

О легендарном подводнике Александре Маринеско и его “Атаке века”, в ходе которой был уничтожен гигантский немецкий корабль “Вильгельм Густлов”, написано множество книг. На Западе и в России. В нашей стране о А. И. Маринеско и подвиге экипажа С-13 начали писать только в начале 1960 года. На пятнадцать лет вышестоящие начальники ВМФ вычеркнули его имя из личного состава флота и отвернулись от подводника №1, но только не члены экипажа подлодки С-13, командиры подводных лодок и гражданские лица, которые лично знали А. И. Маринеско.

Даже мы, курсанты подводного факультета высшего Военно-Морского инженерного ордена Ленина училища им. Ф. Э. Дзержинского 1953–1958 годов обучения, не знали подробностей о подвиге экипажа С-13, хотя на нашем факультете читал лекции по предмету “Двигатели внутреннего сгорания” капитан 1-го ранга Яков Спиридонович Коваленко, который с 1943 года и до окончания войны был непосредственным участником всех боевых походов знаменитой подводной лодки С-13. Он был сдержан и, как нам казалось, многозначительно молчалив.

Значительно позже стала понятна его напряжённая сдержанность. Как же было не понять, если даже в Центральном военно-морском музее города Ленинграда в экспозиции того времени о подвиге подводников времён Отечественной войны не было никакого упоминания о А. И. Маринеско. Если западные СМИ, особенно в Германии, в своих материалах старались принизить, исказить важность и значимость “Атаки века” и заодно – высокие качества командира С-13, то и у наших СМИ нет единого мнения в оценке действий командира С-13 и его доблестного экипажа. В советское время после 60-х годов превалировала восторженная положительная оценка, поскольку живы были участники боевых походов и компетентные лица, осведомлённые о тех событиях, а в период перестройки и при “демократическом” разгуле и безответственности высказывалась “плавающая” оценка – от осуждения до профанации. В публикациях журналистов перестроечного периода, любителей “жареных” фактов, смакуются все сомнительные суждения. Это происходит от полного непонимания должности и специфических обязанностей командира военного корабля, особенно командира подводной лодки.

Так каким же человеком и командиром был Александр Иванович Маринеско?.. Можно охарактеризовать его одним словом: прекрасным! Это мнение автора. Однако нет людей на земном шаре, которые бы в течение своей жизни не совершали большие или малые ошибки. Но читатель имеет право сам

делать выводы и создавать образ и характер героя по характеристикам и оценкам тех людей, которые обязаны в соответствии с занимаемой должностью давать такие оценки. И, что самое важное, исходя из высказываний людей, которые в боевых экстремальных условиях видели его бесстрашие и хладнокровие, а также людей-тружеников, которые вместе с ним работали в мирное время.

Саша Маринеско в 1926 году, в возрасте 13-ти лет, закончил шесть классов средней, как в то время называли, трудовой школы в Одессе. И с помощью старого боцмана, который знал подростка с малых лет и был о нём хорошего мнения, устроился учеником матроса на пароход “Севастополь”, совершавший регулярные рейсы в Крым и на Кавказское побережье. В начале 1927 года за прилежность и быстроту мышления, за то, что не чурался никакой чёрной работы, был направлен в школу юнг. Как вспоминали сверстники Александра: “В школе юнг братья в работу умели. Обучали нас старые боцманы, ещё царской службы – эти спуску не давали”. В школе юнг срок обучения – два года. Александру Маринеско и ещё одному юнге, как наиболее успевающим, обучение сократили до полутора лет и без экзаменов перевели в Одесский морской техникум, который обычно называют мореходкой.

В апреле 1933 года, после окончания мореходки, он был назначен на пароход “Красный флот”. Пройдя этапы послужного списка, Александр вскоре становится вторым помощником капитана корабля. Ему было в то время только девятнадцать лет... Однажды в штормовую погоду, стоя на вахте, он увидел далеко в море терпящий бедствие торпедный катер. В результате за смелые и решительные действия по спасению торпедного катера и экипажа второй помощник капитана корабля “Красный флот” получил благодарность от командующего Черноморским флотом и месячный оклад от пароходства в качестве премии.

В ноябре 1933 года Маринеско был мобилизован и направлен на специальные курсы командного состава Рабоче-Крестьянского Красного Флота. После окончания курсов в 1934 году его назначили штурманом подводной лодки Щ-306 (Пикша) Балтийского флота. В марте 1936 года, в связи с введением воинских званий, А. И. Маринеско присваивается звание лейтенанта. В ноябре 1937 года штурман Маринеско направляется на курсы усовершенствования офицеров подводного плавания при учебном отряде им. С. М. Кирова. Летом 1938 года, в разгар практических занятий, на курсы приходит приказ: “Слушателя курсов Маринеско А. И. отчислить и демобилизовать из флота...” Судя по всему, с запретом служить даже в торговом флоте. Когда он попытался устроиться на торговый флот, то получил отказ. Это был страшный психологический удар! За что?! Он не знал. Никаких объяснений, никаких утешительных бесед или позитивных пожеланий со стороны командного состава курсов – ни слова. Изменить уклад прежней жизни – успешного моряка торгового флота, всей душой и сердцем принять военно-морскую жизнь офицера-подводника, и вдруг – в один миг всё перечёркнуто росчерком пера, и прошлое, и будущее. Не каждый выдержит такие удары. Единственное, что поддерживало его моральное и физическое состояние, это помощь друзей. Они не отвернулись от него в то непредсказуемое время. Он не ходил по инстанциям и не писал заявлений о восстановлении. Нетрудно предположить, какие штормы бушевали в его гордой душе. Такие удары так просто не проходят. Однако седьмого августа того же года пришёл новый приказ: явиться для дальнейшего прохождения службы, а в ноябре Маринеско присвоили очередное звание – старшего лейтенанта. По окончании учёбы он получает право самостоятельного управления кораблём и назначается помощником командира подводной лодки Л-1, а через полгода А. И. Маринеско в возрасте 25-ти лет становится командиром подводной лодки типа “Малютка” – М-96.

По итогам боевой подготовки подводной лодки М-96 в 1940 году заняла первое место на Балтийском флоте, а её командир был награждён золотыми часами, ему присваивается звание капитан-лейтенант.

