Второй помощник

Автор:
Комбат Найтов

Второй помощник

Комбат Найтов

Военная фантастика (АСТ)

Война на море – одна из самый известных и, тем не менее, самых закрытых тем Второй мировой войны. Советский флот, как военный, так и гражданский, не был готов к таким масштабным действиям в условиях «неограниченной» войны на коммуникациях. Не слишком богатое государство не могло выделить достаточно средств на создание заново некогда второго-третьего флота в мире. Эффективность действий советского флота была достаточно низкой, что не мешало, тем не менее, вписать многие славные страницы в историю Отечественной войны. 22 июня 1941 года, в территориальных водах Швеции, у острова Готланд был торпедирован и потоплен первый советский пароход «Гайсма», принадлежавший Литовскому государственному морскому пароходству. Торпедные катера Германии базировались в «нейтральной» Швеции. Так, в 06.10 утра по среднеевропейскому времени, советские моряки вступили в Великую Отечественную войну.

Комбат Найтов

Второй помощник

Глава 1

22 июня 1941 г., 3,5 мили от Готланда, Балтийское море

Проснулся я от равномерного покачивания и незнакомого шума какого-то низкооборотного двигателя, честно говоря, ничего не поняв. Узкая койка, окрашенные в непотребный цвет переборки, иллюминатор, прикрытый тряпочной занавеской. А за переборкой голоса, говорящие на непонятном языке! Что за черт?

Вчера было 26 июля 2020 года, день флота, ну, отметили профессиональный праздник в компании таких же пенсионеров-подводников. Стараясь не шуметь, я встал с койки, прислушался к удаляющимся голосам, посмотрел на аккуратно повешенную на спинку стула одежду, и снова ничего не понял: под брюками висел китель, на рукаве которого красовалась одна широкая и одна узкая полоска, типа младший лейтенант, что ли? Но звезды не было, погон тоже. Полез в карман кителя, надеясь обнаружить там документы: пусто! В рундуке тоже ничего такого не оказалось, но в ящике стола нашел судовую роль парохода «Гайсма», Литовского Государственного морского пароходства. Роль была заполнена и подписана 21 июня 1941 года в порту Вентспилс. Там же лежали рабочий диплом и мореходная книжка. Второй помощник капитана Сергус Станкявичус пересек границу СССР 22 июня 1941 года в порту Вентспилс. Твою мать! А какое сегодня число? И что делать? Я же по-литовски не говорю!

Но времени подумать мне не дали! Загремел длиннейший звонок: боевая тревога! Засвистел свисток в трубке над столом. Я отвечать не стал, просто вытащил его. Оттуда раздался голос, что-то говорящий на литовском. Я сунул обратно свисток и начал быстро надевать на себя одежду. Процесс одевания был прерван громким взрывом в корме, засвистел пар, пароход дал продолжительный гудок, загрохотал короткими звонок, после седьмого сигнала взревев продолжительным: шлюпочная тревога! Я не забыл сунуть себе в карман обнаруженные документы и судовую роль, пригодятся, но, выскочив из каюты, рванул на правый борт, хотя пароход накренился на противоположный и спуск шлюпок с него скоро станет невозможным. Визуально обнаружил спасательные плотик и круг, сорвал их со щита, захватил топор и сбросил вначале круг, закрепив его длинным концом за шлюпбалку. Второй взрыв! И грохот пулеметов или скорострельных пушек по левому борту. Крики раненых, скрип шлюп-талей. С плотиком я переместился за релинги и сел на планширь под шлюпкой, дожидаясь, когда судно накренится больше, чтобы сбежать в воду. Где-то взревели двигатели, стрельба прекратилась, в разрыве утреннего тумана я увидел берег в нескольких милях от гибнущего судна. Все, пора, сейчас начнут рваться котлы! Медленно сполз по борту и встал на скуловой киль,

выступивший из воды. Винт еще вращался, машину никто не остановил. Затянет под него и… хана!

Громкий взрыв где-то внутри корпуса, и винт остановился! Оттолкнул довольно тяжелый плотик от борта, рубанул по концу спасательного круга и прыгнул в воду вместе с ним. Судно теряло поперечную остойчивость и сильно накренилось, но я быстро оказался за кормой, до того момента, когда оно начнет уходить под воду. Стараясь не выдать своего присутствия в воде, брассом начал подгребать к плотику, который был снабжен плавучим якорем. Примерно в полумиле от меня находились две спасательные шлюпки, но мне совершенно не хотелось присоединяться к оставшемуся экипажу. Направление на берег я засек, но остальные усиленно гребли в сторону от него. Поболтавшись в воде около плота полчаса, я забрался в него.

Прорезиненный мешок, в который я успел засунуть документы, не промок, в отличие от часов, пароход благополучно затонул минут через пять, как я оставил его. Два маленьких пятнышка на горизонте, куда ушли «бывшие коллеги», и на северо-западе, судя по солнцу, низкий, почти невидимый берег. Выбрал плавучий якорь, сел в плоту, предварительно сняв и разложив на пробковых стенках мокрую одежду, и начал потихоньку грести ладошками в ту сторону. Вода теплая, ветер слабый, судов и кораблей пока не видно. Есть и пить пока не хочется, а там: упремся и разберемся. Есть подозрение, что берег вражеский, но чему быть – того не миновать. Оставаться в составе экипажа не было никакой возможности. Проклятый языковой барьер! Знаю английский и немецкий, русский и русский матерный, со словарем в придачу, причем сразу по голове. Обучиться литовскому не успел, несмотря на полугодовое пребывание в местечке Гайжюнай, Ионавского района, Литовской ССР, п/о Рукла, в/ч 11929, в 1-й учебной парашютно-десантной роте 226-го учебного парашютно-десантного полка. Но там литовский язык в программу обучения не входил, с местным населением мы не общались, от слова «совсем», так что, кроме отдельных слов, в голове ничего не осталось. Через полгода, в звании сержанта, я сменил пески и сосны Гайжюная на полностью заросшую верблюжьей колючкой степь в Азад-Баше, под Чирчиком, и более на территории Литвы не бывал. Так что, сами понимаете, гусь свинье не товарищ!

Скорость у плотика была минимальной, к тому же я заметил, что ветер и течение не дают мне возможности быстро подойти к берегу, пришлось спрыгнуть в воду и пару часов подталкивать его ногами в нужном направлении. Благо, что тепло,

и, судя по всему, это – Балтика, цвет воды совсем не океанский. Через некоторое время я выяснил, что берег практически не приблизился, но я сместился на пару-тройку миль левее, теоретически на юго-запад. То есть «мой» бывший экипаж значительно лучше знал гидрологию этого места и ушел в том направлении, где бороться с течением и ветром не нужно. Бесполезное занятие: направлять дрейфующий плот к берегу, я прекратил, убедившись, что дальше от берега меня не отбрасывает, разве что чуть-чуть, а выбиться из сил возможность была. Что ж, уподобимся Алену Бомбару, благо, что фляжку на литр примерно воды, стеклянную, и набор для рыбной ловли я обнаружил в карманчике-клапане плота. Там же находилась керосиновая лампа, без керосина, к тому же не было спичек. Да и сигарет тоже. Больше всего хотелось курить, поэтому решил отвлечься и заняться рыбной ловлей. Ну, прямо скажем, что предоставленные снасти мало годились для морской рыбалки: медные блесны-колебалки без катушки не работают, а у дрейфующего плота скорость – понятие относительное, при почти полном отсутствии ветра. Годился только деревянный воблер, но у него была коротковата леска, пришлось связывать между собой две «закидушки». Только забросил, и тут же обнаружил, что необходимо лечь на брезент, и не отсвечивать. Когда полностью рассвело и рассеялась дымка, то я без труда узнал южную оконечность острова Готланд, принадлежавшего большому поклоннику Адольфа, его тезке, Густаву Адольфу Пятому фон Бернандоту. То-то мои несостоявшиеся товарищи по несчастью рванули от острова через все море к литовским берегам. Все суда и их экипажи из СССР, находившиеся в портах Швеции, 22 июня были интернированы до конца войны. Знаменитая Коллонтай, госпожа посол Советского Союза, ничем им помочь не смогла.

С моря, курсом 330°, в сторону бухты V?ndburgs шло два торпедных катера с красно-бело-черными флагами на гафелях. Судя по звукам их моторов, именно они торпедировали «Гайсму» и обстреляли ее экипаж. В плен никого не брали, так как базируются на шведской территории. Так что, даже на клюнувшую рыбу я не прореагировал, лежал на брезенте и ждал, когда ветер и течение пронесет мимо этого проклятого места. Впрочем, плотом никто не заинтересовался, так как я признаков жизни на нем не подавал, поэтому через несколько часов я был уже вдалеке от того места, где базировались немцы, и смог вытащить сразу двух рыбин: небольшого окуня, схватившего первым блесну, слопал красавец судачок, примерно два кило весом. Вода на поверхности моря слабосоленая, 3–4 промилле, так что от жажды здесь не помрешь, главное пить понемногу, а вот добыть из нее соль не получится. Довольно тупой, с зазубринами, топор помог выпотрошить рыбу, с его помощью из мелкого удалось добыть немного сока. Флягу с водой за весь день я так и не раскрыл, этому способствовала надпись на

фляге, где кроме литовского, существовали надписи по-французски, по-немецки и по-английски, что это – консервированная вода, и срок ее хранения вышел.

Меня вынесло в пролив между островами Эланд и Готланд уже к вечеру. На вечерней зорьке активно ловился хороший крупный окунь. Я делал ему надрезы на спине и смог полностью утолить жажду, трех окуней поменьше забросил как приманку на ночь. Один из них меня здорово выручил ближе к полуночи. Его схватила какая-то крупная рыба, а леска-жилка была короткой, поэтому рыба выпрыгнула и сильно стукнула хвостом по воде. Я проснулся из-за этого шума, но выяснилось, что заниматься рыбой не придется: прямо на меня двигалось четыре огня: два белых топовых, красный и зеленый, пеленг на них не менялся. И мне пришлось вытащить из аварийного мешка один из двух имеющихся фальшфейеров, выкрутить нижнюю пробку и дернуть за колечко с двойной ниткой, то есть подать сигнал бедствия. Иначе этот пароходик прошел бы прямо по моему плоту. Он отвернул, меня осветили слабеньким прожектором, и легли на циркуляцию. На судне прозвучали сигналы шлюпочной тревоги. Но пароход был не слишком большой, и, видимо, за штурвалом был опытный морячина, который зашел с подветра, и дважды толкнув машиной свое «корыто», подвел его почти вплотную к плоту. С бака полетела выброска, попавшая довольно точно, и я ухватился за линь. Легко стукнувшись о борт судна и не перевернувшись, плот прижался к борту. Чуть позади выбросили штормтрап, в этом месте обычно швартуются лоцманские катера. Багажа у меня не было. Так что через несколько секунд я стоял у релингов на главной палубе пароходика, примерно в 1000–1500 брт. Ночь, флаг на судне незнакомый: красный с желтым крестом. Никогда таких не видел, но на палубе я не слышал немецкой речи. Начал я свой монолог, как Джигарханян в фильме «Собака на сене»: «Пошли-басы», но вместо «басы» употребил те немногие слова, которые помнил по-литовски: «Лабас! Лабас вакарас!»[1 - Здравствуйте! Добрый вечер! (лит.)] И перешел на английский.

– Steamship «Gaisma», Lithuanian Steamships Company, followed to England with general cargo. Two torpedo boats, under German flags, attacked us at 06.10 Middle European time in Sweden’s waters, near Gotland, in tree miles from the coast. I’m cargo-mate of «Gaisma». My name is Sergus Stankjavichus, I’m from Venta, USSR. It is our crew list, and it is my seabook[2 - Пароход «Гайсма», Литовского Морского Пароходства, следовали в Англию с генгрузом. Были атакованы двумя торпедными катерами под немецким флагом в 06.10 среднеевропейского времени в шведских территориальных водах в трех милях от острова Готланд. Я

– грузовой помощник капитана «Гайсмы». Меня зовут Сергус Станкявичус, я из Венты, СССР. Это – наша судовая роль, а это – моя мореходная книжка.].

– Follow me! – сказал мне худощавый человек в морской фуражке, видимо – помощник капитана. Затем с немного странным акцентом сказал, что вчера Германия объявила войну СССР.

– Where are you from? – спросил я его.

– Oslo, Norway, – коротко ответил тот и замолчал. Черт, они под оккупацией! Из огня да в полымя! Впрочем, тут ничего удивительного, вся Европа под немцем.

Капитана, естественно, звали Свен, других имен у них нет, что ли? Пожилой, бородатый, хлопнув меня по плечу и пожав руку, углубился в чтение документов, впрочем, ненадолго.

– Русский?

– Русский, мы теперь все русские.

– Мы идем из Лулео домой, в Осло. Там тебя арестуют.

– Нежелательно, господин капитан.

Он сделал мне знак рукой и вышел из рубки в каюту на верхней палубе.

– А что ты хочешь?

– Вернуться домой и драться. Через Англию, например, или Исландию.

– Мы туда не ходим.

– Догадываюсь. А если через Швецию? Они – нейтралы.

Капитан кисло ухмыльнулся, мы уже находились в его каюте, и я с наслаждением курил какие-то незнакомые сигареты. Кэп смаковал трубку и

перебирал какие-то визитные карточки.

– Давно по морям бродишь?

Откровенно на этот вопрос я ответить не мог, заглянуть внимательно в диплом у меня соображалки не хватило, поэтому я его вытащил и протянул капитану. Тот почитал, открыл ящик стола и бросил его туда.

– Посиди здесь, пообщайся с «Аквавитом». – Он выставил на стол початую бутылку какой-то водки, поставил на стол высокий стакан и вышел из каюты.

