

2,1/5 (10 голосов)

Творчество

Подводные истории мичмана Журиленко

Леопольд Иванович Журиленко родился в Курской области, в селе Глиница, 10 ноября 1928 года. Отец его был продовольственным комиссаром, ездил за границу в разные страны, и этим объясняется, что двум своим сыновьям он дал редкие по тем временам имена: Эдуард и Леопольд. Когда Леопольда Ивановича призвали на воинскую службу, он попал на Черное море, в школу водолазов, специальность – резка и сварка металла под водой. В 1948 году прибыл в Балтийск Калининградской области и живет там до сих пор. Он кавалер ордена Красного знамени, награжден медалями: «За отвагу» и «За боевые заслуги», множеством грамот и благодарностей. Жизнь Леопольда Ивановича полна сложных испытаний, риска, напряжения всех физических и душевных сил. Он один из тех, кто нес колоссальную ответственность и гордился этим. И никогда не подводил, хотя были такие мгновения, когда жизнь на волоске висела. Но рисковать надо было.

Освобождение канала

– Я участвовал в 1948 году в подъеме трех затопленных судов, которые перегораживали Калининградский морской канал напротив 36-й бригады, почти на входе в Приморскую бухту. Немец, отступая, затопил черпалку, буксир и три баржи. Все они были связаны толстыми тросами и лежали ровно на фарватере, чтобы сделать пробку в канале, перекрыть ход на Кенигсберг. Слева и справа от фарватера по каналу могли проходить мелкие суда. Но проход больших судов был невозможен, для них канал был заблокирован.

Когда я прибыл, работа там уже кипела. Осуществлял ее 75-й аварийно-спасательный отряд. Водолазам нужно было обследовать место затопления, установить, что это такое, чтобы потом принять решение, как поднимать суда со дна канала. Условия были тяжелыми: вода в канале коричневого цвета, мутная, плюс мешали меняющиеся течения. Оказалось, что на дне лежит землечерпалка в три с половиной тысячи тонн водоизмещением. Она была со своими ковшами самой большой. Буксир выглядывал на поверхность воды своей трубой. Три баржи были водоизмещением примерно в полторы тысячи тонн каждая. Все эти суда были связаны толстыми тросами друг с другом очень крепко. Стальные тросы были толщиной миллиметров шестьдесят.

Так как я был специалистом по подводной резке металла, то меня поставили на разрезание под водой этих тросов. Они были сильно спутаны, и я их резал полтора месяца. К этому времени был готов план подъема «утопленников». Разработан он был научно-исследовательским институтом

аварийно-спасательной службы, который находился в Ломоносово. Каким способом поднимали? Так как это были сложно-габаритные суда – там ковши торчат, там труба выглядывает – и к ним было тяжело подступиться, то было принято решение разделить путем взрыва баржи на секции и поднимать с помощью крана каждую секцию на поверхность. У нас остался от немцев плавучий кран грузоподъемностью в 500 тонн. И инженеры рассчитывали, чтобы каждая секция не превышала этот вес. Подмывали под баржи тоннели, готовили взрывчатку в виде ленты. На пожарные шланги привязывали тротиловые шашки, а водолазы потом их протаскивали и крепили, а после уже взрывали. Каждая баржа разделялась на пять-шесть секций. Их поднимал кран и укладывал на подходовшие баржи, которые тащили этот металлолом на судоразделочную базу. Она находилась в 4-м бассейне. Но в большинстве своем плавкран тащил «прямо в зубах» поднятую секцию, выбрасывал на берег в 4-м бассейне и возвращался обратно.

Работало с нами большое тросовое хозяйство. Такелажников трудилось около сорока человек. Руководил ими мичман Столбовцев Алексей Никифорович, очень хороший, работающий парень. А работа у них была грязная, трудная. Они изготавливали стропы, стальные тросы диаметром от 60 до 80 миллиметров, очень тяжелые, к тому же обязательно в смазке, они наматывались на катушку. И ребята были страшно грязные. А бани не было. Потом на берегу построили такую примитивную баню, сколоченную из досок, а печку изготовили из трального буя. Но жизнь была изумительная, потому что была динамичной, дела двигались, не было нерешаемых проблем.

