

«ЗОЛОТЫЕ» СУБМАРИНЫ ИСПАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИЕ



ВЛАДИМИР ШИГИН

Золотые тайны русского флота

Владимир Шигин

**Золотые субмарины
Испанской республики**

«ИП Каланов»

2020

Шигин В. В.

Золотые субмарины Испанской республики / В. В. Шигин — «ИП Каланов», 2020 — (Золотые тайны русского флота)

Перед вами захватывающее историческое расследование, впервые поднимающее крайне запутанную историю судьбы золота республиканской Испании. Автор книги – известный писатель-маринист Владимир Шигин высказывает свою совершенно ошеломляющую версию тех давних событий. Его новая книга стала результатом многолетней скрупулезной работы. В своей работе автор опирался только на реальные факты и документы, многие из которых предаются гласности впервые. А поэтому читателей ждет интереснейшее и увлекательно путешествие в эпоху 30-х годов XX века, в эпоху Сталина и республиканской Испании.

© Шигин В. В., 2020

© ИП Каланов, 2020

Содержание

Самая секретная субмарина	6
Сенсационное признание адмирала Египко	11
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Владимир Шигин

«Золотые» субмарины

Испанской республики

История эта старая и на редкость запутанная. При этом однозначного ответа на нее нет до сих пор, а может быть и вообще не будет никогда. Впрочем, удивляться этому не стоит, так как наш рассказ пойдет о золоте, а золото, как известно, любит тишину...

Самая секретная субмарина

С чего начать рассказ о ней? Наверное, с того, что много лет назад в разговоре с одним из историков флота я услышал фразу, о том, что в годы Великой Отечественной войны у нас, якобы, имелась некая подводная лодка, подчинявшаяся не ВМФ, а Главному разведывательному управлению РККА или НКВД. Никаких конкретных данных об этой лодке рассказчик не знал, но предполагал, что находиться эта лодка могла, скорее всего, на Балтийском или Черном морях. Честно говоря, я тогда не слишком поверил тогда рассказчику, но в памяти рассказанное все же отложилось. Вообще-то, в том, что у нас могла быть подводная лодка, приспособленная для специальных операций нет ничего необычного. Подобные лодки были и есть во многих государствах мира. Любопытно другое: никто никогда о наличии специализированной разведывательной субмарины у нас не писал, а ведь со времени Великой Отечественной войны минуло уже более полувека. Никаких особых тайн о том времени вроде бы уже не осталось, однако завеса секретности вокруг, возможно, существовавшей субмарины ГРУ-НКВД существует, по-прежнему. Почему? Может потому, что вокруг этой подводной лодки (если она действительно была в реальности) существует некая тайна, которая и сегодня крайне нежелательна для оглашения. Что ж, принимая во внимание предназначение секретной субмарины, такое вполне может быть. И сегодня, как мы знаем, гриф секретности не снят еще с тысяч и тысяч архивных дел архивов наших спецслужб.

Зададимся вопросом: могла ли в принципе существовать подобная подводная лодка? Думается, что вполне могла. Дело в том, что сам характер предвоенной внешней политики СССР – это активное вмешательство наших спецслужб во внутренние дела других государств, похищение и вывоз в СССР нужных людей, физическое устранение политических противников, вывоз и ввоз агентов Коминтерна, разведчиков нелегалов. Все вышеперечисленное является достаточно весомыми аргументами в пользу того, что отечественные спецслужбы весьма и весьма нуждались в специализированном «потаенном судне».

Казалось бы, чего проще, если необходима специализированная подводная лодка, то ее надо просто взять и построить. Проблема, однако, состояла в другом. Сегодня историки флота скрупулезно изучили все заказы на строительство всех кораблей на всех отечественных кораблестроительных заводах. При этом тщательно прослежена ими и судьба каждого из «заказов». Дело в том, что, какая бы сверхсекретная подводная лодка не была, но строиться она должна на обычном эллинге обычного судостроительного завода, а скрыть факт постройки корабля на заводе от рабочих и инженеров, которые его же и создают это абсолютно не реально. Незамеченным для вражеской разведки можно сделать десяток другой танков, но крупный боевой корабль практически невозможно. Кроме этого, спущенная на воду субмарина должна была пройти в обязательном порядке швартовые и ходовые испытания, что тоже влекло за собой нарушение секретности. Таким образом, еще не вступив в строй, специальная разведывательная лодка уже становилась известной (пусть не своими тактико-техническими данными, а самим фактом существования) разведкам зарубежных государств.