Из аттестации того времени: “Решителен и смел, сообразителен и находчив, умеет быстро оценивать, ориентироваться и принимать правильное решение как в простой, так и в сложной обстановке. Дисциплинирован, отличный моряк... настойчив, умеет передать подчинённым свои знания, навыки... Способен пренебрегать личными интересами для пользы службы, тактичен и выдержан, заботлив к подчинённым, морально устойчив, не болтлив. Корабль находится в высокой боевой готовности...”

Выводы:

- 1) Достоин назначения на подводную лодку типа "С"
- 2) Должности соответствует
- 3) Достоин должности командира ДПЛ (12 серии)".

Не каждый моряк имел в 27 лет такую блестящую характеристику!

Известие о нападении Германии на СССР экипаж подводной лодки М-96 получил, находясь в дозоре на позиции в устье Финского залива.

В первый поход "Малютка" М-96 вышла из Кронштадта в квадрат Порккало-Калоба 22 июля 1941 года. Задание: разведка и атака. Удачно форсировав минные заграждения, подлодка вышла в заданный квадрат. Позднее, при встрече с морьяками, Александр Иванович говорил: "Нет ничего мучительнее, чем хождение по минному полю, особенно в подводном положении. Мина не выдаёт себя ничем, недаром её зовут молчаливой смертью".

Командир верно направлял курс движения корабля. Из опыта плавания на торговых судах он хорошо знал, какими путями предпочитают ходить транспортные суда. Он не ждал, когда появится противник в заданном квадрате, а настойчиво искал его. Транспорт шёл с сильным охранением – три сторожевых корабля. Александр Иванович атаковал днём, из подводного положения, обе торпеды попали в цель. Сторожевики начали преследовать и сбрасывать бомбы. Маринеско стал уходить, но не в сторону наших баз, а в сторону порта Полдиски, уже занятого немецкими войсками. "Малютке" М-96 удалось уйти от преследования, и на одиннадцатые сутки она пришла в базу. Как позже стало известно, Маринеско потопил немецкий транспорт водоизмещением 7000 брт (брутто-регистрационных тонн).

Второй боевой поход М-96 совершает с 9-го по 25 августа 1942 года. Выйдя на позицию, просматривая в перископ горизонт, командир обнаружил транспорт и шхуны в окружении трёх сторожевиков. Малютка легла на боевой курс и с дистанции 12-ти кабельтовых (2,2 км) произвела залп из правого торпедного аппарата. Вскоре на лодке услышали взрыв торпеды, а в перископ увидели, что транспорт, имеющий дифферент на нос, тонул, а его гребные винты беспомощно вращались над поверхностью моря. Через пять-десять минут сторожевики начали преследовать подводную лодку и сбрасывать глубинные бомбы. Успешно уклоняясь от атак сторожевиков, М-96 благополучно вернулась на базу.

За этот поход и потопление транспорта "Хелена" Александр Иванович Маринеско награждается орденом Ленина. В этом же году с 8-го по 11 ноября М-96 совершает третий поход в Норвежский залив, во время которого на берег, занятый противником, была высажена, а после выполнения задания принята на корабль разведывательная группа.

В характеристике за 1942 год очень высоко оцениваются боевые действия командира М-96. "Капитан-лейтенант в боевом походе показал мужество, отвагу, высокие качества командира-подводника. Достоин назначения на подводную лодку типа "С". В конце 1942 года в числе тридцати особо отличившихся офицеров Александр Иванович получил право вылететь из осаждённого Ленинграда в краткосрочный отпуск.

В апреле 1943 года А. И. Маринеско назначается командиром дизельной подводной лодки С-13. Новый корабль, новый экипаж. Перед ним поставлена сложнейшая, со многими неизвестными задача, для решения которой важную роль играл фактор времени. Море уточняет и утверждает технические и боевые качества корабля! И корабль, и экипаж нужно изучить, знать до мельчайших подробностей. Но главное – это люди, командиры боевых частей, старшины, матросы. Как говорили нам, курсантам: "На подводной лодке командир, особенно в боевом походе – Царь и Бог, он один принимает решение. Ни собраний, ни двоевластия море не терпит. Командир, экипаж и лодка – это единый организм". От каждого члена экипажа зависит жизнь команды, в том числе командира, и успех похода.

Сорок третий год был самым тяжёлым для подводников Балтийского флота. В первые годы войны у немецкого флота на Балтике были значительные потери кораблей от активных действий подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. В 1942 году общий боевой счёт балтийских подводников достигает 48 транспортных судов общим тоннажем 131658 тонн.

Убедившись в ненадёжности минных и других заграждений (в 1941–1942 годах немцы поставили в Финском заливе около 13 тысяч мин), немецкое коман-

данные приняло дополнительное меры. Немцы минировали все выходы в Балтийское море минами новой конструкции: антенными, бесконтактными, ставились дополнительные сети совместно с донными минами. В результате при попытках пройти минные заграждения погибло несколько, по тому времени, первоклассных лодок Балтийского флота 12 модели типа “М” и модели типа “С”. Погибает “заговорённая” при командовании Маринеско, любимая М-96. Александр Иванович очень переживал, как бы обвиняя себя, говорил: “Вот, не ушёл бы я с Малютки, уцелела бы она, как-нибудь вывернувшись...”

Погибает подводная лодка С-9, командиром которой был капитан-лейтенант Александр Иванович Мыльников – верный друг А. И. Маринеско. В 1939 году они одновременно принимали от строителей свои “Малютки”, М-96 и М-97. Но А. И. Мыльникова раньше Маринеско назначили командиром С-9, который в 1942 году торпедировал и утопил гружёный транспорт и танкер. В 1943 году подводная лодка С-9 не вернулась из боевого похода...

Учитывая большие потери первоклассных подводных лодок, командование Балтийским флотом воздержалось посылать новые корабли на верную гибель. Было принято решение наносить авиационные удары по минным полям и различным видам подводных заграждений, по укрепленным огневым точкам береговых батарей.

