

ПРЕДИСЛОВИЕ

В год семидесятипятилетия Великой Победы над немецко-фашистскими захватчиками как никогда высок интерес читающей публики к истории боевых действий Великой Отечественной войны. При этом в нашей стране традиционно бытует мнение, что судьба войны решалась, в основном, на сухопутном фронте. И это мнение даже кажется имеющим право на существование — но только на первый взгляд...

Так был ли одолевший самого страшного врага двадцатого века Советский Союз великой морской державой? И каков действительный вклад его Военно-морского флота в победу над Фашизмом?

Эта книга — попытка ответить на эти вопросы, взглянув на некоторые эпизоды войны через призму отдельных боевых эпизодов и судеб некоторых советских кораблей. Флот — это, прежде всего, корабли и люди, которые их разрабатывают, строят и ведут в бой.

Перед читателем предстанут интереснейшие, зачастую уникальные проекты — от флагманского линкора до скромного корабля-спасателя или крохотного торпедного катера. Перед глазами читателя предстанут неординарные судьбы и картины боевых операций — обороны Севастополя и Одессы, битвы за Ленинград, десанта на Малую землю. Война на море откроется такой, какая она есть — «в дыму, крови и рваном железе».

Автор — военный историк и журналист, выпустивший в свет такие книги, как «Потомки последних корсаров» и «На острие противостояния» (в соавторстве с Б. Юлиным), «По главному фарватеру эпохи», «Русская Арктика: лед, кровь и пламя», «Крейсер “Варяг”: судьба и легенда», «Крейсер “Аврора”: Хроники дежурной по столетию». В новой книге основой повествования стали монографические очерки — своего рода биографии кораблей-участников боевых действий. Из этих отдельных биографий у читателя складывается разностороннее представление о том, чем был Великий флот Великой Отечественной войны.

Простой и образный публицистический стиль повествования, не перегруженный специальными терминами, делает эту книгу понятной читателю, впервые столкнувшемуся с подробным описанием

корабля. А точность в изложении фактов и тщательное отношение к подбору архивных источников информации может быть ценным и для специалиста-историка.

Книга рассчитана на широкий круг увлекающегося историей читателя — особенно на молодежь, — и будет особенно интересна будущим защитникам Родины — воспитанникам кадетских школ и курсантам военных училищ.

«ВОЛХОВ»: СТО ЛЕТ ТОМУ ВПЕРЕД

«Зачем вам машина времени?
Вы и так потихоньку, год за
годом своим ходом и доползете
до двадцать первого столетия».

(Кир Булычёв)

Такого удивительного корабля нет ни в одном флоте мира, кроме Российского.

Во-первых, это катамаран, что уже само по себе — достаточная редкость, если речь не идет о спортивных судах и яхтах.

Во-вторых, спущенный на воду в 1913-м году и вступивший в строй в 1915-м, он до сих пор является строевой единицей действующей эскадры и служит на Черном море по своему основному назначению — как спасатель и судно-носитель подводных аппаратов. Его долгая жизнь — абсолютный рекорд мира по продолжительности службы без перемены «специальности» с годами.

В-третьих, хотя корабль и ходит под боевым Андреевским флагом, он за всю свою долгую жизнь не потопил ни одного врага. Зато жизнь спасал многим — и своим, и чужим.

Имя его до революции было «Волхов». С 1922 года и по сей день — «Коммуна». А история его стоит и глубокого научного исследования, и приключенческого романа, который, к сожалению, еще ждет своего автора. Но всё впереди...

1.

В июне 1909 года русский капитан Гранга, командир подлодки «Кефаль» Владимир Меркушев обратился в Морское министерство с оригинальной идеей: создать специализированное спасательное судно для содействия подводным лодкам в боевой обстановке.

Что-то подобное капитан Меркушев видел у немцев, когда на Балтике принимали с германской верфи в Киле лодки типа «Карп». Раздобыв техническую документацию на спасательный корабль-базу «Вулкан», талантливый офицер предложил вариант адаптации немецкого проекта к российским условиям.

Под шпилем Адмиралтейства идею, в принципе, одобрили. Но поставили условие: никаких немцев в качестве прототипа! Разрабатывать собственный оригинальный проект с использованием, по большей части, отечественного оборудования — дабы не зависеть от иностранных разработок в условиях осложняющейся международной обстановки. В качестве заказчика корабля выступил Морской Генеральный штаб.

Тендер на строительство судна был выигран Путиловским заводом в Санкт-Петербурге. Ныне это известнейшее судостроительное предприятие входит в состав ОСК как Северная верфь.

Питерские судостроители и получили 30 декабря 1911 года заказ № 3559 от Главного управления кораблестроения Морского министерства. После утверждения проектно-технической документации 12 ноября 1912 года на стапеле предприятия был торжественно заложен киль нового корабля. Вернее — два киля сразу, поскольку путиловские конструкторы сразу решили, что быть «Волхову» катамараном.

