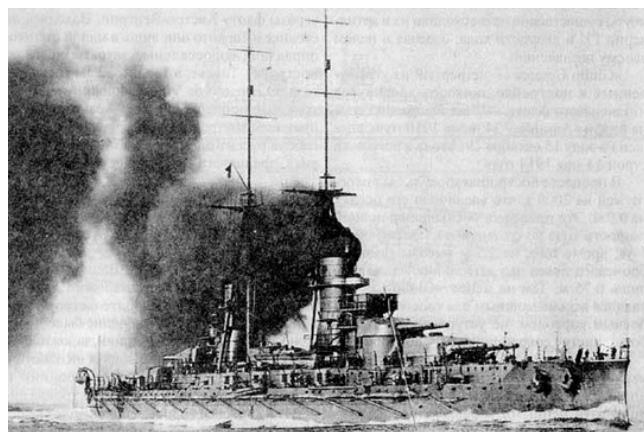


Месть римлян

Как «люди-лягушки» взорвали самый мощный корабль СССР.



battleships.spb.ru

Линкор
«Джулио
Чезаре» на
ходовых
испытаниях, 11
ноября 1913
года
Фото:

Их было трое — три корабля, которые должны были возродить былую славу Италии. Былую — это значит славу времен Рима, времен Гнея Корнелия Сципиона Кальвы и Октавиана Августа. Звали эти корабли «Джулио Чезаре» (Юлий Цезарь), «Леонардо да Винчи» и «Конте ди Кавур» (Граф Кавур). В этих названиях прослеживалась вся итальянская история — от времен могучей империи через эпоху Возрождения к воссоединению страны в середине XIX века. У каждого из кораблей была своя судьба, но самой интересной и трагичной она оказалась у «Джулио Чезаре», который закончил свой век позже других при обстоятельствах, не дававших покоя историкам вплоть до сегодняшнего дня. И только теперь загадка гибели корабля, похоже, оказалась разгаданной.

Морская держава

Еще до окончательного объединения Италии в 1871 году правительство короля Виктора Эммануила II вклинилось в противостояние Австро-Венгрии и Пруссии на стороне последней. К тому времени итальянский флот состоял из броненосцев, броненосных канонерок и мониторов и по своим техническим характеристикам подтягивался к сильнейшим флотам Великобритании или Франции, хотя и не мог похвастаться такой же мощной артиллерией. Тем не менее первое крупное морское сражение объединенной Италии закончилось для потомков римлян полным фиаско. Итальянцы были разгромлены уступавшим им по числу вымпелов флотом австрийцев в битве при Лисе, и с тех пор мечта о реванше не оставляла римских правителей.

Италия, стараясь не отстать от соседей, а в чем-то даже и перегнать их, принялась за постройку крупных кораблей. В 1874 году были заложены два однотипных броненосца «Джулио» и «Дандоло» водоизмещением 11 200 тонн. Затем, в период 1878-1883 годов были построены два корабля «Италия» и «Лепанто» по 14 тысяч тонн, что было весьма внушительно по тем временам. Скорость хода этих кораблей составляла 18 узлов, что вкпе с отсутствием бортовой брони позволяло относить их к крейсерам. В 1901-1903 годах итальянцы заложили свои последние броненосцы («Виктор Эммануил», «Реджина Елена», «Рома» и «Наполи», водоизмещение каждого — 12 600 тонн, скорость хода — 22 узла), после чего уже наступила эпоха дредноутов.

Любопытно, что идею строительства крупнейших на тот момент кораблей выдвинул итальянский инженер-кораблестроитель Витторио Куниберти в 1902 году. Он даже представил чертежи такого корабля, но в Италии их отвергли. Тогда Куниберти опубликовал свой труд в Англии, где уже в 1906 году на воду был спущен

первый корабль нового класса. Дредноут водоизмещением в 18 120 тонн и скоростью в 21 узел, вооруженный артиллерией по принципу «all-big-gun» («только большие орудия»), стал флагманом Королевского флота и совершил в своем роде революцию в военно-морском деле. Практически до середины XX века линкоры оставались решающим фактором превосходства на море, уступив со временем свои лидирующие позиции подлодкам и авианосцам.

