюйсшток начал скрываться? — спросил Малышев Сербулова, видимо, пытаясь определить время по положению корабля.

— Не полностью, а форштвень полностью,— ответил Сербулов.— Из люка 4-го кубрика откачивали воду. В этот момент, немного раньше, пришел дежурный по низам лейтенант Жилин и сказал,

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 155.

что Командующий флотом дал команду корму линкора тащить в сторону. Я приказал руководить, бридель отдавать нельзя было, потому что цепные стопора были погружены в воду. Я доложил Командующему, что необходимо автогеном срезать бридель. Бридель срезали, но поздновато. Бридель мы срезали с бочки, а не с корабля.

В это время лейтенант Жилин, командир 6-й батареи противоминного калибра метался по кораблю, стараясь что-то сделать, тем более что Сербулов, к которому он периодически подходил, твердил одно: «Давайте, давайте!».

— Он вами руководил или вы действовали по своей инициативе? — спросил Малышев.

— Я сам,— ответил Жилин.

— Значит, больше по своей инициативе действовали?

— Делал то, что считал нужным. Приказаний, делайте то-то, не получал... Смотрю, на бочке автогеном обрезают бридель, тогда я бегу на ют и говорю Никольскому: «Как, буксировать нос будем?» Он говорит: «Действуйте». Я взял пять матросов и стал заводить с ними буксир.

— Это в ваше расписание входило?

— Нет. Трос... я вокруг первой башни завернул и думаю: хоть на длину якоря подтянуть корабль... Он (буксир — *Б. К.)* стал подходить медленно. Я кричу сигнальщику: пусть быстрее подходит. Он стал подходить быстрее. Я говорю: «Подайте буксир», а он говорит: «Подавайте свой». Я говорю: «Скорее!» Он что-то мямлит. Стал перетягивать. Метров двадцать буксира я вытащил. Вода уже — по колено и поднимается выше. Тут был матрос Курочкин. Я ему говорю: «Заводи вокруг шпиля».

— Шпиль был целый и якорь? — спросил Бутома.

— По внешнему виду целый. Впопыхах стали отжимать правую головку шпиля, а у нас правый якорь не был отдан. Я говорю: «Что вы делаете?». Они сразу зажали головку, и на том дело кончилось. Тут вода стала заливать сильней и уже левый якорь мы травить не могли.

— А как тянули? С какого борта нос заводили? — спросил многоопытный Бутома, видимо, пытаясь найти причину дальнейшего ухудшения положения корабля.

— С левого, градусов под сорок пять тянули.

— Один буксир тянул? — спросил Малышев.

— Один, буксир был большой. Подтянул он немного, потом его стали прижимать к аварийно-спасательному судну. Он говорит: «Короткий буксир, я так буксировать не могу». Я ему говорю: «Наращивайте свой трос». Я уже ничего не мог сделать, так как все было в воде. Стал ли он наращивать трос — не знаю. Я Никольскому говорю, что буксировку прекратили. Он говорит: «Давайте второй буксир». Я к сигнальщикам: вызвать второй буксир... *

— Почему не подняли пары в котлах и не дали заднего хода? — спросил Малышев вице-адмирала Кулакова.— По боевой тревоге две машины должны работать.

— Не возникал этот вопрос,— ответил тот.

— Потому что не было боевой части,— сам ответил Малышев, имея в виду организацию и действия корабля по боевой тревоге.— Вы сказали что-то насчет пластыря?

— Был разговор насчет пластыря. Подходил кто-то из водолазных специалистов. Был разговор, что надо послать водолаза с буксира, чтобы установить, какого размера пробоина, но тут мы почувствовали, что палуба уходит, и начали командовать — тащить линкор. Во всяком случае вопрос о том, чтобы заводить пластырь, уже не вставал, потому что поняли, что пробоина очень большая. Воду качали-качали, а палуба уходит. Значит, не получается.

— Никакого короткого совещания со специалистами не было? Подали мысль, что надо подвести пластырь. Потом решили, что пластырь не подвести, а вызвать специалистов не додумались? Кстати, до вас уже водолазы были. Сразу после взрыва были спущены легкие водолазы, которые вытаскивали людей, так что картина о том, что произошло с кораблем, уже была. Это вам докладывали вахтенный офицер и Сербулов?

— Сначала доложили, что много пробоин, потом считали, что одна большая.

— Продолжим насчет пластыря. Нам никто насчет пластыря не говорил, я этот вопрос задал случайно. А оказывается, был такой разговор?

— Был и у нас с Командующим. Приехал Кулагин. Он начальник Аварийно-спасательной службы. Я должен сказать, что человек он ограниченный, но выполнять конкретные указания может. Но картина была неясная,— заявил Кулаков, походя бросив тень на репутацию Кулагина.

В действительности же начальник аварийно-спасательной службы флота знал о громадной пробоине, но его мнения — что делать? — никто не спросил.

Малышева же заинтересовали ход обсуждения вопроса о наложении пластыря и предлагавшиеся технические решения, так как по имевшейся у него в тот момент информации площадь пробоины составляла 100 м^2. В действительности она была 150—175 м^2, и пластырь под пробоину нельзя было подвести, как это было сделано в октябре 1945 года на крейсере «Киров» после взрыва донной мины.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 188—191.

— Когда зашел разговор о пластыре? — вновь спросил Малышев.

— Я думаю, минут через 20—30 после нашего прибытия.

— Это почти примерно через час после взрыва? — вновь вступил в разговор адмирал Горшков.

— Нам показалось,— ответил Кулаков,— что все произошло за 15 минут, а теперь ясно, что прошло 2 часа 45 минут. Когда мы увидели Сербулова, у него волосы дыбом стояли. Ему говоришь, а он кроме «Есть» ничего и сказать не может. Многие были в шоке, кто вылез после взрыва.

— Сербулов рассказывал, что он взрыв слышал отдаленно. Оделся и вышел на палубу,— заметил Малышев.

— Я бы не сказал, что он нас встретил спокойно. Он откуда-то вылез.

— Когда зашел разговор о пластыре?

— Позже. Тут вылез какой-то водолаз, и его спросили, как быть с пластырем. Он подумал и сказал, что надо исследовать пробоину. После чего было приказано осмотреть пробоины снаружи. Тут стал сильный дифферент. Стали принимать меры по затоплению отсеков.

— Вас можно понять, что разговор о пластыре зашел очень поздно?

— Минут через 20—30 после нашего прихода. Позднее ли это было, не могу сказать.

— Матусевич Вам доложил, что все в порядке?

— Матусевич доложил, что вода остановлена, что надо сделать то-то и то-то, сказал, какая ему нужна помощь и что помпы нужны еще.

— Меня интересует, когда возник разговор о пластыре? Почему этот вопрос отпал после доклада одного водолаза? Почему не посоветовались ни с кем из специалистов? Какое было принято решение?

— Решение не было принято, был только разговор. Было решено послать водолазов. Видимо, обстановка уже давила.

— Через час обстановка еще была хорошая, ведь Вы даже не думали об эвакуации личного состава. Если бы у вас была неуверенность, Вы бы эвакуировали личный состав. Раз Вы этого не сделали, значит у Вас была полная уверенность. И все были уверены, что корабль не погибнет. Так почему же не наложили пластырь? Значит, этот вопрос не обсуждался?

— Он возник, и сразу прекратили разговор об этом. Я не могу категорически утверждать, но я не слышал, чтобы этот вопрос обсуждался.

В это время на берегу, в штабе дивизии ОВРа, оперативный дежурный, хотя его и взволновала весть о взрыве, не торопился выполнять приказание командира дивизии, отданное в 02. 00: «БО-276 из точки ПЛО № 9 перейти ближе к бонам и стать перед бонами на якоре в Северную бухту и усилить гидроакустическую вахту». * Только в 2.20 он передаст это приказание, но на БО-538.

Из журнала входящих и проходящих сигналов и семафоров:

«Со Стрелецкого поста — БО-538. 02.20. Прожектор. Ком. БО: Сняться с якоря, встать перед бонами в Северной бухте. Открыть гидроакустическую вахту. ОД ДиОВР».

Но не понял командир БО-538 необычного приказания ОД ОВРа.

Из журнала входящих и проходящих семафоров и сигналов РП № 83 Константиновский:

02.26. Стою в точке № 9. Гидроакустическую вахту открыл, уточните место. Командир БО-538.

02 ч 30 мин. «Пархоменко... уверен в благополучном исходе». На линкоре продолжались аварийно-спасательные работы. Начальник штаба флота Чурсин, сошедший с линкора на буксир, произвел замеры глубин вокруг линкора и возвратился на корабль.

Ставили подпорки на дверь из кубрика № 15 в кубрик № 17. На высоте одного метра уже была вода. Главстаршина Полехович «прибежал к себе в кубрик № 22, чтобы одеться, так как был в трусиках, и видел, как крепят такую же дверь (из кубрика № 15 в кубрик № 16 — *Б. К.)* на левом борту. Здесь воды было меньше» **.

Старшина 1-й статьи Деточка получил приказание Матусевича остановить генераторы во 2-й электростанции, нагрузку перевести на кормовые дизели.

ОД штаба ЧФ направил к линкору буксир МБ-39.

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.—Л. 40, 41, 51, 77.

** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 50.

На борту линкора командующий флотом Пархоменко, приняв доклады и убедившись, что прекратилось поступление воды и крен на правый борт выправлен, отдав команду о буксировке кормы линкора к берегу, успокоился. Об этом он доложил на Правительственной комиссии, заявив, что доклады успокаивали.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 55 г.:

«О преступной беспечности и безответственности в оценке положения линкора после взрыва свидетельствует такой факт. По собственному признанию Командующего флотом т. Пархоменко, через 30—40 минут после прихода его на корабль (т. е. через 1 час — 1 час 10 минут после взрыва), когда положение корабля лишь временно стабилизировалось, он — Пархоменко, был настолько уверен в благополучном исходе, что у него появилась мысль „пойти и попить чайку".

Следовательно, вся тяжесть и ответственность борьбы за спасение линкора была переложена на молодых рядовых офицеров тт. Матусевича и Городецкого и начальника технического управления флота т. Иванова, не знавшего этого корабля. Эти товарищи погибли на боевом посту».

Дорого будет стоить эта беспечность. Погибнет корабль. Напьются морской водой сотни моряков, слезами обольются тысячи их матерей, жен и детей...

На корабле между тем шла борьба с водой на броневой и батарейных палубах. Правда, дифферент на нос продолжал увеличиваться, но, что главное, крен на правый борт был ликвидирован. Видимо, эта обстановка успокоила и начальника штаба флота.

*Из объяснения вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1. 11. 55 *:*

«Первоначально было доложено, что переборки задраены, в первом хранилище боезапаса воды по пояс, в 15-й кубрик медленно поступает вода. Это было доложено врид командира БЧ-5 инж.-капитаном 3 ранга Матусевичем. Затем (это было примерно в 2 часа 30 минут) было доложено, что поступление воды прекратилось, положение корабля оставалось почти таким же, как и на 2 часа. Из этого мною был сделан тот вывод, что положение корабля стабилизировалось и что водоотливными средствами корабля, а также средствами подошедших к кораблю аварийно-спасательных кораблей можно будет успешно восстановить плавучесть линкора. Сам я этот корабль не знал и никогда на нем не был (т. к. недавно прибыл на должность нач. штаба), поэтому я не мог сделать каких-либо советов Командующему флотом, считая его знающим и опытным в смысле управления крупными кораблями».

У начальника штаба эскадры контр-адмирала Никольского вызывало тревогу лишь состояние погребов, и он послал туда старпома с крейсера «Фрунзе» капитана 2-го ранга Амбокадзе. Тот показал на комиссии **:

— Я два раза получал приказания от Никольского. Первое приказание — осмотреть 1-ю башню, в каком состоянии, и второй раз — осмотреть погреба 2-й башни. В районе 1-й башни нашел погребную команду, спустился вниз, но можно было добраться только до зарядного погреба. Половина была затоплена. Вода как будто не прибавлялась. Сидел там потому, что получил приказание доложить обстановку, и я следил, прибывает ли вода. Второй погреб, когда я осматривал, был совершенно сухой, причем в зарядном погребе сверху нависает погреб номер 9 универсального калибра.

— Как Вы в темноте обследовали эти погреба? — спросил его Малышев.

— Я ходил с матросом и у меня был фонарик, все время у него спрашивал: где я нахожусь. Бросилось в глаза, что 9-й погреб был уже затоплен или что там была вода, потому что внизу имеется горловина и видно было, что погреб не спрессован. И с левого борта имеется горловина с литерой «3», куда поступала вода. Я доложил все это Матусевичу. Матусевич сказал, что все это ему известно, принимаются меры. После этого я побежал на ют и доложил обстановку Никольскому.

— Что сказал Никольский? Как Вы доложили Никольскому? — спросил Малышев.

— Доложил, как Вам рассказывал. Доложил, что в 9-м погребе — вода неопресненная и поступает через люк. Выводы я передал командиру ПЭЖ. Матусевич сказал, что опасности пока нет, ведется борьба.

Об этом Никольский напишет и в своем рапорте Малышеву от 31 октября 1955 года ***:

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 255.
** Там же.—Л. 64.
*** Там же.—Л. 261.

«Беспокоясь о состоянии погребов, я потребовал... от командира 1-го артдивизиона капитан-лейтенанта Марченко доложить обстановку в районе 1, 2-го погреба главного калибра и послал капитана 2 ранга Амбокадзе лично осмотреть район взрыва и доложить обстановку. Оба доложили, что в 1-м погребе вода, но после взрыва погреб и боезапас в нем целы, погреб № 2 — сухой. Из этого следовало, что взрыв произошел где-то впереди погреба. В это время прибывший по вызову Командующего ЧФ врид командира БЧ-5 доложил обстановку Командующему ЧФ и мне: „Борьба ведется успешно за недопущение воды через кормовые переборки 15 и 14-го кубриков. Поступление воды внутрь корабля было остановлено. Производится перекачка мазута в корму для выравнивания дифферента". Командующий флотом приказал командиру БЧ-5 крепить водонепроницаемые переборки 1 погреба, чтобы не допустить дальнейшее распространение воды по кораблю, и продолжать борьбу за носовую траверзную переборку, а начальнику аварийно-спасательного отряда капитану 1 ранга Кулагину — производить откачку воды из района 1 погреба, а не с носа, где первоначально были поставлены водоотливные средства, что и было сделано».

«Я видел,— показал на комиссии 30 октября контр-адмирал Никольский,— что дальнейшее погружение корабля не ощущалось. Я спросил у штурмана. Он доложил, что корабль почти не погружается или погружается очень медленно».

Видимо, успокоился и контр-адмирал Никольский.

Однако дежурный по кораблю докладывал командующему флотом о продолжающемся погружении носовой оконечности корабля.

Капитан 1-го ранга в отставке М. Р. Никитенко, бывший дежурным по кораблю, вспоминает:

«Командующий приказал мне находиться при нем и направился в район взрыва. Там приказал мне определить — продолжает ли оседать нос. Я вызвал командира отделения рулевых, передал приказание и объяснил, как это сделать. Вскоре Командующему доложил, что нос медленно продолжает оседать» *(Ленинградская панорама.— № 4.— 1989).*

Правительственная комиссия сделала свой вывод.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 55 г.:

«Вместе с тем и в явном противоречии с тем, что сказано выше, Командующий флотом т. Пархоменко распорядился выслать к линкору буксиры для буксировки корабля к берегу».

Старпом крейсера «Фрунзе» капитан 2-го ранга Амбокадзе об этом моменте на комиссии показал:

— Командующий мне приказал идти на ют, помогать принимать буксир и помочь дежурному по кораблю. Я прибыл на ют. Еще не буксировали. После этого Командующий эскадрой Никольский приказал мне узнать обстановку на полубаке. Я пришел на полубак. Полубак уже входил в воду. Сербулов и мои боцмана работали сверху, на моем барказе у бриделя стояли другие боцмана. Пришел и эту обстановку доложил Никольскому. Тогда было приказание отдать бридель, с корабля уже бридель отдать было нельзя, потому что по пояс в воде работали. Мои люди не знали, где отдавать бридель. Были люди с «Новороссийска», но почему-то отдать не могли, и было принято решение резать бридель.

— Почему Ваши люди не могли попытаться пойти отдать бридель? — спросил его Малышев.

— Не могли,— ответил Амбокадзе.— Был отправлен барказ... крейсера «Фрунзе» за автогеном на крейсер «Молотов», взяли заводского резчика;

— Но было уже поздно,— сделал заключение Малышев.

Во всем опоздают офицеры и адмиралы, руководившие борьбой за живучесть корабля; недооценили они сложности положения.

Действительно, героическими усилиями личного состава линкора и аварийных партий с других кораблей распространение воды было остановлено, корабль спрямлен и буксиры начали разворачивать корму к берегу. Можно было не считать положение корабля угрожающим.

Боковые ворота были закрыты, и на БО-538 и БО-276 передали команду встать перед ними.

Буксиры разворачивали корму линкора к берегу.

*Из вахтенного журнала КПУР за 29 октября 1955 г. *:*

02.30. Боковые ворота закрыты, доложено ОД ОВР и ОД ЧФ. Корму ЛК «Новороссийск» начали разворачивать буксирами к берегу. Доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

*Из журнала текущих событий ОД ОВР за 29 октября /955 г.**:*

02.31. На БО-276 передано приказание: Сняться с якоря, встать у входа в базу, усилить акустическую вахту.

02.32. ЛК «Новороссийск» буксируется к берегу кормой.

02 ч 32 мин. «ЛК «Новороссийск» начал крениться на левый борт»

Из вахтенного журнала КПУР за 29 октября 1955 г.:

02.32. ЛК «Новороссийск» начал крениться на левый борт. Доложено ОД ОВР и ОД ЧФ, к ЛК подошел А-378 и «Карабах».
Доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

Начался критический момент для корабля. Линкор терял начальную остойчивость. Безграмотная команда о буксировке влево при погруженной полностью и уже сидевшей на грунте носовой оконечности корабля, при неотданной якорь-цепи и большой массе воды на броневой и батарейных палубах привела к заваливанию линкора на левый борт. Все усилия ПЭЖа и личного состава БЧ-5 по спрямлению первоначального крена на правый борт оказались напрасными.

- Почему взрыв справа, а корабль кренился налево? — спросил в первый же день, 29 октября, Малышев помощника командира корабля Сербулова.

В ответ было молчание.

На второй день, 30 октября, первым давал показания Сербулов, и снова Малышев задал ему вопрос о том же:

- Когда корабль начал крениться на левый борт, кто Вам доложил, почему корабль получил левый крен?

— Потому что вода пошла по броневой палубе в кубрик 6-й и даже 8-й,— ответил после ночного раздумья Сербулов, забыв, что 6-й и 8-й кубрики находились выше, на батарейной палубе.

- Вода пошла и на правый, и на левый борт? — спросил Малышев.

- На правом борту воды не было,— чистосердечно ответил помощник командира, признав лишь факт возникновения крена на левый борт.

- Почему Вы считаете, что правый борт был сухой, вода пошла по левому? Откуда у Вас такое мнение? Кто Вам доложил, почему начался крен на левый борт? — допытывался Малышев, стремясь докопаться до причины появления крена на левый борт.

- Мне доложил лейтенант Жилин, командир 6-й батареи, что вода пошла по левому борту,— только и ответил Сербулов.

- Когда начался крен, что Вы начали делать? — перешел к другому вопросу Малышев, видимо, поняв бесполезность дальнейших расспросов.

- В этом районе я приказал откачивать воду,— ответил Сербулов, который тогда, да, говорят, и до конца своей жизни, так и не понял причины появления крена на левый борт.

Применительно к данному случаю недостаточно было только знать теорию остойчивости корабля. Требовался анализ всех событий на корабле в ту трагическую ночь и причин, их вызвавших. Однако даже при появлении крена на левый борт буксиры продолжали тащить корму влево, все более заваливая линкор. Громадные массы воды, создавая огромные свободные поверхности, стали разливаться по верхним палубам со стороны левого борта, и линкор был поставлен перед угрозой потери остойчивости. Нужно было немедленно предпринять меры по ее поддержанию.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 45.
** Там же.— Л. 38.

— Откуда? — спросил Малышев о месте откачки воды.

- Из кубриков и одновременно от старшего лейтенанта, секретаря партийной организации Ходова,— растерянно ответил Сербулов, даже забыв, что Ходов Владимир Иванович имел звание капитан-лейтенанта.— Приказал командиру БЧ-5 начать перекачку мазута с носовых цистерн на правый борт в корму.

- Через сколько времени после взрыва Вы отдали команду к перекачке?

- Примерно через два часа.

- Значит, когда начался сильный крен на левый борт, дали команду о перекачке на правый борт в корму?

- Да,— подтвердил Сербулов.

- И это приказание дошло до командира БЧ-5?

- Дошло.

— Откуда Вы знаете?

- Потому что секретарь парторганизации товарищ Ходов вернулся и мне доложил. Затем я побежал на ют.

- Какая цель у Вас была — побежать на ют?

- Посмотреть, есть ли буксиры. Такая интуиция была, что побежал. Корабль начал быстро крениться. Я бежал посмотреть и скомандовал всем матросам перейти на правый борт *.

Так пытался Сербулов выправить крен на левый борт линкора, который продолжали заваливать буксиры.

Ну а что же командующий флотом, который недооценил обстановку, не считал положение корабля угрожающим, фактически замкнул на себя все руководство работами и лично отдавал команды, не советуясь с офицерами линкора и специалистами своего штаба?

*Из докладной командующего ЧФ вице-адмирала Пархоменко В. А. от 3.11.55 г.**:*

«...Анализируя и оценивая обстановку в настоящее время и рассмотрев свои действия, считаю:

1. Плохо я оценил обстановку, доверчиво отнесся к докладам механиков, в результате чего у меня не создалось впечатления, что гибель корабля неминуема и что эта угроза создалась сразу после взрыва, и что корабль спасти невозможно. В этой обстановке надо было заблаговременно продумать и постепенно приступить к спасению людей.

2. Когда же возникло у меня сомнение, что участь корабля предрешена, наиболее правильно было бы не приказывать подходить к борту буксирам и другим плавсредствам за личным составом, а распорядиться оставить экипажу корабль и плыть к берегу.

3. Отдав приказание отбуксировать корму на мелкое место и убедившись, что корабль с таким большим дифферентом на нос буксировке не поддается, считаю неправильным, что на корабле с объявлением боевой тревоги сразу же не было отдано приказание ввести в действие машины, не исправил я этой ошибки и своим приходом на корабль. А имея в действии машины, при помощи их и буксиров можно было бы буксировку осуществить более эффектно».

Не осознал Пархоменко роковую для корабля роль буксировки, а тем более разворота кормы корабля влево. Заблуждался он или хотел ввести в заблуждение Правительственную комиссию, утверждая после катастрофы — «гибель корабля неминуема». По-видимому, речь об этом шла с Пархоменко не только 31 октября, но и во время второго его опроса — 4 ноября. Однако стенограмма опроса не велась. Вероятно, разговор был резким и не для ушей стенографисток. Запись одного из членов комиссии, к сожалению, не сохранилась. Однако из докладной командующего флотом от 3 ноября 1955 года позиция его ясна: «доверчиво отнесся к докладам механиков», «корабль спасти невозможно», «не исправил я этой ошибки» и т. п.

