

Юрий Буслаев

35 лет



***в морской разведке
особого назначения***

Юрий Буслаев

35 лет

*в морской разведке
особого назначения*

(почти семейная хроника)

Издательство ООО «Ирисс Групп»
Москва, 2011

УДК 882
ББК 84

Б92 Буслаев Юрий
Тридцать пять лет в морской разведке особого назначения / Ю. Буслаев. – М. : Издательство «Ирис Групп», 2011. – 172 с.

ISBN 978-5-452-04992-0

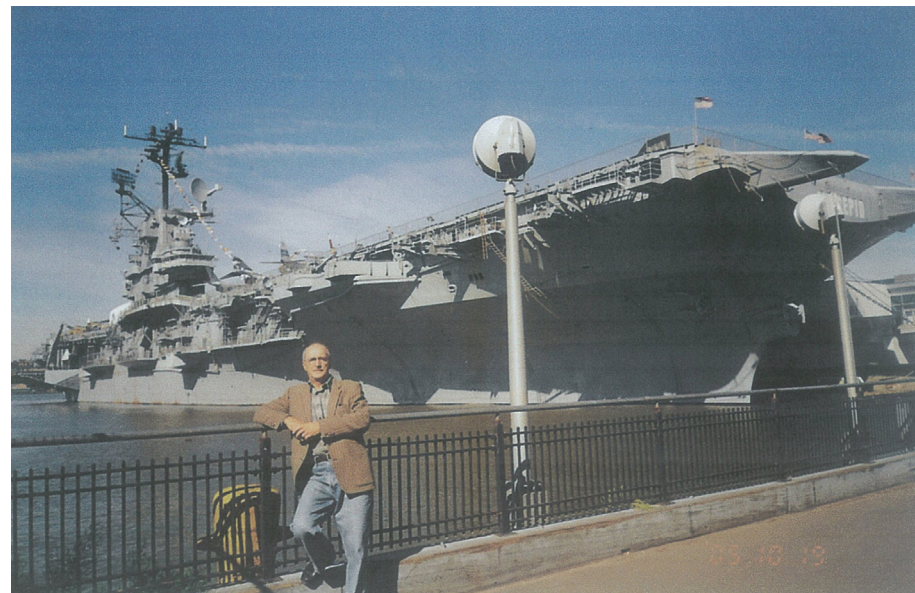
В книге впервые собрана малоизвестная, а порой и недоступная широкому читателю информация о морской разведке особого назначения. Книга охватывает период с 1941 по 1976 гг., годы Второй мировой и «холодной» войн.

Автор, сам в прошлом офицер разведки, рассказывает о необычной судьбе своего отца – одного из руководителей специальной разведки ВМФ СССР. События происходят в США и Китае, Одессе и Ленинграде, в Средиземном море и Индийском океане. Книга будет интересна не только специалистам, но и всем любителям военной истории.

Читатель узнает здесь о пользе фотографирования, о ловкости консула и промахе резидента, пожаре на теплоходе и взрыве на линкоре, и многое другое, что связано с разведкой.

Все фотографии из личного фотоархива автора.

УДК 882
ББК 84



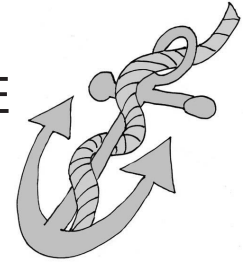
1946–2006 гг.

Автор снова в Америке через 60 лет.
Нью-Йорк. Авианосец – музей «Интрепид».

ISBN 978-5-452-04992-0

© Ю. А. Буслаев, 2011
© ООО «Ирис Групп», 2011

ПРЕДИСЛОВИЕ



Моему отцу капитану 1-го ранга **А. И. Буслаеву** и всем **разведчикам ВМФ, ветеранам Холодной войны посвящается...**

Эта **КНИГА** не увидела бы свет, если бы не помощь моего старшего брата **Альберта**, жены **Марины** и, конечно, **Интернета**, в сетях которого можно найти все.

Блуждая в «сетях» Интернета, я наткнулся на статью в «газете РУ», которая была откликом на публикации довольно известного американского журналиста Билла Герца – специалиста по шпионским делам. В 2000 и 2001 годах журналист написал серию статей в газете Washington Times, близкой к американской разведке и Пентагону. В этих статьях обнародуются выдержки из секретного отчета Госдепартамента и Береговой охраны США. В отчете утверждается, что российские торговые суда продолжают «враждебные действия по сбору информации». Иными словами, шпионят за американскими атомными подводными лодками. Согласно этим данным, российские торговые суда не отказались от практики холодной войны по шпионскому наблюдению за американскими военными базами.

Газета в особенности обращает внимание на тот факт, что незаконный и враждебный сбор информации российским торговым флотом происходит по недосмотру американских властей. Имеется двустороннее соглашение, по которому снят ряд ограничений для входа российских судов в американские порты. Кроме того, выяснилось, что в список портов, вход в которые ограничен, не вошел Пьюджет Саунд (это залив, в глубине которого находятся порты Сиэтл и Такома). Чтобы попасть в эти порты российские суда проходят мимо базы ВМФ США, где базируются 8 ПЛА класса «Огайо», за которыми, по данным американских спецслужб, и охотятся российские моряки.

Кроме того, в своих статьях Герц ссылался на доклад Пентагона, в котором были приведены данные о том, что с февраля 1999 г. по май 2000 г. зафиксировано 12 случаев шпионажа со стороны российских торговых судов. Причем целями россиян стали военные корабли США, Великобритании, Франции, Испании, Португалии, Италии и Алжира.

Утверждалось, что на Дальнем Востоке торговые и рыболовецкие суда «продолжают участвовать в операциях, разрабатываемых Ген. Штабом российской армии и Главным штабом ВМФ». Но на этом американцы не успокоились, заявив о двух конкретных случаях шпионажа. Первый инцидент произошел в апреле 1997, когда канадский вертолет снимал, как русское торговое судно «Капитан Ман» следило за ПЛА в проливе к северу от Сиэтла. Второй случай произошел в 2000 году. Тогда российское торговое судно «Капитан Конев» информировало ГРУ о визуальном контакте с американской ПЛА, выходящей из того же пролива.

То, что оба торговых судна были уличены в шпионаже в одном проливе – не случайно. Этот пролив – единственный путь в открытый океан американских ПЛА, базирующихся в порту Бангор. Кроме того, здесь расположена крупнейшая военно-морская верфь США и единственная база, где проводится утилизация отработанных ядерных реакторов и самих подводных лодок США.

Здесь понятен справедливый гнев журналиста и властей США, но если они не хотят, чтобы чужие глаза видели святая святых американского флота, то просто закройте этот район для российских судов. Ан нет, законы бизнеса все-таки сильнее. Вели ли разведку этой базы российские суда? Вполне возможно.

Вообще использование гражданских судов в военных целях ведется давно. Во-первых, в военное время все государства используют торговые суда, как военный транспорт, используют их как минные заградители, тральщики и даже как боевые корабли, после некоторого переоборудования.

Во-вторых, в обеих мировых войнах торговые суда часто использовались, как суда-ловушки для борьбы с подводными лодками.

И, наконец, для получения информации о портах, военно-морских базах и кораблях вероятного противника.

Последний руководитель военной разведки и контрразведки в Генштабе Российской империи генерал-майор Н. Батюшин писал: «Морская тайная разведка ведется на тех основаниях, что и военная. Задача ее – сбор сведений военно-морского характера, т. е. направлена она на выяснение существующего, а равно строящегося боевого флота вероятных противников, обучение его личного состава и его боевых задач. Ввиду этого, главными пунктами ее наблюдения являются военно-морские базы и морские верфи. Прикованность флота к этим пунктам значительно облегчает ведение тайной разведки флота по сравнению с сухопутными войсками, всегда более разбросанными и обладающими большей свободой маневрирования.

Невзирая на общность задач, ведение морской и военной тайных разведок обыкновенно возлагается на особые руководящие органы, друг другу не подчиненные, хотя и обменивающиеся получаемыми сведениями и документами. У нас морская тайная разведка получила более рациональную организацию после создания Морского Генерального штаба».

Итак, мы, наконец, подошли к тому, что практически все крупные морские державы, включая Россию, нуждались в информации о флотах соседей. И в этих целях использовали гражданские* суда. По ходу повествования будет

* Под термином гражданские или торговые суда подразумеваются любые невоенные суда заграничного плавания: научно-исследовательские, пассажирские, метеорологические, транспортные, рыболовецкие и т. д.

рассказано о некоторых наиболее интересных фактах. Совершенно понятно, что подобная разведка является частью тайной (или агентурной) разведки. В этой связи я хочу предупредить, что речь будет идти только о визуальной и фото-разведке. Здесь не будет никакой «шпионской романтики». Никакой вербовки, встреч с агентами, работы с тайниками, взломов сейфов, подкупов, похищений и проч.. Только сбор информации, наблюдения и аналитика.

На фоне необычной судьбы моего отца, всегда находившегося на острие внешней военной политики, я попробую рассказать о создании самой большой в мире разведывательной сети, которая внесла весомый вклад в ходе «холодной войны», в сборе информации о ВМФ противоборствующей стороны. Однако, если бы я описал только «техническую» сторону ведения разведки и перечислил количество разведанных объектов, то получился бы только сухой доклад. Поэтому здесь будут и взаимоотношения между людьми, приметы времени, политические решения, которые принимались во время описываемых событий, обстановка в городах и странах.

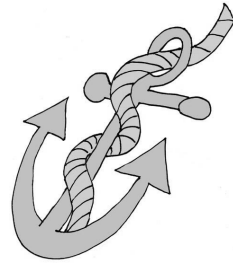
Все фамилии и названия судов, кораблей подлинны. Однако большинство из действующих лиц, к сожалению, уже давно покинуло этот мир.

Все события в этой книге произошли с 1941 по 1976 год. Может быть, кто-то из читателей узнает, что их родственники или знакомые сотрудничали с военной разведкой. Я думаю, что это никаким образом не является постыдным фактом. Наоборот, военная разведка, во-первых, занималась сбором информации об объектах за рубежом, во-вторых, сотрудничество всегда было только добровольным, и, в-третьих, если бы и подвергали своих сотрудников минимальному риску, так на то она и война, хотя и «холодная».

«Писать должно либо о том, что знаешь очень хорошо, либо о том, чего не знает НИКТО».

Братья Стругацкие

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ



*Севастополь – Москва – Владивосток – США.
Неожиданное назначение.*

*Морская разведка от русско-японской до
Второй мировой войны. Ленд-лиз и разведка –
близнецы-братья. Амторг и СЗК - «крыши» со-
ветской разведки.*

Очень многие повествования начинаются с даты – 22 июня 1941 г., и для нашей семьи эта дата стала точкой отсчета новой жизни. Возможно, наша жизнь сложилась бы так же, как у большинства обычных московских семей, но судьба распорядилась иначе.

Это утро мичман-стажер Черноморского Высшего военно-морского училища Анатолий Буслаев встретил на борту сторожевого катера, находящегося в дозоре в районе порта Туапсе. Известно, что флот был приведен в боевую готовность накануне войны. Училище должно было произвести свой первый выпуск. Выпускники проходили свою последнюю стажировку в должностях дублеров командиров, в основном, на торпедных и сторожевых катерах.

Боевых действий на Черном море еще не было, однако катера МО-IV или «малые охотники» регулярно выходили в противолодочные дозоры. Почему-то считалось, что немцы будут активно действовать на Черном море подводными лодками. Но их здесь так и не было до конца войны.

Тем не менее, командиры МО регулярно докладывали о замеченных перископах и даже об успешных атаках подводных лодок.

Только в июле пришло распоряжение из училища о прекращении стажировки мичманами и немедленном прибытии в училище для производства в лейтенанты, и направления для дальнейшего прохождения службы. Всех выпускников, которые стажировались в базах на кавказском побережье, собирали в Новороссийске, а затем попутным транспортом отправили в Севастополь.

Севастополь преобразился. После первых бомбежек город быстро оправился. Война становилась бытом. На улицах, во дворах домов появились щели-укрытия, на площадях – зенитные батареи. Привычными стали и налеты вражеской авиации. Окна заклеены бумажными полосками крест-накрест, на улицах уже не было празднично одетых, беспечных людей. Только военнослужащие, да и гражданские с противогазами на боку, спешащие по своим делам.

Училище в эти дни было похоже на муравейник. Черноморское военно-морское училище было создано в 1937 г. Курсанты жили в палатках, строили его и учились. В 1940 г. оно было преобразовано в «высшее». А с 1952 г. ЧВВМУ имени П. С. Нахимова. В июльские дни 1941 г. был произведен первый выпуск молодых лейтенантов. Выпуск с вручением дипломов и офицерских кортиков производился по частям, по мере прибытия выпускников с кораблей и частей. Одновременно и следующий курс досрочно выпускался с присвоением звания младший лейтенант.

На младших курсах присваивались старшинские звания и формировалась курсантская стрелковая бригада, которая приняла участие в обороне Севастополя и в боях под Ростовым. Практически все выпускники получили назначения на те же корабли и части, где проходили стажировку.

У Анатолия Буслаева, который был старшиной курса, было три закадычных друга: М. Подымахин, И. Алексеев и В. Кисляков. Подымахин был направлен в бригаду торпедных катеров, а Буслаеву, Алексееву, Кислякову и С. Осипову было приказано прибыть в распоряжение начальника разведотдела штаба ЧФ.

Друзья в последний раз собрались вместе и поклялись встретиться после войны. Все они с честью прошли войну и встречались, иногда и при самых необычных обстоятельствах, и дружили до самых последних дней.

В разведотделе флота друзей принял начальник разведки полковник

Д. Намгаладзе, и после короткой беседы с каждым из них, они отправились в поселок Максимова дача. Этот поселок находится на полпути к Балаклаве, и там располагалась база разведки ЧФ. Здесь формировались отряды РОН (разведки особого назначения), командирами которых стали И. Алексеев, В. Кисляков и С. Осипов. Отряды под их командованием неоднократно переходили линию фронта в Крыму и на Кавказе, совершали диверсии, захватывали «языков». Они высаживались с торпедных катеров, и здесь они пересекались с М. Подымахиним, который в 1944 г. стал первым Героем Советского Союза среди катерников.

В 1942 г. группа разведчиков, в которой был лейтенант В. Кисляков, перейдя линию фронта, уничтожила немецкую батарею тяжелой артиллерии, которая регулярно обстреливала центр Севастополя. Именно этот случай, гораздо позже, вдохновил В. Высоцкого на написание песни «Черные бушлаты».

Здесь же в Крыму разведчикам-черноморцам довелось встретиться, причем в морском бою, с десантно-штурмовым подразделением ВМС Италии 10-й флотилии MAS, которой командовал команданте Валерио Боргезе. Его еще называли «черный князь» за успешно проведенные диверсионные операции.

Дело в том, что в марте 1942 года командование ВМС Италии, идя навстречу пожеланиям союзника, направило группу штурмовых средств 10-й флотилии, а именно 5 торпедных и 5 взрывающихся катеров в Крым с задачей организовать постоянное патрулирование на подступах к Севастополю и на путях морских перевозок. Вначале группа базировалась в Ялте, а затем в поселке Форос.

Накануне третьего штурма под Севастополем было сосредоточено более двухсот тысяч гитлеровцев и они стояли так плотно, что не было никакой возможности пройти незамеченными через передний край. Но командованию все же были необходимы данные о противнике. Было принято решение пройти в тыл противника со стороны моря. Вечером 17 июня из Балаклавской бухты вышли на веслах две шлюпки с восемнадцатью разведчиками. Шлюпки взяли курс в сторону Ялты, чтобы под покровом темноты подойти к берегу уже в тылу у противника. Однако высадиться не удалось, т. к. буквально все побережье было утыкано пулеметными точками и освещалось ракетами. На рассвете шлюпки были обнаружены и атакованы двумя торпедными катерами В. Боргезе.

Не надо быть военным моряком, чтобы оценить всю абсурдность ситуации: 2 торпедных катера, вооруженных еще и крупнокалиберными пулеметами. и развивающими скоростью до 30 узлов и 2 практически неподвижные шлюпки.

Разведчики оказали ожесточенное сопротивление, открыв огонь из всех автоматов и ручных пулеметов по катерам, постоянно меняющими курсы.

По свидетельству самих итальянцев, бой происходил на дистанции 200 метров и длился всего 20 минут. В результате итальянские катера, получив ряд повреждений и потеряв одного человека раненым, позорно ретировались.

Разведчики, перевязав раненых, сели за весла и благополучно пришли в Балаклавскую бухту. А с именем Боргезе мы еще встретимся на этих страницах.

В 1942–1943 годах лейтенант С. Осипов, будучи командиром взвода, отличился в проведении разведывательно-диверсионных операций, проводимых разведотделом штаба Балтийского флота на южном побережье Финского залива.

В апреле 1944 г. отряд особого назначения из десяти человек под командованием старшего лейтенанта С. Осипова был высажен с торпедных катеров в районе поселка Любимовка с задачей круглосуточного наблюдения за входом и выходом кораблей противника из порта Севастополь и доставки данных по радио. Отряд свою задачу выполнил.

Тогда же в июле 1941 года в разведотдел ЧФ поступило распоряжение направить одного офицера в Москву, в разведку ВМФ для дальнейшей подготовки на Высших разведывательных курсах. Выбор пал на лейтенанта А. Буслаева. Сборы были недолги и выехать из Крыма еще было можно. В августе 1941 г. Анатолий Иванович (будем его так называть) увиделся в Москве с семьей и прибыл в отдел кадров Разведки ВМФ. (Разведка ВМФ с 1939 по 1960 имела разные названия, но для удобства будем называть ее именно так). В отделе кадров молодого офицера направили на полугодовые курсы Высшей разведывательной школы. А поскольку она эвакуировалась в г. Ульяновск, то ему следовало прибыть туда и уже в сентябре начать там занятия.

Семья Анатолия Ивановича, а именно наша мать и я с братом отправились следом уже в октябре. Предварительно мы набегаем на станцию метро «Маяковская», во время бомбежек, поскольку жили на Малой Бронной. На курсах Анатолию Ивановичу объявили, что он будет изучать английский язык (к его удивлению) и будет направлен для

работы в США. Надо сказать, что до этого в школе, техникуме и в училище он изучал немецкий.

Учеба на курсах предусматривала подготовку офицеров агентурной разведки, как легальных, т. е. офицеров военного атташета, так и полулегальных, т. е. под «крышей» какого-нибудь представительства. Особый упор делался на фотоподготовку, знание языка, знание конспирации при работе в стране пребывания. Учитывая военное время и сжатые сроки подготовки, занятия шли до поздней ночи, конечно, без выходных, с помощью опытных преподавателей и инструкторов. Английский язык изучался в небольших группах, причем выделялось ему максимальное количество учебных часов. Уже через 3–4 месяца Анатолий Иванович мог свободно разговаривать с преподавателем по-английски. Помимо этого изучали материалы, относящиеся к стране будущего пребывания, характер предстоящей работы.

Что же произошло в мире за 2–3 месяца с начала войны с Германией? И почему внимание военной разведки было обращено к США?

Уже 22 июня 1941 года, сразу после получения известия о нападении Германии на СССР премьер-министр Великобритании и президент США

Ф. Рузвельт выступили с заявлениями о том, что окажут СССР всяческую помощь, в том числе и вооружением. Биль о Ленд-лизе был подписан президентом Рузвельтом еще 8 марта 1941 года. В Москву немедленно вылетел представитель президента США Гарриман, который вел переговоры с И. Сталиным и Наркоминдела В. Молотовым. Результатом переговоров было включение СССР в план поставок по Ленд-лизу, согласован перечень самых необходимых товаров.

А в августе правительство США уже выделило первую финансовую помощь. Президент Рузвельт писал в эти дни:

«Мы предоставили помощь на основе закона о ленд-лизе для того, чтобы помочь самим себе. Ленд-лиз работает на Америку на русском фронте».

В этих условиях ГРУ ГШ и разведка ВМФ сориентировались моментально и начали подготовку новых разведчиков и направлять старые опытные кадры на вновь открывающиеся легальные возможные должности в США. Но об этом чуть позже.

В марте 1942 года Анатолий Иванович с семьей вернулся в Москву. В отделе кадров Разведки ВМФ ему объявили, что он будет направлен для работы в США в составе Советской закупочной комиссии представителем Наркомморфлота в должности инспектора по отправке транспортных судов. На сборы и улаживание семейных дел, оформление заграндокументов для себя и семьи, экипирование дали пять дней. Еще предстояло пройти собеседование с начальником Разведки ВМФ и представителем ЦК ВКП(б).

Начальником разведки ВМФ был, недавно назначенный на эту должность, многоопытный разведчик М. Воронцов. До этого он был военно-морским атташе в Германии и также, как Рихард Зорге из Японии, слал в Москву донесения о сроках нападения Германии на СССР, ссылаясь на достоверные источники.

Нарком ВМФ адмирал Н. Кузнецов докладывал об этих донесениях лично

И. Сталину, но реакция на эти доклады известна.

21 июня 1941 года Н. Г. Кузнецов заслушал прибывшего из Берлина капитана 1 ранга М. Воронцова и сделал вывод: война могла начаться с часу на час. На флоты немедленно пошла команда: готовность № 1. Кузнецов на собственную ответственность перевел все флоты на повышенную готовность.

Беседа начальника разведки ВМФ проходила с отцом и несколькими офицерами, после окончания курсов и на-

правляющимися в США в официальные представительства, и на должности «под крышей».

М. Воронцов отметил, что несмотря на войну и сложное положение на фронтах руководство РККА и РККФ считает, что их миссия имеет огромное значение. Дело в том, что это сегодня мы союзники, но это не надолго. Сегодня нам предоставляется уникальная возможность получить допуск к современной технике и технологиям. Изучить современную структуру ВМС США, их организацию, состав и вооружение современных кораблей. Необходимо получить не только новейшие образцы американской техники, но и постараться получить доступ к технологиям будущего кораблестроения. Все это необходимо систематизировать и дать возможность изучить нашим инженерам и конструкторам.

На прощанье Воронцов еще раз напомнил о строжайшем соблюдении конспирации при работе «под крышей», контактах с аппаратом военно-морского атташе, пожелал успехов и еще напомнил об экипировке. «Вы ничем не должны отличаться от американцев. И научите своих жен делать прически, маникюр и красить губы», – в заключение напутствовал начальник разведки. Об этой прощальной фразе вспомнится уже в Америке.

Помимо этого отцу и матери предстояло пройти собеседование в ЦК ВКП(б). Здесь они удостоились чести побывать на приеме у заместителя председателя партийного контроля М. Ф. Шкирятова. Конечно, тогда никто даже не догадывался, какую зловещую роль в репрессиях 1937 года и поздних лет сыграл тов. Шкирятов. Поэтому вызов к нему на прием воспринимался как высокое доверие, как факт придания этой командировке государственного значения.

Беседа с матерью носила ознакомительный характер и напоминанием того, что она должна всегда помнить о бдительности в этой командировке и всячески помогать мужу

в его ответственной работе. Кстати, мать была беспартийной и даже никогда не была комсомолкой. В свое время в техникуме, где она училась и подала заявление в комсомол, «бдительные» сокурсники отказали ей, сказав, что ее отец, солдат Первой мировой войны, будучи управдомом, не является настоящим пролетарием. После этого, обидевшись, мать больше никогда не делала попыток вступить в комсомол, ни во время учебы, ни позже, во время работы. Шкирятов посмеялся, услышав этот рассказ, и пообещал помочь при вступлении в партию, но мать впоследствии не воспользовалась этим.

Визит отца к Шкирятову был немного интереснее. В партию он вступил в 1940 году, еще в училище, однако никаких партийных нагрузок не нес ни тогда, ни в будущем. Шкирятов поинтересовался ходом подготовки на курсах разведки, задачами, которые будет решать Анатолий Иванович в стране пребывания. Шкирятов отметил, что идет война, и вся его деятельность должна быть направлена на помощь Красной Армии и Флоту. Затем, ознакомившись с биографией Анатолия Ивановича (личное дело лежало перед Шкирятовым), он заметил, что он тоже туляк и спросил про отца. Анатолий Иванович рассказал, что отец был призван в царскую армию, а после революции вернулся с фронта в Тулу и был в Красной гвардии. Шкирятов заметил, что возможно они и встречались в Туле во время Гражданской войны и после. Затем Шкирятов пожелал Анатолию Ивановичу успехов в командировке, отметив, что туляки никогда не подводили.

На этом аудиенция закончилась.

Наконец, все формальности были улажены, сборы закончились, и мы с Ярославского вокзала на скором поезде «Москва-Владивосток» отправились к Тихому океану. Пока поезд будет идти на восток, пропуская эшелоны с воински-

ми грузами, немного расскажем из истории морской (тайной) разведки, начиная с начала XX века.

Еще за 10 лет до начала Русско-японской войны 1904–1905 года японцы направили в Россию, и в особенности в Маньчжурию и на Дальний восток, большое количество своих шпионов и диверсантов и, на основании получаемых от них сведений, тщательно изучали организацию и боевые возможности российской армии и флота, будущий театр военных действий и составляли оперативные планы ведения войны. По далеко не полным данным, составленными на основании материалов жандармских органов России, количество японских шпионов, действовавших на территории нашего государства, к началу русско-японской войны доходило до 500 человек. Разумеется, сведениям от японской стороны, вследствие специфики проблемы, мы не располагаем и по сей день.

Здесь мы будем приводить факты морской разведки Японии. Так японский военно-морской агент в Берлине, некий капитан Такинава, с помощью немецкой разведки установил на датском побережье наблюдение за проходом русских судов. Целью этого наблюдения было выяснить дату прохождения эскадры Рожественского через Немецкое море. Отдельные японские офицеры внедрялись на рыболовецкие суда, промышлявшие у берегов России и в районе Порт-Артура и Дальнего с целью изучения диспозиции и деятельности русского флота и береговых укреплений. Японские шпионы работали также поварами, кочегарами и официантами на русских и иностранных пароходах, курсировавших между русскими и иностранными портами. Сбором информации о Владивостокской крепости и острове Русский занималась пароходная компания «Ниппон-Юзен-Кайша», располагавшаяся во Владивостоке.

Японцы были прекрасно осведомлены о сроках перехода русской эскадры из Индийского океана мимо Индоне-

зийских островов. Поэтому они заранее отправили своих агентов в места предполагаемой загрузки угля на корабли. Есть мнение, что исход русско-японской войны был предопределен во многом, благодаря японской разведке.

А вот как «работали» офицеры германской разведки перед Первой мировой войной в Англии. Многочисленные офицеры разведки ВМС Германии отправляются в Англию для сбора информации, а официально, как обычные отпускники. Ставится задача фотографировать военные корабли, стоящие на стапелях, и еще не спущенные на воду. В частности, постройка в Портсмуте «Куин Элизабет», первого броненосца Великобритании, вооруженного 381 мм орудиями, и работающего на мазуте, осуществлялось в строгой тайне, поскольку Адмиралтейство очень хотело скрыть от чужих глаз формы корпуса этого быстроходного корабля.

В качестве меры предосторожности в канун церемонии спуска на воду в октябре 1913 года старый броненосец «Зеландия» встал на якорь на траверзе стапеля, на котором стоял «Куин Элизабет», чтобы скрыть обводы корпуса корабля от взглядов любопытствующих, но это не помешало одному офицеру немецкого флота сделать одну фотографию крупным планом и несколько мгновенных фотоснимков «Куин Элизабет», воспользовавшись самым простым средством. Он взобрался на борт «Зеландии» и попросил одного из офицеров этого корабля, предварительно познакомившись с ним, сфотографировать его на подходящем фоне.

Фотография играет важную роль в работе разведки. Объектив схватывает детали, которые не замечает самый опытный глаз.

В июле 1917 года Беломорским контрразведывательным отделением разоблачены два немецких агента (шведские подданные), собиравших сведения о заградительных сетях в Кольском заливе. В результате допросов получены

данные об использовании немецкой военно-морской разведкой судов нейтральных стран, в состав экипажей которых внедрялись командиры немецких подводных лодок, рыскавших в Баренцевом море и топивших транспорты, доставлявшие в Архангельск и Романов-на-Мурмане (Мурманск) вооружение, боеприпасы и продовольствие из Англии и Франции. Эти офицеры изучали маршруты следования пароходов в северные порты, фарватеры, особенности навигационной обстановки и т. д. Впоследствии они, командуя подводными лодками, успешно топили транспорты с нужными русской армии военными грузами.

Офицеры Кригсмарине интересовались советским Севером вплоть до Второй мировой войны. Так, в июле 1940 г. германский вспомогательный крейсер, замаскированный под торговое судно «Комет» прошел северным морским путем в Тихий океан и даже в Индийский, промышляя на торговых путях, топя всех без разбору, действуя как рейдер. По докладам советских лоцманов, орудия на судне были замаскированы, а команда (слишком большая) была сплошь из переодетых офицеров, которые изучали район плавания, проводили фоторазведку береговых объектов. По-видимому, этот рейс был напрямую связан с советско-германским договором и был разрешен из каких-то высших соображений.

Однако вернемся к нашим путешественникам. Поезд благополучно добрался до Владивостока. В ожидании очереди к берегам США остановились в гостинице «Челюскин». Наконец, такая оказия появилась. Анатолий Иванович с семьей в числе других работников советских организаций погрузился на танкер «Батуми» (капитан К. Зайцев). Танкер был специально выделен для доставки жидких грузов из США на Дальний Восток, однако по документам шел в Петропавловск-Камчатский. Дело в том, что уже были случаи

потопления наших судов. Война между Японией и США уже шла и пролив Цугару (Сангарский) был закрыт. Путь лежал через пролив Лаперуза, далее через 1-й Курильский пролив, северную часть Тихого океана и, наконец, Сан-Франциско.

В это время года пролив мог быть забит льдами, однако сильные ветры очистили его, но избежать досмотра японским сторожевиком не удалось. Японцы поднялись на борт, проверили документы, заглянули в каюты, проверили груз и разрешили следовать дальше. На всем дальнейшем пути обстановка была сложной – туманы, снегопады, сильный ветер. Наконец, танкер вышел в открытый океан и взял курс на Сан-Франциско.

Мы уже знали, что 7 декабря 1941 г. японцы напали на главную базу Тихоокеанского флота США на Гавайских островах. Давайте посмотрим, какие события предшествовали этому, и какую роль здесь сыграла японская морская (тайная) разведка. С 15 марта 1941 года к исполнению обязанностей начальника разведки территории Гавайских островов приступил Ирвинг Мэйфилд, служивший до этого военно-морским атташе в Чили.

По опыту предыдущей службы Мэйфилд хорошо представлял, что японскую разведку интересовали прежде всего следующие сведения: состав американского флота, базирующегося в Перл-Харборе, места якорных стоянок кораблей и периодичность их выхода в море, дислокация и назначение других объектов на территории Гавайских островов. Как рассказал Мэйфилду его ближайший помощник, начальник контрразведывательного отделения лейтенант Уильям Стефенсон, одним из источников развед. информации являлись экипажи торговых судов.