Италия, родина Куниберти, стала последней крупной морской державой, приступившей к постройке дредноутов. «Данте Алигьери» — первый линкор итальянского флота — был заложен в июне 1909 года, спущен на воду в августе 1910-го и сдан в эксплуатацию в январе 1913 года. История его службы была не слишком впечатляющей, хотя во время Первой мировой он и был флагманом итальянского флота. Так и не поучаствовав ни в одной битве, корабль в 1928-м был пущен на слом как безнадежно устаревший.

Три брата

Тем более удивительной кажется судьба «Джулио Чезаре», который был заложен на год позже своего флагмана, однако «прожил» на 27 лет дольше. Серия, к которой принадлежал «Цезарь» называлась «Конте ди Кавур» — такое же название носил и корабль-близнец нашего героя. Постройка этих кораблей была ответом на планы Австро-Венгрии (главного соперника итальянцев на море) по разработке новых дредноутов. Однако еще на стапелях все три итальянских линкора фактически оказались устаревшими: к тому времени, когда корабли были приняты на вооружение, а случилось это за несколько месяцев до начала Первой мировой, англичане уже успели ввести в строй дредноуты типа «Куин Элизабет» — более скоростные, бронированные и, главное, оснащенные лучшей артиллерией.



Линкор «Куин Элизабет»

Фото: shipsnostalgia.com

Италия вступила в Первую мировую только в 1915 году, выбрав сторону Антанты. За все время боевых действий «Джулио Чезаре» провел на боевых заданиях всего 31 час и еще 387 часов — на учениях, при этом с противником так ни разу и не встретился. Последнее, возможно, и к лучшему — традиционная нерешительность итальянских флотоводцев не сулила кораблю ничего хорошего. Недаром англичане говорили: «Итальянцы гораздо лучше строят корабли, чем умеют на них воевать». По сути, вся морская война на Средиземном море свелась к противостоянию флотов Англии и Франции и немецких подлодок, в то время как итальянские корабли выполняли вспомогательные задачи. Правда, в 1918 году итальянцам удалось потопить австрийский линкор «Сент-Иштван», но это уже совсем другая история.

В межвоенный период «Джулио Чезаре» прошел аж три модернизации: в 1922, 1925 и в 1933-1937 годах. В числе прочего с корабля убрали носовое украшение — фигуру орла, державшего в лапах ленту с девизом римского диктатора: «Veni, vidi, vici». В 1923 году линкор участвовал в бомбардировке греческого острова Корфу и последующем нападении на него. Это стало первой силовой акцией установившегося в Италии режима Бенито Муссолини. При этом брат «Цезаря» линкор «Леонардо да Винчи», который пошел ко дну в 1916 году в результате детонации боеприпасов, три года спустя был поднят на поверхность и в 1923 году пущен на слом. А вот «Конте ди Кавур» продолжал службу и перед Второй мировой также подвергся капитальной модернизации. Позже он будет потоплен британскими самолетами во время налета на

итальянскую базу в Таранто, затем поднят со дна, но в последний раз в море выйдет лишь в 1947 году, когда линкор также отправят на слом.

К началу Второй мировой «Джулио Цезаре» подошел, казалось бы, более или менее подготовленным, но итальянцы и на этот раз остались верны своей ущербной тактике: если раньше они прятались за спинами англичан от немцев, то теперь авиация Кессельринга и подлодки Деница спасали их от атак англичан. В июле 1940-го итальянский линкор впервые столкнулся с противником, и в результате в корпус «Цезаря» угодил британский снаряд, вызвавший пожар. Потери экипажа убитыми и ранеными составили свыше ста человек. Линкор также находился в Таранто, когда его бомбила английская авиация, но, в отличие от «Кавура», смог уйти в Неаполь, где его год спустя все же настигли британские бомбы.

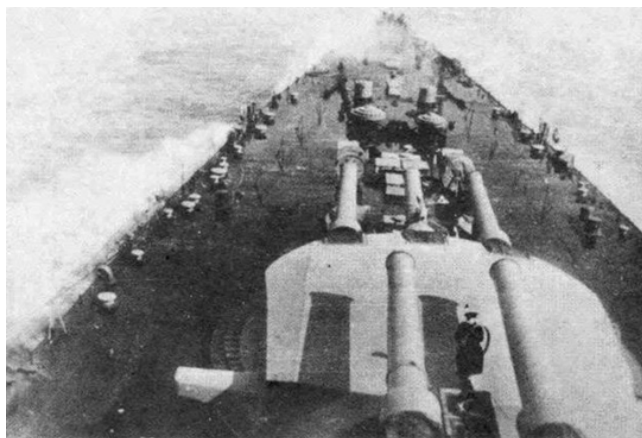
В январе 1942 года отремонтированный линкор вышел в свой последний боевой поход. Недостатки в конструкции корабля, а также катастрофическая нехватка топлива вынудили итальянское командование превратить «Цезаря» в плавучую казарму, а большую часть экипажа списать на другие корабли меньшего тоннажа. Всего в ходе войны корабль совершил 38 боевых выходов, из которых 8 — для поиска противника и 2 — для сопровождения конвоев, преодолев в общей сложности 16 947 морских миль. Не бог весть какой послужной список, но из итальянских кораблей этого класса особыми подвигами во время Второй мировой похвастаться не мог ни один.