Оставшиеся в живых перекладывали свои ошибки и упущения на геройски погибших офицеров. Может быть, начатая незадолго до прибытия командующего флотом буксировка предотвратила бы катастрофу, но она была отменена. На линкоре не чувствовалось уверенной руки командира корабля, не было централизованного руководства с ГКП и ФКП, взаимодействия ГКП с ПЭЖем.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 39—45.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 243—244.

Однако на линкоре находились ведь и компетентные адмиралы — Чурсин и Никольский, но и они в своих объяснительных умалчивают о причине появления крена на левый борт. Тоже не знали, чем он был спровоцирован?

Из рапорта контр-адмирала И. И. Никольского от 31. 10. 55:

«...Крен корабля постепенно возрос до 5—6 градусов на левый борт... Руководившие, согласно ст. 164 „НБЖ-46", борьбой за непотопляемость корабля командир БЧ-5 инженер-капитан 3 ранга Матусевич и командир ДЖ инженер-капитан-лейтенант Городецкий, правильно решая вопросы борьбы за недопущение проникновения воды из затопленных отделений в соседние, упустили вопросы борьбы за получение максимальной остойчивости корабля и неправильно до самого конца оценили размеры и характер поступления воды на жилую палубу и влияние больших свободных ее поверхностей на общую остойчивость корабля. В результате этого положение линкора до последних минут никому, в том числе и мне, не внушало опасения и опрокидывание корабля произошло совершенно неожиданно».

Подводит теорию под опрокидывание линкора контр-адмирал Никольский. Сваливает свою вину на погибших. Но насчет «совершенно неожиданно» кривит душой начальник штаба эскадры, так как до опрокидывания, с момента появления крена на левый борт, было еще 1 ч 43 мин. Крен на левый борт все время увеличивался, корабль постепенно терял остойчивость и в конце концов опрокинулся из-за грубых ошибок и неправильных команд.

- Я знал, что в экстренных случаях можно было бы приготовить котлы за час, но мне не пришла в голову эта мысль,— оправдывался на комиссии Никольский 30 октября *.

Около корабля в тот момент было четыре буксира. Я считал достаточным, чтобы он двигался. Было приказание буксирам подойти. И три буксира были у левого борта.

— Покажите, в какую сторону и как тянули корабль? — спросил Малышев, чтобы уяснить для себя причину возникновения крена на левый борт.

— Корабль стоял так,— показал Никольский,— его тянули напрямую к берегу.

- Когда он поставлен был в 17 часов, как он стоял в бухте?

— После того как он перевернулся, он особенно положения не изменил, он стоял под небольшим углом к берегу. Буксир его тянул, но оттянул немного,— ответил Никольский, не поняв, что Малышев хочет выяснить не местоположение линкора от взрыва до опрокидывания, а угол к берегу. К тому же он сказал неверно, так как стоял линкор до взрыва под углом 10—15 ° к Инкерманскому створу, а опрокидывался почти под углом 90 ° к этому створу и к берегу, то есть был развернут более чем на три четверти прямого угла и подтащен к берегу на длину корпуса корабля и якорь-цепи.

- Правильно ли, что буксировали от левого борта, в то время как был крен на левый борт? — снова наводил на мысль о причине возникновения крена Малышев.

— Тогда еще крена не было,— опять не поняв вопроса, ответил Никольский, сам того не замечая, подтвердив подозрения Малышева о причине появления крена на левый борт. Но на корабле были еще офицеры БЧ-5, пока что эффективно действовавшие в ПЭЖе. Они же должны были осознавать причину появления крена на противоположный борт, так как это классический пример потери аварийным кораблем начальной остойчивости. Малышев вновь спросил Никольского:

— Когда крен достиг 5—6 °, командир БЧ-5 доложил или нет, почему крен начался?

- Причина ему была неизвестна,— признал контр-адмирал.

- Необходимо было предположить по теоретическому чертежу, в какие помещения распространяется вода и что вызвало крен в 6 °. Вы это не сделали?

- Нет,— вновь подтвердил свою бездеятельность начальник штаба эскадры.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 55 г.:

«...Поступление воды непрерывно продолжалось. В 2 ч 32 мин (т. е. примерно через час после взрыва) возник крен на левый борт, достигший в течение первых 5—6 мин 7 °; после этого корабль, не останавливаясь, продолжал крениться на левый борт».

В цепи грубых и тяжелых ошибок при борьбе за живучесть корабля безграмотное решение о буксировке на левый борт в сторону берега с разворачиванием кормы линкора было неоправданным и привело линкор к гибели.

Прежде чем предпринять то или иное действие, отдать ту или иную команду, необходимо предварительно проанализировать последствия, к которым они приведут. На линкоре «Новороссийск» в ту трагическую ночь этого сделано не было.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 77—87.

Матусевич и Городецкий так и не узнают причины, вызвавшей крен на левый борт, и навечно останутся в корабле вместе с пришедшим к ним на помощь около 3 часов бывшим командиром БЧ-5 линкора «Севастополь» капитаном 1-го ранга Ивановым.

Из журанала текущих событий ОД Штаба ЧФ за 29.11.55 г.:

02.37. КПУР доложил: ЛК развернут кормой к берегу.

02.38. НОУ капитан 1 ранга Овчаров по телефону ВЧ доложил ОД ГШ ВМФ о происшедшем на ЛК.

Да, только через час и семь минут после взрыва в Главном штабе ВМФ узнают о событии на Черноморском флоте, которое потрясет весь флот.

Линкор продолжал крениться на левый борт. Дифферент на нос увеличивался.

02 ч 42 мин. Вода появилась в кубрике № 20, поднялась до комингса, идет с кубрика № 18 и из люка.

02 ч 45 мин. Помпа № 1 работала ненормально. Старшина 1-й статьи Деточка получил приказание из ПЭЖа остановить помпу № 1.

Прошел час с четвертью после взрыва, когда большой охотник за подводными лодками БО-532, входящий в поисково-ударную группу (ПУГ) ДиОВРа, начал поиск подводной лодки противника... у боковых ворот.

Из журнала входящих и проходящих семафоров и сигналов РП № 83. Константиновский:

02.45. БО-532 КПУРу. Занял точку у боковых ворот. Обследую морской сектор. Ничего не обнаружил. Командир ПУГ.

02.51. Командиру ПУГ. Продолжать поиск.

02 ч 58 мин. Вода затопила кубрик № 18 и поднимается в кубрик № 4.

02 ч 59 мин. Крен на левый борт увеличивается, нос опускается.

03 ч 00 мин. «Левый борт погрузился до кормовой башни. Носовая часть погрузилась до 2-й носовой башни»

*Из входящего журнала КПУР за 29 октября 55 г. *:*

03.00. Левый борт ЛК «Новороссийск» опустился до кормовой башни. Носовая часть погрузилась до 2-й носовой башни. Доложено ОД ОВР и ОД ЧФ.

Во 2-й машине мичман Медведев получил доклад из 1-го машинного отделения, что холодильник засолен; видимо, попала в него забортная соленая вода. Включили вспомогательный холодильник № 2. Приняли нагрузку от общей сети на турбогенератор, включив один из генераторов.

На линкор продолжали прибывать новые группы адмиралов и офицеров. И наконец-то среди них появились специалисты. К тому времени прибыл контр-адмирал А. И. Зубков, начальник вооружения и судоремонта ЧФ, начальник управления ВиС капитан 1-го ранга А. Ю. Врубель и начальник отдела связи флота капитан 1-го ранга В. В. Изопольский. Правда, связь на линкоре работала. По трансляции могли даваться команды, осуществлялась связь с ОД штаба флота на УКВ. В этом была большая заслуга единственного связиста на корабле, остававшегося за командира БЧ-4, Анатолия Астафьева, командира радиотелеграфной группы линкора.

Прибыл на линкор зам. начальника особого отдела флота капитан 2-го ранга П. И. Шкуряков, но еще раньше и одними из первых после взрыва — подполковник В. И. Алексеев, капитаны И. Г. Кириенко и М. В. Зыков. Но безрезультатно и поздно будут искать контрразведчики виновников и причины взрыва. Двое из них — Кириенко и Зыков — геройски погибнут при катастрофе линкора, так и не раскрыв тайны взрыва.

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 45.

На корабль прибудут заместитель начальника медслужбы флота полковник А. Е. Пестов и подполковник В. Н. Романов, зачисленный в межслужбу ЧФ из ленинградской ВМА им. С. М. Кирова. Он навечно останется на Братском кладбище Севастополя.

Много еще прибудет разных лиц, в том числе зачем-то флаг-офицеры командующего флотом старший лейтенант В. П. Горшков и лейтенант Б. П. Чураков. Всего семь адмиралов, 28 старших и 40 младших офицеров будут находиться на линкоре. Но не появятся на линкоре для помощи БЧ-5 механики, уволенные на берег, флагманский механик эскадры и другие специалисты по борьбе за живучесть корабля.

Однако около 3 часов на линкор прибудет наиболее опытный на флоте и так необходимый на корабле инженер-капитан 1-го ранга Виктор Михайлович Иванов, начальник Технического управления органов вооружения и судоремонта ЧФ, или, как говорили, начальник технического управления флота.

В докладе Правительственной комиссии от 17.11.55 г. будет отмечено:

«...И. о. командира БЧ-5 т. Матусевич, командир дивизиона живучести т. Городецкий и помогавший им начальник Технического управления флота т. Иванов умело и самоотверженно вели борьбу с поступавшей на корабль водой».

Инженер-капитан 1-го ранга Иванов Виктор Михайлович родился 23 ноября 1917 г. в городе Серпухове Московской области. В предвоенном 1940 году окончил ВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского и всю войну служил на линкоре «Севастополь» — командиром ремонтной группы, с 1944 года — командиром дивизиона живучести. В 1946 году он становится командиром дивизиона движения, а в 1948 — командиром БЧ-5 линкора. С 1951 года он флагманский инженер-механик дивизии крейсеров, а в ноябре 1952 года назначен начальником технического управления ЧФ. Иванов считался одним из грамотнейших и опытнейших специалистов флота. В ту трагическую ночь он проявит мужество и героизм. В Серпухове его еще долго будет оплакивать 66-летняя мать Екатерина Андреевна, безутешным будет горе в Севастополе на Гоголя, 12 жены Нины Григорьевны, 12-летней дочери Галины и 9-летнего сына Александра.

Не входила в обязанности капитана 1 -го ранга Иванова борьба за живучесть корабля, но он, единственный из прибывших, из чувства долга и профессионального братства придет на помощь Матусевичу и Городецкому и останется навечно с ними.

Очевидцем их совместной работы был прибывший на линкор флагманский инженер-механик дивизии крейсеров С. Г. Бабенко.

*Из докладной капитана 2 ранга С. Г. Бабенко от 31.10.55 г. *:*

«...Прибыл на корабль примерно около 3 часов. Вышел из катера по левому рабочему трапу и в этом районе встретил инженер-капитана 2 ранга Мухина. Просил коротко проинформировать меня о случившемся. Получив информацию, прошел на полубак. От II башни вся палуба была залита илом, впереди I башни листы верхней палубы были разрушены, дальше II башни я не проходил, т. к. было много народу и производились какие-то работы. Самая носовая часть полубака уже начала входить в воду. После этого я спустился в пост энергетики и живучести. В посту в этр время находились инженер-капитан 3 ранга Матусевич и инженер-капитан-лейтенант Городецкий. Я спросил Городецкого, в каком районе произошел взрыв и какие разрушения. Он доложил мне, что взрыв произошел в районе носовой электростанции — носовых ДГ, разрушены носовые ДГ, кубрик № 14 и кубрик № 1, смежные с ними нижние помещения затоплены. На вопрос, какие принимаются меры, он ответил, что на местах работают все аварийные партии и прибыли на помощь аварийные партии с других кораблей. Крена в этот момент никакого не было. После этого я прошел к кубрику № 15. Двери в кубрике № 15 из кубриков № 18 и 19 была задраены, и мне доложили, что в кубрике № 15 вода уже дошла до комингса. На эти двери личный состав аварийных партий ставил подпоры. В кубрике № 18 установкой подпор руководил лейтенант (фамилии я его не знаю). После этого я вышел на верхнюю палубу на правый шкафут (в районе 1-й машины), где встретил инженер-капитана 1 ранга Иванова В. М. С ним вместе спустились в пост энергетики и живучести.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476,—Л. 314—318.

Когда спустились в кубрик № 21, в это время на корабле погас свет, через некоторое время появилось аварийное (или одно бортовое освещение — точно не интересовался), а затем появилось полное освещение. Иванов приказал пустить кормовые ДГ для освещения, на что Матусевич доложил, что кормовые ДГ уже работают. Уточнив у командира ДЖ район затопления, мы с Ивановым пошли проверили на месте постановку подпор на двери из кубрика № 15. На дверях правого и левого борта уже стояли подпоры и производилась заделка отверстия в верхней части переборки от монорельсы для погрузки боезапаса. Переборка по всему периметру двери (вокруг нее) дала трещины, через которые струями прорывалась вода. Иванов пригласил меня выйти наверх, мы пришли на ют, он подошел к Командующему ЧФ и доложил, что носовая часть быстро затопляется, переборки не выдерживают напора воды, необходимо носовую часть буксировать на мель. В это время меня спросил Член В. С. тов. Кулаков о положении — я ему доложил, что плохо — переборки не держат, дают трещины...»

Оказывается Иванов и Бабенко еще более чем за час до катастрофы предупреждали Пархоменко и Кулакова о тяжелом положении корабля. Не было оснований писать в объяснительных Пархоменко:

«доверчиво отнесся к докладам механиков, в результате чего у меня не создалось впечатления, что гибель корабля неминуема»

и Кулакову:

«Считаю также неправильным, что мы, полностью доверившись механикам, не потребовали от них четкого доклада с расчетами — угрожает ли опасность потопления кораблю, а считали, как теперь стало ясно, без всяких оснований, что нос корабля, коснувшись грунта, приостановит дальнейший дифферент... у меня, *а я* считаю, что и у Командующего флотом, сложилось полное впечатление, что никакого риска для гибели корабля нет. Спокойные, а главное, уверенные доклады механиков и начальника АСС создали уверенность, что мы способны наличными средствами (с привлечением прибывших аварийных партий и буксиров АСС) решить главную задачу — прекращения поступления воды в помещения корабля» *.

Действительно, глух тот, кто не хочет слышать. Не прислушались на корабле к доводам Иванова — буксировать на берег носовую часть, а буксировкой и разворотом кормы влево завалили линкор на левый борт, привели его к потере остойчивости и затем к гибели.

Инженер-капитан 2-го ранга Бабенко далее писал в докладной:

«...Затем с Ивановым мы спустились в ПЭЖ. Через некоторое время заметили: крен на левый борт. Кренометр в ПЭЖе показывал 3 °. Иванов отдал приказание командиру ДЖ топить кормовые отсеки правого борта (до этого по докладу командира ДЖ производилась перекачка мазута из носовых цистерн в кормовые). Командиром ДЖ было отдано приказание топить креповый отсек № 13.

Вскоре в ПЭЖ прибыл капитан 2 ранга Соловьев (ПНШ эскадры) с приказанием разрезать скобу бриделя на бочке автогеном. Я дал указание вызвать старшину ремонтной команды и автогенщика. Через несколько минут прибыл старшина ремонтной команды. На мой вопрос, что имеется из автогенного оборудования на корабле, он доложил, что ацетилена нет, есть кислород и карбидный аппарат, но он в помещении и неизвестно, можно ли его оттуда вынуть...»

Здесь хочется сделать еще одно отступление от текста докладной Бабенко. В напряженнейший, критический момент работы ПЭЖа, когда была не ясна причина появления крена на противоположный борт, но было очевидно, что линкор терял остойчивость из-за проникновения больших масс воды на верхние палубы при отсутствии ее в нижних помещениях, от ПЭЖа требуют разрезать скобу бриделя на бочке. Вполне можно было поручить это командам других кораблей, что и было в конце концов сделано, но опять с большой задержкой.

С отдачей бриделя уже опоздали. Оказалось, что автогенный аппарат на корабле был и можно было давно обрезать скобу бриделя на бочке, отдать или подорвать якорь-цепь.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Л. 476.— Л. 243, 248—249.

«...Вместе со старшиной и двумя матросами я вышел на правый шкафут и начали готовить и вытаскивать автогенный аппарат. Я намеревался пройти на ют для вызова к трапу барказа. В это время увидел, что на носовой бочке уже производятся работы по разрезке скобы. Отдал приказание отставить вытаскивать аппарат, спустился вниз.

В это время кубрики № 18 и 19 были затоплены до комингсов и производилась задрайка дверей и постановка подпор на переборки между 18 и 20, 19 и 21 кубриками. Мне доложили, что аварийного леса не хватает. На мое указание перенести с кормовых БП, мне ответили, что уже весь перенесен. Я дал указание для вертикальных опор использовать коечные стойки. После этого я прибыл в ПЭЖ. Спросил Городецкого, топятся ли креповые отсеки, на что он доложил, что топятся. Иванов в это время дал указание Матусевичу перевести работу всех энергетических средств на кормовой эшелон, на что Матусевич доложил, что нагрузка уже переведена на кормовую установку и дано указание разжигать котел № 8 (в это время работал котел № 1).

Крен в это время был 7 ° (лично наблюдал по кренометру в ПЭЖе).

После этого я спустился в 1-е машинное отделение на нижнюю площадку. В районе поста управления находились матросы и старшины. Я спросил, нет ли поступления воды, мне доложили, что вода в нижнее помещение не поступает, а поступает в помещение носовых турбогенераторов. Я поднялся в пост энергетики и спросил, известно ли, что поступает вода в носовые ТГ, мне доложили, что известно и что принимаются меры. Я спросил (не заходя в пост), какой крен,— мне доложили: 10 ° л/борта. Я прошел на левый борт в кубрик № 20 предупредить, чтобы принимали энергичные меры против распространения воды по левому борту. В кубрике № 20 дверь была задраена и производилась заделка отверстия вокруг монорельса (в верхней части переборки). Воды через пробоину (в верхней части) поступало очень мало, но в кубрике было уже почти до комингса воды. На мой вопрос, откуда поступает вода, мне ответили, что из соседнего бортового кубрика старшин. При осмотре я обнаружил, что, кроме того, вода поступает через неплотности люка из верхней палубы. Из этого заключил, что верхний кубрик затоплен и необходимо проверить задрайку люков верхней палубы и палубы полубака на левом борту.

Вышел наверх в район шкафута л/борта в районе 1 маш. отд».

При большом дифференте на нос затопило броневую и батарейную палубы до 75— 100-го шпангоута, верхнюю палубу — до 50-го шпангоута. Крен на левый борт достиг 5—6 °.

Это поставило в тяжелое положение личный состав аварийных партий в носу и в артпогребе 2-й башни. Командир группы электриков 2-й башни главного калибра Сумин показал на комиссии:

- Вода начала подниматься все выше и через вентиляцию пошла в погреба. Никакие меры не помогали. Мы выскочили оттуда. Свет *в* башне погас. Дали сигнал покинуть башню. Башню закрыли. Спустились во второй зарядный погреб. Вода поступает через пропускной клапан. Мы оттуда заряды вытащили, поставили подпоры, но через вентиляцию стала поступать вода...

- Когда вышли на палубу, сколько времени прошло? — спросил Малышев, уточняя по времени положение корабля на этот момент.

- Около двух с половиной часов, корабль имел крен на левую сторону...

Личный состав 1-й башни к этому времени уже давно покинул затопленные нижние помещения 1-й башни и вел борьбу с водой в кубриках.

Электрик 1-й башни матрос Прасолов, находившийся в 4-м кубрике, рассказывал:

— Вода стала поступать в 4-й кубрик через 1-й кубрик. Никак нельзя было остановить воду. В это время 15-й кубрик был затоплен. Вода поднималась через броневую палубу. Мы люки задраили. Из 15-го кубрика вода не поступала, а вода распространялась поверх цитадели.

Мы стали задраивать все люки. Когда стало ясно, что 4-й кубрик не спасти, стали задраивать переборки в 7-м кубрике. Переборки слабые.

— Как вы видели, что они слабые? — спросил его Бутома.

— Они выпучивались.

- Иллюминаторы задраивали? — спросил Малышев.

— Один иллюминатор не был задраен — в сапожной мастерской. Мы задраили.

- Вы слышали команду задраивать иллюминаторы?

- Сразу после боевой тревоги последовала команда задраивать иллюминаторы. Начали откачивать воду, но она поступала тоннами, а откачивали килограммами. Потом приказали все отверстия шпаклевать, но вода продолжала поступать. Все, что делали, не помогало. Переборки выпучивало. Тогда все вышли наверх. Внизу остались только аварийные партии.

Старшина 2-й статьи Линда, командир зарядного погреба 2-й башни, показал на комиссии:

«Когда был затоплен первый зарядный погреб, вода стала доходить до меня. Я попросил командира дивизиона Марченко посетить погреб. Он посмотрел и сказал: продолжайте борьбу за живучесть, чтобы меньше было воды. Так мы и делали.

Электропроводка стала выходить под давлением воды первого зарядного погреба. Мы заряды вытащили, решили пластырь наложить, поставили подпоры. Решили, что вода туда не пойдет, а у меня наверху 9-й погреб. Оттуда пошла вода. Мы снарядный и 9-й погреб перекрыли, но вода поступала понемногу. Потом воды стало поступать больше... вода пошла через вентиляцию...»

В том же снарядном погребе находился старший матрос Яцун. Он рассказал:

— Вода поступала сильно. Старшина Линда дал приказание ставить подпоры. Стали мы ставить подпоры, законопачивать. Через вентиляцию вода пошла в погреба. Мы боролись. Потом дали приказание выйти из погреба. Затопило 15-й и 18-й кубрики. Двери задраили. В 16-м кубрике воды еще не было. Через световой люк вылезли наверх.

— Сколько времени прошло? — спросил Малышев.

— Это было через 1 час 35 минут. Мы выскочили на ют...

Командир группы управления 2-м противоминным дивизионом старший лейтенант Поторочин, боровшийся с водой внизу вместе со своим личным составом, рассказывал:

«Уже проникала вода из 4-го кубрика по коридору в 6-й кубрик. Стали задраивать двери в 7-й кубрик. Законопатили простынями переборки из 6-го в 7-й кубрик и на батарейную палубу. Я пошел в 16-й кубрик через фок-мачту. Мне сразу бросилось в глаза, что люди стоят на своих постах и борются за живучесть. Я спросил, есть ли вода в 5-м погребе. Отвечают: нет. Я позвонил Комолову. Мы спустились в 5-погреб. В шахте из-за цементной заделки выступала вода. Приказал матросу находиться около люка, ведущего в шахту. Если будет вода — доложить в 16-кубрик. Я перешел на правый борт... Теперь был заметен сильный крен, раньше было немного воды на правый борт, а теперь — на левый борт, и по левому борту было много воды».

Старшина 2-й статьи Комолов, дежурный по дивизиону живучести, работал все это время в аварийной партии с командиром трюмной группы Михалюком. Он показал на комиссии:

«Борьба шла в 18-м кубрике. Там было воды на метр. Михалюк дал приказание — ставить подпоры с 20-го кубрика. Когда ставили подпоры, вода стала просачиваться снизу. Старший лейтенант Поторочин, командир группы управления 2-го дивизиона, говорит: иди в пятый погреб, там вода проступила. Я ушел, а он там оставался. Когда я вышел, вода уже заливала теплый коридор правого и левого борта и в двадцатом кубрике уже много было воды...»