А когда порезали баржи, добрались до буксира. И где оставались перемишки неразорванными, там уже мне приходилось разрезать их автогенном. Буксир разорвали на три части и подошли к землечерпалке. В это время произошел несчастный случай. Был такой Михайлов, который изготавливал заряды. Он сидел на катере. Было очень жарко, он разделся до пояса. Возможно, проявил какую-то неосторожность, потому что вдруг произошел взрыв. Михайлов погиб сразу. А я в это время находился на башне крана, нужно было там кое-что обрезать, чтобы снять подшипники. Меня только качнуло. Одного сбросило за борт, другому посеколо тротиловыми осколками лицо, а кому-то – всю спину снизу доверху. Что произошло, мертвый уже не мог рассказать. Месяца полтора после этого мы не работали, с нами проводили занятия по технике безопасности, потом – экзамены, зачеты, допуски.

Землечерпалке сначала оторвали верхнюю часть, а сам корпус подняли понтонами, отвели на мель ближе к Приморской бухте, и там уже его разрывали по частям. Параллельно этому шла работа по обследованию акватории канала гидрографическими катерами. Где находили небольшие затопленные катера, буи, где какие-то затопленные пароконные павозки. Было у нас два крана: один 100-тонный, другой – 500-тонный. 100-тонный поднимал найденные в канале более мелкие объекты.

А потом нашли при входе в Рыбный порт, там, где сейчас находится нефтебаза, потопленную баржу с авиационными бомбами. Баржа была водоизмещением не менее тысячи тонн, с двумя трюмами. Она была полностью загружена авиабомбами. Каждая бомба – в специальном контейнере. Приняли решение: разгружать боезапас не под водой, а понтонами поднимать из воды баржу вместе с бомбами, несмотря на опасность такого мероприятия. Работали мы около четырех месяцев. Стояла уже глубокая осень 1949 года. Завели четыре понтона, промыв туннели, подняли, отвели на отмель, расстропили. А далее там уже работали саперы.

При обследовании акватории Преголи обнаружили по правому ее берегу, если следовать по течению, в пяти километрах от Калининграда немецкий артиллерийский завод. У него был свой причал длиной около 150 метров с краном, ходившим по рельсам. Нашли не взорванный боеприпас, который, по всей видимости, предназначался для взрыва этого причала при отступлении фашистов. Там из воды у причала достали 14 фугасов. При подрыве на воздух взлетели бы и причал, и само здание артиллерийского завода. И в советское время там тоже был артиллерийский завод, где осуществлялась сборка артиллерийских снарядов.

Тогда, как я помню, гидрография давала данные о том, что по каналу могут проходить суда с осадкой не более семи метров. Я помню также, как проходили землесосы, типа «Балтийское море», они углубляли канал уже до восьми метров. А когда пошли транспорты, когда грузили танки и ракеты на Кубу, то от входных молов до Балтийска углубляли до десяти метров. И когда уже пришел из первого рейса «Юрий Долгорукий», тоже углубляли. Его просто затянули в Балтийск. Дноуглубительные работы осложнялись тем, что через канал на Балтийскую косу шли кабельные укладки. Там траншеями заглубляли кабели, и все равно при заводке «Юрия Долгорукого» в базу он сел на мель, его тащили восемь буксиров до 4-го бассейна, где был построен специальный для него причал. Последний, седьмой рейс «Юрия Долгорукого» закончился тем, что китобойное судно стояло на рейде, а потом его решили списать. Мы его обследовали. Он был весь клепаный, потом заклепки все расшатались, и судно давало течь. Его Испания в 1975 году купила на металлолом.

В канале около Балтийской косы, у места нынешней переправы, стоял полузатопленный транспорт с мясными и рыбными консервами. Его верхняя часть возвышалась над водой. А в трюм, в рефрижераторный отсек, можно было попасть только водолазу. Мы месяца три ели консервы с этого транспорта. С мясом были трехкилограммовые и шестикилограммовые банки. Я залезал в трюмы, набирал банок в корзины, и потом эти корзины везли в базу. Транспорт стоял на мели – как он затонул, непонятно, я обследовал его, пробоин не было. Его поднимали тоже способом подрыва в воде на части. Килевая часть у него была очень прочной. Ящик тротила весит 28 килограммов, и по три-четыре ящика подсовывали в тоннели под килем. Делали кустовые заряды: и по пять ящиков подсовывали, потому что у него очень толстой была килевая балка. Опасно, когда ты несешь заряд по туннелю, нужно смотреть, чтобы боевик не вырвало. Когда подняли это транспорт? Это было уже попозже, где-то в 1955 году.