Вторая жизнь

Крупные корабли советского морского флота, в отличие от эсминцев или подлодок, в годы Второй мировой проявили себя намного скромнее, чем их британские, американские, японские или германские аналоги. Да, собственно, и в количественном отношении флот СССР уступал даже итальянцам. На начало войны (1941 год) в составе советского флота насчитывалось всего 3 линкора и 7 крейсеров, тогда как у итальянцев к началу боевых действий (1939 год) было 4 линкора, 7 тяжелых и 14 легких крейсеров.

После окончания войны в строю ВМФ СССР оставалось только два линкора — «Парижская коммуна» и «Октябрьская революция» (оба спущены на воду в 1911 году), тогда как третий — «Петропавловск» (до этого «Марат») — давно превратился в плавучую артиллерийскую батарею. Однако в Москве, ощутив нерв противостояния с бывшими союзниками, лелеяли планы по созданию мощного надводного флота, почему и стали претендовать на трофейные корабли. Англичане и американцы, однако, отказали СССР в выдаче в виде репараций более совершенных кораблей (раздел флотов побежденного противника был предусмотрен решениями Тегеранской конференции 1943 года), и в результате советские моряки получили престарелого «Джулио Цезаре», который, впрочем, все равно был на пару лет моложе, чем «Коммуна» с «Революцией».

В феврале 1949 года итальянский линкор, находившийся в крайне запущенном состоянии (с 1943 по 1948 год он толком не обслуживался), прибыл в Севастополь и уже 5 марта вошел в состав Черноморского флота под названием «Новороссийск». Изначально из него хотели сделать учебный корабль, чтобы тренировать команды вновь построенных линкоров. Хотя проект по строительству кораблей типа «Советский Союз» к тому времени был свернут, а заложенные еще до войны линкоры «Советский Союз» и «Советская Украина» были разобраны, 16 октября 1946 года в Москве была утверждена откорректированная десятилетняя программа военного кораблестроения на 1946-1955 годы. В соответствии с ней планировалось расширенное строительство крупных надводных кораблей, в частности, четырех тяжелых и тридцати легких крейсеров. Правда, как утверждают историки, ранее Иосиф Сталин выступал с инициативой постройки 4 линкоров, 10 тяжелых и 84 легких крейсеров.



Линкор «Новороссийск»

В мае 1949 года «Новороссийск» встал в Северный док Севморзавода, где работы по его модернизации велись с перерывами до самого 1955 года. На линкоре, в частности, установили зенитные системы и радиолокационную станцию, переделали фок-мачту, модернизировали приборы управления стрельбой главного калибра, установили средства радиосвязи и внутрикорабельной связи, заменили дизель-генераторы, провели частичный ремонт главных и вспомогательных механизмов, установили новые турбины, благодаря чему корабль смог развивать скорость в 27 узлов.

При этом корабль в первый раз вышел в море как флагман эскадры Черноморского флота уже в июле 1949 года. Говорят, что сделано это было исключительно ради того, чтобы на Западе, который уже вошел в фазу острой конфронтации с СССР, убедились: корабль способен ходить. В 1955 году «Новороссийск» несколько раз выходил на маневры, в последний раз — накануне своей гибели. Численность экипажа корабля на тот момент составляла 1577 человек. По сути, это был далеко не самый современный, но зато самый мощный советский корабль.