Можно предположить, что в разведывательную лодку могли переоборудовать одну из уже построенных субмарин. Но и здесь не все было так просто! Такую подводную лодку надо было вывести из состава ВМФ, а это так же не могло не остаться незамеченным. Сегодня имеется учет всех подводных лодок от момента их закладки до момента их списания в ОФИ или гибели. Исчезновение субмарины тоже не осталось бы без внимания военно-морских атташе и прочих. Сразу бы начались розыски пропавшей субмарины, когда и где исчезла, где она и в каком качестве пребывает ныне? Так же невозможно было объявить одну из лодок погибшей, чтобы потом тайком передать ее в ГРУ или НКВД. Все погибшие до войны субмарины (за исключе-

нием Д-1 на Северном флоте) были найдены и в своем большинстве подняты. Что касается Д-1, то на обстоятельствах трагедии в Мотовском заливе мы еще остановимся в свое время.

Было и еще одно немаловажное обстоятельство. Если подводная лодка спецслужб предназначалась для выполнения заданий особой государственной важности, то необходимо было обезопасить руководство государства от международного скандала в случае ее захвата. Ведь выполняя специальные задания, субмарина могла получить повреждения, сесть на мель, запутаться в рыбачьих сетях, наконец, могла быть просто поднята на поверхность силами ПЛО и т. п. И пусть на этой лодке будет отсутствовать государственный флаг, но установить ее государственную принадлежность по маркировке аппаратуры и механизмов – это задача для перwokлассника. Предположим даже, что ценой огромных усилий все же удалось сбить всю маркировку, а техническую документацию перевести на английский язык. Это ничего не меняло! Все равно типы электромоторов и дизелей, оптика и многое другое сразу же с головой выдавали государство – владельца, пойманного «подводного призрака».

Как мы видим, даже при всем желании, иметь у себя специализированную субмарину, соблюдение полной секретности при ее создании и последующей эксплуатации было сопряжено с огромными трудностями. Отметим, что никто из наших противников и союзников в литературе, посвященной Второй Мировой войне и словом не обмолвился о наличии у ГРУ или НКВД нескольких, или хотя бы одной специальной разведывательной подводных лодок. Этого может свидетельствовать только о том, что:

- Никакой разведывательной лодки (или нескольких разведывательных лодок) у нас вообще не существовало.

- Разведывательные лодки существовали, но введены они в боевой состав были особым неординарным способом, что и обеспечило им полную секретность на все время службы.

- Эксплуатация секретной подводной лодки (подводных лодок) была столь успешной, что ни одна из них так и не «засветилась». Последнее могло быть обеспечено только высочайшим профессионализмом ее экипажа им, прежде всего, командира (командиров).

История с секретной отечественной субмариной очень напоминает мне историю знаменитого «Летучего голландца» в романе Л. Платова «Секретный фарватер».

Признаюсь, что в свое время к рассказу севастопольского историка о таинственной разведывательной лодке я отнесся достаточно скептически и вскоре надолго забыл о ней. Однако прошло время и подводный «Летучий голландец» сам напомнил о себе...

В 1988 году я поступил на научно-педагогический факультет военно-политической академии им. В.И. Ленина, где готовили будущих преподавателей истории для военных училищ. На первом курсе семинары по отечественной истории у нас вел отставной полковник Орлов (имя и отчество его я, к сожалению, забыл). Полковник был очень стар и часто во время занятий на некоторое время засыпал. На кафедре истории КПСС ветеран пользовался огромным авторитетом и уважением, как человек. Преподаватели говорили о том, что в годы войны Орлов совершил немало подвигов.

Мы обычно терпеливо ждали, когда Орлов проснется, после чего семинар продолжался. Кто учился в вузах, хорошо помнит, что во все времена все студенты старались «разговорить» на семинарских занятиях своих преподавателей, чтобы те как можно дольше рассказывали о своей жизни, и как можно меньше опрашивали самих студентов. Не были исключением и слушатели офицеры нашего отделения, тем более что полковник Орлов, как и большинство пожилых людей, любил предаться воспоминаниям. Из рассказов ветерана оказалось, что он служил в одном из подразделений ГРУ, неоднократно выполнял задачи за линией фронта. Обращала на себя внимание и весьма внушительная орденская колодка нашего преподавателя, особенно одна неизвестная мне орденская лента в нижнем ряду. На мой вопрос о том, что это за награда, Орлов сказал:

- Это бельгийский орден, которым меня наградила королева Бельгии!

Разумеется, что мы тут же попросили ветерана рассказать нам историю этой весьма необычной для советского офицера награды. Суть рассказа полковника Орлова была такова. В 1944 году он в составе спецгруппы был переправлен в Бельгию для установления контактов с местными антифашистами и, в особенности, с нашими бывшими военнопленными, сражавшимися в составе партизанских отрядов. Наградой за выполнение этого задания и стал бельгийский орден, который был вручен ветерану уже после войны. Но самым удивительным в истории с «бельгийским делом» Орлова было то, что, по его словам, переправлялись они в Бельгию на нашей подводной лодке, которая, выйдя из нашей базы, достигла побережья Бельгии. Там с ее борта спустили резиновую лодку, на которой разведчики и высадились на берег. Откуда выходила субмарина, старик сказать, однако, отказался, ссылаясь на то, что об этом говорить еще рано.