В контракте особо оговаривалось, что все узлы и механизмы должны быть, по преимуществу, российского производства, и за границей можно приобрести только те предметы и материалы, которые в России на тот момент вообще не делались. Такого оборудования, кстати, почти и не оказалось. Поставщиками оборудования и механизмов для судна стали Общество Сормовских заводов, Механический завод «Роберт Круг» из Санкт-Петербурга, Русское общество «Всеобщая компания электричества» со штаб-квартирой в Риге, Общество Русских Смеловских Заводов и некоторые другие известные российские фирмы. Наблюдающим за постройкой судна со стороны Морского министерства стал инженер-полковник Алексей Шершов.

На стапеле корабль провел ровно год — спуск и крещение его именем «Волхов» — в честь одной из судоходных русских рек — состоялись 17 ноября 1913 года. Такие имена, как правило, получали во флоте России корабли и суда вспомогательного состава.

К январю 1915 года, уже после начала Первой мировой войны, катамаран вышел на швартовные испытания, а весной, когда вскрылись от тяжелого желтого льда невиские акватории, началась его практическая служба.

14 июня 1915 года на катамаране был поднят военно-морской флаг, ознаменовав вступление нового спасателя в строй Балтийского флота — в состав флотилии обеспечения Первого дивизиона подводных лодок. Командиром «Волхова» был назначен опытный

моряк, ранее командовавший миноносцем «Деятельный» — капитан 2 ранга Александр Якубовский.

2.

Конструкция катамарана-спасателя уникальна для своей эпохи. Да и в наши дни, прямо скажем, каждый день такое судно в море не увидишь. Предоставим слово техническому формуляру «Волхова»:

«Водоизмещение — 3100 тонн;
Длина — 81 м;
Ширина — 13,2 м;
Осадка — 3,7 м;
Дальность плавания — 4000 миль;
Силовая установка — два дизельных двигателя типа 6ДР30/50 мощностью 1200 л. с.;
Скорость хода — 8,5 узлов».

Может, и немного, но прыть — в данном случае, далеко не главное: часть мощности, вырабатываемой ходовыми системами у спасателя, должна уходить на работу судоподъемных средств;

Экипаж — 23 человека; (Это — сейчас, численность экипажа на момент спуска на воду: 11 офицеров, 4 кондуктора, 60 матросов и 24 во-долаза);
Вооружение — по штату в мирное время отсутствует. В случае прямого участия в военных действиях возможна установка трехдюймовых орудий для самообороны — в зонах соответствующего подкрепления палуб над резервными помещениями, которые при таком раскладе стан-новятся погребами боезапаса.
Специальное оснащение:
Грузоподъемные устройства — левый корпус 80 тонн, правый корпус 30 тонн. Сосновые сборные кильблоки четырех форм — для разных ти-пов подводных лодок, состоявших тогда на вооружении российского Им-ператорского флота. А еще — лебедки, подъемные системы, легкий пон-тон и тросы с металлическими «полотенцами», водолазные комплекты — в общем, от 60 тонн дополнительного судоремонтного оборудования. Кроме того, катамаран имел трюм-склад, где содер-жались две дюжины запасных торпед и складной кран для их погрузки, 50 бочек мазута и электромеханический насос «высокой производи-тельности».

Тип насоса точно не указывался, но это ведь сменное оборудование, если один испортится, можно другой заказать.

С таким комплектом оснащения можно было не только вытаскивать со дна подлодку, которая по какой-то причине сама не может всплыть, но и выдавать субмаринам боезапас и топливо прямо на их дежурных позициях в открытом море — в зоне боевых действий.

Позже, уже в наше время, при модернизациях, у катамарана появились гидроакустические станции МГ-26, МГВ-5Н, МГ-239М, «Кама», глубоководный аппарат «Пантера» и еще немало современного оборудования для подводных работ.

Корпуса катамарана соединены между собой четырьмя восемнадцатиметровыми арками, расположенными на равном удалении друг от друга. Для усиления конструкции они соединены продольными балками. Высота пролета ферм составляет 10,5 м. Эти арки, помимо того, что являются силовым элементом конструкции корабля, служат еще и направляющими для четырех мощных грузовых кранов-судоподъемников.

Этими кранами «Волхов» и вытаскивал субмарины со дна. Достаточно выйти к месту аварии, найти аварийную лодку на дне, сориентировать собственный корпус по оси ее диаметральной плоскости и закрепиться на якорях. Далее под воду шли водолазы. Они перво-наперво простукивали корпус и организовывали, если это оказывалось возможным, вывод уцелевшего экипажа через люки или через торпедные аппараты. Аквалангов еще не было, воздух водолазам подавали насосом с поверхности, и отдать шланг спасенному означало самому задержать дыхание на довольно большой срок. Чаще всего этого не делалось. Спасенные просто сразу же стремились всплыть. На заре столетия это часто был единственный способ подводнику спастись: баротравма почти гарантирована, но, может быть, хоть жив останешься!.. А затонуть с подлодкой на глубине больше 10–12 метров считалось верной смертью для экипажа.