Гибель

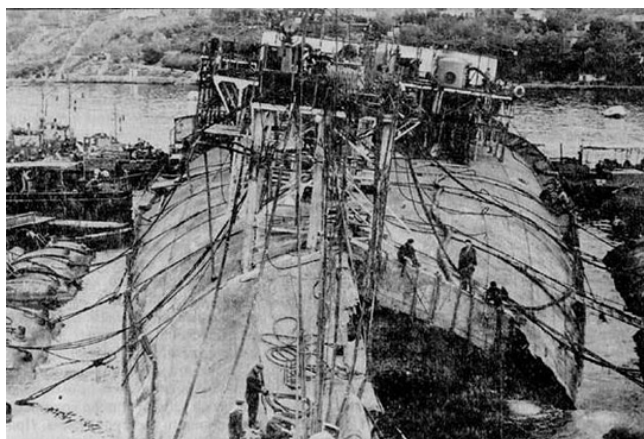
В половине второго ночи 29 октября 1955 года, на следующий день после того, как корабль вернулся с маневров для участия в празднованиях по случаю 100-летия обороны Севастополя во время Крымской войны, под корпусом корабля с правого борта в носовой части произошел сильнейший взрыв, мощность которого позже оценили в тонну тротила. Сразу же была объявлена аварийная тревога, а у линкора появился дифферент на нос и крен в 1-2 градуса. Площадь пробоины, по различным оценкам, составила от 120 до 150 квадратных метров, а поскольку взрыв произошел в районе носовых кубриков, то его жертвами в первые же мгновения стали более сотни моряков.

Поначалу корабль начал крениться на левый борт, но экипажу удалось спрямить корпус перекачкой топлива. Позже появился крен на левый борт, который вкупе с дифферентом на нос постоянно увеличивался. На корабль тем временем прибыли бригады аварийной помощи с соседних кораблей и медицинские бригады, началась откачка стремительно поступающей воды и эвакуация раненых. Однако до той поры, пока спасти людей не стало уже поздно, командование Черноморского флота отказывалось снять с корабля весь личный состав. Более того, когда линкор пытались отбуксировать на мелководье (он тонул в районе Морского госпиталя, примерно в 110 метрах от берега), прибывший на корабль командующий флотом вице-адмирал Виктор Пархоменко приостановил начатую буксировку. Впоследствии он отменил свое решение, но толком отбуксировать линкор уже не удалось — дифферент был настолько сильным, что нос корабля плотно увяз в иле.

Впоследствии, объясняя свое решение, Пархоменко заявил, что он «не считал возможным заблаговременно приказать личному составу оставить корабль, так как до последних минут надеялся, что корабль будет спасен и не было мысли, что он погибнет».

В четыре часа утра, когда крен достиг 17 градусов, а по палубам корабля над машинными и котельными отделениями уже гуляла вода, командующего флотом и члена Военного совета вновь попросили снять с линкора личный состав, построенный на юте, но начальство вновь отказало. И все же несколько десятков

человек, не занятых борьбой за спасение корабля, сошли на буксиры. В четыре часа двенадцать минут на линкоре, который к тому времени носом погрузился в море, высоко задрал корму и завалившись на левый борт, погасли флагманские огни. Спустя три минуты «Новороссийск» опрокинулся, перевернувшись вверх килем через левый борт.



Поднятый линкор «Новороссийск»

Фото: battleships.spb.ru

Вместе с судном погибли 614 человек (по другим оценкам — более 670), включая аварийные партии с других кораблей эскадры. Многие моряки оказались в воздушных подушках во внутренних помещениях корабля — их стук с внешней стороны корпуса корабля был слышен до 1 ноября. Однако спасти из них удалось только девятых. Водолазы из числа спасателей рассказывали, что замурованные внутри отсеков моряки пели «Варяга».

По итогам расследования обстоятельств катастрофы, причиной которой правительственная комиссия назвала «внешний подводный взрыв» (изначально это списывали на немецкую мину, оставшуюся со времен Второй мировой), виновниками гибели людей и самого линкора были названы командующий Черноморским флотом Пархоменко, исполняющий обязанности командующего эскадрой контр-адмирал Николай Никольский и исполняющий обязанности командира линкора капитан 2 ранга Григорий Хуршудов (на момент взрыва командир линкора капитан 1 ранга Александр Кухта находился в отпуске). Им, а также еще ряду флотских офицеров были объявлены выговоры, кого-то понизили в звании, чтобы потом восстановить, и только Пархоменко был снят с должности. Никаких судебных действий в отношении виновных не производилось.

Что это было?

Помимо версии с немецкой миной времен войны, комиссия, расследовавшая причины гибели линкора, допустила возможность подрыва боезапаса линкора, однако когда тот был поднят на поверхность, стало ясно, что взрыв был произведен снаружи корпуса. «Минная» версия уже тогда подвергалась критике, так как было непонятно, как заряд, находившийся в воде более десяти лет, мог пробить восемь палуб линкора, три из которых — бронированные.



