

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ

КРАЙ НЕПУГАНЫХ ПТИЦ

22 сентября 1935 г. вышло постановление ЦИК и СПК СССР о введении персональных воинских званий для лиц начальствующего состава Красной Армии и Рабоче-Крестьянского Красного Флота, предпринятое для упорядочения прохождения воинской службы. До этого существовали так называемые служебные категории (их было 13), которые давались вместе с назначением на должность. В соответствии с ними присваивались и нарукавные знаки различия. Так, например, командир корабля 2 ранга относился к 9-й категории и носил на рукаве четыре галуня средней ширины, что соответствовало современному званию капитан

2 ранга. Если командир назначался на низшую должность, то получал меньшую категорию и тоже менял пашивки.

С опубликованием постановления у нас началась переквалификация. Наиболее многочисленный комсостав кораблей и штабов получил старые флотские звания — от лейтенанта до капитана 1 ранга. Должности флагманского мипера флотилии соответствовало звание капитан 2 ранга, но я получил лишь капитан-лейтенанта. За семь лет службы после окончания училища более высокого звания мне не полагалось.

Высшему начальствующему составу флота присвоили воинские звания флагманов различных рангов. Флагманами же продолжали называть и командиров плавающих соединений, поднимавших на кораблях присвоенные им должностные флаги. Это приводило к известной путанице.

Осенью к нам на Север прибыли с инспекторской проверкой начальник Морских Сил РККА В. М. Орлов и его помощник Э. С. Панцержанский. Они проверили боевую готовность плавающих соединений и ознакомились с ходом строительства оборонительных сооружений базы. Наморсид дал низкую оценку уровню подготовки флотилии. Вскоре после этого З. А. Закушнев перевели на Каспий командиром дивизиона канонерских лодок, а в 1937 г. он был арестован.

Командующим Северной военной флотилией назначили флагмана 1 ранга К. И. Душенова, бывшего начальника штаба Морских сил Черного и Азовского морей. К. И. Душенов подробно изучал положение дел, неустанно ездил по базам, осматривал корабли и строящиеся объекты. Вечерами заслушивал доклады ведущих специалистов штаба. Намотавшись за день, он являлся на заседания усталый и иногда забывался, сидя за столом, а очнувшись, заставлял докладчика повторять то, что пропустил. По его наводящим вопросам мы сразу поняли, что этот человек обладает широкой эрудицией и большим жизненным опытом, хваткой крупного руководителя и организатора. Он был строг и, к сожалению, горяч и скор на выводы.

Приняв дела и приступив к исполнению обязанностей, Константин Иванович заявил нам, что, по его глубокому убеждению, строительство базы флотилии и оборонительных сооружений протекает медленно, а боевая подготовка не отвечает условиям незамерзающего морского театра. Он велел переделать учебные планы с учетом возможности плавания кораблей в течение всего года. Зимние сезонные стоянки отменялись, судоремонт распределялся равномерно

на период всей кампании. Торпедные стрельбы решено было проводить в Белом море, а в Баренцевом море выполнять лишь состязательные атаки и осенние заключительные маневры. Подводным лодкам намечались дальние походы на полную автономность, эсминцам — зимние штурманские плавания в штормовых условиях.

Строительство главной базы с первых же дней увлекло и захватило командующего. Он отдавал ему всю свою кипучую энергию, весь пыл неугомонной натуры. Утром по дороге в штаб Константин Иванович обходил все стройки Полярного, сначала останавливался у причала для лодок, долго смотрел на плотников, которые неуклюже прилаживали брусья, и не мог удержаться от замечаний:

— Ну как ты стоишь? Кто же так рубит? Дай сюда топор!

Он кидал на руки смущенному ополченцу свой плащ и, стиснув зубы, принимался яростно тесать бревно.

— Вот как надо работать! — говорил он, прерывисто дыша и возвращая топор владельцу.

То же самое повторялось и при рытье канавы под фундамент для закладки нового дома — он показывал, как ломом ворочать гранитные глыбы или катать груженную кирпичом тачку. В штабе Константин Иванович заслушивал доклад об оперативной обстановке на театре, после чего созывал начальников строительных участков, шумел на них, стучал кулаком по столу и разводил всех по объектам. Там он каждому на месте указывал недостатки и, только закончив обход, шел обедать и одновременно ужинать.