С первой до последней минуты боролся за непотопляемость корабля инженер-лейтенант Анатолий Михалюк. До конца остался он на корабле, показав мужество, верность долгу и героизм.

В это же время в ПЭЖ доложили, что вода поступает во 2-ю электростанцию по шву. Бессменно находившийся в ПЭЖе старшина 1-й статьи Усас, помогавший Матусевичу и Городецкому в ПЭЖе, сменил на центральном коммутаторе связи матроса Макарова, послал его бороться за живучесть, правда, дав ему для этого лишь одеяла и простыни.

Они еще успеют отнести вместе из канцелярии БЧ-5 в 41-ю каюту в корме документы БЧ-5, затем Усас снова вернется в ПЭЖ, где все время находился матрос Василий Пасечник, он останется там до последнего мгновения своей жизни.

Трюмный машинист старшина 2-й статьи Гончаров вывел личный состав 2-й башни из забашенного отсека, задраили экстренный выход. Вода в башню не поступала. Затем все вместе закрыли броневую крышку забашенного отсека и на нее поставили подпоры... Спас старшина весь личный состав башни, в обязанности которого входило затопление погребов этой башни при пожаре или взрыве.

Начало выпучивать переборку на 74-м шпангоуте. А когда туда поставили распорки, вода стала поступать из 16-го кубрика в 18-й через нештатное отверстие водонепроницаемой переборки площадью около 2 м², сделанное при монтаже корабельной АТС (КАТС-300), но не отмеченное в документации корабля. Таким образом, водонепроницаемой переборки на 74-м шпангоуте, между кубриками 16-м и 18-м, практически не существовало, и вода продолжала свободно распространяться по левому борту.

О периоде 02.50—3.00 старшина 2-й статьи Гончаров докладывал 1 ноября члену экспертной комиссии инженер-контр-адмиралу Коршунову *:

«В 18-й кубрик около КАТС начала поступать вода в иллюминатор через неплотную резину. Это было в этот же период, то есть через час двадцать — час тридцать после взрыва. Начала фильтровать переборка на 74-м шпангоуте из 15-го кубрика в хлеборезку и кладовую РТС. Поставили распорки на переборку. Почувствовали крен на левый борт. Это было через 1.20—1.30 после взрыва. В дверях 74-й переборки не было вставок в переборке от тельфера левого борта. Помещение КАТС в 1953 году было расширено за счет ликвидации водонепроницаемой переборки на 74-м шпангоуте...»

Одновременно с увеличением дифферента и затоплением отсеков выше броневой палубы до батарейной вода хлынула в отверстия переборок, через которые проходил монорельс для погрузки и выгрузки боезапаса. Лючков на них не оказалось.

На комиссии Гончаров 1 ноября показал:

– ...Я сказал, чтобы меня задраили в 16-м кубрике, чтобы туда вода не поступала, и не топили погреба, потому что здесь люди. Но до того, когда они задраивали выход из 15-го, в 18-м кубрике они сняли лючок у меня и поставили туда, и у меня не оказалось ни с правого, ни с левого борта лючков. Задраили простынями.

- Эти лючки вообще стояли на месте? — спросил Бутома.

- Не везде, а вот как раз в последнее время перед этим у нас было учение, и у нас вообще не было лючков, их поснимали. Кто где положил, там они и лежали. Когда шли на учение, я нашел лючок и поставил его, чтобы начальство не заглядывало.

- Вы заявили, что лючков не было? — спросил Малышев.

— Об этом все знали.

- На учении лючков не было и никто на это не обратил внимания? — удивился председатель комиссии.

— Нет.

- Как же через лючки попадала вода?

- Через 15-й кубрик. В 18-м кубрике иллюминатор был задраен на все три барашка. Оттуда и *начала* фильтровать вода. Это говорит о том, что он уже под водой сидел выше броневой палубы. После того как вода начала поступать и идти ко мне в кубрик, я сказал, чтобы меня задраили, потому что задраиться изнутри я не мог, задривается с другой стороны. Что делали в 18-м кубрике — не знаю. Начали мы здесь задраивать. Когда поставили распорки на хлеборезку БЧ-5 и кладовую, там, видно, совсем легкие переборки и их начало выпучивать...

Отсутствие специальных крышек (лючков) в водонепроницаемых переборках в месте прохождения монорельса для погрузки и выгрузки боезапаса также сыграло роковую роль при распространении воды на броневой палубе по левому борту.

- Вы расскажите, как происходит выгрузка боезапаса? Когда последний раз выгружали боезапас? — спросил Малышев командира дивизиона главного калибра БЧ-2 Марченко.

- Выгрузка боезапаса происходит через портики, по одному с каждого борта — в корме за 4-й башней, за траверзной переборкой... над броневой палубой, мы ее называли батарейной палубой, вернее, это палуба, которая выходит на ют,— под этой палубой были закреплены рельсовые пути.— И Марченко рисует чертеж.

- Нарисуйте разрез через водонепроницаемую переборку,— приказал ему Малышев.

Марченко снова рисует, показывает рисунок и объясняет:

- Это окно закрывается специальной крышкой. Когда крышку снимают, мы ставили вкладыш.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 39.

- В каком состоянии были вкладыши?

- Все я не смотрел, а на переборке в 15-й и 18-й кубрик от нулевого шпангоута по 75-й шпангоут было закрыто подушками.

- Подушку поставила аврийно-спасательная команда?

~ Когда я там проходил, подушка была.

— Можно зафиксировать, что этих задраек не было?

- Там, где я видел, там не было.

- Скажите на глаз, какой там диаметр?

- Примерно, как лист бумаги.

- Значит это сделано, когда грузили боезапас?

- В среду.

- Почему это было сделано?

— Очевидно, по недисциплинированности.

- Это к Вам не относится? — возмутился Малышев.

- И ко мне относится,— признался Марченко.

- Может быть, они не задраивались более длительное время? Вы когда-нибудь видели, что они задраивались?

- Не видел,— честно отвечал капитан-лейтенант.

- Может быть, они годами не задраивались? Когда последний раз вы видели, что они задраивались?

- Не видел.

— С какого года вы служите на корабле?

- С 1949 года.

- Ни разу не видели, чтобы задраивались? — удивился и вновь возмутился Малышев.

— Да, ни разу,— подтвердил Марченко.

- Где эти крышки хранились?

- Я видел, что крышки висели, но не все крышки были... Задраивание лючков не было отражено в инструкции. У нас были вкладыши и рельсовые пути. Крышек у нас не было.

- Вы считаете, что крышки не Ваше заведывание? Вы понимаете сейчас роль этих крышек?

- Понимаю,— вынужден был признать после катастрофы Марченко.

— Сквозной канал вдоль борта. Какую роль играет водонепроницаемая переборка? Вы себе представляете, что самое опасное для корабля — это сквозные дыры на палубе? — возмущался генерал-полковник Малышев, объясняя моряку элементарные вещи.

Вот эти открытые лючки для монорельса в водонепроницаемых переборках также сыграли свою роковую роль, когда броневая палуба ушла в воду, а вода, поднявшись, выдавила подушки, поставленные аварийно-спасательной партией, и начала распространяться по броневой палубе корабля.

03 ч 15 мин. «...Переборки 15-го и 14-го кубриков не выдержали». В ПЭЖе начали срочно принимать меры по ликвидации внезапно возникшего крена на левый борт или хотя бы по его стабилизации. Началась перекачка мазута вновь на правый борт. Это позволило в какой-то момент при крене 6—8 ° на левый борт стабилизировать накренение корабля. Однако такое положение продержалось недолго.

В 03 ч 15 мин переборки между кубриками 14-м и 15-м не выдержали и сдали. Вода пошла в кубрик № 16, а через него и через отверстия для КАТС — в кубрик № 18 по левому борту.

*Из рапорта контр-адмирала Никольского Н. И. от 31.10.55 г. *.'*

«...Такое устойчивое положение корабля продолжалось примерно до 03.15, когда переборки 15-го и 14-го кубриков не выдержали и вода распространилась в 16-й кубрик, а через него, через помещение КАТС — ив 18-й кубрик. Поступили доклады, что вода распространяется через вентиляционную систему и другие конструктивные дефекты корпуса. К этому времени форштевень линкора погрузился в воду, и Командующий ЧФ, рассмотрев на карте, куда можно отвести линкор на более мелкое место, на случай необходимости постановки на грунт, указал район бухты Голландия.

Прибывший с докладом командир БЧ-5 доложил, что, несмотря на поступление воды в 16—18-й кубрики, положение корабля совершенно надежное и что параллельно с борьбой против распространения воды производится осушение отсеков... Однако из-за повреждений носовой насосной станции эффективность отливных средств значительно снижена, но тем не менее дальнейшее распространение воды остановлено.

- ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 261, 262.

Докладывая обстановку, командир БЧ-5 просил разрешения произвести откачку за борт мазута из 3-х носовых цистерн — всего около 300 тонн. Однако на вопрос Командующего: какой эффект даст откачка этих 300 тонн мазута, командир БЧ-5 доложил, что эффект будет незначительный. В связи с этим Командующим ЧФ было принято решение: мазут за борт не откачивать, чтобы не создать угрозы пожара вокруг аварийного корабля.

Я приказал врид начальника штаба эскадры капитану 2 ранга Толмачеву через оперативного дежурного штаба ЧФ вызвать баржи для откачки мазута. Командующий ЧФ рекомендовал командиру БЧ-5 выравнивание дифферента путем затопления кормовых погребов и отсеков. Командир БЧ-5 доложил, что это может привести к распространению воды поверх всей броневой палубы и к полной потере плавучести и корабль будет затоплен. Командующий флотом от затопления кормовых погребов отказался».

Но оказался и третий путь для воды — открытые иллюминаторы по всему левому борту на броневой и батарейной палубах.

Только в 3 ч 15 мин по трансляции была отдана команда: «Задраить иллюминаторы». Видимо, эту команду по боевой тревоге голосом не весь личный состав слышал. Пришедшие же на помощь аварийные партии с других кораблей о ней вообще не знали. Выполнение этой команды на линкоре не проверили, хотя бы с катера при обходе вокруг корабля. Крен на левый борт и дифферент на нос все продолжали увеличиваться.

Личный состав покидал затапливаемые помещения и собирался на верхней палубе и на юте. Заметив это, командующий флотом вице-адмирал Пархоменко приказал личному составу разойтись по боевым постам и продолжать бороться за живучесть корабля. Капитан-лейтенант Марченко на комиссии показал *:

— Мы с Суминым вышли в 16-й кубрик. Там все было нормально. Воды еще не было, и открыта дверь фок-мачты для прохода. Кто-то мне сказал, что всех людей приказали вывести наверх. Я сказал: пойду узнаю. И побежал на ют. Слышу голос Командующего, который спрашивает: «Кто приказал вывести личный состав на палубу?».

- За сколько времени до катастрофы это было?— спросил Малышев.

— Это было примерно около часа до катастрофы.

— Крена на корабле еще на было?

- Крен был на левый борт. Крен чувствовался потому, что я ходил на пост энергетики и живучести на левый борт... Я прошел через пост живучести, пост энергетики и по броневой палубе вышел на верхний ют. Командующий спрашивает: «Кто приказал вывести личный состав?».

— Вы ему докладывали?

- Нет. Я вышел и слышу, что Командующий говорит Командующему эскадрой: «Кто приказал вывести личный состав?». Командующий эскадрой говорит, что он не приказывал.

— Кто же вывел?

- Не знаю, слышал, что Командующий обратился к матросам и сказал: «Товарищи матросы, идите по боевым постам и боритесь за живучесть корабля».

- Вокруг Командующего было много народу?

- Народу было много, но не вокруг Командующего. После того как Командующий сказал, чтобы шли на боевые посты, все пошли.

- Это было примерно за час до гибели корабля?

— Примерно, да. В это время по трансляции дали команду задраить иллюминаторы в кубриках и каютах.

— Вы слышали команду — задраить иллюминаторы? Вы так спокойно об этом говорите, как будто у вас всегда после боевой остаются отдраенными иллюминаторы?

- Нет, я приказал лично задраивать иллюминаторы.

— По собственной инициативе?

— Да,— ответил Марченко.

— Вам не докладывали, задраивали ли иллюминаторы?

- Когда я хотел подняться, мне сказали, что многие каюты закрыты. Я приказал ломать двери.

- После боевой тревоги иллюминаторы должны быть задраены?

— Да. Но раз была такая команда, очевидно, иллюминаторы были не задраены.

- И это было примерно за час до гибели корабля?

- Да,— подтвердил Марченко.

Но то что многие иллюминаторы оказались незадраенными, стало ясно, когда начался крен на левый борт и через них в помещения корабля хлынула

* ЦВМА.— Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 145—148.

вода, увеличивая крен. Ряд из них пришлось закрывать с помощью легких водолазов, но было уже поздно. Вода распространялась по верхним помещениям со стороны левого борта линкора.

03.15. В теплом коридоре по левому борту появилась вода. Уровень ее достиг 20 сантиметров.

В это же время, после остановки генератора во 2-й электростанции, старшина 1-й статьи Деточка заметил поступление воды из кренового отсека № 2 через бортовую переборку во 2-ю электростанцию через неплотности в сварке. Перегородку выпучило. Он показал на комиссии:

«Начали ставить подпорки, но в это время начала поступать вода через шахту вентиляции, гриб которой выходит на полубак между 2-й башней и фок-мачтой. Вскоре полилась вода и через люк с броневой палубы. Доложили об этом в ПЭЖ, и получили приказание покинуть станцию и задраить люк. Что и сделали».

В это время старшина 2-й статьи Гончаров, после того как задраили 16-й кубрик, откуда вода сверху уже стала поступать в артпогреба, прибежал в ПЭЖ, о чем он и рассказал на комиссии *:

— Я проскочил обратно в пост живучести. Матросы здесь остались. Я проскочил в 20-й кубрик. Вода уже начала бить через шпигаты. В это время лопнула палуба в 22-м кубрике. Тогда мы убежали...

- Как вы видели, что палуба лопнула? — спросил Малышев.

- На глазах стала расходиться — и стала поступать вода. Мы сразу убежали. Там были курсанты, матросы — все сразу убежали. Потом я пришел к себе на пост (у него был трюмный пост № 3, рядом с постом энергетики и живучести линкора.— *Б. К.).*

- *Я* три раза заходил на пост, смотрел крен на левый борт. Первый раз было 11 градусов, потом — 13. Когда я зашел в третий раз, было 17 градусов. Я не знаю, кренометр хорошо ли работал, потому что было с дифферентом, но отсчеты я делал правильно. Там были Матусевич, капитан 1 ранга Иванов и старшина 1 статьи Усас. Капитан 1 ранга спрашивает: «Что можно топить в корме?». Я подумал и говорю: «4-ю электростанцию и рулевое отделение». Матусевич говорит: «Идите туда и немедленно топите эти помещения». А по всей вероятности, матросы рассказывают, топились креповые отсеки. А насос работал один, производительностью 100 тонн. Когда мы открывали на один отсек, давление падает до нуля, а три отсека подавно. На водоотливной системе у нас работал «Вартингтон». Я говорю: «Пошлю матроса, чтобы переключил». Я сразу вышел из поста...

Кем было принято решение — топить отсеки в тот момент, а это был длительный процесс — неизвестно. Старшина 2-й статьи Гончаров предложил эффективную меру для спрямления линкора, но от нее отказались. Видимо, жаль было топить 4-ю электростанцию, а потеряли корабль. Не прислушались, вернее, не приняли совета опытного трюмного, и не выполнили команду Матусевича.

В этот период борьба за остойчивость крайне осложнилась — при большом крене и дифференте линкора. Для выработки необходимых мер и решений по спрямлению корабля в этих условиях необходимы были сложные расчеты. Произвести их не было возможности, и надо было последовать совету опытного трюмного и даже принимать более решительные меры, тем более что улучшения положения корабля не предвиделось.

*Из журнала текущих событий ОД Черноморского флота за 29 октября 1955 г. **:*

03 ч 20 мин. ОД эскадры доложил: носовая часть ЛК в воде по середину гюйсштока.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. П. 55 г.:

«... Принимаемые меры положительных результатов не дали. Вода на броневую палубу фонтанами поступала также через сточную систему и шпигаты.

В кубрике № 22 по левому борту разошлась (лопнула) палуба на уровне броневой, и через образовавшуюся трещину в кубрик стала поступать вода из отсека над противоминной защитой. Вода попадала внутрь корабля также и через незадраенные иллюминаторы. Корабль продолжал погружаться в воду.

В 3 ч 20 мин 29 октября с. г. над водой видна была только половина гюйсштока (древка носового флага)».

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 238—239.

** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 31.

В этот период с линкора в штаб флота поступила странная информация:

Из вахтенного журнала вахтенного радиста вахты УКВ за 29. 10. 55 г.:
«ОД ЧФ к ОД Эск. 03. 21. Каково состояние дифферента?
ОД Эск. к ОД ЧФ. Крена нет, бак затоплен до половины гюйсштока
ОД ЧФ к ОД Эск. Поняли вас».

Каким образом ОД эскадры Смоляков оценил отсутствие крена, неизвестно. По данным рейдовых постов и других кораблей крен на левый борт «Новороссийска» имелся уже около часа и в этот момент достиг 6—8 °. Успокаивающая информация? Стремление выдать желаемое за действительное? Об этом докладе пишет в своей объяснительной начальник оперативного управления штаба ЧФ.

*Из объяснительной НОУ Штаба ЧФ капитана 1 ранга Овчарова от 4. И. 55 *:*
«... В 03. 20 на запрос — в каком состоянии корабль, есть ли крен, ОД эскадры доложил, что крена нет, дифферент на нос, бак затоплен до половины гюйсштока».

Так или иначе, эта информация, не соответствующая истинному положению, успокоила находившихся в штабе флота.

Правда, ОД эскадры исправит свой ошибочный доклад, но это будет позже. А тем временем на корабле произойдут значительные события.

03 ч 30 мин —03 ч 35 мин. «... На линкоре оказалось одновременно по крайней мере четыре командира корабля». В это время, через 2 часа после взрыва, на корабль наконец-то прибыл исполнявший обязанности командира корабля старший помощник командира Хуршудов.

Более трех десятилетий обсуждаются действия Хуршудова после его прибытия на линкор. Ходят по рукам его воспоминания, в которых он оправдывает свою бездеятельность. Однако имеются более достоверные материалы: две его объяснительные записки в Правительственную комиссию. Первая — от 30 октября, до опроса комиссии, с общими рассуждениями, вторая — через день — 1 ноября, более правдивая, после предъявления ему обвинений как командиру корабля в непринятии мер по спасению линкора.

*Из объяснения старшего помощника командира линкора «Новороссийск» капитана 2 ранга Хуршудова от 1.11.55 г. **:*

«29 октября в 3 часа 30—35 минут я прибыл на корабль, увидел, что корабль имеет до 6 градусов крен и дифферент такой, что.форштевень весь находится в воде, и вода на баке была в районе первой башни главного калибра.

Буксир за корму тянул корабль к берегу. Поднявшись на борт, я представился врид Командующему эскадрой контр-адмиралу Никольскому о прибытии, который тут же приказал мне „возглавить руководство борьбой за живучесть корабля".

Быстро добравшись до главного командного пункта, я сам лично взял трубку и запросил пост живучести доложить мне обстановку. Командир дивизиона живучести доложил мне, что корабль имеет большую пробоину в районе 14-го кубрика, по броневой палубе вода блокируется в районе кормовой переборки 15-го кубрика и по батарейной — в 4-м кубрике.

В главном командном пункте находились матрос Толовенков и матрос Семечкин. Считал, что при таком состоянии корабля главной задачей являлось не допустить распространение воды в корму и как можно быстрее выровнять крен.

Для того чтобы более оперативно руководить вопросами борьбы за живучесть, принял решение: опуститься в район поста живучести, а телефонистам приказал, что буду находиться в седьмом кубрике.

При подходе к люку боевой рубки мне по пути поступил доклад: «Вода задержана и больше не поступает».

Я спустился в пост живучести, там находился начальник Технического управления ЧФ капитан 1 ранга Иванов, врид командира БЧ-5 инженер-капитан 3 ранга Матусевич и командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Городецкий.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 304.
** Там же.—Л. 268, 269.

На мой запрос, что делается по выравниванию крена, мне Матусевич доложил: топятся креновые отсеки правого борта и перекачивается мазут с носа в корму. Тут же доложил о состоянии носовых погребов.

Для затопления одного крепового отсека в условиях линкора необходимо порядка 40 минут. Для того чтобы затопить семь отсеков, при условии работы трех насосов, минимально необходимо времени около двух часов. Поэтому считал главной задачей в тот период задержать воду, не дать ей распространиться в корму. Здесь же в посту живучести в моем присутствии поступил доклад о том, что носовая переборка 16-го кубрика деформируется. Вместе с инженер-капитаном 1 ранга Ивановым я пошел в 16-й кубрик, увидел, что по поперечной переборке в районе хлеборезки и кладовой поступает вода. Я приказал личному составу подкрепить ее упорами и здесь же отдал приказание: «Готовить аварийные средства для блокирования кормовой переборки».Приказал задраить все люки, уплотнить двери. Переборка 15-го кубрика была подкреплена, но вода уже подходила к комингсу. Я приказал личному составу, вышедшему из погребов, из подбашенного, покинуть кубрик, а аварийщикам начать блокировку кормовой переборки 16-го кубрика. По пути приказал личному составу центрального поста и ЗКП задраить люки и подняться наверх.

Видя, что много скопилось личного состава в кубриках на батарейной палубе, которые уже мешали работать, я приказал всем не занятым выйти на ют.

Одновременно сам пошел на ют и предложил контр-адмиралу Никольскому убрать лишний личный состав с корабля, на что мне последовал ответ: «Я трижды докладывал Командующему, Командующий не разрешает». Это было минут через 10—15 после моего прихода.

Корабль медленно, но все же кренился на левый борт, и крен уже доходил до 8—10 градусов...»

В первой объяснительной от 30 октября Хуршудов сообщал, что об аварии корабля его известил рассыльный.

Пока рассыльный пешком доберется до Аполлоновки, где жил Хуршудов, пока оба пешком придут на пристань и прибудут на терпящий небывалое в истории мирного времени бедствие корабль, пройдет два часа; два часа линкор будет без командира и даже без старпома.

В первой же докладной Хуршудов косвенно указывает время буксировки линкора, сообщив время его доклада командующему ЧФ после посещения ПЭЖа (это очень существенно для дальнейшего нашего исследования положения корабля). Хуршудов доложил командующему, что «меры принимаются - выровнять корабль на прямой киль», а они действительно принимались капитаном 1-го ранга Ивановым и и. о. командира БЧ-5 Матусевичем, и удалось остановить нарастание крена на 6—8° л. б. После этого Хуршудов ушел в 16-й кубрик, и, как пишет он во второй объяснительной, «корабль дальше не кренился, и вода по левому борту была задержана в районе кормовой переборки 22-го кубрика по броневой палубе и в районе основания фок-мачты на батарейной палубе».

Далее он указывает технические недостатки на корабле, затруднявшие борьбу за его живучесть: малая мощность осушительных средств и выход части из них из строя при взрыве; отсутствие клинкетов на вентиляционных трубах; малая мощность насосов, что сказывалось на продолжительности затопления креновых отсеков через пожарную магистраль; система расположения коридоров и иллюминаторы в районе броневой палубы; слабые поперечные переборки и др. По словам Хуршудова, Иванов и Матусевич якобы убедили его, что корабль носом сядет на грунт, а кормовая часть, если заблокировать поступление в нее воды, останется на плаву. Даже если так и рассуждали Иванов и Матусевич, то откуда же им, механикам, было знать, что под кораблем не твердый грунт, а жидкий ил, да и глубина бухты им, наверное, не была точно известна.

