

ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ

НАХИМОВЦЫ ПЕРВОГО ПРИЗЫВА

Моряки пишут плохо, но достаточно искренне...

И. Ф. Крузенштерн

Автор надеется на благосклонное снисхождение читателя

21 июня 1944 года вышло постановление Центрального комитета ВКП(б) и Совета народных комиссаров: “Удовлетворить просьбу Ленинградского комитета ВКП(б) и Наркомвоенморфлота о создании в г. Ленинграде Нахимовского военно-морского училища...”

Наша вторая рота первого набора в Ленинградское Нахимовское училище была в основном сформирована 10 октября 1944 года. Она тогда состояла из двух взводов. Учебная программа соответствовала 6-му классу средней школы с учетом особенностей обучения будущих офицеров флота.

Оба взвода построили и повели в столовую. За длинным столом помещалась вся рота. На каждые шесть человек стояла новенькая блестящая алюминиевая кастрюля с супом (по-флотски “бачок”). Таких новеньких сверкающих кастрюль мы ни разу не видели за три года войны. Кто-то щелкнул ногтем по бачку и сказал:

– Ну, ребята! Если кроме самолетов из алюминия стали делать кастрюли, значит, скоро победа и войне конец!

Окружающие дружно и одобрительно загудели.

Потом нас построили и объявили, что каждому присвоено воинское звание “воспитанник”. Затем представили командование роты и взводов. Командиром роты был назначен капитан-лейтенант Туркин Владимир Иванович. Офицерами-воспитателями стали лейтенант Жутов Сергей Андреевич (командир первого взвода) и лейтенант Гаврилов Иван Гаврилович (командир второго взвода). По-

ВАСИЛЬЕВ Владимир Михайлович, капитан 1-го ранга в отставке. Автор книг по военно-морской тематике. В 1944 году, в возрасте 13 лет, стал воспитанником первого призыва Ленинградского Нахимовского военно-морского училища. В 1954 году окончил Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. В 1966 году закончил Военно-морскую академию, где и работал до выхода на пенсию в 2007 году. Публикуемые воспоминания автора являются отрывком из его большой автобиографической книги “Нахимовцы. Курсанты. Офицеры”.

мощниками офицеров-воспитателей были назначены старшины 2-й статьи Пелевин Альберт Леонидович (в 1-й взвод) и Аранович Иосиф Яковлевич (во 2-й взвод), старшиной роты – старшина 1-й статьи Кумов Валентин Павлович.

Забегая вперед, подчеркнём, что наибольшим авторитетом и симпатией у нахимовцев нашей роты пользовался командир – молодой, симпатичный капитан-лейтенант В. И. Туркин. Он воевал под Сталинградом в 1942–1943 годах, где командовал матросской штрафной ротой (по другим данным – батареей гаубиц). Был тяжело ранен 21 января 1943 года в разгар наступления. После госпиталя направлен в тыловые части. Затем назначен в Тбилисское Нахимовское училище (образовано во второй половине 1943 года), а оттуда к нам. Когда ему приходилось раздеваться вместе с нами (при заплывах на Неве или купании в озере), мы с уважением тайком разглядывали на его крепком теле бледно-лиловые рубцы – последствия ранения. При всем этом он хорошо плавал, неплохо играл в волейбол и обладал отличной строевой выправкой. Относился к нам внимательно и строго, заботился о нашем быте, прививал аккуратность, приучал к исполнительности. Сам был всегда тщательно одет, носил хорошо сшитую и отутюженную форму. Грубости и нудных поучений мы от него никогда не слышали.

Многие из нас встречались с Владимиром Ивановичем уже в офицерских званиях. Встречи были очень теплыми.

Что касается старшин, помощников офицеров-воспитателей, это были наши “дядьки”, делившие с нами все радости и неприятности повседневного быта, денно и ночно своим присутствием влиявшие на наше поведение. Наиболее значительной фигурой среди них был Альберт Пелевин. Физически очень сильный, опрятный, приветливый, он пользовался большим авторитетом и уважением. В свободные минуты он изучал немецкий язык (!) и еще листал какие-то учебники. Нетрудно было догадаться, что, окончив срочную службу, он собирался поступать в вуз. А вот в какой? Этого никто не знал.

