

Кап. 2 ранга инженер
инженер-механик
изобретатель кораблей

БАБЕНКО С.Г.

Капитан I ранга инженер
в отставке.

(10.XII.1914 - 3.IV.1991)
был под. Знамя моря
с 3.03.1949 по XII.1949.

ОНИ ДО КОНЦА ВЫПОЛНИЛИ СВОЙ ДОЛГ

"Любовь к Родине и верность присяге были для них
сильнее смерти."

Надпись на памятнике
ликора "Новороссийск"

Севастополь.

1985 год.

Прибыл на линкор "Новороссийск"
после 3.00 по штатной вахте своего
друга капитана Герда Семёновича
(нового химика флота).

Светлой памяти В.М. ИВАНОВА
и моряков-черноморцев,
погибших на линкоре "Новороссийск"
посвящается.

"Сквозь тихую смутную дымку, из дальней дали
проступают лица друзей - тех, чья дорога жизни
уже оборвалась на каком-то крутом повороте и только
память наша возвращает их такими же, какими они
ушли - не постаревшими, не поседевшими, полными
сил жизни..."

Татьяна Тэсс

Вот уже 30 лет, ежегодно, в последнее воскресенье октября, в Севастополе на Приморском бульваре можно наблюдать, как собираются уже немолодые мужчины и женщины. У всех в руках цветы, венки и гирлянды из цветов. Это ветераны корабля, родные и друзья погибших в трагическую ночь 29 октября 1955 года на линкоре "Новороссийск". Встреча эта стала традиционной.

С Приморского бульвара все на катере направляются через Севастопольскую бухту на Братское кладбище, к братской могиле и величественному памятнику-мемориалу, установленному в честь погибших. Проходя на катере место гибели линкора, мужчины обнажают свои седые головы и бросают цветы в воду. Это память погибшим. Но вот бухта с памятным местом позади.

Все проходят через Братское кладбище, где похоронены герои обороны 1854-1855 гг. и в конце кладбища возвышается 12-метровый памятник - фигура матроса с преклонённым знаменем и трогательной надписью: "Родина - сыновьям".

Памятник этот установлен на месте захоронения погибших моряков линкора "Новороссийск" по постановлению Совета Министров СССР 1955 года. Сооружён по проекту заслуженного деятеля искусств РСФСР, лауреата Государственной премии, скульптора П.И. Бондаренко, архитектора А.А. Заварзина и В.М. Артиухова. Открыт памятник в 1963 году. Есть ещё один, более скромный, на кладбище Коммунаров на месте захоронения первой группы погибших, установленный вскоре после событий, усилиями моряков-черноморцев. На памятниках в надписях нет имён погибших, но коротко выражена оценка их подвига:

"Мужественным морякам линкора "Новороссийск"
погибшим при исполнении воинского долга."

И всё же... Нигде, кроме камня, об этом не написано. Имногим из нас, оставшимся в живых, участникам этих событий кажется, что уже время об этом написать. Это будет память погибшим и ещё одно напоминание молодым морякам о примере выполнения воинского долга. Тем более, что в разговорах по этому поводу, много кривотолков, оскорбляющих светлую память погибших. И это несмотря на чёткую, ясно выраженную оценку этих событий, определённую правительством и командованием Вооружённых Сил страны.

Итак, у меня появилось желание поделиться своими воспоминаниями и мыслями по поводу этих событий. Тем более, что с этим кораблём у меня связаны два периода моей послевоенной службы на флоте - период освоения этого корабля в первый год его пребывания на Черноморском флоте в составе Черноморского флота и последние часы его в ту трагическую ночь 29 октября 1955 года.

Поэтому я вижу свою задачу и даже обязанность перед погибшими, осветить эти события не со стороны, а как непосредственный участник этих событий. Высказать свои суждения, мысли и даже рискнуть дать оценку некоторым эпизодам и событиям.

Линейный корабль "Новороссийск" один из крупных кораблей итальянского флота, полученных в 1949 году Черноморским флотом, как военный трофей по результатам Второй мировой войны. В итальянском флоте он носил наименование "Джулио Чезаре"/"Юлий Цезарь"/. Построен перед Первой мировой войной в 1911 - 1913 гг. на заводах фирмы "Ансалдо" в Генуе. Перед второй мировой войной в 1936 - 1938 гг. прошёл большую модернизацию.

