

Николай Кузов.

БОЕВАЯ КРУГОСВЕТКА "МИКОЯНА".

1991 год.

2

Моим дорогим, и уже ушедшим из жизни, и поныне здравствующим, боевым друзьям, бывшим матросам, старшинам, мичманам и офицерам вспомогательного крейсера-ледокола "Мицоян", составлявшим в годы Великой Отечественной войны, в годы Второй мировой войны, его славный боевой экипаж, эту документальную повесть я ПОСВЯЩАЮ. -

## ПРЕДИСЛОВИЕ.

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. вошла в историю нашей Родины, историю всех времен и народов планеты Земля четырьмя годами самоотверженной борьбы нашего советского народа со злейшим врагом всего миролюбивого человечества, — с несмирившимся со своим сокрушительным поражением в первой мировой войне, с заново возродившимся и вновь обретшим свою чудовищную силу и мощь, с одержимым сумасбродной, бредовой идеей и целью — завоевания мирового господства, — воинствующим германским империализмом. С его же, дорвавшим до власти в своей собственной стране, кровожадным детищем и выкормышем, — одержимым той же безумной идеей и целью вероломным и оголтелым германским фашизмом. Эта война, унесшая двадцать семь миллионов жизней наших советских людей, вошла в историю Родины четырьмя годами неописуемых бедствий, невыносимых страданий, неисчислимых жертв и потерь нашего народа и его же массовым героизмом и подвигами и на трудовом Фронте, и на полях сражений, — и величайшим торжеством его славной победы над разгромленным и поверженным врагом. Многое из того, что происходило и свершалось в те, уже далекие и грозные, годы минувшей войны, — но все еще оставалось в полной безвестности, было скрыто завесой прошедшего времени, усилиями и стараниями великого множества юных следопытов, писателей, историков, исследователей, работников музеев, архивов и военкоматов, усилиями и стараниями и самих участников былых боев и сражений, — было выявлено, найдено, обнаружено, установлено до-

кументально и наглядно неопровергимо подтверждено. Восстановлено в своей хронологической последовательности и, будучи облечено в ту или иную форму повествования, вошло своею яркой и впечатляющей страницей в героическую летопись Великой Отечественной войны и стало достоянием общенародной гласности. Или оказалась бесценным, волнующим экспонатом какого-либо музея таким образом вышло к людям и обрело свою историческую ценность и значимость. Но не все, далеко еще не все, что имело место в ходе этой ужасной, четырехлетней, кровопролитной войне нашло свое отражение на страницах этой героической летописи и стало достоянием общенародной гласности. Еще очень, очень многое на этом неиссякаемом поприще поисков всевозможных находок и открытый еще ждет своих неутомимых следопытов, своих писателей, своих историков — исследователей-энтузиастов этого воистину всенародного патриотического движения. Еще живы люди — участники многих героических дел. Еще многое можно и необходимо сделать для того, чтобы все соединенное ими и их боевыми товарищами не осталось в бывестности и не кануло бесследно в Лету, не ушло вместе с ними в их могилы.

— Также, как, видимо, и у всех ветеранов минувшей войны, все виденное, пережитое и перенесенное ими в ней, настолько прочно отложилось и осело в отсеках и моей, все вбирающей в себя памяти, что и по прошествии уже стольких многих лет со дня ее окончания, все сохраненное ею и по сей день продолжает, с той же неослабевающей силой, возбуждать и волновать и мои мысли, и мои чувства, — продолжает вызывать во мне неуменную и все более возрастающую потребность их излияния и печа-

тным и устным словом перед моими возможными и дальними и ближними заинтересованными читателями, внимательными слушателями и задушевными собеседниками.

Эта зародившаяся во мне еще многие годы тому назад неодолимая потребность моей души - став мою заветной и сокровенной мечтой, с тех пор уже никогда не покидала меня и оказывалась неподвластной времени. Шедшие своею чередой годы не только не заставили меня забыть о ней, но, наоборот, она сама, эта невесть как и откуда зародившаяся во мне мечта своею неотразимой, манящей и призывной силой уже настолько овладела мною и достигла во мне такого наивысшего своего взлета и вдохновения, за которыми уже неизбежно должно было последовать ее неизменное претворение в жизнь, воплощение ее в некую материальную реальность. Тяготевшее надо мною чувство возложенного на меня самю судьбой неисполненного святого долга и перед ушедшими в иной мир и перед моими и поныне здравствующими боевыми друзьями-товарищами еще более укрепило во мне решимость осуществить задуманное. Мучительно переборов в себе все одолевавшие и терзавшие меня страхи, сомнения и неверие в свои силы и возможности, перекрестившись я взялся за перо, вступив таким образом на дотоле совершенно неведомую мне стезю литературного творчества, от которого по роду всей своей прежней деятельности я был весьма далек, никоим образом не был с ним связан и в области которого, к великому своему сожалению, не имел ни соответствующей специальной подготовки, ни надлежащего опыта.

- Исходя из содержания этого задуманного мною сочинения,

которое , как мне представляется, по своей тематике, манере и форме его изложения более всего подходит к жанру документальной повести (хотя на подобном его определении я никоим образом не настаиваю), я дал ему название "Боевая кругосветка "Микояна". В нем, в мера моего весьма скромного дарования литератора, но с должной, присущей мне добросовестностью, с моим неизменным желанием и стремлением быть возможно ближе к истине, к достоверности всех описываемых мною событий, фактов, эпизодов, что на мой взгляд будет особенно ценно, как для историков флота, так и для истории вообще. Я постараюсь правдиво и доходчиво рассказать моим дорогим соотечественникам об одном из примечательнейших и впечатляющих событий времен минувшей войны,- живым свидетелем и непосредственным участником которого мне и довелось быть. Я поведу мой рассказ, мое повествование о кругосветном походе, о незабываемой Одиссее нашего корабля - вспомогательного крейсера-ледокола "Микоян", на котором волею сложившейся судьбы мне довелось служить почти всю войну и быть участником всего, что выпало на долю его экипажа за годы моей службы на нем.- Я поведу мой рассказ, мое повествование о героизме, отваге и мужестве моих боевых друзей-матросов, старшин, мичманов и офицеров, составлявших в те лихие военные годы спаянный крепкой флотской дружбой и беззаветно преданный своей Родине его славный боевой экипаж, выполнивший и с честью выполнивший специальное ответственное задание Государственного Комитета Обороны и командования флота.

- Излагаю все так, как события тех далеких огненных лет сохранила моя память и те немногие краткие, наполовину

стершиеся и расплывшиеся и лишь одному мне понятные записи в моем чудом сохранившемся старом, промасленном и изрядно потрепанном, блокноте..

## Глава I. ПРЕДИСТОРИЯ.

Прийдя к той, вполне разумной и логичной мысли, что это мое повествование не может быть должным образом понято и воспринято читающими его, без того, чтобы хотя бы кратко не обрисовать события предшествовавшие этой нашей Одиссее, я и решил сделать этот небольшой экскурс в историю, исконично не сомневаясь в полезности этого моего предварительного <sup>и даже необходимого</sup> вступительного пояснения и расстановке этих событий в их хронологическом порядке, в их последовательности.

В начале 30-х годов, когда во всей своей полноте, значимости и неотложности стал уже давно назревший вопрос об освоении и включении в полномерную и палнокровную хозяйственную деятельность нашего государства его необъятных северных краев и областей с их неисчерпаемыми, богатейшими природными ресурсами, Совет Народных Комиссаров СССР на одном из своих заседаний рассмотрел этот вопрос во всех его аспектах и принял решение об учреждении (образовании) специального постоянно действующего ведомства нареченного Главным Управлением Северного морского пути и подчиненного непосредственно ему же,

Совету Народных Комиссаров, на которое и возлагалось все практическое осуществление этой грандиознейшей программы. Оно было наделено широчайшими, буквально неограниченными, полномочиями для этого ее осуществления. Свою плодотворную деятельность на этот поприще оно должно было начинать с первоначального освоения самого этого пути, протянувшегося по северу материка на семь тысяч километров, с последующим включением в хозяйственную деятельность всех выходящих на него своими побережьями северных областей – всех находящихся на нем островов, с расширением его деятельности на весь этот регион, на всю его ширину и глубину. Таков был замысел. Программа грандиознейшая и архитяжелайшая, требовавшая на ее выполнение смелых и мужественных людей.-

- Поскольку плавание по Северному морскому пути даже в условиях кратковременных летних навигаций на нем, немыслимо без наличия мощных ледоколов, были изысканы и выделены необходимые средства для постройки первых четырех однотипных паровых ледоколов.- Их строительство было возложено на судостроительные заводы Ленинграда и Николаева. Ледоколы "Сталин" и "Молотов" были заложены и строились на Ленинградском судостроительном заводе. Ледоколы "Каганович" и наш, "Микоян", были заложены и строились на Николаевском судостроительном заводе. К тому времени человечество в своем развитии еще не дошло до получения и использования потрясающе колоссальной мощи, возникающей и образующейся в результате расщепления ядра атома, так называемой атомной энергии. Было еще только на подходе к этому открытию – чуду двадцатого века. Так что

вопрос об ее использовании в судостроении, и ледоколостроении в частности, и вообще где-либо, еще не стоял. Все это произошло значительно позже. Пока же приходилось обходиться и довольноствоваться тем, что было — тем что есть,! в основном паром — паровыми силовыми установками. Конструирование и проектирование этой серии паровых ледоколов облегчалось и упрощалось наличием прекрасного эталона ледокола "Красин" (бывшего "Святогора"), явившегося в свою очередь едва ли не копией легендарного ледокола "Ермак", над созданием которого изрядно и плодотворно потрудился в свое время основоположник нашего отечественного и мирового ледоколостроения адмирал Степан Осипович Макаров, трудами которого в этой области человеческих знаний пользуются по сей день. Их строительство скажем прямо нельзя назвать ни удачным, ни прогрессивным в том смысле, что век пара — век паровых машин был уже на исходе. И несмотря на то, что строительство паровых ледоколов по сути своей являлось явным анахронизмом и не имело решительно никаких перспектив ни в ближайшем, ни тем более в отдаленном обозримом будущем, их строительство все же началось. За их эталон был принят все тот же ледокол "Красин". Его конструкция, его исходные данные и были положены в основу этой серии паровых ледоколов. Так что процесс их неизбежного и быстрого старения был в основе своей заложен уже при самом их рождении, при их проектировании и строительстве. Их же непомерно долгое строительство еще более усугубило и ускорило этот процесс их старения. И произошло то, чего и следовало ожидать: Ни один из них, ни ледоколы "Сталин" и "Каганович", ни ледокол "Молотов" (который к началу войны так и не был до-