За находившимися на базе американскими кораблями легко было вести наблюдение и с танкеров, и с учебных судов японского флота, которые довольно часто заходили на

Гавайские острова с деловыми визитами. Любой член экипажа корабля во время схода на берег мог беспрепятственно перемещаться по всей территории Оаху. Одной из распространенных форм отдыха моряков была автомобильная поездка по достопримечательным местам острова, при этом дорога проходила недалеко от побережья Перл-Харбора, что позволяло хорошо разглядеть находившиеся в бухте корабли.

Контрразведывательное отделение располагало достоверными сведениями о том, что некоторые члены экипажей японских танкеров после схода на берег оставались в Гонолулу на несколько суток в ожидании прибытия следующего танкера, и на нем возвращались в Японию. Кроме того, в Гонолулу регулярно заходили японские грузовые и пассажирские суда. У сотрудников контрразведки не вызвало сомнений, что эти суда используются для высадки тайных агентов японской спецслужбы с необходимым шпионским снаряжением и материалами. Как и в других, но менее важных с военной точки зрения американских портах, пассажиры прибывавших судов подвергались только санитарному и таможенному контролю.

Генеральный консул Японии и сотрудники консульства имели возможность беспрепятственно посещать эти суда, в свою очередь капитан и члены экипажа, находясь на берегу, посещали резиденцию японского консула без каких-либо ограничений со стороны местных американских властей. Все это по мнению сотрудников контрразведки, весьма облегчало японской агентуре установление необходимых контактов и передачу добытых разведдонесений в Японию.

В конце октября 1941 года японский лайнер «Тайо Мару» отошел от причала в Иокогаме и взял курс на Гонолулу. На борту лайнера находились три офицера ВМФ Японии, которым было поручено вести тщательное наблюдение за

судоходством и условиями плавания по всему маршруту парохода, а с прибытием в порт назначения, проверить достоверность полученной от консула разведывательной информации и в случае необходимости уточнить ее.

Секретной миссии офицеров придавалось особое значение, поскольку именно по этому же маршруту адмиралом Ямамото планировался и переход японского авианосного ударного соединения для атаки на Перл-Харбор. Прибыв в Гонолулу, разведчики пробыли в столице Гавайских островов целых пять дней и, получив от консула интересующую их дополнительную информацию по расположению отдельных военных объектов на острове Оаху, благополучно убыли назад в Японию.

Итак, японская морская разведка опять переиграла противника в начале войны, как и 40 лет назад с Россией. Однако в этой войне финал для Японии стал катастрофическим.

В начале апреля 1942 года танкер «Батуми» подходил к Сан-Франциско. День был теплый и солнечный, и все пассажиры высыпали на палубу, чтобы полюбоваться раскинувшимся на холмах городом. Прямо по курсу возник, казалось, парящий в воздухе знаменитый подвесной мост «Золотые ворота», соединяющий Сан-Франциско с северным калифорнийским побережьем. Всем пассажирам казалось, что невозможно пройти под мостом, но вот мост все ближе и, оказывается, можно еще два судна поставить друг на друга, но до моста не дотянуться.

На причале будущих служащих советской закупочной комиссии встречал генеральный консул СССР в Сан-Франциско Я. Ломакин и представитель закупочной комиссии П. Разин. Всех пассажиров перевезли на берег в гостиницу. Нам – семье из 4-х человек отвели номер из двух комнат. Ломакин и Разин рекомендовали сменить выдан-

ную еще в Москве экипировку, особенно мужчинам. Почти у всех были одинаковые черные и темносиние велюровые шляпы, такого же цвета двубортные костюмы и брюки с отворотами, одинаковые галстуки и желтые «скороходовские» туфли.

На другой день все пошли в рекомендованные недорогие магазины, вспоминая напутствия в Москве – не отличаться от американцев. Продавцы в магазинах были приветливы и всячески помогали русским, при этом удивлялись старым долларам двадцатых годов, которыми их снабдили из недр Наркомфина.

Однако пора было и приступить к работе. Руководителем Анатолия Ивановича по линии разведки был военноморской атташе СССР в США капитан I ранга И. Егорычев, его помощником капитан 2 ранга Н. Скрыгин. С ними он встретится позже, уже в Вашингтоне. А пока получил указания от их помощника, члена закупочной комиссии. В первую очередь необходимо было «легализоваться», т. е. приступить к «крышевой» работе.

Для своевременной доставки военных грузов из Америки в Советский Союз, освобождения Амторга от несвойственных ему коммерческих функций в 1942 году по решению Советского правительства в США создается Государственная закупочная комиссия СССР. Председателем комиссии был генерал Л. Руденко. Членами комиссии были представители всех родов войск, наркоматов морского флота, авиапрома, судостроения, связи, медицинского управления и т. д. Кроме того, туда входил и директор Амторга М. Гусев, который имел большой опыт предоставления прикрытия руководителям различных спецслужб.

В своей работе в США Анатолий Иванович довольно часто контактировал с Генеральным консулом СССР в Сан-Франциско, а затем и в Нью-Йорке Я. Ломакиным и дирек-

тором Амтрога М. Гусевым. Они оба сыграли огромную роль в бесперебойной работе в выполнении задач по ленд-лизу. Однако в современной мемуарной литературе оба эти персонажа предстают, в основном, в негативном свете. Первый, в связи с попытками советских людей остаться в США и его действиями по их возвращению в СССР, а второй как руководитель чуть ли не «шпионского» центра. Однако оба эти незаурядные работники вели себя именно так, как должны были вести себя добросовестные работники МИДа и Внешторга.

Что же такое Амторг? Это акционерное общество, торговая корпорация в Нью-Йорке была сравнима с «Аркосом» в Лондоне и и торговым представительством в Берлине. Создан Амторг был в 1924 году, как поставщик экспорта советских товаров в США и импорта американских товаров в СССР. Его начальный капитал составлял 100 тысяч долларов и был представлен московским Банком внешней торговли, который стал совладельцем Амторга. Как и другие родственные компании, Амторг был настоящим предприятием, а не просто прикрытием, его торговые операции стали источником его силы и влияния. В некоторые годы его оборот достигал сотен миллионов долларов.

Многие американские промышленные, финансовые и торговые интересы зависели от стабильности и процветания этого советского предприятия. Тот факт, что Амторг был и в самом деле прибыльным торговым предприятием, делал его вдвойне ценным в качестве прикрытия для операций советской разведки. Но в общем, Амторг был владением скорее ГБ, чем военной разведки.

В годы войны США заняли первое место в числе источников информации и объектов шпионажа. В 1942–1943-х гг. все взоры были устремлены на Вашингтон. Сотни советских официальных лиц пополняли штаты посольства, закупоч-

ных комиссий, консульства и субагентств в США и Канаде. И с каждой группой советских работников прибывало несколько человек из спецслужб. На обоих побережьях США открылись мор. агентства в портах Балтимор, Бостон, Филадельфия, Портленд, Сиэтл и Сан-Франциско.

Вначале Анатолий Иванович был единственным инспектором мор. агентства на всем западном побережье. В его задачу входило агентское обслуживание советских судов, защита их интересов перед таможенной, управлением порта и другими учреждениями и организациями. Это давало ему возможность беспрепятственно проходить на территорию любого порта, где находились советские суда, на территорию судостроительных заводов и доков, где строили или ремонтировались эти суда. Конечно, можно было свободно приносить или выносить любую документацию. Это давало огромные возможности по сбору информации по всем этим объектам, что он с успехом и делал.

Успешной работе под «крышей» и выполнением основных задач способствовало расширение круга знакомств среди советских работников. Так Анатолий Иванович познакомился с представителем морского регистра СССР В. Маркасовым. Вскоре это знакомство переросло в дружбу, которая продолжалась долгие годы и после возвращения на Родину. Вместе с Маркасовым Анатолий Иванович посещал ряд судостроительных верфей, на которых строились суда для СССР. Это давало шанс оценить возможности судостроительной промышленности США.

К 1943 г. США удалось возместить тяжелые потери, понесенные в первый период войны от ударов японского флота. Теперь же Тихоокеанский и Атлантический флоты насчитывали сотни боевых кораблей различного класса. Особый интерес представляло строительство сухогрузных транспортов типа «Либерти». Строительство велось мето-

дом сварки на стапелях, на которые подавались уже готовые секции, собранные в специальном корпусном цехе. Через 3–4 недели после подачи первой секции на степель очередной «Либерти» покидал верфь. И таких линий было несколько.

Примечательно, что суда этого типа строились из расчета использования год–два, во всяком случае до конца войны. Но в Советском союзе они находились в эксплуатации двадцать и более лет.

Иногда различные документы можно было получить просто благодаря хорошим отношениям, расположением должностных лиц. Так в Филадельфии во время церемонии спуска на воду очередного «Либерти», предназначенного для Советского союза, отец познакомился с офицером, строящегося рядом американского военного корабля. Они обменивались впечатлениями о мореходных качествах различных судов и темпах строительства. Знакомство продолжилось, а при очередной встрече офицер подарил любознательному «союзнику» «Справочник офицера ВМС США» 1944 года издания.

Этот справочник был для служебного пользования и довольно полно освещал структуру американских ВМС, систему базирования, боевую и повседневную организацию, систему подготовки кадров и многое другое. После доставки этого справочника в СССР и перевода на русский язык, он еще долгое время был пособием по изучению ВМС США в системе разведки.

Фотографировать объекты на судостроительных заводах было возможно при приеме судов советскими командами, а иногда и во время «пикников», проводимыми с видом на завод или док. Иногда, когда отец проезжал на машине с семьей мимо нужного объекта, он просил мать вывести нас, детей в «кустики» для понятной необходимо-

сти, и делал нужную съемку. Кстати, Анатолий Иванович, как и многие другие сотрудники, прекрасно водил машину. За все время пребывания в США он сменил несколько машин от старенького «олдсмобила» до новейшего «бьюика», благо руководство на это денег не жалело.

Очень полезным было знакомство с легендарным впоследствии А. Соляником, который в 1942–1945-х гг. возглавлял комиссию промышленного и транспортного флота СССР в США. Это знакомство и сотрудничество позволяло Анатолию Ивановичу расширять возможности своей основной работы. А с Соляником мы еще встретимся на этих страницах и через 10 и даже 30 лет.

Надо сказать, что пребывание за границей в те годы для советских людей было не таким уж простым. Мало того, что необходимо знать чужой язык, но надо ходить в магазины и просто общаться с соседями.

В первый год нашего пребывания в США на Западном побережье в г. Портленд мы поселились в отдельном доме, который сдавала пожилая американка польского происхождения. И в этом нам повезло. Отец постоянно был в разъездах по всему побережью. Мать же совершенно не знала английский, в школе и техникуме учила немецкий. Однако с хозяйкой они нашли общий язык на смеси русского и польского. Затем сама и с ее помощью одолела азы разговорного английского, и вскоре начала самостоятельно совершать походы в магазины.

Хозяйка с удовольствием занималась с ней и позже в шутку сказала, что у нее было другое представление о «красных» русских. И что русские должны быть непременно с рогами, как говорили в церкви. Причем все это было вполне серьезно.

У отца же с языком проблем не возникало, поскольку надо было каждый день работать, постоянно общаться с

американцами, решать множество вопросов. И язык у него постоянно совершенствовался.

Хочется отдать должное матери, что помятуя беседы в Москве, она за очень короткое время приобщилась к американскому образу жизни и внешне ничем от них не отличалась. И, забегаая вперед надо признать, что во многом благодаря ей отец приобрел тот лоск и презентабельность, который необходим человеку его профессии. Она была его незаменимой помощницей здесь в Америке и еще долгие годы везде, куда судьба забрасывала отца.

Через год мы переехали на восточное побережье. Здесь мы попеременно жили в Филадельфии, два раза в Нью-Йорке и в Вашингтоне. Анатолий Иванович продолжал свою деятельность по обслуживанию советских судов. На восточном побережье в 1942–1945-х гг. их всегда находилось от пяти до двадцати. некоторые, нуждавшиеся в серьезном ремонте, стояли по 3–5 недель. На каждый паром к его прибытию приходил представитель моргагенства, чтобы ознакомиться с положением дел. Кроме того, перед отплытием рассказывал о положении на фронтах и обстановке на переходе морем.

Надо сказать, что наша жизнь на восточном побережье стала гораздо интереснее. Здесь в советских учреждениях работали сотни людей. Благодаря заботам М. Гусева и Я. Ломакина, уделялось большое внимание отдыху сотрудников многочисленных советских представительств. В Нью-Йорке открылась советская школа при Генконсульстве, где учился мой старший брат. Сотрудники и члены семей могли отдохнуть в резиденции Генконсульства в Гленкове или на летней базе, арендованной на берегу океана.

Праздничные вечера и просмотры советских новых фильмов, предоставляемые фирмой «Союзэкспортфильм» проводились регулярно во всех представительствах. Кро-

ме того, Амторг проводил продажу новых книг, журналов и газет, правда с небольшим опозданием. Здесь можно было узнать свежие сводки Совинформбюро, отправить на Родину посылку или письмо.

В США издавались и эмигрантские газеты: «Русский голос», «Русское слово» и «Новое русское слово», но здесь не всегда можно было получить достоверную информацию. Диапазон был достаточно широк от откровенных черносотенных статей и статей «толстовцев», предсказывающих скорое поражение СССР, до статей Керенского и Деникина, которые, казалось, навсегда канули в Лету, однако желавших победы Красной Армии.

Когда мы жили в Нью-Йорке, а жили мы в Манхэттене на 75 Вест стрит, и часто ходили через Центральный парк, то в консульство, то в школу при консульстве, куда мать водила брата. Центральный парк был лучшим местом отдыха. В выходные дни ездили в Гленков на Лонг-Айленде - дом отдыха ген.консульства. А позже в летнюю резиденцию постпредства СССР при ООН, которую американское правительство подарило СССР. Впрочем, говорят, не подарило, а продало за 1 доллар. Конечно, мы ходили на концерты Поля Робсона, которые он давал в советских клубах и даже на судах.

Незабываемое впечатление оставляло посещение Нью-Йоркского цирка, где представление давалось сразу на трех аренах и участвовало до тридцати слонов одновременно. Уже в наше время, проживая в Бостоне, я ходил с внуками на представление этого цирка, и представьте, к моему удивлению программа была почти такая же и на трех аренах. Внуки были в восторге.

Американские источники отмечают, что поворотной точкой зимой 1942–1943-го года стал Сталинград, после чего разведывательная работа русских стала проводиться систематически и с большим размахом. Операции по

ленд-лизу достигли огромных размеров. Советские миссии в США увеличили свои штаты и повсюду получали теплый прием, им было легко встречаться с промышленниками, учеными и инженерами. Новые изобретения обсуждались с советскими представителями, целые заводы с новейшим оборудованием отправлялись в Россию. Вновь организованная советская закупочная комиссия в Вашингтоне одновременно выполняла задачи по ленд-лизу и разведке.

Здесь впервые военная разведка тесно переплелась с промышленным шпионажем. Я не буду здесь говорить о той роли ленд-лиза в победе над немецким фашизмом, но то, что ленд-лиз сыграл большую роль в рывке всей нашей военной промышленности – это бесспорно.



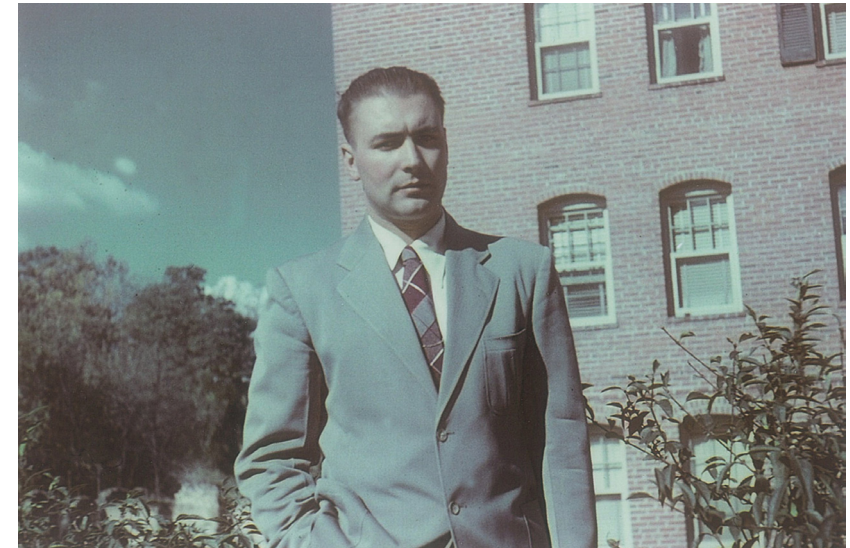
1939 г. А. Буслаев, курсант Второго Военно-морского училища.
Севастополь.



1941 г. Севастополь. Группа первого выпуска Черноморского Высшего военно-морского училища. Трое из них А. Буслаев, И. Алексеев и С. Осипов стали офицерами разведки ВМФ.



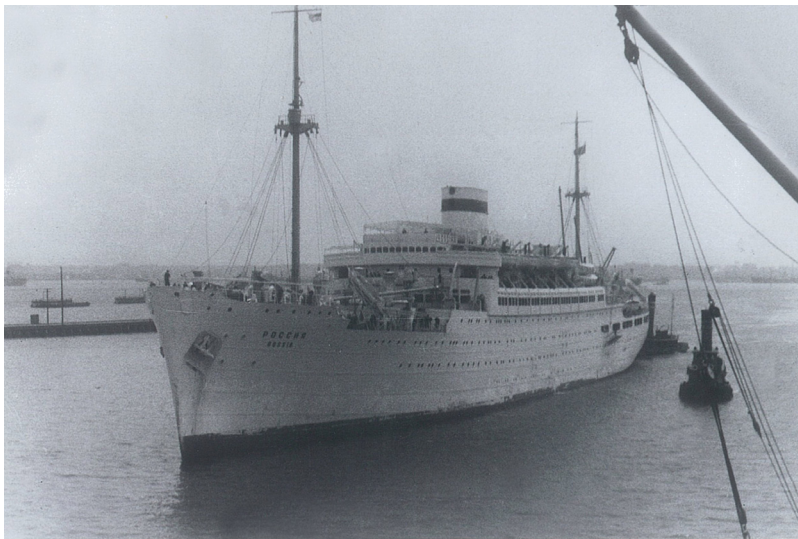
1942 г. Группа разведчиков Черноморского флота. Слева направо – старший лейтенант Н. Федосов, главный старшина А. Гришин, лейтенант В. Кисляков, мичман Ф. Волончук.



1945 г. А. Буслаев. Вашингтон (США).



1945 г. (США) Группа советских работников на отдыхе в Гленкове.
Крайний слева – директор легендарного Амторга М. Гусев.
На переднем плане дети, слева – Миша Гусев, в центре –
автор строк, справа – с мячом брат Альберт.

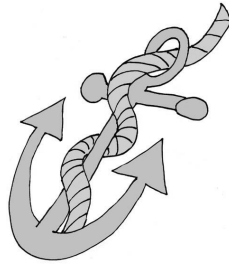


1946 г. Дизель-электроход «Россия» (бывший германский «Патрия») в порту Нью-Йорка. Именно на нем была перевезена часть материалов, добытых разведкой.

«Тайная **разведка** есть систематический сбор **сведений** о вероятном **противнике**».

Генерал-майор Н. Батюшин

ЧАСТЬ ВТОРАЯ



Нью-Йорк – Одесса – Москва. Конец войне. Все добытые секреты на Родину. ФБР устало наблюдать. Разведка и пеницилин. Пожар на «Победе». Что в итоге. Возвращение домой. Вынужденный карантин.

Наконец, война закончилась. 17 мая 1945 года в посольстве СССР в Вашингтоне на 16-й улице состоялся грандиозный праздничный прием в ознаменование полной Победы над нацистской Германией. И присутствовало на нем около двух тысяч гостей – американских официальных лиц различных рангов, членов дипкорпуса, представителей прессы и общественности, а также советских граждан – работников советской закупочной комиссии.

А 21 августа американское правительство приняло решение о прекращении операций по ленд-лизу, в том числе и прекращении поставок Советскому Союзу. Особенно неприятным было то, что этим решением не только отменялись заказы последнего времени, но и поставки на давние заказы.

Понадобились длительные и упорные переговоры в Москве и Вашингтоне в течение августа-октября, чтобы склонить американские власти на отмену решению, хотя бы в отношении части оборудования, уже изготовленного

или находящегося в стадии изготовления. В ноябре соглашение на этот счет было достигнуто, однако поставки уже были не в счет ленд-лиза, а в порядке долгосрочного кредита на 240 млн. долларов.

В конце 1945 года мы переехали в Вашингтон и поселились на окраине города- Силвер Спринг, хотя на машине до посольства и здания Сов. закупочной комиссии всего 15–20 минут. Дело в том, что в служебных помещениях и на складах скопились целые горы чертежей и фотографий образцов вооружения самолетов и подводных лодок, сотни карт США, лоций, индустриальных районов, мостов, дорог, портов, верфей, кораблей и т. д. Перевозка всего этого сама по себе составляла сложную проблему. Существовало четыре основных пути пересылки секретных и полусекретных материалов, включая различные образцы и копии чертежей.

Первый – это запечатанная сумка дипкурьера. Но лишь небольшая часть добытого материала могла быть переправлена таким образом.

Второй способ – использование диппаспорта.

Третий способ – была переправка самолетом.

Наконец, самым удобным был четвертый способ – перевозка морем.

Анатолию Ивановичу вместе с другими работниками аппарата комиссии под руководством военно-морского атташе капитана второго ранга Н. Скрягина было поручено организовать переправку всех добытых материалов в порты СССР. Все это нужно было сделать, не привлекая внимания портовой администрации. Как правило, советские моряки в американских портах не встречали затруднений, забирая на борт поклажу. Более того, в Вашингтоне и Нью-Йорке Советским агенствам выдавались экспортные лицензии на вывоз товаров в Россию, которые использовались для тех грузов, которые должны были проходить через таможню.

Это давало возможность очень простым способом отправить груз с фальшивым ярлыком, например, радарное оборудование под видом автомобильных моторов и т. д.

Якова Ломакина, советского ген. консула в Нью-Йорке, никогда не спрашивали, что за вещи он проносит на борт судна. Часто секретные материалы маскировались среди невинных на вид книг, журналов или каталогов. Такими же привилегиями пользовались инспекторы советских моргенств. Если и возникали какие-то сложности с таможней, то вход пускалось традиционное русское гостеприимство.

Кстати, о ловкости Я. Ломакина ходили легенды. Вот одна из них. Однажды ночью один из советских служащих комиссии возвращался домой, задержавшись поздно на работе. Его путь лежал по 5-й авеню в Нью-Йорке, известной своими дорогими магазинами. Пару часов до этого случилось ограбление мехового магазина. Грабители разбили витрину и похитили несколько дамских шуб. Одну из них – легкое норковое манто они обронили на асфальт. Полицейские решили сделать засаду, надеясь, что грабители еще недалеко ушли и могут вернуться, чтобы забрать потерю. Наш служащий наткнулся на шубку, оглянулся по сторонам и, подобрав добычу, сунул ее под пальто. Тут-то его и повязали полицейские. В участке его поместили в камеру вместе с уликой и по требованию русского (как они выяснили), позвонили в консульство.

Ломакин приехал утром и вошел в участок, неся на согнутой руке свой плащ. Он представился и попросил проводить его к арестованному. Ему это разрешили. Через некоторое время он вышел из камеры, все так же с плащем на руке и сообщил, что ему все понятно и он позже сообщит о своем решении. С тем и уехал. Чуть погодя, когда задержанного вызвали на допрос, выяснилось, что шубки при нем нет. Пришлось его отпустить.

Война закончилась и, несмотря на напряженную работу, советским работникам стали давать выходные, даже по несколько дней. Родители вместе с семьей Маркасовых сняли дачу на берегу Чезапикского залива на целый месяц. Еще мы любили гулять по Вашингтону - в городе было много парков, памятников и мемориалов. Уже мы прожили в США четыре года и не удивлялись никогда раньше не виданным пылесосам, холодильникам и стиральным машинам, и отдельным квартирам. Однако поражались прекрасным дорогам, чистоте на улицах. Особенно нам запомнилось коллективная поездка на двух машинах на Ниагарский водопад. Незабываемое зрелище.

Нам очень нравилось смотреть кино прямо из кабины машины на открытой специальной площадке. Фильмы, в основном, ковбойские с поющим ковбоем Рой Роджерсом на белом коне и, конечно Тарзан. Старались не пропустить Дину Дурбин во всех фильмах, только-только появившиеся триллеры об оборотнях с русским актером-невозвращенцем Борисом Карловым. Мы, дети, любили первые мультфильмы с Микки Маусом и комиксы с «суперменом». Мои внуки смотрят их и сейчас.

Но не все было так безоблачно. Уже в январе 1946 г. началась антисоветская истерия. В марте 1946 г. в Сиэтле был арестован сотрудник Советской закупочной комиссии лейтенант Н. Редин. Он был арестован агентами ФБР по подозрению в шпионаже. Благодаря усилиям советских дипломатов он был отпущен под залог в 10 тысяч долларов. В обвинительном заключении Редину инкриминировалось собрание разведывательных сведений о вооружении и тактико-технических данных эсминца «Йеллоустоун». Однако процесс потерпел полное фиаско, Редин был оправдан и ближайшим пароходом отправлен на Родину.

Здесь надо сказать, что американские контрразведывательные службы были прежде всего заняты борьбой с разведками держав оси. Так по состоянию на 30 июля 1941 г. было выявлено и арестовано 30 агентов, которым поредъявлено обвинение в шпионаже в пользу Германии. Эти агенты абвера были внедрены в американскую судостроительную и авиационную промышленность еще в середине 30-х годов. Свою информацию они передавали через моряков немецких судов, курсирующих между Германией и Америкой. Теперь, похоже терпимость ФБР к широко-масштабному сбору информации советскими работниками подходила к концу.

Уже в 1945 году многие советские работники почувствовали за собой слежку, заметили обыски в своих квартирах. «Гости» неоднократно навещали наши квартиры и в Нью-Йорке, и в Вашингтоне. Родители замечали, что вещи перевернуты, но ценности не тронуты. Возможно, что такой беспорядок устраивали демонстративно. Один раз в замке был обнаружен обломок ключа и вызванный суперинтендант (слесарь) даже не удивился этому.

По роду своей основной работы отец принимал участие и в чисто агентурных мероприятиях прикрытия. Известно, что ГРУ проводило операции по вывозу нелегалов, имевших доступ к атомным секретам в «Манхэттенском проекте». Эти люди, все материалы и документы, добытые ими, переправлялись в СССР на торговых судах. После одной из таких операций машину Анатолия Ивановича с трех сторон зажали машины с людьми, явно из ФБР, и попытались столкнуть ее с причала в воду. Однако он резко увеличил скорость и по самой кромке причала вырвался из капкана.

Этот случай, конечно, насторожил Анатолия Ивановича. Еще было несколько случаев, когда матери, даже когда она шла с детьми, предлагали сесть в машину, чтобы подвезти к дому.

Был еще и забавный случай. Анатолий Иванович возвращался из Филадельфии в Вашингтон, проводив очередной советский транспорт на Родину. Он очень торопился и, конечно, превышал установленную скорость. Вскоре послышалась сирена полицейской машины, и он увидел в зеркале полицейского, который подавал ему знаки остановиться. Полицейский подошел к машине, сказал отцу, что он превысил скорость и попросил предъявить права. Он внимательно прочитал права, положил их в карман и приказал следовать за ним. Отец не на шутку перепугался, хотя ничего компрометирующего с собой не было. Тем не менее он поехал вслед за полицейским. Ехали долго, свернули с основной трассы, за окнами уже мелькали домики какого-то маленького городка.

Наконец, остановились у одного небольшого дома. Полицейский посигналил и вышел из машины, вслед за ним вышел и Анатолий Иванович из своей. На крыльцо дома вышла пожилая женщина в вышитой блузке. Полицейский – молодой парень крикнул ей на чистом русском языке: «Смотрите, мамо, какого гостя я Вам привез!» Оказывается, это была семья украинских эмигрантов, которые жили здесь с начала века. Полицейский понял, что перед ним русский, когда читал документы, и решил сделать маме сюрприз. Застолье с украинским борщем и вопросами о жизни в СССР затянулось надолго. Расстались друзьями, а затем сын с включенной сиреной проводил гостя до самого дома.

Весь 1946 год прошел в систематизации и отправке различных материалов. Большую роль в этом сыграл дизель – электроход «Россия». Каждый гражданин СССР, который хоть раз побывал на Черном море знал этот прекрасный белоснежный лайнер. В феврале 1946-го года «Россия» (бывший германский «Патрия») была окончательно передана новому владельцу – СССР, до этого побывав в руках

англичан, использовавших ее как военный транспорт для перевозки войск. Лайнер получил новое название «Россия» и вошел в состав Совторгфлота с портом приписки Одесса. Первым ее капитаном стал опытный моряк Э. Гогитидзе. Мы еще встретимся с ним на этих страницах.

Вскоре «Россия» становится на трансатлантическую линию Одесса – Нью-Йорк. Рейсы длились в один конец около трех недель, по пути прозвонились заходы в Марсель, Геную, Неаполь и даже в Хайфу. Кстати, после этого заходы в Хайфу прервутся на целых 30 лет. Дело в том, что после окончания войны во многих странах по различным причинам находилось большое количество граждан СССР и перемещенных лиц. Достаточно много наших людей находилось и в США. Для их возвращения в СССР и части людей в Европу и была открыта линия Одесса – Нью-Йорк. Линия просуществовала до 1948 года. Конечно, рейсы выполнялись под неусыпным контролем МГБ, но и разведка ВМФ и ГРУ во многом использовали этот интересный рейс.

В январе 1947 года американское правительство окончательно прекратило поставки в СССР. А в феврале того же года военно-морской атташе в США капитан 2 ранга Н. Скрыгин убыл в СССР на «России». Пользуясь своим дипломатическим паспортом, он вез наиболее важные документы, добытые за годы пребывания в США.

Хочется упомянуть об интересной подробности в биографии этого разведчика -дипломата самого высокого класса. За время Великой отечественной войны Н.Скрыгин ни одного дня не был на фронте, однако был награжден многими высокими правительственными наградами. Орден Ленина он, в частности, получил в 1944 году за организацию перехода дивизиона подводных лодок с Тихоокеанского флота на Северный. Маршрут перехода пролегал через Тихий океан, где шла война США с Японией в Сан-

франциско, затем через Панамский канал, Канаду и далее через Атлантику на Северный флот. Среди этих лодок была и знаменитая С-56 Щедрина. Вся эта операция требовала серьезного морского разведывательно-дипломатического обеспечения, не говоря уже о материально-техническом обеспечении в «чужеземных» базах на всех этапах перехода. Кроме того организовывал переходы надводных кораблей через Атлантику, обеспечивал безопасность торгового судоходства.