А эта история с разблокировкой канала вспоминается мне часто, потому что это было очень важное дело, ведь все грузы поступали в Балтийск до 1948 года только железнодорожным и автомобильным транспортом.

Второй задачей было освобождение стенок базы. В акватории военной гавани было затоплено 49 кораблей, и их нужно было поднять, чтобы военные корабли могли причалить к стенке. Ведь эсминцы стояли на рейде, потому что нельзя было найти причал для них. На рейд возили воду, продовольствие и топливо. Плавающий 500-тонный кран доставал «топляки» и выгружал на причалы. Металла лежало целые горы! Резчики его разделяли на более мелкие части, чтобы отправлять или по железной дороге, или морскими транспортами. Трудились день и ночь. Более тонкий металл отправляли под гидравлический пресс, и он выходил в форме кубиков, его удобно было грузить на транспорт.

И все же кислородная резка металла проще, чем под водой, а я занимался подводной всю жизнь. Под водой очень сложно удержать присадочный столбик, там задерживаешь дыхание, чтоб только шов получился. Разрыв вольты дуги происходит моментально. Зрение я там подсадил. Сетчатка горела от яркого луча, но ничего не поделаешь, надо было выполнять задачи. И какие бы трудности ни возникали, мы с ними справлялись.

За Полярным кругом

– А теперь я хочу рассказать следующий эпизод. Я участвовал в подъеме атомной подводной лодки. К тому времени меня перевели служить на океанское спасательное судно «Агатан». Таких построили четыре судна для рыбной промышленности, но все достались флоту. И мы пошли на боевую службу. Мы находились между Азорскими островами и Испанией. Получаем радиограмму из Москвы: «Следовать полным ходом в район острова Майяен», – это за Северным Полярным кругом. Двое суток шли и узнали об аварии на подводной лодке К-19. Если вы видели фильм, то знайте: там все искажено. Было не так. Мы пришли в этот район, когда личного состава на борту

уже не было. Атомная подлодка стояла в дрейфе, и ее охраняла дизельная лодка. Она нас не подпускала, пока не получила подтверждения из Москвы, что мы спасатели и прибыли для поднятия К-19.

Как высадиться на нее? Стали в дрейф в 500 метрах от лодки и начали размышлять над планом действий. В Испании мы получили продовольствие в виде тушек мяса на специальных крючках. Из этих крючков сварили «кошку», чтобы зацепиться за вырез в фальшборте лодки. Наверное, метров двести длиной трос, навязали на него через каждые полметра узлы. В лодке были выпущены бортовые рули размером метра четыре. Сама лодка была оклеена черной резиной толщиной миллиметров пятнадцать, и во время плавания резина частично отошла от корпуса. Эту резину волной подхватывает, кажется, лодка, как гигантская птица, машет крыльями, слышно хлопанье. Иногда налетает шестибалльная волна, и тогда видна только часть рубки, а вся остальная часть под водой. Нужно было как-то зацепиться за лодку. Подошли на вельботе – катер такой специальный. Я на нем старшим был. И далее нужно забросить «кошку», чтобы зацепиться за яйцообразный вырез для слива воды. Бросали несколько раз и, наконец, зацепили. Вельботы у нас шведские были, они надежные, не глохли, лишь бы масло было и топливо. И полным ходом назад! Расстояние от лодки не более ста метров, а ближе к ней нельзя было подходить, потому что вода подтянет под рули. А если под руль попадем, это все! Следующая волна тебя накрывает, и ты «готов»!

Но вот зацепили, и полез первым боцманенок, худой такой, Кривенко. Он рискнул. Ноги скрестил, а руками перебирался по канату на лодку. Иной раз накрывало волной так, что человека не видно, и лодки не видно. Вода упала, с облегчением видим, что висит он на конце. Вылез все-таки он на лодку. А впереди лодки есть такой акустический стакан. Вокруг него поручни идут. Подцепили концом за эти поручни, это было уже надежнее. И стали мы таким образом перебираться на лодку. Только по канату! Нашей задачей было – завести трос за бортовые рули, чтобы буксировать потом лодку. Эту работу мы осуществляли четверо суток и работали только днем. Один выход на лодку – и ты получаешь тысячу единиц распада. Земляк мой получил тысячу двести единиц распада. А в мирное время допустимо только 75 единиц. Когда возвращались с лодки, вельбот бросало волной иногда выше кормы. Нужно было прицеливаться. На палубе стояли люди, и когда вельбот подбрасывало над палубой, нужно было хватать человека и – на палубу его. Тут не зевай, иначе можно было его утопить. Но главное, что за четыре дня мы не потеряли ни одного человека, это была радость.