Ознакомившись с деловыми качествами командного состава флотилии, К. И. Душепов с присущей ему энергией начал укреплять ее кадрами. С Черноморского флота к нам прибыл новый начальник штаба капитан 1 ранга П. С. Смирнов. Несколько позже приехали помощник командующего по строительству капитан 1 ранга И. И. Сынков, флагманский артиллерист капитан 2 ранга В. А. Александров и начальник связи флотилии военный инженер 2 ранга Н. И. Цветков. Командир ОДМ флагман 2 ранга Ю. В. Шельтинга был заменен начальником штаба дивизиона капитаном 2 ранга В. А. Фокиным, на должность начальника боевой подготовки поставлен командир эсминца «Рыков» капитан 3 ранга С. С. Рыков, флагманским штурманом назначен командир «Грозы» капитан 3 ранга А. Е. Пастухов, а на его место переведен старпом с «Карла Либкнехта» мой одноклассник капитан-лейтенант П. И. Колчин. Ка-

пята 3 ранга Г. А. Визель стал командиром эсминца «Урицкий».

К. И. Душенов не зря нажимал на строителей. К концу года основные военные объекты Полярного были сданы в эксплуатацию, и корабли на зиму перебазировались в Екатерининскую гавань. Теперь плавающие соединения обрели свое постоянное место и находились под рукой штаба и полготдела флотилии. Помощь командирам кораблей и контроль за работой личного состава стали осуществляться не от случая к случаю, как раньше, а повседневно, систематически. Только тылы еще продолжали оставаться оторванными от главной базы, что приводило к трудностям в снабжении и ремонте кораблей.

Североморцы были довольны жизнью в Полярном, который превратился в жилой городок со школой-десятилеткой, Домом флота, при котором были созданы ансамбль песни и пляски и флотский драматический театр. В городке функционировали столовая, продовольственный и промтоварный магазины. Наладилось регулярное сообщение с Мурманском по заливу. Методом народной стройки вырубил между скал стадион. Для начальствующего состава построили многоквартирный каменный дом, благоустроенности которого завидовали даже мурманчане.

Заметные успехи в повышении боевой готовности сил флотилии, капитальном строительстве базы, улучшении быта людей подняли авторитет К. И. Душенова среди военных моряков и гражданского населения. О нем говорили как о человеке с твердой волей, умеющем хорошо поставить дело.

Летнюю кампанию 1936 г. флотилия начала походом в Белое море на торпедные стрельбы. В плавание собрали все действующие корабли, которые возглавил сам командующий. С ним уходил почти весь штаб. В Полярном за старшего оставался его помощник — капитан 1 ранга И. И. Сынков. Переход осуществлялся тремя отдельными отрядами: первыми шли эсминцы, за ними следовали сторожевики и, наконец, подводные лодки.

Эсминцам не повезло в самом начале движения. При выходе из Кильдинской салмы головной корабль «Урицкий» наткнулся на рыбацкие сети и застопорил машины. Идущий за ним эсминец «Рыков», не успев отвернуть в сторону, ударил в корму своего ведущего носом и распорол надводную часть своего борта. Продолжать морское плавание было нельзя, и К. И. Душенов завел корабли в губу Терьберку, чтобы там, стоя на рейде, устранить поврежде-

нии. Он сам руководил аварийно-ремонтными работами, а потом созвал командиров и комиссаров и разобрал с ними причины столкновения.

Константин Иванович умел разбирать происшествия, показать природу ошибок, определить степень виновности людей и объяснить вред, причиненный в результате недомотра и упущений по службе. Распекая провинившихся, он так распалялся, что повышал голос, допускал обидные сравнения, угрожал отрешением от должности. Но и без того все были угнетены и подавлены случившимся.

Наверное, Белое море получило свое название за то, что при свежем ветре его поверхность мгновенно покрывается пенными барашками, образующими сплошной белоснежный покров. Но в этот поход оно было тихим и спокойным, предоставив нам чуть ли не идеальные условия для выполнения намеченного плана боевой подготовки. Малые глубины и отлогое дно позволили без замечаний провести торпедные стрельбы. Надводные корабли в любом заливе могли становиться на якорь и без риска выводить из действия главные энергетические установки.