Модернизирована артиллерия главного калибра - увеличен калибр с 305 мм до 320 мм, увеличено и улучшено зенитное вооружение и противоминная артиллерия, увеличена палубная броня, модернизирована электромеханическая установка. Модернизирован и корпус корабля - носовая часть его удлинена на 12 метров. В результате этой модернизации значительно улучшены боевые качества корабля, зато в значительной степени ухудшились его элементы - остойчивость и непотопляемость. Из-за увеличения водоизмещения увеличилась осадка корабля и главный броневой пояс погрузился на ³/₄ ниже ватерлинии. За счёт увеличения веса вооружения, расположенного в верхней части корабля, /выше центра тяжести/ значительно уменьшилась его остойчивость. Кроме того, в итальянском кораблестроении господствовало увлечение большими скоростями, за счёт уменьшения веса различных конструкций, в том числе и в корпусе корабля. Так, на этом линкоре большинство внутренних переборок, расположенных выше главной /броневой/ палубы, были выполнены из металла с большим содержанием алюминия и предельно малой толщины /2,5-3 мм/. Вот эти особенности его конструкции и сыграли при его повреждении отрицательную роль.

Итак, 25 февраля 1949 года, на рейде Севастополя появился ещё один линкор. Этому событию предшествовал целый ряд дипломатических и не совсем дипломатических обстоятельств. Как известно, Италия под напором прогрессивных сил внутри страны и действий союзников по антигитлеровской коалиции, вынуждена была в конце июля 1943 г. выйти из войны и капитулировать. Оставшийся в базах Италии флот, в том числе и линкор "Юлий Цезарь", был интернирован на о.Мальту.

Как пишет в своих мемуарах, бывший в то время Наркомом Военно-Морского Флота СССР адмирал Н.Г.Кузнецов, ещё на Московской конференции министров иностранных дел СССР, США, Англии в 1943 г., когда принималась декларация об Италии, советская делегация подняла

вопрос о разделе итальянского флота между союзниками. Так как, вопрос этот наши союзники не решили, хотя в принципе и согласились, наша делегация на Тегеранской конференции глав правительств СССР, США и Англии в декабре 1943 г. снова напомнила об итальянских кораблях. В принципе, Ф. Рузвельт и У. Черчилль согласились, но под разными предлогами откладывали окончательное решение.

После переговоров, 7 февраля 1944 г., наше правительство получило сообщение, что союзники взамен итальянских кораблей, передадут нам во временное пользование, для использования на Северном флоте, линкор, крейсер, восемь миноносцев и четыре подводные лодки. Все корабли английские, только крейсер американский.

В конце августа 1944 года в составе Северного флота появился линкор "Архангельск"/бывший "Роял Северин"/, крейсер "Мурманск" /бывший "Милуоки"/, девять миноносцев и три подводные лодки /одна из четырех подводных лодок на переходе в Полярное погибла/. До окончания войны эти корабли успешно выполняли боевые задачи на Северном флоте. А вопрос об итальянских кораблях пока заглох до 1947 года.

Когда 10 февраля 1947 г. был подписан мирный договор с Италией, корабли военно-морского флота её, как военные трофеи, по этому договору подлежали разделу между союзниками. Корабли же в это время продолжали стоять в базах Мальты и ржавели.

Нам, проходившим тогда службу на кораблях Северного флота, полученных от союзников во временное пользование, было приказано приготовиться к их сдаче. Но, как говорится в известной русской присказке, быстро сказка оказывается, да не быстро дело делается. Только к началу 1949 года в дипломатических сферах, наконец вопрос решился. Как нам позже стало известно, мы должны были сдать свои корабли в Англии и США и получить в Италии принадлежащие нам итальянские. Но были какие-то недоговорённости. После известной речи У.Черчилля в Фултоне началась "холодная война" и отношения между союзниками стали ухудшаться. Во избежание всяких неожиданностей, командованием по указанию правительства, было принято решение для приёма линкора в Италии срочно сформировать команду из личного состава Черноморского флота, а мы должны были ждать особых указаний.

Как оказалось, мы должны были привести "Архангельск" в порт Розайт в Англии в тот момент, когда команда черноморцев приступит к приемке итальянского линкора в Албании в порту Влора.

Во второй половине января 1949 г. мы, на линкоре "Архангельск", вышли из Кольского залива. А в конце февраля мы закончили сдачу корабля англичанам и на теплоходе "Украина" направились на родину. И только перед выходом узнали, что мы идем в Севастополь, на Черноморский флот.

Прибыли в Севастополь в погожий солнечный, праздничный день 23 февраля. Разместили нас временно в экипаже Черноморского флота.