Кроме нашей роты, в училище была уже сформирована ещё одна (седьмой класс средней школы), а также кадровая рота, которая выполняла хозяйственные работы. Матросы и старшины были еще довоенного призыва и по возрасту годились нам чуть ли не в отцы. В основном это были моряки, списанные с кораблей и из войсковых частей по ранению, болезни и другим причинам. Они носили широченные брюки “клевш” (предмет нашей зависти) и позвякивали медалями. Некоторые были награждены орденами.

Вечерами в хорошую погоду нахимовцы и матросы выходили во двор прогуляться. Встречая кого-нибудь из нахимовцев, матросы похлопывали его по плечу и говорили:

– Ну, воспитон! Долго тебе еще служить! Вытянешь ли?

Иногда нахимовцы и матросы собирались в кружок. Говорили о войне, флотской службе, житейских проблемах. В этих беседах они тоже называли нас воспитонами. Иначе говоря, они первыми трансформировали звание “воспитанник” в более короткое и звучное “воспитон”. Это самоназвание быстро перекечало в роты нахимовцев и уже в 1945 году трансформировалось в еще более короткое “питон”. А Нахимовское училище несколько позже стало “страной Питонией”.

В 1944 году несколько нахимовцев Тбилисского училища (уроженцы Ленинграда), узнав о создании в Ленинграде Нахимовского училища, написали рапорта с просьбой перевести их туда. Их просьба была удовлетворена. Здесь они быстро освоили местные порядки, включая терминологию “питон” и “Питония”. Естественно, они поддерживали тесные контакты со своими друзьями в Тбилиси. Благодаря этому новая терминология перекечала в Тбилисское училище.

В 1946 году было основано Рижское Нахимовское училище. Во время набора в Ленинградское училище в 1946 и в 1947 годах многие юноши не прошли по конкурсу. И тогда эти группы отправились в Ригу и поступили, поскольку там был недобор. Кроме настойчивого желания и мечты учиться в военноморском училище, они привезли в Ригу самоназвания “питон” и “Питония”.

Таким образом, эти два “морские термина” прижились и стали символами братства во всех трех Нахимовских училищах.

С 27 по 30 мая 1994 года Ленинградское Нахимовское училище праздновало 50-летие со дня его основания. Завершением праздника был концерт в

большом зале Дома культуры им. Ленсовета. Актальный зал училища не мог вместить всех гостей. В ходе концерта Слава Солуянов – выпускник-нахимовец нашей роты – прочитал свое стихотворение:

*Где нынче наши девочки, “питон”?
И брюки — “клёш”, распятые шикарно.
Умели мы с тобой держать фасон...
Так вспомним нашу юность благодарно!*

*А помнишь — море, солнце, ты и я?
Как ни чудили — ничего не случилось.
Давайте выпьем, старые друзья!
За лучшее, что в нас еще осталось...*

*Уходят годы — полон грусти я,
Но горд судьбой, которая досталась.
Со мной нахимовцы — мои друзья
До дней последних, сколько б ни осталось.*

*Пусть не всегда семь футов под килём,
И голова твоя — уже седая.
Когда-нибудь, конечно, мы умрём...
Но будет жить Питония родная!*

Я сидел в зале в офицерской форме в одном ряду с юными нахимовцами и спросил своих соседей:

– А вы питонами друг друга называете? И вообще, что это за слово “питон”? Откуда оно взялось?

Оба дружно ответили:

– Да, мы все питоны. А питон – это змея. Вы разве не знаете? Они водятся в джунглях Амазонки.

Их разъяснение сразило меня наповал. Естественно, я не стал с ними спорить. Но именно тогда у меня впервые появилась мысль, что надо взяться за перо и рассказать – кто они, питоны?