Наступили белые ночи, и мы стреляли без перерыва круглые сутки. Каждую субботу флотилия уходила в Архангельск. Там, на заводе «Красная кузница» экипажи кораблей производили мелкий ремонт.

К концу пребывания в Белом море начали отрабатывать торпедные атаки. Командующий часто выходил с нами. Это приносило большую пользу, поскольку тактике у К. И. Душенова можно было поучиться. Участием в походе командующего флотилией личный состав корабля гордился, хотя и знал, что в силу своей деятельной и крутой натуры Константин Иванович не может быть равнодушным к тому, что происходит вокруг него.

Выходы в торпедные атаки — дело кропотливое и трудоемкое. Флагман, обучающий своих командиров этому искусству, должен быть хладнокровным, настойчивым и иметь большое терпение. В таком учении принимают участие два-три корабля. Стоит одному человеку в любом из звеньев допустить ошибку, стоит отказать или закапризничать какому-либо механизму или прибору, как тут же вкрадется ошибка в определении элементов движения цели, появится погрешность в расчетах на боевой маневр — и торпеды пойдут мимо цели. При неудачах К. И. Душенов непременно докапывался до их сути, требовал подробных объяснений причин упущений, горячился, когда небольшой просчет или обидная ошибка в вычислениях срывали атаку,

досадовал, если ее надо было повторять. Активное вмешательство командующего во все происходящее на мостике корабля создавало понятное напряжение и осложняло работу комдива и командира корабля. Однако, несмотря на резкость, а порой и несдержанность нашего комфлотилии, его шумные разборы не вызывали обиды. Скорее наоборот, после долгого и спокойного раздумья мы приходили к мысли о том, что необходимо перенимать у него критический подход ко всем явлениям, учиться глубоко анализировать происходящие события.

Для освоения театра нам прислали три гидросамолета МБР-2. Как флагманский минер, я получил приказание готовить для них противолодочное оружие. В губе Грязная в Кольском заливе мы начали строить аэродром и ангар, служебные и жилые помещения для летчиков, склады боеприпасов и мастерские. Вскоре пришло указание готовиться к приему самолетов. На берегу губы Ваенга нашли место для полевого аэродрома. Гранитные скалы при строительстве рвали аммоналом. Беспокойные люди будили край непугавых птиц.

Осенью командующий готовил флотилию к маневрам. Но прежде чем выпустить корабли в океан, усадил всех штурманов и флагманов, офицеров штабов и тыла за карты и провел с ними военную игру. Он мыслил оперативно-стратегическими категориями, умел сгущать учебную обстановку и наращивать события так, чтобы заставить всех напряженно работать над решением поставленной задачи. К. И. Душенов сидел на самом видном месте за столом, внимательно наблюдал за участниками игры и подгонял их:

— Думай, думай! Думай так, чтобы из-под шапки пар шел!

На маневрах я снова ходил на «Умбе» посредником на стороне «синих». Северная флотилия опять разбила на минно-артиллерийской позиции «противника», который рвался в Кольский залив, и командующий сделал содержательный и поучительный разбор учения.

Мы пребывали в ранге флотилии по причине малочисленности корабельного состава, то есть по чисто формальным признакам. По размерам же морского театра, значению в системе обороны страны, характеру возложенных задач, то есть по существу своему, это был флот с самого дня рождения. В Генеральном штабе это отлично сознавали, и потому 11 мая 1937 г. вышел приказ наркома обороны о преобразовании флотилии в Северный флот.

Ленинградские заводы сериями выпускали подводные

лодки, строили новые эскадренные миноносцы проекта «7», и североморцы не без оснований считали, что там есть и их доля. Так оно и вышло. В конце лета по Беломорско-Балтийскому каналу пришли четыре «щуки». Теперь на Севере собралось уже два дивизиона подводных лодок, и настало время формировать из них бригаду. А тем временем расширялись береговые учреждения, положенные флоту. Начальник отдела кадров Павел Рубцов комплектовал их и размещал в Полярном. В здании бывшей церкви обособился Военный совет. Его членом назначили бывшего начальника политотдела флотилии бригадного комиссара П. П. Байрачного, начальником политуправления прислали полкового комиссара П. М. Клиппа. В штабе флота отделы переименовали в управления, а должности флагманских специалистов повысили на один ранг.

