

”Жизнь прожить - не поле перейти”

Я, Бретанчук Николай Александрович, родился 15 февраля 1929 года в селе Шеенцы Деражнянского района Каменец - Подольской области (ныне Хмельницкая). Рос, учился, работал , был в оккупации, дождался освобождения все в том же селе Шеенцы. В 1947 году окончил Львовскую школу киномехаников и работал киномехаником - передвижником по селам Деражнянского района до августа 1949 года. 1 августа ушел в армию: Деражня, Шепетовка, Ленинград, Кронштадт, школа ЭМШ (электро - механическая школа).

В апреле 1950 года нас, молодых матросов, из учебного отряда в Кронштадте откомандировали на Черноморский флот в город Севастополь. Прибыли в Севастополь 24 апреля 1950 года в экипаж. После трехдневного карантина нас распределили по кораблям. Наша группа матросов была направлена на линкор “Новороссийск”. Помню как сейчас, что это было около 7 часов вечера 27 апреля 1950 года. Строем с экипажа нас повели по дороге, все было вокруг интересно, незнакомо, радостно и грустно. Грустно потому, что вокруг все лежало в руинах и напоминало о страшной прошедшей войне. Пришли мы на пристань, как потом я узнал, пристань эта “Минная”. Плавсредства уже стояли у стенки, это были баркасы. Нас было несколько групп: механики и артиллеристы и другие службы. Всех нас разместили на баркасах и по командам, тогда для нас, молодых, еще не совсем понятных, отчалили от пирса, развернулись и пошли курсом по направлению к кораблю.

Да, это был вечер, тепло, кругом горели эл. лампы. Корабли, стоящие у причалов и на рейде, казались причудливыми исполинами. Было как-то не по себе, боязно, по коже высыпали густые пупырки. Было ощущение чего-то неземного. Свет горевших электрических ламп на кораблях, отражаясь в воде бухты, тем самым приумножаясь, создавал иллюзию сказочного подводного царства. Сама бухта в этот период представлялась величественной, необъятной, а корабли - чудовищными исполинами. Путь наш от пристани до корабля казался бесконечным. А когда подошли к кораблю вплотную, и когда я посмотрел снизу вверх, сердце часто заколотилось, появилось какое-то волнующее состояние. Нельзя сказать, что оно было радостным, скорее утрашающим,- глядя на это огромное сооружение, по-своему правильной формы и вида в целом.

Это уже потом, когда освоился сам и освоил корабль, когда прошло какое-то время, когда влился в корабельную семью, все стало само собой разумеющимся. И этот корабль - исполин, который таковым мне казался сначала, стал привычным местом обитания, вторым домом с большущей, крепко слаженной семьей. Но исполином для меня он так и остался на всю мою жизнь. По сей день снится он мне то в бухте, то в море, а один раз - на какой-то большой реке. Я еще удивлялся как это он, такая вот махина, а идет по реке! Но это был только сон, и хочу сказать, что всегда после пробуждения- правда , грустная, но радость.

Отвлёкся немного. Поднялись мы по левому кормовому трапу на ют корабля, построили нас. На юте светят фонари, светло. Подошла группа офицеров, мичманов и старшин. Один из офицеров, потом мы узнали, что это был помощник командира корабля по политической части, подошел к нам. Дежурный по кораблю отдал ему рапорт, доложил о прибытии на корабль нового пополнения. Замполит поздоровался с нами, вкратце объяснил на какой корабль мы пришли, поздравил нас с прибытием, пожелал нам успехов в нелегкой, но благородной службе, заочно познакомил с командиром корабля, тогда им был талантливейший офицер капитан 1 ранга Кашкарев Николай Васильевич. Передал нас в распоряжение дежурного по кораблю. Вызывали каждого по фамилии, имени и отчеству и передавали тому или иному старшине или офицеру, которые стояли рядом. Развели нас - новороссийцев соответственно по кубрикам согласно боевых частей и подразделений. В кубриках койки для отдыха матросов и старшин были подвесные. Такие я видел только в кино, а тут в действительности пришлось пользоваться этим “удобством”.

Хотя было уже поздно, для нас организовали и предложили вечерний чай. За чаепитием успели познакомиться с боевой частью и подразделением, в общих чертах,

конечно. Познакомились с товарищами. Прием был очень радушный, теплый, дружеский. После чаепития был дан отбой.

Там же, в кубрике, показали нам места, где будут наши подвесные койки, показали наши стойки, вернее, их номера и место постановки после подъема. Показали как ставить стойки (они имели форму тавровой балки), как развернуть койку, снять шнуровку, как крепить ее к стойкам, как застилать койку. Нелишнее напомнить, что матрац был сшит из плотной ткани и набит пробкой - крошкой. Поэтому матрац имел два назначения, первое - спальный матрац, и второе - спасательное средство на воде. А вот как ложиться в койку не объяснили. А может, я прослушал и не придал значения этим словам. Стал ложиться как на обычную домашнюю кровать, а она возьми и перевернись вместе со мной. Койка была нижняя, я вмиг оказался распластанным на палубе, накрытый сверху пробковым матрацем. Все конечно бы и ничего, но я получил сильную травму левого тазобедренного сустава. Дело в том, что под моей койкой был люк кладовой, задраенный на барашки, на которые я и угодил при падении. Больше месяца болело место ушиба. Хромал, но молодость взяла свое, и через некоторое время все прошло, зато сейчас очень часто напоминает: воспаляется сустав и болит вся левая нога. Сгоряча я, конечно, ничего опасного не почувствовал. Меня тут же детально обучили как нужно забираться в подвесную койку, как в нее ложиться, как повернуться, если потребуется, как с нее слезть. Впоследствии, как и все, овладел этим искусством. Правда, утром мне помогли слезть с койки. В суставе очень болело. Пошел, вернее, отвели меня в санчасть. Врач выслушал меня и, осмотрев больное место, назначил лечение, которое представляло собой блокаду на место ушиба и растирку. Надо сказать, помогало хорошо. Забыл отметить, что подвесные койки располагались в три яруса одна над другой, прикрепленные к одним и тем же стойкам.

Наша ЭТГ (электротехническая группа) была расположена в носовой части корабля на броневой палубе у основания (барбета) первой башни главного калибра в кубрике № 14. За кубриком в носу был умывальник, слева по борту находился лазарет и портик, куда была подведена монорельсовая дорога - подвеска для приема и выгрузки боезапаса. Монорельсовая подвеска проходила сверху дверей, стоящих в переборке, которая разделяла кубрики №14 и 15, в котором жили наши матросы и старшины дивизиона движения. По правому борту кубрика №14 была операционная (в этой операционной в 1951 году у меня был удален аппендикс), у барбета башни по правому борту - каюта главного боцмана Степаненко Федора Самойловича. Для выхода на верхнюю палубу на бак нужно было подняться по трапу в кубрик № 1 на батарейную палубу. Кубрик был большой. В нем располагался личный состав первого арт. дивизиона. В носовой части этого кубрика был умывальник и галюны рядового состава. И уже по другому трапу с первого кубрика был прямой выход на бак, носовую часть корабля. Кубрик № 15 располагался между барбетами первой и второй башен главного калибра на броневой палубе. По левому борту были кладовые и начало кают офицеров. По правому борту был люк в погреб боезапаса и каюты офицеров. В кубрике № 14 проходила шахта, в которой был вмонтирован трап. Шахта эта была сообщением с первой дизельной электростанцией. Шахта выходила на верхнюю палубу и заканчивалась герметическим люком, который на стоянке всегда был приоткрыт. Сюда же, к этому люку, от самой станции и был вмонтирован вертикальный трап. В кубрике № 14 в переборке шахты была дверь, через которую обслуживающий персонал мог спускаться в электростанцию.

Вслед за шахтой к носу был люк в палубе, через который по трапу было сообщение в кубрик, который находился под броневой палубой, в котором жили музыканты и боцмана.