строен), ни наш "Микоян", никак и ни в чем, ни по каким своим данным и показателям не превосходили своих именитых предшественников, ни ледокол "Красин", построенный еще за четверть века до них, ни даже "дедушку" нашего ледокольного флота ледокол "Ермак", построенный <sup>еще</sup> в конце прошлого столетия, увековечивших в истории свои славные имена, став героями многих ледовых баталий. Будучи однотипными, ледоколами одной серии, они как близнецы были во всем схожи между собой, имели одни и те же параметры, одни и те же данные. Водоизмещение каждого из них составляло 11200 т. Суммарная мощность трех паровых машин, размещенных в двух машинных отделениях, составляла 10000 л.с. (точнее 9930 л.с.) - девять паровых котлов, размещенных в четырех котельных отделениях ледокола обеспечивали их паром, рабочим давлением в 14 атмосфер. Будучи рассчитаны на пятнадцатизловую скорость хода, они не имели таковой даже при самых благоприятных для того условиях - когда и кочегары находясь в добром здравии, надлежащей упитанности и хорошем расположении духа, шуровали в топках своих котлов самым прилежным и старательным образом и держали пар на марке, когда и сами погодные условия благоприятствовали плаванию. И практика работы ледоколов "Сталина" и "Кагановича", а несколько позже и нашего "Микояна", весь его кругосветный поход, свидетельствовали о том, что скорость его и их хода никогда, нигде и ни при каких условиях не превышала десяти, от силы одиннадцати, узлов. Экипаж каждого ледокола состоял из ста пятидесяти семи моряков различных судовых специальностей.

- Законченный постройкой в Ленинграде в 1938 году первый из них, ледокол "Сталин" с величайшим шумом и торжеством был

передан Главному Управлению Северного морского пути и ушел в порт своей постоянной приписки Мурманск и приступил к работе в море Баренца и в западном секторе этого пути. Законченный постройкой в Николаеве годом позже (летом 1939 года) ледокол "Каганович", с таким же величайшим шумом и торжеством был передан тому же ГУСМП и ушел из Николаева в порт своей постоянной приписки Владивосток и приступил к работе в наших дальневосточных морях и восточном секторе этого пути. О всех других подробностях строительства и работы нашего ледокольного флота я узнавал и от моряков и от судостроителей по ходу моей немалой, почти четырехлетней службы на "Микояне", о чем собственно и повествует эта моя документальная повесть. Поскольку же Одиссее нашего "Микояна" предшествовал целый ряд исключительно важных и по своему значению и по своим последствиям событий, Одиссее, как раз и порожденную этими самыми событиями, как бы явившуюся их следствием и детищем, то и начинать мне это мое повествование, мой самый обстоятельный рассказ о ней, видимо и надлежит с их описания, для чего мне необходимо будет вернуться к временам более ранним, еще довоенным, а точнее в марте месяца 1941 года, в один из дней которого я и получил долгожданный ответ на очень интересовавший и волновавший меня вопрос. Отдел кадров Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР, куда я в свое время обратился с запросом о возможности моего перехода в эту организацию и о предоставлении мне работы в ней по моей специальности моториста-дизелиста (а возможно и механика без диплома), любезно извещал меня о том, что такая возможность имеется, что работники этой специальности очень нужны и для

*"дальневосточными судами на Амуре и Маньчжурии"*

работы на береговых дизельных электростанциях и в плавсоставе судов и ледоколов, которыми оно располагает. Мне в частности, предлагалось встретиться и обговорить этот вопрос со старшим механиком заканчивающегося постройкой на одном из судостроительных заводов города Николаева мощного ледокола "Микоян" А.Л.Федотовым, подавшим заявку в их отдел на штатную и пока еще вакантную должность старшего моториста на нем. По моим соображениям это было походе на то, что мне и требовалось, что могло меня вполне устроить. И хотя путь от Туапсе, в котором я обрел временное пристанище, до Николаева был не близок, расходы по нему, исходя из скучности моего бюджета, были также весьма значительны, а результаты этого моего вояжа могли оказаться совсем не такими каких я ожидал, на какие надеялся и рассчитывал, я все же не стал долго раздумывать и медлить с отъездом и первым же шедшим на Одессу теплоходом отбыл из него. От Одессы мне уже не составляло большого труда добраться и до берегов Южного Буга, на которых обосновался и раскинулся Николаев, этот славный город моряков и потомственных кораблестроителей. Прикинув и взвесив все, что могло ожидать меня в нем, для себя я принял следующее решение: ничего страшного и потрясающего не произойдет, даже в том случае, если эта моя затея не увенчается успехом и все мои надежды и расчеты быть зачисленным в экипаж "Микояна" окажутся тщетными, не оправдаются и лопнут как мыльные пузыри, то и в этом случае, <sup>2</sup> <sub>4</sub> тяжелом для меня, я теряю не много, даже ничего не теряю. Я уже не на военной службе, я вольный моряк торгового флота, к тому же еще и не женатый, не обремененный семьей и для меня свет не сошелся клином на одном

"Микояне". В случае неудачи я поступлю на работу и оформлюсь мотористом на первый же стоящий в Николаевском порту теплоход, на котором эта должность окажется свободной и механик, не рассчитывая на отдел кадров своего пароходства сам занят присками так необходимого ему работника. Поработаю, поплаваю на нем, а там и само время и сами условия подскажут мне, что следует предпринять и как следует поступить в дальнейшем. Работы кругом много, без средств к существованию не останусь - уж как-нибудь перебьюсь, перекручуясь. Я человек не ленивый и могу приспособиться к любой, даже самой тяжелой, работе.

- Специфика условий, в которых проходит жизнь, быт и работа моряков, условий весьма своеобразных, необычных, подчас и трудно переносимых, и клятых, и противных самому естеству человека, имеет в то же самое время и целый ряд своих, присущих только ей очень привлекательных и прямо-таки неоценимых преимуществ, которые как нельзя лучше устраивали и меня самого и подобных мне молодых людей, холостых моряков, пока еще не собиравшихся жениться, обзаводиться семьями и тем самым ограничивать свои ничем не ограниченные возможности одним единственным адресом на берегу, с которым и пришлось бы в этом случае увязывать и согласовывать каждый свой шаг по совершенно неизведанному и не предсказуемому жизненному пути. - Извечная и тяжелейшая проблема жилья, проблема крыши над головой, над решением которой постоянно бьется каждый ведущий оседлый образ жизни человек - для моряка с приходом его на судно, она счастливо решается и отпадает сама собой, не вызывая в нем ни терзаний, ни огорчений, ни напрасного расхода драгоценных клеток его нервной системы и которые как утверждает наука,

отмирая, уже не восстанавливаются и не образуются вновь. Как бы ни было <sup>мено</sup> неприглядно и неказисто судно, на котором ему довелось жить, плавать и трудиться, как бы ни была мала и не-благоустроена каюта, отведенная ему под жилье, это уже все-таки было так необходимое ему жилье, было его крышей над головой, под которой он мог укрыться от непогоды, переспать, отдохнуть, как-то обустроить свой неприхотливый быт, свой спартанский образ жизни. На многих же судах эти жилищные условия оказывались настолько хорошими, благоустроенными и даже комфорtabельными, что им вполне могли бы позавидовать и жители многих больших и малых городов нашей Родины, не исключая и ее прекрасную столицу г.Москву. Как бы ни был немудрёш, а порою и совершенно не аппетитен обед, приготовленный неискусным шеф-поваром из отличных высококачественных продуктов, а кем-либо из моряков своего же экипажа и из чого Бог пошлет, это уже все-таки была так необходимая человеческому организму, хорошо проваренная, горячая пища, к ежедневным и противным поискам которой у него уже также отпадала и забота и не-обходимость. И эта наиважнейшая для каждого смертного проблема также как и проблема жилья с приходом моряка на судно счастливо решалась самым благоприятным для него образом. Если же к этому добавить и краткость расстояния, отделяющего место жилья от места работы, измеряемого порою всего-то лишь несколькими десятками метров, для преодоления которых не требуется никакой вид городского общественного транспорта, а только свои собственные ноги - то все это вместе взятое не могло не привлекать, не могло не очаровывать. Но главной, решающей и движущей силой этого моего устремления было разумеет-

ся само море, беззаветная любовь к нему, преданность ему, романтика морских странствий. Ни четыре года службы в военно-морском флоте, которые прошли и сложились у меня не самым лучшим образом и не принесли мне ожидавшегося от нее полного морального удовлетворения, ни столько же лет службы на судах торгового флота, не охладили и никак не уменьшили моей любви к нему, моего желания и стремления служить на нем. Оно по-прежнему властно и неодолимо влекло и манило меня к себе. Было моим какою-то непостижимой, постоянной тягой за его горизонт - к еще неизведанному, невиданному, диковинному. Эти же перечисленные мною весьма благоприятные факторы лишь в какой-то мере способствовали осуществлению этих моих непреходящих мечтаний, желаний и устремлений. Далеко не каждому моряку было суждено и предназначено самой судьбою плавать на быстроходных красавцах пассажирских лайнерах с их роскошными луксами, фешенебельными ресторанами, уютными барами, танцевальными салонами, плавательными бассейнами, охлаждавшими кондиционерами, сувенирными киосками и многими другими совершенно излишними на мой взгляд атрибутами широко афишируемого комфорта, порожденными запросами и вкусами наиболее состоятельных, пресытившихся богатством и роскошью, пассажиров. Но в свою очередь, далеко не каждый моряк стремился попасть и плавать на них, предпочитая их блеску, роскоши и комфорт службу на более скромного вида грузовых транспортах, рыболовных траулах, плавбазах, китобойцах, танкерах, ледоколах и других судах всех классов, типов и назначений. Я также не горел большим желанием плавать на них. Особенно после того, как однажды