Это были патриоты флота. Флот залечивал раны после окончания войны. К началу 1950-х годов было построено более 70 эсминцев и около 100 подводных лодок. Тогда эти цифры нигде не публиковались. Но в 1948 году на летней практике мы с восторгом наблюдали в районе Кронштадта испытания новых эсминцев на максимальном ходу. Бурун от форштевня поднимался почти до верхней палубы. Зрелище было эффектное и незабываемое. А в 1950-х годах началось проектирование и строительство ракетно-ядерного океанского флота.

Это были романтики моря, солнца над морем и походов под парусами...

На парусной шхуне каждый нахимовец знал свое место и исполнял определенные обязанности, т. е. чувствовал себя членом экипажа и участвовал в управлении кораблем.

Здание Нахимовского училища после блокады требовало очень серьезного ремонта. Поэтому в середине сентября было решено временно отправить принятых в училище нахимовцев в летний лагерь. Он находился на Карельском перешейке на берегу большого озера Сулло-Ярви в 12 километрах от железнодорожной станции Каннель-Ярви.

Решение переселить туда несколько сотен мальчишек-подростков было очень смелым. Лишь несколько месяцев назад в этом районе шли жестокие бои. И только около месяца назад было заключено перемирие с Финляндией. Главную угрозу таил окружавший нас лес, настоящий арсенал брошенных или утерянных патронов, гранат, мин и даже исправных винтовок. Нетрудно представить, насколько это оружие было для нас привлекательными “игрушками”. Изредка из леса слышалась стрельба и над деревьями летели трассирующие пули. Но судьба нас хранила. Не было ни одного несчастного случая, связанного с найденным в лесу оружием. А подобрано было много.

Жили мы в бывших финских дачах. Спали на грубо сколоченных двухъярусных нарах. Освещение – керосиновые лампы. Хорошо еще, что были ис-

правны печи. Было где погреться. Около каждой дачи выставлялся вооруженный часовой со знаменитой русской трехлинейной винтовкой. С примкнутым штыком она частенько была в полтора раза выше часового. Патронов не выдавали. Но они были почти у каждого в карманах. Когда темнело и в помещениях дачи гасили керосиновые лампы, часовой заряжал винтовку. А что не привидится ночью? Но и здесь судьба нас хранила.

Наша рота возвратилась из лагеря в Ленинград в ноябре 1944 года и приступила к плановым занятиям. Ремонт здания училища был в основном закончен.

Основой обучения была программа средней школы. Но “путь познания” в училище был гораздо сложнее и напряженнее. Училище было не только школой, но и войсковой частью со своей спецификой и особенностями обучения и воспитания будущих офицеров флота. Помимо традиционных школьных предметов нас обучали военно-морскому делу и другим предметам, связанным с будущей деятельностью на флоте (например, ежедневные тренировки по флажному семафору, азбуке Морзе и др.). Сначала изучали два иностранных языка: английский – для всех, французский или немецкий – по выбору. Несколько позже уроки французского и немецкого языка были отменены, но уроки английского стали почти ежедневными за счет учебного времени по другим предметам. Уже после того, как наша рота окончила училище, преподаватели английского языка добились, чтобы нахимовцы без словаря могли читать популярное английские газеты. А некоторые нахимовцы были подготовлены к проведению экскурсий по крейсеру “Аврора” для английских делегаций и туристов. По окончании училища вместе с аттестатом зрелости многие получали диплом переводчика. Эта дополнительная нагрузка не исключала выполнения программ обучения по традиционным предметам средней школы. Не все эту нагрузку выдерживали. Часть нахимовцев роты была отчислена по неуспеваемости, болезням, недисциплинированности и другим причинам. Некоторые ушли добровольно. А в целом, несмотря на нагрузку, об училище остались самые теплые воспоминания. Так, например, преподаватель танцев Владимир Борисович Хавский (инспектор Ленинграда по бальным танцам) и Алла Васильевна Хавская учили нас не только хорошо танцевать. Они научили, как приглашать девушку на танец, как вести себя с ней между танцами, в антракте, в театральном буфете и др. Некоторым из нас девушки на танцевальных вечерах задавали вопрос:

– Вы учились у Хавского?