Далее, остропив лодку — опутав ее подкильными стальными «полотенцами» и крепкими тросами, — водолазы поднимались на поверхность и подавали гаки на краны. Мощные механизмы начинали выбирать тросы и цепи. Несчастную «жертву» осторожно вытаскивали так, чтобы она оказалась точно промеж корпусов катамарана. Затем пострадавшую субмарину устанавливали на поворотных балках с кильблоками, числом 12 штук, и приступали к водоотливу из поврежденных отсеков.

Если при затоплении лодки были погибшие, они поступали в «покойницкую», оборудованную в левом корпусе «Волхова». Здесь двое лазаретных санитаров с соблюдением всех традиций готовили моряков к последнему пути: надевали на них парадную форму, зашивали тела в парусиновый саван с тяжелым балластом в ногах. Приходил батюшка — православный иеромонах и отпевал православных покойников, как полагается. Для безбожников-атеистов последнее напутствие читали старший офицер или сам командир. А ежели среди погибших попадется, к примеру, татарин, мусульманского священника специально привозили с берега. Далее следовали торжественные, со всеми почестями, похороны в море. Практиковалась и доставка погибших семьям для погребения на берегу — в зависимости от обстановки на театре боевых действий. Поэтому покойницкая была оборудована «ледником», позволяющим уберечь тело героя от тлена в течение 3–5 дней.

Затем, зафиксировав аварийную подлодку неподвижно под кранами, как в самом настоящем плавучем доке, «Волхов» выбирал якоря и неспешно тащил «несчастную» в Питер — на родной завод, ремонтироваться. Небольшими по объему работами экипаж, при наборе которого отдавалось предпочтение призывникам и вольнонаемным из числа заводских рабочих, занимался прямо в пути. Благо качка у катамаранов плавная, на ходу можно и металл резать, и клепать, и деформации рихтовать...

Мощные прожектора на фермах над головами ремонтной партии позволяли работать в ночную смену. Зачастую на заводе лодка выходила из импровизированного «плавдока» уже своим ходом!

В кругах морских историков бытует версия, что секрет необыкновенного долголетия «Волхова» — в особого рода судостроительной стали, применявшейся при его постройке. Мол, вязкая и ковкая сталь с Путиловского завода, секрет изготовления которой на сегодняшний день, якобы, безвозвратно утрачен, почти не подвержена главному врагу металлического корабля — ржавчине...

Как бы ни была красива эта легенда, а действительности она не соответствует. В руки автора этих строк попал документ ЦГА ВМФ о заказе металла для «Волхова», согласно которому материалом корпуса была типичная для начала двадцатого столетия смит-марте-новская марка углеродистой стали — такая же, как, например, у другого корабля-долгожителя, крейсера «Аврора» (которая, кстати, из-за коррозии в ремонт попадала не раз). «Волхов» строился согласно утвержденным Морским министерством нормам и правилам,

и от ровесников по использованным материалам ничем не отличался. А живучесть его, скорее, объясняется великолепным качеством металлообработки на Путиловской верфи, строгим соблюдением технологий кораблестроения, хорошим уходом со стороны команды, неучастием в боевых действиях и вообще менее нагруженными, чем, скажем, у крейсера, условиями службы.

Что же до нынешнего технического состояния корабля, то во время докования в 2005 году проводился замер толщины корпуса в носовой части. И в районе «ледового пояса», на уровне ватерлинии и ниже, эта толщина составила 14,9 мм. А по технической документации завода металл, который поставлялся для обшивки во время постройки корабля, имел толщину листа 16 мм. Потерять за счет коррозии всего-то чуть больше миллиметра за сто лет – это немного и вполне естественно.

Нынешний командир корабля Анатолий Ишинов считает, что прочности корпусов катамарану хватит минимум еще лет на тридцать. А единственным плохо работавшим на момент ремонта 2005 года механизмом на судне был рояль немецкой работы, подаренный кают-компани матерью Николая II – императрицей Марией Федоровной. Кстати, на сегодняшний день «царицын рояль» восстановлен и настроен...

3.

Впервые катамаран «Волхов» был использован по своему прямому назначению 16 июня 1917 года, когда в Аландских шхерах затонула подводная лодка АГ-15.

Погода спасательным работам отнюдь не благоприятствовала. Был туман и острая, беспокойная зыбь. 3 июня 1917 года в 14 часов 25 минут АГ-15 вышла в море на практическое погружение в сопровождении портового буксира. Видимо, этот буксир и помял лодку при неудачном сближении, нарушив герметичность ее корпуса. Погрузившись, субмарина начисто отказалась всплывать, несмотря на продувку всех цистерн. И «зависла» у самого дна с дифферентом на корму...

В 17 часов 35 минут со дна пробкой выскочила торпеда с запиской: «Не можем всплыть. Нас тут 11 живых человек. Буксируйте на мель. Срочно подымите нас, вода прибывает...». К одиннадцати часам ночи водолазу с буксира, удалось вывести через торпедный аппарат и поднять на поверхность пятерых матросов АГ-15 и мичмана. Подводники, едва придя в себя, сообщили, что остальной экипаж, к несчастью, уже захлебнулся в затопленных отсеках...