попробовал. Это оказалось совершенно не по мне, не по моей натуре и не по моему характеру. Меня вполне мог устроить и труженик ледокол, благо и возникшее у меня в последнее время горячее, непреходящее желание, а соответственно ему цели и устремления побывать, поработать на Севере было связано именно с ним. В Николаеве, куда я прибыл в последних числах марта, я оказывался уже не впервые. Многое в нем мне было уже хорошо знакомо и памятно. В этом сравнительно небольшом по тому довоенному времени портовом городе обосновавшемся на юге Украины, на слиянии рек Южного Буга и Ингула, впадающих в Днепро-Бугский лиман (северо-западную акваторию) Черного моря. В конце ноября 1934 года я закончил свой последний четвертый год моей первой действительной военной службы, который прошел у меня в одной из флотских воинских частей, дислоцированных в нем. Временное пристанище в городе я обрел у одной моей давней хорошей знакомой Р., явно расположенной и благоволившей ко мне и видимо связывавшей с моим недугом, бродяжкой особой определенные планы своего жизненного устройства. Я побывал во многих знакомых и памятных мне местах. Их посещение вызвало у меня большой интерес и волнение. Ведь со времени моей демобилизации и выезда из Николаева прошло уже более шести лет, хотя с тех пор в нем собственно мало что и изменилось. Вскоре же я встретился и познакомился со старшим механиком ледокола "Микоян" Автономом Львовичем Федотовым. Им оказался худощавый, среднего роста, несколько сутуловатый и явно не военной выпарки моряк, приветливое лицо и глаза которого излучали одновременно и душевную доброту и чрезмерную усталость и озабочен-

ность. Его возраст по моему определению был где-то в пределах тридцати восьми - сорока лет. Изложив суть дела, которое привело меня к нему, я ознакомил его с отношением Отдела кадров ГУСМП, полученным мною. Проникнутая взаимным доверием, доброжелательностью и симпатией наша беседа была долгой и непринужденной, было похоже на то, что и мои ответы на все его многочисленные вопросы и мои документы, с которыми он ознакомился самым внимательным образом, создали у него вполне определенное положительное мнение обо мне. Свое окончательное решение по этому вопросу он обещал сообщить мне на следующий день, после того, как согласует его с капитаном ледокола. Пожелав друг другу всего наилучшего, мы расстались. Полагаю, что совсем не трудно представить и понять мое состояние в ожидании этого грядущего и во многом решающего для меня дня. Томимый и добрыми и недобрыми предчувствиями и радостным ожиданием хорошего сообщения, и горечью возможной постигшей меня неудачи, я едва дождался вечера этого наступившего дня и выхода стармеха из проходной завода. Различив его в массе выходивших из нее людей, сгорая от нетерпения узнать результаты его диалога с капитаном и сильно волнуясь, я устремился ему навстречу. Возникшее во мне предчувствие на полученное им "добро" не обмануло меня. Автоном Львович с чувством крепко пожав мою руку сообщил мне о том, что он имел обстоятельный разговор в отношении меня с капитаном ледокола Михаилом Никифоровичем Стрелковым и что тот не возражает о зачислении меня в экипаж корабля на штатную должность старшего моториста. Более того, он уже оказываетя дал указание третьему штурману Геронтию Сергеевичу Мо-

лочинскому, исполнявшему в то время по совместительству еще и административную должность, заготовить приказ о зачислении меня в экипаж ледокола и сообщить об этом в Отдел кадров ГУСМП, а также оформить мне пропуск в завод в заводском бюро пропусков. И так дело было сделано и даже гораздо быстрее и лучше, чем я этого ожидал. Я искренне поблагодарил Автоно-ма Львовича за оказанное мне им доверие и проявленное ко мне уважение и в свою очередь заверил его в том, что и то и другое я всемерно постараюсь оправдать, что мою службой на корабле он будет вполне доволен, - не подведу. Я также попросил у него разрешения на мой двухдневный невыход на работу, крайне необходимый мне на обустройство моего временного жилья и приведения в порядок некоторых моих неотложных дел, на что и получил его полное согласие и разрешение. Мы дружески расстались и распрощались до нашей скорой и уже постоянной, повседневной встрече на корабле. -

Эту мою встречу и эти мои переговоры со стармехом А.Л.Федотовым, происходившими где-то в конце марта 1941 года, и этот приказ о зачислении меня в экипаж ледокола "Микоян", подписанный его бывшим капитаном М.Н.Стрелковым тогда же я и по сей день считаю событием, определившим всю мою дальнейшую судьбу, сыгравшим в моей жизни свою непредсказуемую и решающую роль. Не произошло это так как оно произошло, - не свершилось оно так, как свершилось - все в моей жизни, в моей судьбе могло произойти и сложиться совершенно иначе и вероятнее всего уже не было бы в этом подлунном мире ни меня самого, ни этой написанной мною документальной повести. Получив долгожданный пропуск я влился в многолюдный поток спешивших к своим рабочим

местам рабочих и служащих первой смены этого громаднейшего судостроительного завода и пройдя его проходную вместе с ним, вошел на его территорию. Рабочие показали мне место стоянки "Микояна" и уже вскоре я был у достроенного причала, привалившись к которому своим округлым бортом и стоял "Микоян", тот самый "Микоян", на котором мне и предстояло жить, плавать и трудиться - может быть месяц, может быть год, а может быть и долгие, долгие годы. Кто это может знать? Кто это может предсказать? Никто этого не знает. Никто этого никогда не предскажет. Ибо это уже есть сама судьба. Судьба и самого корабля и моя собственная, и всех нас на нем. Ибо это уже есть свершение непредсказуемое, недоступное пониманию и предвидению человеческого разума, неподвластное ни его желанию, ни его воле. Подвластное лишь предначертаниям и воле Всевышнего - вверившими ему нами, смертными и грешными, свою жизнь, свою судьбу. Мне еще не доводилось плавать на ледоколах, поэтому подойдя к нему я стал разглядывать его с величайшим интересом и нескрываемым любопытством. Это было довольно большое, необычайно громоздкое, массивное и низкобортное водоплавающее сооружение, не отличавшееся ни красотою, ни изяществом своих форм, обводов и линий. Начинаясь своим основанием где-то в чреве корабля и пройдя затем через его верхнюю палубу, едва ли не прямо из нее, поднялись и вознеслись в <sup>сво</sup> выс <sup>сво</sup> две громадные восьмиметровые дымовые трубы, на одной из которых, передней, сияя своею ярко надраеной медью красовался мощный гудок-ревун; Сместившись ближе к носу корпуса ледокола и заняв собою немалую площадь всей его верхней палубы, капитально обосновалась на ней, составив с ним его единое це-

лое и вся его трехъярусная передняя надстройка со всеми разместившимися в ней и на ней жилыми, служебными помещениями, роскошной каютою капитана, капитанским мостиком, ходовою штурманской и радиорубками, каютою и каптеркой боцмана и всем прочим, чему и надлежит быть при сем, спардеками, ботдеками, шлюпбалками, катерами и вельботами на них и с повсеместно соединяющими эти разновысотные надстройки трапами. Машинные калы, краны, вентиляционные раструбы, люк грузового трюма, люки угольных бункеров, шпили и брашили; всякого рода пристройки и надстройки занимали значительную часть его верхней палубы, оставляя на ней совсем немного ее свободной площади. Входы с нее вели по трапам на живую палубу в помещения размещавшегося в них его немалого экипажа. Венцом конструкторской мысли и несомненным украшением ледокола являлись две его высоченные мачты. Первая одностоечная фок-мачта несла на себе на уровне среза дымовых труб довольно вместительную площадку с установленным на ней мощным прожектором. Много выше нее располагалось на ней же так называемое "воронье гнездо", сиречь наблюдательный пост, с которого отлично и на большие расстояния просматривалось окрест решительно все, что только могло быть обозримо, как пожарному с пожарной каланчи. Еще выше она несла на себе небольшую рею для навеса сигнальных фал и разноцветья флагов на них, в особо торжественных случаях. По мачте шла электропроводка на прожектор, букирные и топовые огни. Вторая двустоечная грот-мачта была несколько ниже передней фок-мачты и верхний ее столбец своим основанием, своей пятой покоялся на поперечной площадке для кормового прожектора между двух ее пустотелых стоек.