Вот как раз носовая электростанция, кубрик музыкантов и боцманов, кубрики № 14 и 15 и находились в эпицентре взрыва. Все, кто находился там при взрыве, погибли мгновенно. Они были разорваны на части, изуродованы, искалечены.

Но вернусь к началу пребывания нас, новобранцев, на корабле. На другой день утром после завтрака наша группа и мы с ней построились на баке по левому борту. Так мы

строились всегда, каждый день. Там же нам объяснили кто в какой команде, отделении. Мы познакомились с офицерским, старшинским и рядовым составом БЧ - 5.

Я был определен в команду слаботочников в отделение, заведующее приборами управления кораблем, соответственно и датчиками и формерами. В ЭТГ было три команды: генераторщики, сильноточники и слаботочники. Тогда командиром БЧ - 5 был капитан 2 ранга Токаев Владимир Николаевич, командиром ЭТД - капитан 3 ранга Дремин (имени не помню), командиром ЭТГ - Дегтярев Владимир, командиром дивизиона движения - ДД - инженер - капитан 2 ранга Резников Иван Игнатьевич. Командиром дивизиона живучести - ДЖ - был инженер- капитан 3 ранга Бабенко Степан Григорьевич, командиром группы живучести - ГЖ - инженер- старший лейтенант Лепехов Юрий Георгиевич, командиром машинной группы - МГ - инженер- старший лейтенант Лукин.

Старшим помощником командира корабля был капитан 3 ранга Чулков Леонид Дмитриевич.

Итак, постепенно мы вписывались в корабль, в целом знакомясь с его обитателями. Через определенный период времени я уже знал в лицо наших новороссийцев. То ли выбирали, то ли совпадение, а может, казалось, но все были как на подбор.

Старшина команды "слабого тока", фамилии не помню, был очень приятной наружности, срочной службы, 1926 года рождения. Это был добрый, отзывчивый человек, - ко всем, в том числе и к нам, вновь прибывшим. К нам он особенно проникался вниманием, терпеливо выслушивал и объяснял каждое задание. Никогда не повышал голос. Он вскоре демобилизовался. Моим командиром был старшина 2 статьи Войткевич Альберт Степанович, 1928 года рождения. Ему присваивают старшину 1 статьи и назначают старшиной команды "слабого тока". А командиром отделения, присвоив мне звание старшего матроса, назначают меня. Я принял отделение. Это был октябрь 1950 года. На корабль пришло большое пополнение молодых матросов из разных учебных отрядов.

Надо сказать и то, что тогда срок службы плавсостава срочной службы был определен в 5 лет. Основной фундаментальный костяк рождения 1925 - 1926 годов готовился к демобилизации и вскоре ушел. Людей не хватало. Остался 1927 год и мы, 1928 - 1929 годы. Людей 1927 года было очень мало, в основном они занимали старшинские должности. По сроку службы мы были очень молодыми, неопытными. Но тем не менее и мы и вновь прибывшие матросы и офицеры активно включились в работу по изучению корабля и механизмов в целом и в частности, начиная от киля и заканчивая клотиком. Каждое подразделение, каждый военнослужащий досконально изучил свое заведование, свои механизмы. В кратчайший срок мы все вкупе уже хорошо управляли кораблем. Я имею в виду - каждый на своем месте.

Немного о корабле. Николай Черкашин и Александр Коржавин так блестяще его описали, что написать о нем что-либо новое не представляется возможным. Да, это был красавец как внешне так и внутренне. Он выделялся среди других кораблей своей внешностью, своей мощностью, своим видом. Корабль "Новороссийск", первоначальное его название "Джулио Чезаре", передан нам Италией за причиненный нашему государству ущерб вместе с фашистской Германией в Великой Отечественной войне.

Корабль был заложен в 1910 году, вошел в строй в 1914. В 1940 году "Джулио Чезаре" прошел полную модернизацию и изменился как внешне, так и технически. К нам в Союз он пришел с такими техническими данными: длина - 185,4 м, ширина - 28 м, водоизмещение - 29032 т, осадка - 10,8 м, суммарная мощность машин - 93000 л.с., скорость - 29 узлов, главный калибр 320 мм, десять стволов, 4 башни.

Но надо отметить и его главный недостаток - это очень плохая сопротивляемость стихийному бедствию, в смысле живучести. Начиная с броневой палубы и до верхней герметичность между отсеками отсутствовала, что и показали события во время взрыва. С нашими отечественными кораблями этого бы не произошло. Вот пример. На Балтике у линкора "Октябрьская революция" (абсолютно однотипный линкору "Севастополь")

оторвало при прямом попадании авиабомбы носовую часть по кривую трубу. Это было в море на ходу. И что же? Вода в смежные помещения не пошла, а в районе отрыва завели пластырь и своим ходом пришли в базу, в Кронштадт. И все же я лично был влюблен в наш "Новороссийск". И эта любовь осталась со мной на всю жизнь. На нем прошла одна из основных ступеней моей жизни. Эта ступень и по сей день является моим маяком. На этом корабле навеки остались молодыми, в расцвете своей молодости, мои товарищи, мои боевые друзья. А ведь эпицентр взрыва захватил и наш 14-й кубрик, где из 121 человека в живых осталось только 22 - те, кто нес вахту, был в увольнении, в отпуске, в госпитале, кто вышел через вырезанное днище корабля.

Конечно, для того, чтобы любоваться кораблем и понять всю его сущность, нужно было служить на нем, и не просто служить, а как бы всем своим существом внедриться в него.

Но самой главенствующей основой корабля, его движущей силой, боевой мощью и красотой были, конечно, его люди. Люди, к которым я пришел, с которыми делил все радости и невзгоды. Люди, которые, если можно так выразиться, вдохнули в меня новую, до той поры незнакомую, жизнь.

Мы детально изучили расположение, устройство, назначение и работу вверенных нам механизмов БЧ-5. Знакомили нас также с назначением и работой механизмов БЧ-2.

26 февраля 1949 года линкор "Новороссийск" прибыл из Албании (там происходила передача) в Севастополь.

Рядовой личный состав, приведший корабль, были люди, которые участвовали в войне и, естественно, готовились уйти в запас. Поэтому они в детали корабля и техники не вдавались, изучив, в основном, все поверхностно. Но тем не менее свои знания и опыт передали нам сполна. И вот по поводу этих ребят зарубежные писатели в своих газетах писали, что, дескать, русские прислали целую бригаду переодетых в матросскую форму инженеров принимать корабль, что позволило им в рекордный срок освоить корабль в целом и суметь им управлять. На самом деле это были что ни на есть простые Советские Иваны разных национальностей, прошедшие, к тому же, жерло войны. И это еще раз подтвердило тот факт, что советский человек смывленный, настойчивый и упорный в достижении цели, перед ним поставленной. Я уже упоминал, что все, что успели усвоить наши старшие товарищи, они передали нам, что и послужило первыми основными шагами в освоении корабля и техники. С трудностями пришлось столкнуться не только рядовым, но и офицерам, а особенно молодым, пришедшим из училищ. Если подходить с той меркой, что корабль иностранный, то в этом особой сложности, конечно, не было. Если взять сами механизмы, то назначение их и принцип работы тот же, что и наших, отечественных. Отличались они конструктивно и работой взаимодействия. А так как абсолютно все механизмы связаны между собой электропроводкой, по которой подается электроэнергия и производится управление механизмами, то вот это и стало самой большой трудностью для всех нас в освоении этой схемы. Причина в том, что документация, схемы, чертежи, инструкции и наставления практически отсутствовали, а те, которые находили в общей куче номенклатуры, были написаны на итальянском языке, которого никто не знал. Поэтому всем нам всех рангов пришлось по крупице, детально, можно сказать, по миллиметру прощупывать руками сотни метров кабелей и проводов, изучить их прохождение, прокладку и назначение. Изучить расположение всех щитов, распределительных соединительных коробок, крестовин и арматуры. Особенно кропотливо пришлось потрудиться по восстановлению схемы всей сети приборов управления кораблем. А ведь вся эта сеть была проложена по всему кораблю. Это коридоры гребных валов, там были установлены датчики скорости вращения, а приборы, показывающие скорость вращения, были установлены в машинных отделениях, в посту энергетики, на ходовых мостиках и в боевой рубке. Датчики и приборы положения руля, датчики и приборы подачи команды скорости корабля, вперед, назад и ряд других. Всю эту схему связывали сотни метров кабелей и проводов, множество коробок. Человеку, не