Но лучше всего предоставить слово его старшему сыну Льву – известному писателю-маринисту: «Отец рассказывал, что один из двух орденов Боевого Красного Знамени, которыми он был награжден, ему особенно дорог тот, который он в шутку называл «бацильным». Дело в том, что в 1944 году ему удалось добыть у американских медиков ампулы с вакциной усовершенствованного пеницилина и описание технологического процесса его получения. После того, как эти материалы были отправлены в СССР, советским медикам удалось воспроизвести его и наладить массовое производство. В результате сотни тысяч раненых бойцов Красной армии были спасены от гнойных инфекций и газовой гангрены».

К слову, наша семья сделала попытку воспользоваться этим, по тем временам «чудо-лекарством». Уже в конце войны мать получила письмо от сестер, оставшихся в Москве, в котором они сообщали, что их отец сильно простудился и у него острая форма пневмонии. С началом войны старый солдат сразу пошел в военкомат. У него были старые счета с «германцем», как он их называл. Был у них даже в плену в лагере под Бреслау, но военком отказал ему по возрасту. Позже он пытался записаться в ополчение, но и здесь сказали, что еще не пришло его время. Ветеран не успокоился и организовывал ночное дежурство на крышах и в подъез-

дах . Анатолий Иванович, пользуясь своими связями достал некоторое количество пеницилина, и мать отправила его с посылкой в Москву. К сожалению посылка опоздала и наш дед так и не дождался своих любимых внуков.

Говоря о линии Одесса-Нью-Йорк , нельзя не сказать о трагедии на теплоходе «Победа». В связи с тем, что до 1948 года совершавший регулярные рейсы на этой линии дизель-электроход «Россия», по не совсем понятным причинам был объявлен Госдепартаментом США «персоной нон грата», на эту линию был поставлен теплоход «Победа» (бывший германский «Иберия», капитан Н. Пахолок). Теплоход продолжал перевозить в основном семьи работников различных дипломатических и торговых миссий СССР, аккредитованных в США в годы войны. Продолжалась и перевозка различных материалов, добытых всеми органами разведки.

В августе 1948 года теплоход, следуя в Одессу, получил распоряжение взять на борт в Александрии (Египет) группу армян-репатриантов, для доставки их в Батуми. После выгрузки армян теплоход взял курс на Одессу, но так и не дошел до нее. Обгоревший теплоход был обнаружен авиацией в 70 милях южнее Ялты. А случилось вот что: по неосторожности киномеханика вспыхнула киноплёнка, пожар охватил киноподку, перекинулся в коридор, и вверх по лестницам, ведущим на ходовой мостик и радиорубку. Словом пожар охватил все судно. Погибло 42 человека .

На этом можно было бы поставить точку, но среди погибших был китайский маршал Фэн Юйсан, который следовал в Москву на переговоры с И.Сталиным. Он был боевым генералом,отличившимся в годы войны с Японией и подерживавший компартию Китая. Известно, что И.Сталин не очень доверял Мао и, возможно, рассматривал маршала, как «запасную» фигуру , способную возглавить будущий

коммунистический Китай. По личному указанию И. Сталина МГБ расследовало этот инцидент и пришло к выводу, что среди армян-репатриантов могли быть американские разведчики-диверсанты, однако доказательств представлено не было. Хотя было обнаружено множество неработавших огнетушителей, забитых котрабандными отрезами модного в то время панбархата

Вину все-таки возложили на армянских репатриантов. Постановлением Совета министров была немедленно отменена репатриация в СССР зарубежных армян и воспрещен прием армянских переселенцев в Армению.

Скорее всего это действительно был несчастный случай. Тем не менее таинственная гибель Фэна и его дочери на советском теплоходе возможно нарушила стратегические планы Сталина. И, что совершенно очевидно, расчистила путь Мао к верховной единоличной власти. Мы еще вернемся к китайской теме и встретимся с теплоходом «Победа».

А наша семья отправилась на Родину из Нью-Йорка в конце декабря 1946 года на борту транспорта «Сухона» (капитан Д. Сорока). Путь лежал через Атлантику в Одессу и шли мы туда почти месяц. Судно было перегружено, т. к. прямо на палубе возвышались штабеля труб для строящегося газопровода Саратов-Москва. С собой мы, конечно, взяли продукты не только на дорогу, но и подкормить родственников в Москве – крупы, консервы и прочее. По дороге смотрели советские фильмы «Два бойца», «Пятнадцатилетний капитан» и другие. Но поскольку команда смотрела эти фильмы несколько раз повахтенно, то мы, дети выучили и песни, и диалоги наизусть.

Пока пароход идет через океан, попробуем подвести некоторые итоги этой командировки. Считается, что советские разведывательные службы располагали в США самыми сильными позициями на заключительном этапе Второй

мировой войны и в первые послевоенные месяцы. Советское политическое руководство прекрасно осознавало значение США как главного союзника и как главного потенциального противника СССР.

Используя благоприятные условия военного времени – присутствие в США многочисленных советских учреждений (как существовавших там до войны – дипломатических представительств, Амторга, ТАСС – так и созданных в 1941–1942-х гг. – Советской закупочной комиссии в США) ГРУ и РУ ВМФ постоянно наращивали численность офицеров – оперативников, действовавших под прикрытием этих легальных представительств, и активно вербовали новую агентуру. Штат резидентур ГРУ и РУ ВМФ в Вашингтоне, Нью-Йорке и Сан-Франциско составлял 10–12 человек. Еще меньшее число офицеров было прикомандировано к подрезидентурам этих служб в Лос-Анжелесе, Портленде, Сиэттле и некоторых других городах.

Однако эти сравнительно небольшие штаты резидентур компенсировались десятками кадровых офицеров-разведчиков, работавших под прикрытием СЗК, Амторга и некоторых других учреждений. Общая численность сотрудников двух крупнейших советских представительств в США – Советской закупочной комиссии и Амторга – только в Вашингтоне и Нью-Йорке составляла около 5 тысяч человек. Сбором различного рода политической, военной, экономической и научно-технической информации должны были заниматься во время своего пребывания за границей все советские специалисты, независимо от того, являлись они сотрудниками разведслужб или нет.

А что же союзники? Имеются сведения, что уже с сентября 1941 года в Архангельске начала работать английская военно-морская миссия для координации с советской стороной поступления морским путем грузов по ленд-лизу.

Первоначально состав ее включал 15 человек, а к ноябрю 1944 года здесь уже находилось около ста военнослужащих, в то время как реальная потребность в обеспечении проводки судов не превышала примерно 20 человек. Чем же занимались остальные? Среди остальных было несколько установленных разведчиков. Некоторых приходилось попросту выдворять из страны. В числе таких оказался и первый руководитель миссии капитан Уайнберд, который занимался подробным изучением портов Мурманска, Архангельска, Молотовска и других.

Все сотрудники миссии интересовались инфраструктурой портов, коммуникациями, особенностями берегов, организацией ПВО и береговой обороны. Кроме того, сотрудники миссии занимались промером глубин бухт и фарватеров, изучением пропускной способности доков, фотографированием объектов. Как видно, и союзники не теряли времени даром.

Переход через Атлантику прошел без приключений. Однако в Средиземном море, которое еще не было освобождено от мин всех воюющих стран, ежедневно «игрались» шлюпочные тревоги, с раздачей спасательных жилетов, каждый должен был знать свое место в шлюпке. На переходе встретили Новый год, елку припасли еще в Нью-Йорке. Наконец, родное Черное море. Зима 1947 года была необычно сурова. Одесский залив был забит льдом. Поэтому было решено заходить в порт утром. Вечером зашли в румынский порт Констанца, а утром стали пробиваться в Одесский порт. Помогал единственный черноморский ледокол «Торос». Стальные тросы лопались один за другим, наконец, ошвартовались.

Мы попрощались с «Сухоной» и перебрались в гостиницу «Одесса» на Приморском бульваре, где прожили несколько дней, пока оформили багаж и проезд до Москвы.

Одесса производила мрачное впечатление. Город был завален снегом. Во многих домах окна забиты досками, много разрушенных домов, городской транспорт практически отсутствовал, на улицах мало прохожих. В порту у причалов всего несколько судов.

Наконец, все хлопоты позади, снова поезд. Но поездка оказалась не совсем спокойной. По крышам поезда бегали люди, слышалась стрельба. Утром отец узнал, что ночью вооруженными бандитами была попытка отцепить багажный вагон. Но железнодорожная милиция отбила нападение. Это сейчас багажный вагон сразу за локомотивом, а тогда он прицеплялся в хвосте. Видимо и у недобитых бандитов была своя разведка – в поезде ехало несколько семей советских граждан, возвращавшихся из заграницы, и уголовникам было бы чем поживиться.

В это время командующим Одесским военным округом был «маршал Победы» – трижды герой Советского союза маршал Г. Жуков. Как он навел порядок в Одессе, теперь уже знают все. Но это не тема нашего рассказа

Уже через сутки на Киевском вокзале в Москве встреча с родственниками. Кругосветное путешествие длиной в 4,5 года завершилось. Однако домой мы попали не сразу. Помимо родственников на вокзале нас встречали работники Разведки ВМФ, с которыми отец связывался еще из Одессы. В соответствии с действовавшими тогда правилами, после длительной заграничной командировки работники размещались на подмосковных дачах министерств и ведомств.

Родственники проводили нас с вещами к поджидавшему на привокзальной площади автобусу и мы отправились на станцию Правда по Ярославской ж/д.

В поселке, в глубоком снегу стояло несколько одноэтажных бревенчатых домов на две семьи. Отопление в до-

мах печное, плита для готовки, дрова и туалет во дворе, вода в колодце. Наверное можно оценить юмор строителей такого «карантина». Все эти прелести сельской жизни плюс жестокий мороз должны были заставить забыть сытую и комфортную заграницу.

Здесь мы прожили около двух месяцев. Немного позже здесь появится и военно-морской атташе в США капитан 2 ранга Н. Скрягин с семьей, а также его помощники. Война закончилась и аппарат атташе в США менялся.

Официально цель пребывания здесь вполне оправдана. Необходимо было восстановить внутренние документы, прописку да и продуктовые карточки, которые тогда еще действовали. Да мало ли какие еще документы нужны для легализации у себя на Родине. Отцу же было необходимо получить новое назначение для дальнейшего прохождения службы. Первый раз он шил форму с недавно введенными золотыми погонями капитан-лейтенанта, носить которые ему пришлось очень недолго.

В управлении разведки ВМФ из рук начальника он получил все правительственные награды, которыми был награжден за годы войны, и среди них была необычная для разведчика медаль «За трудовое отличие». Об этой награде отец знал еще в США. Когда шеф поздравлял его с наградой и, увидев его удивленный взгляд, сказал, что он еще молодой и еще заработает не одну награду. Видимо разнарядка на награды существовала и тогда.



1946 г. Военно-морской атташе СССР в США капитан Второго ранга Н. Скрягин (сидит в центре) с младшим сыном в Вашингтоне среди сотрудников.



1946 г. В летней резиденции постпредства СССР при ООН. Второй справа – Ген. консул СССР в Нью-Йорке Я. Ломакин, третья справа – мать автора Мария Александровна.

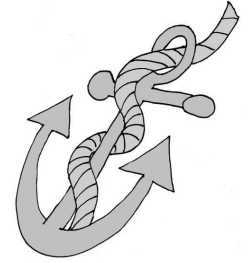


1948 г. т/х «Ильич» (бывш.германский «Карибия») у причала в порту Дальний.



1949 г. Китай г. Дальний. Слева направо – начальник моргентства В. Бавкладзе и его заместитель А. Буслаев.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ



Москва – Владивосток – Китай. Новое направление.

Борьба разведок за северный Китай. Атаман Семенов и русская эмиграция.

Китайская экзотика. Случай с Подымахиным. Оплошность консула.

«И я скажу Вам, как разведчик разведчику –
Вы болван Штюбинг»...

Из к/ф «Подвиг разведчика»

Работа Анатолия Ивановича в США получила высшую оценку со стороны руководства разведки ВМФ. В ожидании нового назначения он писал подробный отчет о работе, донесения по отдельным объектам, систематизировал собранную информацию. Весной 1947 года было принято решение направить его в Китай.

И на этот раз предстояло работать под «крышей» министерства морского флота в городе-порту Дальний. Совсем немного мы прожили в нашем «родовом гнезде» – восемнадцатиметровой комнате в коммуналке на Малой Бронной, где кроме нас четверых жили еще два брата и две сестры матери.

Снова прием у адмирала Воронцова. На этот раз адмирал говорил о ситуации в Китае. Он отметил, что там сейчас гражданская война. США стараются всеми силами переломить ход войны, с тем, чтобы получить доступ в Манчжурию, аэродромы и порты Северного Китая. В связи с этим в порты Китая в огромном количестве поступает вооруже-

ние США. Поступают новые корабли и самолеты. В американских центрах идет обучение специалистов гоминдановской армии.

Наша агентура малочисленна и малоэффективна. Но при этом представляется возможность проводить разведку с помощью судов ММФ в портах Японии, южного и центрального Китая. Руководство разведки рассчитывает на опыт Анатолия Ивановича в этой работе.

Опять Ярославский вокзал и поезд Москва – Владивосток. Пока поезд будет 10 дней идти к Тихому океану, попробуем разобраться в послевоенной ситуации в Китае. Когда в Европе война подходила к концу, в Ялте решался вопрос о вступлении СССР в войну на Тихом океане. Одиннадцатого февраля 1945 года была принята специальное соглашение, которое, помимо сроков вступления в войну, включало следующие условия:

- интернационализация торгового порта Дальний с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза и восстановление аренды на Порт-Артур, как военно-морской базы СССР;

- совместная эксплуатация КВЖД и ЮМЖД, дающих выход на Дальний, на началах организации смешанного советско-китайского общества с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза, имея при этом в виду, что Китай сохраняет в Манчжурии полный суверенитет.

14 августа 1945 года в Москве состоялось подписание договора о дружбе и союзе между СССР и Китаем (гоминдановским), соглашений о Китайской Чанчунской ж/д, о Порт-Артуре и Дальнем. Договор был заключен на 30 лет. Соглашение о Порт-Артуре предусматривало превращение в военно-морскую базу, открытую для военных кораблей и торговых судов только Китая и СССР. По вопросам совместного использования ВМБ учреждалась китайско-советская военная комиссия в составе двух китайских и трех совет-

ских представителей. Председатель комиссии должен был назначаться советской стороной, а заместитель – китайской. Оборона базы вверялась правительству СССР, которое могло создавать там необходимые для этого военные сооружения. Соглашение устанавливало, что гражданская администрация в районе ВМБ принадлежит Китаю.

Правительство СССР имело право содержать в районе этой базы свои военные, военно-морские и воздушные силы и определять их дислокацию. Дальний объявлялся свободным портом, открытым для торговли и судоходства всех стран. Китайское правительство согласилось выделить в порту для передачи в аренду СССР пристани и складские помещения. Администрация в Дальнем сохранялась за Китаем. Начальник порта и его заместитель должны были назначаться соответственно из числа советских и китайских граждан по соглашению с мэром города Дальнего.

Однако в Китае у власти находилась группа людей, полностью ориентированная на США. 4 ноября 1946 года США навязали Китаю договор о дружбе, торговле и навигации, представляющий им широкие экономические привилегии.

Тяжелые обязательства для Китая вытекали и из так называемого «двустороннего» соглашения, подписанного позже. Американские фирмы скупили большое количество предприятий в районах, ранее оккупированных Японией, взяли под свой контроль ряд важных отраслей хозяйства: морской, речной и воздушный транспорт, горнорудную промышленность, железнодорожное строительство.

Китайский рынок наводнялся американскими товарами. Доля США в импорте Китая составляла в течение послевоенных лет 50%. Сюда не входили огромные поставки гоминдану оружия, боеприпасов и военного снаряжения, а также товаров, которые ввозились контрабандным путем через американские военно-морские и авиационные базы в Китае.

США оказали значительную помощь чанкайшистскому режиму в развязывании новой гражданской войны против китайского народа. Они перебросили на своих судах и самолетах полмиллиона гоминдановских войск в районы Северного и Центрального Китая, где гоминдановское командование намеревалось начать наступление против освобожденных районов.

Американская пехота в конце сентября 1945 года высадилась в Тяньзине, Дагу, Цинвеньдао, в Пекине, Таншане, Циндао, чтобы не впустить в эти города части народно-освободительной армии и подготовить плацдарм для гоминдановских войск. Военные советники США обучали гоминдановские войска, готовили командный состав и даже участвовали в оперативной работе штаба гоминдановских войск. В Чэнду, Ханькоу, Шанхае, Чэнчжоу и ряде других пунктов американские офицеры обучали летный состав, а в Циндао – команды для кораблей гоминдановского военно-морского флота. Войска США принимали непосредственное участие в военных операциях против коммунистических сил. Вдоль китайского побережья была создана целая сеть военно-морских баз США. В Циндао было закончено переоборудование укреплений, созданных японцами, построены подземные аэродромы – ангары, громадные склады боеприпасов и вооружений. Гавань Циндао служила местом стоянки американского военного флота, насчитывавшего более 50 судов. США строили также базы в Дагу, Чифу, Хуанпу и на о. Тайвань.

Всю эту информацию Анатолий Иванович получил в Москве, готовясь к комнадировке. Конкретные объекты разведки нужно было получить во Владивостоке в разведотделе ТОФ.

Опять гостиница «Челюскин» и ожидание оказии в г. Дальний. За это время Анатолий Иванович получил

указания в разведотделе ТОФ, условия связи через Порт-Артурскую военно-морскую базу и по линии Дальнево-сточного пароходства. Начальником пароходства был Г. Мезенцев, а начальником порта Владивосток – А. Передерий. С обоими отец установил хорошие деловые отношения. В разведотделе также ознакомили с оперативной обстановкой в Северном Китае. Дело в том, что во время Второй мировой войны Китай, а особенно Манчжурия, была ареной действий многих разведок мира: в частности, японской, английской, американской, французской, германской, да и собственно, китайской, вернее, двух Китаев. Главной их задачей был сбор информации об обстановке в СССР, в особенности, о частях и соединениях Красной Армии в Азии и на Дальнем Востоке. Наиболее перспективными в разведывательном отношении являлись Харбин и Шанхай, города с многочисленной европейской диаспорой, в том числе, русской эмиграцией. Она составляла обширную вербовочную базу нелегалов, особенно ценную из-за возможности обойти с ее помощью проблему расовых различий между японцами и основным населением Советского Союза.

Причем, помимо этого, каждая разведка преследовала свои цели. В частности японская – разведка американских авиачастей в Китае, отслеживание морской десантной операции США в Китае; связь КПК с советской разведкой и, наконец, изучение взаимоотношений КПК с США. О переплетении интересов разведок в Китае существуют открытые подробные разработки.

К концу лета 1945 года в предверии капитуляции Японии, американцы немедленно скорректировали все свои разведывательные программы. Теперь основным направлением стало срочное формирование и заброска разведывательных групп в Манчжурию и Корею до появления там

советских разведчиков или передовых частей Красной Армии, и заброска уже существующих групп в Мукден, Харбин и полуостров Шаньдун. Однако советская контрразведка эффективно пресекла проникновение разведгрупп в указанные районы.

В первые послевоенные годы торговый флот СССР стал пополняться сравнительно новыми пассажирскими судами, полученными после раздела флота Германии. Один из таких был т/х «Ильич» (бывший германский «Карибия»), на котором мы и отправились в Китай, порт Дальний. Капитаном «Ильича» был М. Доросинский, один из опытейших в Дальневосточном пароходстве. Это судно он перегонял из Европы через Суэцкий канал с многочисленными заходами, в том числе и в Индию. Доросинский соблюдал флотские традиции и, при проходе Цусимского пролива, на судне был приспущен флаг в память о давней трагедии.

Наконец, мы в Дальнем. Этот город-порт трижды менял свое название. Построенный в начале XX века русскими промышленниками как Дальний, он затем стал на 40 лет Дайрен, затем опять Дальний, а после 1950 года – Далянь. Город был настолько интересен, что заслуживает отдельного разговора. Но об этом несколько позже.

Первоначально мы поселились в центре города в гостинице, еще сохранившей японское название «Ямато». Центральная площадь города, на которой находилась гостиница, носила имя генерала Ноги. Позднее она станет площадью Дружбы. До 1945 года в центре площади стоял памятник этому генералу, который прославился взятием Порт-Артура в русско-японской войне 1904–1905 г. После взятия советскими войсками Дальнего памятник был взорван. Остряки говорили, что от Ноги остались только «ноги». Действительно – на постаменте были видны остатки сапог.

Площадь была застроена домами различной архитектуры – русской, европейской, японской. Это были гостиница, банк, ресторан, городская администрация, военная комендатура. Интересно, что китайцы сохранили все эти здания и по сей день. От центральной площади в сторону порта пролегал широкий проспект, застроенный, в основном, коммерческими зданиями. В 1949 году проспект получил имя Сталина. На этом проспекте, который доходил до порта, располагалось также управление порта и здание Морского агентства министерства морского флота СССР.

Здесь и приступил к работе Анатолий Иванович. Начальником Морского агентства был опытный моряк В. Бавкладзе, имевший большой опыт в обслуживании судов заграничного плавания. Анатолий Иванович должен был работать его заместителем. Они быстро установили деловые отношения, определили круг обязанностей обоих. Помимо этого, отец познакомился с начальником порта Дальний Н. Колотовым, главным инженером порта Е. Желтовским и другими должностными лицами в порту и городе, с которыми было необходимо работать постоянно.

Надо сказать, что с получением незамерзающего порта Дальний Дальневосточное пароходство открыло несколько линий в Китай, Японию и даже в Индию через этот порт. Кроме того, многие суда отправлялись сюда на ремонт, используя огромную базу порта – сухой и плав. доки, огромную причальную линию. Помимо советских в порту были и иностранные суда, в основном, перевозящие эмигрантов в Европу, Америку, Японию и даже в Австралию, что представляло большой интерес для разведки для проведения различных агентурных мероприятий.

Теперь немного о русской эмиграции. Только в Харбине после 1945 года еще свыше 10 лет оставались жить и работать десятки тысяч русских людей, взявших советское

гражданство. Работали они на советских и на совместных советско-китайских предприятиях. Большие русские колонии были в Шанхае и Тяньзине. История русской эмиграции подробно описана, и я не буду на ней останавливаться. Только несколько частных случаев. В Дальнем большой популярностью пользовалась Е. Медведева – вдова порт-артурского офицера, погибшего еще в русско-японскую войну. Она давала уроки музыки детям советских служащих. Ходили и мы к ней домой и с любопытством разглядывали альбомы с фотографиями царских офицеров. Впрочем, она в СССР не собиралась, а ждала вызова от своих детей в Австралию.

В Дальнем, как и в Шанхае, были созданы клубы граждан Советского Союза (КГС), куда эмигранты, получившие или ожидающие получения гражданства СССР приходили посмотреть советские фильмы, прочитать свежие газеты, была неплохая библиотека. И мы вместе с ними смотрели такие замечательные фильмы, которые часто провозил «Совэкспортфильм»: «Морской ястреб», «Иван Никулин – русский матрос», «Малахов курган», «Без вины виноватые», «Зигмунд Колосовский» и, конечно, «Подвиг разведчика», и все по несколько раз.

КГС расшифровывалось нашими соотечественниками, как всегда остроумно, как “клуб городских спекулянтов”, что впрочем иногда и соответствовало действительности.

Конечно, все эмигранты рассчитывали вернуться в родные места, но для многих была определена черта оседлости. Это мог быть Новосибирск или Иркутск.

У всех на слуху была история певца А. Вертинского. Он эмигрировал из России в 1920 году через Константинополь. Прошел через Турцию, Польшу, Румынию, Францию, США и, наконец, осел в Шанхае, где проживала большая русская колония. Тоже был членом местного КГС и много-

кратно просил разрешения вернуться в СССР. В 1943 году разрешение было выдано по идеологическим соображениям. Вернулся он в Москву с женой и дочерью. Много концертировал, но пластинки не издавали, а здесь в Китае их было достаточно.

Вскоре мы переселились из гостиницы в отдельный двухэтажный особняк, ранее принадлежащий японской портовой администрации. Многие советские служащие жили в таких особняках. Особняк стоял на улице Сакурамачи и, что любопытно, прямо напротив в доме, который сейчас занимал зам. начальника порта Н. Петрук, проживал атаман Г. Семенов. Личность довольно известная из Гражданской войны на Дальнем востоке. Семенов был злейшим врагом Советской власти, считал себя преемником Колчака, позже сотрудничал с японцами. Тем не менее, вплоть до 1945 года проживал в Дайрене, где и был арестован офицерами СМЕРШа.

Наши соседи – русские эмигранты рассказывали, что часто видели, как он прогуливал во дворе собаку или рубил дрова в неизменных казацких шароварах с лампасами. Жил он здесь с семьей и вел довольно замкнутую жизнь, особенно в последние годы. На что он надеялся? Возможно, он рассчитывал выторговать себе жизнь сведениями о загадочной и запутанной истории золотого запаса России, канувшего в Сибири и, возможно, в банках Японии.

Существует легенда, что к нему домой приехали советские офицеры. Атаман уже ждал советские войска, а потому накрыл дома шикарный стол и пригласил вошедших офицеров отобедать. Они согласились, а после обеда советский полковник встал и объявил атаману об аресте. Затем он был отправлен в Москву, где вскоре по приговору суда был повешен. Трагична была и судьба его детей.

С Семеновым жили его три взрослые дочери и младший сын. Так вот сын был арестован одновременно с отцом и был застрелен при этапировании в Уссурийске. Дочери же обратились к Советскому правительству с просьбой позволить им жить и работать в СССР. В результате их арестовали уже в 1948 году и по приговору суда каждая получила 25 лет лагерей и поселений. Свои сроки они отбыли почти полностью. В последние годы две старшие сестры жили в Новороссийске на минимальную пенсию, а младшая сестра эмигрировала в Австралию, где разыскала родственников.

Эмиграция неохотно говорила о Семенове, большинство видело свое будущее в возвращении в СССР. Именно для этого были открыты в 1946 году паромные линии Владивосток – Дальний – Шанхай. Перевозки производились судами Дальневосточного морского пароходства совместно с китайской компанией «Дайрен – Кисен – Кайша». Надо сказать, что рейсы этих судов были именно в те порты и районы, которые интересовали нашу разведку.

Выше я уже говорил о развертывании американских сил на побережье Китая. К концу 1946 года в портах Циндао, Шанхай, Гуанчжоу и других находилось свыше 150 кораблей 7-го Тихоокеанского флота США. И, конечно, командование разведки ВМФ СССР нуждалось в оперативном освещении обстановки в этом районе. Эта задача успешно решалась агентурными методами с помощью торговых судов.

В частности, активно использовались такие суда, как т/х «Ильич» (капитан М. Доросинский) и т/х «Гоголь» (капитан Н. Олькин). Именно эти суда использовались для транспортировки реэмигрантов на территорию СССР. В августе 1947 г. на борту «Ильича» была доставлена первая партия репатриантов: 1151 человек из Шанхая. Затем «Гоголь» привез из Тяньцзиня 830 человек, затем в сентябре еще 1100 человек т/х «Смольный» (капитан Г. Бондаренко). Реэмиграция продолжалась вплоть до начала пятидесятых годов.

Советские служащие в Дальнем довольно близко к сердцу воспринимали судьбу эмигрантов, особенно в свете сообщений из СССР о таком понятии как «космополитизм». Кого считать космополитом? И уж совсем с бытовой точки зрения – а будет ли признаком космополитизма покупка пластинок с записями Лещенко, Вертинского, Изабеллы Юрьевой, которых было полно в знаменитом магазине Чурина? В магазинах этой фирмы, основанной еще до революции можно было купить и европейские, и американские товары. Все это нельзя было провозить через границу, но таможенники считали, что Дальний и Порт-Артур почти советские территории и считали эти товары, вроде как трофеями.

Особой популярностью пользовались многочисленные ювелирные магазинчики, где можно было не только купить, но и заказать недорого любое изделие. И, конечно, китайский и японский фарфор всех видов – сервизы, вазы, статуэтки и, конечно, Будды. Кроме того наши граждане с удовольствием пользовались услугами японских врачей, которые еще не успели эвакуироваться. В городе был громадный госпиталь, построенный еще японцами. В этом госпитале японские врачи за умеренную плату обслуживали и нас. Особым успехом пользовались дантисты – золотые мосты и коронки были в моде.

Говоря о Дальнем, надо подробнее рассказать о самом городе. Если чуть-чуть уйти из центра – сразу очутишься в китайских кварталах. Летом вся жизнь проходит на улице. Здесь прямо на тротуарах работают парикмахеры, здесь бреют и стригут клиентов. На тротуарах разложены лотки с овощами и фруктами; здесь же жарят и варят мясо, рыбу, улитки и прочие морепродукты. Всюду стоит тошнотворный запах отбросов и нечистот. Грязь, антисанитария – неимоверная. Продавцы заманивают покупателей, перекри-

кивая друг друга. Однако кошек и собак почти не видно. Напрашиваются определенные выводы. Дети шныряют везде. Они бегают, кричат, выпрашивают, просто ползают под ногами. Причем интересно, что на штанах у них имеется разрез сзади, чтобы малыши, присаживаясь по нужде, даже штанов не снимали. Взрослые все доброжелательны, улыбчивы и очень услужливы.

Многие русские, не имея возможности купить готовую обувь, заказывали ее у китайцев. Особенно летнюю, да и зимние сапожки. Чаще всего не хотелось покупать кондовую «скороходовскую» продукцию в советских распределителях. Обувных мастерских было множество. Надо было видеть, как китайцы обслуживали своих клиентов. Работали сразу два человека под руководством старшего. Тут же предлагалось кресло, куда усаживали клиента. Затем предлагали совсем нестарые японские и американские рекламные журналы. Надо было выбрать рисунок, затем под ноги подсовывался коврик : помогают снять обувь, под ногу кладут картонку, ступня обводится карандашом, снимают другие размеры и говорят, чтобы зашел за заказом через три дня. Расчет производится при получении заказа. Цены были вполне доступные, качество работы – прекрасное. Все материалы натуральные (а других, собственно, и не было).

Упомянув о ценах, надо отметить, что все это было доступно только советским служащим. Инфляция была просто чудовищной. Зарплату получали сумками, портфелями. Каждого, кто приезжал на Ляодунский полуостров из СССР, жившего в ту пору по карточной системе, помимо восточной экзотики – халаты с драконами, водки со змеями, велосипедки, соломенные шляпы и циновки – поражало изобилие товаров и лавочек, где их можно приобрести. Последние размещались на каждом шагу. Большинству китайцев весь этот богатый ассортимент был совершенно недоступен.

