

# Людмила Крылова-Лопаченко *О Вьетнаме и не только*

Этот рейс стал государственной тайной и вошёл в историю страны как «одна из великих тайн XX века»



# **Людмила Крылова-Лопаченко**

## **О Вьетнаме и не только**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=17194061](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17194061)*

*ISBN 9785447448462*

### **Аннотация**

Кроме документальной повести о Вьетнаме, в книгу включен сокращённый вариант ранее изданной книги «Синда – село родственников», посвящённой столетию села, основанного белорусскими переселенцами на Амуре в 1912 году, в числе которых были и мои прямые родственники по линии бабушки и дедушки.

# Содержание

Пароходы моей молодости	5
Вступление	5
Сбывшееся гадание	7
Немного истории о пароходе «Советский Союз»	9
Теплоход штрафников	20
Красная река	38
Конец ознакомительного фрагмента.	51

**О Вьетнаме и не только  
Этот рейс стал  
государственной тайной  
и вошёл в историю  
страны как «одна  
из великих тайн XX века»  
Людмила Крылова-  
Лопаченко**

© Людмила Крылова-Лопаченко, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# Пароходы моей молодости

*Посвящается трагическим событиям в порту  
Камфа.*

*Вьетнам 1972 год – Амурск 2015 год*

## Вступление

В этой книге я пишу о событиях, в которых я непосредственно принимала участие. Поэтому пишу о них и как свидетель, и как участник.

Это был Вьетнам 1972 года. После получения визы для работы за границей меня направили на теплоход «Зея», зафрахтованный на полгода для работы во Вьетнаме. И кто бы мог тогда подумать, что этот экзотический рейс, как мы тогда считали, станет государственной тайной и войдёт в историю страны, как одна из «100 великих военных тайн XX века» (название книги).

Прошло много лет, не стало той страны, которую мы представляли за рубежом, открылись архивы; казалось бы, что уже нечего было скрывать, однако я была страшно удивлена, когда, выйдя на пенсию, более-менее овладев компьютером, я попыталась найти в Интернете хоть какой-нибудь материал

о том рейсе. Кое-что нашла, но об участии теплохода «Зея» в тех драматических событиях – одной строкой, так сказать мимоходом.

Тогда я создала на [turge.ru](http://turge.ru) блог, куда поместила свои воспоминания.

Через год на меня вышел Юрий Борисович Неунылов, начальник радиостанции теплохода «Гриша Акопян», написавший на своём сайте о бомбардировке американскими самолётами их теплохода, об эвакуации экипажа на берег, но об участии теплохода «Зея» в тушении пожара и спасении их же теплохода ему ничего не было известно. А ведь вьетнамцы знали об этом, так как на месте трагедии работал вьетнамский фотокорреспондент, она есть у меня на фото.

Ещё через год на блог пришло сообщение от военного историка Александра Розина. Не знаю, по какой причине, но с блога его письмо было удалено. Моё сообщение, как я поняла, до него тоже не дошло.

И вот тогда я решила издать свои воспоминания. По крупицам собирала материал для своей книги, и теперь вместе со своими воспоминаниями и фотографиями предлагаю его читателю, которому не безынтересна и не безразлична эта неизвестная, драматическая, маленькая страничка из истории нашей большой страны.

## Сбывшееся гадание

Я жила в небольшом рабочем посёлке Даерга (Хабаровский край). Училась в обыкновенной деревенской школе, за тысячи километров от океана и морей. Однажды с моей старшей сестрой Алей мы решили погадать; кажется, это было перед Рождеством.

Мы сели на кухне за стол, поставили вверх дном алюминиевую чашку, сверху положили скомканную газету. Сзади этого «сооружения» поставили зажжённую свечу так, чтобы тень от горящей газеты падала на стенку. Выключили свет. Первой стали гадать на сестру. Изображения, которое получилось на стене, я уже не помню. Потом стали гадать на меня. Я скомкала газету, положила на чашку (человек, на которого гадают, должен делать всё сам) и поднесла спичку. На стене стали проявляться причудливые силуэты, а, когда газета полностью сгорела, на стене, как нарисованный, отобразился силуэт красивого океанского корабля.

Мы с сестрой долго смотрели на него, обсуждали необычное для нас изображение и решили, что ко мне оно не имеет никакого отношения. Как говорится – где наша деревня, и где морской корабль. Мы отнесли результат нашего гадания на то, что в это время наш старший брат служил на Чёрном море.

Прошло много лет. Я закончила школу. Когда мне испол-

нилось двадцать лет, меня пригласили в гости две мои подруги, которые проходили учебную практику в посёлке Раздольное, недалеко от Владивостока. Они пообещали показать мне закрытый в то время порт Владивосток – это два часа на электричке от Раздольного.

Когда я увидела город, бухту Золотой Рог, корабли, стоящие у причалов, то просто заболела морем. Мы нашли Управление пассажирского морского пароходства, я зашла к первому попавшемуся инспектору, и после прохождения различных комиссий получила направление на теплоход «Советский Союз».

Это был теплоход фантастической судьбы, фантастических размеров для того времени и фантастической красоты. Мне казалось, что я где-то видела такой корабль, и, когда с девочками перед Рождеством мы собрались в каюте погадать, я вспомнила про своё гадание.