Памятник морякам линкора «Новороссийск» в Севастополе
Фото: Wikimedia

Иную версию выдвинул уже спустя десятилетия старшина линкора «Новороссийск» Юрий Лепехов, который принимал участие в передаче корабля от итальянской стороны советской. По его мнению, мина была не одна, и взрыв снаружи спровоцировал детонацию диверсионного заряда, который изначально находился внутри линкора. «Когда командование приняло корабль, — рассказывал Лепехов «Севастопольской газете», — я в первые дни детально осмотрел его и обнаружил отсек, где три выреза были заварены. Сварка была недавняя и очень квалифицированно выполненная. Возникает вопрос, кому нужно было в самом отдаленном отсеке корабля — нижней носовой части — их заваривать. Однако командование никаких мер по этой информации не приняло».

Причем подготовили диверсию, считает Лепехов, англичане. «Корабль длительное время находился на английской военно-морской базе "Лаволетто". После возвращения в Италию тоже находился в зоне английских оккупационных войск. Кроме того, у англичан богатый опыт подобных диверсий. Достаточно вспомнить таинственную гибель броненосного крейсера "Пересвет" в 1916 году или пиратский налет британских торпедных катеров на Кронштадт», — рассуждал ветеран в 2005 году.

Однако версия с англичанами хоть и оригинальна, но не так убедительна, как другая, согласно которой к взрыву линкора причастны его прежние хозяева — итальянцы. Тем более что во время войны именно итальянский морской спецназ прославился подобными «достижениями».

Потомок Боргезе

В ночь с 18 на 19 декабря 1941 года британские линкоры «Вэлиант» и «Куин Элизабет» — да-да, тот самый, который в 1914 году наводил ужас на врагов королевы, а на тот момент числился ветераном Гранд Флит, — мирно почивали на рейде Александрии, огороженные по дну сетями от неприятностей из открытого моря. Внезапно у борта «Вэлианта» из воды показались два водолаза. Их подняли на борт линкора, где выяснилось, что непрошенные гости — итальянские диверсанты. Пленников заперли в трюме, а командир линкора, понимая, что итальянцы нагрянули не просто так, приказал закрыть водонепроницаемые переборки и собрал всю команду на верхней палубе. Вскоре раздался взрыв, и только мелководье спасло линкор от гибели — он просто сел на дно. Вслед за этим взорвалась и торпеда, установленная диверсантами под днищем «Куин Элизабет» — корабль, потеряв солидную часть обшивки, также вышел из строя. Третьей жертвой итальянцев стал нефтеналивной танкер.

Операция в Александрии стала не только мощнейшим ударом по британскому престижу (ремонт поврежденных всего лишь шестью диверсантами кораблей продолжался несколько лет, и практически до конца войны они потеряли боеспособность), но и показала, что итальянские ВМС, не имея возможности соревноваться с англичанами на равных в противостоянии крупных кораблей, способны частично взять реванш с помощью диверсионных методов. Идеологом и руководителем диверсионной войны в Италии был потомок княжеского рода Боргезе капитан-лейтенант Юнио Валерио Сципионе Боргезе — убежденный фашист и опытный моряк. Часто, в том числе во время операции в Александрии, он сам выходил на подлодке на боевые задания и доставлял диверсантов непосредственно к целям.



Итальянские диверсаны с человекоуправляемой торпедой
Фото: inilossum.com

В подчинении Боргезе, подразделение которого называлось Decima Flottiglia MAS («десятая флотилия MAS», MAS — штурмовые средства или же торпедные катера), находились, в частности, так называемые «люди-лягушки» (по-итальянски — *uomo rana*), которые с помощью человекоуправляемых торпед и подорвали корабли в Александрии. Они же в мае 1943 года пустили ко дну три британских транспорта в бухте Альхесирас (с одного берега которой расположен британский Гибралтар), а тремя месяцами позже потопили там несколько танкеров. Всего же с 1941 по 1943 год жертвами диверсантов стали 23 судна.