Народ жил очень бедно. Носили китайцы только национальную одежду, в основном, темно-синего или черного цвета, состоящей из куртки со стоячим воротником, широких штанов и матерчатых тапочек. Одежда мужчин и женщин мало чем отличается. Правда, богатые китайки, особенно молодые, позволяют себе длинные до пят облегающие шелковые платья ярких расцветок с разрезом сбоку до бедра. Правда, это допускается только по выходным и праздникам. Европейскую одежду у китайцев можно увидеть на служащих магазина Чурина или портовых служащих, которые, кстати, все прекрасно говорили по-английски.

Очень красочными были китайские свадьбы. Много барабанов, колокольчиков и красного цвета. Китайцы еще придерживались старинных обрядов. Жених в красном шелковом костюме ждал невесту у входа в дом, украшенном цветами, лентами и крупными иероглифами с пожеланиями счастья и долголетия. Невесту приносили на паланкине, закрытом красными полотнищами, расшитыми золотыми драконами, розами и иероглифами. Невеста в красном платье, в волосах белые розы. Лицо напудрено так, что кажется совсем белым, брови подведены черным, а губы ярко-красные. Вся эта церемония сопровождается многочисленными родственниками и громкой музыкой.

На улицах можно было встретить пожилых китайцев, идущих мелкими шажками и часто в сопровождении молодых людей, поддерживающих их под локоть. Дело в том, что у этих старушек кукольные ступни ног. Зажиточные китайцы своим девочкам в возрасте 5–6 лет туго перетягивали ступни ног бинтами и таким образом прекращали их рост. Маленькая ступня считалась признаком аристократизма. Этот варварский обычай сохранился до начала XX века. Реже встречались японки в своих традиционных кимоно с широкими поясами и белых чулках, обутое в деревянные ступалки – «дзори».

Безработица в Дальнем была значительной. Китайцы по одному или группами ходили от дома к дому, звонили в двери, а то и просто стучали в калитку и кричали вышедшим хозяевам: «Канходи ю?» (работа есть?). Больше всего везло тем, кто устраивался на совместные советские предприятия – железную дорогу, порт, судоремонтный завод «Дальдок», предприятия «Экспортхлеба», магазины. Здесь китайцам платили столько же, сколько платили советским служащим.

Китайцы прекрасные огородники. Все окрестные сопки были распаханы вручную под огороды и засеяны гаоляном и чумизой (вид проса), и огородными растениями. Они умудрялись собирать по два урожая за лето. Но с огородов доносилась такая вонь, что нетрудно догадаться, чем их удобряли. Поэтому нам, советским людям, было строго предписано обдавать все овощи и фрукты кипятком даже после помывки.

В городе можно было увидеть такую экзотику, как велорикша и даже просто рикша. Вначале наши люди пользовались их услугами, но советские военные патрули ссаживали советских офицеров, особенно в Порт-Артуре. Считалось недопустимым такая эксплуатация людей.

Свой досуг советские служащие проводили в клубах КГС, Экспортхлеба и клубе моряков, в строительстве которого принял участие Анатолий Иванович. Здесь моряки наших судов могли посмотреть кино, взять на прокат велосипед и даже мотоцикл.

Надо сказать, что наши граждане в Дальнем жили довольно дружно. Все праздники и дни рождения взрослых и детей отмечали вместе. Славился гостеприимством дом Желтовских. Хозяин-полярник и орденоносец был прекрасным рассказчиком и душой компании. В доме собирались работники порта, морагенства, предприятия «Дальдок» и,

конечно капитаны судов, стоящих в Дальнем. В таком же составе собирались и в нашем доме. Конечно было обильное застолье, песни, танцы под Лещенко и аргентинские танго, и бесконечные разговоры обо всем, что волновало в эти годы.

В Дальнем было много парков. Один из них – старинный с японскими и китайскими храмами, каменными львами и крепостными орудиями времен войны 1904 года. Другой парк – место проведения городских праздников и гуляний с большим прудом в центре. Здесь можно было кататься на лодках. Впервые мы увидели, как китайские лодочники ловко управлялись одним веслом, установленном на корме. Таким же способом управляют лодками в Венеции. Возможно, Марко Поло вывез этот способ в Италию.

В выходные летом советские служащие посещали пляж Фугашо, который был плохо оборудован, но уже использовался японцами в период оккупации. Русские теперь приезжали сюда на автомашинах большими компаниями с детьми, с едой и выпивкой, как на пикник. Купались, играли в волейбол. У местных китайцев тогда еще не было пляжной культуры. Они приходили на край пляжа группами, садились на пляжную гальку и с любопытством наблюдали за русскими отдыхающими. Иногда чему-то смеялись, прикрывая рот ладошкой.

Дети русских служащих в Дальнем, и я с братом в том числе, ходили в школу вместе с детьми эмигрантов и даже детьми от смешанных браков. Построенная японцами школа была семилетняя, учителя из СССР. Никогда раньше, да и позже мы не видели таких школ в СССР с большими светлыми классами, 50-метровым бассейном, спортивными площадками.

Находясь здесь, в таком историческом месте, конечно, нельзя было не интересоваться историей русско-японской

войны 1904–1905 года. В своих кругах и компаниях русские, конечно, обсуждали роман А. Степанова «Порт-Артур», вышедший в 1944 г. и удостоенный Сталинской премии, и вышедший совсем недавно в 1947 г. роман Т. Борисова «Порт-Артурцы». Сам Степанов был в обороне подростком и писал по собственным воспоминаниям и дневниковым записям отца. Во многом на романе легкий налет классового подхода к истории этой войны. Почти все генералы и адмиралы взяточники, бездари и предатели. Есть, правда, и небольшая романтическая линия, хотя, в целом, роман читается легко.

Свой роман Т. Борисов написал в 1941 г., выпущен он был в 1947 году во Владивостоке издательством «Примориздат» небольшим тиражом. Роман во многом автобиографичен и практически неизвестен современному читателю. Тем не менее, он активно обсуждался в Дальнем и Порт-Артуре, как альтернатива степановскому. Борисов сам был солдатом в обороне Порт-Артура, побывал в плену и выражает собственное мнение о многих участниках обороны.

Порт-Артур не обычный город и нельзя не рассказать о нем хотя бы немного. Мы иногда ездили туда с отцом на машине. Он же там бывал часто. Старый Порт-Артур был тогда небольшим, в основном, одно-двухэтажным деревянным городком, но при этом довольно чистым, благодаря китайской полиции. Наши армейские части стояли в большинстве своем в «новом» городе, где можно было увидеть современные каменные здания. В городе был даже небольшой зоопарк. На окраинах, как и в Дальнем, стояли многочисленные «фанзы» – глинобитные домики с черепичной крышей, которые вплотную примыкали друг к другу – и образовывали улицы и переулочки.

Мы, как и многие русские, бывали на старинном кладбище с чугунными крестами, на фортах и батареях, осмотрели дворец царского наместника Алексева, где теперь

размещался штаб военно-морской базы. В честь победы в войне 1904–1905 года, помимо памятника генералу Ноги в Дальнем, японцы соорудили на Перепелиной горе 60-метровый обелиск, вершина которого представляет собой артиллерийский снаряд. Внушительный памятник был виден из любой точки города.

В бухте теперь базировались корабли Тихоокеанского флота СССР. И в связи с этим вспоминается одно драматическое событие. В Порт-Артуре базировались корабли 17-го отдельного дивизиона траления. Тральщики занимались боевым тралением мин в акватории Желтого моря.

И вот, в Дальнем Анатолию Ивановичу стало известно, что на одном из кораблей особым отделом базы раскрыт заговор команды с целью захвата корабля на одном из выходов в море. Команда состояла, в основном, из матросов, призванных на Западной Украине. Командиром этого тральщика был Герой Советского Союза капитан-лейтенант М. Подымахин. Конечно, он был временно отстранен от командования кораблем и находился под следствием.

Отец очень переживал за друга и даже встречался с особистами, желая ему как-то помочь. Надо сказать, что это был смелый поступок в те времена. Однако беда миновала, т. к. следствие выяснило, что заговорщики действительно хотели угнать корабль в Японию, но командира собирались убить. У них были обнаружены списки офицеров, которых они собирались устранить, да и сами дали признательные показания.

Уже через несколько дней Подымахин был у нас в гостях в Дальнем. Правда, для дальнейшей службы он был отправлен во Владивосток. Здесь он был начальником штаба бригады торпедных катеров, а после окончания академических курсов продолжил службу на Балтике в госприемке новых кораблей ВМФ. Капитан 1 ранга Друзья еще много лет часто пересекались по службе в Москве и Ленинграде.

Интересно, что в этом же соединении служил другой капитан-лейтенант – И. Хурс –участник боев за Южный Сахалин и будущий начальник разведки ЧФ, а затем и ВМФ.

Военно-морская база в Порт-Артуре просуществовала до конца войны в Корее. А из северной Манчжурии советские войска были эвакуированы еще 3 мая 1946 года. Часть оружия и снаряжения была переправлена в Северную Корею. И Анатолий Иванович принимал в этом самое непосредственное участие, за что был награжден орденом КНДР. Операция проводилась с соблюдением всех мер секретности. А все военное снаряжение Квантунской армии, захваченное Красной Армией, было передано КПК, что сыграло важную роль в укреплении НОАК.

Осенью 1947 года началось ее наступление в северо-восточном Китае, приведшее к окружению сил противника к середине марта 1948 года, а к 12 ноября 1948 г. операция была завершена. Все гоминдановские войска в северо-восточном Китае были разгромлены, пленены или капитулировали. В этот период в городах Ляодунского полуострова вводился комендантский час, ходили вооруженные патрули. По ночам на окраинах Дальнего слышалась перестрелка. Это китайские полицейские ликвидировали банды «хунхузов», так здесь называли вооруженных бандитов из дезертиров.

Под натиском мощного наступления НОАК в 1949 г. в центральном и южном Китае войска США начали эвакуироваться из захваченных баз в Японию, а остатки гоминдановской армии на остров Формоза (Тайвань).

Еще задолго до провозглашения КНР из Китая были отозваны все дипломатические и консульские представители США. По роду своей «крышевой» работы Анатолий Иванович контактировал с консулами разных государств, которые были аккредитованы в Дальнем. С консулом США, который работал с судами, следующими в США и Японию,

перевозящих американских и японских граждан, у него были довольно дружеские отношения. Основанием для этого был английский язык, которым Анатолий Иванович владел в совершенстве, и воспоминания об Америке, пребывание в которой он не скрывал.

Так вот, перед отъездом на родину консул приехал к Анатолию Ивановичу в Морагенство с прощальным визитом. Анатолий Иванович принял его на самом высоком уровне. Консул расслабился, расчувствовался, клялся в вечной дружбе и ушел, оставив в кресле свой портфель. Отец сориентировался мгновенно. Здание Морагенства имело П-образную форму, а окна кабинета выходили на улицу и во двор. Во дворе стояла служебная машина с шофером. Анатолий Иванович схватил портфель, открыл окно и окликнул шофера. Затем бросил ему портфель с высоты 3-го этажа. Только он закрыл окно и сел в кресло, как в кабинет буквально влетел совершенно трезвый консул.

– Где мой портфель?

– Здесь не было никакого портфеля. Вероятно Вы оставили его где-то в другом месте, - пожал плечами отец. Консул растерянно огляделся по сторонам и, видимо поняв, что дружбой здесь совершенно не пахнет, извинился и направился на выход. На другой день он отплыл в Японию. Вот здесь и вспоминается реплика из к/ф «Подвиг разведчика», которая вынесена в эпиграф.

Однако и враг не дремал. По положению отец имел право на оплачиваемую прислугу – повара, для обедов и приемов. Еще в 1948 г. по заявке, поданной в администрацию города, нам был прислан повар по имени Ли (по-русски все равно что Иванов). Он добросовестно выполнял свои обязанности. Но однажды отец прогуливался с собакой вокруг дома и увидел проводок, идущий из окна комнаты повара. Провод затем шел на дерево и заканчивался антенной. Отец немедленно позвонил в комендатуру. Вскоре прибыл

совместный советский патруль и китайские полицейские. В комнате повара был обнаружен передатчик, замаскированный под радиолу. При аресте он виновато улыбался хозяевам, но при этом что-то резкое выговаривал китайским полицейским. На кого он работал, Анатолий Иванович так и не выяснил. Ведь повара забрали китайцы.

А что касается портфеля консула, то там оказались отчеты о пассажирских перевозках эмигрантов, планирующиеся рейсы и отчеты о военно-транспортных перевозках. Материалы представляли определенную ценность и были переправлены через Порт-Артур во Владивосток.

Подходила к концу и наша китайская эпопея. 1 октября 1949 года была провозглашена Китайская Народная республика. Празднование этого события продолжалось несколько дней с фейерверками, петардами и бесконечными шествиями с неизменными драконами, барабанами и красными флагами. А в конце 1949 года мы отправились в обратный путь. Надо сказать, что в Манчжурии в это время произошла вспышка чумы. Причина ее до сих пор неясна. Возможно, что это последствия экспериментов японских бактериологов. Сделав все необходимые прививки, мы погрузились на транспорт «Десна». При проходе Цусимского пролива нас облетал американский самолет-разведчик. Холодная война началась.

Во Владивостоке нас поставили в бухте Золотой рог на карантин. На судно прибыли противочумные оряды, и только после специальной обработки пустили к причалу.

После отчета в разведотделе штаба ТОФ и оформления всех документов снова поезд Москва – Владивосток, только уже в обратном направлении. Воистину эта дорога стала главной в нашей жизни. Учитывая еще моих девять лет службы на Дальнем Востоке, я проехал, пролетел, один и с семьей 25 раз туда и обратно по этому маршруту.



1948 г. Китай г. Дальний. На борту т/х «Гоголь». Справа налево: зам. начальника моргенства А. Буслаев, оперуполномоченный МГБ капитан И. Гофман, капитан т/х «Гоголь» Н. Олькин, начальник моргенства В. Бавкладзе.



1948 г. Китай г. Дальний. Герой Советского союза капитан-лейтенант М. Подымахин в гостях у друзей.



1952 г. г. Одесса. На борту т/х «Грузия» слева направо: капитан теплохода Э.Гогитидзе, мать автора строк Мария Александровна, справа – В. Печененко с супругой Ириной.



1956 г. т/х «Грузия» (бывш. польский «Ян Собеский») на пути в Мельбурн на XVI Олимпийские игры с советской командой.

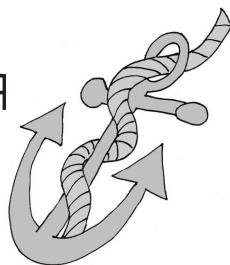


1954 г. Одесса . Капитан-директор китобойной флотилии «Слава» А. Н. Соляник (в центре) с капитанами китобойцев.

«...**Ладно** за морем иль **Худо**
И какое в свете **Чудо?**
Корабельщики в ответ:
Мы объехали **ВЕСЬ СВЕТ...**»

А. С. Пушкин

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ



Одесса – Севастополь. Черноморское морское пароходство и китобои А. Соляника. Ах, Одесса – жемчужина у моря. Создание судовой разведывательной сети. Морские разведывательные пункты. Гибель «Новороссийска» и отставка Д. Намгаладзе.

Итак, мы в поезде Владивосток–Москва. Рано утром мы проснулись от шума голосов, громкого смеха из соседнего купе. Ночью в Хабаровске в поезд села группа журналистов и писателей во главе с Борисом Полевым. Все они были в творческой командировке на Дальнем Востоке. Б. Полевой был прекрасным рассказчиком и душой компании. Все 10 дней до Москвы в наш вагон шли люди со всего поезда. Не прекращались разговоры, шутки, смех и даже песни. Накурено было так, что просто стоял туман. Тогда еще разрешалось курить и в вагонах, и в купе. Дважды в день вся компания перемещалась в вагон-ресторан и там продолжалось то же самое. Всем хотелось увидеть автора «Повести о настоящем человеке» и сценария одноименного фильма.

Б. Полевой много рассказывал о герое-летчике, об истории написания книги. Ведь он написал ее за несколько дней на Нюрнбергском процессе, участником которого он был в качестве журналиста. Тогда было очень мало публикаций о процессе, поэтому всем хотелось увидеть и услышать оче-

видца, задать ему вопросы. Ведь война закончилась всего четыре года назад, еще шли судебные процессы над военными преступниками. И конечно, всех интересовало, как ходит А. Маресьев, и почему автор изменил одну букву в фамилии героя повести.

Писатель говорил, что если кому-нибудь придется встретиться с

А. Маресеьевым, то старайтесь не смотреть на его ноги. Ему это будет неприятно. Оказывается, совсем наоборот. Несколько позднее, когда я учился в своей 122-ой мужской средней школе в Москве, к нам в гости пришел А. Маресеьев. И, конечно, все 30 учеников уставились на его ноги. Он засмеялся, приподнял штанины и спросил: «Ну, все? Убедились, что у меня протезы? Кто хочет – может потрогать.» Конечно, никто трогать не стал, но слушали его открыв рты.

Однако мы с братом проучились в московской школе до лета 1950 года и снова начали собираться в дорогу. На этот раз в Одессу. Новый начальник разведки ВМФ адмирал Л. Бекренев дал высокую оценку работе Анатолия Ивановича и отметил, что его опыт работы с судами заграничавания будет обобщен и изучен. Возможно, этот опыт будет внедряться для решения новых задач. И действительно, всю зиму и весну 1950 года отец готовил справки, отчеты. Готовил документы, регламентирующие ведение разведки на судах гражданских ведомств, как составную часть агентурной разведки.

Наконец, ему была поставлена задача внедрения в Черноморское морское пароходство группы, на базе которой будет создан МРП (морской разведывательный пункт) для ведения агентурной разведки в интересах разведки ВМФ, в том числе и с помощью судов гражданских ведомств.

Конечно, это назначение было согласовано с МГБ и Министерством морского флота. Ведь суда заграничавания –

это прямой выход за границу, а это была епархия НКВД – МГБ. Поэтому любые подобные шаги должны были быть согласованы с «соседями», как и до сих пор в разведке, называют МГБ – КГБ. Поэтому вскоре после приезда в Одессу Анатолий Иванович представился, а затем и начал устанавливать долгосрочные контакты с первым секретарем Одесского обкома КПУ А. Кириченко, начальником областного управления МГБ, тогда еще полковником А. Куварзиным и, наконец, с начальником Черноморского морского пароходства А. Данченко. Со всеми были установлены хорошие деловые отношения, что позволило в короткие сроки вернуть основную работу.

В ЧМП был создан отдел информации, который официально занимался контролем за судоходством, давал руководству сведения о местонахождении судов в иностранных портах, на переходе морем, наличии груза, рейсового задания и т.д.. Начальником отдела стал А. Буслаев, заместителем – В. Печененко, также офицер разведки, и помощником – А. Степанов – офицер-подводник, уволенный в запас по ранению.

В ходе подготовки к работе Анатолий Иванович побывал в Севастополе у начальника разведки ЧФ генерала Д. Намгаладзе. Генерал узнал в нем молодого лейтенанта, прибывшего в его распоряжение 10 лет назад, расспросил о прошедших годах, поздравил с успешным завершением сразу двух длительных зарубежных командировок, а затем поставил задачи в связи с новым назначением.

В эти послевоенные годы разведка ЧФ только-только начинала действовать на южном и юго-западном направлениях, являясь составной частью ВМФ. Вся деятельность разведки ЧФ в этот период была обусловлена изменениями расстановки сил в Европе, созданием НАТО. Все это вызвало необходимость увеличения глубины зоны разведки,

создания береговых частей радиоразведки и групп особого назначения на гражданских судах. Именно этим и придется заниматься группе Анатолия Ивановича. Такая работа разведкой ВМФ проводилась впервые, и ей придавалось особое внимание.

Морской флот в пятидесятые годы состоял из уцелевших в ходе войны судов довоенной постройки, судов, переданных из США по ленд-лизу и полученных из Германии. Отец по ходу работы на судах встретил многих капитанов, которых знал по США и Китаю. Да и поселили нас в замечательный по одесским меркам дом № 2 на Пушкинской, угол Ласточкина. Это самый центр – буквально в двух шагах Оперный театр, Пароходство, Краеведческий музей, обком партии и, конечно, Приморский бульвар.

В самом доме, на одной лестничной площадке с нами жил, уже упоминавшиеся Э. Гогитидзе, теперь уже капитан другого теплохода «Грузия» (бывший польский «Ян Собеский»), а также А. Передерий, бывший начальник порта Владивосток, а теперь капитан т/х «Петродворец». Жил в этом доме и капитан танкера «Туапсе»

В. Калинин. В эти годы танкер был захвачен чанкайшистами на переходе у о. Тайвань. Этот случай стал широко известен, благодаря кинофильму «ЧП» с

В. Тихоновым в главной роли. Еще в доме жил Главный прокурор города, ректор Одесского университета и зам.начальника управления МГБ Н. Мисюрин.

Вообще, надо сказать, что в пятидесятые Одесса была уже совсем не та, которую мы увидели зимой 1947 года. Это был южный, солнечный город, который уже начинал забывать о войне. Сотни людей выходили гулять на Приморский (или им. Фельдмана) бульвар, на Дерибасовскую (Дерибундю, Дерибабушку) себя показать и людей посмотреть. В толпе можно было услышать возгласы типа: «Левочка, где ты там

тилипаешься сзади? Иди уже прежде...» У дам модны чулки со швом и черной пяткой, явно контрабандные, румынского производства. Модны и китайские зонтики от солнца.

Все пляжи от Лузановки до Аркадии и все 16 станций до Люсдорфа забиты отдыхающими. С переполненного стадиона «Пищевик» доносились крики болельщиков. А самым популярным был анекдот о знаменитом хирурге-офтальмологе В.Филатове, который в те годы возглавлял глазную клинику в Одессе. Рассказывают, что на очередной юбилей (а он прожил более 80 лет) благодарные пациенты преподнесли профессору прекрасно выполненную из хрусталя модель глаза на мраморной подставке. Причем в зрачок этого глаза был встроен миниатюрный бюст самого Филатова. Юбиляр сердечно поблагодарил всех присутствующих, но при этом пробормотал: «Хорошо, что я не гинеколог».

Еще не скоро выйдет на экраны фильм «Ликвидация», но буквально все рассказывали, что они-то точно знают, как маршал Жуков ликвидировал в Одессе не то «Черную кошку», не то «Соньку золотую ручку». Но мы, дети, совершенно точно знали подробности этой операции с заменой пароля, поскольку сын Мисюрина Венеамин учился с моим старшим братом в одном классе. Вот такая «картина маслом».

В оперном театре ставили «Майскую ночь» и «Щелкунчика», а в кинотеатрах шли «Кубанские казаки» и «Смелые люди» – первый советский боевик с С. Гурзо в главной роли. Поскольку мы заговорили о кино, то нельзя не вспомнить о том ажиотаже, который был вызван показом зарубежных фильмов с титрами – «этот фильм был взят в качестве трофея». Публика в Москве, да и здесь в Одессе выстраивалась в длинные очереди, чтобы посмотреть многочисленных пиратов, мушкетеров, несколько серий о Тарзане и, конечно, несравненную Вивьен Ли в «Леди Гамильтон». У многих

людей моего поколения эти фильмы остались в памяти на всю жизнь. Отдельно нужно отметить «Серенаду солнечной долины», поскольку вскоре все стилиаги Советского союза стали петь и танцевать под песню со странным названием «Чаттануга чу-чу».

По радио Л. Утесов пел: «В тумане скрылась милая Одесса – золотые огоньки...». И, конечно, все мечтали быть моряками. Для этого были все условия. В городе были два мореходных училища – высшее и среднее. Оба училища по выходным и праздникам устраивали строевые прогулки по Пушкинской и Дерибасовской с оркестром и офицерами ВМФ во главе рот (курсов). Курсантом одной из мореходок был и Л. Скрягин.

Бывший шеф Анатолия Ивановича по США капитан 1 ранга Н. Скрягин в это время продолжал службу на Северном флоте и просил оказать сыну внимание. Конечно же наш дом был для него, как его собственный. Впрочем Лев Скрягин по состоянию здоровья не смог продолжить обучение, но непреодолимая тяга к морю и путешествиям, а также великолепное знание английского языка взяли свое.

Он стал корреспондентом ряда морских журналов, на научно-исследовательских судах побывал во многих портах мира, обошел вокруг земного шара и стал автором более 15 книг о якорях, истории загадочных кораблекрушений и путешествиях.

Не были обойдены вниманием и одесские мальчишки. Во Дворце пионеров, который занимал Воронцовский дворец, что в конце Приморского бульвара, работал клуб «Юный моряк». И принять туда всех желающих было просто невозможно.

В гавани стояли три учебных судна для практики курсантов: два парусника «Дунай» и «Товарищ», и т/х «Экватор». В городе еще было Военно-морское фельдшерское

училище, которое также ходило на парады, восхищая своей формой с серебряными якорьками на погончиках. По праздникам немногочисленные корабли одесской ВМБ выстраивались прямо напротив Парка им. Шевченко и Ланжерона. Вечером они освещались иллюминацией. Праздничный салют производили шеренги матросов из ракетниц, выстроившись на Примбуле и в Парке. Вечером на танцплощадках отдыхающие осваивали «Молдавеняску» и «Падекатр», собственно других танцев и не было.

Главными же героями Одессы были китобои. Приход в порт китобойной флотилии «Слава» превращался в городской праздник. В порт устремлялись все, и никакой пропускной режим не мог их остановить. Зрелище, конечно, было замечательным. На горизонте показывалась, все время увеличиваясь в размере, громада китобазы водоизмещением 45 000 т, а за ней дюжина китобойцев, как утята за уткой. Родственники и просто любопытные, особенно мальчишки, поднимались по трапам или просто перелезали через леера. Моряки раздавали удачливым жвачку, кусочек китового уса или, только что появившиеся шариковые ручки.

Мы расстались с А. Соляниным в США. В 1947–1959 гг. он был капитан-директором антарктической китобойной флотилии «Слава». В 1950 году Соляник, а также гарпунеры А. Пургин, Г. Панов и Н. Гниляк были удостоены звания Героя Социалистического труда. Анатолий Иванович часто встречался в Одессе с А. Соляником по основной работе, и тот неоднократно выполнял различные деликатные поручения.

Помимо судов из Германии, флот начал пополняться новыми судами, построенными на отечественных и зарубежных верфях. Начали открываться новые коммерческие и пассажирские линии. Открылась новая туристическая ли-

ния Одесса – Ленинград – Одесса с т/х «Победа», отремонтированным и обновленным после пожара 1948 г. У этой линии были замечательные заходы в порты семи стран Европы и, конечно она представляла интерес для разведки ВМФ и для «соседей». Правда, линия просуществовала недолго. Во-первых, билеты были достаточно дорогие, во-вторых, участились случаи невозвращения с берега туристов.

А красавец дизель-электроход «Россия» был поставлен на внутреннюю крымско-кавказскую линию. С 1951 по 1954 гг. капитаном на ней был тот самый

И. Ман, известный еще и как заслуженный полярник. Именно с его имени начинается эта книга. Капитан Э. Гогитидзе на своей «Грузии» в 1956 году отправился в Мельбурн с советской сборной на XVI Олимпийские игры. Конечно, и этот рейс не был обойден вниманием всех видов разведки.

В эти годы в Одессе открывается интерклуб, что создает предпосылки для проведения вербовочных мероприятий агентурной разведки. В порту появляется все больше иностранных судов. Разведка ВМФ принимает решение о создании морских разведывательных пунктов (МРП). Причем МРП для ведения агентурной разведки, в том числе и с использованием судов гражданских ведомств, и МРП для подготовки водолазов-разведчиков. Позже последние были переименованы в отдельные морские бригады спец. назначения (ОМБСН).

На Черноморском флоте эти МРП были созданы благодаря усилиям заместителя начальника разведки ВМФ капитана I ранга Д. Шашенкова и, конечно, начальника разведки ЧФ генерала Д. Намгаладзе.

Однако 30 октября 1955 года случилось несчастье: в Севастополе взорвался линкор «Новороссийск» (бывший итальянский «Юлий Цезарь»), по до сих пор невыясненным причинам.

училище, которое также ходило на парады, восхищая своей формой с серебряными якорьками на погончиках. По праздникам немногочисленные корабли одесской ВМБ выстраивались прямо напротив Парка им. Шевченко и Ланжерона. Вечером они освещались иллюминацией. Праздничный салют производили шеренги матросов из ракетниц, выстроившись на Примбуле и в Парке. Вечером на танцплощадках отдыхающие осваивали «Молдавеняску» и «Падекатр», собственно других танцев и не было.

Главными же героями Одессы были китобои. Приход в порт китобойной флотилии «Слава» превращался в городской праздник. В порт устремлялись все, и никакой пропускной режим не мог их остановить. Зрелище, конечно, было замечательным. На горизонте показывалась, все время увеличиваясь в размере, громада китобазы водоизмещением 45 000 т, а за ней дюжина китобойцев, как утята за уткой. Родственники и просто любопытные, особенно мальчишки, поднимались по трапам или просто перелезали через леера. Моряки раздавали удачливым жвачку, кусочек китового уса или, только что появившиеся шариковые ручки.

Мы расстались с А. Соляниным в США. В 1947–1959 гг. он был капитан-директором антарктической китобойной флотилии «Слава». В 1950 году Соляник, а также гарпунеры А. Пургин, Г. Панов и Н. Гниляк были удостоены звания Героя Социалистического труда. Анатолий Иванович часто встречался в Одессе с А. Соляником по основной работе, и тот неоднократно выполнял различные деликатные поручения.

Помимо судов из Германии, флот начал пополняться новыми судами, построенными на отечественных и зарубежных верфях. Начали открываться новые коммерческие и пассажирские линии. Открылась новая туристическая ли-

ния Одесса – Ленинград – Одесса с т/х «Победа», отремонтированным и обновленным после пожара 1948 г. У этой линии были замечательные заходы в порты семи стран Европы и, конечно она представляла интерес для разведки ВМФ и для «соседей». Правда, линия просуществовала недолго. Во-первых, билеты были достаточно дорогие, во-вторых, участились случаи невозвращения с берега туристов.

А красавец дизель-электроход «Россия» был поставлен на внутреннюю крымско-кавказскую линию. С 1951 по 1954 гг. капитаном на ней был тот самый

И. Ман, известный еще и как заслуженный полярник. Именно с его имени начинается эта книга. Капитан Э. Гогитидзе на своей «Грузии» в 1956 году отправился в Мельбурн с советской сборной на XVI Олимпийские игры. Конечно, и этот рейс не был обойден вниманием всех видов разведки.

В эти годы в Одессе открывается интерклуб, что создает предпосылки для проведения вербовочных мероприятий агентурной разведки. В порту появляется все больше иностранных судов. Разведка ВМФ принимает решение о создании морских разведывательных пунктов (МРП). Причем МРП для ведения агентурной разведки, в том числе и с использованием судов гражданских ведомств, и МРП для подготовки водолазов-разведчиков. Позже последние были переименованы в отдельные морские бригады спец. назначения (ОМБСН).