Ждать его пришлось более получаса, если бы не сифон с сельтерской, то пить такую гадость было бы невыносимо. Но выставлена бутылка была со злобным умыслом, так как по приходу зоркий глаз капитана, в первую очередь, устремился на нее. Русские в Норвегии – все пьяницы, хотя средний «норг» потреблял в то время крепких напитков больше, чем любой человек в СССР того времени. Удовлетворенно хмыкнув, что к бутылке едва прикоснулись, капитан распорядился:

– Тебя внесли в судовую роль, как моего помощника. Спустись в кают-компанию, там тебе ужин разогрели. С 12.00 судового – твоя вахта. Каюта на другом борту на этой палубе, вот ключ. Пройдем проливы – пересядешь каргой на другую посудину, ну, а там, как богу угодно будет.

В кают-компании был рыбный суп в томатном соусе, рыбные котлеты, в виде клецек, с капустой, и грог, ром с лимонным и грейпфрутовым сиропом. А в каюте в рундуке висела норвежская морская форма, пара свитеров, два плаща и штормовая шляпа с большими полями. По ходу зашел к радисту и попросил у него дисциллят, промыть часы, остановившиеся на 06

15’47’’. Немного повозившись с часами, лег на койку и уснул.

И хотя вторым помощником я был лет двадцать пять – тридцать назад, но за это время ничего не изменилось! Вахта есть вахта. Судно мерно покачивалось на гладких невысоких волнах, тихонько пыхала паровая машина, шумевшая значительно меньше, чем дизеля или турбины, с которыми я знаком гораздо

лучше, чем с ней. Тикали часы на переборке, а где-то далеко шли бои, мой же путь пока лежал на юго-запад, и вовсе не в сторону дома, где вторые сутки полыхает война.

Разбудили в 10.30 телефонным звонком из рубки. Говорил по-английски радист, его голос мне знаком с ночи. Какао с булочками, точнее, печенюшками, довольно твердыми, и вчерашние рыбные котлеты, только с рисом, а не с капустой. Тут же выяснилось, что ночью моряки немного браконьерили, тралили рыбу по дороге. Она составляет основу рациона, но немцы заставляют ее сдавать, и поэтому норвежцы втихаря ловят ее в шведских водах. Здесь более безопасно можно опустить самодельный трал, но только на небольших глубинах, до 20–25 метров. Трал после этого тщательно моют и складывают в ахтерпик, а рыбу шхерят и в холодильник, затем мытье палубы и торжественное утопление отходов. Не дай бог всплывет! Запас каменного балласта пополняется в каждом порту, где есть такая возможность. До 12.00 мне поручили следить за всем этим процессом. Вахту принял на траверзе Хаммер Одде, в проливе между Борнхольмом и Сандхаммареном. Здесь довольно оживленно, идущая война не сильно отразилась на судоходстве в проливах. Как с немецкой, так и со шведской стороны снуют сотни маломерных судов, пыхтят траулеры, куча сетей, бегают паромы и неторопливо идут тяжело груженные морские суда, разбегаясь во все стороны. Пару раз в рубку заходил мастер, заглянул в прокладку, в черновой журнал, проверил, так сказать, мою профессиональную подготовку. У Треллеборга я сдал вахту старпому, тому самому помощнику, на вахте которого меня и выловили из воды. Зовут его Хокон, что, правда, не соответствует его росту. Позже он сказал, что его назвали в честь принца, теперешнего короля. И, кстати, это он распорядился моей судьбой, а не капитан. Капитан – он же судовладелец, выхода на Сопротивление не имел, а тезка короля и его семейство по-прежнему ориентировалось на королевское правительство в изгнании. До перехода на «Бьёрвику», так называлось судно, старпом работал на том судне, на которое меня собирались высадить, именно «каргой». Судно было шведским, но владел им норвежец. Помимо всего прочего, оно иногда заходило на Оркнейские острова. Зачем? Мне этого не сказали, да и ни к чему! Это не мои секреты!

Отстоял три вахты, в конце крайней в рубку до срока вошел Хокон.

– Сергус, сходи, забери свои бумаги у мастера, свою одежду и готовься к высадке. – Он погасил ходовые, изменил курс.

Мы находились у острова Чёрн. Через сорок минут Хокон обменялся с кем-то сигналами при помощи керосинового ратьера. К борту подошел небольшой рыболовный траулер, тонн на 600, не больше. Хокон спустился вслед за мной на него, не слишком долго поговорил с бородатым капитаном, затем они подозвали меня жестами. Я передал свои бумаги незнакомцу.

– Гут! – сказал бородач и пожал руку Хокону, тот пожал руку мне и по штормтрапу поднялся к себе на борт.

Траулер дал ход, отвалив от «Бьёрвики». А машинки у него были не слишком простые!

Глава 2

Швеция, остров Чёрн

Новый капитан не представился, в рубку и надстройку не пригласили, я остался стоять на палубе, хотя траулер дал очень приличный ход, пожалуй, около 30 узлов или чуть больше, и иногда брызги с бака перелетали на корму свободно. Через час судно сбросило ход и пошло самым малым, используя выхлоп в воду, чтобы остаться незамеченным. Огней оно не несло. Вошли в узкий пролив, шириной чуть больше кабельтова, последовал резкий поворот вправо на новый курс, судя по звездам: на восток-юго-восток. А впереди сплошные скалы и ни одного огонька. Немного не доходя очень узкого прохода, справа открылся не очень яркий створный знак. Траулер крутнулся на него, состворил два огонька слева и повернул на них. С моря эти огни были совершенно не видны. Несколько причалов и береговых построек. Отработали назад, я принял участие в швартовке. Кроме нескольких команд, никто не произнес ни одного звука. Затем заработало освещение над трюмом, и началась выгрузка. Работало семь человек, мастер стоял и управлял лебедкой стрелы. В трюме находилось несколько десятков ящиков с несортированной рыбой: скумбрия, треска и селедка вперемешку. Их ставили на грузовую сеть и доставали из трюма. Затем грузили на небольшую платформу и доставляли в правое, если смотреть с моря, строение, видимо засолочный цех или большой рефрижератор, что там я еще не видел. Но три подъема сделаны не перекладывая ящики, под ними были разложены грузовые сетки. Эти подъемы доставлялись в левое строение. Своего

любопытства я не проявил. После подъема последней сетки свет в трюме погас. Мне постучали по плечу и показали направление к внутреннему трапу. На палубе еще некоторое время развешивали для просушки мокрый трал (нейлоновых и капроновых нитей еще не было, а натуральные волокна хорошо гниют). Из опреснителя подали горячую воду, немного смыли соль и рыбью слизь и растянули трал между грузовой и траловой стрелами. Пожилой тралмейстер сделал мне приглашающий жест следовать за ним. Люди в экипаже довольно неразговорчивые, я предпочитал помалкивать, тоже. В левом строении находился большой общий стол, с двумя скамьями. Каша и жареная сельдь с чаем. Мне показали «свободную комнату», которая на самом деле была завалена всякой всячиной. Немного освободив койку, улегся на нее, но поспать долго не дали. Разбудили, уже начало светать, по горной тропинке я прошел за незнакомым молчаливым парнем лет сорока к небольшому домику на горке. Неподалеку стоял большой дом и деревянный сарай. Мне показали на дверь. В комнате находился капитан, который решил проявить лингвистические способности. Судя по всему, мастер был офицером МИ-5, military intelligence, военная разведка Соединенного королевства, отсюда и три дизеля на борту. Понятное дело, что на вопрос по-литовски я ответить не смог. Но запасной вариант ответа я уже продумал.

– Я говорю только на трех языках, – и перечислил их.

– Но по документам вы – литовец.

– Отец – литовец, мать – русская, до апреля этого года проживал в городах Ленинград и Выборг. Меня перевели в Вентспилс недавно, можете посмотреть в мореходной книжке. Отец дома на литовском не говорил, мать его не знала, я – тоже. Так что родной язык у меня русский. В Вентспилс переведен с повышением в должности и на более крупное судно.

– Что произошло с судном?

– Я отдыхал после вахты и находился в своей каюте, когда объявили тревогу, вначале общую, а затем, после взрыва, шлюпочную. По расписанию я – командир шлюпки № 3. Выскочил туда, но там никого не оказалось, все происходило очень быстро, так как в нас пустили две торпеды с полутораминутным интервалом. Воспользовался спасательным плотом. Шлюпки № 2 и 4 отошли от борта раньше и находились под обстрелом, туда я не поплыл, решил добраться до ближайшего берега, но мне сделать это не удалось. Немецкие катера базируются на

Готланде, я их видел, поэтому лег на дно плота и ждал, когда он сдрейфует мимо их базы. Ну, а затем пришлось подать сигнал бедствия, так как «Бьёрвика» шла прямо на меня и пеленг не менялся.

Затем капитан перешел на другие темы, его интересовало все, абсолютно. В другое время и в другом месте он был бы интересным собеседником, но сейчас… Место здесь глухое, даже с моря не видать, полиции и таможни не видно, а работают на таких судах люди, прошедшие «Рым, дым и Крым», так что скормят треске и не поморщатся.

Где-то неделю после этого разговора меня использовали только для хозяйственных работ в усадьбе, переселив в сарай за большим домом. Окучивал картофель, пас овец на соседних горушках. Имение отделено от остального мира каменным забором, сложенным пару-тройку веков назад. В мои обязанности входило и поправлять это сооружение. Жареная селедка и, изредка, скумбрия надоели хуже горькой редьки, поэтому я очень обрадовался, когда на кручах обнаружил первые «колосовики». Их было много, тут их никто не ест, кроме овец, поэтому я удивил Магду, она в «большом доме» была домохозяйкой и кухаркой, когда попросил у нее разрешение взять молодой картошки, лук, что-то вроде казана и получил немного растительного масла. Открытый старинный очаг существовал возле сарая, и там я сделал грибы с картофелем. Местные что-то мне говорили, скорее всего, что это – яд, и приличные европейцы такую гадость не едят, но я их понимал совсем плохо, поэтому их слова меня не остановили. Еще одну большую «порцию» я засолил, используя различные пряности. Грибов было реально много!

Мои кулинарные «особенности» были подвергнуты анализу, как это принято в разведке, и неожиданно мне вернули «мореходку» с отметкой о пересечении границы, сделанной в соседнем поселке Бьёркхолменс. Вообще-то, он в километре примерно от имения и гораздо больше, домов 20–30, с большим количеством причалов. Вначале я подумал, что меня решили отправить туда, чтобы не возиться, но кэп вызвал меня на судно, предоставил мне кучу старых навигационных карт этого района и приказал привести их к текущему времени, сделав корректуру с «боевых» карт в штурманской рубке. Я переселился опять в левое здание-казарму, но на этот раз во вполне приличную комнату, даже с холодильником. То есть меня перевели в командный состав, но до окончания работ с картами в море я не ходил. Лишь через две недели после этого мастер устроил мне экзамен на знание района плавания. По имени меня никто не называл, пока моим именем стало слово «риська», ryska, русский по-шведски. 13

июля меня впервые пригласили в «кают-компанию», в «большой» дом. Сделал это кэп, после того, как я выбил 30 из тридцати на дистанции 100 ярдов из новенькой SMLE № 4[3 - Short magazine Lee-Enfield № 4 – винтовка, принятая на вооружение в начале 1941 года.] на импровизированном стрельбище, сразу за «большим» домом.

– Где научился стрелять? – несколько удивленно спросил он, когда мы подошли к «моей» мишени.

– У нас в школе и в училище это был обязательный предмет, и отличником, без значка «Ворошиловский стрелок», тебя считать не будут. «Революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться». – Я не стал уточнять мастеру, кто написал эти слова.

Тот слегка улыбнулся, чуть мотнул головой и сказал:

– К сожалению, это мало помогает вашим войскам. Думаю, что война на востоке продлится еще не более двух-трех недель. Немцы объявили, что основные силы русских разбиты, армия перестала существовать, и они форсировали Днепр южнее города Орша.

«Эх, к сожалению, кэп, я не могу рассказать тебе, чем и когда закончится для немцев это путешествие в Россию!» – подумал я, но вслух сказал немного другое:

– Поить коней из Шпрее и Сены у русских – национальный вид спорта.

Тот расхохотался, хлопнул меня по спине и показал рукой в сторону «большого дома». Войдя в дом, он провел меня в зал, холл, где звучал рояль, за которым сидел один из его помощников, имени которого я не знал. Здесь было как-то не принято представляться.

– Грэг! Остановись на минуту! Друзья, вчера в Москве министр Молотов подписал акт вступления России в Антигитлеровскую коалицию, и я рад представить вам первого, и, я надеюсь, не последнего русского в наших рядах. Его зовут Найт, ибо прибыл он к нам ночью. Его прислал на свое место Хокон, который был вынужден покинуть наши ряды. И он умеет делать хет-трик! – Кэп развернул мою мишень, в которой все три отверстия касались друг друга

практически в центре мишени.

Грэг, сидевший за роялем, начал исполнять какую-то мелодию, заставившую еще двух человек подняться из кресел. «Йа, ви эльскер детте ланне» – затянули они. Насколько я понял, это был гимн Норвегии. Но после первого куплета зазвучал «God save our gracious King!» Ага! Англичане здесь присутствуют! И напоследок пианист исполнил «Интернационал», который прозвучал на английском языке:

Arise, ye workers from your slumbers.

Arise, ye prisoners of want!

Впрочем, двое из присутствующих либо не знали слов, либо не рвались проявлять радость по поводу пополнения в рядах коалиции, один из которых, сразу после того, как Грэг закончил повторять припев, произнес:

– Думаю, что очень скоро русские будут петь «Дойчланд юбе аллес». Все идет к тому.