А на лодке кормовой руль управления был на левый борт. И когда мы ее буксировали, она нас сбивала с курса: корма идет вправо, а нос – влево. Четверо суток она нас тягала кругами. Вышел с севера СС-21. Он был побольше «Агатана». Взял нас за нос, и мы пошли цугом. Так добрались до Полярного. Пошли мимо норвежских берегов – уже волна меньше. Спускаем вельбот на воду. Во время буксировки мы заходили к кормовой части лодки и брали пробу воды. Такой прибор используется – в виде гармошки. Разжал в воде, вода туда попала, а обратно она уже не выйдет. И отправляли его на крейсер «Дмитрий Пожарский», который шел у нас впереди. Еще шли два эсминца по бокам. А иностранные разведки то справа появятся, то слева. Эсминец на полном ходу их отгонял. Через каждые два часа отправляли на крейсер пробу воды. И ночью, и днем. Привели лодку в Полярное. Не заходя в базу, стали на рейд, а лодку забрали два буксира. К нам на борт сел штурман, потому что для нас были эти места незнакомы. Мы зашли в Кольский залив. Когда подходил к нам СС-21, он нам с левого борта вырвал все дверные стойки. Мы зашли в судоремонтный завод в Росток. Там шесть метров отлив и прилив. Два раза в сутки. Пришли – была полная вода. Я утром смотрю: наверху люди ходят, а мы где-то далеко внизу.

Отремонтировали нас, и мы вернулись в Балтийск. Нас встречали с духовым оркестром, с цветами, ведь мы сделали большую работу. Шесть раз по 1000 единиц получил. Радиацию смывали с себя под душем. Давали по 100 граммов спирта – и под душ. Тепленькая вода, холодную и горячую – нельзя. У нас была московская группа обеспечения, говорили: «Не стесняйтесь, драйте мужское хозяйство!»

Это очень опасно!» И вот терли себя до красноты. Идешь к аппарату – еще 200 единиц остается. Елки-палки! Опять под душ.

Как поднимали танк из болота

– А теперь я расскажу, как мы доставали из болота провалившийся туда танк. Это было 16 марта 1967 года. Нам сыграли боевую тревогу. Рассылный сообщил, что меня вызывает оперативный дежурный. Мне приказ: быстро снять водолазные станции, погрузить их на КАМАЗы и подобрать наиболее способных людей. Через час мы были готовы, чтобы ехать всю ночь к учебному полигону Прибалтийского военного округа в Нестерово Калининградской области. Там обучали танкистов. Прибыли мы в 7 часов утра. Было еще темно. На месте уже собралось много руководства, офицерского состава. И был флагманский специалист водолазного плавания Сидоренко. «Леопольд Иванович! Быстренько одевайся первым и сходи на разведку».

Что мы увидели? В этом месте было болото. Среди льда чернел пролом в виде квадрата, а лед был толщиной около полметра. Летом здесь трясина. Условий спуска никаких. Оделся прямо на льду. У танкистов была легкая водолазная станция, которая подавала чистый воздух. Я упал в проломленную воронку и стал погружаться. Только скрылся в воде, почувствовал, что погружаюсь в густое тесто, где ни руками, ни ногами двигать нельзя. Густая трясина. Я им передаю: «Не могу двинуться, выбирайте меня за шланг-кабель!» Ногами до танка я не достал. Что делать, как определить, на какую глубину он провалился? Привезли два металлических прута по 6 метров, сварили их вместе и стали этим прутом протыкать трясину. Танк оказался на глубине 14 метров. И когда он прошивал трясину, а вес его 46 тонн, то перевернулся вниз башней. В этом танке находились четыре человека. Никто из них не успел выскочить, все погибли. А как получилось, что танк провалился в трясину, это уже мне потом рассказывали.

Шло танковое учение, командир взвода вел танки по курсам по его картам: «Тридцать шестой! Правее! Левей!»... А когда увидел, что танк пошел в болото, он скомандовал: «Тридцать шестому! Стоп!» Если бы танк не остановился, он не провалился бы под лед. Лед прогибался, но не проваливался...

