

# ПОДВИГ

Л. ЕВТУХОВ

26 МАРТА —  
ДЕНЬ НЕЗАВИСИМОСТИ  
НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ  
БАНГЛАДЕШ

**В** 1971 году на карте мира появилось новое государство — Народная Республика Бангладеш. Ее путь к независимости был неимоверно трудным. Сотни тысяч бенгальских патриотов погибли в борьбе за свободу. В стране царила разруха. Замер израненный Читтагонг — главный порт и ворота республики. Затонувшие корабли, минные поля на подходах к порту сделали невозможным доставку в страну продовольствия, медикаментов, одежды. Истощенные от недоедания докеры толпились в ожидании работы у пустых пакгаузов.

Руководствуясь чувством искренней дружбы к народу молодой республики, Советский Союз откликнулся на просьбу правительства Бангладеш: в Читтагонг была направлена советская спасательная экспедиция, работу которой местная печать оценила как подвиг.

Изображение читтагонгского порта можно увидеть на бумажных купюрах республики. Это символ современной экономики Бангладеш. Здесь разгружаются десятки судов. Среди них и советские транспорты. Но сколько понадобилось труда, мужества, чтобы ожил читтагонгский рейд...

Ветра нет, не шелхнутся листья пальм. Раскаленное солнце повисло в зените. Жарко. Но работа советской спасательной экспедиции в Читтагонге не прекращается ни на минуту.

С помощником командира экспедиции по судоподъему Ю. Сенатским поднимаемся по трапу на ажурную вышку водолазной станции. Она приварена к борту затонувшего судна «Сурма». Еще издали слышны странные звуки: кажется, работают кузнечные меха. Это несколько динамиков «транслируют» дыхание водолазов, работающих в трюмах «Сурмы». Изредка раздаются команды из глубины: «Подайте ток! Вырубите ток! Давай воду!».

У водолазов много хлопот под водой: сварка и резка металла, обследование корабля, заделка пробоин, взрывные работы.

Юрий Константинович Сенатский — один из лучших в мире специалистов по судоподъему. В шутку и всерьез его называют знатным судоподъемщиком всех широт. Но то, с чем пришлось столкнуться здесь...

— Река Карнапхули, в устье которой расположен Читтагонг, — говорит он, — доставила нам немало хлопот. Скорость течения — четыре-пять метров в секунду. Отпустит водолаз ходовой трос на мгновение — и его моментально снесет, да и шланги порваться могут. График работ диктует луна. Четыре раза в сутки меняется течение. Работы в основном ведем во время смены направления течения, в так называемый период «стопводы». И это еще не самое трудное. Зачерпните в реке стаканом воду, и через несколько минут выпадет осадок ила толщиной полтора, а то и два сантиметра. Под водой кромешная темнота. Здешние дельфины просто решили эту задачу — у них нет зрения, зато отлично работает сонарная система. А как быть водолазу? Даже дуга электрической сварки на расстоянии в полметра выглядит слабым пятном. По привычке (в наших широтах видимость сохраняется на глубине 25—70 метров) водолазы говорят: «Сейчас посмотрю! Вижу!» На самом деле они работают с закрытыми глазами. Как слепой кончиками пальцев водит по книге, так и водолаз обследует сотни квадратных метров стальной обшивки корабля. По их сообщениям мы изготавливаем макет и принимаем решение о методах подъема. Все затонувшие корабли заполнены спрессованным илом. В трюмах «Сурмы», например, его 16 тысяч кубометров. Для того чтобы поднять корабль, его надо освободить от этого груза. Сейчас мы этим и занимаемся.

Из воды поднимается водолаз Н. Денисов. Через стекло на шлеме вижу, как струйка пота стекает по лбу.

— Как же вы работаете? Сидя? — спрашиваю его.

— Как придется: на спине, на

коленях, сидя. Главное — самовар приладить. — Так здесь называют грунтосос. — Орудует на дне ямы — когда жидкий ил кончается, струей воды под высоким давлением режешь грунт, он всплывает комьями. Проморгаешь — завалит.

Легкий спортивный костюм под скафандром мокрый, хоть выжимай. Температура воды 32—35 градусов. Многие изрядно похудели. В водолазных книжках числится по тысяче часов работы под водой: это 40 суток.

«Сурма» — последнее судно, которое по договору поднимает на поверхность советская спасательная экспедиция. Сколько их было? Уже за пять дней апреля 1972 года — через неделю после начала работы экспедиции — вывели в безопасное место суда «Анис-Бакш», «Карнапхули» и «Аль-Абас». Местная печать восторженно приветствовала замечательный успех советской экспедиции. Затем последовали: катер морской академии, военное судно «Джессор», теплоход «Рангомати», судно «Сонантари», танкер «Авлос», танкер «Махтар Джавед II» — всего 14. Некоторые из поднятых кораблей ремонтируются и скоро вступят в строй.

Мне показали заключение экспертов о возможностях судоподъема в читтагонгском порту: использование надувных понтонов маловероятно, взрывные работы опасны, работу водолазов придется сократить до минимума... Но все решили мастерство и воля советских моряков.

Танкер «Махтар Джавед II» лежал напротив зернового причала. Его подъем требовал закрытия подходов к причалу, а это грозило перебоями в снабжении населения. И советские моряки сделали невозможное. Танкер подняли без помех в работе зернового причала.