Подвешенная обоями своими концами к самым верхам этих двух мачт, едва ли не под самые их клютики и соединенная отводом от нее с радиорубкой - высоко над палубой ледокола нависла несшая свою сторожевую службу в эфире постоянно настороженная многодучевая радиоантенна. Не ускользнул от моего внимания при беглом наружном осмотре "Микояна" и навешенный на его корму, весьма полезный и даже крайне необходимый при буксировке в притык (носом в корму) массивный плетеный кранец. Вид корабля был весьма своеобразен и впечатляющ. Даже человек, далекий и от мореплавания и от судостроения, глядя на него мог сразу и безошибочно опознать в нем именно ледокол, а не какое-либо иное судно. И поскольку ледокол есть ледокол, а не танкер, не пассажирский лайнер, не рыболовный траулер и не прогулочная яхта, то и занимающиеся их проектированием и конструированием конструкторы-проектировщики озабочены прежде всего тем, чтобы дать этим судам специального назначения, предназначенным для работы в исключительно тяжелых ледовых условиях, возможно наиболее крепкий корпус и возможно наибольшую мощность их машин, их силовых установок, крепость их гребных валов, винтов, всего, что сопричастно с этой работой. И тут уже не до красоты, не до изящества их форм, обводов и линий, которые подчас так облагораживают и украшают многие суда иных назначений. Здесь все подчинено насущной необходимости и практической целесообразности. Все паровые ледоколы, и наш "Микоян" в их числе исключительно тяжелы. К весу их массивных, яйцеобразных, клепанных корпусов добавляется многократно утяжеляющий их громадный вес всего размещенного и в них, и на них: котлов, машин, паропроводов, опреснителей, всевозможных вспомогательных механизмов, - всего, чем до предела заполнено их бульшеобъемное и вместительное чре-

во. Немалый вес составляет и все размещеннное на их верхних палубах. Сюда же следует приплосовать две тысячи девятьсот тонн угля, принимаемого каждым из них в их бездонные угольные бункера и тысячу двести тонн пресной воды, заливаемой в котлы и всю систему их питания, а также и восемьдесят тонн пресной воды, особо тщательно проверенной на ее годность к употреблению, принимаемую в совершенно обособленные, со своей системой ее распределения наливные отсеки: для повседневных нужд их многочисленных экипажей. И поэтому нет ничего удивительного в том, что их осадка, сравнивая с осадкой других судов такого же водоизмещения, также непомерно велика. Что ушедшая в пучину вод подводная часть корпуса ледокола, четко обозначенная обрисованной по нему яркой белой, т.н. ватерлинией, уподобясь плавающему айсбергу намного превышает его надводную часть, находящуюся и возвышающуюся над ней. Клинообразный, высоко поднятый над содою и льдом острый форштевень ледокола и обвод самого его корпуса позволяют ему наиболее успешно наползать на лед тяжестью своего массивного корпуса и мощностью своих машин прорывывать, взламывать и крошить его, пробиваться через него самому и проводить по пробитой им широкой колее идущие следом за ним суда. Еще не вступив на борт ледокола, я уже имел довольно полное и ясное представление и понятие обо всем этом. Но это было мою лишь предварительной, так сказать, теоретической подготовкой к тем практическим делам, которые ожидали нас уже в самом недалеком будущем. Затем по уложенному настилу я перешел с берега на его палубу и сделал по ней свои первые шаги. Разные мысли и чувства овладели мною при этом. Но как бы там ни было, как бы все не сложилось в дальнейшем, я уже был

на пути к осуществлению моей давней, заветной мечты, моего желания и стремления, я уже был на ледоколе и в перспективе плавая на нем из конца в конец Северного морского пути я буду иметь возможность своими собственными глазами обозревать с него все, что находится и все что может оказаться на его почти семитысячеверстном протяжении. Я буду иметь возможность побывать на нем в таких местах Арктики, а возможно и Антарктики, в какие никогда не доберешься и никогда не попадешь на каком-либо ином корабле. Это и чрезвычайно интересно и, разумеется, не менее престижно даже для бывалых моряков-полярников. Я также буду иметь возможность проверить и себя в тяжелейших условиях Севера. На что гожусь? На что способен? Свое немаловажное значение при этом несомненно будет иметь и весьма приличная заработка плата, которая вполне обеспечит мне безбедное существование в старости, позволит оказать существенную помощь состарившемуся отцу, удовлетворит все мои потребности, запросы и желания. Вот такими мыслями и чувствами был полон я, делая по палубе ледокола свои первые шаги. И вроде бы уже ничто не препятствовало их осуществлению, их претворению в жизнь. Спустившись на жилую палубу, я довольно быстро разыскал каюту, в которой по утрам, прежде чем разойтись по своим рабочим местам собирались моряки ледокола - нечто вроде ежедневной утренней планерки, практикуемой на большинстве производств. Его экипаж только-только начал комплектоваться и формироваться и из ста пятидесяти семи человек, положенных на нем по его штатному расписанию, на день моего прихода на "Микоян", на нем находилось всего десять человек. Когда я

вшел в каюту, все они, за исключением капитана, уже были в сборе и находились в ней. Автоном Львович представил им меня. Встреча была очень теплой и дружеской. Я поздоровался и познакомился с каждым из них, каждый из них поздоровался и познакомился со мной. Этими моими первыми сослуживцами на "Микояне" оказались и стали - представивший меня его старший механик Автоном Львович Федотов, которого (которых) по установившейся традиции на всех судах торгового и специального флота независимо от их возраста, всегда уважительно именуют "дедами" - второй механик Валентин Федорович Данаусов, четвертый механик Виктор Александрович Жирон, третий штурман Геронтий Сергеевич Молочинский, начальник радиостанции Вениамин Николаевич Мякишев, старшие машинисты Михаил Александрович Поповичев и Александр Евсеевич Шаповалов, старшина четвертого котельного отделения Абаукин, (имя и отчество которого, к сожалению, уже и не сохранила мне моя память,) старший трюмный машинист Александр Сергеевич Криштопов. Я, старший моторист Николай Иванович Кузов, записанный и вошедший в экипаж ледокола, оказался таким образом, на нем по счету одиннадцатым. Ну и разумеется самый главный, и самый старший из нас и по должности, и по возрасту - капитан ледокола, заслуженный капитан-полярник Михаил Никифорович Стрелков. Полное формирование экипажа должно было произойти и завершиться к окончанию его постройки, проведении ходовых испытаний в море, устранении заводом всех выявившихся в ходе него дефектов и недоделок и передачи его заказчику - Главному Управлению Северного морского пути при СНК СССР, что должно было произойти где-то к концу лета, а вероятнее всего в начале осени 1941 года. Кратко обсудив со

стармехом свои очередные, текущие дела, все они разошлись по своим рабочим (должностным) местам и каждый из них занялся своим делом. Несколько позже Автоном Львович представил меня капитану. В отличие от него самого, небольшого и щуплого Михаил Никифорович оказался именно таким, каким почему-то и нарисовало его мне мое воображение. Это был крупный, дородный моряк предпенсионного, а возможно уже и пенсионного возраста. Украшенный золотыми нашивками (гадунами) на рукавах и надраенными до солнечного сияния и блеска медными пуговицами, темный форменный пиджак, облегавший его полную грузную фигуру, свидетельствовал о принадлежности его владельца к славной когорте мореходов, а его, уже весьма почтенный, возраст и крупная, лысеющая голова, на которой покоялась немалого размера такая же форменная фуражка с оименно украшавшим ее золотым крабом и голубым вымпелом на нем, свидетельствовали еще и о том, что обладатель этого роскошного головного убора служит в Главном Управлении Северного морского пути и что в мореходных делах на нем весьма сведущ, имеет в них большой опыт и практику, без чего, как известно, занимать такую ответственную должность, как должность капитана мощного линейного ледокола никому не дано и не положено. После церемонии взаимных приветствий и непродолжительной беседы Михаил Никифорович дружески похлопав меня по плечу пожелал мне успешной работы на ледоколе и долгих лет плавания на нем.

Поблагодарив кэпа за оказанное мне доверие и эти высказанные им добрые пожелания, я и его заверил в том, что мою отличной службой на корабле, это его доверие всенарно

постараюсь оправдать. Все это явилось для меня хорошим и обнадеживающим началом.

Мой непосредственный начальник - четвертый механик Виктор Александрович Жиров ознакомил меня с моим хозяйством, с моим заведованием, включавшим в себя размещенную в отдельном помещении, на верхней палубе ледокола, возле самой двустоечной грат-мачты, аварийную дизельную электростанцию, скомпонованную из двух дизель-генераторов, их пусковым устройством, электрощитом и всем тем, чем и должна быть оснащена такая электростанция, имевшая для корабля жизненно важное значение (что несколько позже и было полностью подтверждено). Это мое заведование включало в себя также изготовленные в Швеции четыре мощные, большой производительности, водоотливные дизельные помпы, предназначенные для аварийных спасательных работ, когда по ходу работы ледокола на нем самом или на проводимом им во льдах судне могла возникнуть такая угрожающая аварийная ситуация, какую в условиях Арктики всегда следует ожидать и быть постоянно и надлежащим образом подготовленным к ней. В этом случае они могли оказаться исключительно полезными, высокоэффективными средствами откачки забортной воды в большой массе из поврежденных, пробитых отсеков или откуда-либо. Их содержание в постоянной готовности к такой работе и возлагалось на меня по моей должности и являлось предметом моих постоянных и особых забот. В мое же заведование входили и моторы (движки) на двух спасательных баркасах, двух катерах и двух вельботах, входивших в комплектацию и обеспечение ледокола спасательными средствами, а также полные комплекты запасных частей ко всем двигателям, находившимся на нем. Помимо того, в

мое же заведование, как оказалось, входили и все большие и малые ёмкости для налива и хранения в них дизельного топлива, керосина, бензина и смазочных масел для двигателей. Хозяйство большое, размещеннное к тому же в разных местах корабля и один его обход занимал немалое время. Так что на чисто паровом ледоколе имелось и немало моторного, на которое и требовался квалифицированный и рачительный хозяин для его обслуживания. Я и стал этим его хозяином. Многого из того, чему уже надлежало быть на корабле, еще не было, еще только закупалось, завозилось и готовилось заводом. Все это по мере поступления и готовности к сдаче мне и предстояло принимать, проверять, не единожды опробовать и приводить в полную готовность к безотказной работе. По штатному расписанию ледокола и его судовой роли на все это хозяйство я был положен один. В случае возникшей необходимости, старпом и стармех выделяли в мое распоряжение столько моряков, сколько их оказывалось необходимо, в данной конкретной сложившейся ситуации. В силу такой загрузки моего рабочего времени я был освобожден от всех ходовых и стояночных вахт. Таков был заведенный порядок, которого придерживались с ту пору на всех паровых ледоколах (а никаких других, собственно, и не было). Все десять перечисленных мною моряков его экипажа были не местными, николаевскими жителями, а жителями других городов, приехавшими в него кто откуда и поэтому расселившихся на временное жительство в нем, кто где и как смог, по взаимной договоренности с хозяевами. Поскольку я прибыл в Николаев совсем не для того, чтобы обрести и познать в нем все прелести и радости благоустроенной, добропорядочной и, разумеется, оседлой семейной жизни, а имел