Более того, «люди-лягушки» были востребованы даже немцами, которые в целом к своим итальянским союзникам относились с изрядной долей презрения. Диверсантов использовали на Черном море, где они потопили две советские подлодки и три грузовых судна, а также во время блокады Ленинграда. База катеров Decima Flottiglia MAS располагалась в Стрельне. Там-то их обнаружили и уничтожили бойцы роты особого назначения, созданной при разведотделе штаба Балтийского флота. С этой роты, к слову, и начинался российский флотский спецназ.

После войны Боргезе некоторое время находился в тюрьме, но в 1949 году вышел на свободу, тем более что богатый опыт итальянского диверсанта оказался востребованным. Например, силы специального назначения израильских ВМС создавались фактически по образу и подобию подразделения Боргезе. Поначалу израильтяне даже называли свой морской спецназ «десятой флотилией», а в обучении ее бойцов принимали участие бывшие подчиненные Боргезе, в том числе Фиоренто Каприоти. Как пишет Дон Миллер в своей книге «Коммандос. Формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений», заминированные лодки израильтян были почти полной копией итальянских взрывающихся катеров МТМ. Да и первая операция израильских диверсантов, когда они потопили египетский тральщик и флагман египетского флота эсминец «Эмир Фарук», точь-в-точь повторяла действия бойцов Боргезе.

Сам князь после выхода из тюрьмы подключился к деятельности крайне правого Итальянского социального движения, которое сформировали бывшие соратники «дуче». В тот период его вместе с единомышленниками подозревали в организации диверсий и актов саботажа на передаваемых Италией союзникам кораблях. Это, собственно, и связывает «черного князя», как прозвали Боргезе во время войны, с «Новороссийском».

Признание

С годами версия о причастности итальянцев к потоплению советского линкора стала восприниматься как почти что официальная, хотя никаких подтверждений для нее не было. В 1992 году в ходе визита в Россию, пишет исследователь истории флота Александр Розин, главнокомандующий ВМС Италии адмирал Гвидо Вентуриони отверг возможность причастности диверсантов Боргезе к случившемуся в Севастополе. «С журналистской точки зрения, это было бы интересно, если бы это было правдой, но с высоты своего положения я должен сказать, что это неправда, — заявил адмирал. — Этого не могло быть, и данный несчастный случай произошел не по вине итальянских пловцов. Но я не исключаю, что это дело наших спецслужб. Я сомневаюсь, что сохранились какие-либо документы, которые могут свидетельствовать в пользу причастности пловцов».

И вот спустя 58 лет после взрыва линкора ветеран Decima Flottiglia MAS Уго д'Эспозито все же признался, что бывшие бойцы Боргезе причастны к гибели корабля, которая, кстати, пришлось ровно на 33-ю годовщину похода на Рим чернорубашечников Муссолини. «Люди из флотилии не хотели, чтобы этот корабль достался русским, поэтому и уничтожили его», — рассказал д'Эспозито. В подробности престарелый диверсант не вдавался.



Уго д'Эспозито
Фото: 4arts.it

Теперь остается только гадать, каким образом итальянские «люди-лягушки» проникли в севастопольскую бухту. Не исключено, что в этом им помогли английские спецслужбы — Великобритания в 1950-е по инерции все еще считала себя «хозяйкой морей» и очень нервно относилась к развитию военного флота в СССР. От Турции, которая к тому времени уже стала членом НАТО, до крымских берегов всего около 250 километров, и преодолеть это расстояние на катере не представляется сверхсложной задачей.

Однако не факт, что признание д'Эспозито поставит крест на домыслах о причинах гибели «Новороссийска». Ведь за прошедшее время какие только версии ни звучали: что корабль взорвали израильтяне, поскольку в Москве решили продать его Египту для войны с Израилем, или что приказ затопить линкор отдал сам Никита Хрущев, который хотел таким образом дискредитировать адмирала Николая Кузнецова и все остальное руководство ВМФ. Говорилось также о том, что корабль пустили ко дну англичане, испугавшиеся того, что советское руководство оснастит «Новороссийск» ядерными боеголовками.

Но мы поверим бывшему «человеку-лягушке», пусть это нелепое прозвище и не совсем удачно коррелирует с поставленной перед диверсантами грандиозной задачей — отомстить врагам Рима за унижение Вечного города, ввергнутого безумным дуче в бойню Второй мировой.

Автор: Петр Бологов © Lenta.Ru ИСТОРИЯ, РОССИЯ 👁 6194 07.09.2013, 11:05 📌 1361
URL: <https://babr24.com/?ADE=118282> Bytes: 23969 / 22987 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм
- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Петр Бологов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)