При указанной на карте глубине под носовой частью линкора 17 м корабль в этот момент получил осадку носом 20, 5 м. Носовая часть уже ушла в ил, что было видно по гюйсштоку, а это должно было насторожить командование. Однако вице-адмирал Пархоменко с юта этого, конечно, не видел.

В первой объяснительной записке Хуршудов не сообщает, что доложил командующему флотом за минуту до начала опрокидывания о крене около 17° на левый борт (до критического крена осталось 2—3°).

На заседании Правительственной комиссии 30 октября Малышев спросил Хуршудова:

- Когда Вы прибыли на корабль, в каком положении был корабль?

- Нос был почти погружен. Около корабля я увидел буксир. Я по трапу поднялся дальше, увидел и. о. Командующего эскадрой Никольского, там был Командующий флотом. Мне было приказано принять все меры для ликвидации повреждения. Я сразу бегом побежал на Главный командный пункт, там была прямая телефонная связь с постом живучести. Приказал доложить обстановку.

- В это время корабль не имел крена? — спросил Малышев.

- Я не ощущал. Может быть, был небольшой крен на левый борт. Мне доложили с поста живучести, что вода поступает в 16-й кубрик и в 20-й кубрик фильтруется из 17-го кубрика, что аварийная служба принимает меры. Свет был нормальный, и личный состав работал нормально.

- Вы объявили о том, что Вы принимаете на себя командование кораблем? — резко поставил вопрос Малышев.

- Сербулова в это время не было. Я спросил: «Где Сербулов?». Мне сказали, что он здесь,— ушел от вопроса Хуршудов.

- Вы Сербулову не объявили, что принимаете командование кораблем? — снова настойчиво спросил его Малышев.

- Нет,— сознался и. о. командира линкора.

- Когда Вы приняли доклад об обстановке, что Вы сделали дальше?

Хуршудов подробно рассказал о своем посещении 7-го кубрика, ПЭЖа, 16-го кубрика и о докладе командующему, в котором сообщил о своей* полной уверенности в том, что корабль устоит.

- Откуда была такая уверенность? — спросил его Малышев.

- Товарищ Иванов подходил к Командующему с чертежами на юте и также командир БЧ-5.

- Были туда принесены теоретические чертежи, как Вы оценивали по ним обстановку и какие принимали решения?

- Было решено так: крепить переборки, задерживать воду... У нас была уверенность, что корабль устоит, и Командующий с этим согласился. Вода шла очень медленно по левому борту, и я был убежден, что корабль выстоит. По правому борту перекрывали двери в 7-м кубрике, зачеканивали простынями.

Вы отчетливо представляли себе, что надо было бояться только потери остойчивости?

- Отчетливо,— ответил Хуршудов.

- Вы обсуждали вопрос о том, что резко ухудшилась остойчивость корабля и какие меры надо было принять? Вы обсуждали с Командующим это дело? — уточнил свой вопрос Малышев.

- Была уверенность, что только носом сядет корабль,— сказал Хуршудов, признав тем самым, что о потере кораблем остойчивости они, видимо, не думали.

- Почему Вы не были на ГКП,— снова спросил его Малышев.

- Оттуда мне передавали обстановку, и я сам лично мог наблюдать обстановку.

- Значит, бороться за живучесть корабля с ГКП неудобно?

— Да, в этот момент было неудобно.

- Значит, Вы пришли во временный КП. Что было дальше?

- После доклада я пришел туда, но там мне доложили, что переборка начала сдавать с левого борта в 24-м кубрике, примерно 100—105-й шпангоут.

- На этом шпангоуте Вы решили остановить воду?

– Да.

- И в это время вы получили сообщение, что сдает водонепроницаемая переборка. Какое решение Вы приняли после этого?

- Я слышал приказание командира БЧ-5 подкрепить следующую переборку аварийным материалом. Потом сильно увеличился крен.

- Вы узнали, почему он увеличился? Вы говорите, что, когда Вы вернулись в 7-й кубрик, Вам доложили, что водонепроницаемая переборка начала сдавать, и приняли решение крепить следующую переборку. И в этот момент начал быстро увеличиваться крен на левый борт. Какие Вы команды отдавали? Какие меры принимали?

- Я спросил командира БЧ-5, почему увеличился крен на левый борт? Он говорит: «Сейчас выясним обстановку». Дальше я слышал: он подавал команду насчет выравнивания крена.

Затем Хуршудов скажет, что он только шел к командующему флотом доложить об увеличении крена на левый борт, который, по его словам, в этот момент составлял 10—12°, и предложить эвакуацию личного состава. Считал ли он себя командиром корабля? Об этом Хуршудов умалчивает.

Кто же в этот момент был фактически командиром корабля? Показания опрашиваемых Правительственной комиссией на этот счет и о роли командного состава разошлись.

Из объяснения командира линкора «Новороссийск» капитана 1 ранга Кухты А. П. от 4.11.55 г. •:

«...Старший помощник, капитан 2 ранга Хуршудов, прибыл на корабль за 45 минут до катастрофы, когда корабль уже находился в опасном положении, и ему также была поставлена узкая задача приказанием контр-адмирала Никольского — возглавить борьбу за живучесть, т. е. организовать борьбу с поступлением воды».

Свою точку зрения высказал командующий эскадрой Черноморского флота Уваров, вызванный из отпуска.

*Из рапорта вице-адмирала П. В. Уварова от 4.11.55 г. **:*

«...Капитан 2 ранга Сербулов с момента взрыва и до прибытия капитана 2 ранга Хуршудова в 03. 35 (со слов Хуршудова) на ГКП не был, а все время находился в районе непосредственной борьбы за живучесть корабля... поскольку он был за командира корабля — основное его место пребывания — Главный командный пункт, и там он должен был организовать сбор сведений по обстановке и принятию решений.

Капитан 2 ранга Хуршудов, прибыв на корабль и вступив в командование, также на Главном командном пункте не находился, хотя имел к этому полную возможность, так как капитан 2 ранга Сербулов, освободившись от командования кораблем, мог продолжать находиться в районе непосредственной борьбы за непотопляемость корабля...»

На комиссии 30 октября Малышев спросил Сербулова ***:

— Когда прибыл старпом на корабль? Через сколько времени?

- Я не знаю, когда он прибыл,— ответил тот.

— За сколько до переворачивания корабля он прибыл?

— Мне доложили, что старший помощник на корабле, когда вода попадала из 4-го кубрика в 6-й.

— С этого момента Вы считали, что он занимается своим делом, а Вы своим? Вы доложили ему? Он Вас не вызвал к себе и Вы его не видели? — удивился и возмутился Малышев.

— Не видел,— честно признался Сербулов.

- Значит, неизвестно, кто был командиром корабля? Вы как считали, что Вы командуете?

- Я командовал,— заявил Сербулов.

- Вы считали себя командиром корабля? — удивился Малышев.

- Да,— уверенно ответил помощник командира.

Более определенно на обязанности Хуршудова на линкоре указал и. о. командующего эскадрой Н. И. Никольский, которому командующий ЧФ дал указание: «Возьмите управление в свои руки», что подтвердил член Военного совета Кулаков («...приказал ему вместе со Штабом принимать все меры к спасению корабля»). Однако сам Никольский считал, что он передал командование Хуршудову.

Из рапорта контр-адмирала Н. И. Никольского от 31.10.55 г.:

«...Старший помощник командира линкора, капитан 2 ранга Хуршудов, прибыл на корабль вскоре после 3 часов, доложил мне о своем прибытии, и я приказал ему вступить в командование линкором, что он и выполнил...»

Фактически в тот момент на линкоре начали командовать четыре командира, находившихся в разных местах и не согласовывавших свои действия с ПЭЖем, даже не спрашивая совета и принимая одно за другим неправильные решения. Командующий флотом поручил командование Никольскому, а последний — Хуршудову, но никто из них не потребовал объявить об этом по трансляции, сделать запись в корабельном журнале и централизовать борьбу за живучесть корабля на Главном командном пункте.

Ответ на вопрос, кто был командиром корабля, Правительственная комиссия дала следующий:

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 277.
** Там же.—Л. 291.
*** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 47, 48.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 55 г.:

«...В 3 ч 35 мин 29 октября с. г., т. е. спустя час после взрыва (здесь ошибка в докладе.— В. *К.),* на линкор прибыл и. о. командира линкора, ст. помощник командира корабля, капитан 2 ранга Хуршудов, представился и. о. Командующего эскадрой контр-адмиралу Никольскому и получил от него приказание взять на себя командование кораблем, чего Никольский уже не имел права делать.

И. о. командира т. Хуршудов также начал свою деятельность с того, что потребовал доклада от и. о. начальника БЧ-5 т. Матусевича о выравнивании крена на левый борт, о состоянии носовых погребов и также не дал никаких конкретных указаний и распоряжений.

В это же время на правом борту у носа корабля командовал помощник командира линкора т. Сербулов, считавший себя командиром линкора вплоть до гибели корабля...

Действительно, никто из начальствующих лиц не объявил по кораблю о вступлении в командование линкором, хотя громкоговорящая и другая связь на корабле исправно действовала до конца.

Таким образом, в результате грубого нарушения Устава Корабельной службы на линкоре оказалось одновременно по крайней мере четыре командира корабля, которые находились в разных местах».

В 03 ч 30 мин гюйсшток был над водой примерно на 0,5 м, т. е. осадка носом составила 22,5 м, крен — 6° левого борта.

*Из объяснительной вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1. 11. 55 г. *:*

«...Сойдя с корабля примерно в 3 ч 30 мин по правому трапу, который к этому времени из-за крена на левый борт был несколько приспущен, на катер (на котором прибыл командир 50-й дивизии крейсеров), прошел к носу корабля. Носовая часть в это время заполнилась, заметно было травление воздуха через отверстия в верхней палубе. Гюйсшток был над водой около 1/2 метра, увеличился дифферент на нос».

03 ч 45 мин. ОД эскадры доложил ОД штаба ЧФ, что «затоплена носовая часть до 57-го шпангоута, включая погреба 1-й башни главного калибра, нос корабля продолжает медленно опускаться, вода на палубе до 1-й башни главного калибра».

03 ч 49 мин. Начата вторая буксировка кормы влево к берегу.

*Из журнала вахтенного радиста УКВ за 29. 10. 55 г. **:*

03.49. ОД Эскадры к ОД ЧФ. Начали буксировку к берегу. Крен на левый борт, бак медленно опускается, вода поступает. ОД ЧФ к ОД Эск. Понял Вас.

В своей объяснительной НОУ капитан 1-го ранга Овчаров указал ***:

«...В 03. 49... было получено донесение, что начали буксировку к берегу, появился крен на левый борт, бак медленно опускается, вода продолжает поступать».

03 ч 50 мин. «... Пытался еще буксировать за корму буксирами к берегу и влево... Тянули больше вниз, тянули влево». Решение о новой буксировке кормы линкора к берегу приведет корабль к гибели.

- Не вставал вопрос о том, чтобы завести корабль к берегу своими турбинами? — спросил на комиссии заместитель министра судостроительной промышленности Бутома Хуршудова.

— Если бы не было уверенности, что мы корабль в таком положении задержим, можно было бы принять такое решение. Была полная уверенность, что мы его удержим.

— Раз была дана команда буксирам заводить корабль к берегу, значит, уверенности не было. Крен был на левый борт, буксиры тянули тоже левый борт, значит, они увеличивали крен, если тащили корабль в ту же сторону?

- Его тянули прямо.

Но это было не совсем так. Каким образом пытались развернуть корму линкора, рассказали другие руководители буксировки.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 256.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 35.
*** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 304.

Начальник штаба флота Чурсин показал на Правительственной комиссии следующее:

- Занимаясь буксировкой, я увидел, что идет очень много пузырей из носовой части. Вижу, что заполняется водой, дифферент увеличивается. С кормы начал показываться руль. Не ожидая приказания, я решил самостоятельно взять буксир и разворачивать влево, имея в виду, что может быть меньше разворот влево.

- В это время передний якорь был отрезан? — спросил Малышев.

- Никак нет.

- Там какая мощность?

- Один — 180 и один — 1200... Когда я увидел, что создается такой крен, зная, что на корабль приходят люди с других кораблей, я решил, что лишних людей надо снять.

- Через сколько времени после прибытия на линкор Вы к этому пришли?

- Когда я услышал приказание Командующего «Всем наверх!», я в это время на линкоре не был.

— Значит, получив приказание, Вы сошли с линкора?

- Я получил приказание о буксировке и сошел на катер, потом на буксир и давал команды. Затем организовал освещение. Освещение на корабле было тусклым.

- Вы говорите, что на носу были пузыри. Откуда Вы видели?

— С катера. Здесь уже, конечно, я пришел к выводу, что за нос корабль не взять.

Вот когда было принято одно из очередных роковых решений о новой буксировке, вернее, развороте поднявшейся кормы к берегу при отданном якоре и значительном дифференте на нос. Буксирные концы, заведенные за боковые кнехты линкора, тащили корму к берегу и одновременно сверху вниз, наклоняя линкор на левый борт. Вода из 14-го, 15-го и 4-го кубриков начала распространяться по левому борту броневой и батарейной палуб. Линкор еще больше заваливали влево.

Малышев продолжал:

- Вы считали, что Вам как начальнику Штаба флота дали правильную работу?

- Моя функция как начальника Штаба заключалась в том, чтобы обеспечить все приказания Командующего, во-первых, и, во-вторых, обеспечить всем необходимым для того, чтобы организовать ликвидацию аварии на корабле.

- Я, может быть, не понимаю военные порядки: начальник Штаба получил приказание от Командующего обеспечить корабль спасательными средствами. Вы сошли на катер и стали этим заниматься и больше никаких команд от Командующего не получили? Попробовали буксировать корабль — не удалось. А дальше что?

- На мне лежала организация спасения личного состава.

- Такого приказания Вы не получали. Так какие же задания Командующего Вы выполняли?

- Я получил приказание о сосредоточении спасательных средств.

- Буксировка не удалась, так что это Ваше поручение отпало,— указал Малышев.

- Не отпало. Буксировка продолжалась до тех пор, пока не увидели, что ничего не выходит.

Долго еще начальник штаба флота рассказывал, как он плавал около полутора часов вокруг опрокидывающегося корабля. В конце концов Малышев не выдержал:

- Нам важно выяснить, какую роль играл начальник Штаба флота в спасении корабля. Если Ваша роль сводилась только к тому, чтобы Вы подгоняли спасательные средства...

Здесь стенографистка Каменская была вынуждена прервать запись и выскочить из комнаты. Можно только догадываться о последующих словах председателя комиссии.

В объяснительной начальник штаба подтвердил свою роль в буксировке кормы линкора влево.

*Из объяснения вице-адмирала Чурсина С. Е. от 1. 11. 55 г. *:*

«Примерно в 3 ч 50 мин началась буксировка с носа влево буксиром МБ-39 и АСС „Карабах", бридель к этому времени был перерезан, корабль движения влево от буксировки не получил. Видя такую обстановку и увеличивающийся крен, который к этому времени дошел примерно до 6° на левый

ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 256, 257.

борт, пытался еще буксировать за корму двумя буксирами к берегу и влево, но тоже безрезультатно. К этому времени уже начал сомневаться в том, что корабль успешно и быстро восстановит плавучесть, стал принимать меры по сосредоточению к кораблю плавсредств для снятия с него хотя бы лишних людей, не принимающих участия в борьбе за живучесть».

Сдвинуть линкор, конечно, уже было практически невозможно — носовая часть на несколько метров погрузилась в ил, держал якорь, и буксиры со спасателем «Карабах», тянувшие корму к берегу, все больше заваливали линкор на левый борт. Об этом снова ничего не знали в ПЭЖе, теряясь в догадках о причине нового увеличения крена на левый борт тогда, когда, казалось, его удалось стабилизировать.

Понимали ли лица, командовавшие буксировкой, что они губят линкор, помогая распространявшимся по броневой и батарейной палубам огромным массам воды со свободной поверхностью опрокинуть линкор? Навряд ли. Сказывались отсутствие теоретической подготовки и просто некомпетентность в борьбе за живучесть. Все только и пытались тянуть, разворачивать и буксировать корму линкора к берегу и, как ни странно, доказывали затем свой приоритет в принятии решения, оказавшегося гибельным для корабля.

*Из рапорта контр-адмирала Никольского Н. И. *:*

«...Буксировка линкора к берегу позволила оттащить корму всего метров на 10. Попытки тянуть за нос результата не дали, так как нос линкора уже сидел на грунте и в сторону не двигался. С разрешения Командующего ЧФ я приказал носовому буксиру перейти в корму и вдвоем тянуть линкор к берегу.

Начальник аварийно-спасательного отряда третьим буксиром также тянул линкор к берегу, однако линкор не двигался...»

Нет, он двигался, но только левым бортом к воде от приложенных сил к поднявшейся при дифференте на нос корме тянувшими ее вниз и влево буксирами. Не проанализировали на линкоре причину появления первоначального крена на левый борт при первой буксировке, а Иванов и Хуршудов о ней вообще ничего не знали, так как прибыли позже,— и все повторилось, но на этот раз привело к трагическим последствиям.

- Правильно ли, что буксировали от левого борта, в то время как крен на левый борт? — спросил Малышев Никольского о второй буксировке, начавшейся в 3 ч 50 мин **.

- Тогда еще крена не было,— ответил тот. Но крен на левый борт и появился в 2 ч 32 мин при первом развороте кормы влево.

- Когда увидели, что нарастает катастрофическое положение с креном, какие решения принимались в этот момент? — спросил его Малышев в конце первого опроса.

- Мне докладывали, что начала поступать вода в агрегатную и что радиосвязь может выйти из строя. Я дал приказание оперативному держурному перейти на крейсер «Фрунзе» и организовать связь с крейсера «Фрунзе». Кроме того, я дал приказание построить команду на юте,— только и смог ответить начальник штаба и и. о. командующего эскадры, так, видимо, и не осознав, что его действия в первый и второй раз по буксировке (по приказанию командующего флотом) были причиной появления, а затем и увеличения крена на левый борт.

- Когда начал увеличиваться крен, какие меры Вы приняли? — спросил Малышев также и Хуршудова.

- Это очень быстро все произошло,— ответил тот.— Когда корабль пошел на крен, было дано приказание выяснить, почему произошел крен. Я пошел на ют доложить Командующему, что крен увеличивается.

- Что Вы хотели предложить Командующему? Ведь Командующий сам видел, что крен увеличивается.

— Я докладывал Командующему эскадрой, хотел внести предложение начать эвакуацию личного состава.

- Вы представляли себе, почему корабль кренится? Представляли себе, что ему грозит гибель?

- В тот момент понял, потому что вода пошла по батарейной палубе...

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 262.

** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.—Л. 64, 78, 87.

— Вы не спросили, куда поступает вода, в чем дело?

- Я спросил. Мне доложили — с поста живучести.

- Перед тем, как идти к Командующему, вам доложили?

- Доложили, что вверху 6-й кубрик затопило на батарейной палубе, что в 20-м кубрике переборка не выдержала и вода пошла..

- С каким предложением Вы пошли к Командующему эскадрой?

— Доложить обстановку и предложить эвакуировать личный состав.

- Какой крен в этот момент был у корабля?

- 10—12 градусов,— ответил Хуршудов.

Но в первый день опроса, вечером 29 октября, Хуршудов не сообщит, что ходил на доклад к командующему и что предупреждал его о критическом крене, он скажет, что только собирался идти, когда крен был еще 10—12° на левый борт. Лишь 3 ноября при втором опросе Хуршудов признается:

- Плохо было, что допустили такой большой крен. Поздно начали топить, и креповые отсеки надо топить очень долго.

- Чем топили? — спросил Бутома.

— Нососами,— ответил Хуршудов.

- Какими? — приказал уточнить Малышев.

- Я точно не скажу,— признался и. о. командира корабля.

- Неужели роль командира корабля заключается в том, чтобы сидеть и подслушивать? Даже сегодня Вы не можете сказать, сколько надо было времени для затопления креновых отсеков?-

- В период боевой подготовки один отсек топили 35—40 минут.

- Вы представляете, через сколько времени Вы могли выровнять крен?

- Порядка двух часов для того, чтобы топить все семь отсеков. При условии, если мы задержим воду, наши отсеки выровняли бы крен 6 градусов. Когда я увидел, что крен увеличивается, я вынужден был доложить Командующему эскадрой, что необходимо убрать свободный личный состав.

— Когда это было?

- Это было по времени 3 часа 45 минут — 3 часа 50 минут. Этот доклад поступил после того, как прорвало кормовую переборку 15-го кубрика, задраивали переборку 16-го кубрика, и второй этап наступил, когда прорвало 1-ю переборку. Вода хлестала в коридоре, на батарейной палубе. Правда, воду задержали в районе 7-го кубрика, но крен уже был порядка 16—17°... Я доложил Командующему, что до критического крена осталось 2—3 градуса,— признался Хуршудов.

Но это будет, согласно его объяснительной записке, за минуту до начала опрокидывания, уже после предупреждения о критическом крене капитаном 1-го ранга Ивановым. А о причине возникновения, а затем и увеличения крена Хуршудов, видимо, так и не догадался.

Видимо, сказались последствия его многолетней службы на канонерских лодках Амурской флотилии, а не на больших кораблях такого ранга, как линкор.

Зосим Сербулов, считавший себя командиром линкора, также оспаривал инициативу роковой буксировки кормы корабля влево.

Из объяснительной капитана 2 ранга Сербу лова 3. Г. от 2. И. 55 г.:

«...Приказал... одному буксиру подойти к корме и начать буксировку влево. (Это, видимо, о первой буксировке в 2 ч 20 мин.— *Б. К.)*

...Выявилось, что буксировать за нос бесцельно, приказал капитану буксира отдать буксир и перейти в корму для помощи кормовому буксиру.

Это приказание было выполнено. Когда корабль получил большой крен на левый борт и дифферент на нос, приказал командиру боевой части 5 через капитан-лейтенанта Ходова перекачать жидкие грузы (воду, мазут) с носовых цистерн левого борта в кормовые цистерны правого борта. Капитан-лейтенант это приказание выполнил. Ранее проверял работу в кубриках 15 и 4, работали энергично, без суеты, инициативно. Когда крен начал увеличиваться заметно быстро, я пошел на ют — как буксируется корма влево. Буксиры работали, а движения корабля влево не замечал и одновременно заметил, что большинство личного состава находится на юте и шкафуте.

Корабль продолжал крениться на левый борт. Я приказал буксиру, находящемуся с правого борта, подойти к правому бортовому трапу для эвакуации личного состава...»

— Я понял, что Вы буксировкой хотели оттащить линкор, а почему Вы не пытались пустить турбины? — спросил Сербулова Малышев.

- Я не пытался,— признался тот.

Как тянули, вернее, опрокидывали линкор, о чем вначале лишь подозревал Малышев, он смог выяснить при опросе лейтенанта Жилина. После неудачной буксировки носа Жилин доложил Никольскому о ее безрезультативности. Тот приказал вызвать второй буксир.