знающему что такое кабельный коридор, конечно, трудно это представить... Там уложены тысячи кабелей, которые соединяют абсолютно все точки корабля. Основная часть коридора была расположена в центре корабля и защищена многократно. Так вот, все, что мы выясняли практически, наносилось на составляемые нами схемы, а потом наши институты из итальянских чертежей и наших схем составили настоящие схемы и чертежи, написали к ним наставления и инструкции, которыми мы впоследствии и пользовались. Это никогда не забудется. Каждодневный распорядок дня был насыщен и теорией и практикой. От подъема до отбоя вся жизнь на корабле была строго расписана. Кроме основной специальности мы изучали и смежные. Это предусматривала взаимозаменяемость.

Вот, например, электрики учились запускать турбину и дизель, а турбинисты и мотористы - производить основные переключения на главном распределительном электрошите. Электрики всех трех команд учились заменять друг друга, а поэтому каждый электрик был обязан знать все механизмы, назначение их и принцип действия.

Заведование команды слабого тока было расположено по всему кораблю, я об этом уже упоминал. Это источники аварийного отключения - аккумуляторы, кабельные сети и арматура освещения, преобразователи, умформеры, датчики и приборы управления кораблем, телефонная связь со всей сетью АТС. Лично для меня, сельского парня, все это было сложно. Ведь я кем работал - конюхом, пастухом, полеводом. Первые мои шаги в познании техники - это киноаппаратура. В декабре 1947 года я закончил Львовскую школу киномехаников и работал по этой специальности на передвижке до призыва в армию 1 августа 1949 года. Да и из моих товарищей тоже редко кто имел образование 7 классов, и технический уровень тоже был около нуля. Но, несмотря на все эти, так сказать, трудности, мы с помощью старших товарищей и офицеров сумели освоить и привести в рабочее состояние вверенную нам технику. Хочу сказать добрые слова моим товарищам. Цесляк Владислав Станиславович, ставший командиром отделения, когда я принял команду. Сейчас он живет в Серпухове. Кириллов П. - ленинградец, Курин П., Дудкин А.Н. - живет в Москве, Смакович Т.С., заведовавший АТС, Бабихин Н.И. - погиб при взрыве, Усас В.Н., принявший у меня команду, когда я стал командиром УТГ, он погиб в посту энергетики вместе с Матусевичем Е.М., командиром ЭТД, в то время ВРИО командира БЧ-5, и многими другими ребятами.

Хочу написать о человеке, который был для нас и легендой, и загадкой, и наставником, и учителем, и командиром, и просто самым близким другом-товарищем. Это инженер- капитан 3 ранга Матусевич Ефим Михайлович, командир нашего электротехнического дивизиона - ЭТД.

Пишу эту писанину, конечно, для себя. Захотелось воскресить память и положить на бумагу то, что происходило в моей жизни. А так как я очень далек от писательской деятельности, то в моих "мемуарах" полным-полно ошибок и грамматических и стилистических, и всяких других. Я стараюсь изложить факты, так что тот, кому придется читать мои строчки, я имею в виду моих детей, внуков и правнуков, пусть особо меня не казнят за мой стиль.

Однако вернемся к кораблю и его экипажу. Корабль - это своего рода людской живой вулкан. На нем постоянно происходят те или иные изменения, дополнения. Каждый год на нем обновляется людской состав как рядовых так и офицеров. Ефим Михайлович Матусевич пришел к нам то ли в конце 1950 года, то ли в начале 1951, вот этого точно не припомню. В чине инженера- старшего лейтенанта, на должность командира ЭТГ, заменив Дегтярева В. А вскоре, когда Дремин и по возрасту и по выслуге лет ушел в запас, Матусевич становится командиром ЭТД, ему присваивают звание инженер- капитан- лейтенанта.

Но моя задумка показать, вернее , рассказать на бумаге не то, как он продвигался по службе, а каким он был человеком. Каждому понятно, что для того, чтобы узнать- познать другого человека, нужно с ним, как говорит пословица, "пуд соли съесть". Думаю, что за период нашей совместной службы мы съели соли не один пуд.

Но начну изначально. Особенно в армии, да еще на корабле быстро привыкаешь друг к другу, и каждое изменение в этих привычках что-то ломает. И вот нашу группу построили в кубрике № 14, пришли офицеры, и командир ЭТД Дремин представил нам нового командира ЭТГ. На вид ничем особым не отличающийся, инженер - старший лейтенант, среднего роста, щуплый, на кителе ни колодок, ни орденов, молодежавый. Было впечатление, что он только что из училища. Это было первое, поверхностное впечатление. Когда же было предоставлено слово самому Матусевичу, то он объяснил буквально в нескольких словах что назначен командиром ЭТГ и что надеется на полное взаимопонимание всего личного состава ЭТГ, и это на первый раз было все. С первого же дня он по очереди вызывает старшин и знакомится через них с личным составом, а также с механической частью. На всех построениях, а они были каждое утро, каждый вечер, при увольнениях, в праздничные дни он по своему стилю знакомился с людьми и изучал их.

Надо сказать, что мы с первого дня интуитивно почувствовали, что на нас легла рука, которая будет направлять нас только по правильному пути. Я уже писал, что корабль наш для каждого пришедшего был новинкой. Такой же новинкой он стал и для Матусевича. Он сразу взялся за изучение корабля и техники. А делалось это просто: брал он старшину команды, отделения, одного - двух матросов, тетрадь, ручку, соответствующие приборы, и все в комбинезонах, мы часами и сутками изучали корабль и расположенную на нем технику, провода, кабели, приборы, механизмы, арматуру и т. д.

Помню, был случай. Через три дня корабль наш должен был выйти в море, а приборы управления кораблем работали с перебоями, на ходу выходили из строя. Я уже был старшиной команды, а Цесляк - командиром отделения, Усас и Курин заведовали частью датчиков и приборов. Так вот, мы - это Матусевич, я, Усас, Курин и Цесляк затратили трое суток непрерывной работы на устранение неисправности, отдыхая поочередно, сам Матусевич почти не отдыхал.

