

Леонард Рейнолдс

КАНОНЕРКА

658

*Боевые операции малых
кораблей Британии
на Средиземноморье и Адриатике*



Леонард К. Рейнолдс Канонерка 658. Боевые операции малых кораблей Британии на Средиземноморье и Адриатике

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610465

*Канонерка 658. Боевые операции малых кораблей Британии на
Средиземноморье и Адриатике: Центрполиграф; Москва; 2005
ISBN 5-9524-1572-5*

Аннотация

Л. К. Рейнолдс рассказывает о действиях малых британских кораблей против немцев и итальянцев во Второй мировой войне, о множестве смертельно опасных и забавных приключений, непосредственным участником которых он был. Славная канонерка 658, на которой служил Рейнолдс, участвовала в боевых операциях на Сицилии и Сардинии в Средиземноморье и Адриатике.

Содержание

Предисловие	4
Карты боевых операций малых кораблей Британии на Средиземноморье и Адриатике	7
Глава 1. «ВЫ НАЗНАЧЕНЫ...»	9
Глава 2. НЕЛЬЗЯ ТЕРЯТЬ ВРЕМЯ	16
Глава 3. СУХАРИ В ЗАЛИВЕ	39
Конец ознакомительного фрагмента.	51

Леонард Рейнолдс Канонерка 658. Боевые операции малых кораблей Британии на Средиземноморье и Адриатике

*Лейтенанту-коммандеру Корнелиусу Бёрке,
высокий профессионализм и тактическое
мастерство которого стали залогом успеха
канонерской лодки номер 658*

Предисловие

Эта книга написана очень молодым человеком – молодым офицером. Я написал ее, потому что уверен: моя история стоит того, чтобы ее рассказать. Став гардемаринном Королевского военно-морского добровольческого резерва, я был назначен на новую строящуюся канонерскую лодку. Я не разлучался с канонеркой до самого конца войны, последовательно занимая должности штурмана, старшего помощ-

ника и, наконец, командира. Деяния 658-й считались выдающимися даже в Средиземноморских Береговых силах, где собрались далеко не бездельники.

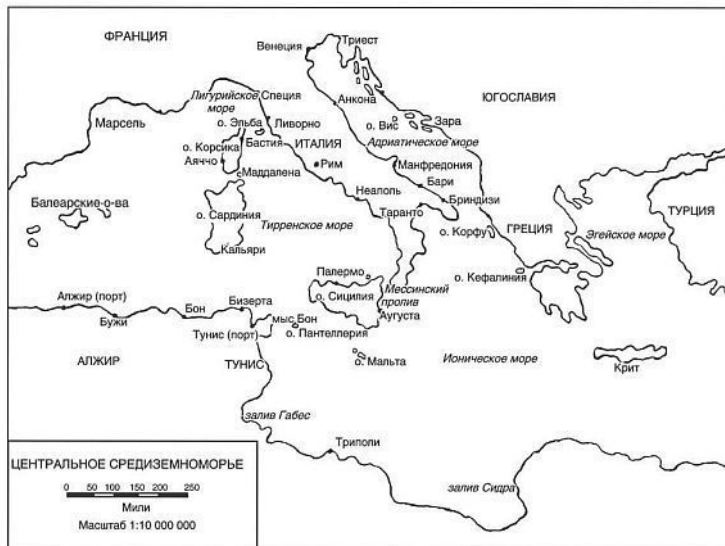
Я пришел на 658-ю, когда мне было 19 лет. В начале войны я еще учился в школе и, как и все мои сверстники, лишился возможности перейти из детства во взрослую жизнь в мирное время. Большинство солдат, пришедших на ту войну, имели за спиной тот или иной опыт. Нам же приходилось набираться жизненного опыта на войне.

Глядя на события сквозь призму десяти прошедших лет, не так легко увидеть их в истинном свете. В то время мы вовсе не рвались в бой, не радовались возможности повоевать, не считали войну романтической, и даже нельзя сказать, что ненавидели своих противников. Тогда все было намного проще. Наша страна вступила в войну, а значит, ее необходимо выиграть. Принять в ней посильное участие было нашим долгом. Большинство из того, что нам приходилось делать, было неприятным и пугающим, поскольку несло с собой разрушения, а значит, не давало истинного удовлетворения. Но мы были молоды, и понимание необходимости принять брошенный вызов заслоняло от нас горькие стороны войны.

Созидание нам сопутствовало лишь в одном. У войны есть только одно достоинство: ничто лучше не сплачивает людей, не воспитывает дух истинного товарищества. Этот дух никогда не покидал канонерскую лодку номер 658, да и вообще был вполне обычным на малых кораблях Береговых

сил как на Средиземноморье, так и на других театрах военных действий.

Карты боевых операций малых кораблей Британии на Средиземноморье и Адриатике





Глава 1. «ВЫ НАЗНАЧЕНЫ...»

Я присоединился к группе гардемарин, оживленно беседующих у двери каюты командира. Мы находились на борту корабля «Сент-Кристофер» – учебной базе флота прибрежного плавания в форте Уильям – уже ровно пять недель и накануне завершили как теоретический, так и практический курс обучения. Теперь мы ожидали назначений.

Конечно, в какой-то степени они будут зависеть от результатов экзаменов и практических тестов, но все мы понимали, что основным критерием будет не это. Нас пошлют туда, где мы больше всего нужны.

Один младший лейтенант предложил пари на наши назначения. Желающих нашлось немного. Он был слишком хорошо информирован, чтобы его предложение показалось привлекательным.

– Предлагаю десять к одному на моторные катера, парни. На малые лодки ставка такая же, а на дог-боты шесть против четырех.

Наши тренировки проходили только на моторных катерах, но мы могли получить назначения также на быстроходные малые торпедные катера и канонерки или же на новые катера класса D. Новости, которых мы с нетерпением ожидали, должны были определить всю нашу будущую жизнь и даже ее продолжительность.

Двумя неделями ранее один из наших гардемарин был направлен во флотилию канонерских лодок восточного побережья и убит в первом же боевом походе. Такие мысли отнюдь не добавляли приятности беседе, поэтому мы вздохнули с облегчением, когда дверь каюты наконец открылась и секретарь капитана пригласил нас войти.

Наш командир командер Уэлмен стоял рядом со столом.
– Доброе утро, джентльмены.

Он был ветераном кораблей прибрежного плавания и всю Первую мировую войну ходил на моторных катерах, предшественниках современных торпедных катеров. Годы испытаний наложили неизгладимую печать на его лицо. Оно было покрыто глубокими морщинами, хотя черты остались четкими, даже резкими, а седые «адмиральские бакенбарды» на щеках довершали внешность настоящего морского волка. Орденские колодки на левой стороне груди, где выделялись ордена «За выдающиеся заслуги» и «Крест за выдающиеся заслуги», были завоеваны в двух страшных войнах.

– Сейчас я зачитаю вам список назначений, – резко начал он, – и надеюсь, вам не надо напоминать о необходимости никогда не забывать о безопасности. К месту службы вы отправитесь завтра утром. Я желаю всем удачи и хорошей охоты на новых кораблях.

Он принялся зачитывать список (по алфавиту), неумолимо приближаясь к букве «Р». Я не обращал особого внимания на детали, лишь машинально отмечая тип катеров, ко-

которые упоминались в списке. Когда дело дошло до меня, голос капитана зазвучал громче и торжественнее (по крайней мере мне так показалось):

– Гардемарин Л. К. Эдвардс: канонерка номер 658, находящаяся в постройке в Бриксхеме. О прибытии доложите капитану (М)¹ Бриксхема.