Для подводников наступил длительный период вынужденного бездействия. Подводная лодка и экипаж С-13 были прекрасно подготовлены к выходу в море, Маринеско рвался в поход... Однажды он заявил командиру дивизиона: “Мне чертовски надоело наше безделье. Честное слово, стыдно смотреть в глаза команде”. Несмотря на такое выжидающее, точнее, угнетающее настроение, на корабле он был исключительно собран, в нём чувствовалась какая-то накопившаяся сила, которая ищет выхода...

Однако в боевой характеристике за 1943 год впервые появились отрицательные оценки поведения капитан-лейтенанта Маринеско. Командир дивизиона подводных лодок пишет: “Боевой и отважный командир, подводное дело знает отлично... дисциплинирован, но в повседневной жизни требует постоянного контроля...”

Четвёртый поход (в должности командира С-13 – первый) А. И. Маринеско совершил с 1 октября по 11 ноября 1944 года. Девятого октября С-13 обнаружила гружёный транспорт без охранения. Подлодка произвела атаку из подводного положения, но капитан транспорта увидел “следы” идущих торпед, вовремя застопорил ход, и все три торпеды прошли по носу. Александр Иванович вновь атаковал, на этот раз одной торпедой, но торпеда была также замечена, транспорт двинулся вперёд, и торпеда прошла у него за кормой. Капитан транспорта был, как видно, толковый. Но не в правилах А. И. Маринеско, при неудачах, отказываться от принятых решений. Он дал команду на всплытие. Лодка вышла в крейсерское положение, догнала транспорт и открыла огонь из 100 мм пушки. С первых же выстрелов обнаружилось, что транспорт вооружён и способен яростно огрызаться. Завязалась настоящая артиллерийская дуэль. Несмотря на качку и захлёстывающие палубу лодки ледяные волны, подводники стреляли из “сотки” и 45-ти мм пушки быстрее и более метко. Транспорт “Зигфрид” пошёл ко дну.

За этот поход и потопление транспорта А. И. Маринеско был удостоен ордена Боевого Красного Знамени. В боевой характеристике за 1944 год командир дивизиона капитан 1-го ранга А. Орёл отмечает: “Смелый офицер. Подводное дело знает отлично, кораблём командует и управляет хорошо. Офицеры и личный состав обучены хорошо. Решителен и инициативен. Дисциплинирован и требователен к подчинённым. Состояние дисциплины на корабле хорошее. Партийно-политической работой руководит. По характеру спокоен и хладнокровен при любых обстоятельствах...”

Выводы: должности командира вполне соответствует”.

В разделе аттестации заключение старших начальников: “С боевой характеристикой согласен. Необходимо указать на продолжающиеся случаи аморальных явлений, несмотря на указания в прошлой аттестации.

Командир бригады ПЛКБФ контр-адмирал Верховский”.

Это называется по-русски: “Ложка дёгтя в бочку мёда”. Как понимать запись старшего начальника? Как личную неприязнь контр-адмирала или как остаточный синдром непримиримости к недостаткам своих подчинённых?

Осенью 1944 года Финляндия вышла из войны, и наши корабли перешли на новые базы в городах Ханко, Турку и Хельсинки, где подводные лодки ремонтировали и готовили к новым походам. Важно то, что из этих баз было значительно ближе к выходу в Балтийское море и безопаснее, поскольку устье Финского залива не было разминировано и не были ликвидированы подводные заграждения. После потопления “Зигфрида” ремонт С-13 по устраниению “следов” артиллерийской дуэли производился в Финляндии. Окончив ремонт, приняв на борт всё необходимое для нового похода, в конце декабря подлодка пришла в базу подводных лодок порта Турку.

... Что же произошло в новогоднюю ночь 1945 года, с подводником №1, что так трагически повлияло на всю дальнейшую жизнь капитана 3-го ранга А. И. Маринеско? Об этом написано много и по-разному, и у нас, и за рубежом. На мой взгляд, наиболее достоверно и убедительно написано в книге бывшего военного корреспондента А. А. Крона “Капитан дальнего плавания”.

Спустя 15 лет после этой новогодней романтической ночи Александр Иванович рассказывал А. А. Крону: “А насчёт финки — не отрицаю. Был такой грех... Положим, она не финка, а шведка была. Всё-таки нейтральная нация. Дело было в Турку, под новый сорок пятый год. Финляндия вышла из войны, мы стоим в порту, живём на плавбазе. Лодка полностью готова к выходу в море. Скука смертельная, надоели друг другу — дальше некуда. Мы с другом Петей Л. — помните его, наверно, — от тоски лезем на стенку. Решили пойти в город. Там в гостинице жили знакомые ребята из советской нейтральной комиссии, хотели встретиться с ними Новый год. Деньги у меня были. Приходим, никого нет. Где — неизвестно. Заходим в ресторан. Открыто, но в зале ни души, одни официантки. Как видно, финны — домоседы, любят Новый год встречать дома. Мы попросили девушек накрыть нам в кабинете столик на шестерых, хотя и было нас всего двое. Расчёт был на то, что наши знакомые вернутся и подсядут. Однако никто не идёт. Мы в меру выпили, закусили, стали петь потихоньку украинские песни. Девушки заходят, слушают, улыбаются, но к столу, как мы ни звали, присесть не решаются. Вдруг откуда ни возьмись — хозяйка. Молодая, лет, эдак, двадцати восьми, красивая, сразу видно — огонь баба! Прогоняет девок, сама подсаживается к нам, заговаривает по-русски. У нас сразу контакт. Я ей мигаю, дескать, нельзя ли и моему другу составить компанию? Поняла, вызвала с этажа какую-то свою помощницу, тоже интересная собой. И гуляли уже вчетвером. А затем забрали со стола спиртное и ещё кое-чего и поехали на пятый этаж, где у неё собственные апартаменты... Откровенно скажу, мы друг дружке по вкусу пришлись. Она бедовая, весёлая. Не замужем, но есть жених. Инженер, работает в Хельсинки в фирме. Почему же, спрашиваю, он не с тобой встречается? Потому, говорит, что у них в фирме такой порядок: встречаются с хозяином. Из-за этого, говорит, я с ним даже поругалась. Ну, и правильно, говорю...