– Найт сказал, что национальным видом спорта у русских является поение лошадей в Шпрее и Сене, как у нас футбол и гольф.

– Они не выдержали удара и сдают огромные территории.

Я криво ухмыльнулся на эти слова.

– Чему ты улыбаешься? – задал вопрос старший помощник, имени которого я пока не знал.

– Тому, что географический кретинизм практически неизлечим.

– Что ты хочешь этим сказать?

– Протяженность фронта на 22 июня составляла 1100 миль. По ситуации на сегодняшний день она составляет почти 2000 миль, соответственно плотность войск вдвое уменьшилась, скорость продвижения начала падать. Последние

десять суток фронт стоял, судя по тому, что я слышал по шведскому радио. Новые названия городов появились позавчера.

– Да, немцы закончили перегруппировку и продолжили наступать.

– Но наша территория еще расширяется, на долготе Москвы это более 2500 миль.

– Немцы возьмут Москву, и Сталин сдастся.

– Стоит ему только заикнуться об этом и его снимут, заменят более стойким товарищем. Французам Москву в 1812 году фельдмаршал Кутузов сдал, но через год начался заграничный поход русской армии, а в апреле 1814 года Наполеон был вынужден отречься от престола. Впрочем, я забываю, что честь свержения Наполеона приписала себе Англия, которая смогла высадиться на территории континента только после того, как в России была уничтожена его Великая армия. Так что шансов у Гитлера добиться победы над нами практически нет. Мне жаль, что вы, чифф-мэйт, этого не понимаете.

– Маркус, в чем-то Найт прав, и Уинни еще 24 июня сказал, что, несмотря на то, что он является последовательным борцом с коммунизмом, он всей душой на стороне русских и желает им победы. Так что оставь свой пессимизм при себе и пожмите друг другу руки. Мы – союзники.

Старпом слегка скривил физиономию, но руку, по приказу мастера, протянул. Я не стал отказываться от рукопожатия. От отношений с этими людьми зависело слишком многое. Но точки над «i» требовалось поставить сразу.

Еще один помощник, как стало позже известно: начальник радиостанции, вынес из соседней комнаты бутылку с коричневым «самогоном», на котором пеший рыцарь, со щитом с красным крестом, сражался с драконом. Во второй руке он держал три перевернутых рюмки для него. Кивнул Грэгу, и тот встал из-за рояля и прошел в соседнюю комнату, откуда принес еще три, на всех. Должности и имена некоторых из присутствующих я не знал, да и не стремился сделать это. Тост был за «Победу», достаточно нейтральный, чтобы никому не было обидно. После этого Магда убрала посуду и показала мне комнату, в которой я теперь буду жить. Четвертый переезд за довольно короткое время.

Кэп, которого так и не представили, и все называли его только по должности, сразу направил меня в малый дом вместе с Грэгом, мне предстояло переодеться, ибо ходил я в форме ЛГМП, с красной звездой и красным флагом на фуражке. В малом доме находился склад и оружейная комната. Кэп подошел чуть позже, когда я уже выглядел более или менее «шведом», приказал отпустить «шкиперку», то есть короткую бороду с бакенбардами, чтобы скрыть довольно нехарактерное для местных жителей узкое лицо, выбрать и пристрелять под себя винтовку с телескопическим прицелом.

– Твоими способностями надо пользоваться. Вокруг довольно много плавающих мин, будешь их топить.

Пришлось выбрать из довольно большого арсенала «Энфилд» № 4 Мк1(Т) и его спортивную версию Enfield L39A1 под два разных прицела: Enfield L1A и J. Unertl 7.5x. Мастер тут же спросил:

– А все ли ты мне сказал, дорогой, когда рассказывал о себе? В оружии ты разбираешься профессионально! Выбрал самые дорогие образцы.

– Да, кованый ствол внешне несколько отличается от катаного. Мне взять другие или можно пристрелять эти, и выбрать из них?

– Ну, раз выбрал – пристреливай!

– А обе оставить можно? Они довольно разные и под разные задачи. L39 имеет неотъемный магазин на 10 патронов и не может снаряжаться со стандартных армейских обойм, это – чисто спортивная винтовка с отличным боем, очень плавным регулируемым спуском. У Мк1(Т) бой похуже, ствол короче, нерегулируемый спуск и прицел пожиже, но удобнее снаряжается и рассчитана на большее число выстрелов. Плюс магазин у нее отъемный с возможностью быстрой замены. То есть в спокойной обстановке буду использовать «39-ю», а в «поле» – Мк1.

Кэп ничего не ответил, но пошел со мной на стрельбище и внимательно смотрел, как я настраиваю винтовки. Пристрелка не заняла много времени, винтовки были произведены совсем недавно и выверены на заводе. Я только ослабил спуск у «39-й», мы не на соревнованиях, и никто гирьку на крючок вешать не

будет. «Мк» заведомо била хуже, но сдвоить попадания удалось на третьем выстреле, а «39-я» позволяла слать пулю в пулю неограниченное количество раз. Отлично сделанная машинка!

– А где чемоданчики от них? – спросил я Кэпа.

– В оружейке. Так ты не ответил мне на вопрос: все ли ты мне рассказал о себе?

– Все рассказать невозможно, кэп, я не настолько хорошо владею английским. Что касается стрельбы, то это было моим увлечением с детства. Я имею высокий разряд по стрельбе из боевой винтовки. И, естественно, знаю все об оружии для этого вида спорта. Но я – не профессиональный снайпер, хотя снайперскую подготовку проходил на сборах Всеобуча.

Здесь я немного кривил душой, в Гайжюнае у нас снайперских винтовок не было, я служил там задолго до того, как была изготовлена первая СВДС. А вот бригада, в которую я попал после сержантской учебки, была укомплектована по мотострелковому штату, в каждом отделении был снайпер с СВД. В мае 1974-го я попал сержантом в «карантин» при части и был замкомвзвода именно снайперского взвода, готовил снайперов нового призыва. Карантин у них длился так же долго, как и у водителей: четыре месяца. Так что полную подготовку по снайперскому курсу я прошел. Да и потом, «за речкой», я предпочитал СВД штатному АКС-74, несмотря на должность «группера». Но эти сведения не предназначены для ушей английского разведчика.

Взяв на складе деревянные футляры и чехлы для обеих винтовок, перенес их в оружейку на судне, а после этого вернулся в «большой» дом на ужин. Если до этого питание происходило за общим столом, без скатерти, сидя на деревянной лавке, помнящей зады крестьян местного лорда пяти-семивековой давности, то на этот раз был большой овальный стол, рядом с которым стояли тяжелые, готического вида, кресла с подушками из натуральной кожи. Сервировка – как в ресторане, выяснилась роль двух помощниц Магды и старого Юхана, дородного старика, любившего раздавать советы и ценные указания мне: как пасти овец, каким образом окучивать картошку и как складывать камни стены, когда я жил в сарае и выполнял работы по благоустройству древнего сооружения. Юхан работал камердинером или метрдотелем при местном ресторанчике, а девочки надели белые фартуки и работали официантками и мойщицами посуды там же. Кстати, ни одного куска селедки или другой рыбы подано не было: на первое был буйабес, суп из крабов, на второе – отлично приготовленный говяжий

ростбиф, с картофелем-фри из молодой картошки, какой-то сложнейший салат с креветками, белым мясом краба и китайской капустой под сложным соусом, назвать все ингредиенты которого я не берусь. Вкусно! Хотя соленых грибов явно не хватало! С лучком и оливковым маслом. Запивали все это вполне приличным грогом или чистым ямайским ромом, кто как хотел. Неплохо живут офицеры Его Величества. Но без пятнадцати десять кэп бросил взгляд часы и встал.

– Через пятнадцать минут отход, господа! Найт, тебя это тоже касается, – сказал он и вышел из столовой.

«Нищему собраться – только подпоясаться» – гласит русская пословица, поэтому я первым оказался на дорожке, ведущей к причалу. Минут пять ожидал остальных, но вышли только трое из пяти командиров. Меня хлопнули по плечу, и я пошел третьим за мастером. Грэг оказался третьим помощником. К нашему приходу траулер был готов к отходу, о чем доложил боцман Пер. Удивительное дело, но вахту у причала господа офицеры не несли.

Глава 3

Первый выход, ночь на 14 июля 1941 г.

Мастер отбил корму на шпринге и аккуратно, враздрай, развернулся в небольшой гавани, вышел через очень узкий проход между скалами, затем перешел на одну машину, центральную, и пошел в сторону моря курсом 264°. Места здесь приглубые. Две скальные банки, да небольшая песчаная мель между ними. Узковато, конечно, но через три мили на палубе зажглись огни, и трал ушел в море. Шесть миль от берега – это шведские террводы, основной фарватер идет в 24 милях от него. Через 01.50 после отхода я поднялся в рубку принимать вахту. Траулер шел курсом 352°, со скоростью 4,5 узла по самой границе террвод.

– Следовать этим курсом до границы с Норвегией, Отто подскажет, если что. Внимательно наблюдать за обстановкой, фиксировать и классифицировать все цели, справочники вот. – Кэп показал рукой на несколько книг.

– И про банку V?der?arna не забывай. – Палец капитана уперся в гряду скалистых островов в верхней части карты, но моих «ходовых часов» не хватит, чтобы до нее дойти. Грэг поставил обсервованную точку на конец вахты, улыбнулся.

– Вот твое главное оружие, Найт! – он похлопал по наглазнику довольно большого оптического дальномера. – Обнаружишь что-нибудь интересное, вызывай мастера. Обрати внимание на вот это место, на карте заштриховано, там крайний раз видели несколько мин. Удачи!

Он еще минут пять переписывал из чернового журнала записи в судовой, попил с нами чаю и спустился вниз. Здесь 58-й градус северной широты, ночи довольно темные, насколько я понял, судно исполняет роль наблюдателя за горлом залива Каттегат. Огни маяка Скаген должны быть еще видны, но включается он по расписанию и только тогда, когда это требуется кригсмарине. В рубке отсутствует локатор, их массовое использование еще не началось, на ходовой вахте четыре человека: тралмейстер, но он сидит в своем «вороньем гнезде», рулевой, матрос-наблюдатель и я. Один человек находится на нижней палубе в районе траловой лебедки. «П»-образной кормовой балки тоже еще не придумали, трос елозит по роллингу на срезе главной и траловой палубы. Первые два часа прошли спокойно, затем тралмейстер Отто из своей конурки прокричал:

– Уходи на ветер и самый малый!

Что у него там произошло, пока непонятно, но мастера он не вызвал, просто выбирает трал. Затем он высвистал боцманскую команду, когда трал начал подходить к корме.

– Найт! Давай на контркурс и пройди назад мили три.

Оказывается, зацепили довольно плотный косяк сельди и требовалось повторить траление. Но, несмотря на маневры, наблюдение за морем мы продолжали. Больше ничего интересного за вахту не произошло. Военных кораблей не обнаружили, просто ловили рыбу и наблюдали за окрестностями. Утром, уже не на моей вахте, повернули назад и почти вернулись на место. В 10.24 у меня в каюте, больше похожей на рундук с двумя койками, зазвонил телефон:

– Быстро наверх, с оружием, мины!

Не знаю, специально или нет, судно пошло проливом между Масескаром и Фагельскаром, скалистой грядой островов севернее, этот проход позволял срезать почти 10 миль, но только в хорошую погоду. Стараясь не сбить дыхание, но действуя максимально быстро, я поднялся с постели, набросил на себя кое-какую одежонку и вышел на палубу, на ходу снаряжая магазин L39. С левого борта ничего не оказалось. Обошел рубку со стороны бака, и мне показалось, что я вновь посетил кафедру МТО (минно-торпедного оружия) на Дровяной, 10, а незабвенный Абрам Борисович Гейро развесил свои плакатики на доске. Две мины! Одна порядком заросшая «Моник», еще Первой мировой войны, а вторая – «вассербаллон», самая короткая из немецких мин этой войны, свеженькая, но успевшая потерять якорь и плававшая скособочась. Рожков видно не было, их может быть от четырех до шести, а может иметь неконтактный взрыватель. С «Моникой» удалось разобраться быстро и без взрыва, она, скорее всего, была уже «тухлая», но воздушная камера у нее бронзовая, так что время над ней не властно. Затонула с первого выстрела. А вот со второй пришлось помучиться: пролив узкий, даже на довольно вертком траулере там тесно, а мне в прицеле был постоянно виден бомбовый детонатор, он у нее сбоку и довольно длинный. А все же происходило на ходу и при качке. Наконец кэп смог поставить судно в такое положение, что можно было безопасно выстрелить в эту чертовку, так, блин, с противоположного борта подошла волна, и я промахнулся, пришлось быстро перезаряжаться и бить еще дважды, прежде чем эта чертовка начала тонуть. Но, едва достигнув грунта, она взорвалась, впрочем, так даже лучше, чем затаившаяся под водою смерть, с 680 килограммами смеси тротила и гексогена.

– Неприятная штуковина! – резюмировал кэп и доложил кому-то по радиостанции, что пролив – свободен.

Оказывается, мины обнаружили местные рыбаки, которые сообщили об этом береговой охране, а те на судно. Официально кэп имеет договор с Костгвард об оказании таких услуг, этим обстоятельством и маскируется наблюдательный пункт Хоум-флита. Узнав об этом, я пригорюнился! Шанс попасть туда, куда я хочу, становился мизерным. Тем более что все это поставлено на коммерческую основу: за каждую уничтоженную мину перечислялись деньги из страховых компаний. Но именно деньги позволили мне начать достаточно непростой разговор с кэпом.