— Я к сигнальщикам — вызвать второй буксир. Буксир стал подходить. Тут же увозили аварийно-спасательные партии. Крен в это время был уже градусов 8—10 на левый борт. Буксир был близко. Я кричу командиру этого буксира: «Швартуйтесь лагом и тяните». Он пришвартовывается и стал тянуть к берегу прямо по корме. Корабль уже, очевидно, носом тронулся грунта, и он возвращался по носу. Вижу, мачта движется.

- Было такое положение, что буксир подтягивал на левый борт? — спросил Малышев.

- Может быть, немного и было, корма уже была высоко. Тянули больше вниз, тянули влево.

- И на малом расстоянии цепь была, только 25 метров? — удивился Малышев, видимо, поняв причину заваливания линкора.

- Мое мнение, что нос уже сидел на грунте. Бридель уже был обрезан. Стали буксировать. Смотрю, корабль стал ложиться сильно на левый борт. Я бегу тут на шкафут и говорю: «Весь личный состав — на правый борт». Побежал в башню, чтобы телефонист передал. Все три телефониста были в башнях. Все трое погибли...

Но никто не спросил мнения рядового лейтенанта, руководившего буксировкой, почему она оказалась безрезультатной, да и он не докладывал командованию. Таков был порядок на корабле: не лезь, лейтенант, со своим мнением. Поэтому, видимо, никого не было на ГКП, на корабль не были вызваны специалисты — каждый командовал по-своему.

03 ч 55 мин. Резкое увеличение крена на левый борт ощутил весь личный состав. Каждый забеспокоился за свое заведование. Главный старшина Полехович 31 октября рассказывал инженер-контр-адмиралу Коршунову:

«Вернулся обратно в 3-е котельное отделение, провернул и остановил все механизмы. Запрашивал 1-е машинное отделение, но оно не отвечало. В это время почувствовали резкий рывок на левый борт минут за двадцать до полного переворачивания, и после этого крен непрерывно увеличивался толчками. Корабль с креном на левый борт не задерживался и валился непрерывно. Когда я вышел из 3-го котельного отделения на броневую палубу, в теплом коридоре уже была вода (комингсы были затоплены до половины, крен на левый борт уже мешал ходить».

Про этот период времени старшина 1-й статьи Деточка рассказывал:

«Во 2-ю электростанцию полилась вода через люк с броневой палубы. Доложили об этом в ПЭЖ и получили приказание покинуть станцию и задраить люк, что и сделали. В теплом коридоре было воды на 0,5 метра. Она была горячая. Вышли на палубу, а корабль уже переворачивался».

Увеличение крена на левый борт, конечно, обеспокоило Матусевича, Городецкого и Иванова в ПЭЖе. Нужны были решительные меры. Городецкий это понимал и к ним готовился. Об этом рассказывал трюмный машинист старший матрос Баларченко:

«Когда вода все же пошла в 17—18-й кубрики, Городецкий вновь послал на клапана 4-й башни, сказав, что ее будут топить».

Это было правильное решение. Почему его не осуществили, сказать трудно. Говорят, кто-то пожалел боезапас.

Когда крен достиг 10°, Городецкий приказал через своего связного, матроса Апряткина, командиру 35-го боевого поста в 23-м кубрике на правом борту затопить 13-й креновый отсек. Но это был отсек лишь на 80 тонн воды с выпрямлением крена на 1°. Приказание Городецкого о затоплении 4-й башни не было выполнено, как и о затоплении 4-й электростанции. Дежурный по кораблю капитан 3-го ранга М. Р. Никитенко показал на комиссии:

«Встретил матроса, который шел передавать приказание: «Топить 4-ю электростанцию». Если бы мы ее затопили, выровнялся бы дифферент и крен. Он получил приказание, шел передавать его, но не успел дойти».

Для затапливания креновых отсеков из пяти насосов могли работать только два, так как один ЭПЖН был уничтожен, два насоса — помпа № 3 и другой ЭПЖН — были неисправны. Из исправных паровой «Вартингтон» с давлением до 7 кгс/см^2 был самым мощным насосом. Капитан 1-го ранга Иванов дал команду запустить «Вартингтон», но было уже поздно.

Увеличивающийся крен грозил сорвать или развернуть башни главного калибра. Марченко отдал приказание поставить их на стопоры. В 4-м котельном отделении машинист, старший матрос Кузнецов, получил приказание разводить котел № 6. В нем после похода оставалось давление пара 1 кгс/см^2. Он рассказал:

«Приступили к запуску механизма, но сделать этого не успели, так как поступила команда покинуть машинное отделение. Вышли на броневую палубу через нормальный выход на левый борт. Здесь воды не было. Повернул в корму до переборки 25-го кубрика. Прошел поперек корабля в 23-й кубрик, надел бушлат и через 27-й кубрик вышел по трапу на батарейную палубу, оттуда — на ют. С момента получения приказания о разведении котла до переворачивания прошло около 30 минут».

Приказание покинуть 4-е машинное отделение, видимо, было продиктовано опасностью затопления носовой машины и 2-й электростанции. В это время запускались кормовые котлы и машины...

В 03 ч 55 мин буксировка кормы влево продолжалась...

Из журнала текущих событий ОД Штаба ЧФ за 29.10.55 г.:*

03. 55. ОД Штаба эскадры по УКВ донес: «Начата буксировка ЛК к берегу. Вода продолжает поступать. Нос медленно погружается».

Вывод из этого сделала лишь Правительственная комиссия.

Из доклада Правительственной комиссии от 17. 11. 55 г.:

«После того как появился крен на левый борт, буксиры, тащившие линкор в основном тоже на левый борт, могли только способствовать увеличению крена корабля и ускорять его гибель».

Замполит командира корабля капитан 2-го ранга Шестак прибыл на ют и доложил обстановку. На Правительственной комиссии он показал **:

- Было доложено, что на линкоре много лишних людей. Мне кажется, что был такой разговор между вице-адмиралом Кулаковым и Командующим. Там на юте их было трое — Никольский, Кулаков и Командующий. Мысль была подана, что много лишних людей. Была дана команда всем аварийным партиям с других кораблей сойти. Было единодушное мнение всех руководителей, которые были на юте, что мы не опрокинемся. Такой разговор был.

- Между кем? — спросил Малышев.

- Говорил Командующий флотом: «Сейчас форштевнем сели на грунт, видимо, осядет и здесь».

— Так говорил Командующий? — удивился Малышев.

— Разговор, что не опрокинемся, был в том смысле, что сидим почти на ровном киле. Теперь, очевидно, средней частью сядем. Такого разговора, что опрокинемся, не было до момента, когда Хрушудов доложил, какой критический крен. (Он доложит об этом за минуту до начала опрокидывания, но у него не хватит смелости сказать, что корабль опрокидывается.— *Б. К.)*

— Это как раз оказалось самым опасным и этого никто не понял, и не было специалиста, который объяснил бы Командующему,— заметил Малышев.

- Корабль как яйцо,— неожиданно сказал адмирал Горшков, видимо, имея в виду плавучесть и остойчивость корабля, хотя даже школьникам известно, что яйцо имеет нулевую остойчивость, а плавающий корабль — положительную плавучесть и остойчивость.

— Дело в том,— осторожно поправил его Бутома,— что вода пошла сверху и весь груз оказался наверху, и об этом никто не подумал.

В это время на мостике фок-мачты крен на левый борт достиг 30°. ОД эскадры Смоляков отослал телефониста с мостика, взглянул на полубак — вода уже

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 32.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 163, 164.

дошла до башни, матросы на палубе стояли по грудь в воде. Смоляков собрал документы и со своим помощником-радистом пошел на ют.

На комиссии он показал *:

«Когда вода стала заливать 2-ю башню, корабль начал крениться, причем довольно быстро. Крен начался примерно за 20 минут до того, как корабль перевернулся. Все произошло очень быстро...»

Таким образом, быстрое увеличение крена на левый борт началось в 03 ч 55 мин, т. е. в момент второй буксировки кормы влево.

03 ч 59 мин. Связь по УКВ с ОД штаба ЧФ и линкором «Новороссийск» прекратилась. ОД штаба ЧФ приказал ОД 50-й дивизии крейсеров докладывать обстановку. Начальник оперативного управления штаба ЧФ Овчаров в своей объяснительной отметил **:

«По донесениям дежурного по рейдам и наблюдениям оперативной службы было видно (на 03 ч 59 мин.— *Б. К.),* что корабль находится в критическом положении».

Обязанности флагманского корабля эскадры принял на себя крейсер «Фрунзе».

*Из вахтенного журнала радиста УКВ за 29.10.55 г. ***:*
03.59. КРЛ «Фрунзе» к ОД ЧФ. Обязанности ФК Эскадры взял на себя.

04 ч 00 мин. «...Крен корабля на левый борт достиг 17—18°». Корабль быстро кренился на левый борт. В ПЭЖе старшина 2-й статьи Гончаров взглянул на кренометр: было 17°. Он выскочил наверх. Корабль продолжал катиться на левый борт. В это время на юте стояли в строю около 1000 человек.

Контр-адмирал Никольский заявил на Правительственной комиссии об этом моменте:

- Минут за пятнадцать у меня появилась мысль, что корабль может погибнуть, и я попросил разрешения эвакуировать личный состав, который был на верхней палубе.
- За 30 минут до гибели корабля Вы поставили вопрос, чтобы снять с корабля аварийные партии других кораблей. Нам говорят это, но Вы не подумали, чтобы снять лишних людей с «Новороссийска»? Вы понимаете, что последними уходят с корабля аварийные партии? — заметил Малышев.
- Они не были подготовлены работать в непривычных для них условиях,— ответил Никольский. Здесь главнокомандующий ВМФ Н. Г. Кузнецов заметил ему, что он не прав и надо лишь удивляться его действиям.
- Когда Вы пришли к Командующему и доложили о необходимости убрать личный состав с корабля, Вы одновременно доложили ему Ваше мнение о возможном трагическом конце корабля? Вы для себя это решили за 15 минут, почему Вы не сказали одновременно с докладом о личном составе, что положение корабля расцениваете как тяжелое? — спросил Никольского Малышев.
- Надо разделять вопрос. Я доложил: «Разрешите вывести тех, кто сейчас не занят работой».
- А как Вы умолчали о том, что Вы думаете, что корабль гибнет? — перебил его Малышев.— «Разрешите вывести личный состав!» — возмутился он словами Никольского.
— За пятнадцать минут у меня появились опасения, что корабль перевернется.
- Вы об этом доложили Командующему? — вновь повторил вопрос Малышев.
- Там было много людей. Я не мог сказать при всех,— ответил и. о. командующего эскадрой.

*Из рапорта контр-адмирала Н. И. Никольского от 31.10.55 г. ****.-*
«...Так как уже большое число личного состава с затопленных БП стояло на юте, я спросил разрешения у Командующего ЧФ отправить их на один из буксиров или на крейсер. Однако Командующий ЧФ не разрешил отправить личный состав. Вскоре крен корабля на левый борт начал возрастать быстрее, как сейчас выяснено, от влияния большой массы воды, гулявшей по жилой палубе. Командующий ЧФ дал приказание пересадить личный состав, свободный от борьбы за живучесть, на буксир... Я дал приказание ТЩ, стоявшему в метрах 30 от правого борта, подойти к трапу. ТИТ начал подходить к трапу, и одновременно я передал приказание обоим буксирам, державшимся за корму, отдать буксиры и также подходить к борту, а личному составу, стоявшему в строю, подготовиться перейти на буксиры и вызвать на ют для посадки личный состав верхних боевых постов».

Даже если все было так, как пишет Никольский в своем рапорте, то было уже поздно. Корабль начал опрокидываться. Сойдут на буксиры несколько десятков людей, а сотни моряков посыпятся с палубы в воду. Лишь немногие переберутся на днище со стороны правого борта.

Об этом времени вице-адмирал Кулаков докладывал комиссии *:

- Когда крен стал больше 12°, надо было эвакуировать людей. Стали подзывать буксир. С правого борта стоял буксир, переделанный из немецкого тральщика. Стали его подзывать. Он стал сниматься с якоря. Я говорю Пархоменко: слева буксир, только надо подавать его с правого борта, потому что он стоит под мачтой. Тут мы почувствовали, что может быть катастрофа. И правда, было отдано приказание «Карабаху» подойти с правого борта. Он обрубил концы.

Когда было отдано это приказание, подошел начальник Техуправления. Иванов, капитан 1-го ранга. Он несколько раз перед этим докладывал об обстановке. Это все слышали: Никольский слышал, Командующий стоял, я недалеко стоял, еще кто-то. Чувствовалось, что дело плохо. Он доложил, что крен 18°, а критический — 20°. Его спросили: «Что можно делать?». Он ответил: «Попробуем еще принять цистерну».— «Надеетесь?» — «Надеюсь».— «Идите выполнять».

Но мы эвакуацию решили, когда было поздно. Обстановка быстро менялась...

- Вопрос идет о том, что Вы напрасно погубили 250 человек, которые прыгали,— заметил Малышев.
- Я считаю, что если бы минут за десять до катастрофы Командующий приказал бы покинуть корабль, то это было бы хуже,— признался Кулаков, тем самым подтвердив, что он предвидел катастрофу и что приказа покинуть корабль не было.
- Позвольте мне с Вами не согласиться. Не говоря уже о том, что 1000 человек держали на палубе корабля, который имел нуль остойчивости, 80—100 тонн груза давило на палубу.

На эту тему — о спасении личного состава — на Правительственной комиссии был самый продолжительный разговор — в течение двух дней. Но об этом будет ниже.

А что же командующий ЧФ, от которого все ждали последнего приказа? В своей объяснительной он напишет **:

«...При последующих докладах тов. Матусевича у меня создавалось впечатление, что корабль в тяжелом состоянии, но он останется на плаву. Не было безнадежного положения, и из докладов было видно, что кораблю не угрожает серьезная опасность. Под таким впечатлением я находился и до последнего доклада инженер-капитана 1 ранга Иванова — начальника Технического управления флота — и врид командира корабля капитана 2 ранга Хуршудова, и что принимаемые меры обеспечивают непотопляемость корабля, а образовавшийся к этому времени крен на левый борт остановлен и кораблю не угрожает катастрофа.

И только за несколько минут до опрокидывания корабля почувствовал, что катастрофа неизбежна, так как крен начал увеличиваться. Отдал приказание личному составу оставить корабль.

Дальше события развивались чрезвычайно быстро, и корабль опрокинулся и затонул...»

Противоречат друг другу участники катастрофы. Не было команды оставить корабль, вернее, кто-то крикнет: «В воду!», когда корабль начнет опрокидываться. Да и сам себе противоречит Пархоменко, написав в конце объяснительной:

«...Я не счел возможным достаточно заблаговременно приказать личному составу оставить корабль, так как до последних минут надеялся, что корабль будет спасен и не было мысли, что он погибнет».

О тяжелом положении корабля ему докладывали Иванов, Бабенко и Хуршудов, правда, не предупредив о вероятности гибели корабля. О чем же думал командующий флотом, на которого в тот момент были устремлены все взоры?

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 8.
** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 304.
» ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 35.
***» ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 264.

*** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 112—113.**
**** ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.—** Д. 476.— **Л.** 243—244.

Надеялся, что корабль сядет на грунт'или ляжет на него боком? А. Н. Крылов писал об одном таком случае, когда корабль «лег на бок и не опрокинулся только потому, что его полуширина была больше глубины воды в гавани» (Красный флот.— 1944.— 27 января; А. Н. Крылов. Мои воспоминания.— М.: АН СССР, 1945 и 1951; Воениздат, 1949). Пархоменко обязан был знать, что илистое дно не задержит надстройки линкора и корабль неминуемо опрокинется. Неужели он забыл об опрокидывании «Императрицы Марии»? О роли командующего на корабле в этот момент имеются показания:

Из объяснительной вице-адмирала Н. М. Кулакова от 2.11.55 г.:*

«„Карабах", обрубив концы, отошел к корме, но не успел подойти к правому борту.

В этот момент с докладом прибыл Начальник Технического управления инженер-капитан 1 ранга Иванов, который доложил Командующему, что крен достиг 18 градусов; на вопрос Командующего, какой критический крен для линкора „Новороссийск", Иванов ответил: 20 градусов. „Что думаете делать?" — спросил Командующий. „Принимаем меры к выравниванию крена",— ответил Иванов. „Действуйте",— сказал Командующий, и инженер-капитан 1 ранга Иванов ушел...»

Правительственная комиссия сделала соответствующий вывод.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г.:

«За 10—15 минут до гибели корабля начальник Технического управления флота т. Иванов, понимая тяжелое положение корабля, пришел и доложил Командующему флотом т. Пархоменко, члену Военного совета флота т. Кулакову и и. о. Командующего эскадрой т. Никольскому, что крен корабля на левый борт достиг 17—18°. Командующий спросил его: „А какой критический крен корабля?" — „20 градусов",— ответил Иванов.

Это означало, что корабль находится уже на грани опрокидывания и предотвратить этого уже нельзя.

Известно также, что в это же время флагманский инженер-механик бригады крейсеров инженер-капитан 2 ранга т. Бабенко доложил члену Военного совета флота т. Кулакову о серьезности положения. **Но даже в этот критический момент командование флотом и эскадры не поняло или не захотело понять всей серьезности положения корабля и не отдало никаких распоряжений о спасении команды** (выделено в докладе Правительственной комиссии.— *Б. К.)».*

Все вроде видели критическое положение линкора, но ни у кого не нашлось смелости сказать правду, что корабль опрокидывается.

На линкоре даже забыли о спасательных средствах.

- Говорят, что на ют вытаскивали кресла? Вообще много было вещей, кресла плавали,— заметил Малышев Сербулову, упрекнув при этом его за то, что на корабле не было дежурной шлюпки и не были розданы спасательные жилеты.

- Какие меры принимались по спасению документов, вахтенного журнала? — спросил он затем Сербулова. Но тот на это ничего не ответил, как и о месте нахождения спасательных жилетов.

- Полагаются спасательные жилеты. Где они были — не знаю,— ответил помощник командира корабля, в чьем непосредственном заведовании находились и спасательные средства, и дежурная шлюпка, а как и. о. командира, каковым он себя считал, его первейшей обязанностью было спасти вахтенный журнал и другие документы. Отсутствие их не позволило точно выяснить обстоятельства катастрофы, сделать более полные выводы.

В это же время во 2-й электростанции на БП-22 электрик Семенов обеспечивал работу двух генераторов, подававших электроэнергию на весь корабль. На станцию начала поступать вода из крепового отсека и через вентиляцию. Он доложил об этом в ПЭЖ. Матусевич приказал остановить турбогенераторы. На следующий день Семенов рассказывал членам экспертной комиссии **:

«Крен был, был и дифферент. Начала поступать вода и через люк. Идти из-за крена уже было нельзя. В теплом коридоре по левому борту было воды 20 сантиметров, по правому не было. Вода показалась из бани дивизиона живучести через шпигаты. На юте на батарейной палубе карабкался на четвереньках. Это было минут за пятнадцать до переворачивания»:

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 251.
** ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 43, 47.

В 3-е котельное отделение от кого-то поступила команда: «Покинуть нижние помещения». Старшина котельных машинистов, старшина 2-й статьи Медведев стал выводить наверх свой личный состав. Он сообщил:

«Выйти в теплый коридор нельзя (по броневой палубе), была вода примерно 0,5 м. Вышли через 13-й пост (вспомогательное котельное отделение, 107—117-й шпангоут на броневой палубе). Через вентиляционные шахты вышли на правый борт верхней палубы. Вышли в районе 113-го шпангоута..»

Во 2-м машинном отделении старшина команды мичман Медведев также получил приказание покинуть машинное отделение. Однако по трансляции никто ничего не слышал. Передали в 1-е машинное отделение по переговорной трубе; наверное, их слова не разобрали. Вышли на левый борт в теплый коридор.

Медведев рассказывал:

«Воду видели на палубе до бани дивизиона живучести — над носовой частью 2-го машинного отделения. Во 2-е машинное отделение ни вода, ни мазут не поступали. Но незадолго до опрокидывания услышали доклад о появлении воды в 8-м и 12-м кубриках».

В 4.00 капитан-лейтенант Ходов зашел в ПЭЖ, предложил Матусевичу уходить.

- Я отсюда не уйду. Вы идите. Я останусь здесь,— ответил Матусевич.

Ходов пошел один. Вслед за ним стал выходить из ПЭЖа старшина Усас. Жернова судьбы безжалостно перемалывали его: не успела стихнуть боль по умершим родителям, скончалась молодая жена Стасе, с которой только год тому назад поженились.

04 ч 04 мин. Последнюю команду в ПЭЖе получил трюмный Легков. «Затопить креповые отсеки»,— приказал ему Городецкий. Речь шла о креновых отсеках правого борта 9, 11 и 13 в районе 85—105-го шпангоутов. Легков выскочил наверх, корабль уже кренился.

04 ч 05 мин. В данной экстремальной обстановке в ПЭЖе было принято не лучшее решение. Креновые отсеки на линкоре находились выше ватерлинии, а при большой осадке на нос корма поднялась. Затапливание их при большом крене линкора на левый борт грозило создать дополнительный кренящий момент на тот же борт. Однако в ПЭЖе, вероятно, решили, что хоть что-то надо попытаться сделать. Все предыдущие решения — о затапливании 4-й башни главного калибра, кормовой электростанции и румпельного отделения — не были выполнены.

В это же время, как ни странно, в штабе флота продолжали выяснять причину взрыва, видимо, не оставляя мысли о взрыве боезапаса в артпогребах. Забеспокоились о прекращении связи на УКВ. На линкор последовал запрос о выполнении артстрельбы.

Из журнала входящих и проходящих семафоров РП-85 за 29.10.55 г.:

04.03. Командиру ЛК «Н». Каким калибром выполнялась АС?
ОД флота.
04.05. Командиру ЛК «Н». Немедленно откройте вахту на УКВ.
ОД флота.

04 ч 10 мин. Начальник политуправления ЧФ контр-адмирал Б. Г. Калачев и с ним полковник А. К. Костромин и В. И. Алексеев сошли с линкора на катер.

— Когда Вы сошли с корабля? — спросил Малышев заместителя прокурора флота.

— Я сошел на катер за 5 минут до гибели корабля,— ответил Костромин.— Начальник политуправления Калачев принял решение осмотреть, в каком положении корма.

— Обошли катером и дальше, что Вы видели? — спросил Малышев.

— Что корма уже задирается и одна треть руля уже оголилась. Пытались подойти к трапу. В это время с катеров, которые подходили к трапу, стали кричать, чтобы мы не подходили, что мешаем.

После этого они приняли решение идти на берег. На следующий день контр-адмирал Калачев будет обвинен в трусости, самовольном оставлении гибнувшего корабля и снят с должности. Хотя он, заместитель прокурора флота и многие другие просто были лишними на линкоре. Но в те последние минуты оставление гибнувшего линкора было расценено беспощадно.

На следующий день уже бывший начальник политуправления флота контр-адмирал Калачев в своей объяснительной записке укажет *:

«Только теперь я осознал, что корабль мне нельзя было оставлять. И эти 15—20 минут, которые я отсутствовал, стали для меня роковыми».