на этот счет свои, совершенно иные и прямо противоположные им цели и устремления, которые, как нельзя лучше устраивали меня самого, но никак не устраивали мою очаровательную благодетельницу, то это наше весьма существенное расхождение во взглядах на такую деликатную и в то же время, на такую исключительно актуальную жизненную проблему, не могло не привести, и действительно вскоре же привело к непримиримой конфликтной ситуации, в результате которой мне пришлось подыскивать себе новое место жительства, выбираться от нее и менять адрес. Волею счастливого случая, оно нашлось для меня на противоположной окраине города, на одной из тишиных слободских улочек, в небольшом частном домишке, единоличной и полновластной владелицей которого являлась некая Устина Никифоровна Ярошева, высокая, худая, с поврежденной еще в детстве правой ногой — заметно прихрамывающая и видимо по этой причине так и не познавшая в своей неудачно сложившейся жизни ни счастья удачного замужества, ни радости материнства, совершенно однокая пятидесятитрехлетняя женщина, работавшая подсобной рабочей в пригородном хозяйстве одного из местных промышленных предприятий, женщина, как оказалось с исключительно мягким, добрым характером, заслуживающая самого высочайшего к себе уважения. Ее заботами и стараниями пустовавшая доселе непривлекательная, небольшая комнатушка, совершенно преобразилась, посветлела, приобрела жилой и даже уютный вид и явились для меня форменной находкой, лучше которой я даже не смел и мечтать. Правда, возникшая при этом транспортная проблема, по причине удаленности жилья от завода, от места моей временной работы, оказалась самой что ни на есть <sup>крайней</sup> остройшей. Единствен-

ный трамвай, ходивший от этих окраинных улиц через центр города к заводу и обратно, был настолько ненадежным видом городского общественного транспорта, что рассчитывать на него без риска опоздать на работу, было просто невозможно. Он ходил не придерживаясь никакого расписания и по всему своему маршруту, на всех своих остановках всегда набивался так плотно, что вскочить и втиснуться в него было делом наитруднейшим и почти безнадежным. Не знаю кто и как решал для себя эту проблему, я же решал ее только с помощью двух своих собственных выносливых ног, которым доверял полностью и которые не подводили меня еще никогда. Далековато, но что делать? Другие жили еще дальше. При этом всемерно утешал себя тою приятной мыслью, что эта проблема была для меня не постоянной, и даже не долговременной, а предельно кратковременной. Пройдет месяц, другой, я переберусь на корабль и эти тяжелейшие жилищные и транспортные проблемы отпадут и решатся сами собой.

Утром, в качестве ежедневной зарядки, я вышагивал до завода, приходил на уже ставший мне вторым родным домом "Микоян" и полностью отдавался своей работе, которую любил и уважал, считая ее работой умной, квалифицированной, достойной мужчины и необходимой всему нашему обществу, за которую ни перед кем и никогда мне не придется краснеть. Вечером, возвратившись с нее и приведя себя в надлежащий вид, я отдыхал, развлекался, посещал парки, танцплощадки, смотрел кинокартини, всевозможные увеселения и представления приезжих и местных артистов, знакомился с девушками и в их компании приятно и весело проводил время, которого порою едва хватало на то, чтобы хоть

немного выспаться, успеть позавтракать и не опоздать на работу. В воскресные, а зачастую и в будние дни возвращаясь с завода, я охотно, с большим удовольствием помогал Устинье Никифоровне в ее домашнем садово-огородном хозяйстве и делал кое-какие ремонтные работы по дому, в которых требовались сильные и умелые мужские руки. В знак благодарности за эту мою бескорыстную помощь и за небольшую доплату она меняла мне мои постельные принадлежности и обстиривала меня. Все складывалось самым наилучшим образом. Все благоприятствовало мне. Я был молод, здоров, недурен собою, полон сил и энергии и с оптимизмом смотрел в мое светлое, прекрасное будущее, которое представлялось и рисовалось мне в своем неизменном розовом свете. Вся наша страна также была на подъеме и шла в своем поступательном, целенаправленном движении к росту и могуществу государства, к полнокровной и счастливой жизни всего нашего советского народа, каждого ее гражданина. Это одухотворяло, вдохновляло и воодушевляло. Наступившая во всей своей красе долгожданная и явно приподнявшаяся весна украсила город буйным цветением зелени, наполнила разливистой трелью скворцов и соловьев благоухающие сады и рощи его окраин. Еще ярче высветила голубизну неба над ним. Это благодатное утро года еще более усиливало во мне всю радость жизни, чарующую красоту молодости, полную сил, отличного здоровья, вдохновения, полную веры и надежды в осуществлении всего задуманного. Пользуясь радушием и гостеприимством моей добрейшей хозяйки мы нередко собирались в ее небольшом саду под сенью цветущих вишень, черешень, яблонь, груши, сливы, абрикосов и акаций и рассаживались за простым, дощатым столом на врытые по сбоку

стороны две низкие, приземистые скамьи. Начинались непринужденные душевые беседы за чашкой чая. Если же кто-то из моряков догадывался захватить при этом что-либо из винно-водочных изделий, то неплохую закуску к ним, помимо всего прочего питательного и перевариваемого желудком составляли — в этом случае уже вполне созревшие к этому времени и исключительно полезные содержащимся в них витаминами — редиска и лук, которые мы и выдёргивали из нашей половины грядки редиски и нашей же половины грядки лука, закупленных нами у Устины Никифоровны в складчину прямо на корню. По приглашениям капитана, стармеха, или второго механика, мы собирались иногда и у них, и коротали свободное от работы время за обильными чаепитиями и теплыми, дружескими беседами, шире и глубже знакомились, лучше узнавали друг друга. Они были бывальми моряками, долго плавали, многое видели, многое испытали и претерпели, им было что рассказать нам, более молодым морякам, хотя уже также не новичкам на море, уже также имевшими некоторый стаж и опыт службы на нем. Так, за повседневными заботами и хлопотами на корабле, напряженным трудом, отдыхом и приятным времяпрепровождением на берегу, незаметно пролетели и апрель и май месяцы и наступил июнь месяц.

Вероятнее всего и он прошел бы также как и эти два предыдущих месяца: если бы вместе с ним, не пришло и роковое воскресенье, пришедшееся на его 22-е число. Воскресенье 22 июня 1941 года, пришедшее в нашу мирную страну со своим страшным, убийственным словом ВОЙНА! Словом, от которого кровь невольно холодаеет в жилах, уже не в состоянии обрести покоя, а разум здраво осмыслить и в полной мере осознать весь трагизм, все

ужасы, таящиеся в этом зловещем слове. Словом, сокрушившим все мечты, все надежды, все замыслы, все планы и чаяния, какими был преисполнен, какими жил каждый наш советский человек. Моя также.

## Глава II. ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ.

Начавшаяся война в корне изменила все намеченные партией планы и программы дальнейшего развития народного хозяйства, всей экономики нашей страны и на этой основе всемерного улучшения жизни, повышения благосостояния всего нашего советского народа. В корне изменила весь ход <sup>и</sup> ритм ее повседневной жизни. Все материальные, духовные и человеческие ресурсы государства стали мобилизовываться на полный разгром ненавистного врага, посмевшего посягнуть на честь, свободу, независимость нашей Родины, несшего нашему народу бесправие, унижение его человеческого достоинства, порабощение, его безжалостное истребление, его неминуемую гибель и вымирание. В полной мере эта всеобъемлющая мобилизация коснулась всего, что имело и чем располагало на то время наше государство. Начавшаяся война в корне изменила и судьбу "Микояна" и нашу на нем. Согласно плана мобилизации он подлежал переоборудованию его во вспомогательный крейсер и передаче в состав военно-морского флота, а мы, находившиеся на нем моряки, мобилизации нас на военную службу и

включению в состав его экипажа. Именно так все это и стало осуществляться. Уже вскоре на достроочный причал, у которого стоял наш "Микоян" въехал состав, доставивший на него орудия. Выгруженные с платформ на берег они, как на параде выстроились вдоль его левого борта. Это были дальнобойные, сто тридцатимиллиметровые орудия в подушках, какими о ту пору были вооружены все наши эскадренные миноносцы, канонерские лодки (бывшие эльпедифоры) и большинство береговых батарей. Вслед за ними сюда же были доставлены и зенитные орудия разных систем и калибров, "эрликоны" - 76-миллиметровые орудия и крупнокалиберные пулеметы. На корабле развернулись работы по его переоборудованию и вооружению. Заводу предстояло выполнить на нем большой объем всякого рода работ. "Микоян" перешел в непосредственное подчинение командира Николаевской военно-морской базы, контр-адмирала И.Д.Кулешова. Его капитан М.Н.Стрельков оказался не у дел и со дня на день ожидал приезда его нового командира, которому и должен был его передать. Сам он по причине своего уже весьма почтенного возраста и высокого служебного положения мобилизации на военную службу уже не подлежал. С величайшим недоумением и огорчением узнали мы и о переводе в какую-то армейскую воинскую часть и нашего "деда" - опытнейшего инженера-механика А.Л.Федотова. Кому и зачем понадобился этот совершенно неразумный перевод, невозможно было ни здраво осмыслить, ни логично обосновать. Но делать нечего, пришлось прощаться и с ним. Двух старших машинистов М.А.Поповичева и А.Е.Шаповалева, а также старшину четвертого котельного отделения Абаукина (припомнить бы на этот случай его имя, отчество), также пришлось списать с корабля и оставить на бе-