После утвердительного ответа обычно можно было услышать комплимент или ответную улыбку.

И ещё интересный факт о мастерстве преподавания четы Хавских. В конце 1940-х годов на экранах появился кинофильм “Счастливого плавания!” о Нахимовском училище. Фильм был довольно наивным. Но он понравился школьникам и особенно школьницам. В нем была заснята сценка танцевального вечера нахимовцев. Партнершами были ученицы из балетного училища им. Вагановой. А партнерами – сами нахимовцы. Из нашего взвода в съёмках участвовали Юра Губачев, Вадим Беляев и кто-то ещё. Танцевальный вечер в кинофильме показан очень красиво. Ученики Хавского не подвели своего учителя. А песню из этого кинофильма исполняют до сих пор. Со временем она стала официальным “Маршем нахимовцев”; по сравнению с оригиналом из кинофильма текст “Марша” существенно изменён).

Помимо умения танцевать и вести себя на танцевальном вечере, составной частью эстетического воспитания были основы обучения поведению в театре. Культпоходы в Мариинский и Александринский театры были достаточно часты. Перед культпоходом тщательный инструктаж: как вести себя в зрительном зале, в антракте, в буфете и т. д. Прививался порядок занятия своего кресла. Нас учили: сначала посадить свою девушку, а затем стоя ждать, когда сядет на свое место старший по званию, находящийся в зрительном зале, или в зале начнет гаснуть свет. Тогда можно садиться самому. Но это так и не привилось.

А ещё доставляли радость и гордость праздничные парады на Красной площади в Москве и на Дворцовой площади в Ленинграде. Наши парадные батальоны, как правило, замыкали парад пеших батальонов под аплодисменты зрителей трибун. За нами шла военная техника.

... Конец июля 1946 года. Макушка лета. Уже скоро долгожданный отпуск. Все зачёты сданы. Проходят тренировки хождения на шлюпках под парусами.

Теплая погода, все разделись до трусов и подставили солнцу загорелые спины. Легкий ветерок, усыпляюще журчит вода за бортом.

Вспоминается один непредвиденный случай. Командир нашей шлюпки Альберт Пелевин заболел. И к нам прислали мичмана (к сожалению, не помню его фамилии), который обычно командовал призовой шлюпкой, на всех соревнованиях занимавшей первые места. Он был виртуозом своего дела.

И вот он сидит на кормовом сидении и, прищурясь, разглядывает нас, замечая все мелочи. Но мы уже неплохо освоили технику хождения под парусами, и придаться особо не к чему. Однако двое из нас, пригретые солнышком и убаюканные журчанием воды за бортом, начали дремать. Мгновенно раздался могучий голос нашего командира:

– К повороту! Поворот оверштаг! (Это поворот, когда шлюпка носом пересекает направление ветра).

– Нахимовцу Васильеву (это я в тот момент задремал) на руль! Командовать поворотом!

Мы выполнили поворот и вроде бы неплохо. Но “неплохо” не для нашего виртуоза, который замечал каждую мелочь. После того, как мы легли на новый галс, последовал разбор. И мне и еще кое-кому досталось.

Снова усыпляющее журчание воды за бортом. Через некоторое время кто-то опять закричал носом. Но могучий голос дремать не давал:

– К повороту! Поворот через фордевинд! (Это поворот, когда шлюпка кормой пересекает направление ветра).

И все повторяется снова. Сонного состояния как не бывало. Все на местах, все до предела внимательны. Но мичман и тут скучать не дал:

– Впередсмотрящий! Какие флаги подняты на мачте причала? Что они означают?

В ответ бодрый доклад:

– Подняты “шлюпочный” и “цепочка”. Означают “шлюпкам возвратиться”.

Мичман, наконец, улыбается:

– Молодец! На руль! Подходи к причалу!