Помню, что, выслушав рассказ старого полковника, я отнесся к нему с определенным недоверием. И было почему! Ведь Бельгия расположена в западной части Европы. Для того, чтобы подойти к побережью Бельгии, надо было пройти все Балтийское море и форсировать Датские проливы, а таких дальних боевых походов, как известно, за время войны не делала ни одна подводная лодка Балтийского флота! В свое время, служа на противолодочных кораблях Балтийского флота, я неоднократно выполнял задачи боевой службы в проливной зоне и неплохо изучил Датские проливы. Могу сказать, что форсирование их в войну подводной лодкой было делом весьма непростым. Во-первых, по причине мелководности проливов и необходимости следования по ним в надводном положении. Во-вторых, из-за чрезвычайно сложной навигационной обстановки, массы подводных камней и рифов. Впрочем, история знает прорыв через балтийские проливы в Атлантику полькой субмарины «Ожел» («Орел»), которая успешно форсировала проливы, не имея на борту даже навигационных карт! Но то было самое начало войны – 1939 год, а полковник Орлов рассказывал о 1944 году, когда немецкая ПЛО была доведена до совершенства.

Впрочем, возможно, лодка вышла из одной баз Северного флота. Тогда ей надо было обогнуть с севера Скандинавский полуостров и форсировать Северное море. Путь крайне сложный, долгий и опасный, но все же вполне реальный для выполнения.

Из-за своих сомнений я несколько раз переспрашивал ветерана относительно подводной лодки, намекая, что может быть, он что-то перепутал или просто забыл. Но старик твердо стоял на своем: подводная лодка была, и поход к берегам Бельгии тоже был! Относительно обстоятельств плавания Орлов рассказал, что продолжалось оно около двух недель, при этом лодка ни разу не атаковала неприятельские корабли, хотя, якобы, командир несколько раз видел их в перископ. Как все это похоже на «Летучий голландец» из романа Леонида Платова! С командой подводной лодки, по словам Орлова, они (группа была человек пять) во время плавания практически не общались и жили в отдельном отсеке, причем даже галюн у них был отдельным. Зная, насколько стесненными были условия на подводных лодках Второй Мировой войны, невозможно представить, чтобы на обычной боевой субмарине могли ПОЛНОСТЬЮ выделить отсек на размещение группы разведчиков! Это могло иметь место только в одном случае – если подводная лодка была переделана под десантную, и имела специальный десантный отсек. Так как галюны на дизельных подводных лодках размещались традиционно в первом, третьем и четвертом отсеках, то можно предположить, что для размещения спецгруппы был оборудован первый (торпедный) отсек. Третий отсек не мог быть выделен для десантников, так как там, на дизельных лодках располагается центральный пост. Именно там находится командир, штурман, вахтенный механик, рубка гидроакустика и т. д. Кроме этого через третий и четвертый отсек необходимо было перемещаться личному составу несшего службу во втором и в кормовых отсеках, а поэтому изолировать находящихся там людей от общения с командой лодки было бы весьма затруднительно.

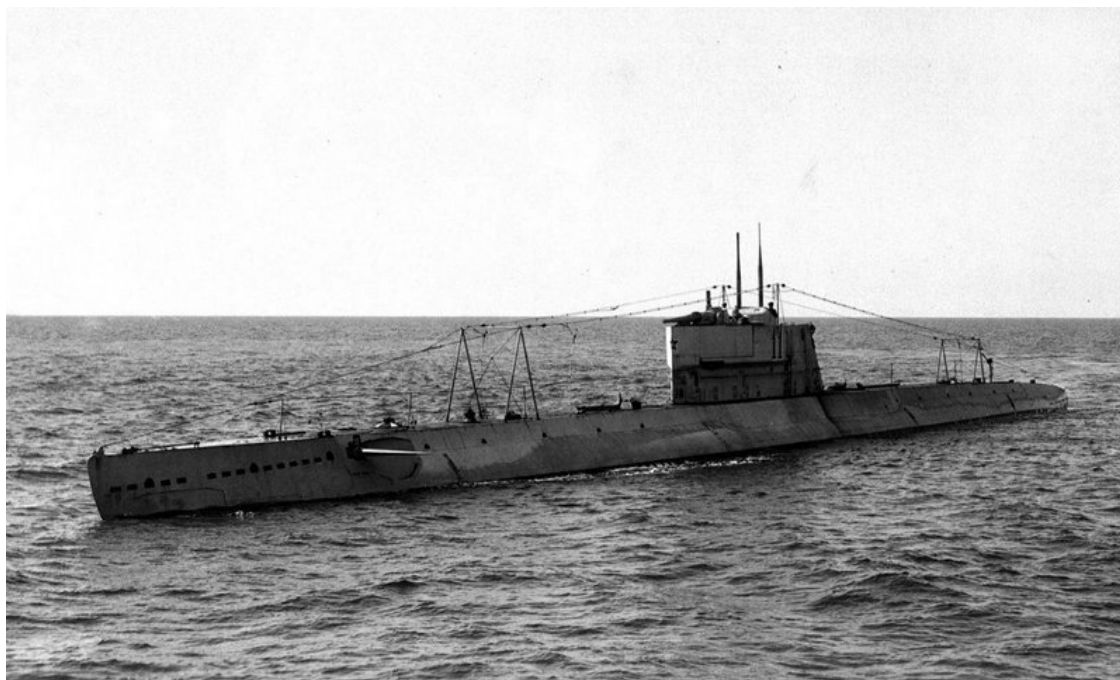
Итак, если верить рассказу заслуженного ветерана войны полковника Орлова (а не верить, оснований у меня просто нет), на Балтике в годы Великой Отечественной войны у нас имелась некая специализированная подводная лодка, переоборудованная для перевозки некоторого количества людей и имевшая достаточно большой радиус плавания.