# Немного истории о пароходе «Советский Союз»

Теплоход был заложен в Гамбурге 24 августа 1921 года для трансатлантических рейсов из Германии в Америку и назван в честь крупнейшего судовладельца – Альберта Баллина. Паротурбоход мог перевозить более 1800 человек в каютах первого, второго и третьего классов.

В 1935 году в связи с тем, что Альберт Баллин по происхождению был евреем, решением нацистских властей судно было переименовано в «Hansa». «Ганза» переводится с немецкого, как торговый союз северогерманских городов.

В годы Второй Мировой войны «Hansa» вошла в состав военно-морского флота Германии и перевозила военные грузы и войска. В марте 1945 года во время эвакуации германских войск из Восточной Пруссии «Hansa» подорвалась на mine и затонула на 20-метровой глубине в 9 милях от берега. В соответствии с решениями Потсдамской конференции руководителей трех союзных держав военно-морской и торговый флоты Германии были разделены поровну между странами-победителями в счет репараций<sup>1</sup>. В число судов, предназначенных для передачи СССР, попала и «Ган-

---

<sup>1</sup>

<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8>

за». В 1949 года судно подняли, после восстановительных работ из двух дымовых труб осталась одна, от четырёх мачт с грузовыми стрелами остались только две.



Лайнер «Albert Ballin» (Альберт Баллин), середина 1920-х годов

В 1953 году судно получило официальное название «Советский Союз», а в 1955 году вступило в состав морского флота СССР. Это было крупнейшее судно торгового флота СССР того времени.



Советский пассажирский грузовой корабль *Советский Союз* в Советском Союзе (бухта Золотой Рог, Владивосток), 1957 год.

В марте 1957 года «Советский Союз» прибыл во Владивосток и стал работать на Камчатской экспрессной линии Владивосток—Петропавловск-Камчатский. Он проработал на этой линии с 1957 по 1980 гг. С 1965 по 1977 год капитаном паротурбохода «Советский Союз» был Герой Социалистического труда, Борис Андреевич Гришин. Для обслуживающего персонала он был «небожителем» – его каюта располагалась наверху. За полгода работы на судне я видела его лишь один раз и то, можно сказать, мельком, когда он выходил из своей каюты.

Каюты плавсостава находились гораздо ниже. Каждый

раз, когда начинался шторм, круглые иллюминаторы в наших каютах задраивали наглухо, поэтому их называли «глухарями». В шторм, когда корабль зарывался носом в волну, мы видели в иллюминаторе только воду. А когда уходила под воду корма – в иллюминаторе было небо.

Обычно в шторм страдали все: и обслуживающий персонал, и, особенно, пассажиры. При килевой качке мы с подругой Вале́й Жмуриной выходили на корму, там привязывались верёвкой к дверям, выходящим на открытую палубу кормы, и качались, как на качелях, только ощущения здесь были покруче, чем на качелях.

Килевая качка – это когда то нос, то корма уходят в воду. При бортовой качке было интересно ходить по коридорам кают 1-го класса. Их длина была более ста метров. Мы там стометровку бегали.

Во время крена на левый или на правый борт казалось, что человек, идущий по коридору, идёт не прямо, а по диагонали.

Я пришла работать на теплоход в конце 1969 года. Мне рассказывали о нём множество легенд, многие из которых были правдой. Это был немецкий корабль, о чём говорили сохранившиеся металлические таблички с надписями на немецком языке.



### Закрытая прогулочная палуба. (Четыре жизни «Советского Союза»)

Здесь мы вечерами в свободное от вахты время танцевали с пассажирами, а, когда везли допризывников на Камчатку и Курилы или демобилизованных обратно, то военнослужащие здесь спали ровными рядами, выставив перед входом на палубу плакат, написанный от руки: *«Девчата, просим не кантовать»*. Таких пассажиров на судне умещалось до трёх тысяч.

В то время «Советский Союз» за границу не пускали, так как у теплохода не было документов, а в рейсе, как говорили на теплоходе, его сопровождала подводная лодка. Я видела её однажды ночью.

Кто хотя бы раз побывал в рейсе на «Советском Союзе»

получал неизгладимое впечатление на всю жизнь. Я же проработала на нём более полугода. Моей целью было заработать «визу» и побывать за границей.



В кинотеатре закончился фильм. На фото: номерные 1-го класса (слева направо) Валентина Жмурина – заведующая кинотеатром, Светлана Полещук и Наталья Магула. Фото атора.

Иногда мы своей каютой, в которой жили пять номерных 1-го класса, заказывали себе обеды из ресторана через шеф-повара, с которым были в хороших отношениях.

На этаже кают 1-го класса находились кинотеатр и бассейн. В бассейне мы иногда купались. Членам экипажа бы-

ло запрещено купаться, но ключи от него были у номерной 1 класса, а значит у нас. Я сначала работала номерной, потом меня перевели в музыкальный салон.





На фото номерные готовятся к рейсу. На переднем плане Светлана Полещук (слева) и Надежда Диденко. 1970 год. Фото автора.