У меня отчаянно заколотилось сердце. Я получил дог-бот! Такое назначение считалось завидным. Если я правильно запомнил, до меня в списке на дог-бот был назначен только один человек. Интересно, мы попадем в одну флотилию?

В каюту капитана мы входили в напряженном молчании, зато, покидая ее, старались перекричать друг друга. Я стал высматривать в толпе своих закадычных друзей – Деррика Брауна и Гордона Сертиса. Мы поспешно сравнили листки с назначениями, выданные нам секретарем. Чудо свершилось! Хотя их лордства наверняка не знали о нашей дружбе, на листках было написано: канонерские лодки номер 658, 662 и 663. Они наверняка должны быть в одной флотилии. К тому же, кроме этих трех, дог-ботов в списке больше не было. Событие, которого мы ждали с таким страхом, свершилось и дало результаты, на которые мы даже не смели надеяться.

На следующее утро ровно в 10 часов утра началось наше долгое и утомительное железнодорожное путешествие на юг в Глазго и Лондон. После завтрака в Юстоне мы разделились

¹ Капитан (М) осуществляет управленческие функции в рамках одной или нескольких флотилий кораблей малого флота. (Примеч. пер.)

– нам предстояло добираться до разных портов. Деррик ехал в Литлхемптон, Гордон – в Брайтлингси, а я – в Бриксхем.

Я устроился в непривычной роскоши купе первого класса и достал тетрадь, где на занятиях описывал разные типы кораблей. Следовало поискать какие-нибудь детали, касающиеся дог-ботов. Мне никогда не приходилось их видеть, поэтому я не имел ни малейшего представления ни как они устроены, ни даже как выглядят. В наших учебниках не было ни одной фотографии. Записи, сделанные мною на лекции, раньше представляли только академический интерес. Теперь такие знания были жизненно важными.

«Длина 115 футов, ширина по миделю 21 фут 6 дюймов, дымовой трубы нет – выпускные трубы по бокам, острые скулы. Одна 40-мм автоматическая пушка „пом-пом“, две двойные 0,5-дюймовые башни, два двойных 0,303-дюймовых пулемета на мостике, один двойной 20-мм эрликон, одна 57-мм пушка. Четыре двигателя Паккарда с наддувом, вместимость топливных танков – 5000 галлонов 100-октанового бензина. Максимальная скорость – более 30 узлов при 2400 оборотах».

Я взглянул на унылый зимний пейзаж за окном и попытался представить свой новый корабль. 658-я должна быть довольно мощной лодкой. Она больше и лучше вооружена, чем сегодняшние канонерки, но имеет меньше скорость.

В Бриксхем я прибыл поздно вечером и взял такси, чтобы побыстрее добраться до офиса капитана (М). Выгрузив

багаж, я постучал в дверь с табличкой «Справки». Оттуда выглянула симпатичная женщина – старший лейтенант женской вспомогательной службы.

– Добрый вечер, – улыбнулась она, – чем могу вам помочь?

– Я назначен, – пробормотал я, чувствуя себя зеленым юнцом, – на канонерку номер 658. Мне сказали о прибытии доложить капитану (М).

– Понятно, – снова улыбнулась женщина. – Входите и погрейтесь немножко. О вашем назначении нам пока не сообщили. Мне очень жаль, но боюсь, что ваш командир и старший помощник уехали на тренировочную базу в Веймуте. – Она внимательно посмотрела на мои нашивки. – Скажите, а сколько вам лет? Вы у нас самый молодой – моложе пока не было никого. Похоже, скоро на наши корабли начнут присылать грудных младенцев.

Я покраснел и проигнорировал вопрос.

– Что же мне теперь делать? Ждать здесь или ехать за нами в Веймут?

– Думаю, вам лучше поехать в Веймут, – деловито сказала она. – Они уехали только три дня назад, а 658-я будет готова через две, а то и через три недели. Она стоит там. – И женщина махнула рукой в сторону окна.

Сделав несколько шагов по комнате, я обнаружил, что из окна открывается панорама гавани. Там, в окружении разнокалиберных рыболовных судов, стоял бесформенный се-

рый корпус, который выглядел настолько неприглядно, что я спешно начал осматривать бухту в поисках более элегантного корабля, искренне надеясь, что ошибся.

– Не слишком красиво, не правда ли? – усмехнулась наблюдавшая за мной старший лейтенант. – Но она станет симпатичнее, когда поставят мачту и все покрасят. Мы уже выпустили отсюда несколько дог-ботов – верфь расположена немного дальше – Дж. У. & А. Апхем. Это хорошая верфь, и они построят вам отличный корабль.

– А можно я осмотрю ее поближе?

– Конечно. Здесь внизу у лестницы вы найдете шлюпку.

Я обнаружил шлюпку и начал грести, только очень неуклюже. Гребле нас не учили. Вскарабкавшись по веревочному трапу и перевалившись через планшир, я перевел дух. «Пусть 658-ю еще не сдали, она все равно заслуживает уважения с моей стороны. Возможно, мне это зачтется в будущем».

На борту не было ни души, и очень скоро я завершил осмотр. Плотники и маляры завершали внутреннюю отделку. Помещения были маленькими, но очень аккуратными и хорошо спланированными. Будущая кают-компания была миниатюрной, но здесь все было настолько продумано, что два офицера вполне могли не мешать друг другу. Командир имел отдельную каюту, правда размером с большую кладовку, но в ней помещалась кровать, стол, комод и шкаф. Роскошь! Машинное отделение предстало передо мной хитро-

сплетением труб и проводов, и я поспешил его покинуть, искренне надеясь, что когда-нибудь смогу в них разобраться.

На обратном пути к причалу я решил немного передохнуть и несколько минут сидел, покачиваясь в шлюпке и разглядывая унылое судно. Я был в смятении – меня переполняли сомнения, надежды, гордость – довольно странная смесь чувств. Что мне принесет будущее? Суровое Северное море? Теплое Средиземноморье? Тихий океан? Славную дорогу побед? Или какую-нибудь чудовищную ошибку и вечный позор?

Вопросов было множество, а ответы на них могло дать только время.

Глава 2. НЕЛЬЗЯ ТЕРЯТЬ ВРЕМЯ

На следующий день, сидя в поезде, идущем в Веймут, я вспоминал о наблюдении, которым поделилась со мной искушенная девица – офицер женской вспомогательной службы, выдавая мне проездные документы.

– Между прочим, – сообщила она, – вашего командира зовут Бёрке – Корнелиус Бёрке, а его старший помощник носит фамилию Пикард. Они оба лейтенанты и оба приехали из Канады. Бёрке довольно крут – настоящий выходец с дикого и необузданного Запада. Надеюсь, он не съест вас вместе с потрохами. В общем, желаю удачи. Пока!

После такого напутствия мне совсем не трудно было представить своих будущих командиров такими жестокими дикарями, которые превратят мою жизнь в ад. У меня мелькнуло подозрение, что у нее вошло в привычку подшучивать над молодыми офицерами, впервые пришедшими на корабль, но я его отбросил. Признаюсь, я легко попадаю впросак, особенно если отношусь к вопросу с полной серьезностью.

Приехав в Веймут, я снял комнату в отеле, оставил там вещи и отправился на базу в поисках лейтенантов Бёрке и Пикарда. Мне потребовалось некоторое время, но я все-таки отыскал их изучающими в мастерской артиллеристов разобранный «пом-пом». Перед ними лежало раскрытое руководство по эксплуатации, которое они сосредоточенно ли-

стали перепачканными в масле руками. Я сразу понял: это они. Очень уж точно описала мне их девушка в Бриксхеме. Парни действительно выглядели крутыми ребятами – дикими и необузданными. Я отдал честь и представился. Командир широко улыбнулся и подал мне руку – очень волосатую и не менее грязную. Его рукопожатие было твердым и надежным.

