

ОГНЕНИЕ МИЛИ

СЛАВНАЯ СТРАНИЦА
ИЗ БОЕВОЙ ЛЕТОПИСИ
СОВЕТСКОГО ФЛОТА

В редакцию «Красной звезды»

Уважаемая редакция!

Недавно мы услышали о примечательном событии времен Великой Отечественной войны — переходе ледокола «А. Микоян» из Черного моря на Дальний Восток. Событие это не нашло отражения в нашей литературе. Хотелось бы подробнее узнать о том, как советские моряки провели безоружный ледокол вокруг света по морям и океанам, охваченным пожаром мировой войны. Просим рассказать об этом в вашей газете.

Полковник Г. МАЛАХОВСКИЙ,
капитан 2 ранга И. КОЖЕМЯКИН.

Редакция обратилась к бывшему командиру ледокола «А. Микоян» Сергею Михайловичу Сергееву с просьбой поделиться воспоминаниями о переходе из Черного моря на Дальний Восток, совершенном в военное время. Ниже мы печатаем его рассказ.

В ОДИН из ноябрьских дней 1941 года я получил неожиданный приказ: подготовить вверенный мне корабль к заграничному плаванию и следовать в Стамбул, где будут даны дальнейшие указания относительно цели и маршрута перехода.

Ледокол «А. Микоян», которым я тогда командовал, был построен по заказу Главсевморпути и к началу Великой Отечественной войны находился на Черном море. Корабль этот имел стандартное водоизмещение 10.000 тонн. Экипаж его к осени 1941 года насчитывал 165 человек. Среди старшин и матросов, в большинстве своем людей бывалых, опытных, оказалось немало бывших рабочих судостроительного завода, участвовавших в постройке судна.

Несмотря на жесткие сроки, мы вовремя подготовили корабль к дальнему плаванию и 24 ноября доложили об этом в штаб флота. Уже на следующий день ледокол вышел из Батуми и взял курс на Босфор.

В Стамбуле на борт судна прибыл советский военно-морской атташе в Турции и передал мне задание от имени командования, сущность которого заключалась в следующем. Прорваться через Эгейское море мимо военно-морских баз противника и прибыть в один из восточных портов наших союзников на Средиземном море. Через английское военно-морское командование нам будут переданы дальнейшие указания относительно маршрута следования. (Оговорюсь сразу же, что впоследствии нам был указан пункт прибытия — бухта Провидения на Чукотке, где предстояло передать ледокол в распоряжение Главсевморпути). Прорыв, разумеется, рекомендовалось совершить скрытно от противника, ибо ледокол не нес никакого вооружения.

Это была нелегкая задача. Взенная обстановка на Эгейском и Средиземном морях, через которые пролегал путь ледокола, складывалась крайне неблагоприятно для нас. Поблизости от нашего курса находились неприятельские военно-морские базы. Итало-фашистский флот держал под своим контролем все острова Эгейского

моря. В районе островов Самос, Кос и Родос дислоцировались дивизион эскадренных миноносцев, отряд торпедных катеров и части торпедоносной авиации. Пройти здесь незамеченными, избежать встречи с противником было почти невозможно, тем более что противник не мог не догадываться о нашем намерении прорваться в Средиземное море. Ведь даже кратковременное пребывание ледокола в Стамбуле не могло оставаться незамеченным для сотрудников итальянского и германского посольств, здания которых расположены на берегах Босфора.

Хотя все наше оружие состояло из нескольких пистолетов, мы деятельно готовились к прорыву и к возможному бою. Никого не покидала вера в успех задуманной операции. Была разработана инструкция, согласно которой экипаж по боевой тревоге разделялся на две части. Одна из них составляла группу сопротивления. В случае попытки фашистов захватить ледокол ей предстояло оказать врагу сопротивление в рукопашном бою, используя в качестве оружия пожарный инвентарь, самодельные топоры и ножи. Вторая часть экипажа образовала группу затопления. Ей поручалось в случае безвыходного положения по команде с мостика взорвать и потопить корабль.

Стоянка в Стамбуле продолжалась всего несколько часов. С наступлением сумерек ледокол снялся с якоря и в ночь на 29 ноября вышел из Дарданелл. Погода благоприятствовала нам. Ночь была темной и дождливой, видимость не превышала пяти кабельтовых, ветер достигал силы 6—7 баллов. По Эгейскому морю мы шли только ночами. Днем выбирали якорную стоянку близ пустынного турецкого берега среди небольших островов, на фоне которых судно было мало заметным.

Однако, несмотря на все наши предосторожности, на третьи сутки после выхода из Дарданелл, у острова Родос, мы были обнаружены итальянскими фашистами. На ледокол устремилась в атаку группа торпедных катеров, поддерживаемых двумя самолетами-торпедоносцами. Начался ни с чем не сравнимый бой безоружного ледокола с хорошо вооруженным противником. Мы не могли противостоять врагу ничего, кроме маневра. Но именно энергичное маневрирование и спасло нас. Фашисты выпустили по ледоколу шесть торпед. Но ни одна из них не достигла попадания.

Каждый раз нам удавалось уклоняться от

смертельного удара. Израсходовав все тор-



Бывший командир ледокола «А. Микоян» С. Сергеев.

педы, катера и самолеты открыли огонь по судну из автоматических пушек. Атаки фашистов продолжались в течение двух часов. К счастью, малокалиберные снаряды не пробивали толстой обшивки ледокола. Поняв это, фашисты сосредоточили огонь по мостику и надстройкам. Один за другим на судне возникали пожары. Но все они были своевременно ликвидированы героическими усилиями моряков.