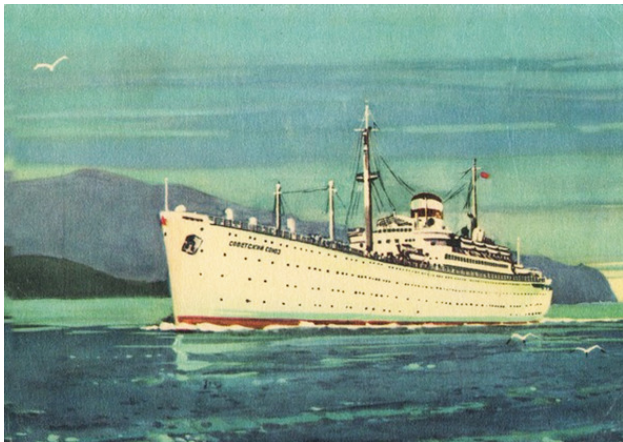
В 1980 году «Советский Союз» был списан и продан в Японию на металлолом под названием «Тобольск». Конечно, не прилично было пускать «Советский Союз» на «гвозди».

В 1970-е годы теплоход с названием «Тобольск» стоял у причала (по-моему) в качестве плавучей гостиницы. Видимо, ко времени списания «Советского Союза» настоящий «Тобольск» был уже списан. На «Союзе» я так и не заработала визы, через полгода работы на нём я списалась с него из-за стычки со старпомом. Со мной списалось несколько человек, среди них была Наталья Могула.

Оказалось, что мы с Натальей одновременно ушли с «Союза» и в одно время устроились на теплоход «Феликс Дзержинский», где и подружились, хотя до того были просто знакомы.



На фото: дневальные Наталья Магула (слева) и Валентина Коновалова. Фото автора.



Открытка. Пароход «Советский Союз». 1970 год. Из личного архива автора

# Теплоход штрафников

В 1970 году Черноморским морским пароходством в Дальневосточное морское пароходство был передан теплоход «Феликс Дзержинский» для дальнейшей его эксплуатации. На теплоход набиралась команда, которая должна была заменить команду из Одессы.

Как потом выяснилось, новая команда, от капитана до уборщицы, была набрана, как поговаривали между собой, из «штрафников», то есть людей, которых списали с других теплоходов за различные провинности. Меня, например, списали из-за конфликта со старпомом, как я уже упоминала.



Теплоход «Феликс Дзержинский». Картинка с посадочного билета. 1970 год. Черноморское морское пароходство

Но какой это был чудесный теплоход и какая замечатель-

ная команда! Теплоход собственными силами срочно готовили к рейсу, и капитан пошёл на необычный эксперимент: чтобы привлечь больше людей к ремонтным работам, он заменил вахтенных и пожарных матросов на девчат.

В это же время на нашем теплоходе проходила практику девушка, единственная курсантка мореходного училища.

Однажды произошёл забавный случай. Во Владивостоке поздняя осень хуже, чем зима. Сильный ветер, вместо дождя – мелкие ледяные иголки. Я стояла у трапа в тулупчике. В это время мимо пробежали два парня, прикрывая лица от ледяного дождя. Они уже проскочили мимо меня, как вдруг один из них говорит: «Слушай, там, кажется, девчонка стоит у трапа». Они вернулись и с удивлением стали меня расспрашивать, как это мне разрешили работать матросом. Я решила немного покуражиться, говорю, что у нас вся команда женская. Парни, конечно, не поверили.

Обычно на теплоходах, стоящих у причала, на трап выводилась электрическая кнопка, чтобы звонком вызывать вахтенных. Один звонок – вахтенный матрос, два звонка – пожарный вахтенный матрос, три звонка – вахтенный помощник капитана и четыре – сам капитан. И вот я нажимаю кнопку, прибегают девчонка и спрашивает, что случилось. Я говорю, что вот пацаны не верят, что у нас матросы – девчонки. Потом нажимаю два звонка – прибегают пожарный матрос, тоже девчонка.

Я опять парням говорю: «Ну что, ещё не верите?» – и на-

жимаю три звонка, а в это время вахтенным помощником капитана дежурила наша курсантка. Она, в форме штурмана, с капитанского мостика кричит мне: «Люда, что там у тебя?» – а я ей говорю: «Да вот парни не верят, что у нас полностью женская команда на теплоходе».

Она тут же реагирует и говорит: «Да, на нашем теплоходе проводится эксперимент: в команде одни девчонки». Ошарашенные парни стоят и не знают, верить или нет. И вдруг один показывает другому: «Смотри! Порт приписки – Одесса!». (А мы ещё надпись не поменяли). И тогда второй говорит: «Да, от этих одесситов всего можно ожидать», – и они побежали дальше, и, наверное, рассказывали о чуде, которое они увидели.



Теплоход «Феликс Дзержинский» в Русской бухте под загрузкой пресной воды. (Камчатка). Фото автора.



Свободные от вахты члены экипажа теплохода на отдыхе в Русской бухте. Слева направо: капитан Н. И. Свитенко, номерная Нэлли Тимошенко и я (Лопаченко Людмила)



В Русской бухте. 8 марта 1971 год. Фотографии из личного архива автора.



Русская бухта. Слева направо: библиотекарь Жанна, старшая номерная Людмила, номерная Лариса, практикант-моторист Володя. Фото автора



«Феликс Дзержинский», в отличие от «Советского Союза», не стоял на определённой пассажирской линии. Это было очень интересно – каждый раз новый рейс. Мы побывали на Камчатке, Курилах, в Магадане, Анадыре, Находке. Мы прошли почти по всем бухтам побережья Охотского и Японского морей. Спускались к китобойным флотилиям на Канарские острова (это было путешествие из зимы в лето). Канары – мечта всех моряков Владивостока. Возвращались загорелыми, на зависть всем своим друзьям и знакомым. И только придя в порт, мы узнавали, куда будет следующий рейс.