5 августа мне вручили два чека на 75 и 180 фунтов, 75 было моей зарплатой за июль, а 180 – премиями за мины.

– У меня вопрос, кэп! Этого хватит, чтобы оплатить билет до Исландии?

– Не понял, ты о чем? Сообщения между Швецией и Исландией нет, остров оккупирован и считается театром боевых действий.

– Мне надо попасть домой, там идет война, а я дурью маюсь и премии получаю в нейтральной стране.

– Ах, вот ты о чем! Но мы тоже вносим вклад в эту войну!

– Расчищая немцам путь на русский Север?

– Ну, так говорить не стоит! Мы даем возможность более безопасно работать шведским морякам.

– Которые возят никель из оккупированного финнами Карасьёки и шведскую руду из Лулео, обеспечивая стабильную работу рурских сталелитейных заводов?

Кэп наклонил голову к столу, за которым он сидел, разговор происходил в «большом» доме, где у кэпа был отдельный кабинет.

– Ну что тебе не сидится? Ты что, не видишь, что дела там идут совсем не так, как ты говорил в прошлом месяце? Немцы продолжают успешно наступать, уже подошли к Киеву, взят Смоленск, Псков. Война русскими проиграна.

– Не говори «гоп», покуда не перепрыгнешь. Война только начинается. И мне требуется домой. Я – не подданный норвежского или английского короля, я – гражданин Советского Союза. Мое место – там, а не здесь. Снайперов в Англии хватает, так что мою должность, тем более неплохо оплачиваемую, кто-нибудь займет, тем более что здесь не бомбят и не стреляют. А мне требуется вернуться домой.

– Ну, хорошо, я задам этот вопрос руководству. Иди!

Глава 4

Туманный Альбион, Скапа-флоу, Ливерпуль без «Битлов»

Прошло два дня после этого разговора, и 8 августа мы вышли на три часа раньше обычного в море, задолго до наступления темноты. Шли курсом 270 градусов, на одной машине. На траверзе Скагена обменялись позывными с немецким сторожевиком, что следуем в Берген. Убедившись, что сторожевик локатора не имеет и отойдя от него на десяток миль, уже в сумерках, пошли полным ходом. Я поднялся в рубку к своей вахте, которая начиналась в 00.00 судового. Скорость была 26 узлов, курс 295 градусов, огни были погашены, и в рубке находился, вместе с Маркусом, старпомом, сам кэп. Ночь была темной, облачной, но тихой. Море – спокойным. Приняв вахту, я понял, что мы идем куда-то в совсем другое место, чем обычно. Мы пересекали Северное море и значительно оторвались от берегов. В этих местах Декка еще работает, так что определялся по ней, но больше наблюдал за морем. Кэп из рубки не уходил, так и дремал в своем кресле, дав команду обходить подальше всех, но море было пустынным. К концу вахты в рубке появился Тэф, начальник радиостанции, который почти никогда берег не покидал, и передал радиограмму кэпу. Тот немедленно приказал лечь на курс Nord. Через десять минут мы увидели мигающий свет ратьера, и отдали ему свои позывные. Неожиданно моего плеча коснулся Кэп:

– Найт, давай в каюту, за вещами, дальше пойдешь на нем, а мы в Берген. Твои документы у тебя на столе.

В каюте оказался новенький мягкий кожаный чемодан, в котором лежала моя форма, и те «тряпки», выданные мне со склада в Бё, «мои» дипломы и даже старая судовая роль, с которой я попал на «Бьервику». Так, совершенно неожиданно, я оказался на борту HMS «Electra» из третьей флотилии Хоум-флиита. Перед этим в рубке оказались все командиры, кроме Нильса, должность и служебные обязанности которого мне так и остались неизвестны, но он в море никогда не ходил, и состоялось короткое, но очень дружелюбное прощание, сдобренное довольно большой порцией виски, того самого, с рыцарем и драконом. Даже Маркус, без всякого приказания, пожал мне руку и приобнял:

– Найт, хоть ты и большевик, но вот такой парень! Все верно: страна воюет, и не время отсиживаться в тылу, хотя мне чертовски жаль, что приходится с тобой прощаться.

Парадного трапа у миноносца не оказалось, чемоданчик мой забрали с помощью выброски, а сам я поднялся на борт по штормтрапу. Меня поприветствовали и проводили в «гостевую» каюту, чуточку погодя в ее дверь постучал вестовой и передал мне записку, в которой определялось мое место в кают-компании, и было указано время ее посещения. Более меня никто не беспокоил, ничего не объясняли и ничего не говорили. Но на завтрак я прибыл в неуместной форме моряка загранплавания СССР, которую предварительно отутюжил, чем вызвал некоторое оживление в рядах командного состава эсминца.

К этому времени мы шли в составе эскадры из 8 кораблей ВМС Великобритании, направление движения было мне неизвестно. На небе опять тучи и даже солнца не видно. Постоянный противолодочный зигзаг не позволял определить направление. Лишь увидев острова Строма и Свома, я понял, что нахожусь в нескольких десятках миль от сердца Хоум-флиита, их главной базы Скапа-Флоу. Но остановки там никто делать не стал, через двое суток непрерывного маневрирования мы обошли Англию с северо-запада и встали под бункеровку в порту Ливерпуль. И хотя с комсоставом миноносца мы успели подружиться, пришлось расставаться: за мной подошел буксирчик, и, уже по парадному трапу, я покинул гостеприимных хозяев, и, пыхтя высокой трубой, буксирчик «Геракл» увозил меня куда-то по реке Мерсей. Опять в неизвестность. С моря прилично задувало, но, слава богу, без дождя и тумана. По левому борту – сплошные доки. Буксир ткнулся баком в гранитную причальную стенку напротив лоцманской станции, и меня там поджидали пара человек. Проверив, прямо на причале, документы, предложили следовать за ними. Провели в здание Рояль-Альберт-дока. Я бывал там, в другое время, там теперь сплошной музей, но сейчас каменные здания и набережные служат для размещения большого количества зениток. По словам немцев, одним из самых защищенных городов в Англии был Ливерпуль. Один из сопровождающих был явно из контрразведки, но я сделал вид, что не знаю, где нахожусь и за каким чертом. Мне требуется совсем в другую сторону. Помучив меня вопросами с полчаса, он передал дальнейшее в руки второго сопровождающего. Насколько я понял, вопрос о моем использовании был уже решен, и допрос контрразведкой проводился несколько формально, чисто для «галочки». Мне предложили занять должность второго помощника на пароходе «Llanstephan Castle», экипаж которого, пришедший из

Южной Америки, практически в полном составе разорвал контракт с Union Castle Mail Steamship Co. Причем не простые моряки, а именно командный состав. Мне, правда, об этом не сказали. Агент больше говорил о том, что в настоящее время советских судов в Англии нет, что судно идет в Исландию, где пересесть на советское судно будет проще. Я понимал, что агент врет, но стоит мне отказаться, как срок пребывания в этой стране достаточно сильно возрастет. Плюс, мне не слишком хотелось отвечать на естественные вопросы наших представителей в Англии, проще будет общаться с соплеменниками на территории СССР. Там дальше Кушки не пошлют и меньше взвода не дадут. У моего визави – очень приличный диплом, так что офицерская должность практически гарантирована. Ну, если не расстреляют, как английского шпиона.

– Каковы финансовые условия? И могу ли я посмотреть условия самого контракта?

– Да, конечно, сэр! – сразу сменил тон агент.

Условия оказались откровенно хорошими, плата за страх составляла 25 ? в сутки с момента отхода, плюс страховка на случай… в общем, передавать ее в общем и целом некому, я ведь не знаю адреса своих настоящих родителей. А жене еще только предстоит родиться в 1976 году. Так что пишем, что страховка пойдет в Фонд обороны СССР. Оформив контракт, уже на другом пароходике, меня отвезли в Брунсвик-док, где продолжал погрузку старый, как моя смерть, австралийский пароход, грузоподъемностью 11348 брутто-регистровых тонн, с одним винтом и одной машиной, дававшей ему 14 узлов парадного хода. Его трюма были забиты каучуком из Бразилии, а в твиндеки шла погрузка ящиков с разобранными самолетами «Харрикейн-Хаукер». Второго помощника не было, он уже покинул судно и, говорят, успешно пересел на пароходик, идущий в Австралию. Он-то не знает, что за то время, пока он чапает туда, там начнется война, и у него уже никто не будет спрашивать его желания. Австралия вступит в войну с Японией. Коносаменты на основной груз находились в столе. Грузовой план был подписан старым капитаном. Пришлось спускаться на причал и искать шипчандлера, для того, чтобы выяснить и получить документы на дополнительные грузы, которые грузят непосредственно в порту. Так как на тот момент я оказался единственным из комсостава на борту, то на меня свалилась вся подготовка к рейсу, включая снабжение. Слава богу, что котлы стояли уже для жидкого топлива, и судно было полностью забункеровано водой и мазутом. Обычная и привычная суета и хлопоты, вот только, кроме всего прочего, идет прием боезапаса к шести двуствольным установкам «эрликон» и двум

четырехствольным «пом-помам». А так никакого отличия, война-не-война, а доставка груза морем – отточенная веками технология. Только величина страховки разная.

Еще ночью я познакомился с главным боцманом, который до меня исполнял обязанности капитана судна в течение четырех суток. Он же, под оставленную в моей каюте бутылку виски с саркастической запиской: «Идиоту, который пойдет дальше в этой каюте», рассказал мне о том, что происходило на пароходе сразу по приходу из Рио. Получив приказание «Отставить выгрузку и следовать в составе конвоя в Исландию», их кэп отказался исполнять обязанности и подбил всех отцов-командиров сделать это. На борту остался только третий механик, у которого этот рейс был первым в жизни. Экипаж, больше чем наполовину, набран в Индии и Малайзии. Около трети личного состава – австралийцы, два новозеландца, остальные набраны по дороге сюда. Судно грузопассажирское, 13-го года постройки, может, и перевозило пассажиров в Австралию. Участвовало в Первой мировой войне, возя туда-сюда австралийские войска, работало и госпитальным судном. Ну, тогда оно было новеньким. Сейчас Регистр Ллойда продлил на четыре года эксплуатацию судна, шесть месяцев назад, судно арендовано австралийскими ВМС, но комсостав был «старый», штатный из UCMS, который идти дальше Ливерпуля просто не захотел ни за какие коврижки. Зенитные установки монтировали на переходе из Рио, но расчеты ни разу из них не стреляли. Пользоваться ими их не учили. Говорили, что расчеты предоставит Лондон, но они так и не прибыли. То же самое творится на остальных судах будущего конвоя. Их еще четыре. Похоже, мне опять «крупно повезло». Утром подошел к шипчандлеру, и через него вышел на представителя «Нейви», который заведовал снабжением по линии вооружения. Спросил его о штатных расчетах.

– Обещали прислать, но люди пока не прибыли.

– Нужны учебные боеприпасы, иначе наши «индусы» изрешетят вокруг все.

Тот немного помялся, но через пару часов подкинул по ящику на каждую установку. Хорошо, что орудия были новенькими и полностью укомплектованными. С помощью радиста Хендрикса и третьего механика Круза радиофицировали все барбеты, тем более что точки подключения для этого имелись, а громкая связь шла по всему пароходу. Через нее удалось несколько централизовать управление. Еще в середине дня 11 августа удалось провести

первое учение, длившееся почти до вечера. Но «на сухую», без стрельбы. Командирами и дальномерщиками поставил тех, кто сказал, что служил в армии и на флоте. Двое из экипажа служили заряжающими на «пом-помах». Их и сделал командирами расчетов обеих установок. Так сказать, мой «главный калибр». Ситуация осложнялась еще тем обстоятельством, что остальные суда были значительно мельче «Кастла», поэтому главной мишенью для люфтваффе и кригсмарине будет именно он.

Глава 5

«Охотники за страховкой» и будущие кавалеры орденов Ленина

Утром 12 августа на судно прибыли капитан, старший механик, четыре их помощника и врач. Все в одинаковой форме HAL, голландской Холланд Америка Лайн, но по тому, как они поднимались по трапу, можно было уверенно сказать, что четверо из них к морю никакого отношения не имеют. Меня смутило еще то обстоятельство, что все они были одной национальности. Двое из них так и не расстались с пейсами. В первую очередь, пятеро из них устремились к командирскому катеру, проверять его комплектацию, исправность двигателя и лебедок для его спуска. Походили на нем по доку. Я подозвал Тома, главного боцмана, и Хендрикса, радиста, и сказал:

– Судя по всему – у нас проблемы. Ты их видишь? Они идут за страховкой. – Самая крупная выплата, в случае гибели судна, полагалась капитану, после самой судоходной компании. Какие-то крохи перепадали и другим членам комсостава. Рядовой состав получал по 200 ?, сумма, конечно, не маленькая, разово, но на всю жизнь ее не хватит. И с 20–50 тысячами капитана она не сравнится!

– Том, требуется ствол, лучше несколько, и некоторое количество людей, умеющих с ними обращаться. Если требуются деньги – скажи.

– Сергус, не беспокойся, оружие – есть, с парнями – познакомлю.

– Хорошо, Том. От тебя, Хендрикс, требуется умело делать вид, что ты выполняешь все приказания мастера и давать ему квитанции, но на связь выходить только по моей команде или по команде командира конвоя. Выведи кнопку отключения антенны куда-нибудь под ноги. Они постараются демаскировать конвой с твоей помощью. Учти, на катер ни тебя, ни меня, они не возьмут.

– Я понял тебя, Сергус. Сейчас займусь. И зайди ко мне через полчасика.

Хендрикс передал мне ключ от «офицерской» оружейки, в которой наличествовал даже ручной пулемет «Брен» с дисковыми магазинами на 100 патронов. После первой ходовой вахты он и боеприпасы к нему переехали в мою каюту. Ключ от оружейки мастеру радист так и не передал, сделал вид, что понятия не имеет, где он.