Водолаз с буксира зацепил лодку гинём, но мощности вытаскать её у маленького кораблика не хватило. Решили послать за катамараном.

15 июня в 18 часов 30 минут на острой волне и при сильном боковом ветре «Волхов» завел под корпус лодки концы и начал выбирать слабины под кранами. На следующий день, 16 июня, АГ-15 была поднята. Силами экипажа «Волхова» лодка была поставлена в строй менее чем за месяц. А уже 24 сентября 1917 года «Волхов» вновь был в открытом море: на глубине 13,5 метров легла на грунт поврежденная лодка «Единорог»...

Революцию — и Февральскую, и Октябрьскую — «Волхов» со своей командой, набранной из питерских пролетариев, принял как естественную неизбежность. Судя по обстановке на германском фронте, по голоду в столице и стремительному разорению державы на войне, прежняя власть только на то и годилась, чтобы дарить дорогие рояли тому, кому на текущий момент и музыке-то учиться некогда!

Экипаж катамарана-спасателя, достойного наследника питерских мастеровых, без отрыва от ремонта очередной не всплывшей лодки сформировал на борту матросский ревком и начал обращаться к офицерам не «ваше благородие», а «товарищ мичман», «товарищ капитан второго ранга». Тем, по сути, дело и кончилось для «Волхова» — спасательные работы никто не отменял, и пока в море гибнут подводники, просто некогда заниматься серьезной политикой! Какая бы ни была в стране власть, а кого надо по-быстрому достать со дна морского — всегда найдется...

В начале 1918 года «Волхов» пребывал в Ревеле — с бригадой подводных лодок. И едва не погиб во время ледового шторма, когда в составе сводной группы кораблей Балтийского флота совершил в сложной ледовой обстановке переход из Ревеля в Гельсингфорс. Финляндия указом Совнаркома получила независимость, русские корабли должны были покинуть и этот порт, но «Волхова» с большой пробоиной в борту, полученной во льдах, кажется, никто забирать не собирався. Команда корабля сошла на берег и разбегалась по фронтам Гражданской войны.

Спас катамаран для нашей страны Евгений Беренс — бывший мичман легендарного крейсера «Варяг», ставший в революционные годы заместителем наркома военных и морских дел Льва Троцкого. Он добился того, чтобы финские власти вернули Советской России небольшую группу задержанных ими русских кораблей, и в мае 1918 года «Волхов» под буксирами был доставлен в Кронштадт.

Часть его команды вернулась с Гражданской войны живыми, погибших заменили новобранцами из школы Красноармейцев.

И вот тут, прямо во время ремонта, осенью 1918 года уникальный катамаран снова спас подводную лодку.

В результате аварии затонула подлодка-минный заградитель «Ёрш». Счастье, что дело было прямо у причальной стенки завода: там неглубоко, спасатели базируются рядом, и есть шанс извлечь со дна чудом уцелевшую часть экипажа. «Волхов» со свежешапитой пробоиной оказался у места аварии первым и справился с задачей на «отлично». Правда, уже когда «Ёрш» покоился на кильблоках, выяснился жуткий факт: в нарушение правил техники безопасности, лодка при поступлении в ремонт не рассталась с боезапасом. Кантовать на тросах между корпусами субмарину, по-боевому начиненную минами? Вот уж, что называется, «спасибо, не надо!»... Может, и хорошо, что спасатель об этом не знал, ведь действуй он чуть более нервно — и погибли бы не только те моряки, что утонули с лодкой. Многих смертей не удалось бы избежать...

Год спустя «Волхов» поднял подводную лодку «Рысь», тоже затонувшую у стенки завода. Потом — еще одну субмарину-минзаг. А всего за период с 1919 по 1922 год «Волхов» спас 6 подводных лодок.

В марте 1922 года волей собственного экипажа «Волхов» сменил имя: на том же заводе, где корабль появился на свет, отлили из латуни буквы для нового наименования. Теперь он звался «Коммуна». Это имя корабль носит и по сей день.

4.

Мощный водоотливной насос, которым оснащен катамаран, может быть использован не только по прямому назначению, но и в качестве средства тушения пожаров. В этом пришлось «Коммуне» убедиться во время спасательных работ на субмарине «Змея». Лодки тех лет были двухдвигательные, мотор подводного хода — электрический, и у «Змеи» был «классический» пожар от перегрева электромотора. Далее последовал вызов на подъем затонувшего посыльного корабля «Копчик» — и катамаран снова справился с работами, хотя до этого опыта подъема надводных кораблей у него не было.