На Черноморском флоте эти МРП были созданы благодаря усилиям заместителя начальника разведки ВМФ капитана I ранга Д. Шашенкова и, конечно, начальника разведки ЧФ генерала Д. Намгаладзе.

Однако 30 октября 1955 года случилось несчастье: в Севастополе взорвался линкор «Новороссийск» (бывший итальянский «Юлий Цезарь»), по до сих пор невыясненным причинам.

Существуют две версии:

1) взрыв «проснувшейся» мины германского производства времен 1941–1942 гг.

2) диверсия, предположительно итальянских боевых пловцов.

Исследования 1990–1992 годов, выполненные рядом авторов как российских, так и итальянских, позволяют почти с уверенностью говорить о диверсии. Даже командующий ВМС Италии в 1992 году говорил о диверсии, как наиболее вероятной причине катастрофы ЛК «Новороссийск». Известно, что в 1946 году после раздела Германского и Итальянского флотов союзниками по антигитлеровской коалиции командир 10-й флотилии MAS подводных диверсантов Валерио Боргезе поклялся отомстить за бесчестие и взорвать линкор, который по жребью достался Советскому Союзу.

Не будем анализировать эти версии, об этом написаны целые тома. За официальную принята первая версия. Однако, одновременно со снятием с должности командующего ЧФ и командира ОВРа (охраны водного района) снят был с должности и начальник разведки ЧФ генерал-майор Д. Намгаладзе. Наверное, за то, что не был осведомлен о тайных планах «предполагаемых» диверсантов. Правда, здесь надо отметить, что результаты трагедии были бы значительно меньше, если бы:

– руководить спасением линкора не прибыл командующий флотом;

– начали бы вовремя эвакуировать людей, а не ждать, когда корабль «сядет на грунт»;

– дать задний ход (как предлагал старпом, оставшийся за командира) и посадить корабль на мель (и это было бы единственно правильное решение в данной ситуации), а не жалеть винты;

– и, наконец, лучше знать характер грунта в собственной базе, да и устройство корабля.

Тем не менее, правительственная комиссия признала возможность причастности подводных диверсантов к гибели «Новороссийска».

Еще несколько слов о генерал-майоре Д. Намгаладзе. Вся его деятельность на поприще разведки – это готовый сценарий для шпионского боевика. Здесь и агенты за рубежом, и операции разведчиков-диверсантов с высадкой с торпедных катеров и на парашютах с самолетов в тыл врага, и радиоигра. Агентура Намгаладзе доносила о реальных сроках нападения Германии на Советский Союз.

В истории военно-морской разведки Д. Намгаладзе отводится отдельная страница. Он бессленно руководил разведотделом штаба ЧФ с мая 1938 по ноябрь 1955 года.

Полковник Намгаладзе был одним из лучших руководителей военной разведки в преддверии и в ходе Великой отечественной войны. В эти годы разведчики ЧФ под его руководством добывали ценные сведения о действиях вермахта в Крыму и на Кавказе, и о замыслах германского командования, находясь в столицах иностранных государств.

На руководстве у Намгаладзе, начиная с 1938 года, были агентурные разведчики в ВМФ Италии, в Болгарии, Румынии и даже в окружении болгарского царя Бориса. Разведчики Намгаладзе докладывали в Центр о планах Болгарии и Турции, и их решении не вступать в войну против СССР.

Эта история ведет начало с 1937 года в раздираемой гражданской войной Испании. На стороне республиканцев в числе добровольцев воевал и капитан 2 ранга Л. К. Бекренев. До прибытия в Испанию Бекренев был начальником разведотдела штаба ЧФ. В Испании он стал советником в штабе республиканского флота.

Он активно помогал испанцам, воевавшим против франкистов, и одновременно изучал добровольцев, подбирая среди них кандидатов для зарубежной разведывательной работы в интересах РО штаба ЧФ.

Один из лучших, а именно С. Побережник, уроженец Бессарабии, был завербован Бекрениным и после войны в Испании направлен в Севастополь для подготовки в качестве агентурного разведчика. С. Побережник, человек с довольно пестрой биографией, побывавший до этого в США и многих странах Европы, знавший несколько иностранных языков, оказался сущим кладом для разведки ЧФ. К тому же он обладал приятной внешностью, был коммуникабелен и сменил множество профессий от матроса торгового флота до владельца небольшой торговой фирмы.

После прохождения полного курса обучения под руководством инструкторов из РО штаба ЧФ было решено направить Побережника в Италию для сбора сведений о боевом составе ВМФ Италии. Агент благополучно добрался до Италии кружным путем (это уже был 1938 год) и обосновался в г. Таранто, являющимся военно-морской базой. Через некоторое время он сумел собрать портативный радиопередатчик из купленных на местном рынке деталей и в Центр пошли донесения о составе и деятельности кораблей, находящихся в базе. Здесь он проработал около года, а затем таким же путем, через Францию вернулся в Севастополь.

Следующая командировка была в Болгарию, и уже в 1940 году Побережник установил радиосвязь с Центром. В Центре, несомненно, были рады получить такое известие от разведчика, который по плану Разведки ВМФ должен собирать сведения о том, использует ли Германия болгарские морские порты. В начале 1940 года в Европе уже вовсю полыхала Вторая мировая война. В военной разведке не сомневались, что приближается время, когда Гитлер примет

решение начать войну против Советского союза. Поэтому Разведка ВМФ уделяла особое внимание созданию резидентур, которые могли бы добывать сведения о том, как поступят правительства соседних государств – Турции, Болгарии, Швеции и Японии в случае нападения Германии на СССР.

Именно Намгаладзе разрабатывал план подготовки агента к деятельности в Болгарии и курировал его работу в Софии. Перед нападением Германии на СССР Побережник передавал в Центр сведения о переброске немецких войск по Дунаю.

Начиная с 1942 года он продолжал передавать в Центр важные сведения о переброске войск и техники из Румынии и Болгарии в направлении южного крыла советско-германского фронта. Все эти сведения агент смог добывать благодаря широкому кругу знакомств в правительстве Болгарии и в окружении царя Бориса. Ни одна болгарская дивизия не воевала на стороне Германии на восточном фронте. Сведения полученные С.Побережником во время встречи с болгарским царем Борисом и из других источников, оказались более чем достоверными.

Под руководством Д. Намгаладзе, после провала агента велась сложная радиоигра с болгарской и германской контрразведками, в результате которой удалось ввести противника в заблуждение, а впоследствии спасти и агента.

Напрашивается вопрос «Почему же руководители Разведки ВМФ адмиралы М. Воронцов и Л.Бекренин не смогли защитить своего боевого товарища и снять с него обвинения в ответственности за гибель линкора в своей базе?» Конечно, это можно объяснить пресловутыми «щепками», которые летят, когда «лес рубят», но скорее всего решение о снятии Намгаладзе с должности было продиктовано волевым решением Н. С. Хрущева, с подачи тогдашнего руководства КГБ.

Через два года после трагической гибели линкора «Новороссийск» летом 1957 года в возрасте 52 лет генерал-майор в отставке Д. Б. Намгаладзе скоропостижно скончался. Кстати, примерно в это же время ушел из жизни председатель Государственной комиссии по расследованию причины гибели «Новороссийска» заместитель председателя Совмина СССР В. А. Малышев. Удивительное совпадение.

Трагедия в Севастополе послужила толчком к дальнейшему развитию специальных частей разведки ВМФ. И такие части были созданы – это МРП, о которых я уже упоминал. Я не буду здесь останавливаться на специфике подготовки разведывательно-диверсионных подразделений, однако их подготовка тесно связана с другими видами агентурной разведки. Уже начиная с 1953 года руководство разведки ВМФ ставит спецподразделениям задачи разведки ВМБ и портов, быть готовыми с первых дней войны осуществлять там диверсии.

В дальнейшем эти задачи в 1958 году были конкретизированы заместителем начальника разведки ВМФ капитана I ранга Д. Шашенковым о необходимости ведения разведки рассредоточенных мест стоянок кораблей, аэродромов, морских путей сообщения, установок управляемых реактивных снарядов и ракет дальнего и среднего действия на побережье, радиотехнических станций, места высадки агентурных разведчиков. Эти задачи во многом должны решаться силами судовой разведкой в интересах подразделений спецназа.

Созданный в Одессе МРП уже приступил к выполнению задач агентурной разведки, в частности, на судах ЧМП. Анатолий Иванович и его группа, помимо работы с капитанами судов, начала подбор кандидатов для работы в разведгруппах. Судовая разведывательная группа (СРГ) должна состоять из двух–трех человек. Сюда мог входить и капитан.

Чаще всего, это один из помощников капитана, начальник радиостанции или радиооператор, кто-либо из команды, уже умеющий хорошо фотографировать.

Конечно, необходимо было собрать как можно более точную информацию о кандидате, получить письменное согласие на сотрудничество с военной разведкой, определить условия связи. Таким группам ставились конкретные задачи по визуальной разведке по маршруту судна, фотографирование различных объектов или панорамное фотографирование порта, ВМБ или побережья. Не надо забывать, что любое судно заграничного плавания обладает экстерриториальностью. Следовательно, с борта такого судна можно было проводить кино- и фотосъемку, если это не запрещено портовыми правилами или какими-либо межгосударственными или международными соглашениями. Конечно не следовало это делать слишком явно.

Другое дело фотографировать объекты, расположенные на берегу в значительном удалении от судна. Здесь, конечно, требовалась специальная подготовка.

Капитан безусловно был в курсе дел этой группы, если даже он не был в ее составе. С капитанами, как правило, всегда были доверительные отношения. Если маршрут судна пролегал недалеко от интересующего разведку объекта, то капитану предлагалось сделать к нему «подворот», согласовав это предварительно с руководством пароходства. Фотоматериалы и другие материалы наблюдения передавались из рук в руки офицеру разведки в порту прихода, а оперативная информация о кораблях, полетах авиации и обстановки в портах захода передавалась по радио. Подобная информация передавалась в зашифрованном виде в два адреса – на узел связи ММФ в Москву и свое пароходство.

На судах заграничного плавания шифрсвязь существовала давно, еще до войны. Она использовалась для закрытия

служебной переписки по коммерческим тайнам, во время войны об обнаружении противника, о рейсовых заданиях и чрезвычайных ситуациях. Радиограммы, как правило, готовил сам капитан, а шифрованием занимался первый помощник по политической части или «помпа», как называли его на судне. Как мы видим, был еще один человек, который был в курсе любых разведдонесений. Как говорили в те времена – «от партии у нас секретов нет». Процесс шифрования осуществлялся вручную.

Мне, не будучи специалистом по шифрованию, трудно сказать о стойкости шифров, применявшихся в ММФ СССР. Хотя в любом случае, информация, передаваемая судами, всегда носила оперативный характер и даже в случае ее дешифрования теряла свою актуальность, да и стоимость дешифрования могла превысить стоимость самой информации. Правда, дешифрование подобной информации давало свидетельство причастности судов к разведывательной деятельности.

Еще тогда в 50-е годы и гораздо позже ни разу не пришлось получить отказ от сотрудничества с военной разведкой со стороны членов экипажей судов. Многие еще помнили прошедшую войну и нагнетание антисоветской истерии в ходе начавшейся «холодной» войне, понимали, как подготовку к настоящей. Весь командный состав, еще в мореходных училищах получал солидную военно-морскую подготовку, командиры рот (курсов) были офицеры ВМФ, а после окончания училища все получали лейтенантское звание в запасе. Поэтому большинство выполняло задания с большим старанием.

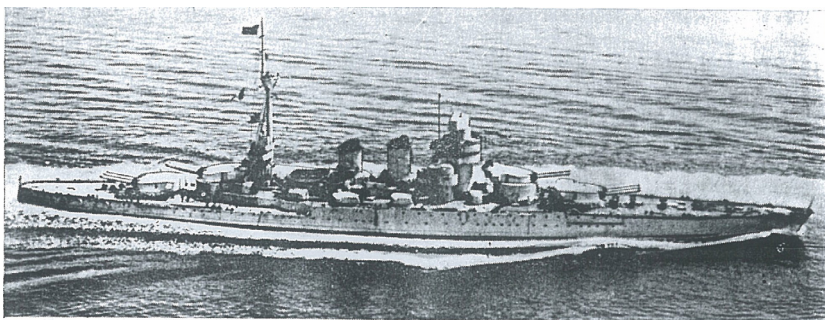
Что же касается причастности торговых судов и разведдеятельности, то, по-моему, на Западе в этом сомнений нет. В открытых публикациях прямо говорится, что когда советское судно входит в иностранные воды, на нем всег-

да имеется три или четыре сотрудника разведки под видом членов команды, а порой и целая группа. Утверждается, что даже на борту советского судна, доставившего Хрущева в Нью-Йорк, было несколько офицеров разведки из КГБ и ГРУ, у которых были свои особые задачи. Кто бы в этом сомневался? Или без обвиняков утверждают, что русские торговые суда шпионят за США. Это уже заголовок газеты в 2000 году.

Несколько лет пребывания Анатолия Ивановича в Одессе было оценено по достоинству. Вскоре его отозвали в Москву, чтобы создать единое руководство вновь созданной судовой разведывательной сетью, как составной части агентурной разведки ВМФ. В Одессе Анатолий Иванович со своей группой помог созданию МРП, как полноценной агентурной единицы.

В 60–70-е годы 160 МРП под руководством капитана I ранга А. Сущинского был лучшим в разведке ВМФ. Заместитель Анатолия Ивановича в пароходстве В. Печененко поступил на учебу в Военно-дипломатическую академию. После ее окончания был направлен для работы в Великобританию, затем продолжил службу в ГРУ, старший офицер направления, капитан I ранга.

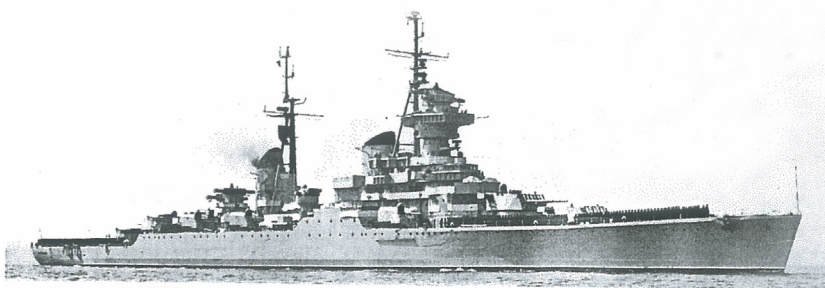
Командиром 17 ОБСН разведки ЧФ стал капитан I ранга И. Алексеев, с которым мы расстались летом 1941 года. В годы войны он был одним из командиров разведывательных подразделений ЧФ. В послевоенные годы последовательно занимался развитием направления специальной разведки ВМФ, а после окончания академии возглавил лучшую бригаду спецназа ВМФ. С 1961 года она располагалась в районе г. Очаков на о. Первомайский (Батарейный).



GIULIO CESARE.

Added 1949.

1955 г. Линкор «Новороссийск» (бывший итальянский «Юлий Цезарь»), затонувший на рейде в Севастополе в результате взрыва.



IRIAN

Added 1963; Wright & Logan

1963 г. Индонезийский крейсер «Ириан» (бывший советский «Орджоникидзе»).



1955 г. Ленинград. Авианосец «Триумф» Великобритании на Неве у набережной лейтенанта Шмидта.



1955 г. г. Ленинград. Минный заградитель «Аполло» на Неве напротив Адмиралтейства.



1958 г. Замначальника разведки ВМФ капитан первого ранга Шашенков Д. У.



Начальник разведотдела штаба ЧФ генерал-майор Намгаладзе Д. Б.



Командир 17 ОМБСН капитан первого ранга Алексеев И. О. во время учений.

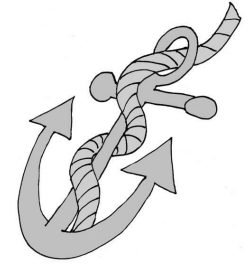


1962 г. Египет г. Александрия. Перед совещанием. Правительственная делегация СССР во главе с председателем Совмина А. Косыгиным и адмиралом С. Горшковым.



1966 г. г. Москва. Министерство Обороны. Слева направо – А. Буслаев, командующий ВМФ Египта командор С. Эсзат, маршал П. Батицкий, министр обороны маршал Р. Малиновский, маршал А. Гречко.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ



«– Павел Андреевич, **Вы шпион?**
– **Видишь ли**, Юра...»

Из к/ф «Адъютант его превосходительства».

Москва – Ленинград. Первые визиты дружбы. Эскадра английских кораблей на Неве. Зарубежные военные делегации. От Англии до Индонезии. Ближневосточные игры. Расстрелянные корабли разведки.

В Москве Анатолия Ивановича принял начальник Разведки ВМФ адмирал Б. Бобков. Ему была поставлена задача организовать взаимодействие судовой и специальной разведки, создать единый документ, регламентирующий действия разведки ВМФ на судах заграничного плавания всех гражданских ведомств, получение оперативной информации командованием флотов и Главкомандующим ВМФ. Выполнение всех этих задач требовало, во-первых, решения организационно-штатных вопросов, во-вторых, дополнительного финансирования.

Но наступила пора очередных преобразований. В 1960 г. Правительство СССР принимает постановление о сокращении Вооруженных сил. ВМФ вынужден провести значительные сокращения численности личного состава. Поэтому поставленные задачи удалось решить только через несколько лет.

Теперь все по порядку. Через год после приезда в Москву Анатолий Иванович и мы все, наконец, покинули свою «ма-

люю Родину» на Малой Бронной (воистину – терем-теремок, кто в тереме живет?). Квартиру мы получили в громадном «сталинском» доме на Ленинградском проспекте у метро «Сокол». Дом был уникальный, его еще строили немецкие военнопленные. На первом этаже был кинотеатр «Сокол», в подвале было бомбоубежище и, редкий в Москве, подземный гараж. Квартиру отец получил от Минморфлота, поскольку работал там «под крышей» начальником отдела контроля за судоходством. Соседями в доме были наши старые знакомые: Г. Мезенцев-бывший начальник Дальневосточного пароходства, Е. Желтовский – главный механик порта Дальний, почетный полярник, Л. Скрыгин – сын военно-морского атташе в США, будущий известный писатель-маринист.

В эти годы Анатолий Иванович заочно закончил разведывательный факультет Военно-морской Академии в Ленинграде. Раньше она называлась ВМОЛУА им. К. Ворошилова. Совмещать работу (двойную, с учетом крышевой) с учебой было крайне тяжело.

В 50-х годах в практике ВМФ СССР возобновилась такая форма межгосударственных контактов, как визиты дружбы кораблей ВМФ. Это, конечно, была прекрасная возможность для повышения выучки экипажей, штурманская практика и в то же время особая форма разведки портов, военно-морских баз и изучение районов плавания.

Первым таким визитом в СССР в октябре 1955 года был отряд боевых кораблей Великобритании. Это сейчас визиты кораблей других стран стали обыденностью. В 50-х годах такие визиты были новым явлением во взаимоотношениях с Западом.

Первым послевоенным визитом дружбы советских кораблей был визит крейсера «Свердлов» под командованием капитана I ранга В. Рудакова. Это был новейший корабль из серии 14 крейсеров. Визит состоялся в 1953 году по при-

глашению правительства Великобритании и был посвящен коронации королевы Елизаветы II. Корабль и выучка экипажа произвели большое впечатление на всех мировых военно-морских специалистов. Корабль был признан одним из лучших в мире этого класса.

И вот теперь, в октябре 1955 года по приглашению командования ВМФ СССР в Ленинград прибывает отряд боевых кораблей Великобритании под флагом адмирала Майкла Дэнни, командующего флотом метрополии. Принимающей стороной были командир Ленинградской ВМБ адмирал В. Ванифатьев и командир ВМБ Кронштадт адмирал М. Байков. В Главном штабе ВМФ в Москве решили, что офицером связи в ходе визита должен быть офицер разведки. Выбор пал на Анатолия Ивановича.

Такие визиты представляют огромный интерес для флота принимающей стороны и ее разведки, в частности. Тем более в те времена, при полном отсутствии информации о флотах НАТО. Помимо разработанного заранее церемониала, официальных мероприятий, разведке было необходимо провести тщательное фотографирование различных объектов артиллерийского, минно-торпедного оружия, радио и радиолокационного оборудования, всего, что представляет интерес для различных КБ Минсудпрома. Тем более, что английский ВМФ был представлен шестью кораблями. Среди них два эсминец «Чифтейн» и «Шеврон» 1945 года постройки, два эсминец «Диана», «Декой» 1952 года. Далее минный заградитель «Апполоу» довольно старой постройки, но зато обладающий большой скоростью. Особый интерес представлял авианосец «Триумф» 1946 года постройки, водоизмещением 18 000 т и считался легким авианосцем.

Такого количества кораблей другого государства прибывших в СССР с визитом дружбы не было ни до, ни после, тем более в Ленинграде на Неве. Корабли разместились

таким образом: эсминцы попарно между Дворцовым и Троицким мостами, минный заградитель напротив Адмиралтейства, а авианосец перед мостом лейтенанта Шмидта. Советские моряки впервые могли увидеть и даже потрогать авианосец, хотя и не очень новый.

Надо сказать, что такая возможность уже предоставлялась советскому ВМФ. В 1945 году в результате раздела германского флота СССР достался недостроенный авианосец «Граф Цеппелин» водоизмещением свыше 20 тыс. т. Хотя корабль изуродован взрывами и притоплен на мелководье, он был поднят и готов к продолжению ремонтных работ. Вполне возможным было его использование, как учебной базы для подготовки палубной авиации. Такие предложения были, но они не были услышаны тогдашним руководством ВМФ и страны в целом. Существовала другая концепция развития флота.

Авианосец был использован, как мишень для испытания флотского оружия – всех видов авиационных бомб, снарядов и торпед. Об этих испытаниях был даже сделан учебный фильм, который потом довольно долго демонстрировался курсантам военно-морских училищ и слушателям академий. В результате в 1947 году корабль был затоплен в Балтийском море недалеко от польского побережья.

Даже такая новинка, как катапульта, которая использовалась на нем для взлета самолетов, не была изучена советскими конструкторами, впрочем она так и не была внедрена на будущих советских авианосцах.

Действительно, в это время, десять лет спустя после войны, уже планировалось строительство подобных кораблей в СССР. И хотя они будут называться авианесущими крейсерами, суть дела от этого не меняется. Поэтому отдельные узлы представляли интерес, как-то подъемники самолетов, аэрофинишеры, компоновка «островка» надстройки и т. д.

Сейчас на дворе ноябрь 2009 года, а на Неве висится громада десантного вертолетоносца «Мистраль» из Франции. Каковы будут последствия этого визита для ВМФ России? Пятьдесят лет спустя история повторяется.

У сравнительно новых эсминцев были тщательно сфотографированы отдельно, крупно артиллерийские установки, антенные устройства и противолодочное вооружение. Корабли были осмотрены и сфотографированы, что называется, от киля до клотика. Хотя даже никто и не планировал погружаться в мутные воды Невы для фотографирования подводных частей корабля, как это было в Портсмуте. Но об этом речь впереди.

Во время визита английских кораблей заново создавался порядок приема от салюта наций во время прохождения фортов Кронштадта до визитных карточек и изучения этикета. Всем этим и пришлось заниматься Анатолию Ивановичу. Были срочно напечатаны визитные карточки всем участникам приема гостей, закуплены сувениры, распечатаны положения этикета с порядком приема (за образец был взят норвежский этикет), именные карточки за столом и т. д. Необходимо было все организовать буквально по часам.

Кроме официальных приемов и экскурсий в Ленинграде, была еще и московская программа. Сюда входила поездка руководящего состава в Москву на «Красной стреле», прием у Министра обороны, посещение музеев Кремля, Большого театра. Во всех этих мероприятиях Анатолий Иванович ни на шаг не отходил от командующего отрядом кораблей адмирала М. Дэнни. С ним у него сложились дружеские отношения, что позволило организовать дополнительные экскурсии на корабли офицеров и представителей минсудпрома, которых даже несколько раз подняли и опустили на подъемнике на авианосце.

Перед самым уходом кораблей на родину, в Ленинграде случилось очередное наводнение. Штормовой ве-

тер погнал воды Финского залива в сторону Невы, воды которой поднялись до критической отметки. Началось затопление подвалов зданий в прилегающих районах, по улицам и площадям шла вода. Корабли отряда стояли на заранее установленных бочках посредине Невы и им ничего не угрожало, только двигатели были готовы к даче хода. С авианосцем было хуже. Обладая большой парусностью, он «поташил» за собой бочки, которые не могли его удерживать и стал наваливаться на деревянный дебаркадер у набережной лейтенанта Шмидта Васильевского острова.

Анатолий Иванович в этот вечер находился в каюте командира крейсера «Аврора» капитана I ранга Н. Епихина, своего давнего друга и однокашника. Собственно, он всегда останавливался на крейсере во время своих командировок в Ленинград. Дежурный по Ленинградской ВМБ знал об этом, позвонил ему и сообщил об остановке на Неве. Отец немедленно выехал на место происшествия и взял руководство по недопущению аварии на себя. К авианосцу подошли буксиры и совместными их усилиями и команды авианосца к утру обстановка нормализовалась.

В этом визите в полном объеме проявились организаторские и дипломатические способности Анатолия Ивановича, что было по достоинству оценено руководством Разведки ВМФ и ему и впредь поручалось участвовать в подобных мероприятиях и даже межправительственных переговорах.

Говоря об успешности этого визита, надо сказать и о некоторых курьезных особенностях. Помимо запланированных мероприятий по культурной программе, экипажи кораблей просто отпускались на берег для прогулок и отдыха. Они свободно посещали клубы, танцплощадки, рестораны. А ведь это сотни человек. Конечно, для ленинградцев это было событием, особенно для молодежи. Поэтому ленин-

градцы несколько раньше, чем москвичи в 1957 году во время Всемирного фестиваля молодежи, начали устанавливать тесные, дружеские контакты с молодежью других стран. Отряд кораблей Великобритании уходил ночью, когда разводили мосты, но на набережных было полно народа. Из толпы слышались женские крики типа: "Johnny, don't forget me!".

Визит прошел безупречно. Вслед за этим в Ленинград последовали визиты кораблей Норвегии, Дании, Голландии. Все они проходили уже по отработанной программе, и всегда офицером связи ВМС СССР был Анатолий Иванович. Я уже упоминал о случае в Портсмуте. Так вот в апреле 1956 г. состоялся ответный визит кораблей ВМФ СССР в Англию. Отряд кораблей состоял из крейсера «Орджоникидзе» и двух эсминцев. Причем этот визит был государственным. На борту были главы правительства СССР Н. С. Хрущев и Н. А. Булганин.

Я не буду говорить о цели и подробностях этого визита, а остановлюсь на инциденте в водах Портсмута, где были ошвартованы эти корабли. Вахтенный на эсминце увидел в воде человека в водолазном костюме, который опустился в воду, где стоял крейсер. Конечно, на кораблях были приняты дополнительные меры предосторожности, такие как постоянное патрулирование и наблюдение за поверхностью акватории. Вскоре стало известно, что водолаз не вернулся на базу. Предполагалось, что он погиб. Им оказался водолаз-диверсант ВМС Великобритании Л. Крэбб. О причинах гибели подлинно неизвестно до сих пор. Возможно, водолаз имел задание осмотреть винтовую группу крейсера. Утверждается, что разведку ВМС Англии очень интересовали ходовые качества нового советского крейсера. При полном водоизмещении в 17 000 т полный ход крейсера составлял 32,5 узла. Однако американские крейсера с

примерно таким же водоизмещением и схожим водоизмещением, скажем, типа «Кливленд» или «Вустер» развивали такую же скорость. Надо ли было лезть под винты, которые, видимо, провернули во время обычного «проворачивания механизмов» перед походом.

А вот версия о «схватке под водой» советских подводных пловцов и диверсанта или о метком выстреле снайпера с борта крейсера не выдерживают никакой критики. Командование флота никогда бы не позволило себе такой акции, да еще в водах иностранной ВМБ во время государственного визита. Скорее всего, бедный англичанин погиб по собственной неосторожности.

В том же 1956 году снова был поднят вопрос о ленд-лизе. Сразу после войны США начали требовать возвращения уцелевших кораблей. Всего за годы войны СССР получил 585 кораблей и судов. По согласованию сторон было решено продать 242 из них по просьбе СССР, 186 – вернуть США. В соответствии с постановлениями Совмина СССР принятых в 1954–1955 годах, США было возвращено 127 кораблей и уничтожено еще 90. Среди купленных были транспортные суда типа «Либерти», а также несколько ледоколов, танкеров и буксиров.

А. Буслаев участвовал в переговорах с группой представителей ВМС США, под контролем которых происходила передача и уничтожение кораблей. Причем корабли должны были быть полностью укомплектованы всем необходимым.

В частности ему довелось присутствовать при передаче и затоплении кораблей на Северном флоте. В июле 1956 года на Кильдинском плесе было затоплено более 60 кораблей, среди которых тральщики, большие охотники, торпедные катера. Примерно в это же время, в силу договорных обязательств перед союзниками, передача кора-

блей США происходила в Киле (Германия), Стамбуле (Турция) и Майдзуру (Япония). Часть кораблей затопили также на Дальнем востоке вблизи Находки и в Татарском проливе вблизи Совгавани.

Расчеты по ленд-лизу шли еще долгие годы. Окончательный же расчет, видимо, придется производить уже в XXI веке внукам участников войны.

Совершенно знаменательный визит состоялся в 1959 г. под флагом командующего Тихоокеанским флотом адмирала В. Фокина в Индонезию. Анатолий Иванович был откомандирован во Владивосток для участия в этом походе, как консультант по вопросам предстоящего визита. Отряд кораблей был в составе крейсера «Адмирал Сенявин» и двух эсминцев. Надо сказать, что в данном случае демонстрация военно-морского флага – это не только демонстрация мощи государства. Это была демонстрация целого комплекса достижений военной и научно-технической мысли.

После этого визита правительством этой страны было принято решение о закупке в СССР более 50 различных кораблей, в том числе, крейсер пр. 68-бис «Орджоникидзе». Да-да, это тот самый, которым так интересовался несчастный водолаз-англичанин. Кроме того, были куплены два эсминца, сторожевые и противолодочные корабли. Крейсер, получивший название «Ириан» был передан Индонезии в 1962 году, и его появление вызвало тревогу в странах юго-восточной Азии. Но ненадолго: новые хозяева довольно быстро сделали его небоеспособным и продали на слом.

Еще один интересный визит был у отца в Англию. В 1965 г. в Лондон отправилось гидрографическое судно ВМФ СССР «Николай Зубов». Корабль был приглашен Королевским океанографическим обществом Великобритании. Анатолий Иванович в значительной степени способствовал установлению деловых контактов между гидрографиями

обеих стран. При решении многих вопросов Анатолий Иванович использовал контакты с командующим флотом метрополии, установленные еще в Ленинграде. Работа Анатолия Ивановича на поприще визитов дружбы кораблей флота была оценена по достоинству, и теперь руководство разведки рекомендовало его Главнокомандующему ВМФ адмиралу С. Горшкову как грамотного офицера-разведчика, который может совмещать роль консультанта и переводчика.