Во время войны мы, сражаясь на Северном флоте, жадно ловили вести о боевых действиях наших собратьев – моряков–черноморцев, особенно в тяжелые дни героической 250-дневной обороны Севастополя. Теперь мы тоже стали черноморцами, севастопольцами. В конце февраля 1949 г. Севастополь, как известно, оставался почти таким же, как и в мае 1944 г., при его освобождении. Но была проведена огромная работа по созданию условий жизни города и флота, полным ходом велись работы по возрождению славного Севастополя. А через 2 дня мы с Корабельной стороны наблюдали, как в Севастопольскую бухту входил большой и стройный, с красивыми обводами корабль. Это и был линейный корабль "Новороссийск". А еще через несколько дней вся наша команда, теперь уже бывшего линкора "Архангельск" – офицеры, старшины и матросы были назначены для дальнейшей службы на линкор "Новороссийск".

3 марта 1949 года мы уже прибыли на палубу этого корабля. То, что мы увидели на корабле, на котором нам надлежало служить, не особенно нас обрадовало, но и не испугало.

Я уже упоминал, что было с этим кораблём в период с 1943 по 1948 год. Правда, перед выходом судостроительная фирма в Палермо произвела необходимый ремонт. В основном это касалось электромеханической установки. Корабль, особенно помещения, которыми не пользовалась английская команда, которая была на нём, был в запущенном и захламленном состоянии.

Кроме того, сразу после его интернирования на Мальту, англичане и американцы сняли с него все приборы, новейшие по тому времени. Весь корабль производил удручающее впечатление. Особенно были заламлены и замусорены помещения носовой части. А основное – в том виде, как мы его приняли, на нём не было элементарных условий для повседневной жизни /не говоря уже о службе/ личного состава. Это объясняется тем, что в итальянском флоте повседневная служба на кораблях, находящихся в базе, отличается от нашей организации – там, при стоянке в базе, личный состав не живёт на корабле, а находится в береговых казармах. Достаточно сказать, что на корабле не было камбуза, а ведь моряки говорят, что изучение и освоение корабля начинается именно с камбуза. Обеспечение питанием личного состава производилось пока армейскими походными кухнями на колёсах, установленными на верхней палубе. В таких условиях, примерно за 2-3 дня, мы приняли корабль.

У меня, например, весь ритуал приёмки заключался в том, что мы с Борисом Зубковым, у которого я принимал дела, обошли все заведования, по мере возможности познакомились с механизмами и системами. Познакомились со старшинами, которые остались в дивизионе для дальнейшей службы. Что же касается документации, то её в том виде, как её положено иметь на наших кораблях, не было - ни боевой, ни повседневной, ни эксплуатационной. Была навалом сложена кипа документов и чертежей, в которых с трудом разбирались два переводчика - армейских лейтенанта, слабо разбирающихся в технических терминах, т.к. они кончили учебное заведение с дипломатическим уклоном. Это приводило иногда к различным недоразумениям и неточностям. Например, при переводе всем нам знакомого наименования "коленчатый вал", переводчик перевёл как "наколенник". Таким образом, наряду с колоссальной работой по приведению в надлежащее состояние корабля, его помещений и техники, проводилась большая работа по созданию документации. За основу конечно, взяли наши наставления и уставы, несмотря на то, что расположение помещений и технических средств, основательно отличалось от расположения на наших кораблях. Использовали инструкции наших кораблей - линкора и крейсеров. Правда, пришлось "маневрировать", т.к. некоторые элементы /особенно электромеханическая установка/ были ближе к нашим крейсерским, а общая организация должна быть линкоровская. И, безусловно, в возможной степени использовали переводы итальянской документации. Наряду с этим велась большая работа по освоению и ремонту механизмов, устройств и систем. Этого требовала повседневная жизнь.

В этом деле значительную помощь оказывали нам работники Технического управления ЧФ и судоремонтных предприятий Севастополя. Основным подрядчиком был завод № 13, где начальником завода был А.Е. Айзин.

Вспоминается, как создавался камбуз на корабле. Я уже упоминал, что его у итальянцев вообще не было. В это время у Троицкой пристани стоял поднятый, затонувший от повреждений во время войны, крейсер "Червона Украина". Вот оттуда и были демонтированы пищевые котлы и другое оборудование, а мы избавились от походных кухонь.

Восстановительные и ремонтные работы велись во всех боевых частях и подразделениях. Мастера и рабочие севастопольских предприятий в сотрудничестве с нашими старшинами и матросами с большим усердием и старанием вели эти работы. В освоении техники использовался богатый опыт основного костяка офицеров и старшин, которым во время войны приходилось осваивать различную иностранную технику - американскую, английскую, немецкую, так что не страшно было осваивать и итальянскую. Во многих случаях выручал опыт и русская смекалка наших матросов и старшин.

Недаром, во время приёмки и сдачи нашими командами кораблей в Англии, писали, что это не простые матросы, а переодетые русские инженеры. Но, как и во всяком большом деле, не обошлось без неприятностей. К счастью их было не особенно много.

