

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-445
Б90

Серия «Военная фантастика»
Выпуск 155

Оформление обложки *Владимира Гуркова*

*Выпуск произведения без разрешения издательства
считается противоправным и преследуется по закону*

Б90 Буланов, Константин Николаевич

Вымпел мертвых: Балтийские кондотьеры: роман / Константин Буланов. — Москва: Издательство АСТ; Издательский дом «Ленинград», 2019. — 416 с. — (Военная фантастика).

ISBN 978-5-17-115375-5

В истории России множество войн и конфликтов, но на особом месте среди них — Русско-японская война 1904–1905 годов. Поражение в ней стало одной из причин конца такого государства, как Российская империя. Но за десять лет до Русско-японской войны случился другой конфликт, позволивший Японской империи убедиться в собственной силе. Именно Японо-китайская война 1894–1895 годов стала выпускным экзаменом для зарождающихся армии и флота Страны восходящего солнца. Однако порой одной песчинки достаточно, чтобы отлаженный механизм дал сбой. И такой песчинкой для хода истории стал простой, если не сказать среднестатистический, молодой человек, по прихоти неведомых сил попавший в нужное время и в нужное место. Он спас как минимум одного из тех людей, кто имел немалые шансы изменить ход будущей войны. Нет, спасенный не был ни членом августейшей фамилии, ни мультимиллионером. Ни гениальным ученым или именитым фабрикантом. Но зато капитан 2-го ранга Иениш считался одним из ведущих артиллерийских специалистов всего Российского Императорского флота.

Добро пожаловать в Северный флот Империи Цин, господра русские добровольцы! И да поможет вам Бог!

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-445

ISBN 978-5-17-115375-5

© Константин Буланов, 2019
© ООО «Издательство АСТ», 2019

ПРОЛОГ

— Как любит говорить мой отец: «Сбылась мечта идиота!» — не в силах скрыть расплывающуюся по лицу улыбку, пробубнил себе под нос тридцатилетний начинающий «капитан морского флота». Появившись на свет в семье с уходящими вглубь веков морскими традициями, он не смог пойти по стопам родителей и стать инженером-кораблестроителем, ибо взросление и становление личности пришлось на непростые девяностые и начало двухтысячных, являвшихся не самыми лучшими для людей подобной профессии временами. Да и мозги, откровенно говоря, подкачали в физико-математическом направлении. В военно-морской флот, по стопам деда и прадеда, тоже не сильно тянуло по все той же причине — каждый день хотелось кушать, а по новостям год за годом утверждали, что родная армия и флот не живут, а выживают. Именно по этой меркантильной причине в конечном итоге в качестве трамплина в светлое будущее был выбран экономический университет, оконченный через пять лет с красным дипломом. Вот только то ли трамплин оказался не сильно высоким, то ли погода не летной, но за двенадцать числившихся в трудовой книжке лет едва удалось накопить на однушку в хрущевке да подержанный «Форд». И как бы ни тянуло в море, осуществление мечты раз за разом приходилось откладывать на потом — уж больно много просили даже за самый скромный и небольшой

катер. А ведь хотелось не небольшой! Хотелось такой, чтобы можно было и родню покатасть, и друзей. Да и в отпуск на несколько недель смотаться куда-нибудь по морям и рекам родины. И вот, свершилось! Как его учили в университете, если будет спрос, то будет и предложение. А подобных ему в стране оказалось немало, потому и нашлись специалисты, готовые исполнить их мечту за сравнительно приемлемые деньги.

В результате встречи двух таких людей старая спасательная шлюпка, успевшая послужить еще в советском торговом флоте и прихваченная кем-то шустрым при распиле этого самого флота, обрела вторую жизнь. Впрочем, родной в этой самой шлюпке, помимо самого корпуса, осталась разве что винто-рулевая группа. Все же остальное пришлось монтировать заново. Да, зачастую в ход шли пролежавшие на складах или у кого-нибудь в загашнике столь же возрастные, как и сама шлюпка, детали и комплектующие. Но бюджетные ограничения не позволяли шиковать, да и при должном хранении вряд ли что-либо могло испортиться в том же ручном насосе Гарда, что дополнял уже смонтированную на будущем катере помпу с механическим приводом, необходимость наличия которой заказчику доказывали в продолжительном и жарком споре, увенчавшемся победой «судостроителей». Естественно, полностью обновилось и пламенное сердце плавсредства. Поскольку родной двигатель оказался скручен и продан еще в незапамятные времена, на возрождаемую из небытия шлюпку смонтировали пусть и не новый, но куда более мощный импортный двигатель, как раз прошедший капремонт. И по заверениям «реаниматоров», прикрывших двигатель стальным коробом, высланным шумопоглощающими материалами, звук работающего дизеля не должен был начинать выводить