Были рейсы, которые длились больше месяца. Таким был запомнившийся рейс в Бристольский залив (у канадских берегов), где вели промысел наши рыболовецкие сейнеры. На борту нашего теплохода находилась смена рыбаков и членов экипажей сейнеров: на подмену тем, кто по каким-то причинам должен был вернуться домой – ведь промысел длился несколько месяцев.

Мы стояли в море, а вокруг нас десятки рыболовецких судов. Был тихий вечер. На всех судах горели огни, и оттого было светло.

Я стояла на палубе. Мы разговаривали с боцманом, как вдруг послышался странный шум и какие-то крики. Боцман сорвался с места и куда-то исчез. Вернулся он с ружьём и стал стрелять в море. Сделав несколько выстрелов, он объяснил, что это касатки гонят стадо сивучей, что сейчас сиву-

чи появятся у всех судовых бортов, а касатки вернутся в море. Я говорю: «А что, они понимают, в кого стреляют, а кого защищают?». Он говорит: «Конечно. Они умные, как люди».

Через некоторое время и правда появились сивучи. На судах с низкой осадкой они заползали на палубу и рылись в сетях, вытаскивая застрявшую рыбу. Те, что не могли залезть, поднимались из воды и лакомились рыбой, которую им подавали рыбаки. Я подумала, что в море идёт своя жизнь, своя борьба за существование, не менее драматичная, нежели на земле

В это же время в Бристольской экспедиции находились кинодокументалисты, снимавшие фильм о буднях рыболовецких сейнеров. Закончив командировку, они на нашем судне возвращались домой. Это был замечательный рейс. С нами шли творческие люди. Они организовали и КВН между командой экипажа и сборной команды пассажиров.

Мы проиграли пассажирам, но в конкурсе капитанов победила я.



Конкурс капитанов. Пародия на капитана соперников.  
Фото из архива автора.



Команда КВН экипажа теплохода. Фото из архива автора



Команда КВН соперников – сборная пассажиров. Фото из архива автора



Жюри КВН: справа пассажирский помощник капитана теплохода Эрнст Николаевич, старшая номерная Людмила

Сергеевна, слева представители пассажиров. Фото из архива автора.



Болельщики в музыкальном салоне. На переднем плане слева капитан Николай Иванович Свитенко. Фото из архива автора

После публикации всех этих материалов в своём блоге, вдруг через год я получила комментарий, фрагмент которого публикую здесь. Через десятки лет от представителя состава теплохода «Феликс Дзержинский» я узнала тайну о присуждении первого места команде пассажиров:

*Людмила Николаевна!*

*Вижу, что мои комментарии через год уже неактуаль-*

ны, но очень надеюсь, что Вы ответите мне. Мне думается, что я был свидетелем и даже непосредственным участником описываемых Вами событий на т/х «Феликс Дзержинский». Кроме безусловно узнаваемого мною капитана Свитенко, пытаюсь определить и других людей, запечатлённых на фото.

Вы, как я понимаю, попали на т/х буквально по его приходу из Одессы. Это или осень 1969, или ранняя весна 1970. Я точно знаю (запись в трудовой книжке), что ходил на нём с апреля по июнь 1970 – вот хотел точные даты указать, да книжки под рукой нет. В это время мы сделали несколько рейсов на Камчатку и в Беринговоморскую экспедицию (Бристоль). Вот в этой-то экспедиции был организован КВН с подменными экипажами рыболовецких судов (**мы проиграла: сыграло роль то, что команда рыбаков «подкинула» в жюри крабовые консервы**). Вот здесь, по-моему, наша память также совпадает.

Александр.

Но самой потрясающей для меня была другая новость. В мае 1971 года мне открыли визу, и я ушла на другой теплоход, который шёл за границу, а в июле на «Феликсе Дзержинском» давал концерт Владимир Высоцкий.

Проработай на этом судне ещё хотя бы месяц, я бы, как минимум, стала свидетелем этого исторического события.

Я узнала об этом через много лет, наткнувшись в Интер-

нете на Форум «Владимир Высоцкий. Творчество и судьба»<sup>2</sup> (2008 год). Там я нашла замечательную фотографию и две интересные цитаты.



На фото комсостав теплохода» Феликс Дзержинский» с Владимиром Высоцким. В центре капитан Н. И. Свитенко, 1971 год. *На «Феликсе Дзержинском» снимал кто-то из экипажа*

*«30 июня 1971 года. Владивосток (во время поездки к китобоям), на т/х «Феликс Дзержинский».*

---

<sup>2</sup> <http://vysotsky.ws/index.php?showtopic=1452>

*Мужчина слева от В.В. (Владимира Высоцкого) – капитан корабля Н. Свитенко.*

*Комментарий: «А имя этого капитана случайно не Николай? Очень уж похоже на Николая Святенко из «Романа о девочках». Фото 1971 года, а роман этот вроде Высоцкий писал позже. Может, засело в памяти и вот вспомнилось...*