Получается, что секретная подводная лодка на Балтике (или на Севере) вполне могла быть. Но была ли она одна? Не надо быть семи пядей во лбу, чтобы понять, что наличие одной субмарины ни в коей мере не обеспечит надежность деятельности «подводного канала». Их должно быть, по крайней мере, несколько, хотя бы 2–3, то есть должно было существовать некое соединение, что-то подобное отдельного дивизиона подводных лодок ГРУ или НКВД. При этом лодки могли одновременно находиться на различных военно-морских театрах. В случае необходимости они вполне могли быть перебазированы по внутренним речным путям в то место, где были в данный момент наиболее нужны.

Не столь давно у меня состоялась еще одна достаточно странная встреча. Зимой 2007 году я принимал участие в геральдической выставке на ВВЦ (бывшая ВДНХ), подписывая читателям свои книги. Ко мне подошла женщина преподаватель одной из школ с мальчиком лет 14. Подошедшие обратилась ко мне с несколько неожиданной просьбой. У мальчика-школьника был дедушка, который не столь давно умер – Курков Владимир Федорович, который служил коком на некой секретной подводной лодке в годы войны. Лодка эта базировалась на Балтике, а в 1945 году перешла по Беломорканалу на Север. Командиром ее был некто Дмитрий Сергеевич Лихачев (полный тезка знаменитого академика). По воспоминаниям деда они, якобы, перевозили детали какой-то секретной немецкой торпеды чуть ли из самой Германии. После войны за какие-то провинности деда судили. После лагерей он жил в Подмоскowie и в последние годы жизни пытался восстановить свои права ветерана войны, отсылая письма в различные инстанции. Ответы отовсюду были однозначными – такой лодки в составе флота не было и такого командира тоже. К сожалению, никаких данных по лодке внук не помнил, потерялись копии писем деда и ответы на них. Честно говоря, я тоже ничем не смог помочь внуку ветерана. На мой запрос о командире лодки Д.С. Лихачеве мне так же ответили, что такого в составе ВМФ в годы войны не было.

Думается, что в соответствующих инстанциях не обманывали ветерана. Ибо действительно в военно-морском флоте Советского Союза в годы Великой Отечественной войны действительно никогда не было командира подводной лодки по фамилии Лихачев. Если все обстояло действительно так, то на что рассчитывал дед-ветеран, посылая свои письма? Может, это был уже психически больной человек, который выдавал желаемое за действительное? А может речь здесь шла о некой секретной подводной лодке, которая реально существовала, но военно-морскому флоту не имела никакого отношения?

Теоретически на Севере такой секретной лодкой могла быть, якобы, погибшая в 1940 году легендарная Д-1. Любопытно, что экипаж этой субмарины имел опыт выполнения особо важных спецзаданий, как-то спасение в 1938 году членов полярной станции «Северный полюс-1». Есть информация о том, что крейсерские подводные лодки дивизиона Магомеда Гаджиева в 1940 году выполняли какую-то особо секретную операцию, в которой участвовала и Д-1. Но какую, до настоящего времени не знает никто.



Легендарная подводная лодка Д-1

Историк Северного флота капитан 2 ранга Сергей Ковалев, отдавший немало лет изучению обстоятельств гибели подводной лодки Д-1 отмечает: «Береговые наблюдательные посты в последний раз наблюдали Д-1, а также перископ неизвестной подводной лодки в точках с такими координатами, что можно предположить: Д-1 не шла в центр Мотовского залива, как принято считать, а, наоборот, выходила из него. Это косвенно может подтверждать и то, что Д-1 могла в это время выполнять специальное задание, а также то, что Д-1 вовсе не погибла в Мотовском заливе, как принято считать. Капитан 2 ранга Ковалев считает и то, что высшее командование с 1940 года по настоящее время упорно не желает искать затонувшую Д-1, хотя глубины в месте ее предполагаемой гибели менее 100 метров, а все необходимое оборудование для обследования субмарины и даже для ее подъема имеется в наличии. Это тоже может служить косвенным аргументом за то, что затонувшей лодки там просто нет. Вполне могло быть и так, что, сочинив легенду о гибели Д-1, высшее руководство просто вывело ее из состава ВМФ и передало в ГРУ или НКВД. Разумеется, что версия о «засекречивании» Д-1 имеет и слабые места. В первую очередь, весьма затруднительно ответить на вопрос: что же стало в этом случае с членами экипажа, ведь вдовам и сиротам погибших были назначены пенсии? Может быть, они впоследствии смогли вернуться к своим семьям под другими именами?