Утром раненько в дверь стучат. Что за шум? Докладывают: жених приехал из Хельсинки, ожидает внизу. А я как раз в самый задор вошёл. Прогони, говорю. Она смеётся: Как так — прогони? Мне за него замуж идти. Ты ведь на мне не женишься? Это уже вроде как без шуток спрашивает. А я тоже со смехом: “А пойдёшь за меня?” — “Пойду, — говорит. — И гостиница твоя будет”. Тут я совсем развеселился: Сашка Маринеско — хозяин гостиницы! “Нет, — говорю, — не женюсь, а ты этого, что внизу, всё-таки прогони, пусть едет к своему хозяину”. И что же вы думаете — прогнала. Такая отчаянная баба.!

Когда мы с повинной явились на базу, встретили нас сурово. Обоим грозил трибунал. Но потом обошлось. К комдиву пришла делегация от команды: с другим командиром в море идти не хотим. Комдив Орёл — умный человек, понял настроение экипажа, а корабль в готовности, снимать командира, ставить нового — мороки не оберёшься. И я ушёл в поход — искупать вину...

А насчёт шведки — не жалею, хороша была. Идеологии мы совершенно не касались. Она только посмеивалась: “Какие вы победители, с бабой переспать боитесь...” А я тоже смеюсь: “За твои капиталы твой жених тебе всё простит, небось, помиритесь”.

... И неужели кто-то мог подумать, что меня таким манером можно завербовать на службу фашизму? Это же смешно, честное слово. Только тогда мне было не до смеха”.

Авторитет Маринеско среди членов экипажа был на самом высоком уровне, и никто не мог поколебать его ни в годы войны, ни в тяжёлые для Алек-

сандра Ивановича послевоенные годы. Команда любила его и верила своему командиру, а командир был уверен в каждом члене своего экипажа. В январе 1945 года среди подводников плавбазы ходили слухи о том, что командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц решил предать А. И. Маринеско суду военного трибунала за так называемый “загул”... Но в своей книге “Балтийцы сражаются” Владимир Филиппович подробно и тепло пишет о подвигах командира подводной лодки С-13 и его доблестного экипажа. Ни одним словом не обмолвился он ни о “загуле”, ни о трибунале. Видимо, хорошо помнил старый адмирал слова могущественного в то время человека – начальника Главного политического управления ВМФ И. В. Рогова, который, выступая на совещании работников Пубалта (политического управления Балтийского флота. – **Прим. авт.**), говорил: “Снимите с людей, ежечасно глядевших в глаза смерти, лишнюю опеку. Дайте вернувшемуся из похода командиру встряхнуться, пусть он погуляет в своё удовольствие, он это заслужил. Не шпыняйте его, а лучше создайте ему для этого все условия...”.

И это было сказано в суровое военное время и сказано правильно!

* * *

Девятого января 1945 года подводная лодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга А. И. Маринеско вышла в пятый боевой поход. Нет необходимости подробно освещать это знаменательное событие. О нём неоднократно писали с разными, не совпадающими подробностями и у нас, и в других странах, где имеются боевые подводные подробности. Но некоторые моменты похода и уточнённые, признанные результаты и значение “Атаки века”, на мой взгляд, нужно напомнить...

Тридцатого января, придя в назначенную точку квадрата, лодка всплыла в крейсерское положение для зарядки аккумуляторных батарей, шли ходом двенадцать узлов. В 21 час 15 минут сигнальщик обнаружил группу кораблей,двигающихся в северо-западном направлении. Гидроакустик доложил на мостик, что слышит шум лопастей крупного двухвинтового корабля, идущего большим ходом. Командир, понимая, что цель идёт с охраной и какой-нибудь из конвойных кораблей может таранить лодку, скомандовал срочное погружение на перископную глубину. Через некоторое время визуально определили: впереди идёт миноносец, за ним – огромный лайнер с затемнёнными ходовыми огнями в окружении трёх сторожевых кораблей. Как было позже достоверно установлено, лайнер имел очень внушительные габариты: длина – 208 метров, ширина – 23,5 метра, водоизмещение – 25484 тонн. Лайнер двигался, по определению штурмана С-13 Н. Я. Редкобородова, со скоростью 18 узлов. Полный ход подводной лодки “эски” – тоже 18 узлов. Соревноваться в ходе с океанским лайнером в штормовых условиях очень сложно. Маринеско дал команду командиру БЧ-5 Я. С. Коваленко форсировать работу дизелей, выжать всё до предела. Погоня длилась 1 час 53 минуты. Вскоре С-13 вышла в голову конвоя со стороны берега и заняла необходимую для атаки позицию. В 23 часа 08 минут С-13 произвела торпедный залп из носовых аппаратов. Все три торпеды попали в левый борт корабля. Лайнер накренился и начал быстро тонуть. Это был “Вильгельм Густлов”. Хотя в немецкой специальной литературе утверждалось, что суперлайнер обладает непотопляемой конструкцией... Через 40 мин в район потопления пришло семь кораблей: миноносец, 4 сторожевых корабля и два тральщика. Расчёт Маринеско был верен: охранение никак не ожидало нападения со стороны берега и в первые минуты растерялось. Это дало возможность временно оторваться от преследования и уйти на глубину. Но корабли охранения всё-таки определили примерное место нахождения лодки. В течение четырёх часов корабли противника преследовали и бомбили С-13. За эти четыре часа было сброшено, как уточнил штурман Н. Я. Редкобородов, двести сорок глубинных бомб. И то, что лодка не погибла, фактически не получила серьёзных повреждений, – это произошло только благодаря высочайшему искусству маневрирования, хладнокровию и интуиции командира С-13. Как писал адмирал В. Ф. Трибуц: “Маринеско перехитрил противника, оторвался от него и ...остался на позиции...”.

По свидетельству немецкого журнала “Марине”, на “лайнере находилось 11035 человек, в том числе 1300 военнослужащих ВМС Германии, 173 предста-

вителя торгового флота, составляющие экипаж судна; 4500 недостаточно установленных лиц; 4900 человек отнесены к беженцам. Этот “пробел” – 4500 “недостаточно установленных” лиц – конкретно устанавливается в других источниках. “Кроме 3700 обученных специалистов-подводников, которые следовали к месту назначения, на борту “Густлова” находились женщины – батальон ВМС, войсковое соединение 88-го зенитного полка, хорватские добровольцы, 22 гауляйтера польских земель и земель Восточной Пруссии, множество нацистских руководителей, высших офицеров гестапо и СС”. Как признал потом весь мир, в том числе и немцы, “это была законная цель для атаки”.