Зимой проводились первые выборы в Верховный Совет СССР. Кандидатом в депутаты по Мурманской области воинские части и промышленные предприятия выдвинули командующего Северным флотом флагмана 1 ранга К. И. Душенова. В Доме флота в Полярном в конференц-зале висела витрина с документами и фотографиями, отображавшими богатую биографию Константина Ивановича. Мальчик на побегушках, служивший в вологодской аптеке, матрос крейсера «Аврора», секретарь судового комитета корабля, начальник охраны Зимнего дворца, участник гражданской войны, командир Саратовского, Астраханского, Севастопольского и Каспийского военных портов, слушатель, а затем начальник и комиссар Военно-морской академии, начальник штаба Морских сил Черного и Азовского морей — вот этапы жизненного пути нашего кандидата в депутаты. Периодическая печать описывала революционные заслуги Константина Ивановича и отмечала его высокие деловые качества. На многочисленных встречах с воинами, трудящимися командующий выслушивал наказания, подолгу выступал сам. Энтузиазм, с которым он говорил о будущем большого океанского флота и заполярного края, заставлял загорасться каждого из нас.

Летом 1937 г. корабли Северного флота еще раз выходили в Белое море. Теперь нам здесь все было хорошо знакомо и привычно. Но в течение кампании корабли трижды были вынуждены прерывать боевую подготовку и выходить в открытое море, выполняя правительственные задания. В июне мы получили приказ обеспечить с моря перелет одномоторного самолета АНТ-25 через Северный полюс в Америку. По пути его следования мы расставили корабли

в Белом, Баренцевом и Карском морях, от побережья и до кромки вечного льда. Сформировали походный штаб, в который вошел и я. Двое суток все напряженно ждали сообщения о завершении перелета советскими летчиками В. П. Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым. Наконец 19 июня перехватили радиограмму, адресованную А. В. Беляковым в Москву: «Все в порядке. Перевалили полюс. Попутный ветер. Видели ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое. Высота полета 4200 метров». Отлегло от сердца. На следующий день, 20 июня, мы узнали, что самолет под командованием В. П. Чкалова благополучно совершил посадку в Ванкувере (США), пробыв в воздухе 63 часа 16 минут и установив мировой рекорд дальности полета без посадки (8504 км).

Не успели корабли собраться в базе, как снова пришлось разворачивать силы для обеспечения другого транспортного перелета. Рано утром 12 июля из Москвы в Америку стартовал еще один самолет АНТ-25, которым командовал Герой Советского Союза М. М. Громов. В его экипаж входили второй пилот А. Б. Юмашев и штурман С. А. Данилин. Погода выдалась солнечная, и в тот же день с наших кораблей видели, как красокрылая машина пронеслась над островами Колгуев и Новая Земля. 13 июля все радиостанции флота приняли радиограмму С. А. Данилина: «Подшли к полюсу. Высота полета 2700 метров. Путевая скорость 160 километров в час. Температура воздуха минус 8 градусов. Самочувствие экипажа хорошее. Все в порядке».

Получив сообщение о благополучной посадке М. М. Громова к югу от Лос-Анджелеса, мы возвратились в Архангельск. Мировая печать была полна восторженных сообщений о подвиге наших летчиков. Американская газета «Нью-Йорк таймс» писала: «Громов, Юмашев и Данилин установили рекорд, на который будет равняться весь мир. С завидным упорством и беспримерным техническим мастерством советские летчики осваивают бескрайние просторы Арктики. Им пужно отдать пальму первенства в осуществлении этого величайшего перелета XX века».

В августе корабли в третий раз вышли в море для обеспечения перелета. Теперь подвоялся в воздух в Москве и взял курс на Северный полюс четырехмоторный самолет Н-209, командовал им Герой Советского Союза С. А. Леваневский. Экипаж воздушного корабля состоял из шести человек. Видимость была плохая, и мы не наблюдали самолета в небе. В середине дня 13 августа С. А. Леваневский

пролетел полюс, а через час на флоте приняли от него тревожную радиограмму о том, что один из моторов заглох. На этом связь с Н-209 прекратилась. Двое суток мы еще были в море, жили надеждой на благополучный исход, а потом получили приказ вернуться в базу.