Уже в 1954 году, когда он был капитаном 3 ранга, корабль и механизмы он знал на 5 с плюсом. В ЭТД было две группы. Командиром ЭТГ был капитан-лейтенант Сытин (вот имени и отчества не помню). Это был обстрелянный, в полном смысле слова простреленный пулями, изорванный осколками человек очень нервный, но в то же время выдержанный, умный, грамотный и добрый. Как будто сама судьба свела Матусевича и Сытина, чтобы в четырех подразделениях всегда было взаимопонимание. В ЭТГ было три команды, в каждой команде по три отделения. Командиром турбо - моторной группы был инженер - старший лейтенант Артеменко Николай Г., он сейчас живет в Севастополе. Ничего о нем сказать не могу. Знаю только одно: что если с Сытиным, а потом и со мной у Матусевича было всегда взаимопонимание, то с Артеменко зачастую были трения. Естественно, Артеменко и недолго любил Матусевича. Надо подчеркнуть, что если Матусевич и Сытин пришли на корабль с поля боя, то Артеменко - прямо из училища, как говорят, "из-под маминой юбки". Он с 1928 года рождения. Еще надо отметить и то, что авторитетом в группе он не пользовался. В группе было две команды: команда мотористов, старшина команды - мичман Лобатюк, и команда турбинистов, старшина команды - старшина 1 статьи Чайка. Что касается личного состава ТМГ, то это был очень спаянный, дружный коллектив. Однако, вернусь к Матусевичу. Да, он был строгий, но справедливый. В любых должностях он был постоянно со своими подчиненными. Мы всегда его ощущали как бы внутри себя. Каждый день он посещал наш 14-й кубрик, всегда имел беседу с подчиненными. Выслушивал любой вопрос, жалобу и никогда не оставлял без ответа. В беседе с любым он никогда не ставил себя выше того, с кем говорил. Сам он из рядовых. Для него матрос и служба всегда были на первом месте. Он был законопослушным гражданином и долг свой перед Родиной выполнял так, как говорила ему его совесть и присяга. Это был человек с большой буквы. Высокообразованный, много знающий, скромный, воспитанный, всегда трезво оценивающий любую ситуацию. Прежде, чем принять какое - либо решение, он многократно все взвесит, перепроверит, и только убедившись в правильности, осмысленно примет решение. Он учил

нас и учился у нас. Никогда не считал зазорным советоваться с нижним чином. Мы были не только его подчиненными, учениками, но и последователями. Он понимал каждого из нас, он вместе с нами жил нашей жизнью, обогатил нас не только боевым, но и жизненным опытом. Каждый из нас стал прозорливей, мудрее. Мы гордились им, он гордился нами. Это я понял сознательно уже потом, когда его не стало, переосмысливая нашу совместную службу сотни раз. И каждый раз все отчетливее понимаешь, как много не договорено, не сделано! Всегда думаю: не случись этой беды - мы бы по-настоящему породнились.

В тот роковой день ничто не бредило душу. Обычный день на боевом корабле. С утра готовились к выходу в море, каждая боевая часть должна была выполнить свою задачу, что и было сделано. Пришли с моря. Не буду повторяться, что мы стали не на свою бочку №12, а на бочку №3, и что при постановке на бочку были некоторые отклонения. Об этом подробно описано в книгах Коржавина Б.А. Единственное, что хочется думать: стань мы на свою бочку №12, были бы все живы и по сей день. Но судьба - злодейка распорядилась по - своему. Став на бочки и на якорь и приведя механизмы в соответствующее положение, стали собираться в увольнение кто до 24.00, кто на сутки.

Я уже говорил, что Ефим Михайлович оставался за командира БЧ-5, тот был в отпуске, а поэтому счел нужным остаться на корабле с целью проконтролировать все механизмы после их работы при выходе в море.

С ним остался старшина 1 статьи Усас В. М., так как он буквально на днях вернулся из отпуска. Нужно подчеркнуть тот факт, что, будучи в отпуске, Усас женился и уже был женатым мужчиной, поэтому в увольнение он не пошел. Мы с Манзаруком ушли на сквозную. На юте провожал увольняющихся сам Ефим Михайлович. Тогда мы виделись с ним в последний раз. О его действиях на корабле в экстремальных условиях написано подробно в книгах Коржавина и Черкашина. Самый последний из живых, кратковременно его видевший и разговаривавший с ним, был Деточка В., старшина команды генераторщиков.

Мы все, живые, которые вместе с Ефимом Михайловичем и со всеми другими нашими погибшими товарищами несли нелегкую корабельную службу, низко склоняем наши головы перед их прахом и поклялись вечно помнить их. А когда нас не станет, наказали своим детям, внукам и правнукам в последнее воскресенье октября на могилу наших погибших товарищей.

Но вернемся опять на корабль и окунемся в нашу корабельную жизнь, в которой всякое было. Раньше я уже писал о том, что наши электрические сети были расположены по всему кораблю, в разных помещениях и отсеках. А так как в быту могли случиться и случались всякие ситуации, в которых по той или иной причине отключался свет, останавливались механизмы, и в таких затемненных условиях надо было устранить неисправность, то для этого нужно было пройти практическую подготовку. У нас по плану велись технические занятия по специальности как теоретические, так и практические. И вот Матусевич Е. М. вводит еще одну практику со всем личным составом ЭТД. Эта практика заключалась в том, что матросу завязывали глаза, и он должен был, скажем, с носовой электростанции перейти во вторую или третью электростанцию, запустить такую-то турбину генератора совместно с машинистом, а если таковой отсутствует, то сам, и включить задействованный генератор в параллельную работу сети или принять на себя нагрузку, отключив поврежденные участки. Или, скажем, из кубрика №14 пройти с завязанными глазами в машинное или котельное отделение, устранить неисправности и запустить в работу нужный механизм.

Эта практика, как мы ее называли, "практика Матусевича", была находкой при взрыве корабля. Наши моряки свободно ориентировались в темноте и в считанные минуты дали свет на корабль. Конечно, для этого нужно было пройти многократные практические занятия, которые проводились ежедневно. Пусть не сложится впечатление, что мы только и занимались тем, что беспрерывно изучали корабль и технику. Верно, это было основное

наше направление. Но у нас была и уйма свободного времени. Скажем так: служба заканчивалась в 17.00. Все свободные от вахты занимались собой. На корабле были богатейшая библиотека, великолепный спортзал, всевозможные кружки. Очень многие ходили в вечернюю школу, особенно в последние годы, учились в заочных Вузах. Все выходные и праздники были свободными днями. Делай что хочешь. Ребята занимались кто чем, любили шашки, шахматы, домино. Когда Ефим Михайлович оставался на корабле, он обязательно посещал наш кубрик и играл с ребятами в ту или иную игру, к нему тогда обращались по имени и отчеству. Часто угощали его вечерним чаем, да еще с маслом. Он как - то спросил; "Откуда у вас масло вечером?" Матросы, конечно, его обманули, сказали, что попросили у интендантов, но об этом масле я расскажу чуть позже. Забегая вперед, должен сознаться, что правды об этом масле я ему так и не сказал, смалодушничал. В 1953 году старшина команды Войткевич А. С. Уходит в запас, на его место приходит старшина 1 статьи Фиросив. Но в конце года он уходит в военное политическое Киевское училище, и старшиной команды становлюсь я. Мне присваивают звание старшина 1 статьи. К этому времени многое изменилось в лучшую сторону как по кораблю в целом, так и по боевым частям, дивизионам, группам, командам. Как я уже упоминал, корабль каждый год пополнялся новым пополнением более качественным во всех отношениях. Были перестановки и в командном офицерском штате.

Командира корабля капитана 1 ранга Кашкарева сменил капитан 1 ранга Измайлов, Измайлова сменил капитан 1 ранга Кухта. Старшего помощника Чулкова сменил капитан 3 ранга Хуршудов, помощника командира корабля старшего лейтенанта Иванова Леонида Никифоровича, который и сегодня (январь 1997 г.) живет в Севастополе по ул. Громова, 52 кв. 3 в чине капитана 1 ранга в отставке, сменил капитан 3 ранга Сербулов Зосим Григорьевич. Он был душой матросов, его любили. Были замены и среди младшего офицерского состава. Штаты рядового состава были, в основном, почти полностью укомплектованы. Плановые технические занятия повысили уровень знаний до такой степени, что появились специалисты 3, 2 и 1 классов. А это значит, что специалист 1 класса отлично знал устройство корабля, свое заведование и всю технику ЭТГ. Уже в 1954 году Ефим Михайлович добился того, что матрос ЭТГ, скажем, генераторщик, мог заменить любого матроса силовой команды. Это не секрет, что примеру Матусевича последовал весь корабль. Я имею в виду другие БЧ и подразделения. Везде шли тренировки с завязанными глазами, техническая учеба с практикой взаимозаменяемости.