Об этом свидетельствует находившийся в момент взрыва на борту лайнера и оставшийся в живых немецкий офицер Гейн Шен в своей книге “Гибель “Вильгельма Густлова””, изданной в ФРГ, где он подробно описывает историю гибели лайнера.

“Вильгельм Густлов”, стоявший у причальной стенки в Гдыне, получает приказ принять на борт четыре тысячи человек для переброски их в Киль. А лайнер рассчитан на перевозку 1800 пассажиров. Ранним утром 25 января на судно хлынул поток военных и гражданских... 29 января в Гдыне всё сильнее слышится рёв советских “катуш”... На борту уже около шести тысяч человек, но сотни людей продолжают штурмовать трап. 30 января 1945 года последняя ночь “Густлова”... Без перерыва грохочут краны, заполняющие трюмы и палубы лайнера ящиками и другим грузом, на корабль лезут всё новые массы людей. Подошёл ещё один поезд с беженцами из Восточной Пруссии. Люди уже сидят в коридорах и проходах на сундуках, чемоданах, узлах. Несмотря на все старания экипажа, проходы освободить не удалось. Только одно помещение не занято – апартаменты Гитлера. Но когда появляется состоящая из тринадцати человек семья бургомистра Гдыни, занимается и оно. В 10 часов приходит приказ выйти в море. В 12:30 несколько буксиров выводят судно из порта...” Гейн Шен подтверждает, что 30 января 1945 года “Вильгельм Густлов” был торпедирован советской подводной лодкой, в результате чего погибло более пяти тысяч человек. “Если считать этот случай катастрофой, – пишет автор, – то это, несомненно, была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель “Титаника”, столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, – ничто”.

Успех подлодки в этом походе был не последним. Маринеско, как писал В. Ф. Трибуц, “остался на позиции”. Девятого февраля 1945 года в 22 часа 16 минут акустик С-13 Иван Шнапцев доложил: “Слышу шум винтов большого корабля”. Сблизившись в 2 часа 10 минут, сигнальщик увидел крейсер (как позже было установлено, это был “Генерал фон Штойбен”, водоизмещением 14665 брт) в окружении трёх эсминцев. Десятого февраля в 2 часа 50 минут по крейсеру был произведён залп из кормовых аппаратов. В цель попали обе торпеды. С мостика С-13 были видны высокие султаны-взрывы торпед, а затем последовало три сильнейших взрыва, вероятно, сдетонировали боезапасы, появилось зарево огня, и крейсер затонул в считанные минуты. К месту его гибели, включив прожектора, устремились корабли охранения. Воспользовавшись замешательством среди кораблей охранения противника, командир С-13 вместо срочного погружения скомандовал: “Полный вперёд!” В крейсерском положении, при работе на пределе расчётных мощностей дизелей, подлодка ушла из опасного квадрата в сторону своих баз. Подошедшие к месту потопления крейсера сторожевые корабли смогли спасти 300 человек из 3600 солдат и офицеров, находившихся на борту крейсера. Анализируя действия командира С-13 в этом походе, адмирал флота В. Ф. Трибуц в своей книге “Балтийцы сражаются”, изданной в 1985 году, пишет: “Маринеско действовал технически умно, настойчиво и в то же время дерзко. Но это была не безрассудная отвага, а исключительно точный учёт всех условий сложившейся обстановки. Экипаж понимал своего командира, любил его, командир верил экипажу, отвечал ему такой же любовью. Александр Иванович был настойчив в поисках врага и искусен в торпедных атаках...”

Как писал в 1968 году бывший нарком ВМФ, адмирал флота СССР Н. Г. Кузнецов: “Потопление “Вильгельма Густлова” явилось значительным событием даже на фоне крупных побед в те дни...” “За один только поход Александр Иванович Маринеско уничтожил восемь тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да ещё какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы, фашистские бонзы. В Германии был

объявлен трёхдневный траур. Гитлер в ярости приказал расстрелять командира конвоя”.

При возвращении на базу встретили героический экипаж С-13 очень хорошо. Был банкет с традиционным жареным поросёнком, были дружеские объятия и утвердительные разговоры о предстоящих высоких правительственных наградах. Александр Иванович считал, что не потерял доверия вышестоящих начальников и о проступке в Турку припоминать не будут. Что касается непосредственных начальников, это было действительно так. Уже 20 февраля 1945 года командир 1-го дивизиона подводных лодок Балтийского флота, капитан 1-го ранга А. Орёл написал представление о присвоении Александру Ивановичу Маринеско звания Героя Советского Союза.

Но как видно из документов, представление на Александра Ивановича Маринеско о присвоении звания Героя до Наркомата ВМФ и наградного отдела Главного морского штаба даже не дошло...

Заслуженных наград был лишён не только командир С-13, но и весь экипаж. Именно это, на мой взгляд, несправедливое, пристрастное заключение капитана 1-го ранга Курникова повлияло на дальнейшее поведение А. И. Маринеско.

Это решение А. И. Маринеско воспринял как унижение экипажа, он понял, что ему не простили так называемый “загул” в Турку. Он был обижен не за то, что “мало дали”, а за то, что припомнили старое. “И команде скостили, а она-то при чём?!” – говорил он друзьям. Ему и другим офицерам было известно, что любой другой командир подлодки, потопивший в одном походе два корабля значительно меньшего тоннажа, без промедления получал звание Героя, а экипаж – все до одного! – боевые ордена. Разве не достоин был этого же экипаж С-13?..