В машинных отделениях между тем моряки готовили корабль к взрыву. На переборках мелом были написаны лозунги: «Умрем, но не сдадим корабль врагу!».

В этом неравном поединке ледокол получил свыше пятидесяти пробоин в надстройках и дымовых трубах. Рулевой Рузаков и командир отделения сигнальщиков Полешук получили ранения, но не покинули своих боевых постов.

Усилившийся ветер и сгустившаяся мгла помогли нам оторваться от противника и укрыться среди островов у турецкого берега. Наступила ночь, и мы, форсируя ход, дошли до английской военно-морской базы Фамагусты на острове Кипр. *Хайфа*

Вскоре мы продолжили наш путь. Следующая стоянка была в палестинском порту *Хайфа*. Здесь экипажу снова пришлось выдержать тяжелое испытание. 20 декабря на магнитно-акустической мине, брошенной во время одного из налетов итальянской авиации, подорвался британский танкер «Феникс», груженный нефтью и соляром. Танкер переломило пополам. Загоревшаяся нефть стала распространяться по акватории порта. Огонь перекинулся на соседние суда, в том числе и на наш корабль, а также на брекватер, где была расположена английская зенитная батарея. В порту поднялась паника. Команды коммерческих судов, оставив их на произвол судьбы, убегали из порта. Бросились спасаться и экипажи портовых буксиров. Это удавалось спастись, добившуюся засыпавшим в порту судам, — исчезла возможность вывести их из опасной зоны.

В эти критические минуты экипаж нашего корабля вновь проявил мужество, дисциплинированность и верность своему воинскому долгу. Возникшие на корабле пожары были быстро потушены. В самые кратчайшие сроки мы сумели дать ледоколу ход и вывести его из бушующего на воде пламени.

Как только корабль оказался в относительной безопасности, мы тут же организовали помочь иностранным кораблям, терпящим бедствие. Для этой цели использовались не только корабельные средства, но и портовые буксиры. Начальство порта передало их в наше полное распоряжение. Моряки ледокола спасли команды двух танкеров и солдат зенитной батареи, а также оказали необходимую помощь другим кораблям.

Только на трети сутки пожар в порту был полностью ликвидирован. Английское морское командование приспало с нарочным письмо на мое имя, в котором благодарило личный состав ледокола за мужественное поведение и морскую линь при спасении английских солдат и моряков иностранных судов.

Дальнейшее плавание ледокола было по прежнему одиночным. Из Средиземного моря через Суэцкий канал корабль прошел в Красное море, в Индийский океан, затем проследовал вокруг Африки, пересек Атлантический океан по 34-й параллели южной широты, вышел Магеллановым проливом в Тихий океан и пересек его от мыса Горн до бухты Провидения в Беринговом проливе. Через 9 с лишним месяцев после выхода из Батуми, оставив за кормой почти 25 тысяч миль, мы вновь подошли к берегам нашей Родины.

Это был трудный, очень трудный переход. Мы пересекали районы, где в любой момент могли стать жертвой фашистских подводных лодок или рейдеров. В пути нам не раз приходилось слышать радиосигналы с гибнущих судов, по большей части торпедированных германскими или японскими подводными лодками. Опасность подстерегала нас повсюду. Моряки понимали, что при встрече с подводной лодкой или рейдером нам не удастся спастись с помощью одного лишь маневрирования, как это было в Эгейском море. И мы принимали все меры, чтобы скрыто от врага провести свой корабль к месту назначения.

Пути, по которым шел ледокол «А. Микоян», не совсем обычны. По ним редко кто плывет в военное и даже в мирное время. Но плавание в незнакомых районах не смущало наших моряков. Они стойко преодолевали все невзгоды, связанные с длительными переходами, с непрекращающейся по нескольку дней качкой. Во время штормов, которые достигали огромной силы, крен корабля доходил до 56 градусов. Личный состав тружился с огромным напряжением сил. Но и в этих условиях моряки отлично несли вахты, пунктуально выполняя свои повседневные обязанности. И это несмотря на то, что люди были лишены даже нормального отпуска, — спать приходилось крепко прихватив себя к койке.

Невозможно в короткой статье подробно рассказать о жизни и делах экипажа ледокола во время похода. Поэтому я назову лишь некоторые фамилии. Вот имена этих славных советских людей: коммунисты Холин, Злотник, Попков, секретарь партийной организации Барковский, второй механик Донаусов, котельные мастера Десятников, Силаченко, Тарасов, рулевой Рузаков, командир отделения сигнальщиков Полешук и многие другие доблестные моряки. В самые трудные минуты воины обращали свои мысли к родной Коммунистической партии и вступали в ее ряды. Партийная организация корабля, состоявшая в начале плавания из 35 человек, к концу похода уже насчитывала 59 членов и кандидатов партии. 78 моряков ледокола были комсомольцами.

Во всех странах, порты которых посещало наше судно, население радушно встречало советских моряков, видя в них представителей героического советского народа, несущего главную тяжесть борьбы с фашизмом.

С приходом в бухту Провидения ледокол был передан представителям Главсевморпути. Но плавание нашего экипажа на этом не было завершено. Морякам поручили провести судно к месту его назначения — в Северотвинск. И они с честью справились с этой трудной задачей, пройдя 3.800 миль по Северному морскому пути.

В заключение хочется добавить, что ледокол «А. Микоян» и поныне находится в строю и несет свою службу в Советской Арктике.

С. СЕРГЕЕВ, бывший командир ледокола «А. Микоян».