– Что ж, мы рады вас видеть, штурман. Это Герб Пикард, старший помощник. Он из Виннипега. А я Бёрке из Ванкувера.

Пикард тоже улыбнулся и пожал мне руку, и я сразу понял, что все будет хорошо. В этих канадских парнях было самое главное – сила, искренность и дружелюбие. Командир вытер руки обрывком промасленной тряпки и предложил пойти выпить.

– Я считаю, Пик, – сказал он, – что с этим «пом-помом» мы уже разобрались. Теперь пора навестить ближайшую пивную и ввести штурмана в курс дел. Кстати, как тебя называть? Меня все зовут Корни, так что побереги пресловутое «сэр» для официальных мероприятий.

В пивной мы уютно расположились в углу, и мне пришлось пережить первый неприятный момент за время нашего недолгого знакомства.

– Ты что будешь, Лен?

Я ответил не сразу. Дело в том, что в свои 19 лет я был трезвенником, причем только потому, что мне не нравил-

ся вкус пива. Но может быть, мне следует попросить пинту горького? Короче говоря, колебался я недолго.

– Мне сидр, пожалуйста.

К моему превеликому облегчению, комментариев не последовало, и я слегка расслабился.

Следующий час оказался волшебным и пролетел незаметно. Корни вкратце рассказал о наших перспективах, объяснил, какие у меня будут обязанности на борту 658-й. Я должен был стать штурманом, сигнальщиком, заниматься секретной документацией и между делом выполнять обязанности секретаря капитана, и все это за жалование корабельного гардемарина. В обязанности Пика, как старшего помощника, входила артиллерия, снабжение, общий надзор за командой и техническим состоянием корабля, а также техническое обслуживание – это за более высокое жалование лейтенанта.

Однако все это показалось незначительным по сравнению с новостью о том, что мы идем на Средиземное море, а Корни намеревается побить все рекорды по скорости приемки корабля, чтобы побыстрее оказаться в гуще событий и начать действовать.

– Понимаешь, Лен, я не сомневаюсь, что в самое ближайшее время начнется заварушка в Тунисе. Если же танковую армию Роммеля начнут выбивать из Африки, на море станет горячо. Я хочу, чтобы 658-я была там, когда это произойдет.

Было 2 марта 1943 года. 8-я армия Монтгомери и 1-я армия, высадившаяся в Северной Африке еще в ноябре, бы-

ли временно остановлены. Немцы хорошо закрепились на линии Марет к югу от залива Габес в Тунисе. Стратегическое положение не оставляло сомнений в том, что рано или поздно две великие армии союзников с Эйзенхауэром в роли главнокомандующего, а Александером – в качестве командующего всем фронтом должны победить.

Я был очень рад, что мы идем именно на Средиземное море. У меня был небогатый морской опыт, никогда не позволявший мне удаляться от берегов Великобритании. Регулярные переходы из Белфаста в Берри-Докс изредка нарушались только короткими «экскурсиями» к атлантическому побережью Ирландии. Поневоле будешь чувствовать разочарование. Мысленно я представлял средиземноморское солнце и спокойное прозрачное море. Радовало и то, что работа штурмана на Средиземном море должна была стать легче, чем в любом другом районе. Ни тебе туманов, ни коварных течений... Что ж, мне предстояло многому научиться.

Во время этой беседы я неожиданно понял, что между нами устанавливаются вовсе не обычные партнерские отношения. Корни и Пик, хотя и были внешне похожи и даже имели одинаковый акцент, встретились всего лишь недель или двумя раньше. Тем не менее между ними уже существовала настоящая дружба и глубокое взаимопонимание. Они много и напряженно работали, чтобы узнать больше, чем предусмотрено в программе обучения на корабле «Би». Ни один из них раньше на дог-ботах не ходил. Корни командовал ма-

лой канонеркой в Лоустофте, а Пик был старпомом на другой. Но к новому назначению они подошли вдумчиво, глубоко изучили вопрос и уже обнаружили немало проблем и препятствий, которые предстояло преодолеть, чтобы превратить только что построенное судно в эффективный боевой корабль.

В это время в Веймуте был только один дог-бот – номер 665, – которым командовал старый приятель Кони Питер Томпсон. Он тоже предназначался для средиземноморского театра военных действий, и, естественно, мы проводили много времени на борту. Корабль его величества «Би» был базой, созданной специально для наведения «лоска» на команды новых или переоборудованных кораблей. Режим дня здесь был чрезвычайно напряженный. Расписание было составлено так, что лекции (и для офицеров, и для рядовых) читались днем, а частые практические занятия по тактике проводились ночью. Причем программа для каждой лодки составлялась с учетом ежедневного увеличения нагрузок. Поэтому к моменту отхода лодки в поход на нее приходила хорошо подготовленная команда, привычная спать лишь урывками и выкраивать время для поспешного приема пищи в промежутке между приемом топлива и очередной вахтой, иными словами, готовая к боевым действиям немедленно по прибытии на оперативную базу.

Мне не потребовалось много времени, чтобы понять простую истину: Корни и Пик были преисполнены решимости

сделать 658-ю эффективным и во всех отношениях счастливым кораблем. Подготовка к этому велась настолько основательно, что времени на отдых почти не оставалось.

Вечера Корни и Пик обычно проводили в своих комнатах в отеле, отрабатывая различные детали будущей организации. И хотя меня иногда привлекали для помощи, я был сравнительно свободен. Днем я много времени проводил с Пиком в артиллерийских классах, где нас натаскивал личный инструктор. Так я узнал значительно больше об орудиях, чем раньше, когда обучение велось в больших группах. Здесь я впервые увидел радар и потратил много часов на изучение принципов работы этих замечательных установок. Самыми интересными были лекции по оперативной тактике, поскольку лекторы, да и изрядная часть группы, имели большой боевой опыт. Как часто я разевал от изумления рот и потом забывал его закрыть, поражаясь собственному дремучему невежеству.

Я вышел в море на ночные практические занятия на паровой канонерке номер 6 (позже она вошла в состав флотилии «Серых гусей» Питера Скотта). Почти сразу же я почувствовал себя совершенно сбитым с толку. Собственно говоря, это было неизбежно, поскольку я толком не знал деталей предстоящего упражнения. Вокруг мелькали огни, из темноты ночи возникали черные силуэты, чтобы сразу исчезнуть снова. Неожиданно около двух часов ночи поступил приказ: «Немедленно прервать упражнения. Возвращайтесь к при-

чалу». Все тут же начали строить предположения, что случилось. На следующее утро стало известно, что три «воспера»² выскочили на грунт на скорости около 22 узлов, потому что рулевому дали курс норд 30° вместо зюйд 30°. Этот урок я хорошо запомнил на будущее.

После недели интенсивных тренировок меня отправили на корабль «Дриада» – навигационную школу в районе Фэргема – пройти краткий курс астронавигации. Корни знал, что мы пойдем на Средиземное море самостоятельно, и настоял, чтобы я получил некоторое представление об определении местонахождения корабля по небесным светилам. Раньше нас этому не учили из-за недостатка времени.

Я был очень рад, когда по прибытии на «Дриаду» обнаружил, что Деррик тоже только что приехал, а его лодка (665-я) не только в той же флотилии, что моя, но ее командир Томми Лэднер – тоже канадец и старый приятель Корни из Ванкувера.