Вспоминается случай со вспомогательными котлами, произошедший в первые дни нашего пребывания на корабле. Котельные машинисты, под руководством командира котельной группы Юрия Городецкого, решили ввести в действие вспомогательные котлы. Как и положено в таких случаях, проверили механизмы и системы, очистили топку, произвели наружную чистку водогрейных трубок и, очевидно, не совсем тщательно очистили от сажи дымовую трубу. А она оказалась настолько забитой сажей, что как только разожгли огонь в топках, из дымовой трубы начало полыхать пламя - загорелась сажа. Возгорание быстро потушили, а на корабле ещё долго вспоминали кем-то пущенную матросскую шутку о том, что кочегары хотели разогреть трубу, чтобы сделать её кривой, как на "Севастополе".

Но были и более серьёзные случаи. Было это значительно позже - в декабре месяце. Произошёл серьёзный пожар в первом котельном отделении, полностью сгорела одна из секций воздухоподогревателя котла. А причиной послужила ошибка в инструкции по эксплуатации котла. Я уже упоминал о трудностях с использованием итальянской документации. В данном случае, при составлении инструкции не усмотрели или не точно перевели пункт, по которому в отличие от наших инструкций, после остановки котла работа вентиляторов не прекращается в течение 20 - 30 минут. Это объяснялось тем, что в котлах были установлены воздухоподогреватели, изготовленные из сплава алюминия, которые без притока воздуха, после остановки котла, от высокой температуры в топке, возгорались. От пожара выгорела секция воздухонагревателя. В инструкцию внесли изменения, а виновных наказали.

Но возвратимся назад, к марта-апрелю 1949 года. В этот момент, кроме событий, описанных выше, на корабле появилась "большая комиссия", как мы её называли. Большая она была, как по составу и количеству участников, так и по объёму её работы. Здесь были представлены работники всех центральных управлений ВМФ, научных и научно-исследовательских учреждений и лабораторий. Их интересовало буквально всё на корабле - устройство корабля, его технических средств, вооружение, их техническое состояние и возможность дальнейшего использования. Это обстоятельство также усложнило нашу повседневную работу. Всё же самой трудоёмкой работой для нас в этот период было составление документации. Сроки невероятно сжатые - на июль месяц штабом эскадры поставлена задача - подготовить к сдаче курсовую задачу № I в полном объёме.

В условиях, в которых мы находились, это была трудная задача. Достаточно сказать, что на корабле в этот момент, была только одна пишущая машина, а все документы надо было подготовить в печатном виде.

Но, так или иначе, документация составлялась, проверялась на местах, боевых постах, подразделениях. По ходу отработки вносились необходимые коррективы. В ходе составления документации и её отработки, необходимую помочь нам оказывали флагманские специалисты штаба эскадры ЧФ. На корабле в этот период мы часто встречали флагманского инженер-механика эскадры инженер-капитана II ранга Рулёва Л., флагманского артиллериста Врубеля А.Ю., помощника нач. штаба Зельдовича и других.

Большую работу по созданию в подразделениях здоровой обстановки, по сколачиванию партийных и комсомольских организаций на корабле провели наши политработники под руководством политотдела эскадры. Естественно, больше всего запомнились события этого периода в своем дивизионе. Дивизион живучести был полностью укомплектован. Основу его составляли офицеры, часть старшин и большинство матросов, пришедших с линкора "Архангельск".

Командир трюмной группы Лепехов, командир ремонтной группы Гак, старшины Давыдов, Бараев и другие служили на линкоре "Архангельск". Старшины Вавилов, Модрыйло, Сашин пришли с кораблей Черноморского флота.

В результате упорного труда всего коллектива офицеров, старшин и матросов, помощи ремонтных предприятий Севастополя, к концу апреля, внешне корабль выглядел довольно прилично. Нам предстояло впервые участвовать на рейде Севастополя в Первомайском параде кораблей Черноморского флота.

Как всегда, предварительно готовились к параду и командование дало нам высокую оценку. Парад прошёл хорошо. А в мае продолжалась напряжённая работа. В середине мая корабль поставили в Северный док. Теперь мы во всей красе увидели подводную часть корабля и такое обильное обрастание корпуса, что даже видавшие виды научные работники Севастопольской биологической станции, увидев такое обрастание, ахнули! Около одного килограмма ракушек на квадратный метр! Для научных работников это представляло большой интерес – они изучали природу обрастания подводных частей кораблей, а для нас, при тех методах очистки, это был титанический труд.

Так что работа для нас и работников Морзавода предстояла значительная. Но вот и этот этап позади. Перед выходом из дока произвели кренование. После выхода из дока ещё раз проверили документацию, боевые и повседневные расписания во всевозможных учениях. К этому времени в дивизионе живучести была составлена основная документация по непотопляемости и остойчивости. По типу схем-таблиц, бывших у нас на линкоре "Архангельск", в посту живучести появились подобные схемы. Очень простые и удобные продольные и поперечные разрезы, на которых показаны все помещения корабля.