А на причале в этот тёплый день разыгралась гроза. Прибыл заместитель начальника Управления военно-морских учебных заведений генерал-майор Алексей Николаевич Татаринов. Это был очень требовательный, принципиальный генерал. Его многие побаивались.

Когда шлюпки подошли к причалу, генерал приказал построиться командам шлюпок на причале.

– Вот что, товарищи командиры! Это у вас не тренировка, а катание на лодках, как в пионерлагере. Не хватает только девочек посадить в шлюпки. Вы забыли про честь военно-морского флага, который несет каждая шлюпка. Шлюпка – это маленький корабль!

– Ставлю задачу: провести шлюпочные гонки от нашего берега до противоположного на веслах и обратно под парусами! Вехой у того берега будет катер, стоящий на якоре. Подошедшая к тому берегу шлюпка огибают катервеху по часовой стрелке, после чего ставит паруса и возвращается к финишу. Финиш – линия от торца причала. Она же линия старта.

– Командиры, по местам! Шлюпки на линию старта. Старт по красной ракете!

Шлюпки выстроились на линии старта. С причала подана команда: “занести весла”. По красной ракете рванули вперед. Прийти первыми мы, конечно, не мечтали. В гонках участвовала призовая шлюпка училища, в которой сидели на веслах крепкие ребята старше нас по возрасту. (В училище в одном классе нахимовцы иногда различались по возрасту на три-четыре года. Это было результатом прошедшей войны.)

Но командир призовой шлюпки на этот раз командовал нашей. Его интонации сразу изменились. Исчез бас. Появились отцовские нотки:

– Ну, сынки! Первыми придём или нет, не знаю. А вот вторыми, тоже призовое место, обязательно.

– При гребке головки откидывайте назад, чтобы глаза глядели в небо. Будет сильнее гребок. Руки прямые, меньше будете уставать.

– А ну навались! Два-а, рр-аз! Два-а, рр-аз!

Одновременно мичман что-то шебуршил с парусами, которые лежали вдоль шлюпки. Что он с ними делал, нам некогда было смотреть. Потом поднял голову:

– А ну, сыночки! Сейчас обойдём шлюпку, что впереди нас. Осталось полкорпуса. Навалились! Рр-аз! Рр-аз!

И действительно мы её потихоньку обгоняли. Когда наша корма почти поравнялась с её носом, мичман, не сбивая темпа гребли, взялся за кормовое весло и сделал еле заметное движение. В результате гребцы одного борта обгоняемой шлюпки сбились с темпа, и она осталась у нас за кормой. Мичман ехидно улыбнулся, а с шлюпки, которая оказалась позади, был слышен хор нецензурных выражений.

Мы третьими обогнали катер-веху. Теперь все зависело от того, кто первым поставит паруса.

– Рангоут ставить! – скомандовал мичман. Мы взялись за мачту и сразу догадались, что мичман сделал с парусами. Он их подготовил к быстрой постановке. Мачта стала на свое место. Закрепили её, втугую обтянули ванты.

– На фалах!

– Есть на фалах!

– Паруса поднять! Шкоты на правую!

Паруса наполнились ветром. Наша шлюпка первая под парусами заскользила по глади озера. Наш мичман был действительно мастером своего дела. На финише нас встретили аплодисментами.

Наконец, в 1947 году у нахимовцев появился свой корабль. Это была шхуна-барк (баркентина) “Бакштаг”. История этого судна теряется в веках. Его достоверную биографию установить не удалось. Это был деревянный трехмачтовый парусник водоизмещением около 600 тонн. По неподтвержденным данным, он был построен в XIX веке в одной из скандинавских стран и предположительно назывался “Торвальдсен”. Построен был прочно и добротно: корабельный набор – из толстых дубовых балок, обшивка – из сосновых балок толщиной 10–15 см. Некоторые механизмы – брашпиль, шпиль, насосы для откачивания воды из трюма, шлюпбалки и другие – были в работоспособном состоянии. Хорошо сохранились небольшие, но удобные и уютные каюты и маленькая кают-компания для командного состава. Видимо, судно предназначалось для перевозки грузов на большие расстояния. Как оно попало в наш флот, ясности нет.