Хотя корабль внешне и внутренне выглядел внушительным, величавым, красивым, но тем не менее он был уже и старым. А поэтому приходилось постоянно заниматься профилактикой, ремонтом и заменой механизмов.

Так, например, была произведена замена многих датчиков, преобразователей и приборов управления кораблем. Полностью заменили аккумуляторные батареи аварийного освещения, 12-вольтовые, на отечественные. Проложено множество кабельных линий, установлены дополнительные светильники. Произведена замена в первой - носовой и четвертой - кормовой электростанциях дизель - генераторов на отечественные. Произведен капитальный ремонт турбин и генераторов во второй и третьей электростанциях, электровентиляторов и эл. насосов всех четырех главных распределительных щитов, а также силовых и групповых эл щитов по всему кораблю. Произведен капитальный ремонт зарядных агрегатов и щита распределения, который находился в помещении, в основании фок - мачты, на верхней палубе по левому борту. Начало всех этих работ совпало с приходом на корабль Матусевича Е. М. и почти в основном закончилось, когда он уже командовал ЭТД. Была произведена очень большая работа в дивизионе движения, командиром которого был инженер - капитан 3 ранга Соловьев. Производилась замена редукторов главных машин, которые передавали вращение гребным валам. Эта работа длилась долго, в ней был задействован Харьковский Турбинный завод. В этой работе принимал участие весь личный состав БЧ - 5, а значит, и наш ЭТД. Все эти практические работы матросов, старшин и

офицеров вместе с заводчанами еще на одну ступень в техническом смысле обогатили нас. Мы стали на какой - то уровень выше.

В нашем ЭТД складывалась хорошая, дружная, крепкая семья. Но, как говорится, в семье не без урода. Что я хочу сказать? А вот что. Заместителем по политической части командира ЭТД был поставлен старший лейтенант, в прошлом милиционер, Петухов. Человек как человек, с виду невзрачный, рыжий, по поведению можно сказать - дурковатый. С самых первых дней не сложились отношения между ним и нами - матросами. Не было у него взаимного контакта и среди офицеров. Мы знали, что на темы морали с ним часто беседовал Ефим Михайлович, указывая ему на его недостатки. Но есть люди, которые подпадают под поговорку: "Лысе вродилося, лысе и здохне". На занятиях с личным составом он всегда держал себя надменно, от него всегда исходил повышенный командирский тон. Но ребята есть ребята. То они делают вид, что спят, то разговаривают, а на следующих полит. занятиях при опросе пройденных тем пожимают плечами и говорят, что ничего не помнят. Вот тут - то его окрики доходили до визга. Однажды на занятиях, а была тема, помню как сейчас, об экономическом положении в стране, и в этой теме был затронут вопрос о холостяцком налоге, автором которого являлся Хрущев Н. С., я возьми и задай вопрос: "Как быть моей маме, у которой нет мужа, я один ушел, а поэтому за недостающих двоих детей ей надо платить налог? Что же ей идти и ложиться под любого тракториста?" А ведь после войны и трактористов в селе не хватало. Ну, я наслушался кто я такой и как я мог такое сказать противное нашему правительству, нашей партии и лично товарищу Никите Сергеевичу. Дело дошло до командира ЭТД. Он меня вызвал, выслушал, дал понять, что я задал глупый вопрос, и сказал, что не только Петухов, но и другой выше рангом никакого положительного ответа мне не дал бы. В конце беседы сказал: "Думайте, товарищ старшина, где, когда, перед кем и какие вопросы задавать." Это была еще одна наука, которую я усвоил на всю жизнь. Но вот какой случай произошел с Петуховым. У него на голове стали клоками выпадать волосы, голова покрылась плешинами. Врачи ему посоветовали постричь и побрить голову, что он и сделал, ну и , конечно, стал похож на салажонка. И вот однажды решил он проявить товарищескую солидарность, сходить в матросскую баню, которая располагалась по правому борту между основанием фок - мачты и барбетом второй башни. Ну, а в бане как в бане, полно пара, все голые, шум, гам, все как в тумане, стоит грохот тазиков да соленый говор моряков. Конечно, его узнали, и кто - то отвесил по его бритой голове увесистый шалабан. Он, разумеется, взвыл, начал кричать, кто, дескать, посмел его, офицера, по голове съездить, к тому же свое возмущение подкрепил соленым словечком. Но братву не поймешь, с ней надо по - хорошему, ласково, по - дружески. Кругом все гудит, вода шумит, пар то оседает, то снова наполняется, а тут еще начали его салагой обзывать и пинками выталкивать из бани. Он тогда выбежал из бани и голяшом по коридору побежал в свою каюту, она была рядом по правому борту. Одевает китель в погонах на голое тело, фуражку и на голову и бегом обратно в баню. Братва увидела такое явление, и баня содрогнулась от ревушего хохота. Ему ничего не оставалось как повернуться и уйти. Больше в матросскую баню он не ходил, но отношение к матросам стало еще враждебнее, и история с баней дошла до командиров ЭТД и БЧ - 5. Они имели с ним на эту тему беседу. Какой состоялся между ними разговор никто не знает, но вскоре он ушел с корабля, и больше мы его не видели. На должность замполита командира ЭТД пришел старший лейтенант Таратухин. С самого первого дня у матросов с ним сложились самые теплые, дружеские отношения.

Наступил 1954 год, год демобилизации призыва 1949 года, то есть уходил в запас 1929 год. Но я, Манзарук Иван Иванович и Панибратов Юрий остались на сверхсрочную службу. Командир ЭТГ Сытин уходит в академию, на его место ставят меня, присвоив мне звание главного старшины. Хотя я все знал очень хорошо, но в новой должности состоять было как - то боязно. А вдруг не справлюсь? Но спасибо Ефиму Михайловичу, он меня рекомендовал, он меня и поддержал, сказал: " Не робей, старшина, поможем, справишься". И

верно, все шло хорошо. В должности командира ЭТГ пробыл чуть больше года. За это время группа пополнилась новым и последним пополнением, это такие молодые матросы как Полковников Михаил Иванович, Гермидер Лев, Быданов Альберт, Полевой Олег и другие. В группе поддерживалась традиция взаимопонимания, высокая дисциплина. Регулярно проводилась техническая и политическая учеба. Строго выполнялся распорядок дня. Нужно знать, что свободное время военнослужащего тоже есть распорядок дня. Нарушений дисциплины почти не было. Правда, был у нас один матрос Худяков, хороший парень, отличный специалист, но вот по женской части был слабоватый. Надо сказать, был он пловец отменный. Так вот, после отбоя сделает в своей койке бутафорию, дневному не видно что там в койке. Рабочую форму аккуратно свяжет в узел, проберется к кормовой якорной цепи или по кормовому тросу к бочке, а там тихонечко в воду, одежду прикрепит на голове и к берегу. На Северной стороне у него зазноба была. Утром таким-же путем обратно. Однажды он попался дежурному по кораблю. После того, как прошел все инстанции, больше подобного он не повторял.

В конце августа, вернее, 25.08.55 г. группу ЭТГ я передал молодому офицеру инженеру - лейтенанту Коноплеву Константину Георгиевичу, ныне капитан 1 ранга в отставке, проживает в Севастополе на Северной стороне. Командир ЭТД перед строем объявил мне благодарность, сказав, что с обязанностями командира ЭТГ я справился блестяще и пожелал мне успешной дальнейшей службы. Но мне пришлось лечь в госпиталь. По возвращению из госпиталя собирался уйти в запас по болезни, но не успел.

Я еще не сказал, что за время службы успел жениться, и в декабре 1953 года у нас с женой родилась дочь Татьяна. Сейчас ее сын и мой внук в одной из севастопольских школ преподает английский и испанский языки. А вообще - то у меня трое детей и семь внуков: две внучки и пять сорванцов. А сегодня на дворе уже январь 1997 года.