из себя всех находящихся внутри уже спустя час плавания. Корпус же по желанию нового владельца, решившего в полной мере сохранить непотопляемость своей покупки, обзавелся лишь новыми, большими по размерам, иллюминаторами взамен потускневших от времени прежних недоразумений, так что катер со стороны все так же выглядел смешным толстячком. И дабы подчеркнуть столь потешный вид, он получил соответствующее наименование с раскраской. Перемежающиеся желтые и черные полосы, а также прорисованные глаза и усики, на фоне которых заметно выделялось нанесенное по обоим бортам белой краской — «Шмель», действительно делали его похожим на неторопливое и пухлое насекомое. Но если работы на корпусе по большей части ограничились косметическими изменениями, то салон преобразился кардинально, превратившись в весьма уютную жилую каюту с отгороженными от рубки мини-кухней, спальней и даже вынесенным в нос закутком биотуалета. На место многочисленных лавок и поручней пришли фанерные стены и палуба, обшитые для удовлетворения эстетических чувств клиента вагонкой. А в качестве двух спальных мест установили самые обычные нижние койки, срезанные из советских же купейных вагонов.

И вот, к концу лета зарегистрированный в ГИМС¹ катер класса река-море «Шмель» был спущен на воду. Единственным недостатком заказа было место забора покупки — Калининград. Естественно, по согласованию с осуществлявшей ремонт фирмой, катер можно было доставить в родной Санкт-Петербург, но такая услуга по цене чуть ли не равнялась половине самого катера, и потому, подгадав на работе отпуск как раз

¹ ГИМС — Государственная инспекция по маломерным судам.

к моменту спуска долгожданной покупки, Иван собрал чемоданы и на пароме рванул в анклав.

К его величайшему сожалению, разбить о стеклопластиковый борт катера обязательную бутылку шампанского не представлялось возможным, но тем не менее брызги игристого вина окропили корпус, так же как и осколки разбитой прицельно о якорь бутылки.

— Что же, примите мои искренние поздравления! — улыбнулся владелец небольшой семейной фирмы, которая, собственно, и осуществляла все работы. — Я, старый моряк, понимаю вас как никто другой. Свое первое судно — словно первая любовь: будешь помнить всю жизнь.

— Спасибо, Виктор Борисович! Это ведь была не только моя мечта, но и всех моих предков. Жаль только, что дед не дожил. Зато теперь с отцом на всех выходных будем по Финскому заливу или Неве ходить!

— Что же, для начала неплохо. А там, глядишь, и на океанскую яхту заработаете! — подмигнул старик Ивану и хлопнул его по плечу. — Ну, идемте, оформим последние документы, да подскажу, к кому обратиться насчет топлива и припасов. Кстати, с путем следования уже определились?

— Конечно! Я же к этому походу полгода готовился. Недоставало лишь документов регистрации собственности на сам катер, чтобы все оформить должным образом еще в Петербурге. Так что и в Литве, и в Эстонии меня уже ждут не дождутся. Осталось только подать все документы в их консульства здесь, в Калининграде, да малость подождать.

— Это хорошо. И не забудьте в обязательном порядке перед выходом в море отметить у наших пограничников! А то был у меня года два назад один клиент, так его наши же погранцы чуть не расстреляли. Не повери-

те, ни одного документа не оформил! Да еще и удирать принялся, когда его окликнули!

— Бывают же такие люди! — искренне удивился Иван. — И что с ним потом было?

— Что было, что было. Срок получил! До сих пор сидит! Так что с пограничниками лучше не шутить.

— Да я это как-то и раньше понимал, — усмехнулся Иван. — Вы лучше подскажите, где здесь можно за недорого эхолот для рыбалки прикупить, да куда лучше на экскурсию сходить. Время как раз будет, пока прибалтийская бюрократическая машина осилит пережевывание моих документов, а когда я еще здесь появлюсь — одному богу известно.

Далеко не один день пришлось провести в ожидании оформления всевозможных бумажек, без которых любой человек числился, как известно, всего лишь бумажкой. Но 29 августа, огласив напоследок стоянку маломерных судов противным гудком, «Шмель», отдав швартовый, покинул город, где он обрел вторую жизнь. Под ногами мерно тархтел удачно переживший реанимацию 40-сильный Volvo Penta MD2040, который мог бы показаться чересчур слабым для катера водоизмещением в 8,5 тонны, но, как показал забег на мерной миле, двигатель вполне обеспечивал максимальную скорость в семь узлов, и это при полных топливных баках на полтонны дизеля. Крейсерский же ход варьировался в районе пяти с половиной узлов, так что «Шмель» оказался именно тем, что и требовалось получить — непотопляемым в силу заложенных при рождении конструктивных особенностей, не загубленных проведенной модернизацией, неторопливым и экономичным летним домиком на воде, который позволял выбираться даже в прибрежные морские просторы.