Казалось, можно было не сомневаться, что нам предстоит много общаться в будущем. 663-я находилась на реке Хамбл и была ближе к вводу в эксплуатацию, чем 658-я. На второй день, когда мы мирно сидели на лекции о морских течениях, дверь распахнулась и в комнату ввалился как всегда краснолицый и улыбающийся Гордон Сертис. Он нес большую

² «Воспер» торпедный катер американской постройки: водоизмещение 43 45 т, длина наибольшая 22,1 м, ширина 6,1 м, осадка 1,55 м. Двигатели «Паккард» 3 х 1200 л. с., скорость хода наибольшая 6 узлов. (Примеч. пер.)

стопку лоций, которые раздал офицерам.

Ничто не могло быть более приятным, чем встреча со старыми друзьями. И пусть мы расстались совсем недавно, у нас было о чем поговорить.

Гордон получил назначение на канонерку номер 662 – лодку командира флотилии, – поэтому оказался более информированным, чем Деррик и я. Командиром у нас был лейтенант-коммандер Норман Хьюс, ранее командовавший канонеркой класса С в Ярмуте. А наша флотилия называлась 20-й флотилией канонерских лодок. Постройку 662-й начали позже остальных, поэтому до ее приемки было еще далеко. Было очевидно, что ее не успеют закончить вовремя, чтобы выйти в Гибралтар с конвоем, к которому надеялись присоединиться мы.

Ввиду этого Гордону был предоставлен небольшой отпуск, чему мы отчаянно завидовали. И Деррик, и я не сомневались, что наши лодки будут приняты в самое ближайшее время, а наши командиры так рвутся на Средиземноморье, что у нас нет ни одного шанса получить отпуск больше чем на пару дней.

После недели интенсивных практических занятий с секстаном, в процессе которых мы использовали вершину Портсдаун-Хилл в качестве искусственного горизонта, мы уверились, что сможем взять нужные пеленги и определиться по ним. Правда, следовало подумать и об Атлантике, где нет ориентиров.

Вернувшись в Веймут, я узнал, что на следующий день прибудет команда. Корни договорился, чтобы люди прошли тренировочный курс в Веймуте, прежде чем попадут в Бриксхем. Тогда сразу после завершения приемосдаточных испытаний и подписания соответствующих актов мы будем готовы к боевому походу.

Корни, Пик и я часто гадали, какими будут люди, с которыми нам предстоит вместе жить и сражаться. Два механика уже были назначены – они находились в Бриксхеме на лодке. Оба были очень симпатичными, приятными в общении людьми, но на море попали впервые. Чиф имел звание главного старшины, но своим высоким положением был обязан богатому опыту работы на гражданке, а вовсе не на силовых установках небольших кораблей.

17 марта 1943 года команда 658-й во главе со старшиной Робертсом строем прошла по причалу к кораблю его величества «Би». Робертс был кадровым моряком. Этот высокий, хорошо сложенный валлиец понравился мне сразу, но его откровенно покровительственное отношение к мобилизованной молодежи все-таки немного раздражало. Он всегда был исключительно благожелателен и к офицерам, и к матросам и бдительно следил, чтобы никакие случайные обстоятельства не повлияли на спокойное течение жизни на корабле.

Далее следует упомянуть старшего матроса Магуайра, который оказался сущим благословением для нашего корабля. Никогда не унывающий уроженец Ланкастера был мастером

на все руки. Он был чрезвычайно аккуратен и всегда одет в отлично сидящую на нем щеголеватую форму. Ранее он был матросом 1-й статьи на катере «воспер» в Дувре, где успел приобрести изрядный боевой опыт, участвуя в самых разных сражениях, включая неудачную атаку на «Шарнхорст» и «Гнейзенау» во время их прорыва через Дуврский пролив.

Кроме этих двух квалифицированных специалистов было еще два старослужащих действительной службы – электрик Смит и старший котельный машинист Уэлш. Оба производили впечатление знающих и вполне надежных парней. Остальная команда была весьма разношерстной. Ни один из наших матросов не провел в море больше недели, да и то на борту МТВ во время обучения на «Сент-Кристофере». Иными словами, только 4 из 30 членов команды до прибытия на борт 658-й выходили в море. Остальные не знали почти ничего. Старшине Робертсу даже приходилось кое-кому подсказывать, где правый борт, а где левый. Короче говоря, у нас была трудовая бригада, а не команда боевого корабля.

Некоторые из них имели нарукавные нашивки ААЗ, свидетельствующие об окончании артиллерийских курсов для личного состава легких кораблей на Уэйл-Айленд. Два или три человека были старше остальных – им перевалило за тридцать. Судя по всему, на них можно было положиться. Еще было несколько совсем молодых ребят с горящими глазами и явно не лишенных интеллекта – хороший материал, из которого можно со временем вылепить отличных моря-

ков. Остальные были забавной пестрой толпой – да и как могло быть иначе, ведь их собирали по всей стране. Здесь были кокни, хэмпширские фермеры, вольные бродяги с севера, а также выходцы из Ланкастера, славящиеся своим острым умом. Нам предстояло сделать из этих совершенно разных людей единую гармоничную команду. Задача казалась невыполнимой.

Шесть суток, которые команда провела на «Би», оказались напряженными для всех. Корни стремился первым делом уяснить, кому можно доверить орудия. Решению этого вопроса он придавал первостепенную важность и приступил к нему при первой возможности. Первым делом он повел людей на стрельбище, утверждая, что при стрельбе из 0,22-го калибра хороший глаз проявляется не менее очевидно, чем при ведении огня из «пом-пома». Он проигнорировал наличие нашивок ААЗ и пообещал назначить на орудия лучших стрелков, независимо от того, изучали они ранее учебники по артиллерийскому делу или нет. Далее последовали стрельбы из пулеметов 0,303-го калибра на учебном судне «Атака». Вскоре стало очевидно, что самые хорошие результаты показывают два 18-летних матроса Престон и Дей, а также два матроса постарше – Уатт и Хоуи. Именно им предстояло стать главными специалистами, когда дело дошло до распределения орудий.

В пятницу 23 марта команда 658-й погрузилась в поезд до Бриксхема. По прибытии мы обнаружили свою канонерку

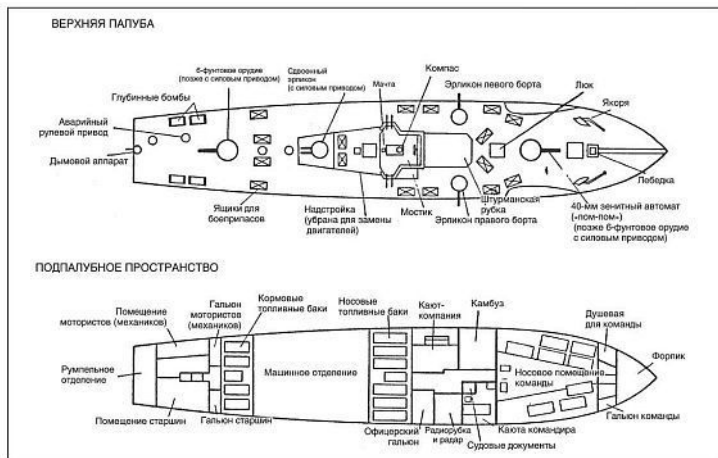
значительно «похорошевшей». Ее покрасили, на ней установили мачту – в таком виде она выглядела даже очень привлекательно. Мы поспешили на борт, и, пока Корни и Пик придирчиво проверяли все мелочи, я осматривал всевозможные датчики и приборы, за которые мне предстояло нести ответственность.