Еще хочу поделиться воспоминаниями о нашей корабельной жизни. Кто служил тот знает, что на такой большой посудине все бывает - и строгость, и вольность, и радость, и горе. Да, вот еще о корабле. Как мне помнится, наш корабль становился в сухой док три раза.

Первый раз в 1949 году, когда он пришел из Албании, второй раз летом 1952 года, когда мы соскабливали с бортов и днища ракушку и старую краску, а потом красили. И в третий раз в 1954 году. Тогда меняли редуктора гребных валов, производили частичную очистку бортов и днища от ракушки. Тогда еще определяли каким образом попадает забортная вода в масло, охлаждающее подшипники гребных валов. А вот примерно с июня 1955 года мы стояли у стенки дока. Наши электростанции были на профилактическом ремонте, поэтому электроснабжение корабля производилось от передвижных электростанций, стоявших на юте.

В августе 1955 года корабль стал на свои бочки № 12 в Голландии. Мне было поручено законсервировать передвижные электростанции и сдать их на склады на Северной стороне. И с этим заданием я справился.

Да, служить нам пришлось в послевоенное нелегкое время. Многого не хватало. Основные силы и средства были направлены на восстановление разрушенного войной народного хозяйства, на укрепление боевой мощи наших вооруженных сил. Ведь не секрет, и это тогда мы хорошо понимали, что победа Советского Союза над фашистской Германией очень многим зарубежным "друзьям" была нежелательна. Кому-то очень хотелось продолжать войну, и эту миссию взяла на себя Америка. Мы хорошо помним время холодной войны, которая вынуждала наш народ значительные средства выделять на укрепление нашей боевой мощи. И мы, надо сказать большое спасибо нашему народу и поклониться ему, в этом преуспели. Но к великому нашему огорчению, благодаря реформам Хрущева и предательству верхушки КПСС наше государство и вооруженные силы, самые мощные в мире, были разгромлены изнутри. И вот уже 1997 год, а развал нашей армии в угоду Западу и Америке продолжается.

Одним из основных направлений в армии было повышение образовательного, идейного, технического и политического уровня военнослужащих всех рангов. Служба в армии, во флоте была почетной. Я уже говорил, что каждый матрос и старшина имел возможность повышать образование в вечерних школах, поступить в любое высшее заочное учебное заведение, приобрести любую другую смежную специальность. На корабле была единая сплоченная семья, все были равны, никто никого не обижал. Конечно, были промеж моряков добрые матросские шутки, эти шутки в основном, приходились на молодое пополнение. То пошлют кого-нибудь в котельную за паром или на клотик за чаем и ряд других подшучиваний. Расскажу о живом случае, который произошел в моей команде "слабого тока". Пришло молодое пополнение, с которым пришел матрос Дудкин Александр Иванович. В отделении аккумуляторщиков служил некто Кириллов, ленинградец, мой годок. Вот этот Кириллов и говорит Дудкину: "Сходи в первое котельное отделение, принеси вакуум, а то больно невкусная заварка на вечернем чае." Понятно, старший товарищ говорит, значит, нужно выполнять. Он не вник в суть сказанного, спросил у Кириллова: "А в чем принести?" Тот ему ответил: "Так дадут." Дудкин и пошел. Когда я вошел в кубрик, вся команда в приподнятом настроении, все улыбаются. И вдруг мои матросы взорвались от хохота, а за моей спиной что - то загрохотало о палубу. Повернувшись, я увидел сердитого Дудкина, перевернутую коробку из - под машинного масла, которая служила ведром для мусора, и вокруг разбросанный мусор, промасленные тряпки, паклю.

А произошло вот что. Кочегары, выслушав просьбу Дудкина, чинно вручили ему коробку с мусором, и тот ее понес. Но по дороге его взяло сомнение что тут кроется какая - то загадка, а когда он увидел ржущих своих товарищей, все понял и с размаху запустил коробом по палубе кубрика. Конечно, мусор собирали всей командой. Дудкин все понял, успокоился и впоследствии сам смеялся. Подобные шутки проводились во всех подразделениях, они шли на пользу как новичкам, так и бывалым.

Это что, вот однажды подшутили над старшим помощником Хуршудовым. Тут надо отметить, что сам Хуршудов был большой шутник и понимал шутку. А произошло это летним днем в 1952 году. Был праздник, День Военно-Морского флота. Многие увольнялись на берег, остальные находили себе занятия на корабле. Излюбленным местом для матросов и офицеров был ют, там палуба была деревянная. И вот прямо на ней сидя и лежа располагались матросы. Кто читал, а кто играл в разные игры, а кто и просто лежал в одних трусах, загорал. Там - же, на юте, собрались и офицеры. В кругу офицеров стоял старпом и что - то рассказывал веселое, потому что все дружно хохотали. Да, тогда все радовало: и природа, и люди. Там - же, на юте, оказался один матрос - шутник, как звали его не помню, он украинец, 1927 года рождения. Так вот, пришла ему мысль подшутить над старпомом. Конечно, он знал старпомовский добрый характер. Пошел он в корму с правого борта, постоял какое - то время и вдруг срывается с места, глаза на выкате, лицо перекошенное, бежит, что - то кричит невнятное. Все обратили на него внимание, не поймут в чем дело. А он подбегает к группе офицеров и к старпому кричит, заикаясь, докладывает: "Товарищ капитан 3 ранга, кормовой правый якорь всплыл." Офицеры все притихли, сосредоточив все внимание на старшем помощнике, тот резко поворачивается в сторону кормы, лицо его стало на какой - то миг испуганно - озабоченным, он делает широкий шаг вперед, начал было поднимать вторую ногу, чтобы сделать второй шаг, но так он ее и не оторвал от палубы, а как- бы присев, медленно повернулся опять к офицерам. На его лице сияла добродушная улыбка, и он произнес: "Где этот шутник?" А шутник сразу же после "доклада" юркнул по командирскому трапу и скрылся внутри корабля. На какой-то миг на юте воцарилась сосредоточенная тишина, казалось, что слышно биение сердца рядом стоящего моряка. А вот когда все все поняли, то казалось, что вся бухта залилась заразительным, здоровым, богатырским смехом.

Так что не только Дудкины, как говорят моряки, клюют на приманку.

А вот еще один эпизод. Это было тоже летом и тоже в 1952 году, в походе. Как положено в походе, на ходу все расписаны по боевой и находятся на боевых постах. Мой боевой пост был в первой машине, в районе пожарного насоса, с левой стороны машины. В машинных отделениях были установлены горизонтальные емкости, имеющие форму бочки. К этим емкостям строго по центру были приварены оси, которые вращались в шарикоподшипниках. С одной стороны на ось одевалась ручка, с помощью которой вручную вращалась эта емкость. В емкость через специальную горловину заливалась питьевая вода, потом через штуцер в емкости с краном напускалась углекислота. Все герметизировалось, и емкость ручкой приводилась во вращение. Вода перемешивалась, охлаждалась и газировалась. Этой водой утоляли жажду в машинных, котельных отделениях и в электростанциях - в походе было очень жарко. В походе была такая традиция: замполиты обходили боевые посты, проводили беседы, делились новостями. Зашел к нам на пост замполит дивизиона живучести, капитан - лейтенант, добродушный, простой, хороший человек. Побеседовал с нами, поделился корабельными новостями, пошутили, посмеялись. Ребята знали, что он попросит газировки, и заранее набрали в чайник холодной забортной соленой воды, а в другой чайник - газированной. Когда он попросил воды, ему поднесли чайник с морской водой. Помню как сейчас: он раскрыл рот, расставил ноги, носик чайника направил в рот и со всего маху сделал два больших глотка. Отвел чайник и сказал: "Ох, черти, дайте запить." Ему тут же дали чайник с газировкой. Он нисколько не обиделся. Пошутили, посмеялись, и на том все кончилось. Говорят же, что детство остается с человеком всю его жизнь, смотришь, где-нибудь и проявится.