Маринеско тяжело переживал замалчивание подвига С-13. Его беззлая, чувствительная душа жаждала справедливости, и не столько для себя, сколько для членов выпестованного им экипажа. Для сравнения уместно привести результат похода и награждение самого талантливого в подводном флоте Германии командира подводной лодки U-47. Четырнадцатого октября 1939 года командир подводной лодки U-47 Гюнтер Прин прямо в британской гавани Скапа-Флоу потопил английский линкор “Ройал Оук” водоизмещением 29151 брт. Экипаж лодки во главе с командиром на личном самолёте фюрера был доставлен в Берлин. В рейхсканцелярии Гитлер лично приколол на грудь корветтенкапитана Прина высшую награду страны – Рыцарский железный крест с дубовыми листьями. Поблагодарил и пожал руку каждому члену экипажа. Гюнтер Прин стал первым офицером Германии, получившим рыцарский крест с дубовыми листьями. Но в первой половине 1941 года Гюнтер Прин не вернулся из боевого похода. Подлодка U-47 погибла 8 марта 1941 года при атаке конвоя, следовавшего из Ливерпуля в Галифакс.

Можно с уверенностью сказать, что уже в конце февраля – начале марта высшие руководители ВМФ СССР могли знать о значимости и масштабе подвига С-13, так как о потоплении “Вильгельма Густлова” был опубликован материал в английской газете “Таймс” от 19 февраля 1945 года. Тем более, что адмирал флота СССР Н. Г. Кузнецов, непосредственный участник Ялтинской конференции в Ливадийском дворце, на первом заседании 4 февраля слышал, как премьер Великобритании У. Черчилль высказал И. В. Сталину предложение о скорейшем продвижении советских войск, поскольку Данциг является одним из мест, в котором сконцентрировано много подводных лодок. Конкретизируя просьбу премьера У. Черчилля, адмирал флота ВМС Англии Каннингхэм сказал: “Угроза новой (подчёркнуто автором) подводной войны со стороны немцев является скорее потенциальной. Они достигли больших успехов в деле усовершенствования подводных лодок. Морским силам будет трудно с ними бороться. Подводные лодки немцев строят в Бремене, Гамбурге и Данциге. Я хотел бы просить, чтобы советские войска быстрее взяли Данциг”.

Просьба адмирала флота ВМС Великобритании Каннингхэма была обоснована реальной угрозой для Англии, и не только... Перед капитуляцией Германии в Данциге стояли в ожидании свих экипажей 63 новые подводные лодки 23 серии, оснащённые всем необходимым для боевых действий.

Затонувший в считанные минуты лайнер “Вильгельм Густлов” увлёк на дно Балтийского моря 3700 унтер-офицеров – выпускников школы подводного плавания и примерно 100 командиров подводных лодок, окончивших специ-

альные курсы усовершенствования по управлению подлодками, 22 высокооплаченных партийных чиновника Восточной Пруссии, несколько генералов и старших офицеров РСХА, военных различного рода войск вермахта.

В последний свой боевой поход в море С-13 вышла 20 апреля 1945 года. Почти два месяца, точнее, 53 дня потребовалось, чтобы отремонтировать истрёпанную в январском походе усталые механизмы, привести в надёжное состояние все системы живучести корабля. Ремонт производился не своими силами, а на хорошо оборудованных финских заводах. За период подготовки к походу каких-либо претензий к Маринеско со стороны непосредственного начальства не было. Он внимательно следил за этапами ремонта корабля и знал, что весь ремонт проведён качественно, лодка в хорошей боевой готовности. Экипаж, как всегда, готов к выходу в любое время. Но то, что в походе решил участвовать начальник подводных сил Балтфлота, контр-адмирал А. М. Стеценко, командира С-13, мягко говоря, расстроило. Он воспринял появление на борту корабля старшего начальника как контроль, как явно выраженное недоверие... Из-за нахлынувшей обиды не сразу понял Александр Иванович истинное желание контр-адмирала сходить в боевой поход в конце войны с опытным, везучим, непредсказуемым в боевых походах командиром. Приумножить и свою славу, и славу подводной лодки, тем более что из 13-ти “эсок” Краснознаменного Балтийского флота дожила до победы только одна – тринадцатая, остальные погибли в тяжёлые для Ленинграда и Балтийского флота блокадные годы войны. О своей везучести Александр Иванович говорил своим подчинённым (из воспоминаний Я. С. Ковалёнка): “Когда я слышу разговоры о моей везучести, мне становятся смешно. Я не Суворов, хотя тоже мог бы ответить по-суворовски: раз повезло, два повезло, положите что-нибудь и на умение...”

В последнем походе С-13 ни разу не вышла в атаку. Почему? Об этом никто никогда не узнает... Можно лишь предположить, но предположение не истина. Как сложились отношения между командиром лодки и обеспечивающим поход контр-адмиралом, никто не знал. Команда, как правило, всё видит и знает, в каждом отсеке есть люди. “У них были какие-то споры при задранных переборках, в командирском отсеке”, – говорили позже члены экипажа. До какого накала они доходили – неизвестно. Александр Иванович, в виду врождённой деликатности, никому об этих спорах не говорил. Ясно одно: до серьёзного конфликта не доходило. В случае настоящего, принципиального конфликта командир имел право записать в корабельный журнал, что он снимает с себя командование кораблём с указанием даты и времени. С этого момента экипаж обязан выполнять команды только старшего начальника. “И, слава Богу, – говорили члены экипажа, – что этого не случилось. Если бы это произошло, неизвестно, пришла бы лодка в базу или нет?” Поход был тяжёлым и очень опасным. Много раз экипажу приходилось слышать в этом походе скрежет минрепа по корпусу лодки... Человеку, которому не довелось быть на подводной лодке, невозможно представить, какие нервные нагрузки испытывает экипаж, находясь в замкнутых отсеках, слушая этот зловеющий скрежет... Взорвётся... или?..

День победы 9 мая для всего экипажа С-13 не был днём окончания войны. Несмотря на подписание мира и прекращение военных действий на всех фронтах, подлодка С-13 ещё несколько дней находилась в дозоре. Отчёт командира о походе был принят сдержанно. От него ждали очередной победы. Какую оценку действиям командира дал контр-адмирал, неизвестно, можно лишь предположить... А вот командир бригады капитан 1-го ранга Курников чётко выразил своё мнение: “Маринеско имел много случаев обнаружения транспортов и конвоев противника, но в результате неправильного маневрирования и нерешительности сблизиться для атаки не смог... Действия командира ПЛ на позиции неудовлетворительны. Командир ПЛ не стремился искать и атаковать противника... В результате негативных действий командира ПЛ С-13 боевую задачу не выполнила...”