В другом порту республики — Чална работал международный консорциум. Здесь избрали самый простой путь — корабли взорвали на части, а обломки оставили на дне. Места эти теперь непригод-



ны для якорных стоянок, но консорциум получил свои восемь миллионов долларов.

Оценивая работу советской экспедиции, местная газета «Сангбад» отмечала, что «даже скептически настроенные журналисты начали одобрительно отзываться о работе советских моряков, когда увидели ее собственными глазами».

Определенным зарубежным кругам такое положение вещей пришлось не по вкусу. Была поднята шумиха о якобы строящейся в Бангладеш советской военной базе. Для проверки слухов сюда прибыл специальный корреспондент американской газеты «Лос-Анджелес таймс» Вильям Драмонд. Естественно, что никакой «базы» Драмонд не обнаружил. Перепечатав статью из «Лос-Анджелес таймс» местная пресса писала: «Все, кто распространял слухи о русской базе в Читтагонге, получили солидную пощечину. Вильям Драмонд заявляет, что «русские заняты чисто спасательными работами по расчистке порта от затонувших кораблей...»

Подъем затонувших судов — это только часть работы, проделанной советской спасательной экспедицией. Менее заметной, но гораздо более опасной была ликвидация минных полей на подходах к Читтагонгу.

...Колокола громкого боя разносили сигнал тревоги над причалом читтагонгского порта. Бенгальские часовые у ограды с интересом наблюдали, с какой быстротой советские тральщики отдали швартовы и взяли курс на выход из реки Карнапхули. В порту знали, что этот сигнал ставит точку в трудной борьбе за безопасность прибрежных вод Народной Республики Бангладеш.

К прибытию в Читтагонг советской спасательной экспедиции соединение тральщиков военно-морского флота Индии очистило от мин подходы к порту. Была протралена узкая лента фарватера шириной в одну милю и длиной в 33 мили, обезврежено значительное число мин. Но положение оказалось слишком сложным. Сильные течения, малые глубины, сложный рельеф дна привели к тому, что мины дрейфовали вместе с якорями. Вскоре на подходах к Читтагонгу подорвались индийский корабль и танкер, принадлежащий Республике Бангладеш. Иностранцы компании судовладельцев использовали этот случай, чтобы вос-

● ИЗ АРАБСКОЙ ПОЭЗИИ ●

САЛЕХ МАХДИ АММАШ

Ирак

ЖАЖДА ЛЮБВИ

В глазах твоих увидел огонек.  
В какую бездну он меня вовлек.  
Какою мукой сердце поразил!  
Себя Хайамом я вообразил.  
Что ж, я не первый, кем играет страсть.  
Пусть суждено душе моей пропасть,  
Но коль взирать с рассудочных высот —  
Как знать, что нам судьба преподнесет!  
Любовь я раньше прятал глубоко,  
А было ли от этого легко?  
К чему все размышления в любви —  
Мгновение прекрасное лови!  
От юности все дальше уходя,  
Мы ничего не запасаем впрок,  
Кого залил бушующий поток,  
Тому ль бояться легкого дождя?  
И безрассудно я любви служу!  
Но ты горишь совсем не в том огне,  
И взгляд предназначался твой не мне...  
А я в стихах лишь счастье нахожу.

Перевела с арабского Галина Чистякова

препятствовать свободной доставке грузов молодой республике.

Площади, подлежащие тралению, исчислялись многими сотнями квадратных миль. Течение сносило корабли, отсутствовали точные данные о местонахождении минных полей.

Обычно при тралении корабли идут по минному полю сомкнутым строем, то есть таким образом, чтобы трал впереди идущего корабля прикрывал от опасности следом идущий корабль. В таком случае только головной тральщик подвергается опасности. Если действовать так, то ликвидация минных полей затянулась бы на многие месяцы. И тральщики начали траление открытым строем. Это был риск, но риск, подкрепленный глубокими расчетами. Было решено очистить воды Народной Республики Бангладеш на два с половиной месяца раньше намеченного срока. 2 мая 1972 года в трале одного из рейдовых тральщиков взорвалась первая мина.

...Медленно плывут навстречу воды Бенгальского залива. Слишком медленно. Даже очень смелый человек нет-нет да и ощутит предательский холодок в груди. Ведь

где-то рядом в пляшущих солнечных бликах скрываются боевые мины, начиненные смертоносной взрывчаткой. Идут секунды, часы, недели. Никто не знает, в какое мгновение вздыбится за кормой водяной смерч, и в вахтенном журнале появится аккуратная запись об очередной обезвреженной мине.

Многие сотни квадратных миль Бенгальского залива были обследованы метр за метром, месяцы изнурительного труда остались позади.

Тральщики заканчивали последний этап систематического разведывательного траления: нужно было еще и еще раз убедиться, что ни одна мина больше не угрожает судоходству в Бенгальском заливе.

Навстречу шли танкеры с нефтью, транспорты, груженые зерном, продовольствием, техникой. Поравнявшись с советскими тральщиками, они салютовали, приспуская флаг. И была в этом приветствии не только дань морскому этикету: люди искренне улыбались, дружелюбно махали руками вслед советским кораблям — посланцам нашей Родины.