Флагмех бригады крейсеров Бабенко, выйдя из ПЭЖа, пытался выяснить обстановку на верхней палубе. В своей докладной он писал об этом моменте:

«...Послал матросов проверить люки на л/борту. Матросы прошли по трапу на надстройку и оттуда доложили, что левый борт в этом районе уже погружен в воду. Я пришел в кормовую часть (считая, что л/борт еще не погружен в воду) в районе камбуза, послал двух матросов на левый борт проверить люки, но так как там в поперечном проходе между надстройками стоял стол с переносным вентилятором, я вместе с ними столкнул этот стол (боясь, что он обрушится на матросов, так как крен на левый борт был очень большой). Стол сразу рухнул в воду. Я понял, что левый борт уже затоплен и начал выбираться на правый борт...»

В это время начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин находился на катере и распоряжался плавсредствами у борта линкора.

*Из объяснения вице-адмирала С. Е. Чурсина от 1.11.55 г. **:*

«...Приказано было катерам, моторным барказам и трамваям последовательно подходить к левому трапу линкора для снятия людей, на несколько барказов сошли люди, затем примерно в 4 часа 10 минут были по неизвестной причине отогнаны (кем, не знаю) два барказа и один трамвай, на последний (трамвай), несмотря на то что стоял у трапа, никто не сошел. Причину, почему не сходили люди, я в этот момент понять не мог, поэтому я еще раз подошел к правому борту, чтобы организовать снятие людей на „Бештау". Этот корабль подходил к кораблю медленно с отдачей якоря. В 4 ч 13 мин линкор начал быстро крениться на левый борт».

*Из объяснения начальника ОУ Штаба ЧФ капитана I ранга П. И. Овчарова ***:*

«В 4.10 доложили, что свет на линкоре погас. Было приказано кораблям освещать линкор и послать катера к борту для спасения личного состава».

И. о. командира линкора Хуршудов продолжал бегать между ютом и ПЭЖем и выяснять причину увеличения крена на левый борт. Он доложит командующему флотом о критическом положении корабля.

В своей второй объяснительной, от 1 ноября, Хуршудов напишет ****:

«...Я снова возвратился в 7-й кубрик и в посту живучести запросил командира БЧ-5: почему увеличивается крен? Он мне доложил, что вода прорвалась в районе 4-го кубрика, подходит к 7-му кубрику.

Здесь же я слышал, как в посту живучести запрашивали о затоплении креновых отсеков, запрашивали доклады о перекрытии сточно-фановой системы кормовой части. Я поднялся в 7-й кубрик, вода уже подходила к комингсу. Видя такую обстановку, приказал аварийщикам, находящимся в 4-м кубрике, покинуть его и начать задраивать броневые двери в 7-й кубрик. Двери были задраены, вода остановлена, но крен на левый борт увеличивался. Я пошел на ют и доложил Командующему флотом,, что крен уже около 17 градусов на левый борт и что до критического крена осталось 2—3 градуса. Он мне приказал быстрей топить креповые отсеки. Я побежал в пост живучести. Я прекрасно представлял в это время, что выравнивание крена уже не даст положительных результатов.

Личный состав находился на верхней палубе, на правом борту. Этот доклад был за минуту или больше до начала переворачивания корабля...»

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 300.
** Там же.— Л. 257.
*** Там же.—Л. 304.
**** Там же.—Л. 269.

Корабли на рейде, наблюдательные посты и оперативные службы уже ничем не могли помочь гибнувшему линкору и лишь лаконично фиксировали его последние минуты *.

Из журнала текущих событий ОД Штаба ЧФ за 29,10.55 г.:
04.10. КПУР доложил: ЛК погружается.

Из журнала текущих событий Штаба Ди ОВРа за 29.10.55 г.:
04.08. ЛК продолжает крениться на л. б., носовая часть погружается, кормовая поднимается.
04.10. Передано указание командиру ЛК: «Немедленно открыть вахту на УКВ» ОД ЧФ.
04.13. Приказано дежурному по КПУР открыть боны и пропустить два БО к ЛК «Новороссийск».

. Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29.10.55. г.:
04.12. ЛК «Новороссийск» выключил флагманский огонь.

Из вахтенного журнала крейсера «Фрунзе» за 29.10.55 г.:
04.12. ЛК «Новороссийск» сильно накренился на левый борт.

Из вахтенного журнала БРН-1 за 29.10.55 г.:
04.13. ЛК «Н» на вызов не отвечает.

Из журнала текущих событий Штаба Ди ОВРа за 29.10.55 г.:
04.14. ЛК «Новороссийск» угрожающе накренился на левый борт.

Командующий флотом, стоя на площадке командирского трапа, снял шинель...

04 ч 15 мин. «Линкор на глубине 16—17 м опрокинулся». Наступил трагический конец — агония корабля, несмотря на все героические усилия команды линкора. На юте в строю по правому борту молча стояли сотни моряков, держась за леера и друг за друга...

На комиссии Малышев спросил Хуршудова:

— Кто отдал приказание свободный личный состав построить на юте? Вы или другой командир?
- Было приказание свободный личный состав собрать на верхней палубе. Они стояли группой.
— Человек девятьсот личного состава было построено на юте. Кто отдавал команду построить?
- Я давал приказание в районе, где находился,— выйти на верхнюю палубу.
— А кто давал приказание построиться?
- Я не давал,— ответил Хуршудов.

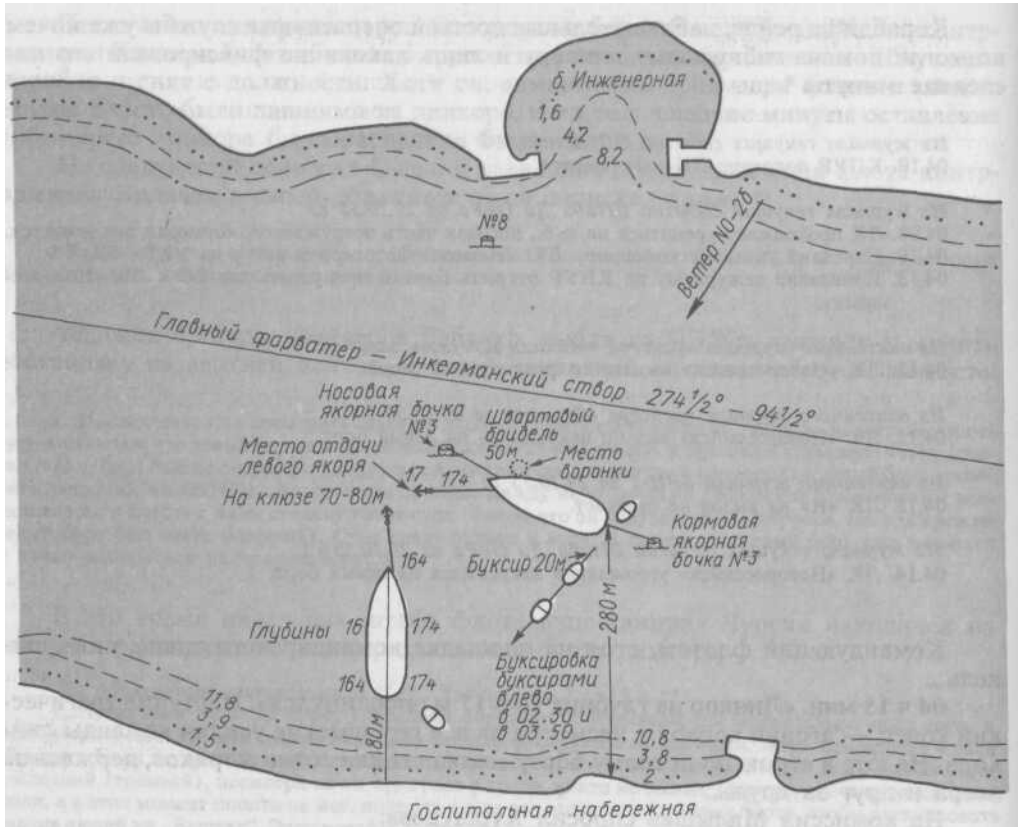
Командир аварийной партии крейсера «Керчь» инженер-лейтенант Саламатин вышел на палубу, свыше двух часов пробыв со своим личным составом в носовых помещениях линкора, борясь с водой. Собирал свою команду в районе 4-й башни, где стояла их медслужба. Об этом моменте на комиссии он показал:

- Крен был уже градусов 45, ходить было нельзя, люди стояли на корме около лееров, подойти было трудно. Там оставался лишь срез кормы, туда никто не шел, потому что оттуда было высоко прыгать. Корма была освещена. Я видел, что больше делать нечего, и думал, что корабль сейчас перевернется. Его только удерживал буксир, который тянул в сторону правого борта против крена. (Видимо, это был «Карабах», который все же пытался удержать наклонение линкора на левый борт.— *Б. К.)* Я скомандовал своим людям перейти на срез кормы на карниз и сказал: «Если придется прыгать в воду, то прыгайте оттуда». Когда буксир отдали, сразу корабль пошел быстро крениться.

— Какие Вы в это время слышали команды? — спросил Малышев.

— Была команда, не знаю чья: «Отдать кормовой буксир», он мог оторваться. Когда отдали, корабль сразу дернулся и стал переворачиваться.

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 32, 81, 92.



Положение линкора «Новороссийск» на 01 ч 30 мин и 04 ч 15 мин 29 октября 1955 года

Это было последнее мгновение, когда линкор, еще сдерживаемый спасателем, ^получив после разрубки пенькового троса импульс и имея отрицательную остойчивость, начал быстро опрокидываться.

- Мы ждали команды,— продолжал Саламатин,— но не слышали ее. Я тогда скомандовал своим людям: «Прыгать!». И в этот момент с того места, где стояли адмиралы, услышал команду: «В воду!». Меня столкнули, я летел спиной. Попав в воду, я оттолкнулся от кормы и поплыл. Обернувшись, увидел, что на корме сидело человек 40 людей и много народу плавало. Кругом все кишело спасательными средствами, было много катеров.

Мои люди спаслись, кроме двух. Один за что-то зацепился и свалился прямо на меня. Я его в воде не нашел.

Мы добрались до буксира, однако все кинулись к барже, а за меня вцепился капитан 2 ранга и еще один матрос, и я уже тонул, но меня вытащили...

В своей докладной инженер-лейтенант Саламатин с крейсера «Керчь» напишет:

«Последовала команда перейти на правый борт. Команда была отрепетована офицерами вдоль всего борта, и личный состав быстро перешел на правый борт. В это время я растерял свой л. с. При переходе на правый борт я собрал л. с., который был на рострах в районе правого трапа, на площадке которого стояла группа адмиралов и офицеров. Когда всплыл на поверхность, то корабль был уже вверх килем. Отплыл от корабля, тут голосом стал звать л. с. Собрал только 3 человека из 9. Погибло 2 человека».

На стоящих вокруг кораблях с болью отметили время этой катастрофы.

Из вахтенного журнала крейсера «Михаил Кутузов» за 29.10.55 г.:*
04.15. ЛК «Новороссийск» перевернулся вверх килем через левый борт.

Флагмех бригады крейсеров Бабенко, убедившись, что левый борт корабля уже в воде, пытался перейти на правый борт. Свою объяснительную он закончит так:

«...Дошел (вернее, долез) до камбуза, дальше подниматься было очень трудно. Я остановился у переборки, и в это время корабль перевернулся. Я очутился в воде.

Время всех событий я не могу определить, так как ни разу не смотрел на часы. Когда выбрался из воды, часы мои показывали 3 час 54 мин — остановились они, очевидно, в воде».

Насколько память ненадежна и может подвести, свидетельствуют воспоминания инженер-капитана 1-го ранга в отставке С. Г. Бабенко, через 33 года заявившего, что его часы остановились в 04 ч 15 мин, то есть в действительное время опрокидывания линкора. Однако для выяснения истины, кроме воспоминаний очевидцев, какими бы они ценными ни были, необходимо документальное подтверждение. Память, к сожалению, не всегда надежна.

Парторг корабля капитан-лейтенант Ходов, выйдя из ПЭЖа, пошел на ют. Он показал на комиссии **:

- На борту было много народу. Была команда: взяться за леера.

— Вы слышали голос: взяться за леера? Кто давал команду? — спросил адмирал Горшков.

— Я не разобрал, кто подавал команду. Я через 4-ю башню прошел к флагштоку, там около химической бочки было два матроса, которые ее держали, чтобы она не упала. Две бочки стояли закрепленными, а эта еле держалась.

Впереди меня стоял адъютант, дальше — контр-адмирал Лобов. Услышав команду, я приблизился к адъютанту, который перелез уже за леера. Я выбросил фонарь, чтобы держаться двумя руками, и сказал адъютанту: «Прыгай!». И он прыгнул. Тогда я перелез через леер. Я уже сполз по днищу, а Лобов и Шкуряков уже проскочили. Я съехал, и в это время корабль совсем накренился и перевернулся. Я прыгнул в воду, в воде догнал Лобова. Я его вначале не узнал, так как он был в рубашке. Тут нам бросили пояс, и мы поплыли к барказу...

Лейтенант Жилин, дав команду своей батарее перейти всем на правый борт, бросился на ют. Пришлось уже карабкаться к леерам, и по ним он перебрался к флагштоку. Он показал:

- Когда градусов 70 был крен, дали команду прыгать за борт. Я вылез, ухватился за леера, смотрю, контр-адмирал Зубков держится. Я одной рукой — за леера, другой — его держу. Корабль стал ложиться на борт. Я говорю: прыгайте, больше уже держать не могу. Он прыгнул. Корабль уже лег. Затем я вылез на флагшток и прыгнул.

Я волновался, пока держал контр-адмирала Зубкова, думал: вместе упадем, а когда он прыгнул, я вылез на флагшток и уже не волновался, знаю — доплыву. Прыгнул в воду и сразу отплыл. Смотрю, плывут старший лейтенант Поторочин, плывут матросы, стоят буксиры и катера — и не подходят. Я к катерам, кричу: «Немедленно к кораблю!». Они не подходят. Матросы кричат. Какой-то матрос кричал. В это время я влез на барказ, бросил спасательный пояс, тут уже и матросы стали кричать, ругаться: «Идите к кораблю!». Тут барказы и катера пошли к кораблю. Я приплыл к госпиталю...

- В Вашей команде много было людей? — спросил Малышев.

— По списку было 49, я — 50-й.

— Сколько людей у вас погибло? — поинтересовался адмирал Горшков.

— 22 человека.

— Когда они погибли? В момент взрыва? — попросил уточнить Малышев.

- Во время взрыва мои люди не погибли. Погибли в момент переворачивания корабля...

Бывший дежурным по кораблю, капитан 1-го ранга в отставке Никитенко вспоминал об этом времени:

* ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 92.
** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 181—182.

«Находясь на юте, я сперва обратил внимание на движение звезд в сторону от фок-мачты. Сказал об этом Командующему флотом: „Посмотрите, как идут звезды". Командующий послал меня в нос. С левого борта линкора находился большой буксир, видимо, „Бештау", и начальник АСС флота капитан 1 ранга Кулагин дал ему команду отойти в нос, чтобы не задело фок-мачтой. Мы стояли в носу в воде, Кулагин с мегафоном в руках стоял на кнехте, подзывая буксиры и водолазные боты с правого борта.

1-я башня главного калибра была в воде, ее артпогреба затопило через кубрики.

В 04 ч 15 мин я с Кулагиным перешел с бака на подошедший с правого борта в носу буксир МБ-131. Крен уже был 20°, и корабль начал опрокидываться. Поворот линкора был быстрым, но, когда палуба стала перпендикулярно к воде, поворот корабля задержался и некоторые матросы забрались на правый борт. В момент опрокидывания корабля они перебежали на днище. Много людей было на мачтах и надстройках...»

Не прислушался командующий флотом к предостережениям капитана 1-го ранга Иванова, что корабль — в критическом положении.

Член Военного совета вице-адмирал Кулаков в своей объяснительной напишет:

«...После его ухода крен еще резче стал увеличиваться на левый борт. Командующий флотом приказал всем идти в воду. Сам снял шинель. Через несколько мгновений корабль перевернулся».

Корабль, опрокидываясь, сбрасывал с палубы сотни моряков, убивал их сорвавшейся башней, трапом и накрывал палубой и надстройками. Это признал на комиссии Кулаков, заодно засвидетельствовавший свое присутствие на корабле в этот момент:

«Разговаривал с одним раненым, у которого была разбита голова, спросил его: „Где Вы голову разбили". Он говорит: „Я стоял рядом с Вами, и мы держались за леера. Вы оторвались, а я не оторвался и меня ударило". Он весь дрожал, когда рассказывал. Я его успокоил. А второй рассказывал, что стоял слева от меня. И его, видимо, тоже ударило трапом. Этот трап много натворил».

Старшина 1-й статьи Деточка до последней минуты оставался во 2-й электростанции, пока не начала поступать вода из вентиляционной шахты и через комингс — в электростанцию. Всю нагрузку в это время уже приняла на себя 3-я электростанция, где на вахте до конца стоял страший матрос Борис Храпков, погибнув вместе с кораблем.

Деточка выбрался наверх. Корабль кренился. На комиссии он показал:

«Когда я поднялся наверх, корабль уже сильно накренился. Все уже бросались в воду. Я перебросился через борт и прыгнул в воду».

Старший матрос Головенков остался один на ГКП, где одновременно размещался командный пункт связи (КПС); когда начался большой крен, получил от старшего лейтенанта Астафьева, пришедшего на ГКП, команду: «КПС — всем покинуть!..». Головенков показал:

— Только я спустился — и корабль перевернулся. Я удачно прыгнул с борта на баржу. Я спустился с фок-мачты, и как раз там стояла баржа.

— Много народу на баржу прыгнуло? — спросил Малышев.

— Человек 15. Как только я прыгнул, корабль сразу перевернулся. Баржу стало тянуть. Она стала отходить. Матросы стали рубить буксир, боясь, что начнет взрываться боезапас на корабле.

— Может, боялись, что затянет? — спросил Малышев.

— Может быть. Нашу баржу немного схватило. Там есть такое перо, и на это перо попало. Нас сильно толкнуло, но все же мы отошли.

Старший лейтенант Астафьев, обеспечивший связь на корабле до последней минуты и в последний момент давший команду своему личному составу покинуть боевые посты, сам не спасся. Его последний раз видели у основания фок-мачты...

Старшина 2-й статьи Комолов боролся с водой в 20-м кубрике, когда ему передали команду выйти наверх.

— Я спокойно пошел, поднялся наверх, пошел на шкафут. Крен был градусов около 18. Я пошел на ют, схватился за борт и держался. Когда начал переворачиваться корабль, я глянул вниз, вижу — прыгать высоко. Думаю: разобьюсь и плаваю плохо. И совсем уже приготовился к смерти, и тут корабль совсем начал переворачиваться, и киль уже был виден из воды. Тогда я за ракушки уцепился и по килю пополз. Один матрос уцепился за мою спину. Я ему говорю: «Прыгай!». Когда оставалось метров 8 до воды, я прыгнул. Даже сам не помню, как я поплыл, хотя и плаваю очень плохо. А тут как поплыл: и в робе, и в тельняшке. Плыву и вижу: барказ. Я стал кричать: «Возьмите меня!». Они руки подают, а я никак не могу схватиться. Один матрос говорит: «Иди на другой барказ». И тут меня один старшина вытащил с «Керчи».

— А где Михалюк? — спросил Малышев про его командира трюмной группы.

— Он погиб. Его видели в 8-м кубрике.

С первой до последней минуты боролся за корабль молодой инженер-лейтенант Анатолий Михалюк со своими аварийными партиями. Боролся с водой до конца своей жизни...

Старшина команды трюмных машинистов, старшина 1-й статьи Вячеслав Касилов, пять лет прослуживший на корабле и в том году оставшийся на сверхсрочную службу, вызвал трюмных наверх и ждал последнюю, необходимую во избежание опрокидывания корабля команду, действия по которой трюмные отрабатывали столько раз на учениях, но выполняется она всего один раз в жизни корабля.

Линкор опрокидывался, но команды не поступало. Наконец в последний момент Касилов услышал, как какой-то капитан 2-го ранга закричал: «Открыть кингстоны!».

— Когда корабль уже переворачивался,— продолжал Комолов,— была команда затопить отсеки по правому борту. Команду дал Касилов.

— А где Касилов?

— Он погиб.

Геройски погиб старшина Вячеслав Касилов из Армавира, пожертвовал жизнью, пытаясь спасти корабль и товарищей. Он пошел в низ корабля открывать кингстоны, видя, что корабль уже опрокидывается. И, видимо, не успел их открыть.

В эту последнюю минуту Сербулов, считавший себя за командира корабля, все же пытался организовать переход части команды на буксиры через первый трап на правом борту. Там его и застало опрокидывание корабля.

Из объяснительной капитана 2 ранга З. Г. Сербулова от 2.11.55 г.:*

«В момент мгновенного переворота корабля я был на правом шкафуте у правого рабочего трапа до последней минуты. Как очутился в воде — не помню. Когда выплыл, меня подобрал катер одного миноносца, обошел корабль, перевернутый вверх килем; личного состава никого вокруг корабля не было, в носовой части бурлила вода — выходил воздух с помещений».

Но где же застала последняя минута и. о. командира корабля старпома Хуршудова, выбравшего своим командным пунктом не ГКП, а кубрик № 7, рядом с ПЭЖем? После запоздалого доклада командующему флотом за минуту до начала опрокидывания о крене 17° (по кренометру) Хуршудов направился в сторону ПЭЖа. На комиссии он показал:

«Я был на правом борту. Крен бьи градусов 70 (наклон палубы к поверхности воды.— *Б. К.).* Было уже поздно принимать какие-либо решения. Я вышел на борт, и в это время корабль очень быстро пошел на крен. Людей уже почти не было. Люди плавали в воде. Я подошел к самому краю и также прыгнул в воду. Я дошел до 13—20 кубрика — и корабль перевернулся».

Хуршудов пришел в себя в воде.

* ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 288.

«Начал всплывать. Ударился головой во что-то. Тогда нырнул влево, пошел под воду, затем выплыл. Тут за меня уцепилось человек пять. Я стал тонуть. Тогда я снова нырнул. Потом всплыл. Здесь увидел рыбину, ухватился за нее и здесь организовал человек пять матросов, помог им уцепиться за эту рыбину, и вся группа так и держалась...»

Его роль как и. о. командира корабля будет еще предметом обсуждения. В своей же объяснительной он напишет:

«...Направляясь в пост живучести, я видел быстрое опрокидывание корабля. Принял решение выскочить из кубрика наверх.

Корабль быстро переворачивался. Личного состава на палубе не было. Я слышал крики в воде. Добравшись до правого борта, я был выброшен на левый борт».

И. о. командующего эскадрой контр-адмирал Никольский, на которого командующий флотом возложил обязанности командира корабля, в это время висел на леере юта.

Из рапорта контр-адмирала Н. И. Никольского от 31.10.55 г.:

«...В это время корабль начал опрокидываться, лег на левый борт и продолжал переворачиваться вверх килем. Я держался за леера правого борта и вместе с кораблем пошел в воду. И когда переворачивание несколько замедлилось, так как верхняя палуба всей плоскостью вошла в воду, я оттолкнулся от лееров и всплыл...»

Его подберет один из барказов.

Начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин, находившийся в этот момент на катере с левого борта линкора, сообщил комиссии:

«Здесь была большая часть людей, сброшенных с корабля при его переворачивании. От водяной пыли, образовавшейся в результате травления воздуха при затоплении помещений корабля, людям, сброшенным в воду, трудно было ориентироваться. Затем через одну-две минуты эта пыль улеглась. Люди быстро были взяты на плавсредства...»