Как мог воспринять такую оценку похода А. Маринеско?! И как может понять заключение командира бригады читатель? Говорить о неправильном маневрировании, тем более о нерешительности Маринеско, не находясь во время похода на корабле, просто смешно и неразумно. Что это? Личная неприязнь, зависть? Или указание вышестоящего начальника?..

Однако за этот поход два участника были награждены — самый старший и самый младший. Контр-адмирал получил орден Нахимова, а юнга Миша Золотарёв был награждён Нахимовской медалью. Последний поход не прибавил славы С-13 и её бесстрашному командиру. Проявились недоброжелатели и завистники. Зашептали поборники строгих нравов о старых грехах, о подверженности Маринеско буржуазным влияниям — якобы он восторженно говорил о порядках на финских верфях... Настроение от этого у Александра Ивановича не улучшалось. Он всё знал и всё видел. Его ранили сочувствующие и осуждающие взгляды. Он замкнулся. Что-то надломилось в его моральном и физическом состоянии. Сказалось всё: несправедливость начальства и огромная усталость от постоянной ответственности и колоссального физического и нервного напряжения, одиночество и всё чаще появляющееся желание хоть на какое-то время отвлечься, отвести душу... Частые выпивки принимали опасный, болезненный характер. Пил и дерзил начальству уже больной человек. Он не думал о трагических последствиях своих поступков... А у вышестоящего начальства, видимо, не нашлось времени, а скорее всего — желания разобраться и помочь Маринеско справиться с болезнью; тем более, что непосредственные начальники предлагали убрать Маринеско с корабля, положить в госпиталь и лечить. 16 августа 1945 года последовало представление командира бригады подводных лодок командующему флотом: “Считаю дальнейшее пребывание капитана 3-го ранга Маринеско в должности командира ПЛ невозможным. Принятые мною воспитательные меры полностью исчерпаны. ...Ходатайствую капитана 3-го ранга Маринеско от занимаемой должности отстранить и выйти с ходатайством перед Народным комиссаром Военно-морского флота о разжаловании и увольнении из рядов ВМФ.

Контр-адмирал Курников”.

Узнав о своём разжаловании, Александр Иванович добился приёма у Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова. Нарком, ценя командирские качества и боевые достижения Маринеско, посоветовал ему обдумать своё поведение, взяться за работу на новой должности... “Послужите год, проявите себя с лучшей стороны, и мы вернём Вас на лодку”. Это было мудрое решение. Нарком ВМФ знал, какая огромная и опасная работа предстоит тральщикам после войны. По существу, все внешние акватории страны необходимо было освобождать от мин и бомб. В то же время это решение не отменяло приказа и сохраняло для Александра Ивановича привычную для него самостоятельность. Но перспектива расстаться с командой С-13 при таких обстоятельствах, понижение звания до старшего лейтенанта для него были непереносимы. Видимо, в этот момент его захлестнула жгучая обида, и он промолвил роковое: “Демобилизуйте!”

20 ноября 1945 года по приказу Наркома ВМФ №02521 А. И. Маринеско в звании старшего лейтенанта был уволен в запас ВМФ по статье 44, пункт “А”. Подводник №1 оказался вне флота с пошатнувшимся здоровьем. Надломленный, но не сломленный...

“Он попал в заколдованный круг, — писал в 60-х годах Н. Г. Кузнецов. — А мы, нужно признать, не помогли ему из него выбраться, хотя Маринеско этого заслуживал... Спасательный круг не был подан вовремя”. Не думал и не ведал знаменитый адмирал флота Николай Герасимович Кузнецов, что через одиннадцать лет после подписания приказа о разжаловании и демобилизации А. И. Маринеско он сам в возрасте 56 лет испытает тяжёлую руку власть имущих и горечь несправедливого унижения. Он в 1956 году также будет понижен в звании на две ступени — до звания вице-адмирала; и только через 32 года, посмертно, вновь будет восстановлен в звании адмирала флота СССР.

* * *

Гражданская жизнь подводника №1 складывалась трудно. Кто хоть раз испытывал в своей жизни резкие, внезапные социальные изменения уклада жизни — несправедливой демобилизации, эмиграции или тюрьмы, — тот понимает, насколько сложно, до потрясений, освободиться от укоренившихся привычек, образа той — “старой” жизни. И насколько трудно привыкать к непредсказуемым условиям новой... В 1946–1948 годах Маринеско плавал на судах Балтийского государственного пароходства старшим помощником капитана, ходил в заграничные рейсы, но в связи с ослаблением зрения был уволен.

В 1949 году секретарь Смольнинского райкома партии, зная Маринеско как честного человека, предложил ему пойти в НИИ переливания крови заместителем директора по хозяйственной части.

Директор-хапуга хотел избавиться от принципиального зама. Перед новым годом, с согласия директора, Александр Иванович развёз по домам наиболее низкооплачиваемым работникам валяющиеся во дворе торфяные брикеты. Директор В. Кучарик отказался от данного им разрешения, сам позвонил в ОБХСС. Первый состав суда распался. Прокурор, фронтовик, видя, что дело не стоит выеденного яйца, от обвинения отказался, оба народных заседателя заявили особое мнение. Тогда дело передали на рассмотрение другому составу суда. Судья П. Вархоева объявила приговор: три года лишения свободы. На такой срок далеко не отправляли, но Маринеско почему-то отправили на Колыму. Так Александр Иванович оказался расхитителем социалистической государственной собственности.