Поначалу поход в родной порт лишь радовал, давая возможность наслаждаться детской мечтой, но уже на подходе к Таллинну былой энтузиазм остался далеко за кормой. Все же ходить в одиночку на такие расстояния оказалось не слишком весело. Уже не единожды Иван успел проклясть себя за проявленное скупердяйство, что не позволило раскошелиться на авторулевого, но каждый раз внутренний хомяк лишь разводил лапками и, делая честные-честные глаза, демонстрировал абсолютно пустой кошелек, как бы намекая, что в данном конкретном случае виновата не его сестра прижимистость, а все тело разом, не озаботившееся зарабатыванием достаточного количества материальных средств.

За все девять дней осточертевшего пути единственным более-менее интересным событием оказалась встреча с целой сборной солянкой кораблей военноморских флотов европейских стран. Чего они все забыли в литовских территориальных водах, было неясно, но наличие под боком дюжины тральщиков навевало на не слишком веселые мысли о возможной встрече с одной из 80 тысяч мин, вываленных в эти воды за две мировые войны, с которыми даже спустя пятнадцать лет после окончания Великой Отечественной боролся еще его дед. Но рефлексии по данному поводу длились недолго и забылись через пару дней.

В Таллинне Иван решил передохнуть перед последним рывком к родным берегам и с превеликим удовольствием погулял по городу, где посетил памятник, установленный в память об экипаже пропавшего без вести сто двадцать лет назад броненосца «Русалка»¹. Памятник благополучно пережил Первую мировую, Граждан-

¹ «Русалка» — броненосная лодка (броненосец береговой обороны), затонувшая 7 (19) сентября 1893 года во время шторма.

скую и Великую Отечественную войны, и даже новые власти страны не посягнули на память русских моряков. Более того — подкидывали средства на содержание всей композиции в относительном порядке, что не могло не радовать. В конечном итоге, набравшись впечатлений и затарившись топливом и провиантом, он завалился спать, так как собирался выйти пораньше, чтобы попытаться добраться до Кронштадта за один день. Вот только неожиданно подвел будильник, и потому отдать швартовый удалось лишь в половину девятого утра.

Первый час пути прошел спокойно — тихое море и синее безоблачное небо грели душу и радовали глаз. И потому внезапное появление прямо по курсу натуральной стены из тумана оказалось настоящим шоком. Причем создавалось такое впечатление, что туман, подобно живому существу, сам наползал на небольшой катер. Возвращаться в Таллинн совершенно не хотелось, и, понадеявшись на недорогую спутниковую систему навигации, прикупленную еще год назад, Иван вошел в туман, мгновенно осознав, что сильно переоценил свои способности — управлять, ориентируясь лишь по спутнику и не видя даже носа своего катера, оказалось невозможно чисто с психологической точки зрения. Туман был настолько густым, что казалось, его можно черпать ложкой. На некоторое время паника застила разум, и чтобы не натворить бед, Иван принял решение остаться на прежнем курсе, хоть тот и вел чуть ли не напрямую в Хельсинки, а не к родному Санкт-Петербургу.

Глава I

ЖИВЫЕ И МЕРТВЫЕ

Донимавшая Иениша весь последний год головная боль вновь дала о себе знать с самого утра, и оттого настроение было препаршивым. Стук в дверь отдался в голове такой болью, будто Иениш не отдыхал последние дни, а беспробудно пил. Причем пил исключительно горячительные напитки, от которых на следующий день неизменно навещает Бодун Иванович. С трудом поднявшись с кровати, капитан 2-го ранга посидел несколько секунд, чтобы справиться с накатившей слабостью, и, наконец, смог заставить себя дойти до двери. Будучи не только командиром корабля Российского Императорского флота, но и дворянином, Виктор Христианович тем не менее никогда не имел в кармане лишних денег, и потому слуг в его семье не держали. Что, впрочем, было в порядке вещей для большинства как флотских, так и армейских офицеров, живущих исключительно на положенное им жалованье. Супругу же с детьми он отправил назад в Петербург еще несколько дней назад, потому, когда вестового не было под рукой, все приходилось делать самому, независимо от самочувствия. Удерживая на лбу намоченное холодной водой полотенце, капитан 2-го ранга отворил дверь квартиры и увидел на пороге того самого положенного по занимаемой должности вестового.

— Ваше высокоблагородие, господин старший офицер послал за вами и велел напомнить, что мы должны

сняться с якоря через два часа, — отгарабанил вытянувшийся по стойке смирно матрос.