*Ответ: «Да, Николай. Но это совпадение, я думаю, мало ли похожих фамилий».*

А я просто уверена — это не совпадение. В начале воспоминаний о теплоходе «Феликс Дзержинский» я писала о том, что негласно, среди моряков, «Дзержинский» называли «теплоходом штрафников», так как вся команда, от капитана до уборщицы, была набрана из людей, которых списали с других судов за различные провинности, и все знали, кто и за что был наказан. Говорили, что нашего капитана наказали «якобы за связь с малолеткой», поэтому его с зарубежных рейсов перевели работать в каботаж. Это были слухи. Что было на самом деле никто не знал. Может быть этой темой навеяны его стихотворные строчки:

То Бразилия приснится,  
А проснешься – берег наш,  
Кто-то ходит за границу,  
А кому-то каботаж. *«Плавания коммерческого грузового или пассажирского судна между морскими портами одного и того же государства».*



Николаю Ивановичу Свитенко было в то время 35 лет. Никто его не осуждал, потому что это был очень интеллигентный, образованный, всеми уважаемый человек. Прекрасно играл на пианино, гитаре, хорошо пел. Но, девчонки-малолетки действительно его преследовали, и он от них шараялся, как чёрт от ладана.

После выступления Владимира Высоцкого на «Дзержинском» Высоцкий и Свитенко стали друзьями. Я нашла эти сведения в Интернете, и, когда я ознакомилась с неоконченным «Романом о девочках» Высоцкого, я поняла, что прототипом героя книги – Святенко Николая — стал капитан теплохода «Феликс Дзержинский», Николай Иванович Свитенко.

*«Роман о девочках» – так называется незаконченная проза Владимира Высоцкого. Действительно роман или просто повесть с таким названием писал поэт, мы уже никогда не узнаем. Налицо лишь литературный факт – повествование обрывается после трех десятков страниц. Обрывается, задав лишь сюжетные векторы главных героев – экзистентки театрального института, валютной проститутки Тамары Полуэктовой, уголовника Николая Святенко по кличке Коллега и Александра Кулешова, под именем которого автор вывел в «Романе...» себя...*

*...Тамара, которая тогда и вправду была совсем девоч-*

*кой, любила Николая Святенко, уже взрослого рослого парня по кличке «Коллега». Прозвали его так потому, должно быть, что с ним всегда хорошо было и надёжно».*

*Илья Рубинштейн.*

**Справка:** Н. И. Свитенко до 2011 года работал заместителем капитана морского торгового порта в городе Севастополе, написал книгу «Морские дороги и встречи на них»<sup>3</sup>. Выступал на вечерах, посвящённых памяти В. Высоцкого». Я узнала об этом на сайте газеты «Новый Севастополь»:

*«...В Морской библиотеке имени адмирала М. П. Лазарева 24 июля пройдет День памяти Владимира Высоцкого „Морской Высоцкий“. Мы предусматриваем выступление капитана дальнего плавания Николая Ивановича Свитенко, ныне заместителя капитана Севастопольского морского торгового порта, автора книги „Морские дороги и встречи на них“, о дружбе с Высоцким, его пребывании во Владивостоке на борту теплохода „Феликс Дзержинский“ в июле 1971 года».*

---

<sup>3</sup> «Морские дороги и встречи на них»: Впечатления и воспоминания капитана дальнего плавания, выраженные в стихах и прозе / Н. И. Свитенко. — Севастополь: Изд-во «Мир», 2009. — 254 с.: 12 л., ф. С дарственной надписью Кучме Л. Д. от автора. В книге – сборнике стихов и прозы капитана дальнего плавания Свитенко Николая Ивановича собраны его впечатления и воспоминания за пятьдесят лет работы на флоте.



Николай Иванович Свитенко. 2009 год. Фрагмент обложки книги «Морские дороги и встречи на них»

Вот так, неожиданно для себя, я узнала о дальнейшей судьбе нашего капитана, Николая Ивановича Свитенко, его дружбе с Владимиром Высоцким, а самое интересное то, что Николай Иванович стал прототипом главного героя «Романа о девочках» Высоцкого.

В память о пребывании Владимира Высоцкого во Владивостоке в 1971 году там 27 июля 2013 года открыли первый в России поющий памятник В. Высоцкому. С этим материалом можно ознакомиться указанном под фотографией.



На открытии поющего памятника Владимиру Высоцкому.  
Владивосток, 2013 год.



На открытии памятника Владимиру Высоцкому.

Списавшись с «Феликса Дзержинского», я устроилась на самый маленький сухогруз Дальневосточного пароходства — теплоход «Зея», который был зафрахтован<sup>4</sup> Вьетнамом на полгода. Я бы не написала эти воспоминания, если бы не те события, которые произошли с экипажем теплохода «Зея» в мае 1972 года, свидетелем и участником которых мне довелось стать.

---

<sup>4</sup> Фрахт – одна из форм оплаты морской перевозки грузов на определенное время

# Красная река

События во Вьетнаме в 1972 году вошли в Российскую историю как одна из «100 великих военных тайн XX века». Просмотрев скудную, порой недостоверную и противоречивую информацию о тех событиях в интернете, я решила, что как участник и свидетель тех драматических и трагических дней, я обязана поделиться своими впечатлениями, подкрепив свой рассказ собственными фотографиями, которые ждали этой публикации более сорока лет.