с указанием на каждом из них отдельных элементов - объёмов, изменения осадок, кренов и дифферентов при их затоплении. Кроме того, по типу имеемых на линкоре "Севастополь", были составлены таблицы непотопляемости. Позже они получили гриф "секретно" и когда они понадобились, они оказались затопленными в секретной части.

И вот наконец, в июне месяце, как итог проведённой работы, мы предъявили штабу эскадры курсовую задачу № 1. Но, как нередко бывает, с первого раза задачу нам сдать не удалось. Были, как в таких случаях бывает и оргвыводы, но служба есть служба...

Пришлось ещё немало потрудиться. Но вот и это уже позади. Вскоре сдали вторую задачу и в июле месяце мы уже принимали участие в большом учении эскадры с выходом на Кавказское побережье.

Во время похода на корабле размещался штаб эскадры, во главе с командующим капитаном I ранга Пархоменко. Участие в этом походе для нас было делом нелёгким - корабль подвергался серьёзной проверке по всем боевым частям и службам. Особенно трудно было личному составу нашей электромеханической боевой части. Механизмы и системы корабля после длительной подготовки, впервые испытывались на всех режимах /вплоть до полных ходов/ в длительном плавании, в составе большого соединения кораблей. Одновременно испытывались офицеры, старшины и матросы, управляющие эти механизмами. Многие из нас впервые видели просторы Чёрного моря, Крымские и Кавказские берега, которые после Заполярья показались нам сказочными. На корабле побывали гости из города Новороссийска - наши шефы. Поход закончился нормально, без особых просчетов. Так линейный корабль "Новороссийск" стал полноценным кораблём эскадры Черноморского флота. В декабре месяце я сдал дела командира дивизиона живучести и уехал в Николаев для прохождения службы на строящийся крейсер. В 1953 году крейсер "Адмирал Нахимов", на котором я был командиром пятой боевой части, вступил в состав Черноморского флота. А в 1954 году меня назначили флагманским инженер-механиком соединения надводных кораблей, которым командовал контр-адмирал Лобов С.М.

1955 год, октябрь месяц. Корабли соединения подходят к завершению летнего этапа боевой подготовки. Но конец октября, его 29-й день, омрачил сердца всех моряков флота и жителей Севастополя...

Накануне этого дня часть кораблей нашего соединения, с флагманским кораблём - крейсером "Михаил Кутузов", выходила в море на отработку учебных задач. В этот же день выходил в море и линкор "Новороссийск", который входил тогда в другое соединение. В техническом управлении флота в этот день проходили сборы флагманских инженер-механиков. По окончании сборов я пришёл на Минную пристань, где базировалась наша бригада

миноносцев. В 18 часов на рейд в Северную бухту вошёл линкор "Новороссийск" и стал на якорь и бочки. Я стоял на Минной пристани и любовался видом входящего корабля. А на ходу он действительно был красив! Стоял, любовался, а в голову приходили мысли о прошедшей службе на этом корабле. Погода была прекрасная, ничто не предвещало каких-либо неприятностей. В конце рабочего дня я ушёл домой, поставив в известность дежурного по бригаде. Вечером, около 21 часа, связался по телефону с оперативным дежурным нашего соединения, спросил, как прошёл выход, не было ли каких-либо особых указаний. В конце разговора я, как обычно, пожелал ему спокойного дежурства, а он в шутку пообещал разбудить меня ночью, в три часа. И действительно, в третьем часу ночи в квартире раздался телефонный звонок. Проснувшись, я вспомнил о шутке оперативного и нелестно отзываясь в его адрес, снял трубку. Встревоженным голосом, дежурный передал мне указание срочно прибыть на линкор "Новороссийск".

На мой вопрос, что случилось, ответил, что там в носовой части произошёл большой взрыв. Спросив, куда он выслал за мной катер, я быстро собрался и бегом направился на Графскую пристань, где ожидал меня катер.

По дороге я вспомнил, что командир БЧ-пять линкора И.И.Резников, сейчас находится в отпуске и уехал из Севастополя.

Подходя на катере, я увидел линкор стоявший на бочках с сильным дифферентом на нос, носовая часть была погружена в воду до якорных клюзов. Время было около трёх часов, когда я подошёл на катере к левому рабочему трапу. Поднялся по трапу на левый шкафут и там встретил С.М. Мухина, бывшего в то время командиром БЧ-пять крейсера "М.Кутузов". Он прибыл с крейсера на помощь со своими аварийными партиями. Прошли с ним на бак корабля. На баке верхняя палуба до самой второй башни главного калибра была залита илом, а в районе между носовыми шпилами и первой башней зияло отверстие большой пробоины.