Североморцы, как и все советские люди, скорбели о гибели отважного экипажа. Мне было особенно тяжело сознавать, что в этом полете погиб мой однокашник, бывший ростовский комсомолец Виктор Левченко. Он заслуженно считался одним из лучших штурманов нашего выпуска.

Новый, 1938 год Северный флот начал с участия в славной папанинской эпопее. В январе ледину, на которой находилась первая в истории дрейфующая станция «Северный полюс», вынесло к восточным берегам Гренландии, а в феврале ее начало ломать на куски в результате сильной подвижки льдов. На помощь дрейфующей станции вышло из Мурманска зверобойное судно «Мурманец» (капитан И. Н. Ульянов), но его затерло льдами. На чистую воду из ледового плена оно вырвалось не скоро. Положение героической четверки катастрофически ухудшалось.

Для координации спасательных работ в Москве была создана правительственная комиссия, которую возглавил А. И. Микоян. Наш флот подняли по тревоге. Перед североморцами была поставлена задача пробиться сквозь льды и спрятать полярных исследователей. В течение одной бессонной ночи штаб разработал необычную операцию. Двум гидрографическим судам — «Таймыру» и «Мурману», имеющим ледокольные корпуса, поручалось идти к станции с целью снять И. Д. Папанина, Е. К. Федорова, П. П. Ширшова и Э. Т. Кренкеля. В операции по спасению папанинцев участвовали подводные лодки «Д-3» (командир старший лейтенант В. Н. Котельников), «Щ-402» (командир капитан-лейтенант Б. К. Бакунин), «Щ-404» (командир старший лейтенант И. А. Колышкин), направленные соответственно в районы островов Ян-Майен, Медвежий и мыса Нордкин, а также эсминец «Карл Либкнехт» (командир капитан-лейтенант К. Ю. Андреус), через который осуществлялась связь с кораблями спасательного отряда.

В первых числах февраля «Таймыр» под командованием капитана 3 ранга Б. Д. Барсукова и «Мурман», управляемый капитан-лейтенантом И. Ф. Котцовым, направились к Гренландии. Из Кронштадта вышел ледокол «Ермак». Офицеры штаба Северного флота несли специальное оперативное дежурство. Опасность, угрожавшая жизни по-

лярных исследователей, волновала весь мир, но советские люди не сомневались в том, что моряки успеют вырвать смельчаков из объятий стихии.

Проведению операции мешала непогода. После долгих усилий 19 февраля «Таймыр» и «Мурман» почти одновременно пробились к лагерю папанинцев и остановились в одной миле от него, уткнувшись форштевнями в ледяной остров. Экипажи судов приступили к погрузке имущества дрейфующей станции. В течение четырех часов все работы были закончены. Прежде чем свернуть радиостанцию, Э. Т. Кренкель радировал: «В этот час мы покидаем льдину на координатах 70 градусов 54 минуты северной, 19 градусов 48 минут восточной, пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 километров. Наша радиостанция первой сообщила весть о завоевании Северного полюса, обеспечивала надежную связь с Родиной и этой телеграммой заканчивает свою работу. Красный флаг нашей страны продолжает развеяться над ледяными просторами. Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров».

Скоро мы получили радостную весть и от своих кораблей. Они телеграфировали, что весь состав дрейфующей станции благополучно перешел на «Таймыр» и «Мурман».

Президиум Верховного Совета СССР высоко оценил заслуги наших моряков, наградив командиров кораблей Б. Д. Барсукова и И. Ф. Котцова орденом Ленина. Удостоились правительственных наград и другие члены экипажей.

* * *

С высокой трибуны сессии Верховного Совета СССР первого созыва было заявлено о решении создать мощный морской и океанский военный флот. За этим событием последовали строительство новых верфей, закладка современных боевых кораблей, образование Наркомата Военно-Морского Флота СССР.

Большая заслуга в создании Северного флота принадлежит К. И. Душенову — представителю славной плеяды революционных моряков-балтийцев. То, что К. И. Душенов успел сделать для флота, заставляет нас хранить о нем добрую память как о человеке, беззаветно преданном делу революции, обладавшем незаурядными организаторскими способностями, неугасимой энергией и исключительной волей.