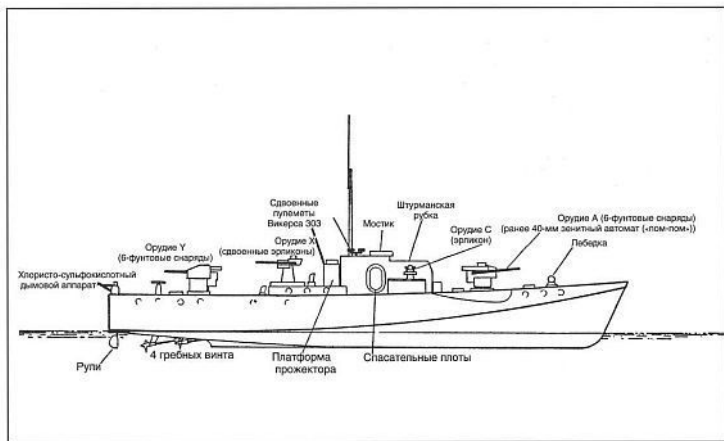
Следующие три дня оказались весьма суматошными. Лодку завели в док, чтобы осмотреть и проверить валы, затем на борт были приняты запасы. Приемные испытания прошли в Торее.

За эти три дня я успел вплотную познакомиться с работой верфи Апхем и был впечатлен мастерством ее рабочих. Заказ на 658-ю был для них необычным, поскольку она строилась по другой спецификации, причем детали для нее производились по всей стране. Однако корпус делали здесь, сборку тоже, так что именно на этой верфи она стала кораблем.

Тот факт, что на маленьких верфях в портовых городах всей страны был налажен массовый выпуск небольших кораблей, необходимых для прибрежного плавания и десантных операций, является настоящим триумфом дальновидности и организации. В начале войны, чтобы ускорить постройку кораблей, компания «Фэрмайл марин» спроектировала серию катеров и изготовила детали и оборудование для каждого класса. Так многие фирмы начали выпускать отдельные части и детали, из которых на верфях собирали корабли. При такой организации устранялась необходимость производства

деталей на каждом небольшом судостроительном предприятии, которых было разбросано по стране довольно много. Лодки класса А и С компании «Фэрмайл» не были запущены в массовое производство, зато классы В и D стали основными выпускаемыми во время войны.





Теперь я знал о 658-й намного больше. На ней было установлено четыре двигателя Паккарда мощностью 1500 лошадиных сил с наддувом, топливо для них находилось в десяти цистернах, установленных в двух помещениях со стороны носа и кормы от машинного отделения. В каждой находилось около 5000 галлонов высокооктанового бензина. В машинном отделении стояло еще два небольших двигателя, обеспечивавшие работу генератора, который вырабатывал электричество для освещения, камбуза, радиостанции и радара.

658-я имела довольно сильное вооружение для небольшого корабля. На баке имелась 40-мм автоматическая пушка «пом-пом» во вращающейся башне, по обеим сторонам от

штурманской рубки были установлены спаренные 0,5-дюймовые пулеметы Викерса, на крыльях мостика – спаренные 0,303-дюймовые пулеметы Викерса, над машинным отделением – 20-мм эрликон и еще один пулемет 0,303-дм в корме. Такое количество орудий предполагало наличие многочисленной команды для формирования орудийных расчетов. На 658-й было три офицера и тридцать старшин и рядовых. Да и тех надо было как-то суметь разместить в очень ограниченном пространстве под палубой.

Вскоре я понял, что 658-я вполне могла быть и торпедным катером. Базовый проект всех дог-ботов идентичен, и в те дни каждый комплект из восьми лодок комплектовался как флотилия или канонерок, или МТВ. Так что основные функции 658-й были определены вовсе не ее конструктивными особенностями. Просто так совпали номера. Позже все дог-боты, работавшие дома, снабдили торпедными аппаратами, но эта судьба миновала 658-ю, остававшуюся на Средиземноморье. Там даже торпедные катера действовали как обычные канонерки.

26 марта 1943 года канонерка его величества номер 658 была принята королевским военно-морским флотом и на ней впервые был поднят флаг. Правда, особых торжеств по этому случаю не было. В полдень на борту устроили небольшой прием, на котором подняли тост «за 658-ю и всех, кто на ней служит». Среди гостей были строители, инженеры адмиралтейства, капитан (М) и его штаб, а также Алан Лен-

нокс-Бойд, командир другого дог-бота, стоявшего в это время в Бриксхеме.

Для меня этот прием особенно запомнился тем, что Корни насильно заставил меня взять стакан с джином, разбавленным соком лайма, и сказал:

– Пейте, гардемарин Рейнолдс, это приказ.

Я подчинился, после чего почувствовал себя не таким скованным и застенчивым, как обычно, и принялся активно развлекать гостей.

Ровно в час радиостанция ВВС – кто-то из гостей включил радио – передала, что линия Марет в Тунисе прорвана и немцы отступают. Корни залпом допил жидкость, оставшуюся в его стакане, и пробормотал:

– Мы должны поторопиться, а то будет слишком поздно.

Поскольку многие члены команды не были в отпуске, пришлось позаботиться и об этом. Несмотря на спешку, каждой вахте выделили по четверо суток. Я отправился в отпуск со второй партией, а четверо суток, следовавшие после приемки корабля, были весьма суматошными.

Многочисленные проходы по мерной миле между Бриксхемом и Берри-Хед установили нашу скорость при разных оборотах. Была уничтожена девиация компасов и испытаны орудия. Чтобы добавить острых ощущений, в один из дней, когда мы находились в море, подул сильный ветер. По возвращении в бухту оказалось, что в такую погоду попасть в маленькое кольцо на швартовной бочке очень даже непро-

сто. Корни продемонстрировал высочайший класс при маневрировании, но мы снова и снова проскальзывали мимо этой чертовой бочки, при этом дважды едва не оказались на грунте. Позже он признался, что уже отчетливо представлял себе искореженные гребные винты и погнутые валы. Поэтому позже, когда все уже кончилось хорошо, мы были очень рады получить сообщение от капитана (М), окна кабинета которого выходили на гавань: «Команда 658-й продемонстрировала высокое мастерство при швартовке к бочке в условиях непогоды. Мои поздравления».

Когда вторая партия вернулась из отпуска, все уже было готово к переходу в Милфорд-Хейвен, порт, откуда мы должны были отправиться на Средиземноморье. Наш отход из Бриксхема был обставлен со всей возможной торжественностью – на мачте развевались флаги, а на причале собралась изрядная толпа провожающих – рабочие с верфи, капитан (М) и его штаб в полном составе.

Наше первое морское путешествие, в котором я впервые был самым настоящим штурманом и нес весь сопутствующий этой должности груз ответственности, было коротким переходом в Дартмут, где мы приняли топливо и провели ночь. В 7.30 утра мы снова вышли в море и взяли курс на Милфорд-Хейвен.

Я был преисполнен решимости выполнить свои обязанности наилучшим образом, поэтому проявлял величайшее старание при прокладке курса и очень часто проверял местона-

хождение корабля. Это был интересный и очень приятный день. Все шло хорошо, если не считать небольшой проблемы с двигателями – вышел из строя топливный насос. Я был счастлив и горд, когда буи подходного канала и все береговые ориентиры оказались именно там, где я рассчитывал. В какой-то мере для меня это была игра, но игра качественно новая, взрослая. Я видел, что Корни и Пик сначала бдительно наблюдали за всеми моими действиями, но затем оставили меня в покое.