Тут же я встретил пом. нач. штаба эскадры Соловьёва и спросил его о глубине под килем. Он по телефону запросил мостик и сообщил мне, что глубина места якорной стоянки 18 метров. В разговоре с Соловьёвым возникла мысль срезать якорные цепи и бридель, чтобы освободить от них нос корабля. Соловьёв пошёл организовать барказ, а я - автогенный аппарат и газорезчика. Но в это время к бочке уже подошёл барказ с крейсера "Слава" и мы увидели искры от работы автогенного аппарата. Правда, удалось срезать только бридель, а якорные цепи с клюзами уже были погружены в воду. Мы с Мухиным спустились в нижние помещения на батарейной и броневой палубах. Шпилевое отделение, носовые кубрики до 3-го, а на броневой палубе до 15-го, уже были затоплены. Матросы аварийной партии работали дружно и слаженно - они укрепляли носовые переборки.

Вот тут мы и убедились, что из себя представляли "облегчённые" итальянские переборки. Под напором воды, несмотря на то, что их укрепляли, выпучивались, как фанерные, в них появлялись трещины, через которые фонтанировала вода.

По броневой палубе мы прошли в пост энергетики и живучести. Там, на своих местах, находились исполняющий обязанности командира БЧ-пять Ефим Матусевич и командир дивизиона живучести Юрий Городецкий. Обстановка в посту была внешне скромная и деловая: матросы, стоящие на связи принимали доклады, передавали приказания. Я попросил ознакомить меня с обстановкой на корабле. Докладывал Городецкий, а Матусевич дополнял и уточнял некоторые моменты. На мой вопрос, где боевая документация, ответили, что затоплена в секретной части.

Обстановка выглядела примерно так - в результате взрыва оказались затопленными носовые помещения до 3-го кубрика на батарейной палубе и до 15-го на броневой, носовые дизель-генераторы. Личный состав по боевой тревоге находится на своих постах, ведётся борьба с распространением воды. В действии котёл № 1 и носовые турбогенераторы. На корабль, в помощь личному составу, прибыли аварийные партии с трёх крейсеров - "М.Кутузов", "Слава" и "Фрунзе". После взрыва был крен 1,5 - 2°, но перекачкой мазута его выровняли. Выслушав доклад, я направился на ют корабля, где, как мне сказали, находились все начальники во главе с командующим флотом вице-адмиралом Пархоменко В.А.

Ещё на подходе к юту я увидел, что на кормовой части стоял командир нашего соединения контр-адмирал Лобов С.М. К нему я и направился с докладом. Но в это время меня встретил начальник Технического управления флота инженер-капитан I ранга Иванов Виктор Михайлович. Прошли с ним по тому же маршруту, где проходили мы с Мухиным, т.к. он предложил ознакомить его с обстановкой на месте. Но в 3-м и 15-м кубриках уровень воды доходил уже до 40 см. В посту энергетики Матусевич и Городецкий доложили Иванову обстановку, она за это время мало изменилась.

После обмена мнениями, Иванов дал указание перейти на работу котла № 8 и кормовых турбогенераторов. Поскольку вода продолжала затапливать носовые помещения, стали советоваться, какие принимать меры для выравнивания дифферента. В это время уже появился небольшой крен на левый борт. Но больше всего нас беспокоил большой дифферент на нос. Стали рассматривать возможности его выравнивания. Предложение о затоплении кормовых помещений /погребов боезапаса/ было сразу же отклонено, так как система принудительного быстрого затопления на корабле отсутствовала, а медленное затопление помещений с большими свободными поверхностями могло только ухудшить положение корабля. Пришли к выводу, что на глубине 18 метров,

при дальнейшем затоплении, часть корабля останется незатопленной. В самом деле, осадка корабля до затопления, примерно 10 метров, высота надводного борта в носу 12 м, в корме 8 м. При ширине корабля 28 метров он, по мере затопления, сядет килем на грунт, повалится на левый борт и часть корабля, около 10 метров, останется незатопленной. В личном составе, прибывшем с других кораблей, особой необходимости нет. С такими выводами Иванов, а вместе с ним и я, направились на доклад к командующему флотом. На юте, в это время, кроме командующего флотом был член Военного Совета вице-адмирал Кулаков Н.М., начальник ВИС флота контр-адмирал Зубков А.И., начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский Н.И. и в стороне от всех стоял контр-адмирал Лобов С.М. Кормовую часть корабля буксирами тянули к берегу, к стенке госпиталя. Иванов подошёл к командующему и начал докладывать. В это время ко мне обратился вице-адмирал Кулаков и спросил о положении корабля. Я ему коротко доложил. А в это время Иванов закончил доклад командующему и мы пошли в пост энергетики. Положение корабля к этому времени ухудшилось, крен на левый борт увеличился. По кораблю в это время передавался сигнал: "Личному составу, прибывшему с других кораблей, построиться на юте! Остальным быть на боевых постах! Левый борт в опасности!". Когда крен увеличился до 12°, доклады в пост энергетики перестали поступать, от старших начальников никаких распоряжений также не поступало. Иванов предложил мне выяснить обстановку.