В 1928 году, в конце весны, катамаран получил необычное поручение. Почти за десяток лет до этих событий, в штормовой свинцовой Балтике Красный флот отражал нашествие интервентов. И 4 июня 1919 года два советских эсминца прижали на минном поле английскую субмарину L-55. Лодка, спасаясь от обстрела

малокалиберной артиллерии эсминцев, нырнула, но впопыхах намотала на руль глубины минреп и сама себя треснула по рубке миной. Которая, естественно, взорвалась...

Теперь, когда Великобритания признала Советскую Россию, лодку, покоившуюся на вязком илистом грунте, требовалось найти, чтобы достать со дна погибших моряков. Запаять тела в цинковые гробы и вернуть в Англию, чтобы бывшие воины Антанты покоились в родной земле. А что там делать с самой лодкой, зависит от её состояния. Британский флот на нее больше не претендовал, считая безнадежно поврежденной.

«Волхов» извлек из объятий Нептуна и англичан, и вахтенный журнал L-55, и... даже её саму. Было это так:

Водолазная партия под руководством Н. С. Хроленко обнаружила L-55 на глубине «значительно более 30 метров».

Из отчета руководителя ЭПРОНа Л. Н. Захарова председателю ОГПУ:

«Получив в сентябре месяце прошлого (27-го) года сведения о возможном обнаружении погибшей английской лодки L-55 (название установлено официальными сообщениями Английского адмиралтейства о гибели в 1919 г. этой лодки в Финском заливе), я просил... дать распоряжение о повторном тралении этого района.

В отмеченном в 1919 году месте трал снова задевал, но флотские водолазы не могли определить, за мутностью воды, в чем дело. Один из них по неопытности был выброшен с глубины 30 метров наверх.

Командированным из Севастополя водолазам ЭПРОНа удалось 20-го октября, за несколько дней до ледостава, обследовать погибшее судно, оказавшееся действительно подводной лодкой. Пройдя от носа до рубки и спустившись снова на корму, водолазы не смогли обнаружить никаких повреждений корпуса лодки. 19 мая этого года (28-го), после решения Управления морских сил РККА поручить подводные работы ЭПРОНу, прибывшая в Кронштадт водолазная партия Экспедиции продолжила обследование лодки».

Лодка лежала, частично погрузившись в донный ил, на уровне основания рубки — огромная дыра с переходом деформаций на прочный корпус. Явно не от снаряда, которыми эсминцы стреляют!

Далее в отчете говорилось:

«Оказалось, что задняя часть рубки снесена взрывом, что непосредственной причиной гибели лодки был взрыв мины заграждения, на которую лодка, по-видимому, наткнулась, ускользая от огня эсминцев. Эта

пробоина от мины может дать теперь повод для разговоров, что лодка не была уничтожена "Азардом", а погибла благодаря собственной неосторожности. Это неверно и подобные разговоры не нужны».

В советской военной историографии причиной гибели английской субмарины нередко называлось именно меткое попадание комендоров «Азарда» в нижний срез боевой рубки. Однако на самом деле покончила с субмариной мина, что и подтвердили специалисты, осматривавшие лодку...

Разработкой технического проекта руководил бывший прапорщик царского флота Тимофей Иванович Бобрицкий, в будущем — главный инженер ЭПРОНа, предложивший поднимать субмарины с помощью четырех гибких металлических «полотенец», асимметрично подведенных под днище и соединенных верхними концами с судном-спасателем «Коммуна».

11 августа L-55 катамаран извлек L-55 на поверхность, и на ее флагштоке день спасатель доставил поврежденный корабль в Кронштадт. Здесь партию ЭПРОН посетил новый нарком по военным и морским делам Климент Ворошилов, а РВС СССР объявил благодарность всему личному составу Экспедиции. Именно в связи с операцией по подъему L-55 в августе 1929 года ЦИК СССР наградил ЭПРОН орденом Трудового Красного Знамени.

При осмотре поднятой лодки в Кронштадтском доке на предмет возможного ремонта были обнаружены останки 38 английских подводников, о чем советское правительство сообщило дипломатам Великобритании. Подводников-интервентов решено было похоронить на родине, и в конце августа 1928 года за ними пришел нанятый британским правительством норвежский пароход «Трору», ранее занимавшийся перевозками замороженной рыбы и располагавший обширным «холодным» грузовым отсеком. А самой лодке предстояло остаться в России.

Из отчета Экспедиции:

«Сохранность корпуса, механизмов и оборудования самая хорошая, все, что не повреждено взрывом, может быть отремонтировано или даже только перебрано... Эта океанская лодка много лучше и много могущественнее тех, которые нами сейчас строятся. Подлодки этого типа составляют основные группы подводного флота Великобритании и по сие время».

Отремонтированная судостроителями Кронштадта и Ленинграда, эта лодка прожила достойную жизнь в составе Советского

ВМФ — в качестве инструкторского корабля школы подплава, участвовала в обороне Ленинграда. Пережила блокаду, и была списана только в послевоенные годы.

Уникальность операции по спасению L-55 состоит в том, что по проекту «Волхов» может поднимать субмарины, лежащие на дне не глубже 50–55 метров. А тут, как выяснилось, было не «значительно более тридцати», а как минимум 62 метра!