Был такой эпизодический случай мальчишеской шалости. Полубак на верхней палубе был местом нашего обитания в часы построения и в свободное время. Там курили, сушили белье после стирки на леерах, в теплое время просто сидели, отдыхали, читали, играли. Однажды Ефим Михайлович Матусевич стоял на палубе, смотрел куда-то на город, и было видно, что он отвлекся от корабельных дел и что его захватили какие-то другие думы. Он находился в тот момент в каком-то другом измерении. В это время помощник командира Зосим Григорьевич Сербулов прогуливался по правому борту со стороны шкафута и, как обычно, крутил на руке цепочку со свистком. Не знаю что ему пришло в голову, но он подошел со спины Матусевича и резко обхватил его руками за плечи. Это нужно было только видеть. Мы не успели и рта раскрыть, как Сербулов распластался на палубе. Что - то он стал выговаривать Матусевичу, но тот поднял его и сказал: "Извините, Зосим Григорьевич, привычка." Мы потом узнали, что Матусевич воевал и разведчиком и десантником, а после войны занимался спортом. Эпизод закончился мирно. Конечно, для зевак это было своего рода предостережение и еще раз наука.

Нельзя умолчать и о том, что, хотя это была и редкость, но были и трагические эпизоды. Один матрос, никто не знает что его побудило, повесился на корабле. Другой несчастный случай произошел на шкафуте, при повороте башни 120 - мм орудия. В это время проходил старшина, и его раздавило насмерть, зажав башней к переборке надстройки. Один матрос на берегу в Поти попал под машину при переходе дороги, со смертельным исходом. Одного матроса раздавил люк погреба боезапаса, который расположен в кубрике № 15 по правому борту. Этот матрос, не отдавая себе отчета, вынул чеку, которая соединяла люк с противовесом. А люк бронированный, больше тонны весом. В одной из кают по правому борту в кубрике № 15 застрелился офицер. Говорили тогда, что ему не везло по службе, что он был понижен в звании. На самом деле мы истинной причины не знали.

С нашего корабля судили двоих матросов - боксеров за групповое изнасилование девушки, один из них грузин, другой - русский. В нашей ЭТГ мы разоблачили наркомана, по национальности армянина, списали его с корабля.

Расскажу еще об одном эпизоде из жизни нашего корабля, который произошел на рейде побережья Пицунды. Это было летом 1953 года, корабли эскадры с нашим флагманом - "утюгом" линкором "Севастополь" стояли на рейде на якорях. Перед обедом по эскадре

объявили купание. Ну, а какой матрос не хочет искупаться в морской воде далеко от берега? Как и на всех кораблях, матросы по команде быстро построились на юте по левому борту, так уже было заведено на нашем корабле. По общей команде матросы приготовились прыгать в воду. Однако, нашему взору представилась ужасная картина. Людей несло течением, как по быстрой речке. В воду с кораблей полетело все то, что только могло спасти людей - это спасательные круги, пробковые матрацы. Вмиг были спущены плавсредства со всех кораблей. Спасательные работы были организованы быстро, люди действовали умело, четко, поэтому никто не пострадал. Оказалось, что в этом месте очень быстрое подводное течение, зависящее от направления прилива и отлива. Не знаю, знал ли об этом Зосим Григорьевич или он действовал по пословице "не зная броду не суйся в воду", но дать команду купаться он как бы запоздал. А когда открылась картина бедствия, естественно, никто в воду не прыгнул, да и по эскадре была дана команда отменить купание.

А вот еще один из случаев. 1953 год, спустя некоторое время после смерти Сталина. Ночью объявили боевую тревогу, по трансляции дали команду: "Корабль к бою и походу изготовить!" Когда вышли в море и взяли курс на Кавказ, была объявлена готовность № 1. Работали все котлы, даже вспомогательные. Машины развили максимальные обороты, корабль шел на максимальной скорости. Это я знаю потому, что мой боевой пост был в первой машине. Сколько часов мы шли - не помню, но то, что шли очень быстро - это верно. Когда был брошен якорь, мы узнали, что стоим у берега Грузии недалеко от Турции, на пушечный выстрел, разумеется. Чехлы со всех стволов главного калибра были сняты и направлены, почему - то, в ту сторону, где была Грузия. Как потом стало известно, Жуков "наводил порядок" в Грузии. Простояли мы там два дня по готовности № 1. Обратно шли обычным походным маршем.

Расскажу-ка я еще об одном случае, который выглядел и грустным, и немного смешным. Осень, 1954 год, холодно. Вечером к нам на корабль прибыл солдатский десант, который должен был быть высажен с корабля на берег под Новороссийском. С ними были две 45-мм пушки, укрепленные на плотках для транспортировки по воде. Побывали они на корабле одни сутки, и мы вышли в море, взяв курс на Новороссийск. Начало штормить, и чем ближе мы подходили к Новороссийску, тем шторм все усиливался. Стала донимать качка, особенно бортовая, все происходило ночью. Солдаты были размещены в кубрике № 1 на батарейной палубе. И началось. Солдат тошнило, рвало, выворачивало, как говорят, наизнанку. Сначала они рыгали в свои сапоги, а потом где попало. Кругом грязь, вонь. Они проклинали белый свет, море и наш корабль. Но это было только начало. Когда пришли на место высадки, шторм стал еще сильнее. На солдат было жалко смотреть. Дали команду десанту построиться на баке в районе носового выстрела по левому борту. Когда они построились, их вид был неузнаваем, в строю стояли измученные, больные люди. Но высаживать десант надо. Спустили плавсредства, откинули выстрел (деревянный брус длиной метра четыре), трап спускать нельзя было, сильно штормило. По выстрелу по одному спустили солдат на баркасы. Кранбалками спустили на воду плоты с пушками, и десант тронулся. Баркасы бросало на волнах как щепки. Один плот по пути опрокинулся, пришлось обрубать буксировочный канат. Пушка сорвалась и ушла на дно, так и лежит она там и по сей день. Матросы рассказывали, что когда солдаты высаживались на берег, а им пришлось прыгать в воду и добираться до берега при накатной волне, то никто из них не пошел в предусмотренное учением наступление, а попадали они все на землю родимую. Оставшуюся в живых пушку наши моряки высадили на берег сами. Что было там на берегу дальше мы не знаем.

А вот еще некрасивая история случилась в ЭТГ в сентябре 1954 года. Я уже был командиром группы. В этот день ЭТГ была дежурной по кораблю по хозяйственным работам. И как раз вечером подошла продовольственная баржа с продуктами, которые нам нужно было выгрузить и перенести в склады. Были там и деревянные ящики со сливочным маслом со стандартным весом 22 кг. Матросы и старшины работают, а я и старшины команд

смотрят за порядком. Когда работы уже подходили к концу, ко мне подошел старший матрос Кириллов (мой годок), и так это, шутя, вскидывает руку к бескозырке и говорит: "Товарищ старшина, разрешите украсть ящик масла!" Откуда мне было знать, что он с друзьями уже украли его? Я, разумеется, тоже в шутку возьми и ляпни: "Валяй, воруй." И тут же забыл об этом, продолжая следить за продолжением работ. А когда буквально через 10 минут Кириллов пришел и доложил, что мое приказание выполнил, я только тогда понял, что произошло, какого легкомысленного я свалил Ваньку и как я остался в дураках, но дело сделано. С тех пор и по сей день к подобным шуткам отношусь очень осторожно. Интенданты не сразу обнаружили недостачу масла, но обнаружили и соответственно, подняли скандал. А я тогда смалодушничал, поступил нечестно, не заставил своих подчиненных вернуть масло на склад. Побоялся пятна, которое ляжет на ЭТД и в целом на БЧ-5. Командиру ЭТД тоже не доложил, так и умер этот эпизод не разоблаченным. Интенданты всячески и долго искали этот ящик. Вес-то его немалый - 22 кг! Масло постепенно съели всей группой. А с Кирилловым разговор у меня состоялся и "товарищеский" и командирский. Но случай этот лично для меня даром не прошел, он стал еще одним положительным штрихом в моих "жизненных университетах". Правдивая пословица: "Наука не в лес идет, а в голову." Тут еще зависит и от головы, конечно. Помоему, человек становится на путь праведный, испытав и горести и радости. Так вот, хочу закончить эпизод с маслом. Оказывается, Кириллов держал этот ящик с маслом в носовой электрокладовой по левому борту в кубрике № 15. За переборкой рядом по направлению к корме располагалась кладовая интендантов. Эти кладовые были ниже броневого палубы, то есть под палубой. И вот произошел такой парадоксальный случай. Кириллов, он заведовал этой кладовой, оставил включенным свет, а сам ушел. Федя, интендант, зачем-то залез в свою кладовую, а в переборке между кладовыми было круглое отверстие, там то ли проходил, то ли должен был быть проложен электрический кабель в это отверстие.