У нахимовцев восторг и романтика! Своя шхуна! Хоть на буксире, но полный вперед! Плавание было не таким уж дальним. Шхуну на буксире перевели на рейд острова Вольный и поставили на якорь. Теперь этого острова нет, он вошел в “тело” острова Декабристов. Лето 1947 года на “Бакштаге” проходила практику первая рота нахимовцев (выпускники 9-го класса).

А наша рота в 1947 году проходила практику в Финском заливе на шестнадцативёсельных баркасах, а затем в лагере. Ходили недалеко, не дальше Кронштадта. По сравнению с уже привычной шестивёсельной шлюпкой баркасы нам не очень нравились. Тяжёлые весла, тяжелы на ходу. Когда никто из командования не слышал, мы тихо переговаривались, называя баркасы “галерами” или “Стеньки Разина челнами”, а гребцов на веслах – “галерными рабами”.

Но под парусами, особенно в свежий ветер, ходить было одно удовольствие. После того, как паруса наполнились ветром, баркас плавно разогнался, набирал скорость, и никакая “шестёрка” не могла его обогнать. А дальше держи ухо востро! Управление двухмачтовым баркасом с большой площадью парусов, особенно при свежем ветре, требовало мгновенной реакции. Управляли ими подготовленные офицеры. Нам не доверяли.

Но ко всему привыкают. Привыкли мы и к тяжелым вёслам. Позже, уже в высшем военно-морском училище, мы “галерных рабов”, поступивших из гражданских школ, обгоняли как стоячих.

Мы выросли. Резкие перемены произошли в летней практике 1948 года. Самым запоминающимся событием было появление в училище трофейной парусно-моторной шхуны “Надежда”. Внешне она выглядела как изящная прогулочная яхта. Водоизмещение – около 170 тонн, скорость хода под двигателем – 8,5 узла, под парусами при свежем ветре – до 12 узлов. Площадь парусов – 337 кв. м. Дальность плавания под двигателем – 3000 миль. Маленький кубрик на 26 коек с трудом вмещал взвод нахимовцев. Часть ребят стелила постели прямо на палубу в кубрике. Практика на этой шхуне была организована повзводно. Остальное время проходили практику на “Бакштаге”.

В 1948 году “Бакштаг” был поставлен на якоря у острова Вольный, но на этот раз с нашей ротой на борту. Отрабатывались корабельная организация, несение вахты, поддержание корабля в должном порядке и другие организационные моменты. Не забыли и шлюпочную практику. Под выстрелом стояли несколько “шестерок” и деревянный катерный тральщик “КМ” (“катер малый”) со снятым оружием. Он использовался как разъездной катер. Иногда обеспечивал шлюпочные походы.

Остались очень тёплые воспоминания о руководителе практики, капитане 3 ранга Владимире Фёдоровиче Шинкаренко. Его внешность, включая окладистую бороду, и манера поведения напоминали капитана средневекового парусника. В училище он преподавал военно-морскую подготовку. Ранее на Каспии командовал последовательно четырьмя парусниками. У нас он пользовался непререкаемым авторитетом и уважением. Мы слушали его, раскрыв рты. Казалось, назначь его капитаном английского чайного клипера – справится.

Как уже было сказано, на “Надежду” направляли по одному классу. Остальные оставались на “Бакштаге”. Нашему классу не повезло. Ремонт затянулся. Помимо помощи заводским рабочим, мы тренировались ставить и убирать паруса, а также выполнять другие обязанности по расписанию. Командовал “Надеждой” в 1948–1950 гг. капитан 3 ранга Кузьминых Фёдор Исаевич, опытный командир парусных судов.