В порту Ванино А. И. Маринеско был бригадиром на погрузочных работах. Начальство ценило его за то, что как бывший торговый моряк он умел быстро и грамотно распределять грузы по трюмам, а бригада грузчиков из 25 человек, которыми он руководил, оберегала его, с уважением называла “наш капитан”. Затем его выпросил у начальства директор местного рыбного завода — ему нужен был дельный заместитель. Фактически с этого времени он был на вольном положении. Никаких отклонений от режима, тем более выпивок он не допускал. Был собран и держал себя, как говорил позже, в струне. За хорошую работу и систематическое перевыполнение плана 10 октября А. И. Маринеско был освобождён досрочно. О возвращении в Ленинград Александр Иванович рассказывал с добродушной усмешкой: “До Москвы меня везли почему-то под конвоем. В Москве выдали паспорт. Я приделлся и махнул в Ленинград. Освоился, через некоторое время поехал в институт. Кучарика я уже не застал и хорошо, что не застал, встреча могла кончиться плохо для нас обоих. В райкоме мне предлагала руководящую работу, но я попросился на завод”. На заводе “Мезон” Александр Иванович работал диспетчером, старшим диспетчером, а затем в отделе промышленного снабжения. У начальников цехов, инженеров он пользовался большим уважением. Природная скромность, внешняя опрятность, безотказность — эти ярко выраженные качества всегда вызывали к нему доброе, почтительное отношение окружающих его людей. Он никогда, ни на суде, ни на Колыме в порту Ванино, ни после освобождения, работая на заводе, не говорил о своих боевых походах, тем более о том, что был командиром подводной лодки. Однажды, когда увидели его с орденом Ленина и попросили рассказать, за что он его получил, улыбаясь, ответил: “А нечего рассказывать. Была война, тогда многие получали. . .” Работа на заводе нравилась Александру Ивановичу, но до элементарного бытового благополучия было очень далеко. Не было отдельной комнаты, не говоря уж об отдельной квартире. Ему не была назначена военная пенсия, плюс ко всему периодически напоминала о себе прежняя болезнь. Военно-морское начальство не вспоминало о нём и не интересовалось его судьбой, кроме одного — Исакова Ивана Степановича. Адмирал флота СССР, Герой Советского Союза, член-корреспондент АН СССР, историк, после потопления “Вильгельма Густлова” он собирал все публикации, которые печатались за рубежом о подлодке С-13 и её командире. А также всё, что было написано в приказах и донесениях о боевых действиях А. И. Маринеско.

Общественность ничего не знала ни об “Атаке века”, ни об её исполнителе вплоть до 1960 года, пока писатель А. А. Крон не написал об этом в газете и не поведал о судьбе и героических походах А. И. Маринеско.

Общественная реакция, особенно подводников, которые и раньше писали в разные инстанции о несправедливом наказании Маринеско, была для высшей власти неожиданной и резкой. Около двухсот офицеров, среди них 20 адмиралов и генералов, шесть Героев Советского Союза, 45 командиров подводных лодок обратились в ЦК КПСС: “Учитывая исключительные заслуги А. И. Маринеско перед нашей Родиной, убедительно просим и ходатайствуем о назначении Маринеско персональной пенсии. Нельзя признать правильным, что столь заслуженный командир-подводник оказался в пенсионном обеспечении в неизмеримо худшем положении, чем офицеры, не участвовавшие в войне”. В просьбе отказали.

Но многочисленные ходатайства военных и общественных организаций продолжались. В 1960 году был издан приказ министра обороны СССР, который гласил: “Капитана 3-го ранга Маринеско Александра Ивановича, бывшего командира под водной лодки С-13, считать уволенным из кадров Военно-Морского Флота с 20-го ноября 1945 года, по статье 59 пункту “в” – по сокращению штатов”. Он был восстановлен в звании капитана третьего ранга, была назначена пенсия по выслуге лет. В 1961 году завод выделил ему отдельную комнату 10,5 метра по улице Строителей, дом 6, кв. 24. Сейчас, прочитав эти строки об отдельной комнате 10,5 метра, многие лица, обладающие многометровыми коттеджами, могут усмехнуться, но тогда были другие времена и другие люди!

В то время Александр Иванович уже был болен. Большое, искреннее участие в судьбе Маринеско принимал адмирал И. С. Исаков. Он сам инвалид – после ранения во время войны была ампутирована нога, и поэтому хорошо понимал психологическое состояние другого больного человека. После сообщения А. А. Крона о болезни Александра Ивановича, он написал письмо министру обороны с просьбой о пенсии для Маринеско. Он высылает Маринеско лекарства, книги и зарубежные материалы, в которых говорится о потоплении “Вильгельма Густлова”, высылает деньги... и просит их принять, не задумываясь...

Интерес к подвигу подводной лодки С-13 и её командиру всё больше и больше захватывает различные слои общества. Он достиг апогея после того, когда телевизионный альманах “Подвиг” посвятил специальную передачу экипажу подлодки С-13. Эту передачу видели миллионы телезрителей от Калининграда до Владивостока, от Магадана до Кушки. Александр Иванович после операции находился дома. Лёжа на кровати, смотрел и слушал рассказ о своей команде и о себе. Он был счастлив в эти минуты и, безусловно, рад заслуженной, но запоздалой славе.

После этой передачи со всех концов страны в маленькую комнату, расположенную в квартире №24 в доме №6 по улице Строителей, пошли сотни писем от людей самых разных профессий и разных возрастов, от школьников до пенсионеров. В письмах простые советские люди выражали восхищение и гордость за проявленное командиром подлодки мужество, высказывали пожелания скорейшего выздоровления и долгих лет жизни. Кроме пожеланий, были конкретные предложения: “Приезжайте к нам, мы Вас выходим...”.

25 ноября 1963 года Александр Иванович Маринеско умер... Не стало знаменитого подводника №1, командира подводной лодки С-13, автора на весь мир прогремевшей “Атаки века”, но в памяти людей осталась его слава... Люди по-прежнему писали, просили, требовали по достоинству оценить подвиг героя.

За годы Великой Отечественной войны моряки Балтийского Флота потопили 320 транспортных судов, 280 боевых и вспомогательных судов, из этого числа боевых кораблей: 2 линкора, 3 крейсера, 16 эскадренных миноносцев, 18 сторожевых кораблей, 16 подводных лодок, 59 тральщиков, 41 десантно-артиллерийское судно. Повреждено 106 транспортов и 272 боевых корабля и вспомогательных судов противника. Но самая главная победа моряков надводных и подводных кораблей Балтийского Флота была в том, что они не позволили прорваться немецким военно-морским силам со стороны Финского залива в осаждённый Ленинград. Более 100 тысяч балтийских моряков были награждены высокими государственными наградами. 137 балтийцев были удостоены звания Героя Советского Союза. В этот список героев по справедливости вписано имя знаменитого на весь мир подводника №1 – Героя Советского Союза Александра Ивановича Маринеско.