— Да, братец, помню. Все помню, — с тяжелым вздохом протянул Иениш и, пригласив вестового зайти в квартиру, вернулся в свои апартаменты. Багаж был уже собран, оставалось только надеть мундир да присесть на дорожку. Окинув взглядом комнату, он помассировал виски и понял, что больше сюда не вернется. Тогда, в самом конце морской кампании, при заключительных зачетных стрельбах, у него произошел особенно сильный приступ, из-за чего пришлось надолго слечь в кровать. Все доктора, к которым он обращался, после продолжительных, но не приносявших результатов процедур, лишь разводили руками, советуя оставить мостик корабля и перейти служить на берег. Для капитана 2-го ранга, разменявшего пятый десяток, это означало окончательно распрощаться с будущей карьерой и делом всей жизни. Однако судя по тому, что, несмотря на болезнь, то и дело отправлявшей командира «Русалки» на койку, никто не пытался поставить вопрос о его непригодности к службе на кораблях, командованию Иениш виделся ценным и незаменимым специалистом. Все же далеко не любого офицера ставили командовать кораблем в учебно-артиллерийском отряде Балтийского флота. Подобная должность давала немало, но и требовала многого. И всей своей жизнью он доказал, что достоин своего звания и должности, если не большего. Морское училище, Морская академия, Михайловская артиллерийская академия, участие в кругосветном плавании и двадцать два года беспорочной службы — все это выделяло его среди сотен и тысяч офицеров Российского Императорского флота, имевших куда как более скромные познания в науках и материальной части, не говоря уже об опыте.

Он прекрасно знал, что ввиду нехватки кораблей на флоте и избытка офицеров, вынужденных прозябать на берегу, на его должность мгновенно найдутся десятки желающих, стоит командованию принять решение о его списании на берег, и потому, несмотря на мучившую его болезнь, из последних сил старался выполнять свои обязанности с максимальной эффективностью. Все же в конечном итоге именно он отвечал за выучку и навыки тех, кому предстояло служить России на всех прочих кораблях флотов и флот依лий его необъятной родины, и потому оставить мостик на попечение недостаточно подготовленного офицера не имел никакого морального права. Но в последнее время мигрень накатывала все чаще, так что намерен он даже был вынужден подать рапорт на имя командовавшего учебно-артиллерийским отрядом Балтийского флота, контр-адмирала Бурачека Павла Степановича, с просьбой заменить его в предстоящем выходе. Составляя рапорт, Иениш понимал — это конец. Командир, ослабший настолько, что не способен привести свой корабль назад в Кронштадт, уже не мог рассчитывать сохранить свою должность на следующий год. А ведь для ценза, столь необходимого для получения следующего звания, требовалось проплыть хотя бы еще один год, после чего уже можно было подумать о списании на берег. Но в то же время он не имел никакого права рисковать кораблем и экипажем, и потому рапорт был составлен и подан. Однако судьбе было угодно, чтобы броненосец вернулся на зимнюю стоянку под началом своего командира, поскольку назначенный для его замены капитан 2-го ранга Траубе внезапно слег с сильнейшей ангиной и еще долгое время вынужден был провести подальше от холодного моря с ветром и поближе к теплой кровати с микстурами.

В конечном итоге, после продолжавшейся несколько дней переписки с контр-адмиралом и командиром канонерской лодки «Туча»¹, выход был назначен на девять часов утра 7 сентября. На Балтике уже начинался сезон штормов, и потому откладывать возвращение в Кронштадт становилось далее невозможно.

Хлопнув по коленям, он резко поднялся с кровати и покачнулся — все поплыло перед глазами, так что пришлось ухватиться за спинку тяжелого, сделанного из дуба, стула, чтобы не упасть. Простояв так с минуту, капитан 2-го ранга выдохнул и твердым шагом покинул спальню.

Пока вестовой занимался размещением небогатого багажа своего командира, Иениш сидел с закрытыми глазами в пролетке и глубоко дышал, пытаясь привести сознание и тело в норму. Как он ни старался держаться молодцом, путь до порта удалось перенести с трудом, что лишний раз подтвердило его полную неготовность к выходу в море. И только чувство долга все еще держало его на ногах. Из-за того что голова раскалывалась, ему даже пришлось совершенно отказаться от завтрака, так что на борт «Русалки» поднялся злой, голодный и мучимый болью человек, но никак не блистательный капитан 2-го ранга Российского Императорского флота.

Несмотря на то что первый участок пути казался совсем небольшим — всего пятьдесят миль, для столь старых кораблей, как «Туча» и «Русалка», не способных даже в далекой юности похвастаться скоростью более девяти узлов, он становился довольно продолжительным. Особенно это касалось броненосной лодки с ее совершенно изношенными механизмами. К тому моменту, как «Русалка» на черепашьем трехузловом

¹ «Туча» — канонерская лодка береговой обороны типа «Ёрш».