Разумеется, что все мои встречи и рассуждения о возможном существовании неизвестной подводной лодки многим могут показаться недостаточно аргументированными. Подумаешь, какой-то севастопольской историк, какой-то ветеран-преподаватель академии и совсем уж странная история, рассказанная малолетним внуком о своем коке-дедушке! Я заранее и полностью согласен со своими возможными критиками! На их месте я и сам бы не слишком поверил в подобную историю, слишком уж много в ней неясного и туманного. Честно говоря, я никогда и ни за что ни решился бы поведать читателям о своих домыслах в отношении существования неизвестной лодки, если бы не ряд новых обстоятельств, которые, на мой взгляд, заставляют отнестись к истории с секретной субмариной более серьезно, чем можно было бы предположить в начале. Думаю, что пришло время познакомиться со свидетельствами людей весьма и весьма компетентных. Настала пора прикоснуться, быть может, к одной из самых больших тайн конца 30-х годов.

Сенсационное признание адмирала Египко

Являясь сотрудником журнала ВМФ «Морской сборник», мне часто приходится общаться с ветеранами ВМФ относительно подготовки к публикациям их мемуаров. В один из дней я был приглашен в гости к сыну известного адмирала Чабаненко.

Андрей Андреевич Чабаненко, сам уже достаточно немолодой человек, с удовольствием рассказывал мне о своем отце, показывал его нигде ранее не публиковавшиеся записи, альбомы фотографий. От него я и услышал еще одну поразительную историю, имеющую самое непосредственное отношение к нашей теме.



Андрей Андреевич Чабаненко

Дело в том, что адмирал Чабаненко был выпускником ВВМУ им. Фрунзе 1931 года. Это был самый звездный выпуск за всю историю нашего флота. Среди выпускников «фрунзевцев» 1931 года такие выдающиеся деятели отечественного флота, как адмирал флота Советского союза С. Горшков, адмирал флота В. Касатонов, адмиралы С. Чурсин, А. Чабаненко, И. Байков, заместитель начальника ГРУ адмирал Л. Бекренев, герой войны прославленный подводник М. Гаджиев и многие другие. Среди выпускников 1931 года был и известный подводник Герой Советского Союза вице-адмирал Н. Египко. О нем дальше и пойдет наш рассказ.

Однако прежде чем перейти к рассказу Андрея Андреевича Чабаненко познакомимся с биографией вице-адмирала Н. П. Египко. Это поможет нам лучше ориентироваться в хитросплетении дальнейшего изложения событий.

Родился Николай Павлович Египко в 1903 году в Николаеве. В Гражданскую войну воевал против Деникина и белополяков был ранен, а после войны демобилизован как еще не достигший призывного возраста. После этого работал токарем на судостроительном заводе в Николаеве. После призыва на военную службу был учеником машинной школы, машинистом-турбинистом на крейсере «Червона Украина», эсминце «Шаумян». После окончания в 1931 году ВВМУ им. Фрунзе служил минером на подводной лодке «Краснофлотец», помощником командира на Л-55, и командиром Щ-117. Командуя Щ-117, Египко разработал основы подледного плавания и зимой 1936 года осуществил его. Подводная лодка, находясь в автономном плавании, пробыла в море 40 суток (причем в подводном положении около 340 часов), что превысило двойной срок проектной автономности. За этот поход Египко был награжден орденом Красной Звезды. Проявил себя Египко и как разработчик и экспериментатор многих новаторских идей подводного плавания.



Николай Павлович Египко

Во время Гражданской войны в Испании Египко добровольцем принимал участие в боевых действиях на стороне республиканского флота, последовательно командуя подводными лодками С-6 и С-2.

Обратим теперь внимание на некоторые особенности задач, которые пришлось выполнять Н. Египко в Испании. Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов в своей книге «Накануне» пишет: «На С-6... после падения Бильбао Египко перешел в Сантандер, уже тогда находившейся на передней линии фронта. Там его лодка оставалась до последнего момента, чтобы принять какие-то ценности, принадлежащие правительству басков. Кругом рвались снаряды, скошенные пулеметным огнем. Падали люди, но лодка не тронулась с места, пока груз не доставили на борт...». Во французском порту Сен-Назер Египко вступил в командование подводной лодкой С-2, которая находилась в ремонте. Несмотря на препятствия французских властей и диверсии, командир довел ремонт лодки до конца. На С-2 через блокированный противником Гибралтарский пролив он вывез ценные правительственные грузы в Картахену.