речу. По заключению медицинской комиссии они почему-то оказались непригодными для службы в военно-морском флоте, хотя все трое уже немало лет плавали на судах торгового флота, а М.А.Поповичев имел к тому же и диплом механика, хотя и плавал старшим машинистом (А.Е.Шаповалов сильно заикался, Поповичев и Абаукин - не знаю почему). Видимо в своем здоровье они также имели какие-то скрытые, серьезные, врожденные изъяны. Мы же шесть человек из одиннадцати, находившихся к тому времени в экипаже "Микояна" - В.Ф.Данаусов, В.А.Жиров, Г.С.Молочинский, В.Н.Мякишев, А.С.Криштопов и я, Н.И.Кузов, были признаны годными для этой службы в ВМФ, что называется по всем статьям, - приказом того же И.Д.Кулешева мобилизованы на нее и первыми вошли в его экипаж, который и начал на него ускоренно комплектоваться и формироваться. Тем же приказом каждому из нас было присвоено соответственно его служебному положению и его воинское звание. Мне было подтверждено и оставлено звание старшины 2-й статьи, присвоенное мне где-то в 1933 году, еще в годы моей первой действительной военной службы в начале 30-х годов. Также видимо обстояло дело и у других моих товарищ, мобилизованных на нее вместе со мною. Каждый из них, судя по возрасту и году рождения, уже проходил ее в свое время и опять оказался на ней, что называется по второму заходу. В этой связи, видимо, не лишне будет упомянуть еще и о том, что едва ли не у большинства военных моряков рядового и младшего командного состава эта службы во флоте, будучи сама по себе в силу своей специфики весьма и весьма нелегкой, оказалась к тому же еще и непомерно долгой по времени. Особенно долгой она оказалась у ребят 1915-1917 года рождения, призванных на

службу во флот осенью 1936 года. Прослужив как и было положено четыре года, они должны были уволиться в запас осенью 1940 года. Но где-то, то ли в конце 1939 года, то ли в начале 1940 года, видимо из-за большого недобора призывников, "дядя Миша", так мы называли между собою, в своей матросской среде, главу нашего государства, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Михаила Ивановича Калинина, - сочинил Указ о продлении срока действительной военной службы во всех родах войск еще на один год. Таким образом, срок службы во флоте стал пять лет, вполне достаточный для того, чтобы получить высшее образование в любом вузе нашей страны. Поехав и поехав, моряки стали служить дальше, ожидая своей демобилизации и ухода в запас уже осенью 1941 года. Но начавшаяся война удвоила и этот срок их службы. И у тех из них, кому пройдя через эту мясорубку все же посчастливилось уцелеть и остаться в живых, она составила восемь, девять и даже десять лет их действительной срочной военной службы. Вот так-то. Также, как и у многих других военморов, у меня она вышла тоже немалая. Отслужил два срока, две службы - восемь лет с месяцами и с тюю лишь разницей, что в ней был перерыв с ноября 1934 года по июль 1941 года. В те предвоенные годы помимо официального узаконенного конституцией <sup>исчисление</sup> срока действительной военной службы в том или ином роде войск наших вооруженных сил, мы, матросы... имели и свое исчисление этого срока нашей службы и исчисляли его так: Зима-Лето, Зима-Лето, Зима-Лето, Зима-Лето; Раз Пасха, Два Пасхи, Три Пасхи, Четыре Пасхи. Как Четвертую Пасху отхристировался и четвертое красное лето отслужил, тут и до гражданки рукой подать, переходить на свои харчи, менять

свои чайчики и ябчики на рабочую робу, опускаться в забой рубать уголь, жариться у печки - плавить металл, становиться к станку точить болванки или ходить с сеялкой по полю.

В сопровождении выделенного нам командира и соответствующим предписанием из штаба военно-морской базы мы направились в какое-то дислоцированное в городе флотское воинское подразделение, где и были полностью обмундированы и поставлены на все виды довольствия. На корабль мы вернулись не гражданскими, а уже военными моряками. Так волею сложившейся судьбы, в вернее волею начавшейся войны, мне пришлось опять и уже неизвестно на какой срок облачиться в форму военного моряка и стать опять военным человеком. Моя голову украсила все та же матросская бекозырка (фуражка без козырька), с черной репсовой лентой на ее окончье, но уже с другой золотистой вывеской на ней. Что делать, военную форму по этой же причине пришлось одеть не только мне и не только нам, ее одели миллионы наших советских граждан призванных на защиту своей Родины. Значит пришло и наше время, значит настал и наш черед стать на ее защиту, как уже не единожды в ее многовековой истории, выходили на это святое дело наши доблестные предки и бились с врагами, как о том свидетельствуют летописи, не щадя жизни своего, не на жизнь, а на смерть. Не дадим же и мы наш народ, нашу русскую землю, на поругание лютому врагу. Будем биться с ним до последнего дыхания, костью ляжем, но одолеем и разобьем его, а Родину защитим. Такими мыслями, чувствами и благородными порывами души были охвачены и преисполнены все, кто одевал военную форму, брал в руки оружие и становился в ряды ее защитников. Поскольку старшим среди нас и по знанию и по

должности, да и по возрасту был второй механик — лейтенант В.Ф.Данаусов, которого все мы исключительно уважали и за его разносторонние и специальные знания, большой жизненный опыт, за мудрость суждений и неизменную ровность характера, то и с решением всех возникавших у нас многочисленных проблем и вопросов и служебного и личного порядка, мы обращались к нему, я в частности попросил у него разрешение на увольнение в город на четыре часа для того, чтобы повидаться и попрощаться с моей квартирной хозяйкой Устиньей Никифоровной, хорошо знакомой и ему самому, и взять кое-что из своих вещей. Получив у него разрешение и увольнительную записку, я тут же направился в город по уже хорошо знакомому и освоенному мною маршруту и адресу.

Война наложила свой отпечаток на облик города, стены многих домов и афишные тумбы были оклеены приказами горвоенкомата о мобилизации на военную службу призывных возрастов, приказами штаба противовоздушной обороны о затемнении города в ночное время суток, о дислокации бомбоубежищ, его инструкциями и наставлениями гражданскому населению на случай вполне возможного налета вражеской авиации, а также распоряжениями городского совета на тот же случай. Стекла окон жилых домов, зданий и строений промышленных предприятий и учреждений города были оклеены многочисленными полосами бумаги, вроде бы предохраняющими их от разбивания взрывной волной при падении и разрыве сброшенных с самолетов бомб. То, что при их падении и разрыве разлетались не только стекла окон, а рушились и стены домов, а зачастую и сами дома, видимо подразумевалось само собой и не имело существенного значения, важно было и в этом случае неукоснительно выполнить и это весьма полезное и далеко не лишнее

руководящее наставление и указание. Уже как видно никем не убирающиеся улицы, скверы, площади и парки города, через которые из конца в конец его пролегал мой путь, были захламлены всякого рода мусором, оскверняли его вид своею неухоженностью, запущенностью и придавали дотоле очень спрятному и чистому городу этот совершенно не характерный для него какой-то заброшенный как бы и обреченный на вымирание тоскливы, гнетущий вид и непрекращающее горестное сожаление о его былом благолепии и привлекательности. И даже ярко сияющее летнее южное солнце и все еще благоухающая пышная зелень никак не изменяли этого гнетущего и тягостного впечатления. Скопление же великого множества призывников и их встревоженных и спечаленных родичей у здания горвоенкомата, заполнивших весь его двор и всю проезжую часть улицы возле него, также не делали это первоначально сложившееся впечатление о нем, более вдохновляющим и радостным. Ни одного оживленного и улыбающегося лица у встречающихся мне редких счастливых прохожих, на его как-то сразу опустевших безлюдных улицах. Веселого было мало — печали, тревог, волнений, горя и бед хватало всем и каждому. Предприятия и учреждения города все еще продолжали свою напряженную и ритмичную работу, но слух об их возможной скорой эвакуации вглубь страны и даже о вполне возможном полном их разрушении якобы подготовленными мощными взрывными устройствами уже каким-то образом просочился и распространился среди населения города, породив в нем всевозможные толки — веру и неверие в такую потрясающую новость, в саму возможность такой трагической и печальной их участи. Складывающаяся же на фронтах обстановка не только не исключала, а наоборот вполне допускала и даже предрещала имен-

но такой исход надвигавшихся событий. Проходя мимо почтового ящика и ничтоже сумнящаяся я все же опустил в него письмо, адресованное проживавшему в Подмосковье моему отцу Ивану Яковлевичу Кузову. В нем я извещал его о том, что я мобилизован на военную службу, что буду служить на одном из военных кораблей Черноморского флота и что по мере возможности буду держать его в курсе всех моих дел. Там же вместе с ним жили и моя сестра Лидия, и мой брат Сергей. Так что и они будут знать все касающееся меня. Брат Сергей был военнообязанный, призывающего возраста и его также как и меня, могли в любое время мобилизовать на военную службу и отправить на фронт.

Добравшись до Слободки, я с тревогой и волнением подходил к дому Устинны Никифоровны. На мое счастье она оказалась на месте. Занятая обсыпкой заваленки находившегося в глубине двора небольшого сарайчика, она не видела и не слышала, как я отворил калитку и вошел во двор, и узнала о моем присутствии в нем только тогда, когда я уже совсем близко подошел к ней, окликнул ее и поздоровался с ней. Видимо она никак не ожидала такого моего столь неурочного и неожиданного прихода, тем более в таком совершенно необычном и не привычном для нее моем виде, и поэтому не сразу признала во мне своего случайного жильца. Признав же, всплеснула руками, бросилась мне навстречу и огласила весь двор такими громкими вскриками, воплями и причитаниями, что услышавшие их ее ближайшие соседи стали собираться у заборов ее двора и с тревогой заглядывать в него. Со многими из них я уже успел познакомиться и был в самых хороших и дружеских отношениях. Узнав в чем дело, они пожелали мне самого отменного здоровья и счастливой судьбы и с тяжкими