Федя возьми и посмотри в это отверстие. Видит, стоит ящик из-под масла. Он, конечно, от радости и от злости аж подпрыгнул. Но проиграл в том, что наделал шума и пошел докладывать своему начальству о находке. Кириллов услышал этот шум, быстренько спустился в кладовую, подложил похожий ящик, а ящик из-под масла (масла там уже не было) отнес в кочегарку и бросил в топку. Вскоре в кубрике № 15 собрались: начальник интендантской службы, дежурный по кораблю, дежурный по БЧ-5, командир ЭТД. Позвали меня как командира группы. Интенданты шумят, ликуют победу, командир ЭТД возмущается, а у меня душа в пятках - думаю: вот и попал.

В кладовую не попасть - она на замке. Нашли Кириллова, он сделал этакий удивленный невинный взгляд, открыл кладовую. Там горел свет, Кириллов специально его не выключил. Спустились туда дежурный по кораблю и интенданты. Да, ящик стоит, но только не из-под масла. Попало всем интендантам, а Феде особенно. Были принесены извинения командиру ЭТД. У меня отлегло от сердца. Вот так закончился инцидент с маслом. Да, корабль был не только пороховой бочкой, боевой единицей, движущейся крепостью, гробом-великаном для живых существ. Он также был местом, где людская жизнь была ключом.

Закончить свое повествование хочу словами несогласия со многими приведенными "фактами" в книгах Коржавина. К самому Коржавину претензий не имею, а выражаю ему признательность за его труд.

Проработав эти книги, мы, новороссийцы Аронштейн, Деточка, Воронков, Бакши, Гермидер, Стуканов, Дунько, Новиков, Цесляк, Полковников, Салтыков, Литвинов, Бретанчук, Наумов, Цесарский, Манзарук, Манойло, Быданов, Павленко, Иващенко, Борцов и многие, многие другие со многими фактами, изложенными в книгах, не согласны. Начнем с организации на корабле на тот роковой период. Командир корабля, БЧ-5 и БЧ-2 находились в отпуске, отсутствовали. За командира корабля остался старший помощник, который тоже не был на корабле во время взрыва. Старшим на корабле остался помощник

командира, которому незаслуженно гос. комиссия ставит в вину тот факт, что он не пошел на ГКП, где должен был находиться командир корабля. Как же он мог занять место на ГКП, если по своей должности никогда не практиковал командовать кораблем из ГКП? Естественно, он занялся непосредственно своими обязанностями - спасать людей и не допустить паники. Сербулов среди личного состава был большим авторитетом и как военный начальник, и как человек. Давайте посмотрим на таких товарищей, как Матусевич и Марченко. Один - врио БЧ-5, другой - БЧ-2. Пришли с моря, стали на стоянку, произвели увольнение на берег, установили дежурство, привели в порядок механизмы. Чувствуя за собой большую ответственность, ни Матусевич ни Марченко не сошли на берег. Эти два человека очень сходны между собой характерами - хладнокровие, трезвое мышление, самообладание. Оба были преданы долгу, которому посвятили себя. Высокообразованные, высоко воспитанные, дорожили своей честью и честью воина. С глубоким вниманием и уважением относились к людям, им подчинявшимся.

И вот катастрофа. Матусевич забывает все и даже себя, а переключает все внимание и силы на спасение корабля, принимая грамотные, правильные решения. Из рассказов живых очевидцев на его лице не было растерянности, а только сосредоточенность. Он хладнокровно и четко отдавал распоряжения, помогал советами. Его тяжелой работе только мешали, вызывая каждый раз на ют и отдавая нелепые приказания.

Вот пример его трезвого расчета и хладнокровия. Он отдает распоряжение Деточке остановить работу механизмов второй электростанции, задраить люк, а личный состав немедленно на верхнюю палубу. И кто знает, если бы не мешали высшие чины Матусевичу делать свое дело, то корабль наверняка бы не перевернулся, а лег бы на киль, а это значит, что 400 жизней, а может быть, и больше были бы спасены.

Откуда было знать Матусевичу, что командующий, не посоветовавшись с механиками, Матусевичем, Городецким, Ивановым, отдал приказ буксировать корму к берегу, чем и завалил корабль. Таким образом, сотни людей были подмяты кораблем, а те, кто был внизу, так и остались в железном гробу. Давайте посмотрим на хронологию тех оправданий, которыми пытаются обелить себя высшие чины. Да они как пауки в банке готовы были подставить друг друга лишь бы самим остаться наверху. Надо же такое сказать, что оставшийся за командира БЧ-5 командир ЭТД плохо знал устройство корабля, а потому борьба за непотопляемость велась неэффективно. Мы с Матусевичем на пузе проползли корабль сверху донизу и с носа до кормы. Он был очень настойчив и смог на "отлично" освоить и отсеки, и механизмы БЧ-5, а также их назначение. Лишь только поэтому он был оставлен врио командира БЧ-5. Этот факт является еще одним доказательством того, как бездарность, выгораживая себя, старается очернить честных тружеников своего дела.

Но мы-то правду знаем. Читаешь доклады высших чинов гос. комиссии и диву даешься, как это такие великие теоретики и практики не могли поставить себя на те места, где им надлежало быть, откуда надо было правильно и грамотно руководить. А вместо этого передавали друг другу возложенные на них обязанности, снимая с себя ответственность.

Вот, например. Пархоменко приказывает Никольскому вступить в должность командира корабля, а это значит, что последний должен занять место на ГКП и оттуда иметь связь со всеми точками корабля. На самом деле этого не произошло. А когда на корабль прибыл Хуршудов, Никольский тут же сложил с себя обязанности командира и переложил их на Хуршудова. Ну а когда Хуршудов занял место на ГКП, ему было приказано занять место в кубрике № 7. Вот такая прослеживается чехарда в высших инстанциях, о которой мы узнаем из объяснительных в гос. комиссию.

А как было на самом деле? А на самом деле истина, надо полагать, была в объяснительных матросов и старшин, которые преднамеренно исчезли и в архив не попали. А где объяснительные Матусевича, Городецкого, Иванова и всех тех, кто остался навечно с кораблем? Вот в их-то объяснительных и была бы истина. И там было бы видно как на ладони кто же именно потопил корабль и загубил людей.

Но этих объяснительных не будет. Очень хочу, чтобы исторический суд чести состоялся. По одну сторону барьера встали бы свидетелями те, кто честно выполнил свой долг и остался навечно на своем боевом посту, а по другую сторону те, по чьей вине случилась эта трагедия.

Может быть, когда-нибудь будет написан сценарий на эту тему, и наши потомки увидят нас живыми, в действии. Будем надеяться. А что касается взрыва под днищем нашего корабля, то тут один вывод и ответ - диверсия. Значит, итальянцы слов на ветер не бросали. Жаль, кое-где не вняли этим словам.