Потом были подъём патрульного катера, еще одной подводной лодки, торпедного катера... Катамарану не суждено было ни одного спокойного сезона в довоенные годы! Бывали и экзотические вызовы — например, на спасение буксира, принадлежащего самому ЭПРОНу. Этот корабль — тоже спасатель, занимался подъемом затонувшего судна, и при внезапном отрыве и резком всплытии подводного кессона получил такой удар в корпус, что затонул рядом со своим «утопленником». «Волхов» вынул со дна обоих. Причем, по ошибке, первым — того, который первым и утонул...

Поднимал «Волхов» и самолет, и торпедный катер, и баржу с 12-дюймовыми боевыми снарядами, утерянную при приеме боезапаса балтийскими линкорами. Словом, работы — интересной, но неизменно опасной и трудной, всегда хватало. А если стоял «не-сезон», когда по Балтике без ледокола мили не пройдешь, катамаран служил вспомогательным доком при очистке малых лодок от подводных обрастаний. Так что и зимой — никакого отдыха в резерве!

В нынешние либеральные времена принято вспоминать тридцатые годы как «эпоху Сталинских репрессий». Увы, не обойдем эту тему и мы. Дело в том, что «Волхов», по советскому «паспорту» — «Коммуна», однажды спас известного балтийского адмирала с десятком других офицеров. Только не от бездны морской, как других, а... от тюрьмы.

Дело было так:

25 июля 1935 года во время манёвров флагман флота линкор «Марат» — огромный дредноут водоизмещением 23 тысячи тонн — не заметил и буквально задавил при циркуляции находившуюся в рубочном положении подводную лодку Б-3 «Большевик». На борту линкора находился штаб эскадры во главе с командующим — Л. М. Галлером. Когда под тяжким тупым форштевнем слышался удар, и что-то слабо хрустнуло, адмирал не растерялся, понял, что «Марат» таранил какой-то маломерный корабль, и велел спускать катера и шлюпки — поднимать с воды экипаж «потерпевшего». Но спасенных не было: тут и вскрикнуть не успеешь, как пойдешь на дно... После учений, на берегу, и командующий,

и офицеры его штаба, и штурманская команда линкора попали под арест. Время было непростое, морякам всерьёз «светил» трибунал.

А пока военный прокурор искал в чрезвычайном происшествии следы преступления, спасательный катамаран «Коммуна» искал в море затонувшую лодку. И нашёл.

Вместе с мертвым корпусом «Большевика» море отпустило на свет доказательства того, что в столкновении виновата была сама лодка: вахтенный журнал не оставлял в этом сомнений. Неправильно прочитав сигнал линкора о готовности совершить поворот, субмарина, фактически, сама кинулась «Марату» поперёк курса, и будь Галлер хоть семи пядей во лбу, он не успел бы принять спасительного решения: дредноутскую инерцию представить нетрудно. А коль скоро командир субмарины погиб со своим кораблём, то, стало быть, и судить за это ЧП теперь некого...

5.

В годы Великой Отечественной войны катамаран «Коммуна» под командованием капитана 1 ранга С. И. Рябкова стоял в Ленинграде. Впрочем, «стоял» — не совсем точное слово: получив четыре зенитки на палубу, корабль героически оборонялся от налетов немецкой авиации.

Двадцать три члена его экипажа добровольцами ушли на фронт, несмотря на то что спасатели имели право на бронь. В оголодавшем в блокаде городе, получая воинский паёк — 300 граммов тяжелого черного хлеба пополам с мякиной на брата — команда уникального корабля не только выжила, но и продолжала свою вечную миссию — помогать другим.

Едва закончится немецкий обстрел, балтийцы спускали на воду шлюпки и шли собирать глушенную взрывами невскую рыбу. Зимой организовали лов корюшки сачками в полыньях и пробитых во льду бомбовых воронках. Часть улова отдавалась на собственный камбуз — без этого дополнительного приварка ни матросам, ни мастеровым не справиться бы с тяжёлым трудом, а уха из этой рыбы на капустной «хряпе» надёжно притушляла голод. До двух третей рыбы отсылали на берег — в детский дом, в госпитали, в мастерскую порта, где рабочие буквально умирали у станков.

В это время со дна были подняты:

- подводная лодка «Щ-411»,
- буксир «Аустра»,
- шхуна «Труд»,
- портовый танкер «Водолей-2»,

- плавбаза «Правда»,
- 3 подводные лодки.

Команда «Коммуны» собрала в фонд обороны 70000 рублей.

В феврале 1943 года «Коммуна» собирает и отправляет на фронт две мобильные водолазные станции. А когда на Дороге жизни под бомбёжкой уходит под лед обоз с танками, отремонтированными в Ленинграде и возвращающимися на фронт, водолазы катамарана участвуют в подъеме четырех Т-34. Работы ведутся при температуре воды около 4 градусов и воздуха — минус пятнадцать... В жестких скафандрах, при подаче воздуха компрессором с катера — акваланг еще был заморской редкостью. Подобные спасательные операции считаются подвигом даже, если происходят в мирное время.