раздумьями разошлись по своим домам. Война коснулась всех и каждый из них терзаемый мрачными мыслями и недобрьими предчувствиями со страхом и трепетом ожидал прихода этого еще неизведанного ими зловещего, грозного и разрушительного, как необузданная стихия, надвигающегося события, несущего им боль, горе и страдания, оккупации их родного города вражескими войсками – оккупация которого уже обрисовывалась со всем определенностью и неизбежностью: несколько успокоившись, Устинья Никифоровна перестала причитать и голосить и краем косынки утерла увлажненные слезами глаза. Она все еще с каким-то недоумением и изумлением продолжала внимательно разглядывать меня, словно не веря тому, что перед нею стоял я, ее случайный жилец, хотя и не родной, но ставший очень близким и дорогим ей человеком. Мы присели с нею на ту же самую приземистую скамью, за тем же самым дощатым столом, за которым еще совсем недавно мы собирались такой веселой и шумной компанией. На грядках все еще оставалось немало редиски и лука, которые уже некому было выдергивать и которыми уже некому было закусывать. Цветение вишень, яблонь, слив, груши, абрикосов и акаций уже также подходило к концу и хотя вся эта плодоносная растительность все еще продолжала оставаться пышной, сочной и зеленою и двор и дом Устиньи Никифоровны выглядели как-то токсично и заброшенно, словно покинутые хозяевами, оставшиеся без их постоянного ухода и заботы. Да и сама она еще более похудевшая и осунувшаяся, терзаемая своим постоянным одиночеством, мучительными недугами, своей полной беспомощностью, тревожным ожиданием самого худшего, что несла с собою война, оккупация города, со всеми самыми ужасными и непредсказуемыми ее последствиями, вы-

глядела жалкой, надломленной и растерянной. В таком развороте происходивших событий даже мужчина с твердым бойцовским характером было от чего растеряться и принять то или иное, наименее правильное решение. Я прекрасно понимал ее состояние, искренне сочувствовал ей и жестоко терзался сознанием своей полной беспомощности, полного отсутствия у меня хоть какой-либо возможности облегчить ее боль, ее страдания, ее горькую и печальную участь.

За время моего трех с половиной месячного проживания у нее, мы очень подружились, привязались и очень привыкли друг к другу. По возрасту она годилась мне в матери, которой, увы, у меня уже не было (умерла от тифа в 1919 году). Я ей - в сыновья. Мне было хорошо с ней. Ей, судя по всему, также хорошо было со мною. Теперь же мы с нею расставались и, вероятнее всего, навсегда. Собственно это расставание рано или поздно, но должно было произойти. Я был моряк и уже в скором времени должен был уйти в дальнее плавание. Но расставаться в таких трагических и печальных условиях, какие принесла с собою начавшаяся война, не представлялось ни мне, ни ей. Мне было жаль до слез эту одинокую, добрую женщину, как мать заботившуюся обо мне и оставшуюся безо всякой помощи и хотя бы малейшей надежды на что-то лучшее, в ее так неудачно сложившейся жизни. Ей же видимо, было жаль меня как родного и единственного сына, уходившего на войну, вернуться живым с которой было мало вероятным. Но отвратить или изменить этот злой рок судьбы было не в нашей с ней власти. Мое время было строго ограничено, мне необходимо было срочно возвращаться на корабль,

поэтому и наше свидание и наша беседа не могли быть долгими. Мы зашли с нею в дом. Взяв кое-что из своих вещей, которые мне могли еще послужить, я стал с нею прощаться. Несмотря на все мои самые категорические отказы, она все же уговорила меня принять от нее в качестве ее прощального подарка банку вишневого варенья собственного приготовления и пакет сушеных абрикосов прошлогоднего урожая. Перед выходом со двора, Устинья Никифоровна со словами "Храни тебя бог, Никола", дрожащей рукой трижды перекрестила меня и припав к моей груди обняла и крепко поцеловала. Я также обнял и поцеловал ее и пожелал ей хорошего здоровья, полного благополучия в жизни и всего самого, самого наилучшего, что только можно пожелать самому близкому и самому дорогому для меня человеку. С тяжелым сердцем, мрачными думами и недобрими предчувствиями, встревоженный и спечаленный я уходил от нее. Так мы с нею расстались, распрощались, встретится и свидеться нам уже больше не довелось. Как мне удалось выяснить и в горсовете и у ее ближайших соседей, уже после войны, Устинья Никифоровна очень болезненно восприняла и переносила тяжелейшие годы оккупации врагом Николаева, впала в меланхолию в полное безразличие к жизни, совершенно обессилила и перешла в мир иной так и не дожив до светлого дня освобождения города, до светлого дня Победы; так и не познав в своей жизни ни счастья, ни радости. Это полученное мною печальное сообщение о ее кончине, совпавшее по времени с еще более печальным сообщением о кончине и моего дорогого, горячо любимого отца, скончавшегося где-то в Алтайском крае, будучи эвакуированным туда вместе с предприятием осенью 1941 года, до глубины души потрясли

меня. Их дорогие, светлые образы и по сей день в сердце моем.

Хотя "Микоян", на котором завод вел многочисленные работы по его переоборудованию и вооружению еще ни в каком отношении не был готов и приему на него людей, они тем не менее стали ускоренно прибывать на него. В то время, как часть моряков уже разместилась и обосновалась на нем, другая значительная часть их все еще продолжала оставаться на берегу, в казарме флотского экипажа. Люди еще не знали друг друга, некоторые боевые части и службы корабля были еще без своих командиров. Эта неустроенность и разобщенность экипажа порождали изрядную неразбериху, неорганизованность, беспорядок, приводили к нарушениям воинской дисциплины. Все приходилось решать, налаживать и организовывать буквально на ходу. Моей главной заботой, как и прежде, но с еще гораздо более возросшей ответственностью продолжала оставаться забота о том, чтобы завод качественно и возможно наикратчайший срок закончил все работы, какие ему надлежало выполнить по моему заведованию и поставил бы на корабль все, что ему необходимо было поставить. Со многими рабочими, бригадирами, мастерами, технологами и инженерами завода, с которыми по ходу работы мне приходилось ежедневно встречаться, общаться и вести деловые разговоры, я уже успел хорошо познакомиться и даже подружиться. Они несколько не удивились увидев меня, облаченного в форму военного моряка. В свою очередь, некоторых знакомых мне инженеров и техников я также увидел уже облаченных в военную форму, кого в кителе с нашивками на рукавах, кого в гимнастерке с кубарями в петлицах. Вскоре один за другим на корабль стали прибывать и назначенные на него офице-

ры-командиры боевых частей и служб. Командир БЧ-5 инженер, старший лейтенант Юзер Миронович Злотник, первый штурман — старший лейтенант Николай Григорьевич Марлян, комиссар корабля старший лейтенант Михаил Федорович Новиков, второй штурман лейтенант Александр Иванович Фаворов и другие офицеры. В экипаж корабля добавились мичманы, старшины и рядовые матросы (по прежнему, краснофлотцы). Но все это пополнение не составляло еще и половины экипажа положенного на нем по рангу и штату вспомогательного крейсера. Где-то в середине июля прибыл из Севастополя и его новый командир — капитан 2-го ранга Сергей Михайлович Сергеев, бывший до этого своего назначения командиром дивизиона эскадренных миноносцев. Это был среднего роста, худощавый, подтянутый, с отличной военной выправкой моряк. Даже в том случае, если бы на нем был не офицерский мундир, а сугубо штатский костюм, то и тогда под ним было бы совсем не сложно опознать в нем кадрового военного человека. Его возраст как мы определили, был где-то в пределах тридцати девяти — сорока лет. И хотя само о себе он нам еще ничего не рассказывал, но уже каким-то образом от одного к другому мы узнали, о том, что капитан С.М.Сергеев был опытным боевым командиром — участником гражданской войны, целого ряда боевых операций, участником боев в Испании. Что за проявленный им героизм, отвагу и мужество и умелое руководство боевыми действиями вверенных ему воинских подразделений, он был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды и почетным именным оружием, что по тому довоенному времени было крайне редким случаем среди командного состава армии и флота. Несколько позже, наш комиссар по-

дтвердили нам эти сведения о нем. Нам оставалось только гордиться нашим новым командиром, во всем беспрекословно ему подчиняться, стараться достичь возможно наибольших успехов в боевой и политической подготовке и в предстоящих боях не только не умалить и не принизить редких и, безусловно, ценнейших качеств и достоинств этого боевого команда и этих заслуженных им высоких правительственные наград, которыми он был отмечен и удостоен, но наоборот нашими ратными, боевыми делами и подвигами всемерно подтвердить, возвеличить и упрочить их, поддержав тем самым честь и славу своего корабля, передача которого произошла, что называется из рук в руки и не заняла много времени. Передав командование им его новому командиру, Михаил Никифорович собрал свои пожитки и отбыл в Москву в распоряжение отдела руководящих кадров ГУСМП за своим новым назначением, на вполне возможно такую же должность капитана ледокола, на какую либо иную руководящую должность. Перед отъездом мы накоротке собрались в одной из еще не занятых, пустовавших кают, выпили по прощальной чаре и пожелав ему хорошего здоровья, благополучия в жизни и успехов в делах, проводили его на поезд отправлявшийся в столицу. Кто мог знать и предвидеть такой оборот событий? Что так все сложится, что так все произойдет? Никто этого не мог ни знать, ни предвидеть. Ведь надо же было такому случиться и произойти. Опытнейший капитан долгое время готовивший свой корабль к выходу в море, дальним плаваниям и работе на Северном морском пути, вдруг нежданно-негаданно оказался на берегу и не у дел, что может быть горшее и обиднее для каждого уважающего себя капитана.

тана? Но жизнь, она и есть жизнь, со всеми ее самыми непредсказуемыми ситуациями и свершениями, какие подчас и приходится встречать каждому из нас, будучи к ним совершенно не подготовленными, а потому и вынужденными принимать те или иные скоропалительные, не до конца продуманные решения и действия, когда эта сложившаяся, чрезвычайная ситуация уже вошла в дом и стала непреложным и свершившимся фактом. И если подобными непредсказуемыми ситуациями и свершениями с избытком наполнена и вся наша повседневная жизнь, проходящая в спокойных условиях мирного времени, то что же говорить о ней в складывающихся подчас совершенно непредсказуемых условиях военного времени, наполненного самими неожиданными, как разбушевавшаяся грозная стихия, катастрофическими и разрушительными ее проявлениями и последствиями. Двадцати семи миллионам наших советских людей война оборвала, укоротила саму их жизнь. Многим же миллионам она изранила, извратила ее, проводя подчас по таким тернистым путям-дорогам, каких не могли ни предначертать, ни предопределить ни здравый рассудок, ни даже самая богатая фантазия. Какие не могли присниться даже в самом кошмарном сне.