– Старый кэп хранил его у себя в сейфе, ключ от сейфа он передал агенту компании, когда уходил с судна.

– Ключ от сейфа мне передали, но там ключа от оружейной комнаты нет. Будем вскрывать, впрочем, имеющегося оружия достаточно. – Мастер дал понять, что его люди вооружены.

Вполне возможно, судя по именам, которые мы узнали в кают-компании, на борту представители двух семейств: капитана и стармеха, врач принадлежит к одному из них, но имеет другую фамилию, может быть, муж чьей-то дочери. Судя по всему, дипломы у четверых сделаны в Одессе на Дерибасовской, там и не такие «ксивы» за полчаса делают умельцы, но этим промыслом они занимаются уже второй год, кое-какой опыт уже успели нахватать. При следовании в конвое требуется только четко выполнять маневры лидера, и различать сигналы, которые он подает. Для этого на все суда направляются сигнальщики с военных кораблей. Они и ведут судно в ордере.

Так или иначе, в 16.20 открылся батопорт, в док вошли два буксира. Капитан обладал необходимыми знаниями и опытом, чтобы вывести судно из дока и провести его вниз по реке. На рейде собирался походный ордер, лидером был назначен лейтенант-коммандер Тимоти Кейн, командир эсминца Н-27 «Электра», на котором я пришел в Ливерпуль.

Я был вызван мастером в рубку и по его приказу помогал ему, так как «третий помощник только вступил должность и не знаком с пароходом». Я не стал говорить ему, что прибыл на борт два дня назад и для меня тоже первый выход в море на этом судне. Вахты так и разделились: я стоял за себя и вместе с третьим помощником, а мастер пас старпома. По нам выстроили ордер, и в 18.30 Кейн приказал дать полный ход и следить за его сигналами. Сигнальщики к тому времени прибыли на борт, четыре человека, и составили нам всем компанию на этом переходе. На следующие сутки днем удалось пострелять из стволика, пулемета «Брен», который придавался каждой зенитной установке для тренировки, по сигнальным ракетам, запускаемым от главного компаса. Пока по ракетам попадал только я и один из командиров расчета носового «пом-пома». Но почин задан, коммандер дал добро на тренировки, и они продолжились, тем более что основной боезапас не расходовался, использовался.303 калибр, 7.7 мм.

Через двое суток у входа в пролив Пертлент-Ферт к конвою подошло несколько катеров, с которых на некоторые суда высадили людей. Один из катеров подошел к нам. Высадили трех человек: двух журналистов и художника, но высадили их не к нам, а к асам из 151-го авиакрыла, которые ехали воевать в Россию. Крыло было сформировано из опытных летчиков, принимавших участие в воздушных боях за Британию. На судне у нас находился винг-коммандер Рэмсботтом-Ишервуд и два сквадрон-лидера: Рук и Миллер. Прессу интересовали только они, как ни пытались наши «голландцы» привлечь к себе внимание, им так этого и не удалось. Напротив, наличие на борту «русского», хоть и с литовской фамилией, заинтересовало корреспондентов, но после нескольких попыток взять у меня интервью и добиться от меня восхищенного ответа на глупые вопросы, от меня они тоже отстали. Тем более что переход до Хвалфьордур прошел без попыток огневого воздействия на конвой, несмотря на «посланные» радиограммы членов семейств. Лампочка моргала, квитанции приходили, они оставались очень довольными, но по-настоящему их отдали только по прибытию в Исландию, после разрешения командира конвоя, через береговую радиостанцию.

Народу на судне было много, более двухсот пассажиров, в основном – это были механики и вооруженцы «Ураганов», которые, глядя на наши учения, и видя, как неопытные расчеты готовятся отражать атаки с воздуха, как могли, помогали расчетам освоить новую для них технику. Все они прекрасно понимали, что случись что, мало всем не покажется. Хотя были и откровенные снобы, которые «стучали» на бедных индусов корреспондентам. А те строчили у себя в блокнотах обличающие статьи. Этим ребятам было абсолютно наплевать, что

экипажи набраны из обычных моряков гражданского флота, большая часть которых видела орудия только в кино. Большое количество претензий высказывалось и в сторону работы камбуза и подбора продуктов для него. Старпом, естественно, валил все на меня и на тех работников UCMS кампани, что были до него на этой должности. Дескать, не подготовили судно, а мы прибыли за несколько часов до отхода. Плюс была большая нехватка персонала пассажирской кают-компании, так как женщины, составлявшие более половины его состава, после того как начальство сбежало, сошли с судна вслед за ними, от греха подальше. Но выкрутились, а из Рейкьявика в Хвалфьордур руководство, во главе с реал-адмиралом Вайаном, прислало набранных в Исландии добровольцев, как мужчин, так и женщин, на должности стюардов. Так что небольшая польза от «жалобщиков» была.

В Хвалфьордуре к борту подвалили суда снабжения, с обоих бортов грузилось продовольствие, вода и топливо. Выгрузку никому не разрешили, что поставило наших «голландцев» буквально на уши. Конечный пункт не объявляли, но было много разговоров, что идем на Шпицберген для эвакуации населения, так как несколько шахтерских поселков там были обстреляны кригсмарине и подвергнуты атакам с воздуха. Но у нас на борту почти все знали, что 151-е крыло идет в Россию, поэтому с нашего борта никто никуда на берег не сходил. Исключение было сделано только для летного состава и корреспондентов, которые отправили свои пакеты назад в Англию с оказией. А у нас одним высокопоставленным пассажиром стало больше, нам назначили коммодора конвоя, отставного адмирала Браунригга, седого морского волка, чрезвычайно ворчливого и неуемного. Толку от него не было никакого, а вот шума – хватало! Но хвост наши «голландцы» прижали, ибо тот приказал соблюдать полное радиомолчание. Стояли во фьорде меньше суток и 21 августа подняли якоря. Не обошлось без происшествия: кто-то с берега открыл огонь по нашему пароходу и один из моряков угодил в судовой госпиталь. Наши расчеты ответить не успели, пока готовили орудия, от нападавших и след простыл. Старпом, на вахте которого отходили, и капитан вахту на орудиях не открывали, что очень злило экипаж, так как на моих вахтах все расчеты находились на своих местах. А там холодно и мерзко, и даже грог не помогает от пронизывающего ветра.

Глава 6

Здравствуй, Родина!

Вайан повел конвой и ближнее прикрытие северным маршрутом: прижавшись к Гренландии, обошел Ян-Майен почти в 600 милях от него, затем достиг 79-й широты и проскочил незамеченным к Шпицбергену, откуда мы забрали еще 226 человек, в том числе женщин и детей, но к их ужасу, вместо того, чтобы вернуться в Рейкьявик, адмирал дал команду обойти Шпицберген с севера, прижаться к кромке льда и следовать к Новой Земле, а оттуда в Россию. В это время дальнее прикрытие, в составе двух крейсеров, двух авианосцев и кучи других кораблей начало операцию прикрытия EF, и атаковали позиции немцев в Киркенесе и Печенге, чем отвлекли немцев от поисков конвоя. 24 самолета «Харрикейн» перелетели на авиабазу Ваенга с борта старого авианосца «Аргус», усилив группировку морской авиации русских. Так и необнаруженный немцами конвой достиг мыса Желания и двинулся на юго-запад, прикрытый плотной пеленой облаков и абсолютным штилем. В такую погоду перископ подводной лодки может быть прекрасно обнаружен с больших дистанций. Через 58 часов увидели неизвестные корабли, шедшие нам навстречу, Северный флот прислал усиление для ближнего прикрытия. Спустя еще восемь часов вошли в Горло, и там отличился расчет бакового «пом-пома». Они обнаружили, классифицировали и сбили двухмоторный «Мессершмитт Bf.110D», первыми в эскадре открыв по нему огонь и добившись попадания с первой очереди. Браунригг, который минуту назад грозил отдать меня под суд за поданную команду «огонь», расцвел и запах, получив поздравления от командира прикрытия. 100 миль Горлом были самыми напряженными во всем походе, лишь когда повернули на юг, я понял, что я подхожу к дому. Здесь конвой разделили: мелкие кораблики пошли в Северную Двину, а нас, под охраной трех тральцов, направили разгружаться в Северодвинск, Молотовск. Ну, что ж, места знакомые, воздушные, пока служил, частенько приходилось там бывать. Но Никольское устье я не узнал! «Звездочки» еще нет, южного волнолома и южного бассейна – тоже. Песчаный остров неподалеку от Ягры. Куча островков между Угломиным и Никольским. Ковш завода много шире, чем в мое время. На выгрузку поставили на место теперешнего 55-го цеха Севмаша. Пока там просто причал с двумя мощными кранами. А вокруг – сплошное болото! Ну и местность! А еще говорят, что Ленинград построен на болотах! Не-а! Северодвинск!

Пограничники прибыли на борт часа через полтора после швартовки, к этому времени мы уже раскрыли трюма. В первую очередь начали выгрузку самолетов и отправку их в Васьково, куда увезли всех англичан, кроме трех человек, наблюдавших за выгрузкой техники и ее погрузкой на платформы. Затем

приступили к выгрузке каучука. С пограничниками вопросов не возникло, тиснули штамп прибытия и все. Похоже, что им сказали препятствий не чинить. Но кому следовало они доложили о том, что второй помощник капитана имеет на руках мореходную книжку СССР. Заинтересованные лица появились рано утром на следующий день, когда закончили выгрузку самолетов, и я подписал документы на сдачу груза.

– Разрешите несколько вопросов, мистер Станкявичус? – аккуратно начал небольшого росточка пухленький командир с красной «политической» звездой на рукаве и нашивками батальонного комиссара.

– С кем имею честь? – автоматически спросил я.

– Батальонный комиссар Евсюков, начальник третьего управления завода.

– Ответить на ваши вопросы я буду готов через двадцать минут, я должен присутствовать при вскрытии трюма вместе с стивидором, сдам вахту старшему помощнику и буду готов встретиться с вами. Можете подождать меня в каюте или я сам найду вас там, где вы скажете.

– Я подожду вас здесь.

В этот момент подошла Раиса Михайловна, старший стивидор, и мы, с ее девочками-тальманами, пошли к первому трюму. Затем я поднялся в рубку, где встретился со старпомом и передал ему информацию о том, что происходит на борту, черканул об этом журнале и теперь был свободен на двое суток. Я сказал об этом «голландцу». Тот нехотя улыбнулся, так как заниматься выгрузкой ему не улыбалось, но тут ничего не поделаешь.

– Тебе везет, сходи, найди себе какую-нибудь красотку, лучше с подружками, и тащи их сюда!

«Мне б твои заботы!» – подумал я, но кроме улыбки он от меня ничего не дождался, и я спустился вниз по многочисленным трапам.

– Тащ Евсюков, я к вашим услугам, надеюсь, не сильно задержал?

– Мне передали, что среди членов экипажа «Кастла» вы имеете на руках мореходную книжку СССР, действительную до 1943 года. Это так?

– Это соответствует действительности. Вот она.

Батальонный комиссар внимательно рассмотрел ее, разглядывал под разными углами зрения, искал хоть какую-нибудь зацепку.

– А как вы оказались в составе конвоя?

– 22 июня, в 06.10 утра по среднеевропейскому времени, мое судно было атаковано двумя немецкими торпедными катерами и в 06.15 затонуло в трех милях от острова Готланд, Швеция. Меня подобрал на борт норвежский пароход «Бьёрвика» и доставил в Северное море к выходу из залива Каттегат. Так как капитан судна, следовавшего в Осло, сразу предупредил меня, что в Осло меня арестуют, а в Швеции – интернируют, то он высадил меня на борт траулера «Бьёр-Бо», который базируется на острове Чёрн и больше связан с англичанами, чем со шведами, где меня приняли на службу в качестве второго помощника капитана. В ночь с 8 на 9 августа, по моей просьбе, меня в море высадили на борт эсминца «Электра», который шел в Ливерпуль, взять суда конвоя под охрану. Эсминец сейчас в Архангельске, и его командир, лейтенант-коммандер Тимоти Кейн, лидер ближнего прикрытия конвоя. Мне же предложили занять место второго помощника на этом судне, о чем я и подписал вот этот контракт с австралийскими ВМС. Контракт действителен до окончания выгрузки судна в одном из портов СССР.

– То есть, вы хотите сказать, что возвращаться в Англию вы не собираетесь.

– Да, именно это.

– И что же вы будете делать?

– Я бы хотел служить на флоте, военном флоте. Я подготовлен как командир подводной лодки.

– В этом случае давайте пройдем в мой кабинет, я должен оформить наш разговор и передать его по инстанциям.

Евсюков писал быстро и по памяти, переспросил только название траулера, дал перечитать мои показания и расписаться. Я поставил число, 01.09.41, и расписался. Подпись моего визави я видел на документах и даже неплохо ее копировал, с этим вопросов, скорее всего, не возникнет.

– Пока все, товарищ Станкявичус, заканчивайте выгрузку и подходите ко мне.

– У меня двое суток свободных, и так на мне наши «голландцы» весь рейс «ездили».

– Ну, город у нас небольшой, погулять особо негде, только что ресторан при вокзале. И осторожнее, среди строителей шантрапы хватает.