Только за 1944 год катамаран поднял 14 кораблей и судов суммарным водоизмещением 11767 тонн, оказал помощь 34 аварийным и поврежденным в боях кораблям. Весь экипаж «Коммуны» был поголовно награжден медалями «За оборону Ленинграда».

6.

После войны корабль-ветеран год простоял в ремонте и вернулся к привычной службе. И, между делом, побил собственный довоенный рекорд: выудил с глубины 73 метра субмарину М-256. Впрочем, в фондах ЦГА ВМФ есть информация, что он поднимал корабли и с восьмидесяти метров... Суммарный спасательский счет «Коммуны» — 150 кораблей и судов различного класса.

В 1967 году катамаран перешел в Черное море. Во время пути вокруг Европы попал в жестокий шторм в Бискайском заливе — и в очередной раз доказал свою непревзойденную надежность. В Севастополе, у пирса «Севморзавода» прошел модернизацию и получил систему гидролокации и два глубоководных аппарата типа «Поиск-2», рассчитанных на глубину погружения до 2000 метров.

В 1977 году катамаран «Коммуна» со своими батискафами и глубоководными аппаратами участвует в поисках самолета Су-24, потерпевшего аварию у берегов Кавказа. Стоит ли говорить о том, кто нашел небольшой, в общем-то, штурмовик на глубине 1700 метров?..

Информация к размышлению: Аналогов у «Волхова» — «Коммуны» в мире нет. Нечто похожее представляет собой американское судно спецназначения «Гломар Эксплорер». Но — лишь отдаленно похожее. Американский спасатель появился на свет на добрых 60 лет позже — в связи с печально знаменитым проектом «Азориан», более известным в нашей литературе как операция ЦРУ США

«Дженнифер». Красивым женским именем в Америке назвали попытку тайно изъять с морского дна и доставить для изучения в США потерпевшую аварию советскую подлодку К-129, затонувшую на расстоянии 2890 км от побережья Гавайских островов. Поскольку К-129 погибла на глубине почти 5 километров, специально для ее обследования и подъема был построен носитель глубоководных аппаратов «Гломар Эксплорер», перенявший многие идеи «Волхова».

Он также может зацепить тросами подлодку и перенести её на некоторое расстояние, зафиксировав под собственным корпусом. В ходе операции, замаскированной под геологоразведочные работы на морском шельфе, «Гломар Эксплорер» получил задание «украсть» советскую субмарину. Но при подъеме киль лодки переломился, и, американец в буквальном смысле слова остался с носом. Ему достался нос лодки с торпедными аппаратами и двумя торпедами, да еще и при ядерных боеголовках. А рубка с командным отсеком, где находится вся документация, отсек баллистических ракет и ходовые системы так и покоятся на дне океана...

В 1984 году «Коммуне» предстояло «выйти в отставку»: катамаран планировалось передать от военного флота в состав исследовательской флотилии Академии наук СССР. Но переход на мирную службу не состоялся, приказ об этом бесследно утонул в море развернувшихся в стране реформ. И теперь его, наверное, ни с какими водами не найдешь.

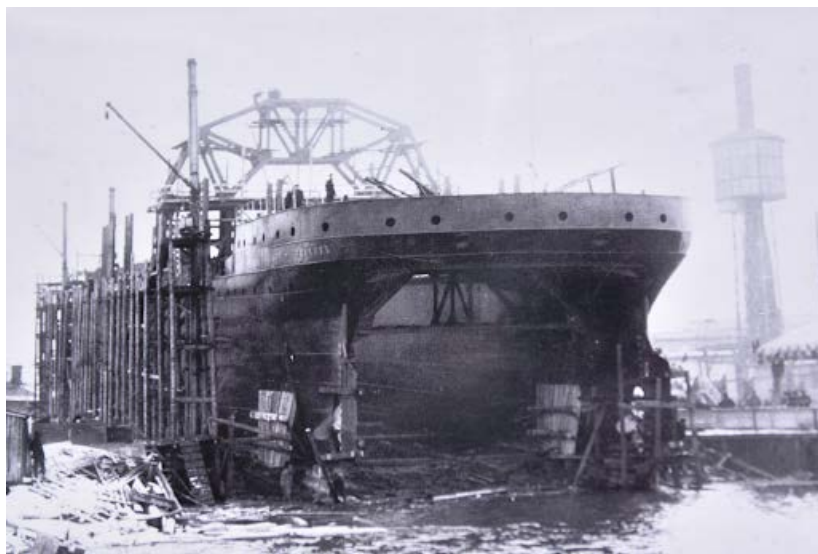
Но, может, это и к лучшему: гражданские ведомства в эпоху перемен легко расстаются с «устаревшими» кораблями, могли и все списать. Слава Богу, «снять погоны» ветерану так и не пришлось. Корабль остался в составе ВМФ, в отряде спасателей Черноморского флота, где и пребывает ныне.