Мы оставили позади Эддистоунский мыс и мыс Лизард, обогнули Лендс-Энд и направились через Бристольский залив к Милфорду. Было 22.45. Через несколько часов после наступления темноты мы прошли через ворота в боновом заграждении и встали на якорь неподалеку от Грейт-Касл-Хед.

Я и не подозревал, какое это замечательное времяпрепровождение – спокойное обсуждение в кают-компании успешно заверченного перехода. И не важно, что этот переход был совсем коротким. Все равно в ту ночь я чувствовал себя превосходно. Мне было особенно приятно вспоминать, что в свой предыдущий заход в Милфорд-Хейвен (это было девятью месяцами ранее) я был совершенно сбитым с толку матросом-новичком, который путался у всех под ногами и здорово мешал. Мне казалось, что это все было очень давно.

На следующее утро мы взяли лоцмана и проследовали вверх по реке в Пембрук-Док – именно там собирался наш конвой. Пришвартовавшись у борта старика «Уорриора», мы

впервые увидели лодки, с которыми должны были вместе совершить переход до Гибралтара. Здесь же был Деррик Драун, энергично размахивавший рукой, а двух лейтенантов, стоявших на мостике 663-й, Корни поприветствовал радостным воплем. Они незамедлительно пожаловали к нам на борт, и меня познакомили с Дугом Мейтлендом и Томми Лэднером – командирами 657-й и 663-й.

Корни был искренне рад встрече. Насколько я понял из разговоров, эта троица дружила еще со школьной скамьи. Они были совершенно разными, но в то же время удивительно дополняли друг друга. Мейтленд, самый старший из них, был явно человеком дела и большим молчуном. Основными чертами Корни были твердость, негибкая воля и решительность. Лэднер обладал острым умом, проницательностью и был самым чувствительным из троих. Они все обладали огромной жадой жизни и обладали удобной и очень облегчающей жизнь способностью в свободное от служебных обязанностей время сбрасывать с плеч долой груз ответственности и расслабляться по полной программе.

В начале войны они поступили в канадский военно-морской добровольческий резерв и довольно скоро были переведены в Англию. После нелегкого, но короткого периода в 1940 году, когда казалось, что им нечего делать (Корни провел некоторое время, разрушая доки в Гавре, и выбрался из Франции как раз вовремя), их перевели в Береговые силы, и они до 1942 года служили на малых лодках на восточном

побережье.

Корни очень гордился тем, что был первым лейтенантом-«добровольцем» в 6-й флотилии канонерок в Фалмуте, где все командиры были кадровыми моряками. Позже во флотилии появился еще один резервист-доброволец – лейтенант Роберт Хиченс, со временем ставший легендарной личностью. В 1942 году Томми тоже служил с Хиченсом, а Дуг – в другой флотилии.

Прослужив два года, три друга вместе посетили адмиралтейство, где обратились с просьбой об отпуске, положенном им, как иностранным военным служащим, и устроили так, что после возвращения из Канады будут назначены на новые должности. Так что воссоединение трех давних друзей произошло благодаря перспективному планированию, а вовсе не благосклонности фортуны.

Время вынужденного ожидания мы постарались использовать с максимальной пользой – для тренировок и отработки необходимых навыков. Кроме того, грешно было не воспользоваться представившейся возможностью познакомиться с офицерами с других лодок, которые выходили из постройки по всей стране и собирались именно здесь. Каждый день одна из лодок назначалась «дежурной по напиткам» – в ее кают-компании собиралось много офицеров и за стаканом джина обсуждались насущные проблемы.

На одной из таких посиделок кто-то включил радио. Мы внимательно следили за ходом военных действий в Африке,

поэтому, когда начались новости, в кают-компании стало тихо. После окончания интересующего нас блока снова начался возбужденный разговор. Неожиданно Томми Лэднер воскликнул: «Тише!» Казалось, диктор обращается не к многомиллионной аудитории, а непосредственно к нам. В помещениях, где собирается много народу, редко бывает так тихо. Тишина стояла абсолютная, не было слышно даже дыхания.

«Сегодня адмиралтейством передано следующее коммюнике.

В течение двух последних ночей легкие береговые силы имели короткие, но ожесточенные столкновения с противником вблизи голландского побережья.

В результате противник понес серьезный урон в живой силе и технике.

Адмиралтейство с глубоким прискорбием сообщает, что во время одного из сражений был убит лейтенант-коммандер Роберт Пиверел Хиченс, кавалер орденов „За безупречную службу“ и „Крест за боевые заслуги“. Другие потери с нашей стороны – два офицера и два матроса ранены. Родственники раненых проинформированы.

Все наши корабли вернулись в порты».

Томми замер, невидящим взглядом уставившись в свой стакан. Мысленно он вернулся в лето 1942 года, когда вместе с Хиченсом служил в 8-й флотилии канонерок. Я никогда не встречал этого человека, но был наслышан о нем. Рассказывали, что его отвага, целеустремленность и упорство вкупе с

беспорными качествами лидера помогли Береговым силам приобрести репутацию одного из самых боевых соединений королевского военно-морского флота.

В День святого Георга нам довелось услышать выступление по радио Питера Скотта – известного и многократно отличившегося морского офицера, сына знаменитого Скотта Антарктического. Мы как раз только что поужинали и отдыхали в гостиной отеля в Милфорд-Хейвен. Создавалось впечатление, что Питер Скотт, один из самых знаменитых командиров малых кораблей, зная, что мы находимся на пороге жизни в береговом флоте, дает нам личное напутствие.

«В этой борьбе, как и в любой другой борьбе с использованием специализированных средств, есть люди, сочетающие в себе качества хладнокровного лидера и глубокие профессиональные знания настолько хорошо, что выигрывают там, где отступают другие. Именно таким был лейтенант-коммандер Роберт Хиченс, чья гибель две недели назад стала тяжелейшим ударом, постигшим Береговой флот нашей страны, да и страну в целом. В береговых силах его называли Хич. Этот человек разработал и испробовал на практике большинство известных тактических приемов действий канонерских лодок. Он был общепризнанным лидером и вселял уверенность в сердца офицеров и матросов его флотилии. Пожалуй, его влияние распространялось и за пределами одной флотилии. Он, как никто, умел вдохновлять людей. Во многом благодаря ему наш береговой флот стал боеспособ-

ным и эффективным подразделением, сокрушающим врага не только орудийным огнем, но также отвагой и силой духа моряков.

Офицеры и матросы, участвующие в этом сражении, никогда не забудут легендарного Хича. Он оставил после себя богатое наследство, которое состоит отнюдь не только из высокоэффективных тактических приемов. Он всегда демонстрировал личное мужество, находчивость, упорство в достижении цели. И теперь люди, идущие в бой, думают: „Для Хича это было бы пустяком“ – и зачастую делают невозможное».

После девяти дней в Пембрук-Док конвой направился вниз по реке во внутреннюю гавань Милфорд-Хейвен. На кораблях все находилось в напряжении. Каждую минуту мог поступить приказ выйти в море.

30 апреля 1943 года ровно в 16.00 долгожданный приказ поступил. Мы вышли в море, чтобы вступить в первое сражение с грозным врагом – бушующей Атлантикой.

Глава 3. СУХАРИ В ЗАЛИВЕ

Семнадцать судов конвоя друг за другом миновали шлюз и вышли во внешнюю гавань. Мы уходили четвертыми. Пока мы медленно двигались по узкому каналу, Корни неожиданно резко втянул носом воздух, пригнувшись, и обернулся к Пику:

– Бензин! Ты чувствуешь запах? Быстро! Где?