В 60-е годы Анатолий Иванович принимал участие в визитах военных и правительственных делегаций в Швецию, Норвегию, Египет, Сирию, Индию. Принимал участие в переговорах с военной делегацией Югославии в Москве. Переговоры имели дальнейшее развитие. В частности, Индия стала самым стабильным деловым партнером СССР. Более 50% состава ВМС страны составили боевые корабли и подводные лодки, закупленные в разные годы в СССР.

В 60-х годах Ближний Восток являлся горячей точкой планеты и привлекал внимание разведслужб основных стран, в том числе СССР. Особое внимание уделялось вскрытию планов Запада (США, Англии и Франции), а также Израиля в этом регионе. Именно на 60-е приходится интенсивное военное сотрудничество между СССР и Египтом. Международная обстановка благоприятствовала арабским государствам. СССР последовательно поддерживал Египет и Сирию, поставлял им оружие, обучал их офицерские кадры, помогал своими военными советниками.

США все глубже втягивались в войну во Вьетнаме и не были заинтересованы в еще одном конфликте со своим участием. Правда, в условиях обострения обстановки на Ближнем Востоке Франция осуществила срочные дополнительные поставки вооружений Израилю.

В 1962 году Египет посетила Советская правительственная делегация во главе с председателем Совета министров

СССР Н. Косыгиным. В ее составе находился и главком ВМФ адмирал флота С. Горшков, который принял участие в церемонии передачи двух эсминцев ЧФ и двух торпедных подводных лодок с Балтики египетской стороне. Сопровождал главкома Анатолий Иванович. Участвовавший в церемонии, командующий морскими силами Египта командор С.эс-Зат дал высокую оценку советской боевой технике и оружию, которые по его словам, успешно эксплуатируются в специфических условиях повышенных температур и влажности.

Всего же Египту и Сирии в 60-е годы было передано свыше 100 кораблей, среди них 5 эсминцев, 12 дизельных торпедных подводных лодок, а также противолодочные корабли и торпедные катера. Основу боевой мощи составляли 26 ракетных катеров.

Переговоры проходили в Каире и Александрии с участием президента Египта Г. Насера и министра обороны маршала А. Амера. Кстати, с 1964 года оба стали Героями Советского Союза. В Александрии переговоры проходили во дворце Мотазак. Это бывшая резиденция короля Египта Фарука. В те времена она использовалась как гостевой дворец президента страны. В ходе переговоров был заключен ряд важных межправительственных договоров о поставках различных видов вооружений.

В ноябре 1966 года Главнокомандующий ВМФ Египта командор С. Эс-зат со своим штабом прибыл в Москву. Встречать и сопровождать Главкома было поручено Анатолию Ивановичу, который познакомился с ним еще в Египте. Египтян принял министр обороны СССР Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский, его заместители, а также Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота С. Горшков. Конечно, не обошлось без культурной программы – Мавзолей, музей ВС СССР, Большой театр, Бородинская панорама. Однако все это не помогло.

В середине 60-х годов советской разведкой была получена информация о подготовке Израиля к новой агрессии против арабских стран, в том числе дата его нападения на Египет и Сирию в 1967 году. Разведывательная информация была доведена до руководства арабских стран, которое однако ее недооценило и переоценило военный потенциал своих стран.

Проанализировав сложившуюся военно-политическую ситуацию, руководство Израиля решило начать превентивную войну против арабских соседей. В результате Израиль в ходе шестидневной войны в июне 1967 года нанес серьезное поражение Египту и Сирии и оккупировал значительные арабские территории.

Однако в этой войне произошло одно знаменательное событие. 21 октября 1967 года четырьмя ракетами П-15 с египетских ракетных катеров советской постройки проекта 183-р был потоплен израильский эсминец «Эйлат». Это событие в истории боевых операций на море можно сравнить с первым боевым применением минных катеров и подводных лодок. Успешные действия ракетных катеров привлекли к этому классу кораблей повышенное внимание военно-морских специалистов, а также переоценке родов сил, классов кораблей и боевых средств. К этой теме мы еще вернемся.

Все эти годы направление судовой разведки, которым руководил Анатолий Иванович продолжало развиваться, охватывая все большее количество ведомств, которые имели суда заграничного плавания. Помимо ММФ сюда вошли МРХ (министерство рыбного хозяйства), суда Академии Наук СССР, научно-исследовательские суда различных ведомств. Кроме того, новый начальник разведки ВМФ адмирал Ю. Иванов приказал расширить деятельность судовой сети, создавая на них также группы радиотехнической

разведки с использованием штатной аппаратуры. Суда с такими группами могли действовать непосредственно в территориальных водах стран НАТО, не вызывая особого внимания.

Дело в том, что и в США, и в СССР в начале 60-х было начато строительство кораблей-шпионов. АНБ США решило построить, вернее, переоборудовать из вспомогательных кораблей около 10 единиц. В это же время и в СССР было начато строительство подобных судов, получивших название РЗК (разведывательный корабль). Создавались они на базе больших морозильных рыболовных траулеров (БМРТ), построенных в ГДР. Водоизмещением они были около 700 т, всего их было построено 15 штук. Часть из них была построена на верфях Киева и Волгограда. Предназначались все они для радиотехнической разведки и слежения за деятельностью атомных подводных лодок.

Несколько позже были построены 6 РЗК типа «Приморье» водоизмещением 4 500 т, которые были подчинены ГРУ. До настоящего времени сохранились только два – «Крым» и «Кавказ», базирующиеся на Севастополь и постоянно дежурящие в Восточном Средиземноморье.

В то же время неприкрытая деятельность подобных судов вызывала раздражение у стран, против которых она велась. И ответные действия не заставили себя ждать. Так, в 1960 году торпедные катера КНДР обстреляли РЗК «Унги» разведки ТОФ. При этом один матрос был убит, двое ранены. В заявлении ТАСС Советское правительство обвинило Южную Корею в нападении на наше судно, поскольку оно находилось в районе севернее 38-ой параллели, вне территориальных вод. Однако южнокорейские власти заявили о своей непричастности к инциденту и были готовы предоставить кинодокументы, зафиксировавшие нападение катеров КНДР.

Командование ВМФ сочло благоразумным не раздувать шумиху, поскольку дело касалось союзника. После прибытия судна во Владивосток, оно было поставлено в ремонт, а после ремонта переименовано, а команда расформирована. И дело не было предано огласке.

Следующей жертвой стал РЗК США «Либерти», который получил широкую известность, благодаря атаке на него израильских самолетов и торпедных катеров 8 июня 1967 г., превративших «Свободу» в плавающий крематорий для нескольких десятков высококвалифицированных американских специалистов. Причина такой жестокости предельно проста. В короткой арабо-израильской войне 1967 года израильтяне не были заинтересованы, чтобы шпион одной из сверхдержав раньше времени установил успехи израильской армии. Позже израильтяне пытались убедить американцев, что произошла ошибка и «Либерти» был принят за египетский военный транспорт. Но дело было сделано – 32 человека было убито и многие получили ранения.

И, наконец, самый резонансный инцидент, получивший в разведывательных кругах название синдром «Пуэбло». 23 января 1968 г. три патрульных катера КНДР приблизились к американскому РЗК «Пуэбло», который находился в территориальных водах Северной Кореи. Капитан «Пуэбло» получил по радио приказ с борта одного из корейских сторожевых катеров следовать за ним. В ответ капитан командовал взять курс в открытое море и одновременно открыть огонь из имевшегося на судне оружия. Естественно, корейские катера повели по «Пуэбло» беглую стрельбу на поражение. На этот раз капитан решил подчиниться приказу корейцев.

Последствия этого инцидента известны. Команда, а затем и руководство США признало, что «Пуэбло» занимался радиоэлектронной разведкой. Команда была возвращена

на родину, а сам корабль остался в Северной Корее. После указанных событий США отказались от строительства новых кораблей, предназначенных для ведения радиоразведки. Было также заявлено, что у оставшихся кораблей демонтировано электронное оборудование, а сами корабли будут списаны. Но это вряд ли. Кто же добровольно откажется от такого способа получения информации?

В своих мемуарах начальник германского генерального штаба времен первой мировой войны генерал Людендорф в подобной ситуации отмечал: «Получать точные сведения о неприятеле вообще очень трудно; иначе ведение войны особенно с неприятелем, обладающим меньшим количеством сил, было бы совсем легко».

Что касается СССР, то корабли радиоразведки продолжали свою деятельность еще долгие годы, конечно, соблюдая большую осторожность. Иногда их сопровождали боевые корабли, особенно в «горячих» точках. РЗК также вооружали легким стрелковым оружием и переносными средствами ПВО типа «Стрела». И, как было сказано ранее, часть задач по радиоперехвату взяли на себя суда гражданских ведомств по заданию разведки ВМФ, да и «соседи» активно использовали этот способ.



1962 г. Египет. Александрия. Главком ВМФ СССР С. Горшков и А. Буслаев беседуют с египетскими офицерами.



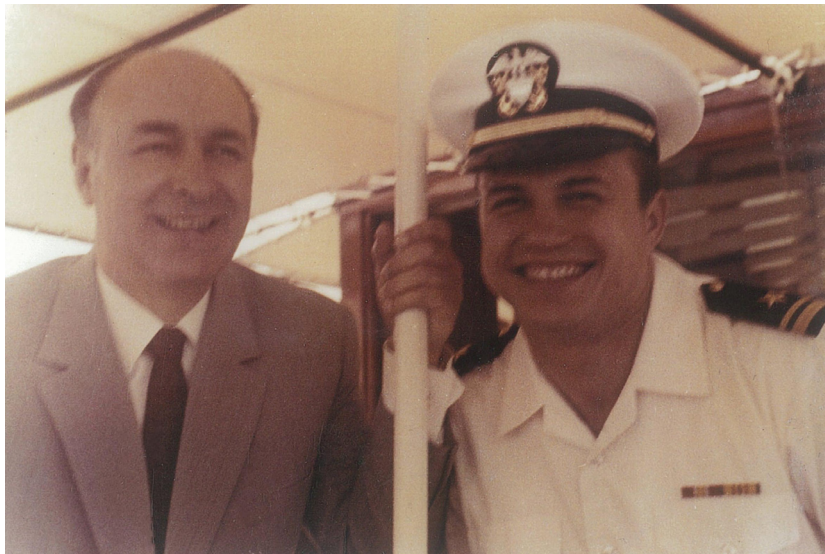
1962 г. Египет. На строительстве Асуанской ГЭС. В центре – адмирал С. Горшков и А. Буслаев.



1970 г. Капитан Первого ранга А. И. Буслаев, старший офицер направления РУ ГШ ВМФ



1966 г. Москва. Справа налево – Главком ВМФ СССР адмирал С. Горшков, командующий ВМФ Египта командор С. Эс-зат, А. Буслаев.



Через 30 лет снова Америка. 1972 г. США. ВМБ Норфолк.
А. Буслаев с офицером связи ВМФ США.



1965 г. ТОФ. В центре – Гвардии старший лейтенант
Ю. Буслаев – командир ракетного катера.

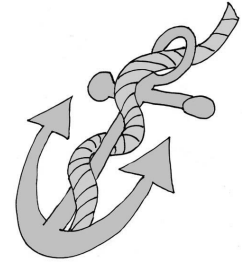


1973 г. Севастополь. Слева направо – офицеры разведотдела
штаба ЧФ А. Сажнев и Ю. Буслаев



1974 г. Москва. На совещании офицеров-руководителей «судовой
разведывательной сети». Третий слева – Ю. Буслаев.

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ



«Разведанный **ПРОТИВНИК** наполовину
побежден».

Китайский мудрец У Цзе,
4 век до нашей эры

*Москва – Севастополь. «Сеть действует».
Новые задачи в интересах «спецназа».*

*В США 30 лет спустя. Специальные опера-
ции . Поездка в Пизу. «Таинственный» побег. Куда
турки прячут подводные лодки. Последний рейс
А. Соляника.*

Пик деятельности Разведки ВМФ на судах гражданских ведомств приходится на конец шестидесятых и семидесятые годы. Прежде всего, это обусловлено вниманием руководства Флота и Управления Разведки в соответствии с Морской стратегией ВМФ. Автором этой стратегии, разработанной в середине шестидесятых годов XXI века считается Главнокомандующий ВМФ СССР С. Горшков. В соответствии с этой стратегией ВМФ должен был быть способным совместно с другими видами вооруженных сил своими морскими стратегическими ядерными силами уничтожить наземные объекты противника, уничтожить или ослабить его аналогичные силы для предотвращения ядерного удара по территории своей страны.

Очевидно, что только в рамках обоснованной военноморской стратегии конкретизируются направления действия ВМФ, определяются стратегические задачи, также обосновываются силы и средства, необходимые для их решения. В качестве таких задач для ВМФ военнополитическим руководством СССР были определены:

– 1960–1970 гг. – уничтожение ударных группировок ВМС противника и уничтожение наземных объектов,

– 1970–1985 гг. – уничтожение наземных объектов и ударных группировок ВМС противника.

В соответствии с этими задачами разведка ВМФ ежегодно направляла разведкам флотов указания по ведению разведки флотов противника с конкретными объектами и сроками.

В это же время Анатолий Иванович вместе с заместителем начальника разведки ВМФ капитаном I ранга В. Кисляковым создает «Положение о ведении разведки на судах гражданских ведомств». Положение, конечно, было согласовано со всеми главами министерств и ведомств, а также с КГБ.

Кстати, с В. Кисляковым мы расстались в далеком 1941 г. За это время он прошел длинный путь от командира отряда РОН до заместителя начальника разведки ВМФ. После окончания Военно-дипломатической академии был неоднократно в заграничных командировках, старшим офицером направления разведуправления. Созданный ими документ охватывал все виды деятельности судовой разведывательной сети, как составной части агентурной разведки.

При непосредственном участии разведки ВМФ был также подготовлен другой документ. В этот период во всех пароходствах ММФ и управлениях МРХ вводятся должности капитанов-наставников по военно-морской подготовке. На эти должности назначались кадровые офицеры ВМФ, задача которых была готовить капитанов судов к возможным действиям в случае развязывания войны. Известно, что на торговых судах во время войны имелось «Руководство капитанам торговых судов по самообороне на переходе морем».

Новое руководство регламентировало действия капитана в случае объявления угрожаемого периода, действия при встрече с крупным соединением кораблей НАТО, мас-

совых взлетов самолетов с авианосцев, а также пути отхода в нейтральные порты, безопасные зоны. Этот же документ определял использование шифр-связи с пароходством. По этому документу капитаны-наставники принимали зачеты в ходе переаттестации командного состава судов заграничного плавания. Этот документ позволял офицерам-разведчикам, работающим под «крышей» пароходств, инструктировать капитанов судов перед выходом в море о текущей обстановке, ставить конкретные задачи несколько шире.

В указанное время существенно изменились взгляды на ведение войны на море. Изменились и задачи военно-морской разведки. Если раньше разведка ВМФ добывала и обрабатывала данные по флотам всех капиталистических стран, не выделяя флоты главные и второстепенные, то в эти годы основные усилия сосредотачиваются на добывание сведений, прежде всего, по ВМС США и стран НАТО. Причем сведений о флотах не вообще, а по определяющим проблемам состояния, развития противолодочной обороны, подготовленности ПЛАРБ и АУС, и защите коммуникаций на океанских и морских ТВД, важных военно-морских объектах.

В эти годы руководство разведки существенно расширяет численность добывающих органов разведки, в том числе и агентурных. Разведотделы флотов преобразуются в управления. Увеличивается численность оперативных офицеров МРП, создаются МГ ОСНАЗ (морские группы в количестве трех человек), работающие в интересах судовой сети в отдельных пароходствах, управлениях. Как правило, это офицеры, окончившие Военно-дипломатическую академию, многие из которых, имели опыт работы за рубежом.

В семидесятые мне довелось работать в такой группе, которая одновременно координировала деятельность судовой сети всего Черноморского бассейна и в то же время осуществляла свою деятельность на судах управления «Аз-

Черрыба» МРХ. В очередной раз круг замкнулся, и в 1971 г. я прибыл в Севастополь после десяти лет службы на Тихоокеанском флоте.

Севастополь был уже не тот, который в 1941 году покинул отец, да и не тот, из которого я уезжал в 1961 году, после окончания того же самого училища. Сам город был открыт еще в 1958 году. С тех пор он расстроился в длину вдоль моря до Камышевой бухты и в ширину в сторону Балаклавы. Построены новые промышленные предприятия, новые жилые микрорайоны, практически новый рыбный порт в бухте Камышевая с причалами, холодильником, судоремонтной базой и развитой социально-бытовой инфраструктурой. Город военных моряков постепенно становился и городом рыбаков.

Кстати, надо сказать, вопреки бытующему ныне мнению, что СССР был наглухо закрытым государством, существовала довольно значительная брешь в «железном занавесе» для выхода за границу. Сотни судов ММФ и МРХ бороздили моря и океаны, посещали практически все уголки мира.

Моряки жили достаточно зажиточно и были самой уважаемой профессией в приморских городах. В мореходные училища был значительный конкурс. Юноши мечтали не только о морях и коралловых рифах, но и о дефицитных автомобилях, а те, кто был постарше, и о кооперативных квартирах.

И все это было со временем вполне доступно. Моряки получали до 40% в валюте и тратили это в портах захода, все остальное в чеках «Торгмортранса» (как их называли – «бонь») и отоваривались в различных магазинах под романтическими названиями «Буревестник» и «Альбатрос», в которых можно было приобрести дефицитные зарубежные товары и даже автомобили, и без всякой очереди. А капитаны еще имели представительские суммы, которыми могли распорядиться при приеме портовых властей, официальных лиц и гостей.

Морская группа в Севастополе состояла из капитанов 2 ранга А. Рымарчука и А. Сажнева. Это были опытные офицеры-разведчики с опытом работы за границей. Третьим в группе был я. А. Рымарчук был старшим офицером направления судовой разведки в разведотделе штаба ЧФ. В его обязанности входила координация всех сил этого направления на Черноморском бассейне. Он ежедневно передавал на все МРП оперативную обстановку на ЮЕТ (южно-европейском театре военных действий), так называлось Средиземноморье. Рымарчук проводил также анализ сообщений с судов и докладывал начальнику разведки ЧФ. В этих вопросах ему помогал я.

А. Сажнев легализировался в главном управлении «АзЧеррыба» настолько, что никому и в голову не приходило о его причастности к штабу ЧФ. Его умение располагать к себе людей, устанавливать контакты, высокий профессионализм позволили решать любые задачи, связанные с созданием судовой разведывательной сети на судах заграничного плавания этого ведомства. Управление «АзЧеррыба» включало в себя несколько самостоятельных рыбпромысловых организаций базирующихся в Одессе, Севастополе, Новороссийске и Поти. Суда этих управлений вели промысел в северной и южной Атлантике. Помимо этого в Севастополе имелось управление транспортно-рефрижераторного флота, суда которого, следуя из районов промысла, имели заходы во многие порты Средиземноморья. Всего же было до сотни судов заграничного плавания, которые надо было охватить своим влиянием.

Сажнев в короткие сроки ввел меня в курс дела, познакомил с генеральным директором главного управления А. Денисенко и его заместителем В. Закурдаевым, с которыми я позже самостоятельно решал свои служебные вопросы. Некоторое время мы работали вместе, встречались и проводили инструктаж с капитанами многих судов в Севастополе, Керчи, в Жданове и других портах.

После увольнения А. Сажнева в запас я полностью внедрился на его место, хотя и оставаясь помощником А. Рымарчука. С А. Сажневым нас связывали дружеские отношения и даже после моего увольнения, мы вместе работали в восьмидесятые годы в Москве в объединении «Мосрыба».

В 70-е годы разведка ЧФ, выполняя требования командования, ставило судовой сети задачу постоянного освещения обстановки в ближней проливной зоне – пролив Босфор – Мраморное море – пролив Дарданеллы, а также на западе в проливе Гибралтар. Все это было необходимо в случае планируемого выхода Черноморского флота в Средиземноморье и, в случае необходимости, и далее в Атлантику.

В проливе Босфор был сфотографирован каждый метр неоднократно, делалась панорамная съемка, с тем, чтобы выявить изменения, недоступные глазу. Отдельно изучались места базирования сторожевых и противолодочных кораблей в бухтах Бейкоз и Умурьери. Особенно фиксировались действия минных заградителей (их в Турции тогда было всего два), размещение боновых заграждений и противолодочных сетей. Это сейчас в Стамбул валом валят туристы и «челноки», а тогда это была зона пристального внимания разведки ВМФ.

Десятки судов ежедневно, проходящие через проливы, доносили об обстановке на узлы связи своих ведомств. ММФ имело возможность контролировать позиции своих судов с помощью АСУ Морфлота. АСУ предназначалось для всех уровней управления морским транспортом в рамках ММФ СССР. Активно использовалась функциональная подсистема – «Оперативное управление флотом – дислокация флота».

Морской транспорт СССР выключал в себя 17 пароходств, которые имели на конец семидесятых, по данным регистра, более 2.000 судов (общий тоннаж около 14 млн. т),

десятки курпнейших портов. Советские суда посещали более тысячи портов 103 стран. Количество заходов советских судов в иностранные порты превышало 26 тысяч в год.

В состав АСУ «Морфлот» входили функциональные подсистемы, обеспечивающие управление морским транспортом по основным функциям и АСУ «Пароходство». Главный комплекс АСУ «Пароходство» по обеспечению управления основным производством – работой флота состоит в организации выполнения рейсов судами. Для организации выполнения конкретных рейсов в АСУ «Пароходство» решались задачи прогнозирования позиций судов, расчета рейсовых заданий, контроля за ходом выполнения рейсов, анализа выполнения рейсовых заданий и ряд других задач.

Таким образом, разведка ВМФ имела возможность ежедневно контролировать обстановку во многих портах стран НАТО, проливных зонах и на основных морских коммуникациях. В случае необходимости информировать суда о возможной встрече с кораблями НАТО, давать указания о подвороте в нужный район.

В разведотделе ЧФ было принято решение изучить опыт Разведки ВМФ в использовании АСУ «Морфлот» для внедрения его здесь в Севастополе.

С этой целью я был откомандирован в Москву в 1972 г. Этот год был последний для Анатолия Ивановича на поприще разведки, в следующем году он должен был уйти в запас. Год был чрезвычайно насыщен событиями. Шестого апреля в Ирак направилась правительственная делегация во главе с председателем Совета министров СССР А. Косыгиным. В составе делегации был и главком ВМФ адмирал флота Советского Союза С. Горшков, как и в прежние годы, его сопровождал отец.

В числе прочих договоров о военном сотрудничестве был договор о поставках военных кораблей. Всего было

передано около 60 боевых кораблей и катеров. К слову сказать, все они были уничтожены в ходе операции «Буря в пустыне» в 1991 году.

20 мая 1972 года в США отправилась делегация Главного штаба ВМФ СССР во главе с первым заместителем Главкома ВМФ адмиралом флота В. Касатоновым. Сопровождал его Анатолий Иванович. Делегация должна была окончательно доработать и подписать советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов в море. Этому предшествовал прием американской делегации в Москве и целый ряд консультаций на уровне глав правительств и министров обороны. Советская делегация была размещена в самом центре столицы США Вашингтоне в гостинице «Кэпитол Хилтон» на 16 улице. Это недалеко от Белого дома и посольства СССР. Сейчас в этом старинном особняке находится резиденция посла РФ, а само посольство в другом месте.

Делегацию встречали на самом высоком уровне, организовали посещение военно-морской базы в Норфолке, базы атомных подводных лодок в Нью-Лондоне (штат Коннектикут) и военно-морской академии в Аннаполисе. В эти дни отец с удовольствием походил по улицам Вашингтона, памятным местам, где он был ровно 30 лет назад.

На этом воспоминания не закончились. На приеме, устроенном в честь Советской делегации, к Анатолию Ивановичу, который был рядом с адмиралом

В. Касатоновым, как переводчик и консультант, подошли два американца и представились офицерами связи со стороны ВМС США. Офицеры поинтересовались, нет ли у членов делегации дополнительных пожеланий, уточнили распорядок следующего дня. Анатолий Иванович ответил на все вопросы и уточнил детали протокола подписания документов. Прощаясь, один из офицеров сказал: «А ведь мы догадывались, чем Вы занимались в Америке в годы

войны». На что отец ответил, что он всего лишь выполнял свои обязанности. А как еще ответить? Догадываться они могли о чем угодно.

25 мая 1972 года было подписано «Соглашение между правительствами СССР и США о предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним». За правительство СССР это соглашение подписал первый заместитель главкома ВМФ адмирал флота В. Касатонов. Так завершилась последняя зарубежная командировка отца. Интересно, что первой и последней страной пребывания были США. Всего таких стран десять.

В том же 1972 году скончался первый руководитель отца капитан 1 ранга в отставке Н. Скрягин. В прощальной речи на Кузьминском кладбище полковник Н. С. Фрумкин – ветеран флотской разведки еще с гражданской войны в Испании отметил: «Мы провожаем в последний путь человека, о котором американский разведчик Л. Фараго в своей книге «Война умов-анализ шпионажа и разведки 20 века» сказал, что работая в Штатах более шести лет, он ни разу не скомпрометировал себя и был самым результативным русским разведчиком».

Итак, вернемся в Москву. Во время своей командировки я изучил опыт использования АСУ ММФ в интересах разведки, получил исчерпывающую информацию от офицеров направления и техническую документацию. По возвращению в Севастополь нам, совместно со специалистами ВЦ штаба ЧФ и ВЦ Управления «АзЧеррыба» удалось внедрить АСУ «Пароходство» с учетом специфики рыбопромыслового флота. После этого и в штабе ЧФ стал возможен контроль за позициями судов в интересах разведки.

Когда я работал с документами в Москве в отделе направления судовой разведки, по селекторной связи был вызов от начальника разведки ВМФ. В это время началь-

ником уже был адмирал И. Хурс. «Буслаева ко мне» – потребовал он. «Которого?» – спросил джурный по отделу. «Обоих» – последовал ответ. Это был единственный случай, когда я получал указания совместно с отцом.

В кабинете начальника разведки находился и его заместитель капитан I ранга В. Кисляков – давний друг и однокашник отца. Адмирал пояснил, что он только что был на докладе у Главкома ВМФ, где тот поставил ему ряд задач, из которых две беспокоят его больше других. То, что начальник разведки вызвал и меня, объяснялось просто: выполнение одной из задач возможно силами и средствами судово-вой разведки ЧФ. Ну, а поскольку я был ее представителем, то мне и карты в руки.

Наверное, стоит рассказать об этих проблемах подробнее. В марте 1968 года в Тихом океане затонула дизельная ПЛ К-129 с бортовым номером 574. подводная лодка затонула на глубине свыше пяти км. Для подъема лодки в США в 1972 году было построено специальное судно «Гломар Эксплорер» водоизмещением 36 000 т с особыми системами обеспечения глубоководных работ и устройствами для подъема. Об этой операции в прессе за прошедшие годы опубликовано немало работ и даже была телевизионная передача на эту тему. Тогда же стало известно, что в точке, предполагаемой гибели ПЛ работает американская самоходная буровая установка.

Главком ВМФ потребовал немедленно проверить данные о деятельности США в этом районе. Для этой цели Разведка ТОФ направила в этот район РЗК, в этот район направлялись суда Дальневосточного морского пароходства, в частности, контейнеровозы, действующие на линии Лос-Анжелес – Иокогама. Капитаны судов в своих сообщениях фиксировали место нахождения «Гломар Эксплорер», но характер действий определить не могли. В отличие от

обычных буровых работ, о которых всегда сообщается заранее, действия этого судна тщательно маскировались. Полученные сведения давали основания полагать, что американцами что-то затевается вокруг затонувшей более двух лет назад Советской подводной лодки.

Прежде всего американцам удалось точно определить координаты затонувшей лодки и даже сфотографировать ее. К тому же лодка имела торпеды с ядерными боеголовками и баллистические ракеты. Соблазн поднять все это и изучить был столь велик, что было решено использовать это уникальное судно – «Гломар Эксплорер». С тех пор оно стало головной болью для Главкома ВМФ СССР. Операция по подъему советской подводной лодки, получившая название «Проект Дженифер», прошла, в основном, успешно. В июле 1974 года «Гломар Эксплорер» осуществил подъем корпуса лодки, правда, без кормовой части, которая отломилась. К сожалению, цели американцев были достигнуты.

Второй важной задачей, которую Главком поставил перед разведкой ВМФ – определение точного расположения рубежей противолодочной обороны НАТО. Эта система ПЛО США и НАТО, получившая название SOSUS, предназначалась для обнаружения советских ПЛАРБ, следующих на боевое патрулирование в открытый океан. Что касается нас, черноморцев, то элементы SOSUS находились в проливе Гибралтар. Этот рубеж должны были преодолевать советские подводные лодки, следующие в обоих направлениях. В первую очередь это касается подводников Северного флота, которые несли дежурство в Средиземном море, сменяя друг друга. Зам. начальника разведки ВМФ капитан I ранга В. Кисляков уточнил, что разведка этого объекта является приоритетной для частей ОСНАЗа.

Вся деятельность судовой разведывательной сети была тесно связана с частями специальной разведки со дня соз-

дания. Еще в 50-х годах Разведкой ВМФ издается положение о МРП, в котором, в частности, говорится: разведчикам необходимо решать задачи разведки и диверсий на побережье, в ВМБ и портах противника. Ежегодно Разведкой ВМФ давались указания по ведению разведки флота противника у его побережья, в узкостях, а также объектов на побережье. Назначались места возможной высадки разведгрупп с целью изучения этих мест на атлантическом, тихоокеанском, а также на южноевропейском театрах военных действий. Необходимо добывать и накапливать данные по вероятным районам высадки разведгрупп.

В 60-х годах в Разведке ВМФ подготовили указания разведкам флотов за подписью Главкома ВМФ. В этом документе дается указание разведкам флотов приступить к подбору и практическому изучению возможных мест высадки разведгрупп, для чего использовать походы РЗК и торговые суда. Конечно, указания руководства нужно выполнять. И на флотах было организовано несколько походов разведгрупп на РЗК. Однако пристальное внимание разведывательных кораблей одного государства к определенным участкам другого, да еще и с фотографированием, вызывает подозрения последнего. Возможна и другая реакция. Вспомним судьбу «Унги», «Либерти» и «Пуэбло». Да и достаточно посмотреть на перечень этих мест, чтобы понять, что решить эти задачи только под силу судовой разведке. Вот эти места:

На Атлантическом океане:

- острова Лофотенские, Фарерские, Гебридские, Шетландские;
- район Берген-Стовангер в южной Норвегии;
- западное и восточное побережье Исландии;
- юго-восточное побережье Гренландии;

На Тихоокеанском побережье:

- западное побережье острова Палаван (Филиппинский архипелаг);
- две точки на островах Нанкей;
- острова Воскапо и Нампо;
- три точки на Алеутских островах;
- остров Ванкувер;
- острова Лисянского и Некпер (Гавайские острова);

На Средиземноморском театре военных действий:

- две точки в районе пролива Босфор;
- две точки в районе пролива Дарданеллы;

В Эгейском море:

- острова Лесбос, Скирос, Хиос, Андрос, Тинос, Микнос, Парос, Серифос, Аморгос, Китира;
- две точки на острове Крит;
- две точки на острове Сицилия;
- остров Ла-Маддалена (пролив Бонифаччо);
- острова Пантеллерия и Альборан;

Испания:

- районы портов Сеута, Альхесирас, Кадис-Рота;

В Индийском океане:

- острова Фаркуар, Альдабра, архипелаг Чагос (Диего-Гарсия);
- острова Сокотра, Харк, Реюньон;
- порты Джаск, Чахбехар (Иран).