В 1971 году, после того, как я больше года отработала на судах Дальневосточного морского пароходства («Советский Союз», «Феликс Дзержинский»), я получила «визу» за границу, и у меня, таким образом, появилась возможность побывать не просто за границей, а в самых экзотических, даже на сегодняшний день, странах. Я оформилась на один из самых малогабаритных судов Дальневосточного пароходства из серии ТИС – теплоход «Зея».

После нескольких рейсов в Японию, «Зея» неожиданно для нас была зафрахтована на шесть месяцев для работы во Вьетнаме.

Я работала на теплоходе «Зея» в должностях дневальной и буфетчицы.

Мы готовились отправиться в порт нашей приписки – Хайфон. В то время Вьетнам был поделён на две части – Се-

верный Вьетнам и Южный Вьетнам. В Хайфоне (порт Северного Вьетнама) было относительно спокойно. Как я прочитала в одной из газет, *«военные действия шли в основном гораздо южнее 17 параллели, которая представляла собой полосу земли, выжженную напалмом и изуродованную воронками от бомб и ракет»*.

Однако, нас предупредили о возможном начале боевых действий и в северной части Вьетнама, и предложили тем, кто не хотел подвергать себя возможной опасности, списаться на берег или уйти на другое судно. Ушла только одна женщина, которая объявила, что уже испытала это «счастье» – быть под бомбёжкой во Вьетнаме. Но, так как другие члены экипажа это «счастье» ещё не пережили, то все дружно согласились идти в этот, как оказалось потом, очень опасный рейс. Наш теплоход прибыл в порт Хайфон в апреле 1971 года, но, так как это был полугодовой фрахт, то к причалу ставить нас не спешили, всё как в портах Советского Союза. Мы стояли на рейде Красной реки, которая в десятке километров от порта впадала в Жёлтое море.

В ночь на второе мая был совершён первый налёт американских самолётов на порт Хайфон. Кроме советских торговых судов, у причала и на рейде стояли польские, болгарские, китайские морские суда и суда других суверенных государств. Был сезон дождей, который сопровождался сильными грозами и почти непрекращающимися молниями. Но взрывы и зарево от них, которые разбудили нас,

очень сильно отличались от разрывов и света природного происхождения. Я сразу поняла, что началась бомбёжка. Мы все выбежали на верхнюю палубу и, навалившись на борт, вглядывались во тьму. Над нами очень низко пролетали самолёты и почти рядом с бортом, безобидно булькая, лежались снаряды, выпущенные самолётом. Было непонятно, кому они предназначались, ведь кругом стояли мирные морские суда.

Вдруг на окраине города раздался сильный взрыв. Зарыво от него осветило весь город. Как мы потом узнали, это взорвали нефтехранилище. Через несколько секунд тёплая взрывная волна, дошедшая до нашего теплохода, легонько оттолкнув нас от борта. Гул, взрывы, стрельба, булькающие по воде снаряды – всё это создавало чувство какой-то нереальности.

Утром следующего дня я сидела на шезлонге на верхней открытой палубе. Вдруг вижу: мимо меня бежит начальник радиостанции и говорит мне, что сейчас начнут бомбить. Спрашиваю, почему он так решил. «Посмотри на небо», – говорит. Смотрю вверх, а там всё небо в белых полосках – это следы от едва видимых самолётов. Впоследствии белые полоски на небе станут предвестниками очередной бомбёжки. Мне кажется, не прошло и минуты, как послышался страшный нарастающий гул от пикирующих самолётов.

Я всегда, когда смотрела фильмы о войне, связывала этот режущий уши звук с падающими бомбами. Но, оказывается,



такой звук издают пикирующие самолёты, потому что бомбы сбрасывались с небольшой высоты, и они практически сразу же взрывались, попадая в цель. Американские лётчики бросали бомбы со снайперской точностью.

Как-то во время налёта к борту нашего теплохода «под шумок» пришвартовалось китайское судёнышко, вооружённое крупнокалиберным пулемётом советского производства образца времён Великой Отечественной войны, и открыло стрельбу по пролетающему на малой высоте самолёту. Это было очень похоже на провокацию. Тут же по судовой радиосвязи раздалась команда капитана: «Отрубить швартовы китайца», – что было немедленно сделано, и китайское судёнышко стало быстро отходить течением от нашего борта. Но выстрелы были замечены американцами. Мы знали, что такие выходки они не прощают.

Не прошло и минуты, как с левого и правого борта нашего теплохода раздалось два мощных взрыва. Мне показалось, что нашу «Зею» на метр подбросило над водой.

Поднялся огромный столб воды с илом. Говорят, нас спасло то, что бомбы взорвались на дне реки, погасив ударную силу многочисленных осколков, которыми была усыпана вся палуба. Моряки с соседних судов, стоявших на рейде и ставших свидетелями этих взрывов, решили, что «Зея» погибла. Но, когда столб воды с поднятым со дна илом опустился, все, как потом нам говорили, не поверили своим глазам – «Зея» стояла на своём месте.

По внешней связи со всех наших теплоходов шли вызовы: «Зея», ответьте, сколько убитых и раненых». Наш радист от шока не мог ещё прийти в себя, потому что он был в радиорубке и видел, как с самолёта падали и взрывались бомбы. Успокоившись, он стал отвечать, что у нас нет ни убитых, ни раненых. Но к нам уже спешили санитарный и пожарный катера. До сих пор я храню дома страшные сувениры – несколько осколков от тех самых бомб.