По возвращении на Родину капитану 2 ранга Н.П. Египко было присвоено звание Героя Советского Союза. Официально формулировка в указе значится так: «За мужество и героизм,

проявленные при выполнении задания командования в боевых действиях республиканского флота в Испании».

После возвращения из Испании в конце 1938 года, Египко командует бригадами подводных лодок на Черном море и на Балтике, участвует в войне с Финляндией. С началом Великой Отечественной войны он командует объединенной бригадой подводных лодок на Балтийском флоте. Во время Таллинского перехода подорвался на mine на подводной лодке С5. Подошедшими катерами из всего экипажа были спасено 10 человек, в том числе и Египко.

На этом служба заслуженного офицера в действующем флоте завершается. В октябре 1941 года Н.П. Египко получает назначение в аппарат военно-морского атташе (замыкающегося на ГРУ) при посольстве СССР в Лондоне. Некоторое время он является наблюдателем на кораблях британского флота.



Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов

Из наградного листа на Н.П. Египко: «...В результате умелой работы с союзными миссиями в СССР в значительной степени способствовал успешному выполнению оперативных заданий высшего командования в осуществлении совместных операций советских и союзных военно-морских и воздушных сил против фашистской Германии».

С февраля 1942 года по май 1946 года Н.П. Египко занимает должность начальника отдела внешних сношений разведывательного управления ГМШ. Здесь есть один непонятным момент. Должность начальника отдела – это штатная должность капитана 1 ранга. Но Египко, числясь на этой должности, становится контр-адмиралом, тогда как получить такое звание можно, только находясь на должностях начальника управления или его заместителя. За какие заслуги Египко дали звание выше занимаемой им должности? Второго такого случая в годы Великой Отечественной войны я что-то не припомню. А может быть, капитан 1 ранга Египко занимался вовсе какими-то другими делами, а начальником отдела числился исключительно согласно легенде, для отвода глаз? Но чем тогда на самом деле занимался один из лучших подводников СССР в годы самой страшной войны? Любопытно, что, числясь начальником, в общем-то, тылового отдела, Египко награждается тремя боевыми орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1 степени в 1944 году и Отечественной войны 1 степени в 1945 году! Далеко не каждый офицер фронтовик получал такие награды.



Капитан 1-го ранга Герой Советского Союза Николай Павлович Египко

После окончания войны Египко затем исполняет должность заместителя начальника отдела внешних сношений управления по внешним сношениям Генерального штаба. С 1948 года Египко становится начальником курса в военно-морской академии. Затем он последовательно является начальником трех военно-морских училищ: 2-го Балтийского (Калининградское ВВМУ), училища механиков флота (ВВМИУ им. Дзержинского) и, наконец, ВВМУ под-

водного плавания им. Ленинского комсомола. Последним училищем вице-адмирал Египко прокомандовал до самой своей отставки в 1967 году. Умер заслуженный подводник в Ленинграде в 1985 году.

Интересны и боевые награды Н.П. Египко. Помимо трех орденов Ленина, трех орденов Красного Знамени, трех орденов Отечественной войны, ордена Красной звезды и множества медалей он был награжден двумя иностранными орденами: югославским орденом «Партизанская звезда» 2 степени и польским «Виртути Милитари» («За воинскую доблесть»), причем оба ордена были получены в 1946 году.

При всей кажущейся внешней ясности биографии вице-адмирала Н.П. Египко в ней, однако, имеется не мало малопонятных и даже откровенно таинственных мест. О них мы еще поговорим в свое время, а сейчас вернемся к моей встрече с Андреем Андреевичем Чабаненко.

Суть рассказа Андрея Андреевича Чабаненко такова. Где-то в 70-х годах, когда и вице-адмирал Египко, и адмирал Чабаненко были в глубокой отставке, они встретились в Ленинграде. Вечером Египко принимал друга юности у себя в гостях. Когда однокашники обсудили многие волновавшие их проблемы, вспомнили друзей и недругов, Египко неожиданно спросил Чабаненко:

– А знаешь, за что я на самом деле получил Золотую звезду?

– Как за что? – удивился Чабаненко. – За боевые действия в Испании!

– Не совсем так! – улыбнулся Египко. – Об обстоятельствах моего награждения я никому еще не рассказывал – было просто нельзя, но теперь думаю уже можно. Дело в том, что Звезду мне дали вовсе не за боевые действия, а за вывоз золотого запаса Испании в СССР!

Разумеется, Чабаненко был весьма удивлен таким откровением своего давнего друга. В ходе дальнейшего разговора Египко поведал ему, что операцию по вывозу испанского золота была организована ЦК компартии Испании совместно с НКВД и ГРУ. Дело в том, что владельцем спасенного из рук генерала Франко золота должен был стать ЦК испанской компартии, перебравшийся в СССР. Подводную лодку, груженную золотом, Египко привел в Кронштадт. Поход был чрезвычайно тяжелым. В экипаже имелись анархисты, которые, поняв, что золото вывозят в СССР, подняли мятеж в море. Во время его подавления Египко пришлось лично застрелить двух матросов. В ходе дальнейшего разговора Египко сказал Чабаненко, что история с испанским золотом во многом определила всю его дальнейшую службу.