В последующие годы в этот список вносились небольшие изменения.

Помимо этих, основными задачами разведгрупп ОСНАЗ являются:

- разведка баз, портов и других объектов;
- уничтожение или вывод из строя боевых кораблей, транспортов, радиотехнических средств на побережье и других объектов;
- до начала боевых операций в мирное время скрытно выводить разведчиков и агентов в разведываемые страны без захода судов гражданских ведомств в территориальные воды с помощью носителей водолазов;
- уничтожение подводных кабелей связи и ГАС;
- использование водолазов-разведчиков тесно увязывать с интересами агентурной разведки.

Силами судовой разведки необходимо сделать фотографии кораблей и судов с целью определения наиболее уязвимых мест, их внешние признаки на корпусе, для возможного крепления специальных мин. Если вопросы освещения обстановки в узкостях, в портах и на переходе морем можно было решить с помощью капитанов и комсостава, то многообразие задач в интересах специальной разведки можно было только после предварительной подготовки.

Внедрение водолазов-разведчиков на суда гражданских ведомств было весьма затруднительно, т. к. необходимо было внедряться на определенную должность с фактическим выполнением судовой роли. Поэтому задачи разведки и фотографирования различных объектов решались силами и средствами судовой разведки.

К этой цели привлекались также офицеры-подводники, которые систематически направлялись в Разведки флотов и, после подготовки, через пароходства назначались на различные суда. Эти офицеры, как правило, имели хорошую штурманскую подготовку, а подобная практика давала возможность лучше изучить будущий театр военных действий.

Предварительная подготовка проводилась на служебных квартирах МРП. Здесь им давались навыки скрытного панорамного фотографирования портов, побережья и отдельных объектов. После окончания командировки они составляли отчет о работе, помогали дешифровать полученные снимки, привязывать их к картам, составлять фотопанораму объекта, уточнять детали.

В разведотделе штаба ЧФ силами судовой разведки в 70-х годах скопилось значительное количество фотопанорам практически всех портов и военно-морских баз стран НАТО от Гибралтара до Хайфы и от Венеции до Порт-саида, а также островов и отдельных участков побережья. Представители 17 ОМБСН и ее командир капитан I ранга И. Алексеев подбирали фотопанорамы интересующих объектов для изучения их с личным составом и уточняли задачи возможного проникновения к ним.

Для проведения фоторазведки разведка ВМФ снабжала все МРП современной фотоаппаратурой с телеобъективами советского и иностранного производства, биноклями, со встроенными фотоаппаратами, а также, излюбленным инструментом для фотопанорам, которым была аппаратура АФА, предназначенная для аэрофотосъемок. Помимо этого, для поощрения наиболее активных капитанов и их помощников закупались фотоаппараты, бинокли высокой кратности и любительские кинокамеры, которые затем вручались как подарки. И надо сказать, что эти подарки бывали, как никогда кстати.

Так, транспорт «Майкоп» Азовского морского пароходства, застигнутый штормом в Черном море, запросил по радио ближайший турецкий порт Синоп разрешения на укрытие. Такое разрешение было получено, и судно простояло в порту почти сутки. Утром капитан сделал прекрасные снимки антенн комплекса дальнего воздушного

наблюдения, которое располагалось на горе, закрывающей порт с севера. Эти РЛС контролировали все воздушное пространство над Крымом.

В 1972 г., когда 7-й флот США начал массированные минные постановки в целях повышения морской блокады северо-вьетнамского побережья, суда дальневосточного пароходства первыми донесли об этом. Были зафиксированы минные постановки американской палубной авиацией на подходах к порту Хайфон и в дельте реки Красная.

В 1975 г. Турция высаживала морской десант на Северную часть Кипра. Транспорт «Ашхабад» Азовского морского пароходства следовал из турецкого порта Искендерун и проходил вблизи кораблей десантного отряда. Капитан воспользовался кинокамерой и доставил прекрасные кадры, которые пригодились для анализа этих действий. В соответствии с директивами центра капитанам судов и судовым разведчикам ставились задачи по детальному фотографированию кораблей ВМС НАТО.

И уже совершенно случайно танкер Новороссийского морского пароходства при заходе порт Специя (Италия) был поставлен под выгрузку в самом дальнем углу. Но как оказалось очень удачно – прямо рядом с тренировочной базой разведчиков-диверсантов ВМС Италии. Конечно все было сфотографировано.

В 70-х годах начался процесс переоценки роли и значения надводных кораблей в решении наступательных задач практически всех флотов. Он был ускорен путем создания новых видов оружия и техники, среди которых следует, прежде всего, отметить противокорабельные ракеты и в первую очередь на ракетных катерах: в США – «Гарпун» и «Томогавок», во Франции «Экзосет», в Норвегии – «Пингвин», в Италии – «Си Киллер», в Израиле – «Габриель». Вооружение кораблей ПКР обеспечило значительное повышение

их наступательных возможностей. Нашей задачей было обнаруживать появление кораблей и катеров этого класса на флотах НАТО.

И не только обнаруживать, но и фотографировать целиком и отдельные узлы.

Мне эта задача была наиболее близка, поскольку в 60-х я был командиром ракетного катера, того же типа, которые действовали на Ближнем Востоке. Легче было ставить задачи по их обнаружению и распознаванию на фотоснимках.

Разведка ЧФ отслеживала поступление РКА во все флоты стран НАТО.

Однако после 1967 года первой из европейских стран Израиль начал принимать на вооружение ракетные катера. Израилю было необходимо противодействовать РКА советского производства, которые поставлялись Египту и Сирии.

Появление же ракетных катеров в Израиле с самого начала было окутано тайной и сопровождалось международными скандалами. Сначала Израиль заказал катера в Германии на базе катера типа «Саар». Но вскоре Германия под арабским давлением отказалась от строительства. Проект был перенесен на верфи Шербурга во Франции. Первые 7 из 12 заказанных катеров «Комбатант» были поставлены в Израиль в артиллерийском и торпедном варианте до шестидневной войны 1967 года. Ракеты «Габриель» собственного производства были установлены на них позже. Затем Франция наложила эмбарго на продажу вооружений Израилю. Оставшиеся во Франции 5 катеров «зависли в воздухе».

Израиль провел хитроумную финансовую операцию, в результате которой эти катера были выкуплены подставной компанией в пользу третьей стороны. В результате Франция не осталась в накладе, развязала себе руки и сохранила лицо. Но все это было за кулисами событий. А что же было на поверку?

Израильские источники утверждают, что в ходе «головной операции» в новогоднюю ночь 1969 года израильские моряки тайно угнали 5 катеров из порта Шербур и с триумфом были встречены на своей базе в Хайфе.

Невозможно представить, как тайно перегнать 5 боевых единиц через пролив Гибралтар и через все Средиземное море незамеченными и без дозаправки всеми видами снабжения. Катера шли под израильским флагом и спокойно проделали этот путь, не особенно скрываясь, хотя и прижимались к африканскому берегу, стараясь избегать оживленных транспортных маршрутов. Но несколько донесений об их обнаружении все же поступили, в том числе дважды о дозаправке с израильских транспортов. Эти транспорта ожидали в заранее назначенных точках у берегов Португалии и в районе острова Кипр.

Несмотря на тревогу, объявленную в Шербуре и шумиху, поднятую в прессе, Франция не предприняла ни единого шага, для преследования или перехвата катеров в Средиземном море, хотя могла это сделать шутя. Система обнаружения в проливе Гибралтар не дает никаких шансов проскочить незамеченным. Надо полагать англичане в случае запроса могли поделиться информацией с союзником по НАТО.

Наша «сеть» дала уже первое донесение по этой группе на выходе из пролива.

Дальнейшее было делом техники. Пользуясь описанной выше программой контроля за позициями судов ММФ и МРХ, нужно было определить суда, следующие в обе стороны по предполагаемому маршруту катеров, и дать им соответствующие указания. Собственно, что и было сделано. Конечно легче всего это было сделать в узкостях, которых в Средиземном море достаточно. Такая методика была отработана для обнаружения вновь прибывающих на театр кораблей 6 флота США и других стран НАТО.

Скандал последствий не имел, хотя и бурно обсуждался в средствах информации.

Все это очень напоминало хорошо отрепетированный спектакль. Тем не менее стратегический баланс в восточном Средиземноморье был восстановлен и в войне 1973 г. Египет и Израиль применяли ракетные катера на равных.

Разведка ЧФ продолжала уделять первостепенное внимание ближайшему соседу ВМС Турции. По проливной зоне поступало 10–15 донесений ежедневно от всех проходящих судов. Зафиксировано появление новых эсминцев и подводных лодок в основном германской постройки. Командование флота ставило задачу привлекать все силы и средства для обнаружения этих лодок. Отмечалась активность турецких подводных лодок в северо-восточной части Черного моря, особенно в районе Феодосийского ракетного полигона. И возможно их интересовали образцы новой техники, упавших в море в ходе испытаний. В 60–70-е годы для испытаний противокорабельных ракет всех модификаций были использованы корпуса старых списанных крейсеров «Красный Крым» и «Красный Кавказ». После нескольких попаданий корпуса затонули и было принято решение осмотреть характер пробоин с помощью водолазов. Водолазы осмотрели корпуса, однако утверждали, что рядом на грунте видны гусеничные следы, какого-то самоходного объекта. Объяснения этому не нашли, но возможность посещения этого района иностранными подводными лодками отрицать не стали.

Для решения этой проблемы наша группа привлекла авиацию рыбной разведки. Дело в том, что в на аэродроме в Керчи базировалось несколько двухместных чешских самолетов Л-200, которые использовались для обнаружения косяков хамсы, мигрирующих именно в этом районе. Сажнев и я «поработали» с командиром отряда и непо-

средственно с летчиками-наблюдателями, и вскоре стали поступать донесения о наблюдениях в этих районах.

Прохождение же подводных лодок в Черное море было под постоянным контролем судовой разведки, в том числе и с берегового пункта наблюдения.

Предполагалось, что эти лодки имеют постоянную базу на Анатолийском побережье, где-то в районе Бартын-Амасра. Несколько позже по заявке флота спутниковая разведка обнаружила строящиеся укрытия в устье реки Бартын. Нужны были снимки этих объектов с моря. Вскоре такая возможность представилась.

Надо сказать, что руководитель нашей группы капитан 2 ранга А. Рымарчук после окончания Военно-дипломатической академии некоторое время работал в Турции, свободно владел турецким языком и был специалистом по турецким ВМС.

Для успешного решения задач разведки было решено изучить возможности Азовского морского пароходства, суда которого использовались для грузовых операций в восточном Средиземноморье, в основном в Турции, Греции и Кипре.

С этой целью я и Рымарчук отправились в Жданов для изучения обстановки на месте. В течение нескольких дней мы знакомились с руководством пароходства, представились в местном управлении КГБ, изучали планы перевозок и их маршруты. Также решали возможности внедрения офицеров разведки на должности в пароходстве.

После возвращения в Севастополь А. Рымарчук составил подробную справку-доклад о результатах командировки. Руководство Разведки ЧФ сочло возможным ходатайствовать перед Центром о создании морской группы в составе трех офицеров для работы в Жданове. Разведка ВМФ достаточно быстро решило этот вопрос положительно, при непосредственной поддержке А.Буслаева.

Вскоре группа заработала и весьма активно, о чем свидетельствуют примеры приведенные выше и далее.

Офицеры разведки при работе в пароходствах обратили внимание на закупки больших партий цемента одной турецкой фирмой и доставку их судами АМП в порт Амасра. На судне была подготовлена фотогруппа. Судно прибыло на рейд порта Амасра, здесь на борт поднялся лоцман, представитель фирмы, а затем судно направилось к устью реки Бартын. Затем встали под разгрузку в глубине вновь оборудованной гавани. В результате разведчики обнаружили и провели полную фотосъемку базы подводных лодок с двумя подземными штольнями, уходящими глубоко в склон горы. На снимках были видны и сами подводные лодки у причалов в штольне.

Подобные укрытия были и у Черноморского флота в Балклаве.

Правда, сейчас это почему-то объекты для туризма. Ранее такие штольни были обнаружены в Испании в районе военно-морской базы Картахена. Что касается Испании, то здесь постоянным объектом разведки был передовой пункт базирования ПЛАРБ США Рота, находящийся в Кадисском заливе. В море, вне территориальных вод, прямо напротив базы была постоянная точка наблюдения РЗК разведки ЧФ.

Рассказывали такую байку, что однажды, после длительного раадиомолчания и снижения активности в базе, у командира РЗК не было уверенности о наличии лодок у причала. Командир принял решение и на полном ходу (а полный ход всего 14 узлов) РЗК вошел в бухту, описал дугу и сфотографировал все лодки, стоящие у плавбазы. Сторожевые катера Испании не ожидали такой наглости и не стали преследовать советский РЗК. Командир получил благодарность – победителей не судят. Но могло быть гораздо хуже. Стоит вспомнить «Пуэбло».

Позже выяснилось от капитана одного из судов, который утверждал, что на набережной Кадиса (Кадис и Рота на берегу одного залива) для туристов установлены смотровые телескопы большой кратности для наблюдений за другим берегом и кораблями, стоящими на рейде. Бросаешь в телескоп одну монету и смотришь целых две минуты. А панорама Роты как на ладони, и никакого риска.

Здесь же, на юге Испании нам предстояло разведать противолодочный рубеж SOSUS. Решено было проводить операцию в два этапа. Первый – поиск гидрофонов, которые предположительно должны располагаться на линии м. Европа (Гибралтар) – м. Леона (Сеута) на Африканском побережье. На втором этапе необходимо было определить здание, в котором располагается комплекс управления гидроакустическими и шумопеленгаторными станциями, а также выход кабелей в море.

Для решения задачи первого этапа было выбрано научно-исследовательское судно «Московский университет» (капитан А. Пономаренко). Кстати, несколько позже оно было переименовано в «Академик Петровский». Это судно, недавно переданное из управления «Дальрыба», было перестроенным большим рыболовным траулером, но сохранило гидроакустическую станцию германского производства, позволявшую наблюдать наполняемость трала. Это было то, что нам нужно. Капитан и радиооператор, по совместительству гидроакустик В. Муранов, были проинструктированы о ходе предстоящей работы.

В очередном рейсе судно имело плановый заход в порт Гибралтар. Перед заходом в порт, в ожидании получения разрешения, судно несколько раз пересекло предполагаемую линию противолодочного барьера с включенной гидроакустической станцией. Результат был вполне удовлетворительным. На ленте самописца были отчетливо видны

отметки от гидроакустических буев, отстоящих от грунта на одинаковом расстоянии. Не составляло труда нанести на карту их местоположение.

На втором этапе нам помогли ныряльщики – любители из экипажа «Московского университета». Среди них был и В. Муранов. С ружьем для подводной охоты он обследовал отрезок суши у самого мыса Европа. Здесь он обнаружил служебное здание с несколькими антеннами РЛС для наблюдения за водной акваторией. Здание было обнесено «натовским» забором и охранялось. От этого здания, стоящего на высоком берегу, вниз к морю опускался бетонный колодец. Муранов нырял под воду в этом районе и обнаружил несколько кабелей в бронированной оплетке идущими из колодца прямо на юг, в направлении обнаруженных буев. Таким образом и эта задача была решена. Неугомонный Муранов настолько увлекся своей ролью, что преподнес нам сюрприз уже в Италии.

Это же судно имело заход в порт Ливорно. Принимающая сторона организовала членам научной экспедиции и экипажу экскурсию в Пизу. Недалеко от Пизы находилась перевалочная база НАТО и военный аэродром. Муранов был к тому же прекрасным фотографом и прямо из автобуса сделал ряд снимков со складами, стоянками самолетов ВВС Италии, командно-диспетчерским пунктом и даже транспортным самолетом С-130 ВВС США, заходящим на посадку.

Все эти материалы наш помощник представил по возвращении в Севастополь с подробным описанием и привязкой к карте.

Однако и этим дело не закончилось. В 1974 году я был в Москве на ежегодном совещании руководителей судовой разведки в Управлении Разведки ВМФ. Совещание проводил начальник разведки адмирал И. Хурс и его заместитель

капитан I ранга А. Юшин. Руководство дало высокую оценку деятельности черноморцев и нашей группы, в частности, обратив особое внимание на необходимость постоянного освещения обстановки в проливной зоне и в портах заходов. Представителям разведок других флотов рекомендовано изучить опыт черноморцев, поскольку у каждого флота есть свои проливные зоны. Кроме того необходимо добиться 100% охвата судов инструктажем представителями разведки и продолжить панорамное фотографирование портов и военно-морских баз, и возможных мест высадки разведгрупп и морских десантов.

Несколько позже в перерыве А. Юшин пригласил меня в свой кабинет и сказал, что несмотря на то, что материал по этому аэродрому представляет определенную ценность, от услуг этого исполнителя надо отказаться, так как он мог подвести многих людей. Действительно, он мог привлечь к себе внимание полиции, водителя, охраны и просто прохожих. Холодная война была в самом разгаре.

История имеет продолжение. Ровно через 30 лет я с женой ехал в туристическом автобусе по этому же маршруту в Пизу, чтобы успеть посмотреть на известную башню, пока она не упала окончательно. Туристы щелкали направо и налево, вдруг я увидел знакомый пейзаж: «натовский» забор, ангары, рулежные дорожки, итальянские военные самолеты на стоянке. Я тоже щелкнул фотоаппаратом. «Что ты там увидел?» – спросила жена. «Старого знакомого» – ответил я, вспоминая давний выговор. Теперь можно и улыбнуться.

Разведкой ЧФ активно использовалось маршрутное фотографирование, что гораздо безопаснее. В парокходствах и управлениях рыбного хозяйства подбирались такие рейсы судов, которые проходили в сравнительной близости от объектов разведки, иногда слегка корректируя их, по договоренности с руководством. Так было проведено фото-

графирование побережья всех островов Эгейского моря, указанные в задачах спец. Разведки. Не остался незамеченным перенос мачты антенны радионавигационной системы «Лоран-С» с острова Альборан на остров Лампедуза.

Ярким примером попутного фотографирования может служить главная военно-морская база Турции – Гельджюк. Ряд судов АМП в течение длительного периода посещали порт Измит, который находится в глубине одноименного залива. Гельджюк находится на южном берегу по пути следования судов. Необходимо было следовать чуть-чуть южнее, чтобы сделать фотопанораму базы вместе со стоящими здесь кораблями всех классов.

Интересный рейс был подобран нашей группой в управлении «АзЧеррыба». Транспортный рефрижератор «Кандалакшский залив» (капитан Э. Гавриленко) должен был следовать для проведения среднего ремонта в порта Ла Сен (Франция), где он был построен. Дело в том, что Ла Сен находится в Тулонском заливе. Таким образом, при заходе в порт по пути можно было сделать фотопанораму военно-морской базы Тулон, а из порта Ла Сен наблюдать и фиксировать повседневную деятельность базы. Что, собственно, и было сделано. Судостроительный завод в Ла-сен сам по себе представлял интерес поскольку производил даже танки и оборудование для ПЛАРБ типа «Редутабль» (сведения об этом были размещены в рекламном проспекте завода).

Еще один важный момент. По пути в Ла Сен транспорт, в соответствии с нашей договоренностью, прошел проливом Бонифаччо, который разделяет о. Сардиния и о. Корсика. В этом проливе находится остров Ла Маддалена. Это сейчас курортное место и туристическая Мекка, а тогда здесь находилась школа подводных диверсантов и база «Десятой флотилии MAS» князя Валерио Боргезе. И, конечно, это был объект внимания спец. разведки. Нет нужды говорить, что

на нашем транспорте был специально подготовленный разведчик судовой сети. Транспорт прошел на достаточно близком расстоянии, чтобы сделать фотопанораму берега острова.

Разведку островов Индийского океана мы также решали с помощью судов управления «АзЧеррыба». Так транспортный рефрижератор «Молодая гвардия», совершив переход через Атлантику, Тихий океан во Владивосток, собирался возвращаться в Севастополь через Индийский океан и, обогнув Африку (Суэцкий канал был закрыт из-за очередной войны), вернуться домой. С капитаном Э. Тафтиковым мы заранее договорились, что он пройдет через Малаккский пролив и острова архипелага Чагос. Здесь надо было обогнуть атолл Диего-Гарсия с севера и произвести панорамную съемку входа и западного берега.

На судне находился подготовленный фотограф из членов экипажа с хорошей аппаратурой. Капитан Э. Тафтиков был прекрасным моряком, эрудированным человеком, интересным собеседником. Наши поручения всегда выполнял точно и с видимым удовольствием. Звали его Эмил, но это совсем не французское имя, оно обозначает – Этот Мальчик Имени Ленина. Вот так нас называли до войны наши сумасшедшие родители.

Что же касается Диего-Гарсия, то этот атолл был передовой базой ВМС и ВВС США, где базировались ПЛАРБ, бомбардировщики и корабли снабжения.

В указаниях разведки ВМФ острова Фаркуар и Альдабра отмечались отдельно, т.к. на них находились станции дальнего воздушного обнаружения и космического слежения. Сложность заключалась в том, что здесь не проходили обычные маршруты судов паромов.

В управлении «АзЧеррыба», в отделе перспективных районов лова нам сообщили, что в этом районе будет рабо-

тать экспедиция научно-опытных и поисковых судов Южного бассейна. И возглавляет эту экспедицию А. Н. Соляник, он же капитан рефрижератора «Ван-Гог». Изумлению моему не было предела. Неужели это тот самый? Я уточнил даты выхода этого судна в море и попросил секретаря начальника Главка передать А. Солянику, что я ищу с ним встречи, когда он будет здесь. Буквально на другой день мне позвонил начальник 2-го отдела «АзЧеррыбы» А. Кураев (у которого я числился «под крышей») и сообщил, что Соляник меня ждет.

Передо мной был невысокий, коренастый, загорелый человек, которому никак не дашь его 60 лет. На темно-синем костюме золотая звезда «Героя соц. труда», взгляд был внимательным и чуть насмешливым. Я не стал играть с ним в прятки и представился тем, кем я был в действительности.

Алексей Николаевич оттаял, услышав мою фамилию, вспомнил отца, его задания в Америке и в Одессе. Вспомнил, как еще в Америке шагами мерил длину причала в каком-то порту, делал описания портов, верфей. Долго рассказывал о встречах с Микояном и Косыгиным. Чувствовалась обида за незаслуженную, с его точки зрения, опалу. Алексей Николаевич внимательно выслушал все мои пожелания в этом рейсе. От фотоаппаратуры отказался, сказав, что у него есть собственный опытный фотограф. С тем и попрощались.

Рейс «Ван-Гога» проходил именно в тех местах, где сейчас безраздельно хозяйничают пираты, а тогда советские промысловые суда свободно и эффективно осваивали эту часть Индийского океана. Тогда же были созданы советско-иракская, советско-йеменская и даже советско-сомалийская рыбопромысловые экспедиции, которые также представляли для разведки определенный интерес.

Встречал я «Ван-Гог» в Керченском порту через четыре месяца. Судно еще стояло на рейде, но я поднялся на борт вместе с пограничниками и таможей. На этот раз мы уже встретились, как старые знакомые. Поговорили о рейсе, затем Соляник вручил мне уже отпечатанные фотоматериалы всех заказанных объектов. Сверх того он представил фотопанорамы совершенно нового порта Пор де Гале на острове Реюньон и порта Анциранана на Мадагаскаре с сухим доком для кораблей любого водоизмещения.

Фотограф действительно был опытный, качество снимков было отличным. Помимо этого, я еще заказывал «Справочник Джейна» по контейнерным перевозкам. Алексей Николаевич передал его мне со словами: «Мне это ничего не стоило. Меня все знают, и я мог заказать что угодно».

Еще раз мы встретились в кабинете начальника «Аз-Черрыбы» В. Закурдаева. Мы долго думали, какой подарок сделать легендарному капитану. Ведь его ничем не удивишь. Решили вручить модель ракетного крейсера «Грозный» – флагманского корабля ЧФ, сделанного флотскими умельцами. От имени начальника штаба ЧФ модель крейсера в прозрачном футляре Алексею Николаевичу вручил начальник разведки капитан I ранга В. Соболев.

Надо сказать, что Соляник был растроган таким вниманием. В ответ он одарил присутствующих своими «фирменными» сувенирами – отполированными зубами кашалота с изображением королевского пингвина. До сих пор храню его. Думается, что жизнь этого неординарного человека еще ждет своего биографа. Он пережил головокружительные взлеты и падения. В годы войны еще в США он получил боевой орден «Красной Звезды» за обеспечение рыбных поставок в СССР. В их числе рыбий жир, благодаря которому, при абсолютном отсутствии витаминов, спасены от рахита тысячи детей моего поколения. После войны он был капитаном-директором двух Антарктических китобойных

флотилий «Слава» и «Советская Украина». Потом падение, решением ЦК КПСС он был отстранен от должности за злоупотребления служебным положением, но не сдался, и снова ушел в Индийский океан.

Совсем недавно пришло известие из Одессы – Одесскому мореходному училищу рыбной промышленности присвоили имя Алексея Соляника.

Что касается справочника, то для отдела информации разведки это был бесценный подарок. В нем подробно описывались существующие контейнерные терминалы, возможности контейнеровозов и ролкеров. Разведке ВМФ было известно, что в США разработан специальный проект АРАПАХО для переоборудования контейнеровозов в авиатранспорты и даже авианосцы. Это подтвердилось в ходе англо-аргентинского конфликта 1982 года. На контейнеровозе «Атлантик Конвейер» базировалось до двадцати самолетов «Харриер». Кстати, аргентинские летчики приняли его за авианосец.

От попадания двух ракет «Экзосет» контейнеровоз водоизмещением 15 000 т затонул. Собственно, он и был вспомогательным авианосцем. Благодаря усиленной палубе и соответствующему оборудованию контейнеровоз мог поднимать и принимать боевые вертолеты и истребители-бомбардировщики укороченного взлета/посадки «си харриер». Таким образом, «Атлантик Конвейер» является самым крупным военным кораблем, погибшим в ходе боевых действий после Второй мировой войны.

Кроме того, англичане использовали паромы и суда с горизонтальным способом погрузки (ролкеры) для доставки на Фольклендские острова колесной техники, танков, ракетно-зенитных комплексов.

Помимо закупки и приобретения различных справочников по корабельному составу иностранных флотов, опи-

саний портов и терминалов, разведка ВМФ давала указания о подъеме с поверхности воды различной техники и вооружения. В ходе учений НАТО корабли и авиация в частенько теряли противолодочные буи, ракеты-мишени, учебные и даже боевые торпеды, применяемые в учебных целях. Капитаны судов, заранее проинструктированные, осуществляли подъем таких «трофеев» и доставляли их в свои порты. Здесь их, конечно, встречали офицеры разведки, а груз отправляли в различные НИИ для дальнейшего изучения.

Особенно много было гидроакустических буев, сбрасываемых с самолетов. И уж совсем необычным «трофеем» была буксируемая антенна атомной подводной лодки США, которая находилась на патрулировании в Средиземном море во время арабо-израильской войны 1973 года. Антенна предназначалась для связи из-под воды и, видимо, оборвалась во время маневрирования в Тирренском море. Тут она была обнаружена и поднята на борт сухогруза ЧМП, и доставлена в Одессу. «Трофей» представлял большой интерес для НИИ ВМФ.

Сами же учения ВМФ НАТО всегда были предметом пристального внимания разведки ВМФ.

Огромный интерес представляло взаимодействие различных сил флотов НАТО. В частности, совсем недалеко от берегов СССР регулярно проводились учения под названием «Дип Фэрроу» (Глубокая борозда). В ходе широко-масштабных учений проводилась высадка десанта в северной части Эгейского моря – Восточной Фракии Греции. Для разведки этого и других учений привлекались части радиоэлектронной разведки, РЗК, специально направленные в район учений, и торговые суда с группами радиотехнической и фото разведки.

Группы радиотехнической разведки вносили весомый вклад в деле раиоперехвата в сетях 6-го флота США

и флотов НАТО. Особенно в этом плане лучше всего было работать с научно-исследовательскими судами с использованием штатной аппаратуры. Наша группа в Севастополе активно решала эти задачи на НИС «Михаил Ломоносов» и «Академик Вернадский». Наиболее удачным оказался радиоперехват шифрованных донесений в сети МИД-а Ирака. Центр дешифрования в Севастополе высоко оценил этот опыт.

Впрочем, иностранные открытые источники утверждают, что на каждом советском судне находилась группа радиотехнической разведки, радиоперехвата. Кроме того, у них имеется при себе радиоаппаратура и другие технические средства для установления и поддержания связи с действующими агентами в соседних странах. Не буду с ними спорить. Использование судов гражданских ведомств в интересах разведки было разнообразным, как в интересах агентурной, так и радиоразведки.

Так в 1960 году получило известность скандальное бегство двух сотрудников Агентства национальной безопасности США Мартина и Митчела в СССР. Считается, что водную часть пути из Вашингтона в Москву они проделали из Гаваны (Куба) на советском рыболовном траулере.

В этом плане заслуживали внимания рейсы круизных теплоходов в Эгейском и Средиземном морях, появившихся в конце шестидесятых и в семидесятых годах.

Новые маршруты также представляли интерес для разведки. Среди них ранее недоступные порты восточного Средиземноморья – Фамагуста и Ларнака (Кипр), Тартус и Латакия (Сирия), Бейрут (Ливан). Круизы по островам Эгейского моря среди, которых и те, по которым ставила задачи Разведка ВМФ.

Все разведки также активно использовали рейсы круизных теплоходов типа «Днепр» Советско-Дунайского па-

роходства. Эти рейсы по Дунаю через шесть стран Европы от Измаила до Австрии и Германии использовались для проведения различных агентурных мероприятий разведки ВМФ и КГБ. Тех, кому интересна эта тема, отсылаю к киноциклу 1970-го года «Судьба резидента» с Г. Жженовым в главной роли, где подробно показан вывод и замена агентуры за рубежом. В достоверности можно не сомневаться, т. к. фильм консультировали «соседи».