Когда выяснили, что танк находится на 14-метровой глубине, стали на лед накладывать мост, как на реку. Пригнали саперный полк туда, а еще участвовал танковый полк. Прорезали за двое суток трассу – 250 метров льда выпилили до берега болота, шириной 30 метров. Вычистили лед, выгребли. Было решение – остропить танк и танковыми тягачами тащить на берег. А чтобы подобраться к танку, нужны водолазы. Пригнали экскаватор с черпаком. Он захватывал грязь с корнями, и она выливалась из черпака. Я предложил приспособить грейфер. Нужно было экскаватор переделывать. Танковое управление находилось в Советске. Там переделали экскаватор под грейферное устройство.

А где грейфер взять? Связались с морским портом Калининграда. Привезли оттуда двухкубовый грейфер. Он за двое суток был собран. Стали вытаскивать им грязь – не под силу. Надо кубовый грейфер. Только через обком партии достали кубовый. И им вычерпывали над затонувшим танком грязь. А из двух поплавков больших сделали площадку для водолазов, изготовив деревянный настил. С него водолазы ныряли в болото. Меня одевали, подтаскивали к металлическому пруту, и я его силой вгонял в болото, пока не ощущал, что он уперся в металлический корпус танка. А болото имеет свойство сходиться. Поэтому приходилось снова и снова вычерпывать грязь над танком. За время, пока я достиг танка, спускали четырнадцать раз. И каждый раз вычерпывали грязь в этом колодце между льдами. На пятнадцатый раз я опустился до танка и на ощупь обнаружил, что он перевернут. Большой крюк оказался внизу. А чтобы определить устройство танка, меня возили в часть и объясняли, где что расположено, чтобы я на ощупь мог определить. Теперь нужна была остропка. Ее производили так: зацепили за гусеницы, и два тягучих буксира остропили за крюки. А

один трос за крюк не зацепился. Когда потянули, увидели, что этот трос свободно пошел. И снова черпать грязь, потому что к этому времени болото сошло, часов шесть черпать. Я снова в воду, перестропил. Это длительная работа, участвовали сотни солдат. Они тянут, и только по указанию водолаза. Пришли четыре танковых тягача на берег. Стал полковник на средний тягач. У танка 10 тонн тягловое усилие его собственное на лебедке, и каждая точка тягача в 70 тонн. И счастье в том, что он лежал на круглой башне. Если бы лежал на ровном киле, возможно, мы бы его и не вытащили. А так – вытащили на берег, подошла машина, потому что он полностью был загружен боеприпасами. Боялись его ставить на ровный киль, могут сдетонировать боеприпасы. Убрали всех людей оттуда, я спрятался под другой танк, мне все же интересно было увидеть конец работы. Перевернули удачно, ничего не случилось. Пришла пожарная машина и обмыла танк. Вода стекла – и что мы увидели, когда открыли люк? Первого увидели водителя. Его ноги были в валенках, лежал он головой к центральному люку. Один танкист был зажат пушкой, а пушка стояла на стабилизаторе, и нужно было мертвого освободить. Другой зацепился ногой за кресло, а еще один сидел в кресле. Жутко всем доставать мертвых. Я надел комбинезон, полез, вытащил, тела твердые, скрюченные, в люк они не пройдут. Они были в фуфайках и шлемофонах.

А что с танком? «Переберем, будет ходить. Смажем и почистим железо, и оно снова на ходу», – отвечали мне солдаты.

Прилетел генерал-полковник Белобородов, перед тем, как мне спускаться в воду в первый раз. Прилетел, сел на вертолете, а руководства много было. «Живых мы мучим, на это есть необходимость, а мертвых мы должны предать земле. Поднять танк, во чтобы то ни стало». И он улетел. А вернулся, когда мы уже вытащили танк. Спрашивает: «Кто? Чья заслуга по остропке?» Ему говорят: «Журиленко». Он снимает часы швейцарские, правда, не золотые, но красивые, и говорит: «За заслугу перед Родиной». Часы эти долго, около 25 лет, ходили, а потом встали, и их не могли отремонтировать. На этом эпопея танка закончилась.

Была ли тут опасность для жизни? Да, была. Более пятнадцати минут находиться над танком нельзя было, и вытаскивали меня человека три-четыре за шланг-кабель – так быстро болото сходилось. А если бы шланг-кабель не выдержал? Но такова моя работа... глаза боятся, а руки делают.