Никто из нас тогда не думал, что это был наш последний разговор. С поста энергетики я спустился в первое машинное отделение. Там находился инженер-лейтенант Писарев с личным ~~личным~~ составом. Они укрепляли носовую переборку, т.к. поступил доклад, что вода начала затапливать носовые турбогенераторы. Писарев доложил, что мало аварийного леса. Я ему предложил послать часть людей на правый шкафут, так как видел, что там выгружали аварийные брусья с какого-то корабля.

Вышел из машинного отделения и по поперечному коридору направился в 18 кубрик. В кубрике уже была вода, уровень её был около половины метра. У носовой переборки матросы заделывали отверстие от монорельса. На мой вопрос, откуда поступает вода, старшина ответил, что через переборку. Я в этом усомнился, т.к. видел на переборке только струйки воды. А когда прошёл в кормовую часть кубрика и вначале услышал по звуку, а затем увидел, что вода поступает через неплотности люка с верхнего кубрика. Я понял, что верхний, 8 кубрик, уже затоплен и через люки 17-го и 7-го кубриков выбежал на верхнюю палубу, на правый шкафут. По правому борту, у лееров, стояли матросы. Двум из них я предложил осмотреть люк 8-го кубрика, т.к. я считал, что через открытый люк

поступает вода. Крен в это время ещё более увеличился. Взобравшись на надстройку, матрос доложил мне, что люк уже в воде и палуба левого борта уже затоплена. Я понял, что левый борт уже полностью в воде и направился на ют, чтобы доложить о состоянии корабля. Но успел добежать только до камбуза — между 3-й башней 120-мм калибра и зенитной 100-мм пушкой. В это время всё загрохотало, я получил сильный удар в голову и потерял сознание. Корабль в 4 часа 15 минут через левый борт перевернулся вверх килем. Время можно было определить по часам — они в это время в воде остановились.

Итак, я оказался в воде. Опомнился, быстро пришёл в себя, начал подниматься наверх, но ударившись головой, я понял, что я под кораблём. Ориентировки никакой, абсолютная темнота. Но всё же, каким-то образом, я вынырнул на поверхность по левому борту. Вокруг плавали матросы, с кормовой части борт освещался сильным прожектором буксира. На поверхности была видна только килевая часть корабля. По носу корабля, в бухте находились катера и барказы, которые подбирали людей. До катеров было 150–180 метров. Я доплыл до одного из них и затем высился на госпитальный причал. В госпитале всех доставленных на причал, собрали в клубе, а затем направили в палаты. Я попал во второе терапевтическое отделение. Очевидно потому, что в лёгкие попало порядочное количество забортной воды, у меня обнаружили воспаление лёгких. Три дня держалась высокая температура и я почти не мог уснуть, несмотря на значительные дозы снотворного и с госпиталя меня не отпускали.

На следующий день по телефону позвонил флагманский инженер-механик флота В.А.Самарин. Он поинтересовался моим состоянием, попросил сообщить письменно мои наблюдения. Я написал всё, что видел на корабле в эту ночь, как велась борьба за живучесть, как действовали при этом люди. Передал всё через офицера, которого прислал Виктор Алексеевич. В это время на флоте уже работала правительенная комиссия, которую возглавлял В.М.Малышев, занимавший тогда пост заместителя председателя Совета Министров СССР и министра судостроительной промышленности. В составе комиссии было несколько подкомиссий. Морскую подкомиссию возглавлял адмирал Платонов В.И., он же был заместителем председателя комиссии. Техническую подкомиссию возглавлял доктор технических наук, инженер-контр-адмирал, профессор Шиманский.