Наше, то есть советское присутствие во Вьетнаме, было представлено ограниченным контингентом военных советников – специалистами по испытанию ракет «земля-воздух», как я потом, много лет спустя, вычитала в газете. Любые перемещения советских специалистов сразу же становились известными американцам. Об этом свидетельствовал и следующий факт.

Когда мы уже стояли у причала, ночью рядом с «Зеей» пришвартовался теплоход «Гриша Акопян».

Рано утром, как всегда, я включила рацию в кают-компании. В это время обычно на чисто русском языке передавалась информация о дислокации судов на рейде и у причала. Вдруг слышу: «Сегодня ночью шла разгрузка теплохода „Гриша Акопян“, на борту которого находились танки». О грузах такого рода вслух не принято было говорить, мы узнавали о них по надбавкам к зарплате, и такие надбавки острые на язык моряки прозвали «гробовые». Мы на «Зее» иногда тоже получали такие надбавки.

Мы поверили, что в трюмах «Гриши Акопян» была не мука по тому, как быстро прошла разгрузка. Обычно с грузами такого рода, как мука, рис приходилось ждать разгрузки неделями, а тут за сутки справились.

Налёты на Хайфон проводились с регулярной периодичностью, в одно и то же время три раза в день. Во время налётов свободные от вахты члены экипажа (наиболее любопытные, которым относилась и я) поднимались на верхнюю палубу и, надев чёрные очки, смотрели в небо, стараясь сосчитать количество самолётов, участвующих в бомбардировках. А их количество иногда достигало двадцати. Мы были уверены, что нас обстреливать не будут, так, если промажут.... Да и на нашем маленьком судёнышке и спрятаться-то было негде. Палубы других стоящих рядом теплоходов были безлюдны. Мы наблюдали, как наши ракеты, поднявшиеся откуда-то из глубины джунглей, преследовали самолёты. Зрелище неопишемое.

Самолёты, управляемые асами, выписывая сложные фигуры, уходили от ракет. Но бывало, что ракета достигала цели, и тогда мы видели многочисленные фрагменты сбитого самолёта, падающие, как в замедленной съёмке, на рисовые поля или в реку, где на рейде стояли многочисленные суда.

Нам рассказывали вьетнамцы, что если сбитый лётчик на своём парашюте попадал в руки мирных крестьян, работающих на рисовых полях, у него не было шансов выжить. Его или насмерть забивали мотыгами или просто разрывали

на части, потому что не было вьетнамских семей, где бы ни погиб хотя бы один человек. На улицах Хайфона мы видели много детей-калек, пострадавших от напалма или бомб.



*Вьетнам 1970-х гг. «Долегался». Американский самолёт, сбитый в небе Вьетнама.*

Вечером того же дня, когда прибыл «Гриша Акопян», мы впятером отправились с визитом на прибывший теплоход по приглашению четвёртого механика, большого почитателя песен русских эмигрантов. Некоторые кассеты мы переписали себе.

Ночью «Гриша Акопян» должен был следовать под погрузку углём в порт Камфа, это шесть часов нашего хода от Хайфона. Мы тогда и предположить не могли, что через сутки мы вновь будем на борту «Гриши Акопяна», что с ним случится беда и что наша «Зея» пойдёт на помощь. В порту Камфа американцы настигли пришедший под погрузку теплоход, ракета прицельно попала в каюту четвёртого механика, где накануне мы так прекрасно провели время.

О том, что стряслась страшная беда, мы узнали в полночь: на одном из наших советских теплоходов поймали «SOS» с «Гриши Акопяна».

Быстро был собран совет из капитанов наших судов, стоявших в порту и членов торгового представительства порта Хайфон, на котором было решено отправить на спасение людей и теплохода «Гриша Акопян» нашу «Зею». Почему выбор пал именно на нас, можно было только догадываться. Во-первых, из-за сравнительно малой осадки теплохода – ведь фарватер реки был уже заминирован, во-вторых, из-за малочисленности экипажа. Случись что – будет меньше жертв (для сравнения: на теплоходах класса «пионер», к которому относился «Гриша Акопян», экипаж состоял примерно

из 40 человек, на нашем теплоходе было 27 человек).

В Камфу шли всю ночь. Теплоход вошёл в фарватер порта Камфа утром, и мы сразу увидели поднимающийся вверх столб дыма. Фарватер проходил между скалистыми берегами небольшого залива, который был уже заминирован. По курсу следования «Зеи» стояли одиночные скалы в виде больших столбов. Из-за такой скалы появилась вьетнамская лодка-джонка, с которой махали красным флагом, предупреждая об опасности.