Впоследствии, услышанное от Египко, Чабаненко рассказал своему сыну Андрею Андреевичу, а тот, в свою очередь, поведал мне.

Теперь, думается, нам будет небезынтересно познакомиться с воспоминаниями самого Н.П. Египко. При жизни ветерана отечественного подплава эти воспоминания никогда не издавались. Лишь недавно они были опубликованы, благодаря стараниям его сына в небольшой брошюре, изданной, к сожалению, весьма ограниченным тиражом и поэтому практически и сегодня являются недоступными большинству читателей. Разумеется, что в письменной версии своих испанских приключений вице-адмирал Египко куда менее откровенен, чем в беседе с Чабаненко и все же письменная версия весьма интересна. Я заранее прошу прощения у читателей за достаточно большую цитату из мемуаров Египко, но без нее нам будет просто весьма сложно разобраться в исследуемом вопросе.



Итак, предоставим слово самому главному участнику событий Николаю Павловичу Египко: «О гражданской войне в Испании написано много: от газетных статей до серьезных исторических трудов. Поэтому я остановлюсь лишь на том, что довелось мне пережить самому как командиру подводной лодки. Надо сказать, что с самого начала военных действий между франкистами и республиканцами последние потеряли три подводные лодки типа "В" и к моему прибытию в Испанию их подводный флот состоял всего из четырех средних подводных лодок типа "С". Одной из них – С-6 – мне и довелось командовать. Лодку я принял от Ивана Алексеевича Бурмистрова, который находился здесь с февраля 1937 г., став первым советским (русским) командиром-подводником в республиканском флоте. На С-6 после повреждения ее при

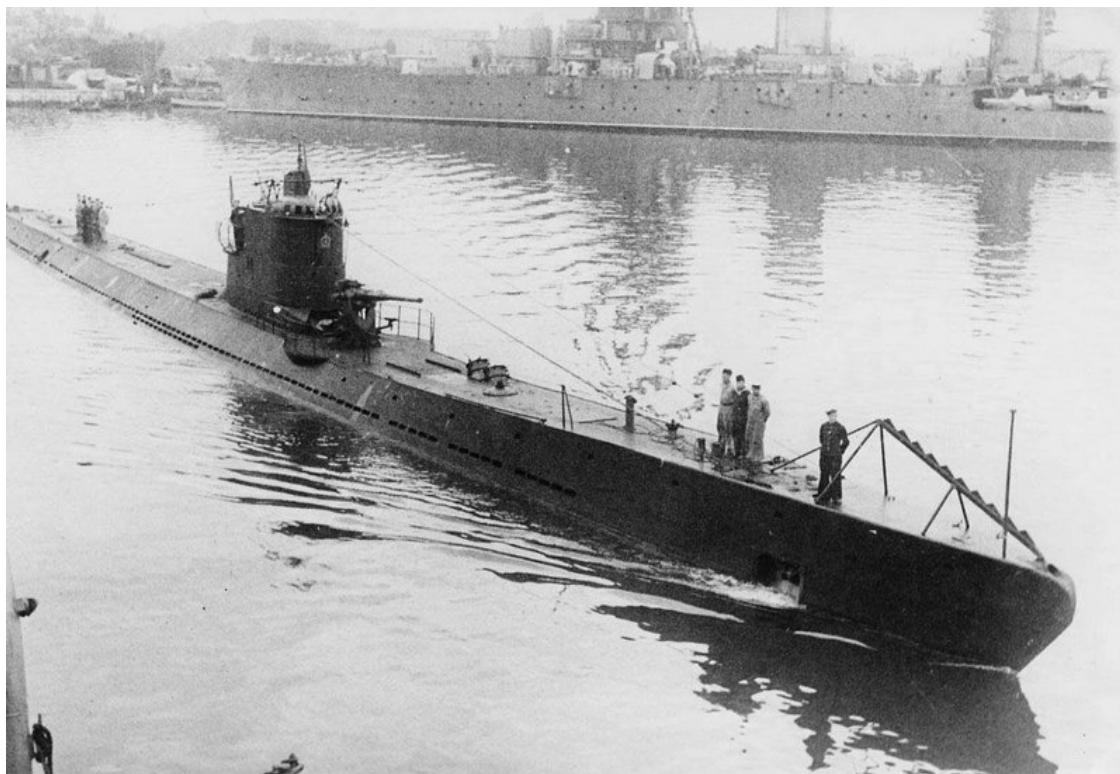
бомбардировке в Бильбао был закончен общий ремонт. Мы с И.А. Бурмистровым решили сдачу-прием корабля произвести непосредственно в море.