«Хвост» я заметил сразу, но предпринимать ничего не стал, пусть смотрит, жалко, что ли. Рестораном эту забегаловку назвать сложно, буфет, не более, но там сидело человек 15–20 матросов с «Кастла», так что было не скучно, хотя их пьяная и шумная компания мне быстро надоела, и я зашел в книжный магазин, купил пару книжек и вернулся к себе в каюту. По дороге увидел штаб флотилии, но заходить туда не стал. Там светиться было еще рановато. Впереди, возможно, будет несколько проверок, хотя… черт его знает. Вечером к борту подъехало несколько автобусов, и всех свободных от вахты вывезли в Архангельск, причем на правый берег в его центральную часть. Тогда, как и теперь, город состоял из пяти частей, которые разделила Двина и ее протоки. Во-первых, это левобережная часть, куда подходила железнодорожная ветка. На правом ветка шла от деревни Жаровиха, напротив западной оконечности острова Турдеев, до острова Шилова на реке Кузнечихе, вокзала и Архангельск-Товарной еще не было, была готова ветка к будущему Северодвинскому мосту, но без самого моста. На Соломбале существовала кольцевая железная дорога, связывавшая воедино многочисленные лесопилки. В довоенных планах наибольшее развитие должен был получить левобережный район от Цикломени до Исагорки и даже до Мехкастроя, сегодняшнего Новодвинска, там собирались строить новый порт. Но Пудожемское устье с его многочисленными мелями так и не дало возможности осуществить эти планы. А мели на Двине своеобразные! Там вместе с песочком собираются и многочисленные топляки. Основной грузопоток шел через Мурманское устье, малые суда продолжали ходить коротким Корабельным. Центральная часть города с северо-востока ограничивалась Обводным каналом. Сейчас на его месте идет проспект Обводный канал, а в его истоке находятся береговые предмостные сооружения Северодвинского моста. У истока канала в

1943 году начинали делать мост на Соломбалу, но кроме небольшой площадки у Стройкомреала от грандиозной стройки ничего не осталось. Отдельно от города находился и важнейший пункт обороны: Кегостров, где имелся ближайший к городу аэродром. Аэродромы в Васьково, Лахте и Талагах строили во время войны. Через Кузнечиху на Соломбалу был переброшен понтонный мост и существовало несколько паромных переправ, а также многочисленные «лодочники», занимавшиеся извозом. Каждый завод имел собственный пароходик, и для того, чтобы возить работяг, и для того, чтобы возить руководство на распыл в бывшее дворянское собрание, где расположился обком партии.

Но, в отличие от Молотовска, который планировали сразу строить как военное поселение, Архангельск исстари был важным морским портом, поэтому там сохранился кабак для моряков, только его обозвали «Интерклубом», существовал и определенный слой дамочек, с пониженной социальной ответственностью, завсегдатаев этого клуба, и круг лиц мужского пола, прикрывающих безнравственные деяния данных особ. Так как со зданиями в городе был большой напряг: здание «Экспортлеса» да Морской вокзал с рестораном «Север», ну и кинематограф, сейчас кинотеатр «Мир», то Интерклуб располагался в здании бывшего монастыря, вход был со стороны Петровского парка, примерно там, где сейчас находится Управление МВД. В остатках монастыря теперь краеведческий музей. Только не надо говорить о том, что наши родители и деды плохо берегли исторические места. Бомбили Архангельск, пытаясь сорвать разгрузку судов с ленд-лизом, а город был деревянный, даже с деревянными мостовыми. Сгорело несколько лесопильных заводов, например, на Хабарке, его только в конце 60-х – начале 70-х восстановили, чтобы опять снести в 2005-м. Но тогда, в сорок первом, когда в город пришел первый конвой из Англии, все радовались, что не бросили их одних в этой войне. Во всех более или менее подходящих местах устроили застолье для моряков, танцы до упаду, духовые оркестры устали исполнять вальсы и польки. Английских летчиков и техников чуть ли на руках не носили. Ну, а со мной познакомилась особа, жившая на теперешней набережной Георгия Седова, тогда набережная Северной Двины, напротив паромной переправы на Хабарку. Еще точнее, она жила на Хабарке, но договорилась с подружкой, у которой была ночная смена, чтобы переночевать в ее комнате на втором этаже небольшого двухэтажного домика. Это примерно в шести километрах от Интерклуба, на Соломбале.

Увы, ее легенда никак не стыковалась с ее возрастом, и я быстро понял, что прохожу проверку, устроенную товарищем Евсюковым, но на ходе самой

проверки это никак не отразилось. Дама оставила приятное ощущение легкости в некоторых местах, а своего она не добилась. Увы! О ее присутствии в городе я доложил через пять дней батальонному комиссару, но я знал только то имя, которым она представилась, и адрес запомнил приблизительно. Пьян был, не помню!

– А почему сразу не доложили?

– Да как-то не до того было, и потом мы же ушли от вас, и не совсем удачно. Я прямо из Архангельска на судно, четверо суток снимал его с мели, теперь пришли, и нам док требуется и команда.

В общем, не получилось у меня перейти на другой пароход, ловцы страховок постарались. Сломался береговой кран в Молотовске, под эту сурдинку кэп запросил переход в Архангельск, и на переходе посадил судно на мель в Пудожемском рукаве. Свалил все на лоцмана, зафиксировал поступление воды во второй трюм и пролет воздушного разведчика противника, оформил бумажки и отбыл самолетом!!! Вместе с обоими семействами. Свою задачу они все-таки выполнили. Мне об этом сказали только утром, я же «проверял проверку» и появился в конторе капитана порта в одиннадцатом часу. Оттуда катером в Никольский рукав, где на Большой Барминской банке и обнаружил накренившийся пароход с оборванными оттяжками стрел. Их же в походное положение так и не перевели! «Голландцы» потирают руки и собираются, а мы с Томом им мешать не стали, уж лучше никакого начальства, чем такое. Но под шумок с борта ушло больше половины команды, осталось 15 матросов и 12 мотористов, три стюарда и два кока. Как только «еврейские морды» отвалили от борта, мы начали восстанавливать краны и откачивать воду из второго трюма. Груз не пострадал, что резине будет в пресной воде. Установили связь с капитаном морского порта, нам подали плашкоуты, на которые выгрузили все из первого и второго трюма, снялись с мели, развернулись с помощью буксира и вернулись в Молотовск, так как в самом Архангельске док таких размеров отсутствовал. На трещину на скуле завели пластырь. Пробоину осмотрели водолазы. Страшного ничего нет, но судно было уже списано и внесено в список потерь австралийских ВМС. Как только стало это известно, оставшаяся команда в полном составе убыла в Архангельск: нет оплаты – нет работы. Им даже не оплатили аварийные. Мне – тоже. В общем, сам того не слишком желая, был вынужден принять пароход. Назначил меня «мастером» лично Иван Дмитриевич Папанин, знаменитый полярник и очень известный в стране человек, дважды Герой Советского Союза, оба получил еще до войны. Он был начальником

ГлавСевМорПути и старшим над всеми пароходствами от Камчатки до Мурманска. Государственный комитет обороны поручил ему организацию приема грузов по ленд-лизу, которые должны были начать поставляться из Великобритании северным морским путем. Но первый же пришедший караван выявил море недостатков в организации Архангельского Морского торгового порта. Это и устаревшее крановое хозяйство, и отсутствие глубоководных причалов, причалов с твердым покрытием для выгрузки тяжелой и бронетанковой техники, нехватку буксиров, людей и складов. Плюс нехватка тоннажа и квалифицированных моряков. В общем, хоть стреляйся, но Иван Папанин недаром был полярником. Там, на абсолютно неподготовленных площадках, используя смекалку и подручные средства, он научился делать чудеса. Познакомились мы с ним еще у капитана порта, у которого я выпрашивал катер, чтобы прибыть на борт. Я его коротко познакомил с ситуацией, что капитан и его команда хотели угробить судно еще на переходе. Коротко расспросив, зачем они это делали, он согласился со мной, что пусть они мотают отсюда, а спасательные операции начнем после этого. Спросил, требуется ли помощь.

– Часть команды, скорее всего, удастся задержать на некоторое время, пока судно не спишут и не вычеркнут из списков. Потом потребуются люди: штурмана, механики, мотористы, кочегары и матросы.

Глава 7

В составе Северного пароходства

В первый день он пробыл на судне всего двадцать или тридцать минут, а после моего доклада, что грузовые средства восстановлены и требуется подать плашкоуты и баржи, то прибыл сюда быстрее всех. Из-за войны с Финляндией на СССР было наложено эмбарго на внешнюю торговлю, и он был лишен возможности закупать натуральный каучук, а это – сырье для авиационных шин. В условиях больших потерь в первые дни войны эти шины требовались не меньше, чем патроны и хлеб для армии. Поэтому на борту «Кастла» находился самый важный, стратегический груз, и за его потерю, уже после доставки в порт, по головке не погладят. Тоннаж подали быстро и в большом количестве, так как людей у меня осталось мало, то дополнительно «подбросили» еще одну

смену стропалей и лебедчиков. Ну, а когда я, с помощью всего одного буксира, снялся с мели и вернулся в Молотовск, моя судьба была решена за меня. После ввода судна в док, я на командирском катере сходил в Архангельск, где сдал зачеты и допуски на получение диплома «Капитан дальнего плавания». Судно переименовали, его хотели назвать «Вентспилс», но я попросил сократить название до «Венты». К моменту выхода из дока на его батопорт высадился его будущий экипаж.

– Ой, чё будет! – сказал «дед», увидев «пополнение».

Три четверти прибывших были женского пола, в том числе и все зенитчики. Все закончили ускоренно «шмоньку», и у всех это первый рейс. Начальник школы лично присутствует, привез их документы. Передает, так сказать, из рук в руки. Кроме начальника школы, на борт прибыл комиссар Иванов, сохранивший на обшлагах нашивки старшего политрука. И деваться некуда! Других людей нет! С грехом пополам нашли механиков и штурманов, часть из которых полного курса не окончило и плавательского ценза у них ноль целых, ноль десятых, только учебные плавания.

Из дока мы вышли без приключений, и даже добрались до Бакарицы, где встали под погрузку лесом, пенькой, скипидаром и живицей. Часть по обратному лендлизу, часть по имеющимся контрактам у «Экспортлеса».

Больше всех негодовал боцман Ионыч!

– Прислали «мокро**лок»! Кто трюма закрывать будет? Им же лючину не поднять! Все пупки понадрывают!

Пароход был старый и никакой механизации трюмов у него не было. Бимсы укладывались кранами, а лючины, толщиной три дюйма и полтора метра длиной, приходилось таскать хуками, длинными крючками, по номерам. Два из шести трюмов имели смешанную систему бимсов: там применялись и продольные, и поперечные. Даже у тренированной команды на закрытие уходили сутки, так как площадь комингсов трюмов была огромной, плюс абсолютно неподъемные брезенты немереной длины и тяжести. И деревянные клинья, каждый из которых требовалось подбить, и иногда неоднократно. Но на мое предложение заказать для судна люки системы Мак-Грегора никто не отреагировал. В рейс, и

с глаз долой! Но ничего, 20 сентября закончили погрузку, задраились с грехом пополам, и нас выпроводили в рейс, без эскорта. Конвой PQ-1 еще не пришел, в нем суда втрое меньших размеров, чем «Вента», задачей поставили прорыв к Англии для принятия на борт паровозов и танков. Обещали прикрыть в Горле, а дальше… Мол, ночи теперь длинные, прорветесь, как будто бы ночью винт шумит меньше, чем днем. Ночью подлодке атаковать даже удобнее, меньше шансов у наблюдателей обнаружить как саму лодку, так и идущие торпеды. А на пароходе даже примитивной гидроакустической станции нет, не говоря уж о сонаре.

Но голь на выдумку хитра! Когда-то, видимо очень давно, будучи еще в Австралии, пароходик ходил на тропические острова, и кто-то поставил на него эхолот. Когда стояли в доке, нас немного почистили от ракушек, и я видел вваренные приемо-передающие излучатели в районе форпика. Провода, шедшие к ним, давно сгнили, и я приказал их заменить. Сами же, используя найденные блоки эхолота, вместе с радистом Ваней Новиковым, восстановили их и изменили их сигнал. Теперь эхолот не мог измерять глубину, он подавал хорошо слышимый сигнал «пинг», на той же частоте, что и «Асдики», английские гидролокаторы. Возможности обнаружить лодку он не имел, не было индикатора, и работал он только вертикально вниз, но «попугать» мог.

Вышли Мурманским устьем, сдали лоцмана, быстро темнело, и мы дали полный ход, первыми из судов конвоя «Дервиш». Остальные стояли в Архангельске до 28 сентября, несмотря на меньшее водоизмещение. Причина была в том, что ближнее прикрытие ушло из Архангельска и Молотовска, так как адмирал Вайан посчитал недостаточным ПВО Архангельска, ведь в его составе отсутствовали локаторы. Ближнее прикрытие соединилось с дальним и ушло в Рейкьявик. Дольше всех выгружался танкер: для его груза не было свободных емкостей. Их срочно изготавливали в Молотовске на заводе № 402, кроме того, подогнали два списанных парохода, и герметизировали их трюма, снабжали их системой вентиляции и пожаротушения. В результате была создана бункербаза на острове Ягры. До этого на нем, кроме лагеря «строителей», ничего не было. Бункербаза находилась на месте будущей «Звездочки». Там же поставили землечерпалку и начали углублять причалы. В общем и целом Папанин поставил всех на уши, вызвал из Ленинграда начальника ЛМТП (Ленинградского Морского торгового порта) и тысячу квалифицированных докеров, проектантов, топографов и всех-всех-всех, и поставил задачу в кратчайшие сроки привести в полный порядок все портовое хозяйство в двух портах. Весь город, без малейшего исключения, все воинские части и жители соседних деревень были выгнаны им на работы по очистке причалов, заваленных лесными грузами. Аврал

длился трое полных суток, но порт заработал и сроки обработки судов (сталийное время) сократились до «ленинградских», то есть втрое.