Он дернул ручку машинного телеграфа назад и вперед, и шум двигателей стих. Мы бросили концы на берег и подтянули лодку к стенке. А в это время Пик уже носился с озабоченным видом по верхней палубе, выискивая источник неприятности. Уже через несколько секунд он обнаружил тоненькую струйку зеленой жидкости, сочившуюся из воздушного клапана одной из топливных цистерн.

А тем временем за нами выстроился длинный хвост из лодок, с которых доносились возмущенные крики и гудки, – все это было очень похоже на пробки на лондонских улицах, где водители проявляли нетерпение аналогичными способами. Механики быстро перекрыли подачу топлива и устранили неполадку. Двигатели снова заработали, и мы двинулись дальше.

К моменту нашего появления во внешней гавани два эскортных траулера и 657-я уже вышли за пределы бонового заграждения. Оглянувшись, можно было увидеть длинную

череду дог-ботов и МТВ. На каждой лодке развевались красочные флажки и вымпелы, вызывая праздничное ощущение Милфордской регаты, а не торжественную печаль расставания. А мне вдруг стало грустно. Когда мы снова увидим родные берега? А ведь война есть война, и некоторые из нас могут никогда не вернуться домой.

Я отметил время, когда мы прошли боновые заграждения, и принялся наблюдать за нашим, с позволения сказать, эскортом. Далеко не первой молодости траулеры, отчаянно дымя, направлялись к своему месту во главе формирующегося конвоя. Интересно, кому пришлось в голову дать нам в качестве эскорта эти древние посудины? Ведь совершенно очевидно, что, если случится что-нибудь непредвиденное, нам придется их защищать, а вовсе не наоборот. Бортовой залп только одного дог-бота примерно равен их суммарной огневой мощи.

После короткого инструктажа я узнал, что основные функции траулеров заключаются в том, чтобы указывать путь и создавать противолодочный экран. Чтобы сэкономить горючее, весь путь мы должны были проделать, используя в любой момент времени только один из четырех двигателей, а 10 узлов по плечу даже такому дряхлому эскорту.

Конвой сформировал походный ордер довольно быстро – корабли выстроились, как шахматные фигуры на доске перед началом партии, – и лег на западный курс. Мы двигались четырьмя колоннами: две колонны МТВ находились между ко-

лонной канонерок дог-ботов слева и колонной торпедных катеров справа по борту. Расстояние между колоннами составляло около кабельтова, а между кораблями в колонне – полкабельтова. Теоретически так должно было быть и впредь. Наша жизнь на следующие семь суток определялась этими расстояниями.

Над нашими головами грациозно пролетела летающая лодка «сандерленд» береговой авиации. Наверное, со стороны мы являли собой забавную картину: вереница чистопородных скакунов, находящаяся под присмотром престарелых и выбивающихся из сил ломовых лошадей.

Наша лодка шла второй в левой колонне. В первый же вечер, когда мы приближались к южной оконечности Ирландии, Атлантика продемонстрировала нам свой суровый нрав, выведя из строя почти всю команду. В течение полутора часа управление кораблем оказалось в руках четырех или пяти бывалых людей, а остальные, не исключая и меня, в полном изнеможении висели на планшире, отдавая беспокойному морю содержимое своих желудков. Люди по-разному переносят морскую болезнь. Лично я, проведя всего лишь несколько крайне неприятных минут, почувствовал себя лучше и сумел вернуться к своим обязанностям.

Забравшись на мостик, я обнаружил Корни, Пика, Робертса и рулевого страшно занятыми. Впрочем, этому вряд ли стоило удивляться – слишком многих членов команды подкосила морская болезнь. Рулевой попросил разрешения

у Корни и окликнул старшего матроса Магуайра, который нес вахту наблюдателя на мостике.

– Возьми штурвал, Мак, – сказал он. – Я пойду посмотрю, не заблевали ли наши доблестные морские волки все жилые помещения. Некоторые из них так позеленели, что могут прятаться в кустах без всякой дополнительной маскировки.

Корни хихикнул. Рулевой никогда не трудился скрыть раздражение попавшим на корабль наскоро и кое-как обученным человеческим материалом, однако с людьми ладил, и его часто видели спокойно объяснявшим очередному зеленому юнцу азы морского дела. Мы понимали, что нам повезло заполучить такого старшину.

Он отсутствовал несколько минут, а когда появился вновь, его физиономия выражала забавную смесь изумления и презрения.

– Я ничего подобного в жизни не видел, – проворчал он. – Кроме нас с вами на ногах всего четыре человека, причем двое из них передвигаются только держась за стенку. – Он тяжело вздохнул и повернулся к Пику. – Надо что-то придумать с машинным отделением, сэр. Оба механика лежат за мертво, а два котельных машиниста рядом. Там только старший котельный машинист Уэлш и еще один юнец, а вы же знаете, Уэлш новичок в бензиновых двигателях. Он всегда имел дело с другими машинами и ничего не сможет делать в случае какой-нибудь хитрой поломки.

К тому времени я уже чувствовал себя вполне сносно и

даже решился на обход верхней палубы, чтобы лично убедиться, как идут дела. Но, несмотря на то что воспоминания о болезненных спазмах собственного желудка были все еще свежи в памяти, я все-таки оказался не готов к представшей передо мной картине. У каждого орудия находилось по одному или максимум два человека, скорчившихся на сиденьях в самых жалких позах. Я понял, что, даже если нам попадется невооруженное немецкое торговое судно, неподвижное из-за вышедших из строя двигателей и без эскорта, чтобы попасть в него, придется изрядно попотеть, если оно будет на расстоянии больше сотни ярдов.

В разных углах прятались небольшие группы бледных, закутанных в самые немыслимые одежды матросов, ищущих убежища от ветра и брызг. При моем приближении никто не шевелился. Казалось, они смирились со своей жестокой судьбой и покорно ждали, что будет дальше.

Но в конце концов моя вера в неистребимый дух британских моряков, к тому времени изрядно поколебленная, была частично восстановлена.

С подветренной стороны от штурманской рубки, упираясь ногами в топливные танки, стояли старший матрос Смит и котельный машинист Артур Фрэнсис. Оба были чрезвычайно увлечены беседой. Смит пользовался большим уважением среди товарищей, имел за плечами изрядный морской опыт и, когда я подошел, был занят тем, что старательно отвлекал разговорами юного котельного машиниста. Фрэнси-

са, восемнадцатилетнего кокни, можно было убедить в чем угодно. Он легко верил всему, что слышал, и, когда я приблизился, спросил:

– А правда, что приказ изменили, сэр? Смити сказал, что мы теперь идем не на Средиземное море, а к Южной Африке, потому что в Северной Африке уже все кончено и мы опоздали.

Я ухмыльнулся и прошел мимо.

– Вот видишь, – уверенно сказал Смит, – командир пока еще ничего не сказал гардемарину. Вероятно, просто не успел. Но мне это доподлинно известно от радиста, который узнал от своего кореша у сигнальщиков в Милфорде, который слышал, как главный сигнальщик сказал шифровальщице, чтобы та держала язык за зубами.

– Боже мой! – судорожно всхлипнул Фрэнсис. – Южная Африка – это же так далеко!

Еще до наступления темноты было составлено вахтенное расписание. Мне раньше не приходилось стоять ночную вахту, поэтому было очевидно, что Корни или Пику придется ее со мной делить. Корни решил взять на себя «среднюю» вахту (с полуночи до 4 часов утра), которую я должен был стоять вместе с ним. Кроме того, мне предстояло помогать Пику в часы утренней и дневной вахт.