Иван Алексеевич Бурмистров

По сути дела, это был мой первый боевой поход в Испании. Находились в 15–20 милях от берега, в надводном положении. Было темно, где-то рядом виднелись сигнальные огни проходящих кораблей. Вдруг на этом фоне возникает силуэт мятежного крейсера "Альмиранте Сервера". Бурмистров объявляет боевую тревогу и дает команду: "Аппараты 1-й и 3-й, товсь!" Я советую подойти поближе к фашистскому крейсеру. Но Бурмистров считает, что уже пора стрелять и командует: "Аппараты, пли!" Одна из торпед, вылетев из аппарата, вдруг неожиданно повернула назад и пошла на циркуляцию вокруг нашей лодки. Хорошо, что радиус циркуляции оказался довольно большим, и нас она не задела. Вторая торпеда сразу же после залпа сделала резкий поворот, и через несколько секунд взорвалась, ударившись о грунт.

Вот тебе и атака! Мы, подавленные происшедшим, пытались найти причины неудачи. Основными оказались неисправность старых итальянских торпед и нежелание части экипажа, враждебного республиканцам, топить свой испанский корабль.



Средняя подводная лодка типа "С"

Так состоялась моя приемка подводной лодки С-6. Под моим командованием находился полностью испанский экипаж моряков. Среди них были коммунисты, социалисты, беспартийные, многие из которых потом оказались анархистами. Все люди разных убеждений. Главной опорой для меня были рабочие парни из Каталонии и Валенсии. Комиссаром был коммунист Паоло, горячий, решительный человек, не раз потом поддерживавший меня в различных ситуациях и помогавший мне в общении с командой, в обеспечении дисциплины и порядка на корабле.

Моим адъютантом-переводчиком был коммунист югослав Вальдес, по его словам, член ЦК КПЮ, за что у себя на родине был заочно приговорен к смертной казни. Ему удалось бежать в Советский Союз, откуда по линии Коминтерна добровольцем приехал сражаться за Испанскую республику. С его помощью я стал довольно успешно изучать испанский язык.

Трудность командования республиканскими подводными лодками заключалась в отсутствии преданных и опытных офицеров, которые хотели бы вести решительную борьбу с противником, и в ненадежности техники и вооружения. С-6, по сути дела, уже давно надо было списать на металлолом. Сама лодка по конструкции была "интернациональной". Главное оружие корабля, итальянские торпеды, давно не проверялось, перископы были английскими, двигатели и гидрокомпас немецкими.

Многие механизмы и оборудование требовали срочного ремонта. К сожалению, на севере Испании, т. е. там, где мы находились, не было ремонтной базы. Пришлось решать эту проблему самим, т. е. приводить лодку в порядок подручными средствами.

Как ни странно, но в той ситуации, что сложилась тогда в Испании, подводные лодки были нужны правительственным силам не столько для того, чтобы, действуя скрытно, топить вражеские корабли, сколько для того, чтобы демонстрировать противнику их присутствие. Скрытность нам требовалась при уклонениях от кораблей противника и – особенно впоследствии – при форсировании Гибралтара. К тому же, морское республиканское командование допускало много погрешностей и ошибок в руководстве флотом. Так, не было службы обес-

печения кораблей и системы наблюдения и связи, зачастую нарушались, возможно, и преднамеренно, режимы секретности. Возвращаясь в свой порт, подводные лодки включали опознавательные огни, что сразу оповещало противника через своих людей о прибытии корабля в базу. После нашего заявления об этом командование приняло меры по проверке подходов к порту и создало систему секретных сигналов при входе и выходе корабля. В конце концов, были недоброжелатели и в руководстве, что, естественно, приводило к поражениям.

Больше всего неприятностей доставлял нам крейсер мятежников "Альмиранте Сервера", который Бурмистров уже пытался атаковать. Мое желание рассчитаться с "Альмиранте Сервера" активно поддерживал Паоло и ряд других членов экипажа. Мы все хотели доказать врагу и командованию, что республиканские подводные лодки могут успешно решать боевые задачи. И вот как говорится, час настал. Мы долго шли под водой, а когда всплыли на перископную глубину, я увидел знакомые очертания вражеского крейсера. Срочно привел подводную лодку на боевой курс и скомандовал: "Кормовые аппараты, товсь!" Расстояние до корабля составляло не более 4 кабельтовых (740 м), были хорошо видны фигуры матросов и развернутые по борту орудия. Рядом со мной стоял штурман, и я с целью более точного опознавания корабля пригласил его к перископу. Взглянув в перископ, он выкрикнул "Сервера!". В тот же момент боцман, управлявший рулями, внезапно переложил их на погружение. Лодка провалилась на глубину. Кто-то, очевидно, штурман, нажал на кнопку опускания перископа, тяжелый удар пришелся по мне, и я упал. Когда пришел в себя и подал команду "Рули на всплытие!" крейсер уже ушел.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.