Инструктаж по текущему положению на ТВД с нами провел лично контр-адмирал Долинин, командующий Беломорской флотилией. Ситуация в водном районе стремительно ухудшалась: противник предпринимал рейды вдоль берегов Кольского полуострова, отметился появлением в Иоканге, у Новой Земли, присутствовал в проливах Карские Ворота и Маточкин Шар. В воздухе безраздельно господствовала его авиация. Сил и средств авиационной поддержки у командующего не было: только несколько старых «шаврушек», все остальные самолеты относились к ПВО. Большинство кораблей флотилии – переделки из рыболовецких траулеров. Он предупредил о том, что противник активно проводит минирование с воздуха и из-под воды. Наибольшую опасность представляют его донные мины, против которых траление пока бессильно. Указал места, где береговая артиллерия сможет нас прикрыть, но тут же выяснилось, что нашего силуэта у сигнальщиков еще нет, так что к батареям лучше не соваться. В общем, порадовал от души, вселил уверенность в собственных силах, а надеяться можно было только на них. Поэтому не тратя времени на противолодочный зигзаг и держа расчеты у орудий, рванули на выход из Белого моря. После дока и из-за неполной загрузки могли держать 15,2 узла, поэтому затемно выскочили из Горла, держа Моржовец в 10 милях справа. Спустя два часа последовала атака справа: два Ме-110 зашли от солнца, с востока, но мои юные зенитчицы встретили их огнем и приняли крещение им. Сброшенные четыре бомбы разорвались довольно далеко, в 50 метрах за кормой слева, так мы активно маневрировали. Наличие на борту довольно солидной батареи пушек и слаженный огонь не дали немцам возможности обстрелять судно из пушек и пулеметов. Они ушли, причем на восток, но выручил начавшийся сильный дождь с зарядами и рваными облаками тумана. Через полтора часа мы услышали подвывание их моторов, но нас они не обнаружили.

Когда стемнело, я проверил несение вахт по всему судну и спустился к себе в каюту. Суматоха последних дней не дала возможности даже познакомиться с «пополнением». Большинство их имен ускользали из памяти мгновенно, сказывалось обстоятельство, что командный состав воспринял в штыки появление их на судне. Никто не верил в их способность заменить собой недостающих. «Дед» провел с ними целую серию душеспасительных бесед, главной мыслью которых была сохранность фановых труб, дескать, если будет засор, то он найдет тех, кто это сделал, и они лично будут доставать вату и

тряпки из него. Все эти разговоры и действия отрицательно влияли на сплоченность команды, поэтому я вызвал Вадима Иванова и обязал того провести беседу с мужской частью коллектива и прекратить травить девиц. Заодно Иванов принес судовую роль, мореходки, дипломы и удостоверения личного состава из каюты третьего помощника, который был на вахте. После довольно короткого разговора с комиссаром, тот и сам хотел предложить то же самое, начал знакомиться с документами людей. В основном – молодежь 18-го – 21-го годов рождения, почти все – незамужние, тогда как мужики все женатики, кроме меня. Четверо имеют детей, одна – целых трех, двое из которых воюют. Она – судовой фельдшер, врача не было. Имеет большой опыт работы на станциях Госкомгидромета. Зовут Марина Николаевна Исаева. К ней-то я и направился, пусть становится комиссаром душ женской части коллектива. Нашел ее в санчасти, где она спала возле трех раненых девушек-зенитчиц. Все ранения легкие, но она оставила их у себя, чтобы отдохнули и нервы привели в порядок, как она сказала. Опыта ей не занимать, даже операции приходилось делать на зимовках. Так что практикующий врач на борту имелся. Посидели, попили чайку с какими-то пирожками из дома в моей каюте. Ей сорок два года, взять на себя воспитание и сплачивание женской части команды она согласилась, тем более что от врачей у женщин секретов нет. Но разговор пришлось прервать из-за просьбы прибыть на мостик.

– Семафор с правого борта запрашивает позывные! – доложил третий и рукой показал на слабенький свет ратьера с правого борта. Карта с расположением постов наблюдения только у меня. Канин Нос, 130-мм береговая батарея и МО-37 (малый охотник) на ней обозначены. Отдали позывные, получив ответ и квитанцию, занялись передачей шифровки с отчетом за сегодняшний день, подчеркнув, что два самолета противника ушли к полуострову Канин в районе реки Чижа. Получили квитанцию о приеме и пожелание семи футов. Всю ночь шли с исполнением противолодочного зигзага, так как МО-37 передал, что подводные лодки противника присутствуют в проливах. Прижиматься к Новой Земле я не стал, несмотря на рекомендации Долинина. Шел курсом 5° к Земле Александра и границе плавающего льда. За что и поплатился неприятным зрелищем. Через сутки днем был обнаружен спасательный вельбот с десятью замерзшими рыбаками, восемь из которых были женщины. Вельбот был пробит в нескольких местах из авиационной пушки, пробоины заделать не смогли, умерли от переохлаждения. Три человека имели прижизненные ранения.

Находка произвела тяжелое впечатление на экипаж. Такое оставляет свои следы надолго, особенно в первом в жизни рейсе. Плюс, как и у нас, на борту погибшего траулера большинство экипажа были женщинами. СКР-18 или РТ-64 был приписан к Иоканге и был мобилизован в Северный флот. Но судя по записям в судовом журнале, найденном в шлюпке, занимался добычей рыбы. Захоронив погибших на ходу, выполняя положенные зигзаги, еще через сутки оказались у кромки льда. Повернули на запад и приступили к покраске судна известью. В этих местах «Кондоры» еще не водятся, но у немцев есть BV.142, наличие которых подтверждено и англичанами, и нашими. Так что, не снимая расчеты, продолжаем движение в сторону Гренландии. Однако более с противником встретиться не удалось. Обогнуть, как летом, Шпицберген с севера не получилось, граница льда опустилась на 150 миль, прошли впритирку к южным берегам острова, и через 9 суток плавания оказались в Исландии, в том же, хорошо защищенном фьорде Хвальфьордур, где были включены в один из конвоев, шедших в Англию. И через трое суток ошвартовались в том же Рояль-Альберт-доке, откуда я начал прошлое путешествие. Встретились мы и с агентом, который меня вербовал на тот рейс. У меня оставались некоторые вопросы к нему: деньги мне заплачены не были. Оказалось, что кроме зарплаты и рисковой ставки, мне полагается и страховка в связи с повреждением судна в боевых условиях. В сумме набежало 3250 фунтов стерлингов. Представляю, сколько получил капитан, усадивший его на меляку!

Получив чеки, пришлось идти в город, чтобы их обналичить. Ближайший офис банка находился примерно в километре от дока. Иду, гуляю, глазею по сторонам, и вдруг вижу магазин, где продаются принадлежности для коррекции фигуры. Женской, естественно. Взгляд прочно зацепился за донельзя знакомый материал. В наше время его тоже используют для этого дела, но чаще для изготовления гидрокостюмов. А так как я уже посетил банк, и в портфельчике у меня поскрипывают новенькие купюры с профилями Георга Шестого и Виктории, то я аккуратно открыл дверь, зазвеневшую подвешенным колокольчиком. Вышла вначале дама несколько странноватого вида, но через пару секунд, поняв, что разговаривает с иностранцем, она позвала кого-то:

– Джордж, милый, спустись сюда, я не совсем понимаю господина моряка.

Я у нее спрашивал, есть ли у нее неопрен и сколько его, а она категорически не понимала, о чем идет речь, и решила вызвать подмогу. Типичный лысоватый еврей-закройщик, за ухом воткнут карандаш, аккуратный фартук, из которого торчит гибкая прорезиненная лента портновского сантиметра, только там у него

дюймы нанесены. В ход пошли жесты и пальцы, наконец меня поняли и принесли целый рулон «Дюпрена», толщиной 4 мм и еще один кусок поменьше, чуть более тонкий. Слово «неопрен» еще не в ходу, материал называется по названию фирмы-изготовителя. Пахнет еще более противно, чем мокрый «неопрен», но это – он, точно! Они с его помощью борются с целлюлитом у женщин, но говорят, что материал верха и низа по цвету можно заказать любой. Потратив море времени на изображение того, что мне хочется иметь, попутно оговаривая стоимость и количество изделий, договорились, что к отходу у меня будет 14 раздельных и двадцать шесть сплошных спасательных костюмов для моих милых зенитчиц и матросов-наблюдателей, за скромные 15? каждый сплошной и 17 фунтов за раздельный, всего за 600 фунтов, считая скидку из-за величины заказа. С трехпалыми рукавицами и с сапогами. Если в долларах, то это 3120 еще тех долларов. С размерами решили просто: я приведу к ним девушек на примерку сегодня же. Ну, а для чего мы будем использовать эти дурнопахнущие костюмы, я не сказал. Кстати, если неопрен изготавливать на основе ацетилена, получаемого из карбоната кальция из известняка, то и запахов гораздо меньше, и микропористость с прочностью значительно повышается. Но это на будущее! Сейчас важнее защитить моих принцесс на горошине от холода и воды. Да, синтетических волокон пока практически не выпускают, будем обходиться натуральным трикотажем и пропитками. Но впереди зима, зимние штормы в Северной Атлантике дают человеку только три минуты жизни, если тебя смыло за борт. В этих костюмах этот срок значительно увеличится. Тут меня осенило, что англичане первыми стали подвешивать под задницу своих летчиков так называемые МЛАС, малогабаритные спасательные лодки. А ведь я хорошо знаю конструкцию и устройство судового спасательного плота, основного спасательного средства на современных мне судах.

Вернувшись на судно, направил комиссара с девицами четырех основных размеров в мастерскую Джорджа Пальмана или Пульмана. А сам бегом к агенту! Эти пройдохи все знают! Так оно и оказалось, только придется взять такси и съездить в соседний город: Манчестер, там изготавливают лодки для RAF. Торопливость нужна при ловле блох, поэтому пригласил к себе профессиональную чертежницу Ирочку Кузнецову, и в течение ночи мы с ней сделали чертежи того самого устройства, которое я хотел заказать у англичан и не в единственном экземпляре, а десять штук, так, чтобы весь экипаж в них вместился, и сорок процентов запаса на случай повреждения изделий при взрывах и пожарах. На этот заказ у меня, к сожалению, денег полностью не хватило, пришлось ограничиться шестью. В общем, пока нас грузили паровозами и танками, а это заняло 24 дня, на верхней палубе у нас были изготовлены устройства для сброса плотов, снабженные автоматом отделения с глубины в

один метр, сами плоты и доставлены костюмы для ходовой вахты. Следующий раз заберем еще одну партию, чтобы спасательные костюмы были у всех. Мощности мастерской Пальмана не хватило, чтобы сшить 60 гидрокостюмов в отведенное нам время. Но требуется выбить финансирование для этого дела, так как очень много финансов съели три патента, которые я оформил на эти «изобретения». Плоты подвезли на судно за два дня до отхода, к ним доставили и тройной комплект углекислотных баллонов, один из плотов будет тренировочным и «показательным».

Глава 8

Обратный рейс из Ливерпуля в Москву

Демонстрировать возможности новых спасательных средств пришлось уже в Рейкьявике, так как к нам на борт сел адмирал Галлер, возвращавшийся из командировки в Англию, с группой офицеров из Наркомфлота. Их переговоры с англичанами не дали практического результата, англичане были недовольны проведенной операцией EF и большими потерями, так как наш флот и его авиация не смогли оказать им поддержку. 8 октября они начали передачу всей техники 151-го авиакрыла (38 самолетов) 78-му смешанному авиаполку, прекратив свое участие в Великой Отечественной войне советского народа. Кроме двух подводных лодок, имевших постоянное базирование в Полярном, больше ни один из военнослужащих британской армии и флота участия в ней пока не принимал. Немцы к тому времени окружили Ленинград и провели успешное наступление против частей Западного, Брянского и Северо-Западного фронтов. В победу русского оружия верило в Англии все меньше и меньше людей. А нам требовалось укрепить северный фронт и дать возможность для продолжения поставок стратегических материалов через порты Баренцева и Белого морей.

Советских судов в конвое было только одно, наше. Отход задерживался, ожидали прихода ближнего прикрытия, ушедшего с предыдущим конвоем PQ-2. Тут становится известно, что QP-2 пойдет не в Исландию, а напрямую в Скапа-Флоу, для обеспечения нашего конвоя англичане могут выделить только один крейсер и один эсминец. По всему видно, что им все равно: дойдет конвой до места или нет. Вот в таком взведенном состоянии Лев Михайлович и прибыл на

судно. А тут какие-то белые бочки на борту. Адмиралам непорядок – как шило в одно место! Последовал разнос.

Мне пришлось сбросить тот плот, который предназначался для тренировок, в воду и прыгнуть самому за борт, а верхняя палуба у нас стоит высоко. В районе Исландии купальный сезон не прекращается круглый год, но только в горячих источниках. Влез в плот, а там у меня были уложены ласты. Надел их и прибуксировал плот к трапу. Поднялся наверх, приказал поднять плот из воды на верхнюю палубу. Адмирал так и застыл возле сбрасывающего устройства. До него дошло, что ему показали! Он ухватился за «дюпреновый» костюм, в котором я прыгнул в воду. Я расстегнул молнию и показал, что температура моего тела вполне обычная, несмотря на 20-минутное плавание в ледяной воде. Галлеру показали надутый плот, его снабжение и то, что воды внутри не было, хотя я его переворачивал, он плавал на боку после раскрытия. Сказал, что вся верхняя ходовая вахта имеет такие костюмы и все зенитчики. И что я заказал их на всех в экипаже, вместо спасательных жилетов. В результате Галлер приказал спустить катер, и с образцами материалов мы отправились в Рейкьявик, в американское отделение управления по ленд-лизу, где и договорились о поставках этих материалов, как для костюмов, так и для плотов. Гидростаты для них будут выпускать в Советском Союзе, как и корпуса упаковки. По ходу переговоров, в телефонном разговоре с представителем фирмы «Дюпон», попросили отправить с ближайшим бортом не только готовые материалы, но и разливочную машину для него и режущие станки. Для «Дюпон», которая никак не могла найти применение данному материалу, это предложение было чрезвычайно выгодно. Спрос на утягивающие трусы в условиях войны был мизерным, а тут Советам потребовался этот вонючий материал в больших объемах! Проблему вони мы слегка потом устранили, делая хлоропрен из ацетилена. Запах, конечно, остается, но уже не такой сильный и только во влажном состоянии. Во время войны – все это переживут, кто выживет в ледяной воде.