В первый вечер мы все оставались на мостике до 10 часов. Потому Корни и я пошли отдохнуть, оставив Пика в одино-

честве вглядываться в ночь, пытаясь уловить проблеск синего света и полоску менее густой темноты – это было все, что можно было разглядеть в полукабельтове от нас, где шла 657-я. Поскольку ночи были темные, каждая лодка несла на корме тусклый синий огонь, чтобы следующая за ней лодка могла удержаться в походном порядке. А в условиях волнения это означало, что проблеск света был виден, только когда она поднималась на очередной волне.

Я спал не более пяти минут, когда в полночь меня не слишком нежно потрясли за плечо.

– Старпом передает вам привет, сэр. Ваша вахта. Капитана я уже разбудил.

Я спал одетым – снял только ботинки. Повинуясь грубой силе, я, конечно, приподнялся на койке, но мне ужасно хотелось спать. Желание было столь сильным, что моя голова начала снова опускаться на подушку. Все мое существо стремилось вновь погрузиться в нежные объятия сна. Но тут на пороге появился Корни:

– Подъем, штурман, начинается твоя настоящая жизнь.

Первая вахта оказалась сущим кошмаром. Корни раньше служил на небольших канонерках, где сомкнутый боевой порядок был оперативной необходимостью, а его поддержание – своеобразным делом чести. Оказавшись в волнуемом море на непривычной, а значит, весьма нескладной посудине, которая должна двигаться вперед со скоростью 10 узлов, соблюдая дистанцию в 100 ярдов, и все это в непроглядной,

чернильной темноте, он моментально понял, что ему предстоит еще много узнать о своем новом корабле.

Рулевой не видел шедшую впереди лодку, он просто вел корабль по компасу. Он не сводил глаз с подсвеченного красным светом нактоуза, а руки постоянно сжимали штурвал, реагируя на малейшие отклонения от курса поворотом в нужном направлении.

Главной задачей вахтенного офицера было постоянно видеть в бинокль расплывчатые синие и серые пятна. Это означало не только необходимость беспрестанно напрягать зрение. Занятие оказалось до крайности утомительным.

К концу средней вахты, когда на мостике появился заспанный и не столь оживленный, как обычно, Пик, я уже спал на ходу. Глаза жгло от соленых брызг, кожа на лице казалась продубленной порывистым ветром. Я сполз вниз, стянул дождевик и, не раздеваясь, повалился на койку. Сон пришел быстро, не заставило себя ждать и пробуждение. Было только 7 часов утра, когда меня снова и без всякой жалости разбудили.

– Старпом передает вам привет, сэр, он велел сказать, что там, наверху, ужасно, но все-таки не так, как было три часа назад.

На этот раз я поспешно умылся и почувствовал себя немного лучше. Поднявшись на палубу, я убедился, что жизнь не так уж плоха. Дневной свет определенно придавал уверенность, ночные сомнения исчезли без следа. Все шло

нормально. Впереди двигалась 657-я, справа по курсу – моторный катер номер 240 – наши главные ориентиры. Они были отчетливо видны, и задача удержаться на своем месте казалась совсем не сложной.

Я отметил курс, обороты двигателя, опознавательные сигналы и состояние погоды и таким образом принял первую в своей жизни самостоятельную вахту.

Особого волнения в общем-то не было. Первые десять минут я принимал, а потом передавал дальше по линии сигнал от шедшего впереди траулера – сообщалось наше положение по состоянию на 6.00. У нас сигнальщика не было, и, хотя Корни и Пик вполне профессионально владели и сигнальной лампой, и флажками, меня тоже всякий раз призывали на мостик, когда что-то надо было принять или передать, поэтому я справился.

В 9 часов разбудили Корни, и он перед завтраком вышел на мостик осмотреться. На то, чтобы оценить обстановку, а она была нормальной, ему потребовалось несколько секунд. Правда, уйти с мостика он не успел – помешало появление механика. Его физиономия была не просто белой – на ней явно проступила желтизна, а на лбу, несмотря на ветер, застыли крупные капли пота.

– Простите, сэр, но боюсь, мне придется остановить оба генератора – они здорово перегрелись. Мы постараемся, как только сможем, запустить один из них, но... там, внизу, долго находиться невозможно, настоящее пекло, сэр.

Корни посмотрел на измученного человека и понял, что к нему лучше не лезть с вопросами или указаниями.

– Хорошо, чиф, делайте все, что считаете нужным. Насколько я понял, у нас не будет электричества, пока вы не запустите один генератор?

– Ну да, черт побери. – Он перевел взгляд с Корни на меня. – И у нас не будет горячего завтрака, если не раскочегарить примус.

Раскочегарить примус было невозможно. Наш первый и последний эксперимент с ним едва не закончился пожаром. Поэтому мы оказались лишенными горячих напитков и горячих завтраков, равно как и обедов и ужинов в течение целой недели. Только на седьмой день путешествия мы получили возможность выпить чашку горячего чая, не говоря уже о горячей пище.

Но даже эта неприятность была воспринята людьми философски. Вместо горячей пищи у нас были разнообразные готовые продукты, которые мы употребляли в самых своеобразных, порой неожиданных комбинациях. Холодное мясо (в основном солонина), соленые огурцы и сухари, сельдь и дробленая пшеница, сыр и джем, консервированное молоко во всех возможных видах, а в качестве деликатеса – консервированные персики или груши. Эти продукты и составляли нашу диету. Она была удручающе монотонной, но достаточно калорийной, чтобы дать нам необходимый запас энергии. Но люди не роптали! Даже наоборот, они очень симпатизи-

ровали и сочувствовали механикам.

Мы даже не могли себе позволить расходовать вдоволь пресной воды. Танки вмещали 125 галлонов, что было эквивалентно 0,5 галлона воды в день на человека для всех нужд. Это было очень мало. Регулярно проводилась проверка, но люди так скрупулезно соблюдали наложенные ограничения, что по прибытии в Гибралтар у нас даже осталось 50 галлонов пресной воды. Подозреваю, что значительная часть экипажа решила не утруждать себя мытьем — они и выглядели соответственно.

Уже на второй день окончательно определился круг повседневных обязанностей каждого, и до окончания этого во всех отношениях памятного путешествия никаких изменений не произошло. В светлое время суток команда много времени проводила на палубе. Не занятые на вахте люди собирались группами в немногочисленных укрытых от ветра уголках и вели оживленные беседы. Все три офицера обычно находились на мостике. Я обнаружил, что Корни и Пикку очень нравится возиться с секстаном, правда, они относились к нему как к игрушке. Всякий раз, когда я извлекал его из футляра, они настаивали на необходимости помочь мне им воспользоваться, но ни разу не вызвались продраться сквозь дебри функций и логарифмов, чтобы получить числовое значение.

На том переходе измерить высоту небесного светила, так же как и углы между береговыми ориентирами, было зада-

чей не из легких. Правда, вопрос по большей части упирался в хорошую координацию движений (я имею в виду умение устоять на ногах в условиях ужасной качки), а не в умение пользоваться секстаном. Тот, кто отваживался на это дело, должен был прежде всего занять самое устойчивое положение (например, между мачтой и столом для прокладки или на крыле мостика), причем рядом должен был находиться матрос, удерживающий добровольца на месте, чтобы освободить ему обе руки. Солнце, которое показывалось на небе только урывками, следовало поймать в ходившее ходунном зеркальце секстана, что было отнюдь не просто. В какой-то момент раздавался крик «Есть!», и вахтенный отмечал время по хронометру.

К счастью, ведение прокладки по нашим собственным наблюдениям не было остро необходимым, поскольку ведущий траулер служил лоцманом и передавал данные о местонахождении каждое утро и вечер. Наши усилия были направлены только для выхода из возможных экстренных ситуаций.

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.