И вот наступил торжественный день: выход на ходовые испытания. Была одна неприятность. После ремонта не совсем точно были известны маневренные качества шхуны, в частности – радиус циркуляции. Мы стояли у правого берега Невы носом против течения. После отдачи швартовов шхуну необходимо было развернуть вправо на 180° и следовать к устью реки. Но при положении руля “право на борт” стало ясно, что нам не разойтись с встречным буксиром, который с тремя баржами шел против течения. Буксир взревел своим паровым свистком. Но на то и существуют опытные командиры, которые в сложных условиях мгновенно принимают решения и находят выход из положения. Ветер дул в сторону устья Невы, и командир “Надежды” скомандовал:

– Поднять бом-кливер! (самый первый парус на носу шхуны).

Ветер сразу наполнил поднятый парус и, как за ножку циркуля, развернул шхуну носом вниз по течению.

На буксире вылез из своей будки капитан, поднял вверх большой палец и крикнул:

– Командир, во! Молодец!

Вошли в Финский залив, где наступил наиболее ответственный этап испытаний. Необходимо было определить, как ведет себя шхуна под заново сшитыми парусами.

Свисток боцманской дудки и команда:

– Все наверх, паруса ставить!

Из кубрика, с бака и юта мчались бегом нахимовцы. Каждый знал свою мачту, свое место, свои обязанности. С палубы докладывали:

– Кливера к подъему готовы!

– Стаксели к подъему готовы!

– Фок к подъему готов!

– Грот к подъему готов!

Снова свисток боцманской дудки и команда:

– На фалах и ниралах, на дирик-фале и гафель-гардели, на грот-гардель-фале!

– Паруса поднять!

Первыми “взлетели” легкие стаксели и кливера (впереди фок-мачты). Следом за ними плавно поднялись фок и грот. Поднятые паруса заполнились ветром.

Опять свисток боцманской дудки и команда:

– Заглушить двигатель! Подобрать шкоты! Принадлежности убрать и уложить! Первой смене заступить! Второй смене от мест отойти!

Прошло несколько минут, и белая шхуна под белыми парусами, чуть накренившись на борт, бесшумно заскользила по водной поверхности. Слегка вспенивалась вода у форштевня и за кормой. Что может быть романтичнее?

Но испытания продолжались. Определяли, как ведет себя шхуна под разными курсовыми углами к ветру. Затем свист боцманской дудки и команда:

– По местам стоять. Делать поворот. Поворот оверштаг!

Все снова разбежались по своим местам. Выполнили несколько поворотов оверштаг и через фордевинд. Судно хорошо слушалось положения парусов и руля.

Этап испытаний закончен. Мы вернулись в Ленинград к заводской стенке. Необходимо доработать некоторые технические детали. Было еще два или три похода в район Кронштадта. С каждым выходом мы увереннее выполняли свои обязанности.

... В те годы Финский залив был еще не полностью вытрален от мин. Одну мину, сорванную с якоря, я видел в 1951 году, а мой знакомый – в 1953 году. Плавание по Финскому заливу было разрешено только по протраленным фарватерам. Но судьба хранила нашу “Надежду”. Все обошлось благополучно.

Когда командование училища проанализировало летнюю практику 1948 года, оно обратило внимание, что наш класс был незаслуженно “обижен”. В отличие от других классов мы в основном приводили “Надежду” в порядок после ремонта. А наша практика ограничивалась ходовыми испытаниями судна в районе Кронштадта. И было принято решение в начале сентября отправить нас на “Надежде” в поход по маршруту Ленинград–Таллин–Порккала–Удд и обратно.

Как только мы вышли западнее Кронштадта, встречный ветер и волна начали нас солидно трепать. Наш не очень мощный двигатель с трудом с ними справлялся. Не могло быть и речи, чтобы поднять паруса. Временной график похода срывался. К середине ночи мы дошли только до острова Гогланд. А здесь хлынул ливень, и видимость стала нулевой. Пришлось встать на якорь. Но, к счастью, дождь продолжался только около часа. Свежий ветер разогнал облака. Стали видны звезды, маяки и навигационные знаки. Штурман определил наше место, и мы снялись с якоря. Но сильный встречный ветер продолжал доставлять нам неприятности. Он стих только при подходе к Таллину.

