



в носовой части корабля. Несмотря на отчаянные усилия моряков спасти линкор, через 2 часа 45 минут флагманский корабль Черноморской эскадры опрокинулся и затонул.

В тот злополучный октябрь "Новороссийск" проходил испытания после ремонта. Вернувшись с моря, линкор встал на якорь в Севастопольской бухте. Была пятница, 28 октября, после похода многие сверхсрочники, офицеры и часть личного состава получили увольнительные. Сошел на берег и.о. командира линкора старпом, капитан 2 ранга Г.Я. Хуршудов, он смог прибыть на корабль лишь спустя два часа после взрыва – о трагедии его известит рассыльный, до пристани они будут добираться пешком! За командира на линкоре остался помощник командира корабля капитан 2 ранга З.Г. Сербулов.

В этот вечер был на берегу и наш земляк, харьковчанин •Александр Захарчук, тогда – двадцатичетырехлетний старшина команды телеграфистов "Новороссийска". "Мы вернулись из увольнения где-то часов в 12 ночи, – рассказывает Александр Алексеевич. – У ребят было хорошее настроение – на следующий день на линкоре намечались торжественные проводы в запас многих старшин и матросов. Зарядку в субботу проводить не собирались, вот я и попросил дежурного закрыть меня в кладовке в корме, чтобы можно было поспать подольше. Взрыв я услышал, когда уже спал, слетел с матрацев на металлическую палубу – темно, ничего понять не могу, слышно только звуки аварийной тревоги. А выйти тоже не могу – заперт.

фотографии и то, как он их рассматривает – не спеша, внимательно вглядывается в лица погибших и оставшихся в живых.

Линкор получил пробоину в носовой части площадью более 150 квадратных метров. Огненный смерч пробил днище, второе дно, платформы, три броневые палубы и разворотил палубу полубака, в которой образовалась пробоина метра полтора шириной и около 12 метров в длину. Вода мгновенно затопила нижние помещения корабля, носовую электростанцию. На пути огня, воды и ила оказались жилые кубрики – большинство находившихся в них матросов и старшин погибли; предполагается, что в момент взрыва было убито и ранено до 250 человек. Весь оставшийся в живых личный состав линкора был поднят на ноги, матросы и офицеры бросились к своим боевым постам в машинные и котельные отделения, в трюмы, на электростанцию. Корабль же, приняв около 3000 тонн воды, начал крениться на левый борт и медленно погружаться в воду носом.

Взрыв на "Новороссийске" заметили со всех кораблей эскадры, рейдовых постов и даже за пределами Севастопольской бухты – взрывную волну зафиксировали сейсмические приборы геофизических станций Крыма. Для помощи линкору стали готовить аварийные партии. Дежурный по штабу Черноморского флота доложил о происшествии высшему командному составу – на линкор стали прибывать высшие офицеры, штабисты, политработники, следователи, но только не корабельные спе-

минут, моряки -линкора и 'аварийных партий с других кораблей боролись с распространявшейся водой, задрывали двери, люки, иллюминаторы. Корабельные котлы были прогреты, а машины готовы к ходу, но команды отвести линкор на более мелкое место своим ходом так и не последовало. Почему? Ответа нет.

На линкор продолжал прибывать высший командный состав: командующий флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко, член Военного совета вице-адмирал М.Н. Кулаков, начальник штаба эскадры контр-адмирал Н.И. Никольский – всего семь (!) адмиралов и двадцать восемь старших офицеров находились на линкоре. Но никто из прибывшего на "Новороссийск" руководства не сумел правильно оценить обстановку, взять на себя ответственность за спасение корабля. На флагманском корабле Черноморской эскадры сами же командиры флота нарушили Корабельный устав и флотские традиции – не были выяснены причина взрыва и объем повреждений, на главном командном пункте отсутствовал командир линкора, а это значит, что на корабле не было единого централизованного командования и руководства работами по спасению. Удивительно, но при этом на линкоре одновременно оказались по крайней мере четыре командира корабля! На правом борту у носа корабля командовал спасением пострадавших во время взрыва помощник командира линкора Сербулов, считавший себя командиром линкора вплоть до его гибели, в отличие, кстати, от командующего ЧФ Пархоменко, который передал управление кораблем и.о. командующего

командованием. Вместо того, чтобы поднять якорь и отвести корабль на мель своим ходом и там посадить на дно, было решено буксировать его кормой в сторону берега. С буксировкой опоздали, на момент отдачи приказа якорная цепь уже ушла под воду – ее пришлось резать автогенном. При буксировке нос линкора коснулся илистого дна – и корабль принял много воды на верхнюю и среднюю палубы. Тут сыграли свою роковую роль конструкторские недостатки трофейного линкора. Некоторые внутренние переборки не выдержали сильного напора воды, герметичность других переборок была нарушена, а на огромной площади батарейной палубы водонепроницаемых переборок вообще не было – верхние палубы затопило в считанные минуты. Снова возник крен на левую сторону, по направлению буксировки. Начался критический момент для "Новороссийска", он терял первоначальную устойчивость, старания личного состава по выравниванию линкора после взрыва оказались напрасными. Вторая буксировка стала для "Новороссийска" последней, линкор тянули буксирами назад и по направлению крена (!) влево. Все повторилось, линкор снова набрал воду через верхние палубы, но теперь она пошла вниз.

"Когда в нижней радиорубке появилась вода, я приказал своим людям закрывать вахты и выходить на палубу. Из-за этого даже ослушался старшего лейтенанта Астафьева, он боялся разрешить нам покинуть свои посты без приказа высшего командования, а оно боялось этот приказ отдать. Многие оста-

Уже у самого берега я потерял сознание, но меня вытащили". Дома Сашу ждала молодая жена и годовалый сын... Они дождались. А сотни моряков так и не вернулись домой.

Сегодня названы имена 611 погибших офицеров и моряков "Новороссийска", других кораблей и подразделений Черноморского флота. Они вместе героически боролись за спасение корабля, вместе мужественно погибли, выполняя свой долг. До последней секунды оставались на своих постах "новороссийцы" и их товарищи. Теперь, спустя почти пятьдесят лет после трагедии, мы можем свободно говорить о гибели линкора и части его команды, а ведь не одно десятилетие эта трагедия замалчивалась. Но даже сейчас нельзя с уверенностью сказать, что же именно послужило причиной взрыва, ставшего первоосновой гибели линкора? Официальная версия причиной взрыва называет немецкую донную мину, уцелевшую со времен Второй мировой войны. Она же не исключает возможность диверсии иностранных подводников, проникнувших в Севастопольскую бухту на мини-подлодке или управляемой торпеде, а среди моряков ходят слухи о том, что корабль был заминирован еще перед передачей Советскому Союзу... Архивы молчат.

Вглядываясь в фотографии погибших на "Новороссийске" друзей, молчит старшина команды телеграфистов Захарчук, ждет весточки от оставшихся в живых. А над Севастопольской бухтой по-прежнему кружат чайки, взывая криками к памяти о погибших.

Галина КОВАЛЕВА