Ремонт 2018 года показал, что ресурс уникального катамарана не исчерпан.

17 ноября 2013 года в Севастополе торжественно отметили 100-летие со дня спуска корабля на воду. На «дне рождения» у «Коммуны» побывал в буквальном смысле весь город.

Однако не только праздниками и воспоминаниями жив столетний корабль. Пройдя модернизацию и получив новое подводное оборудование, способное работать на глубине почти 3 километра, катамаран по-прежнему выходит в море, активно участвует в учениях ВМФ и спасательных работах, помогает археологам и экологам Черного моря. Сегодня основная задача корабля-ветерана — аварийно-спасательное обеспечение дизель-электрических подводных

лодок Черноморского флота. В составе ВМФ у «Коммуны» сегодня шесть подопечных: субмарины «Новороссийск», «Ростов-на-Дону», «Старый Оскол», «Краснодар», «Великий Новгород» и «Колпино». Все — современные потомки легендарных «Варшавянок», вооруженные ракетами «Калибр». За редкую для представителей этого класса способность к практически бесшумному скрытному передвижению и более чем серьезную боевую мощь в НАТО эти лодки носят «космическое» прозвище — Черные Дыры.



Катамаран «Волхов» на стапеле



«Коммуна» в 2010 году



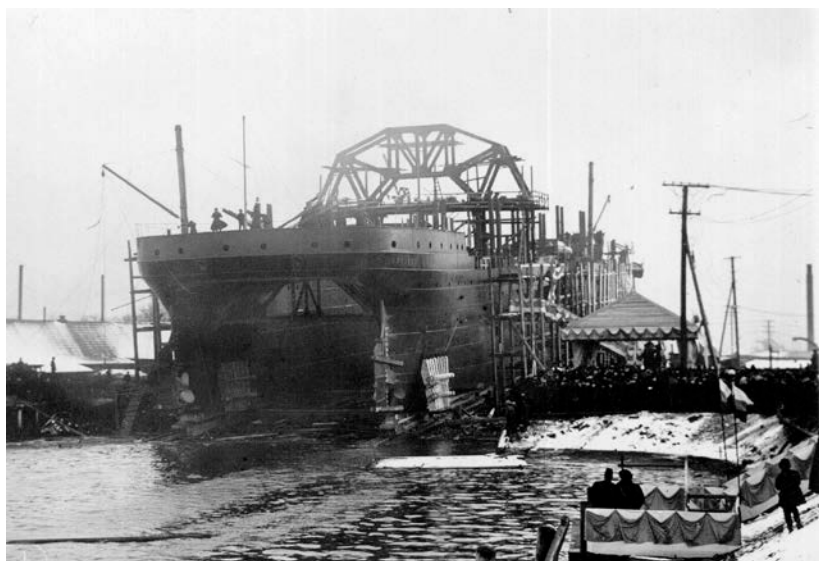
«Коммуна» на якорной стоянке в Севастополе



«Коммуна» поднимает английскую субмарину Л-55



«Коммуна» у причала в Севастополе



Спуск на воду корабля-спасателя «Волхов»

«КРАСНЫЙ КАВКАЗ»: ВЫЖИТЬ И ПОБЕДИТЬ

И если пенные объятя
Назад не пустят ни на час
И ты в конверте за печатью
Получишь весточку о нас, —

Не плачь, мы жили жизнью смелой,
Умели храбро умирать —
Ты на штабной бумаге белой
Об этом можешь прочитать.

Переживи внезапный холод,
Полгода замуж не спеши,
А я останусь вечно молод,
Там, в тайниках твоей души.

Алексей Лебедев

... Имея такие повреждения — не воюют. Да и вообще не живут, строго говоря! В лучшем случае — бессмысленно болтаются на поверхности воды еще пару часов в отчаянной борьбе за живучесть. А потом — приказ старшего по званию из уцелевших офицеров об эвакуации экипажа катерами и шлюпками. И последний сигнал, распустившийся на фоке цветными лепестками продымленного флага: «Погибаю, но не сдаюсь!»...

Полтора десятка попаданий артиллерийскими снарядами. Пять минных подрывов с обильными затоплениями ниже ватерлинии. Четыре тяжелых авиационных бомбы в палубу — с переломанными бимсами, выгоревшими внутренними отсеками, десятками погибших и раненых в экипаже... Более чем достаточный боевой «груз», чтобы отправить на тот свет корабль, классифицирующийся во флотских списках как легкий крейсер.

Затопления — около двух тысяч тонн забортной воды, практически четверть водоизмещения. Боеспособность близка к нулю: часть многочисленной артиллерии уже подбита, оставшейся просто невозможно полноценно воспользоваться из-за дифферента, который, к слову, еще и неуклонно увеличивается ввиду нехватки мощностей водоотливных средств...

Конец ознакомительного фрагмента.
Приобрести книгу можно
в интернет-магазине «Электронный универс»
(e-Univers.ru)