Правда, большинство моряков сами доплыли до берега.

На ГКП рулевой, старший матрос Исаев, спускался с фок-мачты вниз. Там он увидел подступавшую воду.

— На каком месте левого борта Вы видели воду? — спросил его Малышев, когда он показал, что видел воду у фок-мачты.

— Немного впереди фок-мачты. Там я увидел, что начали задраивать водонепроницаемую переборку. Я поднялся на мостик, спустился по трапу, перешел на правый борт. В районе грот-мачты крен был уже большой. Я сорвался и стал вылезать. Хотел спуститься на ют. Там было очень много народу. Люди держались за леера. Мне там пройти не удалось. Корабль давал уже очень большой крен. Я зацепился за трап, который ведет на сигнальный мостик. Здесь задержался немного. Корабль стал переворачиваться. Я поднялся на сигнальный мостик. Там находилось человек 8 сигнальщиков. В это время корабль так накренился, что мостик стал под углом. Мы оставались на мостике, и когда грот-мачта пошла в воду, я сам не знаю, как сорвался и слетел в воду. Меня немного толкнуло, потом я поплыл и вылез на барказ.

В последний момент сигнальщики Таранов, Прутко и Сигачев дали семафор прожектором на корабли эскадры: «Прощайте, товарищи!»... Все трое погибли.

Электрик БЧ-5 матрос Макаров уже полчаса стоял в строю на палубе. Рядом стоял начальник клуба капитан-лейтенант Басин. Макаров сообщил:

«Когда корабль начал уходить под воду, я был одет в комбинезон и ботинки. Как я скинул комбинезон и ботинки — не помню. По борту *забрался* почти до киля. Там проходит лист, зацеп есть. ,Я и удержался за зацеп. Я скатился по борту и доплыл до спасателя».

Капитан-лейтенант Басин погибнет при опрокидывании. Перед опрокидыванием он скажет: «Прощайте, товарищи, я ведь плохо плаваю». Его тело найдут через несколько дней...

Трюмный машинист, старшина 2-й статьи Гончаров, последний раз отметив в ПЭЖе крен 17° левого борта, вышел из поста, чтобы переключить насос «Вартингтон» в водоотливной системе по последней команде Матусевича на затопление 4-й электростанции и рулевого отделения.

«Я сразу вышел из поста. У тамбура 1-й группы стоял лейтенант Писарев. Он погиб. Я дошел до 23-го кубрика, хотел идти дальше. Думаю, целесообразно будет мне идти наверх. Прошел немного — и корабль начал переворачиваться...»

Трюмный машинист матрос Чура, поставив ключи пожарной магистрали на затопление креновых отсеков 9, 11 и 13 по последней команде Городецкого, почувствовав большой крен и услышав чью-то команду покинуть нижние помещения, выскочил наверх. Корабль переворачивался. На верхней палубе услышал другую команду: «Разойтись по боевым постам!» — и снова чью-то команду: «Отставить!». Чура подошел к леерам, его сбили, и он полетел в воду...

Командир отделения электриков 2-й башни Сумин, до конца боровшийся с водой в носовых кубриках, рассказывал:

«Когда мы вышли, корабль уже начал переворачиваться. Прыгали с правого борта. Я был одет в бушлат, ботинки, плаваю хорошо. Бросил бушлат, а в воде — и ботинки...»

Старшина 1-й статьи Душко, командир отделения 2-й башни, вышел также в последний момент на верхнюю палубу.

«Я держался на леерах. Командующий флотом стоял на трапе. Я упал в дежурную рубку. На меня еще упали. Хлынула вода. Как я выплыл, не знаю, и кругом все цепляются. До берега я не доплыл, меня подобрала баржа...»

Матрос Красножен с 1-й башни еще ставил шланг в 7-й кубрик, когда услышал чью-то команду голосом покинуть помещение. Он перешел на ют по правому борту. На комиссии он рассказывал:

— Когда дали команду покинуть корабль, первый матрос еще поднялся наверх по волнорезу, а я уже не смог. Мне бросили конец. Я не дотянулся до лееров и перевернулся. Пришел в себя в воде. Доплыл я до барказа.

— Люди прыгали за борт? — спросил его Малышев.

— Ни один человек без команды не прыгнул,— ответил матрос.

Электрик 1-й башни Прасолов вышел на палубу лишь за 5-6 минут до опрокидывания, задраив переборку в 7-м кубрике.

«Я вместе с кораблем перевернулся. Потом выплыл. Тишина была удивительная. Только когда в воде оказались люди, начали шуметь, а на корабле было спокойствие...»

Старшина 2-й статьи Лень, командир зарядного погреба 2-й башни главного калибра, задраив 17-й и 18-й кубрики вышел на спардек. Он рассказывал:

«Смотрю — левый борт валится. Рядом стоит мой земляк. Я ему говорю: „Давай на правый борт переходить". Только стали на шкафут переходить, как нас сразу же перебросило. Когда мы упали, на нас все упали. Пошел под воду, всплыл, ударился головой. Дальше ходу нет. Я ноги в сторону, что-то почувствовал. Еще раз пошел на низ, а потом сил набрался и выплыл. Наверное, меня ют накрыл, а потом я вышел в сторону. Мы закричали, старшины не было, было нас пять человек, которых взял буксир, остальных взять не захотел. Тут пошел мазут. Мы черные, ничего не видно. Потом стали подходить катера, барказы. Мы побыли на перевернутом барказе. Барказы были на спардеке не спущены. Личный состав весь находился на правом борту. Была тишина, все было спокойно. Люди работали сколько было сил и потом уходили. Вышли все наверх, когда был сильный крен. Все стояли молча. Когда были в воде, там уже все перепуталось».

С той же 2-й башни старший матрос Яцун (по пятому году службы) со снарядного погреба выскочил, когда туда по вентиляции пошла вода. Прибежал на ют.

— Мы выскочили на ют. Как меня выбросило — не знаю. Подобрали мы старшего лейтенанта Захарченко, командира группы управления БЧ-2. На барказе его откачали. Один ботинок я на ходу сбросил, один ботинок в воде сбросил. В воде один за другого хватались. Все были на правом борту. Левый тонет, а все на правый. На правый борт тоже опасно было прыгать. Я за леера хватался. Корабль падает, и я падаю. Как меня в воду вынесло — не знаю. Вынырнул я от корабля метров за пять. Вынырнул, один матрос схватился за меня, за шею. Залез на барказ.

— Среди ребят много не умело плавать? — спросил Малышев.

— Много, потому что пришло много молодых.

— Вы считаете, что много ребят потонуло, когда прыгали с корабля? — спросил Малышев.

— Нет, кого выбросило, те могли спастись, а кого накрыло, те утонули.

Из БЧ-2 линкора утонет много матросов. Накроет ют, и не сможет выбраться командир 3-й башни главного калибра старший лейтенант Федор Тюменцев, выпускник Черноморского Высшего военно-морского училища.

После 25 лет службы на флоте, пройдя войну, в мирное время останется навечно в воде старшина команды зенитчиков мичман Василий Радионов.

Старшина 2-й машинной команды Медведев, покинув помещение, вышел наверх. Он рассказывал:

«Когда вышли из машины, побежали на ют. Уже выйти нельзя было. На правый борт из люка выскочил. Там полно матросов. Кое-как добрался до середины, ухватился левой рукой за леер, скомандовал: „Держаться всем за леер". Дал команду подойти к правому борту. Тут все попадали, а я удержался, потому что правая нога попала под трос. Через меня летели матросы. Как очутился в воде — не знаю. Сначала обо что-то стукнулся, а потом почувствовал воздух. Рядом со мной круг оказался, нас четыре человека за него ухватились...»

Не уйдут *из* машинного отделения командиры машинной и котельной групп Писарев и Мартынов, ожидая до последней минуты команды: дать ход машинами. Через год их командир дивизиона движения проникнет в машинное отделение и соберет останки одного из моряков в офицерском кителе. Владимира Писарева последний раз увидят стоящим в тамбуре котельного отделения и уговаривавшим свой личный состав оставаться на местах, так как команды покинуть боевой пост ему не было. Из БЧ-5 погибли все офицеры, находящиеся на корабле.

Задержится, боясь подойти к накренившемуся линкору, барказ с крейсера «Михаил Кутузов». В последний момент снимет он прямо с воды на палубе по левому борту свою аварийную партию, но не успеет отойти и будет накрыт опрокидывающимся линкором. Погибнут 27 моряков вместе с замполитом командира дивизиона движения БЧ-5 крейсера старшим лейтенантом Николаем Дмитриевым. Погибнет молодой матрос по первому году службы санинструктор крейсера Евгений Черкашин.

Через 33 года другой замполит, тоже Николай и тоже Черкашин, взорвет стену молчания о трагической и героической гибели моряков.

С крейсера «Фрунзе» до конца работали внутри помещений два водолаза и навечно остались внутри корабля.

Погибнет в аварийной партии командир группы управления огнем БЧ-2 эсминца «Бессменный» лейтенант Николай Кириллов, окончивший в 1954 году Каспийское ВВМУ им. С. М. Кирова.

Вокруг опрокинувшегося линкора сновали барказы и катера, спасатели подбирали моряков. На одном барказе было 120 человек.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г.:

«В 4 часа 15 минут 29 октября с. г. линкор на глубине 16—17 м опрокинулся (через 1 час 44 минуты после возникновения крена на левый борт и через 2 часа 44 минуты после взрыва)...

Когда гибель корабля стала очевидна и крен начал катастрофически увеличиваться, кто-то из командования отдал приказ прыгать за борт. В это время наклон палубы корабля был такой уже, что личный состав держаться на палубе не мог, люди с лееров обрывались и скатывались в воду, даже не успев снять одежду и обувь. Опрокинувшимся кораблем многие из них были накрыты и погибли. Погибала часть матросов, плохо умевших плавать».

В журнале текущих событий ОД штаба Черноморского флота это событие было отмечено кратко *:

04.15. ЛК перевернулся.

3. «ПРОЩАЙТЕ, БРАТЦЫ!»

Скупые, но полные трагизма записи появились в вахтенных журналах кораблей эскадры Черноморского флота:

04.20. КР «Молотов». Командир и шлюпка отправлены к ЛК «Н» для оказания помощи.
04 ч 22 мин. На крейсер прибыла команда в составе 23 человек.
04 ч 25 мин. Крейсер «Фрунзе» включил боевые прожектора для освещения линкора.
04 ч 30 мин. 70 матросов и старшин, три офицера с линкора доставлены на крейсер «Фрунзе».
04 ч 40 мин. На «Молотов» доставлен 31 человек с ЛК «Новороссийск».

До Южной бухты Севастополя, видимо, только дошло известие о случившейся трагедии. По бригаде эсминцев объявили боевую тревогу.

Из вахтенного журнала эсминца «Беспокойный» за 29.10.55 г.:
04.40. На флагмане БЭМ объявлена боевая тревога.

04 ч 45 мин. На крейсер «Фрунзе» прибыл и. о. командующего эскадрой контр-адмирал Никольский.

04 ч 50 мин. В Северную бухту вошли шесть БО ДиОВРа, направленные для спасения личного состава линкора.

04 ч 55 мин. На крейсер «Фрунзе» прибыли один офицер, 15 матросов и старшин, доставленные с линкора.

04 ч 58 мин. На крейсере «Фрунзе» включен флагманский огонь и поднят флаг старшего флагмана.

В 5 ч зашла луна, все погрузилось в темноту.

05 ч 00 мин. По бригаде эсминцев в Южной бухте Севастополя объявлена готовность № 3. На корабли прибыли 39 старшин и матросов с ЛК, старший лейтенант Захарченко и два матроса аварийной партии КР «Кутузов». На ЭМ «Безответный» прибыли с ЛК 36 человек.

05 ч 10 мин. На крейсере «Фрунзе» дали отбой боевой тревоги и выключили боевой прожектор.

05 ч 30 мин. На «Михаил Кутузов» вернулись аварийная партия и медслужба из личного состава крейсера, но всего 43 человека из 70 отправленных на помощь линкору. Остальные погибли вместе со своим командиром Николаем Дмитриевым.

06 ч 14 мин. Начало светать.

07 ч 18 мин. Над Севастопольской бухтой стало всходить солнце, освещая место трагедии и затихшие от горя корабли Черноморского флота.

07 ч 23 мин. На кораблях выключили якорные огни. Над поверхностью бухты подобно страшному чудовищу выступало днище линкора. В перевернутом линкоре осталось около 200 моряков, т. е., кто до конца находился на боевых постах у котлов и турбин, на электростанциях и в аварийных партиях. Опрокинувшийся линкор продолжал тонуть.

*Из вахтенного журнала КПУР за 29.10.55 г.**:*
05.00. Линкор «Новороссийск» продолжает погружаться.

* ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 32.
** ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 136.

Вода с разлившимися по ее поверхности мазутом и смазочным маслом сжимала и выдавливала остатки воздуха, поглощая оставшихся в живых моряков. Спускавшиеся под воду легкие водолазы отчетливо слышали, а слышимость под водой хорошая, скорбно поющих моряков:

Напрасно старушка ждет сына домой,
Ей скажут, она зарыдает...

Между смежными отсеками велись разговоры. Обычно они заканчивались словами:

— Сколько у вас воды?

— У нас по шею. Прощайте братцы! — Ив отсеке запевали:

Прощайте, товарищи! С богом, ура!
Кипящее море над нами!
Не думали, братцы, мы с вами вчера,
Что нынче умрем под волнами...

Из воспоминаний ветерана Вооруженных Сил СССР, офицера в отставке М, Пашкина:

«Внизу в бронированной утробе линкора, замурованные и обреченные на смерть моряки пели, они пели „Варяга". На днище это не было слышно, но, приблизившись к динамику, можно было разобрать чуть слышные звуки песни. Это было ошеломляющее впечатление, такого состояния я никогда не испытывал. Никто не замечал слез, все смотрели вниз на днище, как бы стараясь увидеть поющих внизу моряков. Все стояли без головных уборов, слов не было.

После я разговаривал с водолазами. Они рассказывали, что только к 1 ноября перестали слышать стуки — жизнь на линкоре замерла» *(Призыв.— 22 ноября.— 1989.— С. 4).*

Мужественно и героически умирали моряки «Новороссийска».

Наступило утро. На берегу в ужасе и горе метались люди.

Евгения Андреевна Никитенко, жена М. Р. Никитенко, проживавшая в то время в Севастополе с двумя сыновьями 10 и 6 лет, вспоминает:

«28 октября я мужа домой не ждала, так как у него должно быть сквозное увольнение с субботы до понедельника.

29 октября рано утром постучали во входную дверь, вбежала соседка (муж ее дежурил в штабе) в ночной сорочке, в слезах и выпалила: „Миша утонул! Нашли его фуражку!". У меня подкосились ноги... а потом я очнулась от запаха нашатырного спирта. Дети плачут. Появились еще соседки. Все плачут. Я спросила, что же случилось с линкором на бочках? Ответили, что линкор взорвался, кто-то из женщин сказал, вернее, добавил, что линкор утонул. Мы поехали к Графской пристани. Вокруг было очень много людей, все плакали, о чем-то шептались. Я увидела старпома Хуршудова и замполита Шестака. Я крикнула: „Где Миша Никитенко?". Хуршудов остановился и спросил: „Кто такой Миша Никитенко? Кто Вы?". Он меня не узнал и забыл нашу фамилию. У него после пережитого был провал в памяти. Тогда подошел Шестак и сказал, что Миша сейчас в штабе. Я поехала домой. Все говорили о линкоре. Говорили, что это сделали враги, которые плавали на своих лодках по бухте... Говорили, что это сделала иностранная разведка. Много было всяких предположений, но я не верила, что нет линкора и что погибли люди. Около 11 часов я приехала домой, мне вручили телеграмму от моей мамы, отправленную из Баку в 8 часов утра, где она просила сообщить о здоровье Миши. Как потом выяснилось, к маме пришла утром рано одна знакомая азербайджанка и сказала, что с линкором беда. Там служил сын этой женщины, матрос. Потом муж мне сказал, что этот матрос погиб во время взрыва. Я успела дать ответ, так как после 11 часов почта закрылась и почтовая связь с Севастополем была прервана...»

Утром 29 октября, как всегда, в Севастополе вышли газеты. Их, как никогда, расхватывали. Что случилось?..

Местная флотская газета «Флаг Родины» 29 октября вышла с материалами: «Повышать активность комсомольских организаций», «758 пудов кукурузы с гектара», «Усовершенствованы малярные аппараты», «Бактериологическое оружие и защита от них», «Нападение израильских войск на египетский военный лагерь», «Англо-саудовский конфликт из-за оазиса Буроймы».

Какой конфликт, какой оазис?.. До этого ли было в тот день морякам Черноморского флота и Севастополю?

Кроме того, газета сообщала, что 1 и 2 ноября в Доме офицеров флота состоится вечер юмора артистов Московской эстрады с участием Аллы Смирновой. Видимо, кому-то в Севастополе не хватало юмора.

Сообщалось о предстоящем футбольном матче, и, действительно, на следующий день, в воскресенье, 30 октября, в 15.00 состоялась футбольная встреча команд класса «Б» на первенство СССР Севастопольского дома офицеров и «Пищевик» (Одесса); гости, конечно, выиграли — 2 : 0. Не хватало только выиграть хозяевам.

Аварийно-спасательные суда «Карабах», «Бештау», ВМ-34, ВМ-73, ВМ-74, ПБК-37 и БРД-53 продолжали спасательные работы. На их борт было уже поднято 235 человек.

Спасательными работами на днище линкора руководил начальник АСС ЧФ Кулагин. Было принято решение вырезать отверстия в днище, в районах наибольшего стука изнутри корабля. Таким образом из помещения кормового дизеля вывели семь моряков.

Только в 11 ч 30 мин начали подавать воздух внутрь корабля по шлангу от компрессора. Но через вырезанные отверстия выходил воздух и опрокинувшийся корабль погружался.

На днище линкора доставили командира дивизиона движения БЧ-5 инженер-капитан-лейтенанта М. С. Фридберга, хорошо знавшего устройство корабля и расположение его помещений, откуда продолжали раздаваться стуки.

Действия спасателей и водолазов затрудняло незнание устройства линкора и отсутствие чертежей, которые остались внутри корабля. Вот что рассказал мне инженер-капитан 1-го ранга в отставке М. С. Фридберг о тех часах и днях:

«Меня утром доставили на днище перевернутого корабля, из которого раздавались стуки оставшегося внутри линкора личного состава. Я называл помещения и отсеки, откуда раздавались стуки.

29 октября, около 18ч, еще засветло, я и сварщик с завода сделали отверстие в днище в районе носового коффердама рядом с 1-м машинным отделением. Дыропробивным пистолетом сделали отверстия во 2-м дне, чтобы приварить штуцера для подачи воздуха. Когда пробили дырки в 1МО, услышали радостные крики, но в это время сверху уже лилась вода, штуцеров с резьбой не оказалось, мы вынуждены были поставить деревянные чопики и уйти.

Руководил вырезкой отверстий в днище флагмех бригады СКР капитан-лейтенант Мотыжев, бывший командир ДД БЧ-5 ЛК „Севастополь".

Вечером 29 октября меня пригласили на совещание в Штаб флота...

30 октября меня вновь направили к погрузившемуся в воду линкору на торпедолове для определения места нахождения моряков внутри линкора. Из его помещений продолжали раздаваться стуки, больше всего — из 32-го кубрика в районе барбета 4-й башни главного калибра. Выведенные оттуда матросы Семиошко и Хабибуллин рассказали, что они слышали переговоры между группами моряков в помещениях корабля и песни „Раскинулось море широко" и „Варяг"...»

19 ч 00 мин. Первым из командования ЧФ на место гибели линкора прибыл помощник командующего флотом контр-адмирал В. А. Ерещенко.

Около 20.00. Командующий ЧФ подписал странный приказ о подъеме опрокинувшегося корабля, а не о спасении оставшихся внутри людей. Руководителем штаба по подъему линкора он назначил своего помощника. Даже начальника аварийно-спасательной службы флота в составе этого штаба не было.

22 ч 00 мин. Кормовая часть днища линкора окончательно ушла под воду. Но слышны стуки заживо погребенных моряков.

Около 23 ч. На место гибели линкора прибыли первые члены Правительственной комиссии по расследованию обстоятельств его гибели и немедленно приступили к опросу участников и очевидцев катастрофы. Комиссия стала принимать меры к спасению оставшихся в живых внутри корабля моряков.

Из доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г.:

1ния людей с затонувшего линкора „Новороссийск"»

Работы по спасению людей с затонувшего корабля, несмотря на всю их важность, командованием флота были организованы недопустимо плохо, что было установлено комиссией на месте у

затонувшего линкора по прилете в Севастополь (спустя 19 часов после гибели корабля) и последующим расследованием...

Единственно правильным и необходимым решением для поддержания плавучести кормы линкора и организации спасения людей была немедленная подача воздуха в верхнюю часть корабля, причем, чем больше воздуха, тем лучше (здесь и далее выделено в докладе.— *Б. К.).* Между тем в результате безответственности ряда должностных лиц воздух стал подаваться в корабль только в 11 часов 30 минут 29 октября с. г., т. е. спустя 7 часов 15 минут после затопления корабля, и то только по одному шлангу и одним компрессором. В то же время на месте гибели корабля имелось с самого начала 7 водолазных компрессоров и 3 продувочных, из которых для работы водолазов должно было в то время оставлено не более 2-3 компрессоров, а остальные должны были быть пущены на подачу воздуха в корабль для поддержания кормы на плаву и организации спасения людей. Это сделано не было. Воздух подавался только одним компрессором, и удержать корму корабля на плаву не удалось.

Комиссия, убедившись в том, что работы по поддержанию плавучести кормы корабля и по спасению людей организованы плохо, предложила командованию флотом принять самые решительные меры и организовать быстро и как следует это дело. **И только спустя 17 часов после катастрофы командование флота подписало приказ об организации работ по подъему корабля, хотя в это время надо было спасать людей, а не поднимать корабль.**

О безответственности и вопиющем равнодушии к спасению оставшихся внутри затонувшего корабля живых людей свидельствуют и следующие факты.

В то время как явно не хватало компрессоров- для подачи воздуха в корабль, на складе в крепости лежало 4 новых компрессора. Только на следующие сутки они были пущены в работу.

Еще в тот момент, когда корма корабля была на плаву и в разных помещениях затонувшего корабля прослушивались стуки оставшихся в живых людей, по приказанию члена Военного совета флота вице-адмирала Кулакова ряд спасательных кораблей (СС „Карабах", СС ПЛ „Бештау", ВМ-34 и ВРД-53) переключился на работу по подъему трупов. Это оторвало и без того крайне ограниченные средства от спасения живых людей.

Меры по поиску внутри корабля оставшихся в живых людей были организованы совершенно неудовлетворительно, малоэффективными средствами простукивания снаружи корабля несколькими водолазами. В то же время в Штабе флота было известно, что в Балаклаве на испытаниях находится новейшая аппаратура ПРЗПС, позволяющая устанавливать прямую связь голосом с людьми, находящимися внутри корабля.

Ни Штаб флота, ни Аварийно-спасательная служба флота не приняли никаких мер по срочной доставке этой аппаратуры к затонувшему кораблю, и только по личной инициативе начальника штаба 21 дивизии подводных лодок капитана 1 ранга т. Смирнова эта аппаратура была доставлена в Севастополь в 12 ч 50 мин 30 октября с. г., т. е. спустя 32 часа после аварии, когда корма корабля уже ушла полностью в воду.