Наш капитан, Виталий Евстихеевич Белов, собрал экипаж и предложил самим сделать выбор: либо возвращаться назад, либо следовать дальше по заминированному пути и спасать теплоход и экипаж. Но мы уже видели дымящийся теплоход, поэтому даже и мысли не возникало о возвращении, и «Зея» продолжила путь. И тут появились американские самолёты, которые продолжили минирование фарватера глубинными бомбами; те падали прямо по пути нашего следования, иногда попадая на скалы, и тут же взрывались. Все не занятые члены экипажа собрались на верхней палубе в спасательных жилетах на случай попадания снаряда на теплоход. Но, видимо, американцы пока не планировали бомбить нас. Мы пришвартовались бортом к причалу, а носовой частью к терпящему бедствие теплоходу. К своему удивлению, мы не обнаружили экипажа. На берегу никого не было. Как потом нам объяснили вьетнамские товарищи, во время налёта на порт, который и портом-то можно было назвать с большой натяж-

кой, так как там стоял только один «Гриша Акопян», капитан был ранен, боцман убит, а весь экипаж направлен вглубь материка.

У нас была прямая связь с Москвой, которая осуществлялась через помполита (помощника капитана по политической части). Нам сообщили, что мы должны дождаться экипаж теплохода «Гриша Акопян» и взять его на свой борт.

На «Зее» развернули шланги для тушения пожара, но пришлось сначала остудить палубу: она была раскалённой, потому что в трюме горел уголь. Тушили огонь сразу с нескольких точек – с берега и на самом теплоходе. Позднее подошли вьетнамские рабочие порта и стали помогать нашим морякам с берега. Вдруг из Москвы мы получили приказ немедленно покинуть порт, так как американцы стали угрожать нам. Вокруг наших судов продолжалось минирование.

Мы вынуждены были уйти, не выполнив своей главной задачи; о судьбе экипажа не было никаких известий. Позже нам сообщили, что экипаж был доставлен на теплоход «Переславль-Залесский» и отправлен на Родину, что оказалось неправдой (если верить историку А. Розину). Тем же путём, по заминированному фарватеру, мы вернулись на внешний рейд порта Хайфон.

Те суда, которые стояли в самом порту Хайфона, простояли там почти год, пока реку не очистили от мин наши тральщики.

Однако, нам было приказано возвращаться в порт. Это известие нас неприятно удивило, потому что пройти туда уже было невозможно. Сам порт усиленно бомбили, а берег обстреливали подошедшие на расстояние выстрела американские корабли, причём так, что мины и снаряды со свистом пролетали над нашими головами. Самолёты, поднявшиеся с авианосцев и бомбившие порт, тоже пролетали над нами и туда, и обратно. Было страшно, особенно когда самолёты, отбомбившись, возвращались на авианосец. Именно отбомбившийся самолёт, получивший повреждение, дал пулемётную очередь по стоявшему на рейде танкеру «Певек». Снаряды попали в надстройку, там, где были расположены каюты команды, очередь прошла каюту, где находились четыре женщины, говорили, что их всех зацепило.

Над береговой частью стоял чёрный дым. С берега на теплоходы, которые скопились на внешнем рейде, а их было около двадцати, летели птицы, многие из которых не долетали до судов и падали в воду. Мы, перевалившись через борт, подставляли им руки, и они, обессиленные, садились прямо на ладони. Так мы простояли несколько дней.

Наконец получили долгожданный приказ – покинуть порт. Мы уходили почти последними, после нас ушёл только «Переславль-Залесский». Наше судно перефрахтовали, и мы на полгода получили новый порт приписки – Гонконг. Выходя из Тонкинского залива, мы наткнулись на военный американский корабль, который, направив на нас свою но-



совую пушку, заставил остановиться. Не знаю, сколько бы продолжалось это противостояние, если бы не наша старшая коллега Антонина Фёдоровна. Она велела надеть девчонкам, а нас всего с ней было трое, яркие платья и выйти на палубу, что мы и сделали, чем привели в ужас старшего помощника капитана, но мы увидели оживление напротив. Американцы помахали нам руками, мы им ответили. Мы поняли, что по девчонкам стрелять из пушки они не будут.

Через несколько дней в районе Филиппинских островов мы встретили американский авианосец, который шёл из Вьетнама на отдых в Сингапур. Получилось так, что мы оказались на встречном курсе и от нас, конечно, требовали свернуть, потому что эту громадину сопровождала большая охрана – палубные вертолёты и самолёты, корабли и подводная лодка, которая по этому случаю всплыла.

Наш капитан, не реагируя на сигналы, продолжал следовать своим курсом. Почтенный наш капитан превратился в азартного взбалмошного мальчишку, который наотрез отказался выполнять указания какого-то там американского адмирала. И мы увидели, как вся эта громадина стала сворачивать с нашего курса. А что им оставалось делать – мы находились в нейтральных водах, и никто нам не указ; и мы, такие гордые, прошли рядом, смотря на них не сверху вниз, а наоборот, снизу вверх. Это была наша маленькая месть за всё, что нам пришлось пережить. Так закончилось наше участие во вьетнамских событиях 1972 года.

P.S. Когда в мае 1973 года мы вернулись во Владивосток, первыми, кто вошёл на борт «Зеи», были сотрудники Комитета госбезопасности. Не знаю, с кем и о чём они беседовали, но лично у меня они поинтересовались, фотографировала ли я в Камфе. У меня был фотоаппарат «Киев», но перед заходом во Вьетнам все те, у кого были фотоаппараты, сдали их помполиту в сейф. Такое существовало строгое правило. В Камфе, когда тушили пожар, кто-то из ребят принёс мне мой фотоаппарат и сказал: «Фотографируй». У меня было более десятка свободных кадров, и они все получились.

# 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.