Судно из Америки пришло еще до того, как мы тронулись в путь, и мы догрузились этими станками и готовыми материалами. Душой проекта стал Лев Михайлович! Он прекрасно понял, что это – огромный экспортный капитал. Большинство аварий и потоплений морских судов приходится именно на военное время. А сохранить экипажи для них – важнейшая государственная задача.

У кромки ледяного поля нас встретил ледокол «Ленин» и повел в Молотовск. Вместе с нами шло еще шесть судов, но как только были поданы концы, Галлер погрузил меня в машину, и мы тронулись в Васьково, где его ожидал ПС-84 и два звена прикрытия.

Вечером 22 ноября мы были в Главном штабе РККФ, на приеме у наркома. Коротко доложив о неудачных переговорах с англичанами и покивав наркому, в ответ на его сетования по этому поводу, Галлер перешел к делу. Оба варианта костюма и все материалы он принес с собой, отдельно на сцене актового зала штаба был положен контейнер с плотом и деревянным макетом сбрасывающего устройства. Рым, за который требуется зацепить крепящую ленту, был вкручен в основание этой конструкции. В общем, все было готово для полной демонстрации изобретения. А представьте себе, что немцы еще стоят у Красной Поляны и в бинокль видят Кремль! До начала наступления – 14 дней, и о том, что оно будет успешным – знаю только я!

После демонстрации костюма и показа, как его надевать, перешли в актовый зал, где объяснили Кузнецову и принцип действия гидростата, показали отрывной фал спускового механизма надувания, и сам процесс раскрытия плота. Резиновые пробки для заделки пулевых и осколочных пробоин, полный комплект аварийного снабжения.

– Главное: все хранится в упакованном виде и оттуда невозможно ничего вытащить, не приведя в действие механизм наполнения углекислотой. А то ведь, когда нас потопили у Готланда, то аварийный запас на плоту был на 90 процентов пустым.

– А это что? – показал адмирал на давилку для рыбьего сока.

– Приспособление для получения сока рыбы из ее мяса, в мясе много воды и она не такая соленая, как вода в океане. Практически пресная. А рыба в океане есть везде. Поэтому я предусмотрел наличие в аварийке маленькой складной удочки с катушкой и блеснами, и закидушек с воблерами, которые хорошо колеблются при малых скоростях проводки. Для крючков, правда, приходится небольшие чехлы делать, чтобы не пробили случайно борт при укладке плота. Срок замены плота – 4 года, как и регистровый осмотр. Для их обслуживания придется в портах создавать специальные станции.

Мы возвращались в кабинет наркома, Галлер сказал, что уже научился собирать плот и менять газовый баллон, так что плот назад в Архангельск не полетит. Нарком сказал, что изобретения своевременные и нужные, но есть некоторые обстоятельства, не дающие ему возможность немедленно доложить об этом руководству.

– Предстоят большие изменения в положении на фронте, если все пойдет, как планируем, то через месяц будем докладывать. Или чуточку раньше. Надеюсь, что чертежи и необходимую документацию вы из Англии привезли?

– Да, товарищ нарком, и оформил международные патенты на плот, его снаряжение и на спасательный жилет мокрого типа. Это, правда, съело остатки моих финансов, но, наверное, поможет отстоять наше право на эти изобретения.

– Лев Михайлович! Когда мы сможем показать эти изделия представителям Великобритании и США?

– Теоретически в любое время, в Куйбышеве на Самаре есть хорошие затоны на судоремонтном заводе. Продемонстрировать там есть полная возможность, оба военно-морских атташе сидят там.

В общем, как обычно, командование занялось глобальными проблемами, а меня их адъютанты отправили на аэродром, для обратного полета в Васьково, хорошо еще поездом не придумали отправить, но зуд «изобретательства» уже во мне поселился, плюс я надеялся благодаря таким знакомствам перейти на лодки. Время неумолимо катилось к 1942 году, когда нашим здорово хвост прищемят в Баренцевом море. Если помните, то «Кастл» привез натуральный каучук первым рейсом, два тюка с ним, стропы которых оказались оборванными в результате аварийных работ во втором трюме, остались лежать на судне, так что резиной я был обеспечен по самое «не хочу». Но занялся я не этим, а двухступенчатым редуктором или легочным автоматом, и компенсатором плавучести. Этим я убивал сразу двух «зайцев»: акваланг может применяться для тушения пожаров на судах и в других закрытых помещениях. А противник в первую очередь пытается вызвать пожар в отсеках, что недоделала взрывчатка, доделает огонь. Существующая и активно распространяемая англичанами схема: рёбризер Флюсса, или ИДА (индивидуальный дыхательный аппарат, или КИП (кислородный изолирующий прибор), или его немецкое воплощение «Респиратор», имеет ограниченную продолжительность действия и довольно опасен для самого водолаза, но обладает высокой скрытностью. Кстати,

насколько я помню, именно так называется завод в Орехово-Зуево, который сейчас выпускает регенеративные патроны РВ-2, РВ-3 и РВМП с каустической содой, для каждого из которых требовалась целая машинка, которая потребляла электричество, шумела, но не могла обеспечить приемлемые условия существования биологических объектов в замкнутом пространстве при сроках погружения более трех суток. Так что, ребята, придется вам переходить на новую продукцию, и начнем мы с ИДА. Это мне обеспечит переход с торговых судов на лодки. А там, глядишь, и другие возможности откроются.

Глава 9

Опять мины и переход в РККФ

«Севмаш», или «Судострой», или завод № 402 занимался и судоремонтом, и строил «малые охотники», варил плашкоуты для разгрузки судов на рейде, несмотря на то, что три его самых больших дока были заняты корпусами линкоров, работа на нем просто кипела. Корабли немцы повреждали частенько. Втиснуться со своими «придумками» было сложно. Поэтому все приходилось делать в мастерской на судне, но некоторые операции, например, хромирование, самостоятельно я выполнить не мог. Выручало знакомство с Михаилом Ивановичем, тем самым батальонным комиссаром Евсюковым, впрочем, он прошел переаттестацию и стал капитаном ГБ. Через него же достал и испытал на максимальное давление пять баллонов для будущего АВМ-15. За это я обещал в зимних условиях осмотреть два подозрительных места, куда, по мнению Михал Иваныча, немцы уронили несколько донных мин. Аппарат и компенсатор я закончил в начале декабря, еще до начала нашего наступления под Москвой. Я торопился, ведь в любую минуту меня могли вызвать в Москву или выпроводить в рейс, хотя ледовая обстановка была очень сложной из-за сильных морозов, и лед был уже толщиной полтора метра. Уйти в рейс не позволяли те самые донные мины, оборванные парашюты которых были обнаружены на фарватере. Возможности пройтись тралом не было, мешал быстро образовавшийся крепкий лед. Тральцов усиленного ледового класса на заводе и в Беломорской базе не было.

Первые испытания провели в заполненном доке, у которого ремонтировали поврежденный батопорт. Аппарат работал, никаких сложностей не возникло, и

мы поехали на фарватер. Поиск первых двух мин завершился за пять минут, они лежали недалеко друг от друга. Но потребовалось трижды нырять, прежде чем подорвали вторую из них. Сутки занимались этим. Затем переехали дальше, а там – ил. Мин видно не было, их затянуло под него. Пришлось обмазывать каучуком миноискатель, испытывать его работу, а затем опускать к минам 25-килограммовые бомбы, чтобы их подорвать. За это время наши начали наступление, и, когда из Москвы пришла команда вылететь в Куйбышев, я укладывал четвертую бомбу к четвертой мине. Мой акваланг мы пополняли на стоящей на ремонте «эСке», через редуктор. Я подписал у Михаила, а после подрыва первой мины капитан ГБ сказал, что для меня теперь он просто Миша или Михаил, акт проведенных испытаний, сел в самолет и прилетел в Тростянку со всем, что успел наделать и испытать. И с актом о проведении войсковых испытаний оборудования. Не скажу, что наши отцы командиры этому обрадовались!

– Шо-то ты у нас шибко разносторонний! – заметил незнакомый вице-адмирал из сопровождения наркома.

– Делал воздушный дыхательный аппарат для тушения пожаров в закрытых помещениях, более безопасный, чем предлагаемый КИП-1. Там требуется «включаться в аппарат» и у него очень ограничен обзор, так как используется маска от противогаза, к тому же из очень тонкой резины. А тут выяснилось, что «Вента» до весны уйти из порта не сможет из-за минирования фарватера, товарищ вице-адмирал. Вместе с начальником третьего отдела приняли решение осмотреть фарватер в местах предполагаемого минирования. Парашюты там видели его дозорные. Немного изменил конструкцию редуктора и добавил к снаряжению компенсатор плавучести. Провели разведку и обнаружили вначале две мины. На втором месте оказался ил, мины спрятались, вот и пришлось герметизировать обычный армейский миноискатель. С помощью накладных зарядов из стандартных авиационных бомб удалось подорвать еще две мины. Первые подрывались просто толовыми шашками с электровзрывателями.

– Аппарат твой, он, конечно, нужен, но товарищ Сталин нас так крепко озадачил спасательными средствами, что брать на себя еще и его… – мрачно произнес нарком и замолчал.

– Николай Герасимович, вы же не думаете, что немцы дадут англичанам и американцам свободно водить к нам конвои, как в этом году. Думаю, что уже в

следующем месяце они перебросят на Север свой флот Открытого моря. И развернут его где-то рядом с нами, так как ловить конвои в океане – занятие тухлое. Направление и назначение конвоев им известно. Ловить их будут в Баренцевом море, и в северо-восточной части Норвежского. Мест для базирования у них там хватает, начиная с Танафьорда. Скорее всего, Банак или Альтафьорд, а может быть, оба. Открытый бой с немцами нам не выиграть, а вот из-под воды мы их достать сможем.

– Занятно! И заманчиво, капитан. А что требуется?

– Лодка, большая, типа «К», у нее, правда, глубина погружения маленькая и автономность подводная маленькая, но эти вопросы решаемы. И группа боевых пловцов, оборудование для них и вооружение. И готовить их надо начинать срочно, как и саму лодку. В том виде, как она есть, лодка для подобных операций не годится.

– Как это маленькая? – удивленно спросил нарком. – Откуда вы это взяли? Она ходит под водой 95 миль, по штату.

– Да, 95 миль на скорости 3 узла, всего 32 часа.

– Считаете, что этого недостаточно?

– Да, для задач с подводными диверсантами – этого маловато, требуются двигатели экономического хода и возможность перемешивать электролит в аккумуляторных батареях. Механически, в том числе без использования электричества.

После этого разговора показ аварийного оснащения и снаряжения для военно-морских атташе пяти стран-участниц Антигитлеровской коалиции стал пустой формальностью. Акваланг мы им не показали, я использовал обычный ИДА, чтобы продемонстрировать возможность выхода из поврежденной лодки в живом состоянии при любой температуре забортной воды. Хотя глубины здесь были минимальные, но эта демонстрация произвела впечатление на всех. Стоял сильный мороз, дул пронизывающий ветер с левого берега Волги. Двое из иностранцев решились попробовать новые спасательные средства, купнулись и посидели внутри плота при 27 градусах мороза снаружи. Что было удивительно для меня, так это то, что Лев Михайлович демонстрировал будущим членам

НАТО и СЕАТО плоты и костюмы, выпущенные в Рыбинске, Иваново и Орехово-Зуево. Плоты выпускал тот самый завод «Респиратор», пробиться на который я так мечтал в Архангельске. К этому времени у меня, среди привезенных с собой образцов, находился стеклянный сосуд с пероксидом натрия, знаменитым «О-три», с помощью которого можно увеличить автономность по кислороду в атмосфере лодки до 15 суток, без применения машинок. Его пока немного, только из того натрия, который мы обнаружили в школьных лабораториях и кабинетах химии в Архангельске и Молотовске, с помощью нашего лучшего друга Михаила. Домой, в Молотовск, меня не отпустили, увезли в Москву, где переодели из морской формы в военно-морскую, и на рукавах появились нашивки капитана 2-го ранга.

Конец ознакомительного фрагмента.

notes

Notes

1

Здравствуйте! Добрый вечер! (лит.)

2

Пароход «Гайсма», Литовского Морского Пароходства, следовали в Англию с генгрузом. Были атакованы двумя торпедными катерами под немецким флагом в 06.10 среднеевропейского времени в шведских территориальных водах в трех милях от острова Готланд. Я – грузовой помощник капитана «Гайсмы». Меня

зовут Сергус Станкявичус, я из Венты, СССР. Это – наша судовая роль, а это – моя мореходная книжка.

3

Short magazine Lee-Enfield № 4 – винтовка, принятая на вооружение в начале 1941 года.

Купить: https://tellnovel.com/naytov_kombat/vtoroy-pomoschnik

надано
Прочитайте цю книгу цілком, купивши повну легальну версію: Купити