Судовая же разведывательная сеть, созданная, в основном, стараниями заместителей начальников разведки ВМФ капитанов I ранга Д. Шашенкова,

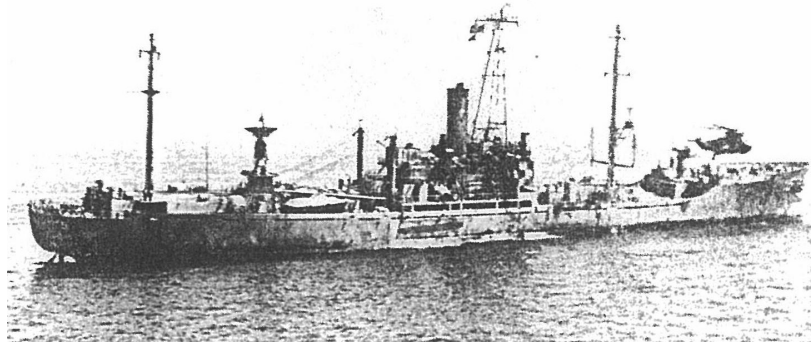
В. Кислякова, А. Юшина и при непосредственном участии А. Буслаева, работала безупречно. Если бы было возможно, то она попала бы в Книгу рекордов Гиннеса, как по количеству донесений и, как самая разветвленная, самая многопрофильная, и самая результативная в истории агентурной разведки, как ее составная часть. И, конечно, ее огромный вклад в дело вскрытия военных приготовлений и состояния ВМФ разведываемых государств в эпоху «холодной» войны, бесспорен.



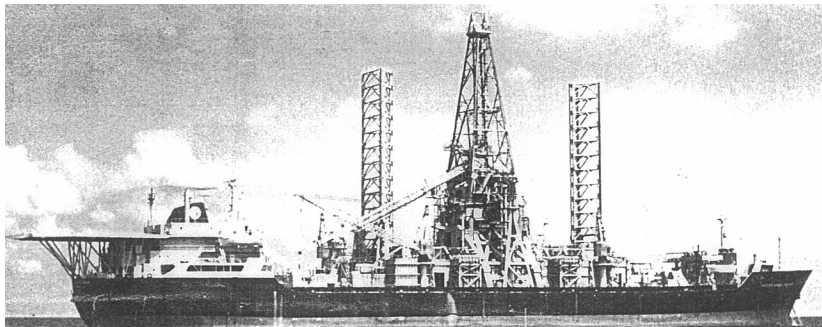
1976 г. Капитан третьего ранга Ю. Буслаев.



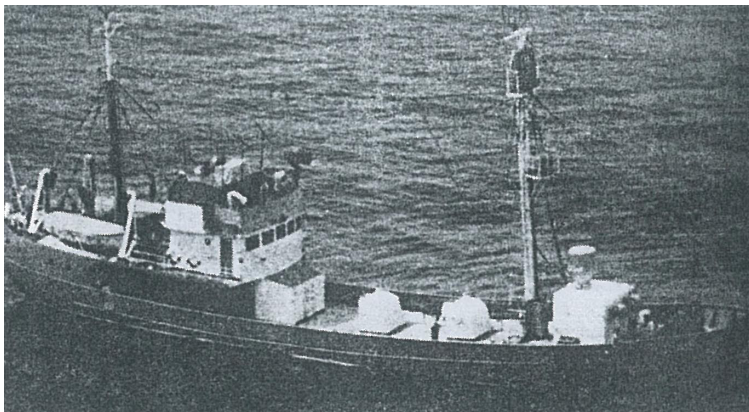
1968 г. РЗК «Пуэбло» США, обстрелянный и плененный КНДР.



1967 г. РЗК «Либерти» США, обстрелянный катерами Израиля.



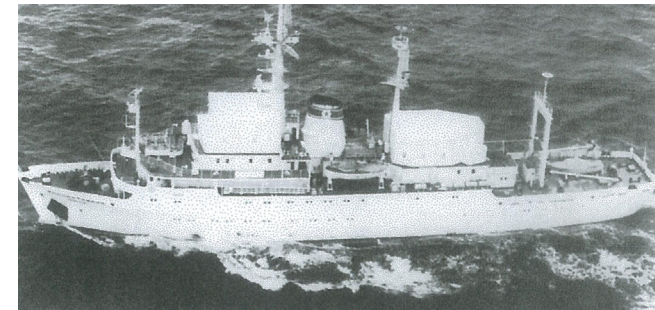
1974 г. Судно «Гломар Эксплорер», поднявшее советскую ПЛ в Тихом океане.



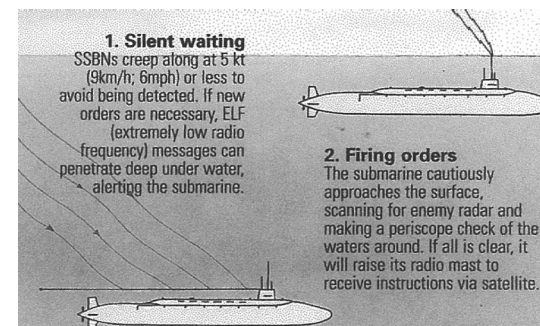
1960 г. РЗК «Унги» СССР, обстрелянный катерами КНДР.



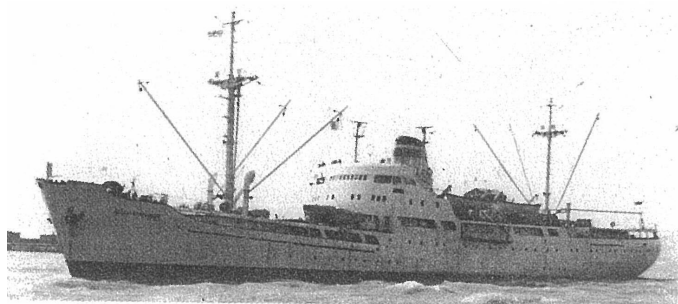
1969 г. Тонкинский залив. РЗК «Гидрофон» ведет слежение за авианосцем «Корал Си».



РЗК «Кавказ» один из двух оставшихся в разведке ВМФ РФ плавучих центров радиоразведки.

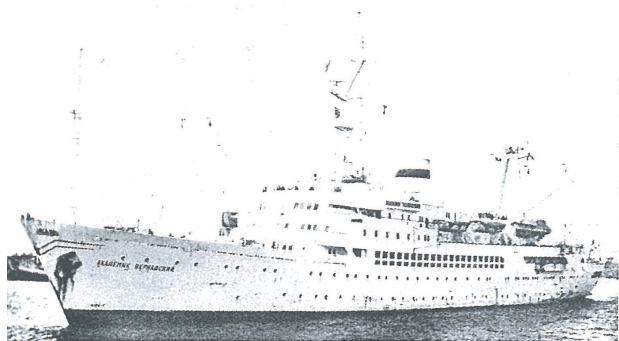


Буксируемая антенна ПЛАРБ США, поднятая советским судном.



MICHAIL LOMONOSOV 1970, Mr. Michael D. J. Lennon

Научно-исследовательское судно «Михаил Ломоносов».



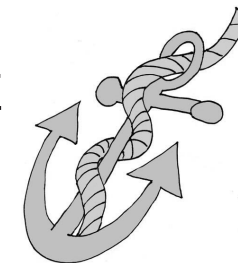
АКАДЕМИК ВЕРНАДСКИЙ 1970, Mr. Michael D. L. Jennon

Научно-исследовательское судно «Академик Вернадский».



Научно-исследовательское судно «Московский университет».

ПОСЛЕСЛОВИЕ



Описываемые события происходили в течение 35 лет с 1941 по 1976 гг. Примерно столько же прошло с тех пор. В мире произошли колоссальные изменения. На месте СССР и, так называемого, «социалистического содружества» появились новые геополитические силы, тоже требующие себе места под солнцем. А на смену идеологическим противоречиям выходят противоречия национально-религиозные. Между прочим, куда более опасные, ибо в гораздо меньшей степени подчинены любой (в том числе, геополитической) логике. То есть, можно уверенно прогнозировать периодические вспышки локальных войн. Да и экономическое и политическое противостояние никуда не исчезло.

События последних десятилетий резко изменили геополитическую расстановку сил в области мировой морской деятельности.

Существенно сократились наиболее важные для морского судоходства выходы к морям, особенно Балтийские коммуникационные возможности – самые короткие и дешевые для связи со странами Западной Европы.

Морские транспортные возможности России на Черном море сократились более чем вдвое. Около 50% портово-прибрежной инфраструктуры остались в других странах. Почти 40% внешнеторговых морских перевозок обслуживают порты Балтии и Украины. С развалом СССР в 1991 году Черное море перестало быть зоной полного господства Черноморского флота РФ. Береговая черта России скуко-

жилась до курортной зоны от Анапы до Адлера, а единственным крупным портом стал Новороссийск без развитой судоремонтной и судостроительной базы.

Резко, почти в 4 раза сократился боевой корабельный состав, возросли сложности с ремонтом кораблей, нарастает процесс старения флота.

НАТО старается прочно утвердиться на Черном море и проливах, за контроль над которым Россия боролась более 200 лет. А корабли США и НАТО уже спокойно приходят в Варну и Констанцу, Одессу и Севастополь. И если раньше заход в Черное море корабля шестого флота США, который ходил вдоль берегов, вызывал ажиотаж – радиомолчание, паузы в работе РЛС и высылался корабль, который следовал за ним, и старался оттеснить его, иногда создавая аварийную ситуацию, то теперь такие визиты воспринимаются спокойно.

Подвергся разделу Черноморский флот, а вместе с ним и Разведка ЧФ. В соответствии с договором о разделе ЧФ в 1992 году, ВМС Украины отошли: 160 МРП (г. Одесса) и 17 ОМБСН (г. Очаков, о. Первомайский). Существенному сокращению подверглись и другие части разведки, дислоцирующиеся в Севастополе.

Глобальная разведка с использованием судов гражданских ведомств, конечно же, была возможна только в условиях тотального государственного контроля за судоходством. На суда заграничного плавания капитаны назначались только после согласования с КГБ, а первые помощники (замполиты) с обкомами и крайкомами КПСС. Изменился собственник и, наверное, сейчас никому и в голову не придет проводить какие-либо разведывательные операции с помощью судов с командой из разных стран и под чужим флагом.

Думается, что вряд ли капитаны будут рисковать ради каких-то сомнительных и даже очень патриотических идей, чтобы куда-то «подвернуть» или что-то посмотреть в каком-

то порту, да еще и в условиях участившихся случаев захвата судов пиратами.

Пришла другая эпоха. Появилась и получила широкое развитие космическая разведка. В разы увеличилась разрешающая способность фото- и телетехники. Увеличился информационный поток радио, телевидения и, наконец, компьютеризация всех сфер деятельности и разведки, в том числе. Уже нет необходимости фотографировать строящийся причал, а уж тем более мерить его шагами. Нужно просто купить проект развития порта. Нет необходимости изучать пляж как место будущей высадки десанта по открыткам и рекламным проспектам. Можно просто купить тур и приехать на этот пляж. Нет необходимости закупать экипировку для будущих нелегалов и «крышевиков» через капитанов заграничного плавания. Все это можно приобрести в бутике на Тверской, а карты снять в Google, в том числе и спутниковые. Практически любые справочники можно отыскать и приобрести в Интернете.

Что касается использования гражданских судов для проведения «специальных операций», то события 2008 года в Индийском порту Мумбаи (Бомбей) показали, что «террористы» прибыли туда на двух захваченных рыболовецких судах. Четкость их действий заставляет думать, что они действовали, конечно же, по заранее разработанному плану. Не исключена вероятность того, что они и ранее прибывали туда в составе экипажей торговых судов Пакистана или под другим флагом для изучения объектов будущего нападения, да и изучения таможенно-полицейского режима.

Скорее всего и в будущем все государства будут в той или иной мере использовать гражданские суда для проведения «специальных операций» в интересах разведки. Что касается судовой разведывательной сети, то она, как глобальная сеть, конечно, ушла в небытие.

В самом начале мы говорили, что объектив фотоаппарата схватывает детали, которые не замечает самый опытный глаз, и да и не все видно из космоса. Следовательно, судовая разведка еще пригодится, конечно, в других масштабах. Согласно «Основам политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности до 2010 г.», одной из основных задач Военно-морского флота является:

- контроль деятельности военно-морских сил иностранных государств и военно-политических блоков в прилегающих к территории страны морях, а также в других районах Мирового океана, имеющих важное значение для безопасности Российской Федерации;

- выявление, предупреждение военных угроз, отражение агрессии против РФ и ее союзников с морских и океанских направлений.

Практически это и есть основные направления для действий разведки ВМФ, конечно, после дальнейшей конкретизации для всех ее направлений, в том числе, и судовой разведки.

Эти строки я пишу в Бостоне. Здесь живу уже 10 лет, да еще 9 лет до этого регулярно приезжал сюда в гости к дочери. В силу семейных обстоятельств я снова оказался в США, где уже был 60 лет назад. Я находил места, знакомые мне по фотографиям в Нью-Йорке и Вашингтоне, где мы жили всей семьей. Вспоминал все, что было связано с деятельностью отца, в частности, в Америке, и его рассказы об этом.

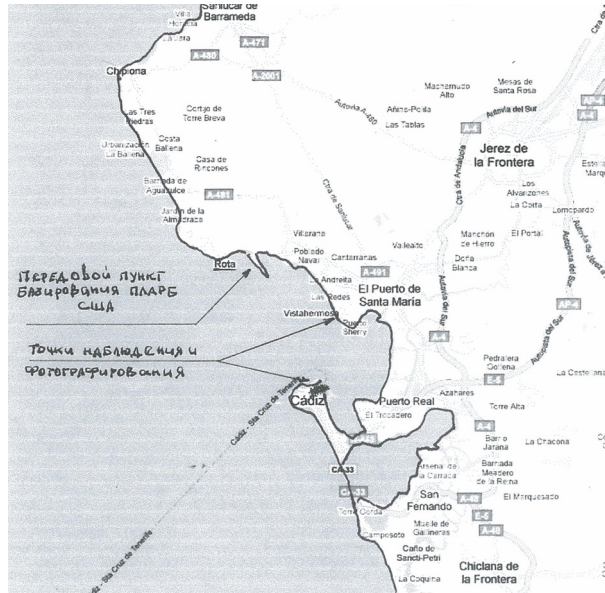
Кстати, отец, как и его друзья-разведчики, которым было дано знать о военно-политической обстановке в мире гораздо больше других, были как бы вне идеологических установок. Они никогда не верили в военное столкновение СССР и США, но всегда честно и добросовестно выполняли свой долг.

Я еще успел послужить с ними, встречался на учениях, совещаниях и много раз беседовал на эти и другие темы. И они мне часто говорили, что какие бы катаклизмы не произошли в мире, морская разведка будет всегда, поскольку флот постоянно нуждается в информации о районах возникновения конфликтных ситуаций и степени готовности флотов противника к развязыванию военных действий.

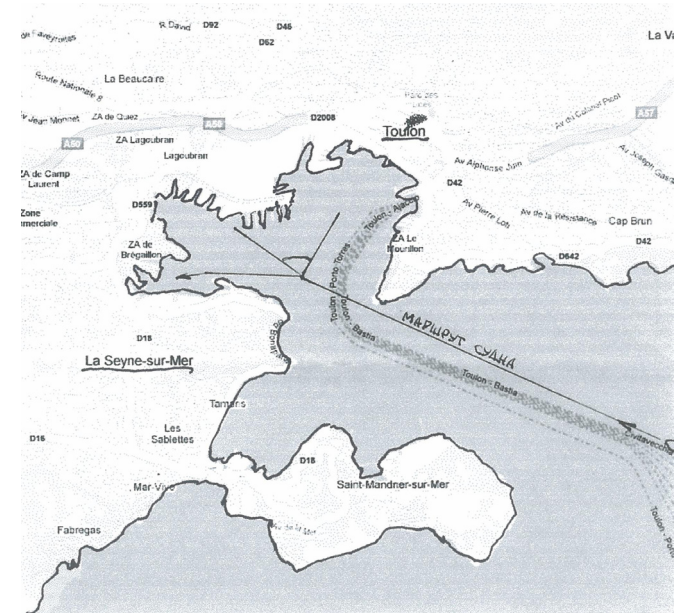
В заключение уместно вспомнить слова одного из создателей российской императорской морской тайной разведки генерал-майора Н. Батюшина:

«Горько **заплачут** в будущем те **государства**, которые недооценивают **значение** тайной **разведки** в период мира».

Севастополь – Москва – Бостон, 2010



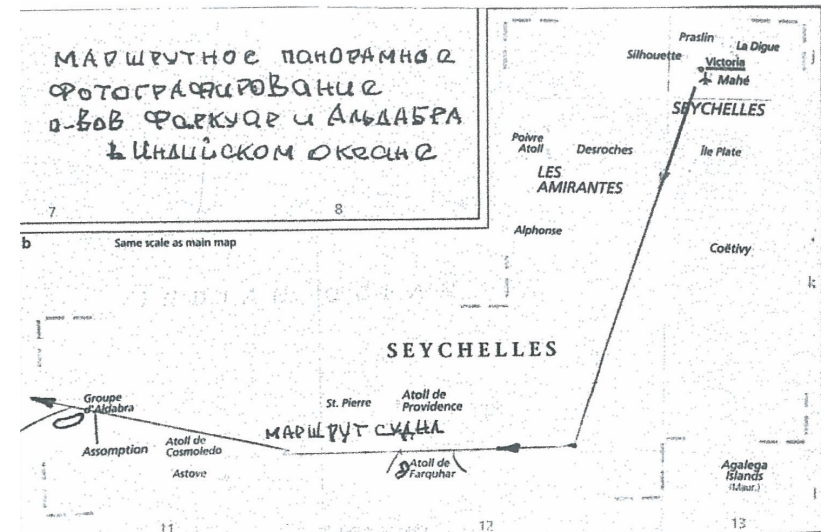
Разведка Базирования ПЛАРБ США в порту Рота (Испания).



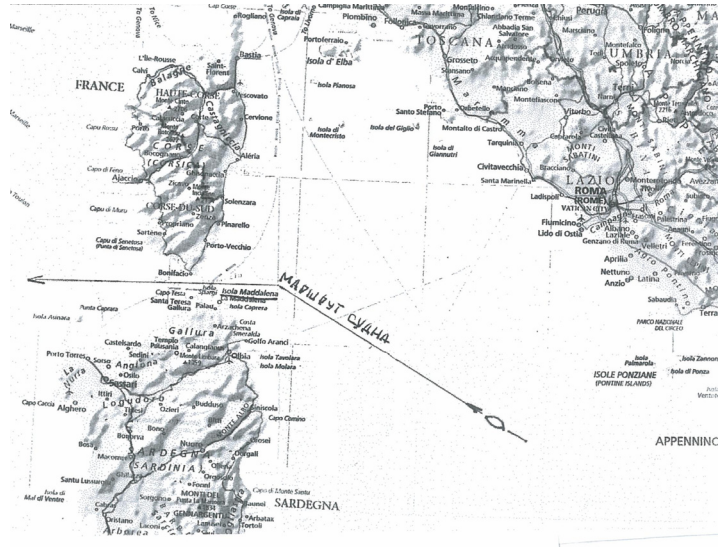
Маршрутное фотографирование ВМБ Тулон.



Разведка гидроакустического противолодочного барьера «SOSUS» в проливе Гибралтар.



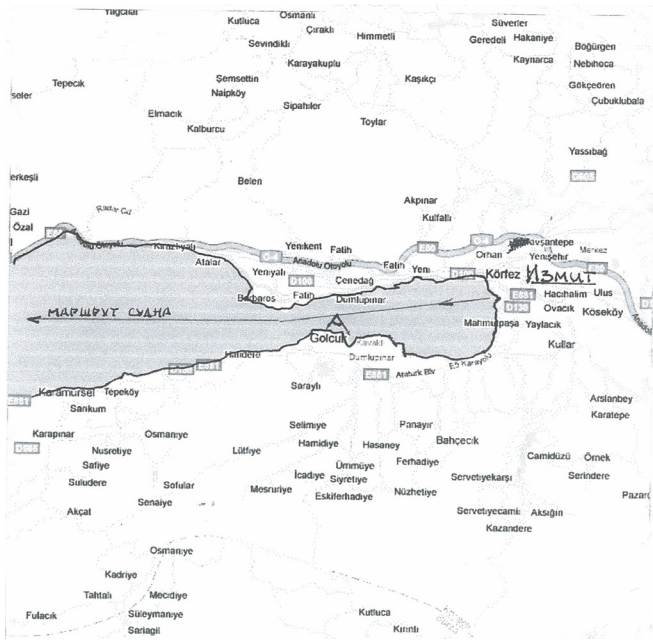
Маршрутное панорамное фотографирование о-вов Фаркуар и Альдабра в Индийском океане.



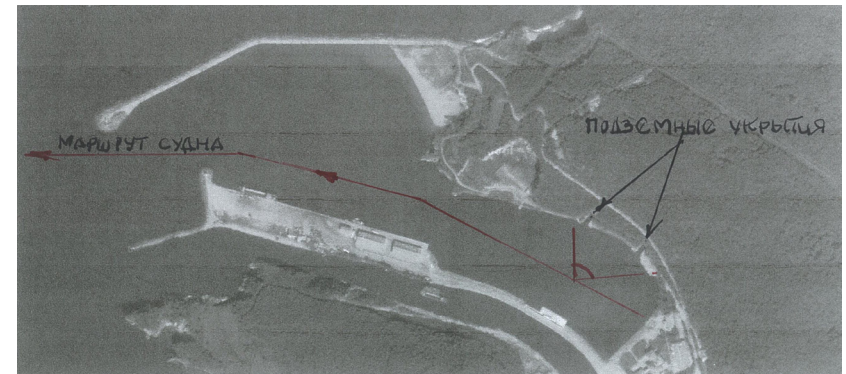
Маршрутное фотографирование побережья о. Ла-Маддалена (Италия).



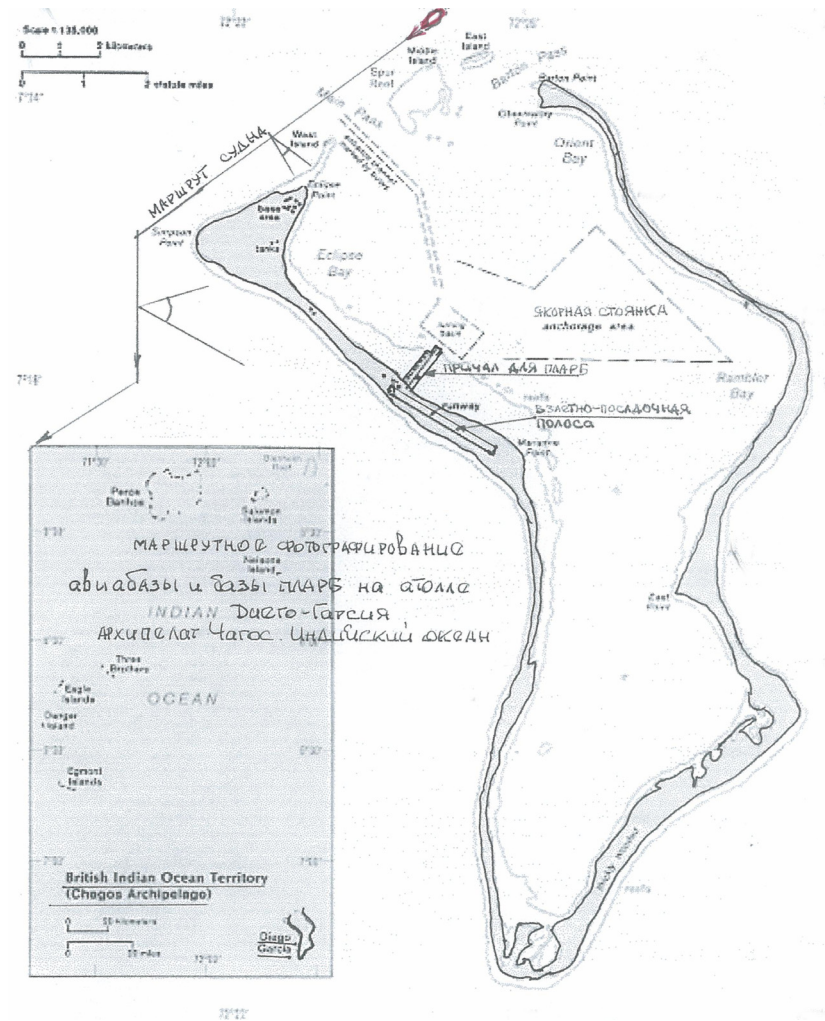
Маршрут перехода судна в п. Амасра (Турция) и в устье р. Бартын.



Маршрутное фотографирование главной базы ВМС Турции Гельджюк.



Маршрутное фотографирование двух подземных укрытий для подводных лодок в устье р. Бартын.



Маршрутно фотографирование авиабазы и базы ПЛАРБ на атолле Диего-Гарсия.

Начальники Разведки ВМФ СССР в 1941–1981 гг.



Контр-адмирал **Воронцов**
Михаил Александрович



Контр-адмирал **Бекренев**
Леонид Константинович



Контр-адмирал **Бобков**
Борис Назарович

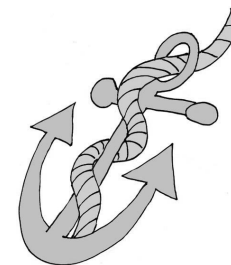


Вице-адмирал **Хурс**
Иван Кузьмич



Вице-адмирал **Иванов**
Юрий Васильевич

БИБЛИОГРАФИЯ



Аблова Н. Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.) / Н. Е. Аблова. – МнБГУ, 1999.

Анин Б. Радиоэлектронный шпионаж / Б Анин. – М., 2000.

Бадигин К. С. На морских дорогах / К. С. Бадигин. – М. : Политиздат, 1988.

Байдуотер Г. Ч. Странная разведка. Воспоминания о секретной службе Британского адмиралтейства / Г. Ч. Байдуотер, Х. С. Феррабс : Военная литература, 2007.

Батюшин Н. С. Тайная военная разведка и борьба с ней / Н. С. Батюшин. – М. : ООО «Х-History», 2002.

Волончук Ф. Ф. По тылам врага / Ф. Ф. Волончук. – М. : Воениздат, 1961.

Гибни Ф. Записки из тайника / Ф. Гибни, Э. Крэкшоу. – М., 2000.

Даллин Д. Шпионаж по-советски / Д. Даллин. – М., 2001.

Доценко В. Флоты в локальных конфликтах второй половины XX века / В. Доценко. – М., 2001.

Зарембовский В. Морской спецназ / В. Зарембовский, Ю. Колесников. – СПб., 2001.

Ильин В. И. Морская контрразведка на Севере России 1914–1920 гг. / В. И. Ильин. – Архангельск, 2003.

Китай в 1945–1949 гг. Информационный портал. Excelion, 2006.

Лота В. Приближенный к царю Борису / В. Лота // Красная звезда, 2008.

Новиков Н. В. Воспоминания дипломата / Н. В. Новиков. – М. : Политиздат, 1989.

Османов Е. М. Японский шпионаж в царской России / Е. М. Османов. – СПб. : Изд-во СПб. ун-та, 2005.

Поздняков В. В. Советские разведывательные службы в США 1944–1953 гг. / В. В. Поздняков // Американский ежегодник. – М., 1999.

Правдюк В. В. Морские дороги. Либава – Кронштадат – Вашингтон 1933–1960 гг. / В. В. Правдюк. – Выборг : «Фантакт», 1994.

Скрягин Л. Н. О моем отце / Л. Н. Скрягин // Тайфун. – СПб, 1997.

Стародымов Н. Шпионаж по ленд-лизу / Н. Стародымов // Красная звезда, 2001.

Стефанович А. В. Императорский Японский флот и военноморская разведка США. Из истории противоборства / А. В. Стефанович // Конфидент, 2002.

Солдатов А. Нападение – лучшая защита шпионажа / А. Солдатов, В. Сергеев // Газета, РУ, 2001.

Феклисов А. Признание разведчика / А. Феклисов. – М., 1998.

Чертанов В. Американские разведывательные корабли – уроки истории / В. Чертанов, 2004.

Arthur A. Ageton. The naval officers guide / A. Arthur. – N Y, 1944.

Gertz B. Russian merchant ships used in spying / B. Gertz. – Washington Times, 2000.

Gertz B. Study says Russian merchant ships spy on US / B. Gertz. – Washington Times, 2001.

Chant C. Warships today. – N Y, 2004.

Miller D. Warships. – M N, 2002.

Polmar N. Spy Book / N. Polmar, B. A. Thomas. – N Y, 2004.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
Часть первая	10
Севастополь – Москва – Владивосток – США. Неожиданное назначение. Морская разведка от русско-японской до второй мировой войны. Ленд-лиз и разведка – близнецы-братья. Амторг и СЗК – «крыши» советской разведки	
Часть вторая	38
Нью-Йорк – Одесса – Москва. Конец войне. Все секреты на Родину. ФБР устало наблюдать. Разведка и пеницилин. Пожар на «Победе». Что в итоге. Возвращение домой. Вынужденный карантин.	
Часть третья	54
Москва – Владивосток – Китай. Новое направление. Борьба разведок за северный Китай. Атаман Семенов и русская эмиграция. Китайская экзотика. Случай с Подымахиным. Оплошность консула.	
Часть четвертая	80
Одесса – Севастополь. Черноморское морское пароходство и китобои А.Соляника. Ах, Одесса – жемчужина у моря. Создание судовой разведывательной сети. Морские разведывательные пункты. Гибель «Новороссийска» и отставка Д. Намгаладзе.	
Часть пятая	100
Москва – Ленинград. Первые визиты дружбы. Эскадра английских кораблей на Неве. Зарубежные военные делегации. От Англии до Индонезии. Ближневосточные игры. Расстрелянные корабли разведки.	
Часть шестая	120
Москва – Севастополь. «Сеть» действует. Новые задачи в интересах спецназа. В США 30 лет спустя. Специальные операции. Поездка в Пизу. «Таинственный» побег. Куда турки прячут подводные лодки. Последний рейс А. Соляника.	
Послесловие	156
Приложение	162
Библиография	168

ЮРИЙ БУСЛАЕВ

*35 ЛЕТ В МОРСКОЙ РАЗВЕДКЕ
ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ
(почти семейная хроника)*

Издательство ООО «Ирис Групп»
Россия, Москва, ул. Большая Никитская, д. 16, офис 307,
телефон +7 (495) 258-76-34.
Реализация книг — на сайте www.irisbook.ru
e-mail: izdat@gmail.com

Подписано в печать 30.05.2011. Формат 60×90 1/16.
Гарнитура “Myriad Pro”. Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,75.
Тираж 1000 экз. Заказ 249.

Отпечатано в типографии издательства ООО «Ирис Групп»
Россия, Москва, ул. Большая Никитская, д. 16, офис 307,
телефон +7 (495) 258-76-34)