В Таллине мы успели провести экскурсию по городу и осмотреть его центр. Мы увидели дома необычной для нас архитектуры, близкой к средневековой. Город нам понравился своей готической строгостью и какой-то старомодной элегантностью.

Затем мы под парусами пересекли Финский залив.

17 ноября 1948 года на Неве были днем разведены мосты, и на виду у жителей города краснознаменный крейсер “Аврора” был отбуксирован к месту своей вечной стоянки у Петроградской набережной Большой Невки напротив главного здания Нахимовского училища. Рядом с “Авророй” ошвартовались на зимний период “Надежда” и другой наш корабль “Мста”, а ниже по течению – “Бакштаг”. Таким образом, сформировался отряд учебных кораблей Нахимовского училища.

Судьба этих кораблей сложилась по-разному. В 1951 году был отправлен на слом “Бакштаг”. Последний раз выходили в море шхуны с нахимовцами в 1954 году. Затем суда отряда были переданы новым хозяевам. Буксир “Мста” был передан курсантам Гидрографического училища. “Надежда” попала в яхт-клуб Ленинградской военно-морской базы, затем в профсоюзный яхт-клуб, и на ней плавали юнги детской спортивной школы Ленинграда. Её и переименовали в “Ленинград”. А “Авроре” в 1961 году был придан статус филиала Центрального военно-морского музея. И она перестала быть нашей учебной базой.

Но в 1948 году “Аврора” ещё не была кораблем-музеем. Она служила учебной базой для нахимовцев. Для этого она была соответственно дооборудована. Там были созданы учебные классы для выпускной роты, а также просторные кубрики, клуб и другие условия для учебы и проживания нахимовцев. Первыми поселившимися на “Авроре” были нахимовцы нашей роты. Мы перешли в 10-й выпускной класс и стали первой ротой. По сравнению с казарменными помещениями кубрики были удобными и комфортными. Но учебные классы были плохо освещены. Иллюминаторы пропускали мало дневного света, и иной раз целый день приходилось работать при электричестве.

Но все же мы гордились, что находимся на боевом корабле. Нахимовцы участвовали в судовых работах, несли службу корабельных нарядов, помогали кадровой команде.

За годы, пока мы переходили из класса в класс и, наконец, стали выпускниками, постепенно сменился весь состав командования ротой, за исключением ее командира.

Офицерами-воспитателями, командирами взводов были назначены:

1-го взвода – капитан Рыбьянов Валентин Иванович;

2-го взвода – капитан Евграфов Михаил Евграфович;

3-го взвода – капитан-лейтенант Пуськов Михаил Степанович;

4-го взвода – капитан Трофимов Михаил Федорович.

А командиру роты В. И. Туркину было присвоено очередное воинское звание – капитан 3 ранга. Но внешне он остался таким же моложавым и подтянутым, каким и был пять лет назад.

Обо всех наших воспитателях остались теплые и приятные воспоминания. Конечно, работать с мальчишками гораздо сложнее, чем с молодыми людьми, принесшими присягу. Чего грехи таить, случались и серьезные столкновения, виновниками которых были, конечно, нахимовцы. Но воспитатели каждый раз находили разумный выход. Честь им и хвала!

Весной 1949 года мы сдали выпускные экзамены. После экзаменов сверкнул яркими люстрами, веселой музыкой, нарядно одетыми приглашенными девушками выпускной вечер.

А 1 июля 1949 года мы принесли военную присягу. Нам было присвоено воинское звание курсант. Кончилась наша незабываемая нахимовская юность, нас ждали стены старейшего в нашей стране военно-морского учебного заведения – Высшего Военно-морского ордена Ленина Краснознаменного училища им. М. В. Фрунзе, бывшего знаменитого Морского корпуса, учрежденного ещё Петром Великим.

Но это особая страница моей истории.