На корабле в этот время велись спасательные работы аварийно-спасательной службой флота. Но из людей, находившихся внутри корабля, удалось спасти лишь 9 человек из кормовых дизель-генераторов и двух, находившихся в ЗІ кубрике. Среди погибших матросов и старшин оказались и все инженер-механики, которые были на корабле в эту ночь, исполняющий обязанности

командира БЧ-пять Матусевич, командир дивизиона живучести Городецкий, командир машинной группы Мартынов, командир котельной группы Писарев. С ними погиб и наш однокашник по училищу, начальник Технического управления ЧФ, инженер-капитан I ранга Иванов Виктор Михайлович. С ним мы учились в Высшем военно-морском инженерном ордена Ленина училище им. Дзержинского на одном факультете. После окончания училища он был направлен на Черноморский флот. В 1949 году мы встретились с ним в Севастополе. В это время он был командиром БЧ-пять на линкоре "Севастополь" и много помогал нам в создании организации службы на линкоре "Новороссийск". Более близко с Ивановым и его семьёй мы познакомились в Николаеве в 1951-1952 г.г., когда он был там флагманским инженер-механиком бригады строящихся кораблей.

Это был грамотный и требовательный офицер, хороший товарищ и заботливый семьянин. С Городецким мы служили ещё на линкоре "Архангельск", совершили поход вокруг Европы, начинали службу на линкоре "Новороссийск".

Матусевич был нашим сослуживцем на Черноморском флоте. Писарев служил со мной на крейсере "Адмирал Нахимов".

И вот теперь их нет в живых. Они погибли на боевых постах, выполняя до конца свой воинский долг.

Шестого ноября температура у меня стала нормальной и меня отпустили из госпиталя. Правительственная комиссия в это время продолжала свою работу. На последнем этапе работы комиссии к её работе привлекли и меня.

Составляли предложения по изменению некоторых статей Корабельного устава, его разделов по борьбе за живучесть.

Выводы правительственной комиссии были изложены несколько позже в специальном документе. А в ноябре 1955 года вышло постановление Совета Министров СССР. В постановлении была дана оценка действиям руководящего состава корабля и командования флота. Это была, хотя и нелестная, но справедливая оценка. Там же была чётко и ясно сформулирована оценка действий личного состава по борьбе за живучесть корабля. Она точно, в сжатых выражениях, отразила их подвиг!

Ну, и последнее. Некоторые выводы и мои мнения.

Первое - причина взрыва. Подкомиссия специалистов определила, что под кораблём произошёл взрыв трех тысяч килограммов обычного взрывчатого вещества. Это определили по силе взрыва - она была зафиксирована сейсмическими станциями Крыма и по размерам разрушения корабля.

Это могла быть связка из трёх магнитно-акустических мин с прибором кратности, которыми фашисты забрасывали Севастопольскую бухту в 1941-42 г.г. Думаю, что эта версия достаточно обоснована, хотя были и другие предположения.

Второе - размеры повреждения.

Повреждения корабля, которые он получил от взрыва, были очень большими. Как потом стало известно, разрушение наружной обшивки составило около 300 квадратных метров! Это и определило такие большие размеры затопления помещений.

Третье - влияние особенностей устройства корпуса корабля.

То, что водонепроницаемые переборки, расположенные выше броневой палубы, были менее прочными, чем переборки расположенные в нижних помещениях, привело к быстрому распространению воды в верхних помещениях, что привело к резкому уменьшению остойчивости и к опрокидыванию корабля

■

Четвёртое - особенность грунта под килем корабля.

То обстоятельство, что грунт под килем был не обычным, твёрдым, а представлял из себя жидкий ил на глубину свыше 50 метров, дезориентировало нас в вопросах конечного результата затопления корабля. Я, например, никак не мог представить, как корабль шириной 28 метров и такой высотой надводного борта может перевернуться на глубине 18 метров?

Как потом оказалось, в ил вошли недеформированными не только мачты, высотой свыше 30 метров, но даже дымовые трубы с толщиной стенок 3-4 мм

Таким образом, линкор "Новороссийск" погиб от взрыва, перевернувшись, как и его однотипный собрат, итальянский линкор "Кавур", при повреждении от ударов по нему английской авиации в бухте Таранто.

Бабенко Степан Григорьевич (10.XII.1914 - 3.IV.1996)
ком. 2р. ордена Александра Невского капитан-лейтенант
научный сотрудник кафедры
был вызван на линкор сначала другого
года Петром Семёновичем - начальни-
ком кафедры, который в ту ночь был отвеча-
ющим за соединение.
ныи департамент химических тревоги морские
когда проходили химические тревоги морские
столицы мира; заграждения, мости маг.
пускай писать один генерал.
линейный письмом письмо письмо письмо письмо
линейный письмом письмо письмо письмо письмо
Бабенко С.Г. было письмо письмо письмо письмо письмо
с 3.03.1949 по декабрь 1949.

старший лейтенант З.А. Манюхин С.Г. мне писал:
"Я застал их в ЛЭПС, стоящих рядом старшина
ище спасателей, чьи члены-капитаны Кранга
переворот, чьи корабль не переворотились, а
спустялись на киль..."