В результате такого преступно-халатного, бездушного отношения к спасению оставшихся в живых людей в затонувшем корабле удалось спасти только 9 человек. Можно утверждать, что при быстрой и правильной организации работ по спасению с использованием всех технических средств можно было спасти значительно больше людей.

Безотрадная картина безответственности и черствого равнодушия к жизни людей видна из прилагаемой к настоящему докладу записки вице-адмирала Фролова, вызванного комиссией из Ленинграда и возглавившего по поручению комиссии вечером с 30 октября с. г. руководство по спасению людей и обследованию корабля (см. докладную записку вице-адмирала Фролова от 6 ноября 1955 года).

По мнению комиссии, должно быть проведено строгое расследование преступно-халатного отношения ряда начальствующих лиц Черноморского флота к делу спасения людей, оставшихся в живых внутри линкора „Новороссийск" после его опрокидывания, а виновные должны понести заслуженное наказание».

В своей докладной записке от 6 ноября 1955 года «Аварийно-спасательные работы после гибели ЛК „Новороссийск"» вице-адмирал Фролов сообщал, что «в течение 15 часов спасательные операции организационно оформлены не были». Линкор имел до 22 ч 29 октября плавучесть кормы, которая «медленно в течение почти 18 часов погружалась в воду, пока не скрылась совсем». Воздух стали подавать по одному шлангу и от одного компрессора и только в 20 ч 25 мин — еще через три шланга в районе 5-го котельного отделения. Далее он писал:

«Основной работой в первый день опрокидывания корабля должны быть работы по спасению живых людей, но фактически делалось в этом направлении немного... Места нахождения людей в корпусе корабдя до момента полного затопления, то есть до 22 часов 29 октября, принятыми мерами определены не были».

30 октября с 0 ч 45 мин до 5 ч для поддержания кормы корабля были остропалены два плавучих стотонных крана, которые с ухудшением погоды в тот же день были отведены от корабля. Водолазы не могли пробиться внутрь корабля.

12 ч 50 мин 30 октября. Включена опытная аппаратура связи, доставленная из Балаклавы.

13 ч 30 мин. Установлена связь с тремя группами моряков: шесть, один и два человека, но не определено их местонахождение. Местонахождение шести человек установили в 21 ч 00 мин 30 октября, после чего через командирский трап в корме с помощью водолазов в 6 ч утра 31 октября из кубрика 32 выведены матросы Семиошко и Хабибуллин. Остальные четыре человека, в том числе офицер, находились в соседнем помещении и были затоплены водой за несколько часов до этого.

16 ч 00 мин. Связь с людьми в кормовом машинном отделении и кормовом румпельном помещении прекратилась, но работы по проникновению в помещения продолжались.

В румпельное помещение, после вырезки под водой отверстия в наружной обшивке, втором дне и переборке, водолаз попал в 11 ч 50 мин 31 октября. Водолаз осмотрел кормовое румпельное помещение, отдельные каюты и, простучав соседние переборки, нигде людей не обнаружил, кроме одного трупа в дизельном помещении.

30 октября около 21 ч была установлена с помощью аппаратуры связь с группой в три человека в районе первого котельного отделения. В 5 ч 30 мин 31 октября стало ясно, что их там пятеро. Точное местонахождение группы определить не удалось. Утром 31 октября началась подача воздуха в район машин через поставленные штуцеры. Установка камеры для входа в машину путем подводной сварки и вырубка отверстий были закончены в 18 ч 30 мин 1 ноября. Дважды опускались водолазы внутрь корабля, но никого в живых в машинном отделении не обнаружили, а на их стук в первом котельном отделении ответа не последовало.

Атмосфера в машинном отделении из-за слоя плавающего мазута и масла была такова, что находиться в нем несколько часов было невозможно. По данным аппаратуры, связь с людьми в районе первого котельного отделения была до 19 ч 30 мин 31 октября. Прослушиванием (с 23 ч 1 ноября до 0 ч 2 ноября) аппаратурой связи корпуса через 10—15 м с опусканием ее на корпус признаков жизни не обнаружено.

Всего спасено было лишь девять человек.

Вице-адмирал Фролов показал:

«Проникшие внутрь корабля 3, 4 и 5 ноября водолазы дошли до поста живучести и обнаружили по пути много трупов. В посту живучести бьи труп только матроса» (Видимо, это был старший матрос Василий Пасечник, состоявший при Матусевиче и находившийся все время в ПЭЖе.)

Было установлено, что линкор «Новороссийск» лег с креном на левый борт 172° на средней глубине 16м. Левый борт вошел в грунт на длине до среза 4-й башни, правый — до среза 3-й башни. На 6 ноября глубина над днищем в носу линкора — 1 м 80 см, в корме — 3 м 83 см, на миделе — 2 м 82 см.

Участвовало в спасательных работах 100 водолазов Черноморского флота, Одессы, Ленинграда. Штаб по подъему линкора состоял из людей, не знакомых с подъемом судов. Вице-адмирал Фролов указал, что надо было подавать воздух в иллюминаторы и другие места для поддержания кормы, а не отвлекать АСС на подъем трупов в первый день после катастрофы, что аппаратура связи прибыла поздно, что много времени было потеряно в ходе спасательной операции из-за плохого знания расположения помещений линкора. В АСС ЧФ не знали аппаратуры ПРЗПС, а о выносных приборах обслуживающий ее персонал вспомнил

лишь 30 октября. В результате установили наличие людей лишь в кубрике 32 и румпельном помещении.

Далее вице-адмирал Фролов указал, что при прорезании днища больших кораблей спасение всего личного состава маловероятно. Надо пользоваться индивидуальными спасательными аппаратами.

С утра 2 ноября у берегов Крыма и в Севастопольской бухте разыгрался шторм 8—9 баллов со штормовым порывистым ветром в бухте. Это осложнило спасательные работы, и вскоре они были практически прекращены.

Командование флота в первый же день после взрыва и гибели линкора предположило диверсию. Был отдан приказ искать подводную лодку...

Из докладной начальника штаба ДиОВРа капитана 1 ранга Кулешова от 1.11.55 г.:*

«По распоряжению Командующего флотом с 16.50 до 19.15 29.10.55 г. БО-364, БО-348 произвели контрольный поиск ПЛ на внешнем рейде ГБ площадью 10Х6 миль, после чего у входа в ГБ заняли точки ДОЗК ПЛО... В 21.40 29.10.55 г. ТЩ-814 вышел на линию ближнего дозора № 9. В 14.00 31.10.55 г. БО-364 вышел в подвижной дозор на внешний рейд. В 14.30 31.10.55 г. ТЩ-810 вышел на линию дозора № 10, расположенную в 40 милях на северо-запад от мыса Херсонес. В 2 ч 00 мин 1.11.55 г. БО-275, БО-424, БО-357, БО-427 начали гидроакустический поиск на внутреннем рейде».

Но было уже поздно что-либо искать.

В тот же день, 29 октября, в Стамбул прибыл второй отряд 6-го американского флота в составе авианосца и двух эсминцев. Правда, поводом для визита был день Республики Турции.

31 октября в 11.00 на кладбище Коммунаров в Севастополе состоялись первые похороны погибших — 42 моряков. Евгения Андреевна Никитенко вспоминала:

«На третий день хоронили на кладбище Коммунаров погибших „новороссийцев", младший сын пошел со мной. На кладбище было очень много "народу. Все плакали. Многие падали в обморок. Тяжело пережили жители города это горе. Это горе было общегородским. Было много детей. Даже дети рыдали, в том числе и наш сын. Потом были похороны следующих „новороссийцев", которых выловили позже. Хоронили их на Братском кладбище.

На похороны приезжали родители матросов и старшин. Родители матросов из штурманской боевой части жили все у нас. Наша семья пережила это горе вместе с родными и близкими погибших. До сих пор при встречах „новороссийцы" вспоминают ту страшную ночь со слезами на глазах».

4 ноября и. о. главнокомандующего ВМФ адмирал С. Г. Горшков подпишет первый приказ в связи с катастрофой линкора „Новороссийск"—об освобождении от обязанностей старшего помощника командира уже несуществующего корабля капитана 2-го ранга Хуршудова.

6 ноября вторым приказом отстранен от должности командующего флотом вице-адмирал Пархоменко. Исполняющим обязанности командующего ЧФ назначен адмирал В. А. Андреев.

7 ноября в Севастополе, как всегда, состоялся военный парад. Принимал парад начальник главного штаба ВМФ адмирал В. А. Фокин. На трибуне в тяжелой скорби стояли заместитель председателя Совета Министров СССР В. А. Малышев, главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов, его первый заместитель, бывший командующий ЧФ адмирал С. Г. Горшков, и. о. командующего ЧФ адмирал В. А. Андреев.

Это, скорее, был не парад, а отдавались последние воинские почести «новороссийцам». Моряки шли во всем черном, даже с отклонением от традиции — в черных перчатках. Только так смогли проститься они с отдавшими свою жизнь Родине более чем 600 моряками.

Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов, видимо, прощался с флотом.

* ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 312.

9 ноября состоялись основные торжественные похороны погибших на Братском кладбище. Похороны будут продолжаться до 14 ноября. Всего похоронят в братских могилах около трехсот моряков.

Внутри корабля при взрыве и опрокидывании погибли 296 моряков. Останки многих через год будут извлечены из корабля после его подъема и захоронены в общей могиле Братского кладбища.

Закончила работать Правительственная комиссия и в своем докладе от 17 ноября 1955 года ходатайствовала о представлении героически погибших моряков к Правительственным наградам посмертно.

5 декабря вышло постановление Совета Министров СССР «О государственном обеспечении военнослужащих, пострадавших при аварии и спасении линейного корабля „Новороссийск", а также семей погибших военнослужащих». В этом постановлении было записано:

«Соорудить памятник погибшим при аварии и спасении линейного корабля „Новороссийск" и установить его на месте захоронения».

4. «НЕТ СЛОВ ОБ УТРАТЕ ДРУЗЕЙ ГОВОРИТЬ...»

Родные и близкие продолжали получать письма. Любовь Ивановна Цветкова часто болела и лишь письма сына, старшего матроса Михаила Цветкова, ее поддерживали. В октябре он писал домой в Петродворец:

Здравствуйте, мои дорогие мама и брат Саша.

Получил я от вас письмо. Меня очень огорчило, что маме опять плохо. Я постараюсь писать письма чаще, не дожидаясь ответа. Пишу о себе — я жив и здоров. Обо мне не беспокойтесь. Саша, если с мамой будет хуже, то высылай телеграмму, только заверенную. Просто не знаю, чем и помочь вам. Я знаю, Саша, что тебе очень трудно. Просто не знаю, что больше и писать. Да, я сфотографировался, как получу фото, сразу вышлю. Ну, вот вроде и все. Мамочка, желаю тебе поправиться.

До свидания, целую вас, мои дорогие. *Ваш сын и брат Миша. 12.10.55 года*

29 октября 1955 года мать и брат получили второе письмо (от уже погибшего сына):

Здравствуйте, мои дорогие мама и брат Саша.

Письмо я от вас не получил, но все равно вам пишу. Как вы там живете, как мамино здоровье? Мамочка, ты поменьше расстраивайся. Береги свое здоровье. Я скоро вышлю свою фотокарточку. Живу я хорошо. Скоро 7 ноября. Мне, наверное, придется шагать на параде. Да, совершенно забыл. Саша, ведь у тебя 27-го день рожденья. Поздравляю тебя с 27-летним юбилеем. Желаю тебе всего хорошего в жизни.

Саша, я ничего тебе не могу подарить, сам понимаешь мое положение.

До свидания. Целую вас, мои дорогие. *Ваш Миша. 18.10.55 года*

11 сентября Мише Цветкову исполнилось 20 лет. После письма домой он проживет лишь десять дней...

Долго будет ждать Любовь Ивановна письма из Севастополя — ноябрь, декабрь...

24 декабря, наконец, получит...

Дорогой товарищ ЦВЕТКОВ!

С глубоким прискорбием сообщаем, что Ваш сын, старший матрос ЦВЕТКОВ Михаил Николаевич, погиб в море при выполнении служебного долга.

Ваш сын, находясь на боевом посту, действовал мужественно, с достоинством выполнял свой долг перед Родиной.

Трудно найти слова утешения. Разделяем Ваше горе. Вместе с Вами скорбим о безвременной смерти Вашего сына.

КОМАНДИР ВОЙСКОВОЙ ЧАСТИ 51390
Капитан 1 ранга *А. КУХТА*

С чем можно сравнить горе матери? Вскоре получит она письмо от товарища Миши.

Здравствуйте, дорогая мамаша!

Наконец я смог Вам написать это небольшое письмо. Дорогая мамаша, в лице вашего сына Миши я потерял лучшего своего друга и боевого товарища. Нас пришло на корабль б человек с Кронштадта, потом всех расписали, и остались мы вдвоем с Мишей. Вместе ходили гулять в город, вместе работали, и мне даже не верится, что Миши нет. Все подробности всего этого злополучного происшествия вы, наверно, знаете, если нет, я вам подробно опишу в следующем письме. Я вам буду писать, пусть вам будет немного легче переносить такое большое и непоправимое горе. Я вам вышлю несколько фотокарточек с Мишей, которые были у меня дома. Пишите, как ваша жизнь, здоровье. Я же дослуживаю службу после гибели корабля на новом месте. Так что, мамаша, пишите, жду.

Прошу только одно — сильно не горюйте, уже ничем не поможешь, многие матери лишились своих сыновей. Берегите свое здоровье. Миша говорил, что вы болеете. Так что, мама, раз Миши нет, значит я буду у вас за сына, пишите, в чем вы нуждаетесь, по возможности помогу.

Ну вот и все, на этом кончаю. До свидания. Александр. Привет Саше.

Саша, Миша много о тебе рассказывал. Я прошу тебя об одном: раз у вас такое горе — поддержи мать, побереги ее. Большое счастье иметь хорошую мать. Так что смотри, считай, что это Мишин завет. Вот и все, очень я хотел тебя просить.

Пиши, жду, с приветом *Александр.*

В Ленинграде, на Тверской ул., дом 4, кв. 5, ждали отслужившего свой срок Борю Гаврилова. Давно не было никаких известий. В канун нового 1956 года почтальон принес письмо:

Дорогая Гаврилова Е. А.I

С глубоким прискорбием сообщаем Вам о том, что Ваш сын, или брат, ст. матрос Гаврилов Борис Иванович погиб на боевом посту при исполнении служебного воинского долга.

Сообщаем Вам некоторые подробности, при которых он погиб.

В ночь с 28 на 29 октября 1955 г. при аварии корабля, на котором он служил, он погиб как раз в том районе корабля, где произошла авария, он в это время находился на вахте. Тело его поднять с утонувшего корабля невозможно, и, очевидно, там и поднимать нечего. Вы, конечно, меня извините, но я Вам пишу истинную правду, так, как оно произошло. На корабле погибли все его документы и вещи.

Ст. матрос Гаврилов Борис Иванович посмертно представлен к правительственной награде.

Будьте здоровы, дорогая Гаврилова Е. И.!

За к-ра подразделения мичман *Лобатюк.*
12.XII.5S г.

На соседней, 8-й Советской улице Ленинграда, давно ждала Борю Гаврилова с письмом и рассказом о службе сына мать Николая Нефедова. И сюда почтальон принес письмо:

Уважаемая Анна Григорьевна!

С глубоким прискорбием сообщаю Вам о том, что Ваш сын, старший матрос Николай Максимович Нефедов, при выполнении своего воинского долга погиб на боевом посту.

Сообщаю некоторые подробности гибели Вашего сына и нашего боевого товарища ст. матроса Нефедова Н. М.

В ночь с 28 на 29 октября 1955 г. при аварии корабля Ваш сын, ст. матрос Нефедов Н. М., утонул в море, тело его не найдено. Все вещи и документы, которые у него были, погибли.

За мужество, стойкость и отвагу Ваш сын посмертно представлен к правительственной награде.

С уважением к Вам, Анна Григорьевна.

За командира подразделения, в котором служил Ваш сын, старший матрос Нефедов Николай Максимович,

мичман *Лобатюк.*
5.XII.55 г.

В канун Нового года безутешная Анна Григорьевна Нефедова получила второе письмо:

Здравствуйте, Анна Григорьевна!

С приветом к Вам Михаил.

Григорьевна, я Колю знал с 1953 года, совместно служили на одном корабле. Во время взрыва мины мы находились на разных боевых постах, так что о смерти Коли я подробно не знаю. Меня вырезали с затопленного корабля после 7 часов его нахождения под водой.

Знаю только о том, что боевой пост, где находился Коля, был затоплен водой до переворота корабля, и он ушел с боевого поста наверх, и вот, наверное, в момент переворота корабля он погиб.

Ну вот, о чем я знаю, описал все. Знаю, что Вы будете обижаться, что мало написал, но я описал все, что знаю.

До свидания!

/7.72.55 г.

Получил ответное письмо капитан 3-го ранга М. Р. Никитенко от жены своего бывшего рулевого БЧ-1 матроса Хлуднева Василия Константиновича, служившего на корабле с 1953 года:

Здравствуйте, уважаемый Никитенко Михаил Романович, с приветом семья погибшего моряка Хлуднева, жена и дочь...

Большое спасибо Вам, что не оставили без внимания несчастных сирот, а наша местная власть не обращает внимания...

Не заживает смертельная рана, нанесенная днем 29 октября 1955 года, и до последнего дня своей жизни останется не залеченной...

Моя дочь хочет видеть своего папу, ведь она все еще ждет и надеется его увидеть, помогите нам хотя советом — законно — нет они так обращаются с семьей погибшего-

Перед собранием колхозников они дали мне 2 сотки земли, косить совсем не дали, от его организации муки на ребенка не дали, сразу же вычеркнули из списка, несмотря на то, что я с гибелью мужа потеряла последнее здоровье, дали вторую группу (инвалидности.— *Б. К.),* 50 рублей.

Я нетрудоспособна, такой маленький ребенок, а они меня обложили сельхозналогом и притом обложили за 15 соток огорода...

Замалчивание героической гибели моряков «Новороссийска» усугубило горе и страдания их родных.

Ольга Захаровна Глазачева последнее письмо получила от сына, матроса Володи Глазачева, служившего с 1951 года, с поздравлениями к 7 ноября. Повесткой ее вызвали в военкомат и сообщили о гибели сына. В горе поехала мать на могилу сына в Севастополь, но лишь узнала от товарищей, что он остался в машинном отделении корабля. В слезах рассказывала в обратном поезде в Ленинград соседям о своем материнском горе, но какой-то «бдительный» попутчик обвинил ее в антисоветской пропаганде, заявив, что этого, то есть гибели корабля, не было, высадил ее с поезда и сдал в милицию. На всю жизнь осталась больная мать проживать в коммунальной квартире. За сына прислали две тысячи рублей (200 руб. в ценах после 1961 года.— *Б. К.),* отказалась...

Неизвестный матрос сложил песню в честь погибших товарищей:

Гибель «Новороссийска»

Объят тишиной Черноморский простор,
И плещутся волны игриво,
И вдруг содрогнулся внезапно линкор
От грохота вражьего взрыва.
От сна пробудил этот взрыв сразу всех,
Сыграл «боевую» дежурный,
И стал заливать за отсеком отсек
Поток беспрерывный и бурный.
И „новороссийцы" геройски с водой
Боролися в час этот горький,
И с жизнью своей не считался любой,
Шел вниз, где трещат переборки.

Матросы спасти торопились линкор,
Поста ни один не покинул,
В пробоины хлынувший водный напор
Громадный линкор опрокинул.
Вода заметалась, шипя и бурля,
Ломая любую преграду...
И все закипело внутри корабля
Подобно кромешному аду.
В одном из отсеков держались друзья,
Не ведая, где остальные,
В сознанье врезается мысль, что нельзя
Прорваться сквозь стены стальные.
Не вспомнились солнце и звезды в тот раз
И доблесть Советского флага.
И сердцем предчувствуя гибели час,
Матросы запели «Варяга»:
«Прощайте, товарищи! С богом, ура!
Кипящее море над нами!
Не думали, братцы, мы с вами вчера,
Что ныне умрем под волнами».
Звучала в напеве вскипающих слов
Матросская грозная сила,
Но гордую песню лихих моряков
В отсеке вода задушила.
Нет слов об утрате друзей говорить,
Мы бдительность нашу утроим,
В матросских сердцах будем вечно хранить
Мы память погибших героев.

Глава III

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ

«Мы должны сделать вывод
для всего Военно-Морского
Флота из этого случая».

В. А. Малышев

1. «КОМИССИЯ В СОСТАВЕ т. МАЛЫШЕВА В. А. ...»

Сразу же, в день катастрофы линкора «Новороссийск», распоряжением Совета Министров СССР была назначена Правительственная комиссия по расследованию обстоятельств гибели линкора и части его команды в составе В. А. Малышева, Б. Е. Бутомы, С. Г. Горшкова, К. А. Лунева и А. Шилина.

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов находился на излечении после инфаркта, но немедленно 30 октября прибыл в Севастополь и принял участие в работе комиссии со своим заместителем адмиралом Н. И. Виноградовым, начальником управления боевой подготовки Главного штаба ВМФ адмиралом В. И. Платоновым, начальником политического управления ВМФ контр-адмиралом А. В. Комаровым и начальником аварийно-спасательной службы ВМФ инженер-вице-адмиралом А. А Фроловым. Исполнявший обязанности главнокомандующего ВМФ адмирал С. Г. Горшков был членом комиссии.

Председателем Правительственной комиссии был назначен пятидесятитрехлетний заместитель председателя Совета Министров СССР Вячеслав Александрович Малышев. Имя Малышева в те годы всем было хорошо известно, вызывало уважение и означало серьезный подход к делу.

Герой Социалистического Труда, генерал-полковник инженерно-технической службы В. А. Малышев был одним из самых ярких и видных руководителей отечественной промышленности. В компетентности ему отказать было нельзя. Недаром в последние годы короткой, но выдающейся пятидесятипятилетней жизни его называли главным инженером страны.

Сын учителя из Усть-Сысольска (ныне г. Сыктывкар Коми АССР), он в молодые годы работал слесарем в железнодорожных мастерских, одновременно учился в железнодорожном техникуме и в 1930 году стал одним из первых машинистов отечественных тепловозов. В 1934 году, окончив МВТУ им. Н. Э. Баумана, он работает конструктором Коломенского машиностроительного завода, вскоре, благодаря инженерному таланту и одаренности, становится главным инженером, а затем — директором завода.

В 1939 году в возрасте тридцати семи лет В. А. Малышев — нарком тяжелого машиностроения, в 1940 году — нарком среднего машиностроения, с начала Великой Отечественной войны — заместитель председателя Совета Народных Комиссаров СССР и с И сентября 1941 года по 1946 год — нарком танковой промышленности. Под его руководством во время войны выпущено 102 тысячи новых танков и самоходных орудий. Звание Героя Социалистического Труда ему было присвоено в 1944 году «за исключительные заслуги в организации работы танковой промышленности и выпуск первоклассной боевой техники».

После войны он возглавляет в разные годы наиболее ответственные отрасли промышленности — тяжелое машиностроение и судостроительную промышленность, транспортное и тяжелое машиностроение и среднее машиностроение, одновременно являясь с 1947 года заместителем председателя Совета