Встретиться и свидеться с Михаилом Никифоровичем Стрелковым мне уже больше не довелось и дальнейшей его судьбы я не знаю. Сложнейшая и тяжелейшая задача стояла и перед нашим новым командиром катрангом т. Сергеевым С.М. и перед коллективом завода, и перед всеми нами, его экипажем, в возможно кратчайший срок завершить все работы по переоборудованию и вооружению корабля, подготовке и его и сея к предстоящим похо-

дам и боям. Работы же во всем ее объеме и многообразии было еще очень, что называется невпроворот.

А война неумолимо нацвигалась и торопила. Идя от западных границ нашей Родины, с каждым днем она все ближе и ближе подходила к Николаеву. Я многого не знал, многое не понимал, но видеть те беды, горю и страдания, какие несла нашему народу эта ужаснейшая, кровопролитная война я уже видел, видели это и мои товарищи, мои боевые друзья. Мы видели как гонимые ужасами войны наши советские люди уходили из своих родных, веками обжитых, насиженных мест. Как с гневом, слезами и болью в сердце покидали и оставляли они то, что для каждого из них было самым святым, самым дорогим и безмерно любимым - земли своих предков, на которых они родились, росли, взрослели, набирались ума и жизненного опыта, прилежно трудились. На которых проходила вся их жизнь и продолжение их рода. Мы видели, как круглые сутки не прерываясь ни на один час, непрерывным потоком словно река в половодье двигались по окраинам Николаева к переправам через Ингул и Южный Буг нагруженные немудрящим домашним скарбом всякого рода повозки, в которых переправлялись и за которыми брали худые, усталые и измученные люди, в большинстве своем женщины и дети. Как поднимая тучи пыли шли перегоняемые туда же на восток, стада коров, табуны лошадей, стары овец. Как стараясь пробиться через этот нескончаемый поток повозок, людей и скота, или обехать его стороной, к этим же переправам устремлялись и автомашины с эвакуированными людьми, дорогостоящим оборудованием, ценностями, государственными архивами, и даже новорожденными младенцами из родильных домов. Эта до боли и

слез потрясающая, печальная картина величайшего бедствия наших советских людей и по сей день стоит перед моими глазами.

Помнится, тогда же, где-то в середине июля 1941 года, в завод вошли уже побывавшие в боях монитор "Ударный" и отряд бронекатеров из состава Дунайской военной флотилии. К тому времени я уже имел довольно полное и ясное понятие и представление о всех классах кораблей нашего военно-морского флота и даже о каждом из них в отдельности. Монитор же я увидел впервые и поэтому обозревал и разглядывал его с величайшим интересом и нескрываемым любопытством. Он мне признаться очень понравился, небольшой, но сильный кораблик. Я не предполагал, что мониторы так хорошо вооружены. Имея такое мощное артиллерийское вооружение – хорошо обученные и на тренированные расчеты орудий, они способны наносить свои сокрушительные удары и по укреплениям и по боевой технике и по живой силе противника, а обладая к тому же и хорошей броневой защитой, неплохо выдерживать и его ответные удары. Простояв в заводе с неделю и исправив все, что им необходимо было исправить, и он и бронекатера куда-то ушли и больше мы с ними никогда и нигде не встречались. Так, за напряженным трудом, заботами и хлопотами подошел к концу и июль месяц. Наш "Микоян" все еще продолжает стоять у дюстросечного причала завода – на нем круглосуточно ведутся всевозможные работы. Орудия уже на корабле, но до их полной боеготовности по-видимому еще не близко, еще какое-то время займут работы на них и возле них. А этого времени при всех условиях уже явно не хватает. Еще не оборудованы, не подготовлены должным

образом погреба для боезапасов. Обстановка же в городе в высшей степени тревожная, напряженная, крайне опасная. Вражеская авиация бомбившая и Одессу и Севастополь и другие города нашей Родины, по каким-то соображениям немецкого командования все еще не обрушила свои бомбовые удары по Николаеву. Видимо намереваясь сохранить для себя в целости и сохранности два больших, находившихся в нем судостроительных завода союзного значения. Но где-то, в первых числах августа, все же настал и его черед. Бомбардировщики с паучьей счастливой на крыльях и фюзеляже появились над притихшим и настороженным городом на небольшой высоте в десять часов утра ясного солнечного дня. Не запомнив этот день (четвертого или пятого августа) я почему-то хорошо запомнил само время этого налета: видимо, машинально взглянув на часы. Да было ровно десять часов. Смертоносный груз с них обрушился на завод и порт со стоявшими в них кораблями и на такие важнейшие объекты города, как его тепловая электростанция, железнодорожный узел, портовый элеватор, на предприятия союзного и местного значения и на его жилые кварталы. Как того и следовало ожидать, противовоздушная оборона города оказалась совершенно неподготовленной к отражению этого налета. Она малочисленная, слаба и беспомощна. Ни достаточного количества зенитных орудий на батареях, ни самих батарей, ни тем более истребителей в воздухе. Поэтому бомбили прямо среди бела дня, совершенно безнакаванно, спокойно, прицельно и на выбор, как на учениях. Мы еще также ничем не могли помочь нашей противовоздушной обороне, хотя зенитные орудия уже установлены на корабле — но еще неподготовлены к открытию из них огня. Нет к ним снарядов. Нет на них еще и самих пушкарей,

расчетов этих орудий. При этом же, первом налете, вражеской авиации на Николаев едва не произошло непоправимое. Сброшенная на наш "Микоян" и летевшая на него со страшным раздирающим мозги и душу смерзительным, истощным воем,увесистая, видимо килограммов на двести пятьдесят авиабомба, на наше счастье ушла несколько вправо от него. от намеченной для нее цели и не поразив ее, не попав в "Микоян": с оглушительным грохотом взорвалась на берегу, не в дали от него же и до строенного причала, разрушив угол корпуса какого-то близъ расположенного цеха, разворотив и вздыбив и рельсы и шпалы пролегавшего возле него же участка внутризаводской железной дороги, разбив и раскидав стоявшие на ней вагоны и платформы, наделав попутно и множество других бед: образовав на месте своего падения и взрыва большую вместительную воронку. Она выбросила на поверхность многие кубометры ее слежавшегося, уплотненного грунта. Поднятые в воздух и разнесенные окрест мощнейшим взрывом осколки ее же корпуса, куски разорванных и искореженных рельс, обломки шпал, кирпичи, камни, обрывки каких-то тросов и проводов пронесясь над кораблем со свистом и воем попадали в воду далеко за ним, не причинив ему однако, каких-либо разрушений или серьезных повреждений. На то же наше удивительное счастье и везение не произошло потерь и в нашем личном составе.

Рассказывая о бомбёзках немецкой авиацией наших советских сёл, деревень и городов, под которые на протяжении всей войны нередко попадал и наш "Микоян" мы на нем, не могу не упомянуть при этом и о некоторых весьма существенных и впе-

чательных подробностях. Для нашего устрашения и негативного воздействия на нашу психику, на нашу нервную систему, немцы нередко и очень успешно применяли поразительно простую, немудрящую добавку, незаводского изготовления (не знаю даже как ее и назвать), навешивая ее на хвостовое оперение тяжеловесной бомбы. Будучи онаценней такой немудрящей добавкой, сброшенная с самолета бомба начинала издавать такой истощенный, <sup>такой</sup> замерзительный и устрашающий вой и еще до своего падения и взрыва уже нагоняла такой страх и ужас, от которого душа уходила в пятки, не знаешь куда и деваться. И зачастую парализовала боеспособность зенитчиков. С большим запозданием такой устрашающей добавкой на хвостовое оперение тяжеловесных бомб стали оснаштать и в нашей авиации.

Эта первая сброшенная на наш "Микоян" немецкая бомба, угадай она в него и превратив в груду искарженного металла, в считанные минуты решила бы всю дальнейшую судьбу и его самого, и нашу на нем. Совершенно новый, не прошежший еще ни одной мили корабль, из орудий которого не было произведено <sup>сие</sup> ни одного выстрела, а его форштевень не расколол еще ни одной оказавшейся под ним льдины, едва не оказался на дне у дюстроичного причала судостроительного завода, построившего его. Нет, да и не может быть более печальной, нелепой и горькой участи, более бесславного конца для любого спущенного на воду и построенного корабля. И благодарение Всевышнему за то, что с нашим "Микояном" этого не произошло, за то, что не допустил он такого бесславного начала и конца его службы на благо Родины. Для многих же рабочих этого судостроительного завода - равно, как и для него самого этот

налет вражеской авиации оказался роковым и обернулся многими ужасными и самыми тяжелыми и трагическими его последствиями. Одна из бомб залетела в крытый эллинг, куда спасаясь от бомбёжки устремились многие рабочие, работавшие на наружных работах не вдалике от него же и добавились к тем из них, кто уже находился и работал в нем. Ее ужасный, мощный взрыв произвел в нем большие разрушения и многим из них оборвал, укоротил саму их жизнь. С величайшим гневом, болью в сердце и каждой мести наблюдали мы с палубы своего корабля как метались по заводу между его цехами пожарные и санитарные машины, как выносили к ним из него на носилках убитых и раненых, окровавленных людей. По приказу командира корабля два отделения моряков из нашего экипажа были направлены в распоряжение администрации завода для оказания ей помощи в ликвидации последствий этого разрушительного налета, этой варварской бомбардировки мирного советского города. В результате этой бомбёжки оказались серьезно поврежденными и некоторые другие промышленные предприятия, его жизненно важные объекты и коммуникации. Имелись и человеческие жертвы, число которых не сообщалось (не было принято сообщать об этом). Эту первую бомбёжку города, завода и нашего "Микояна" видимо и следует считать и их, и нашим боевым крещением. Война еще только начиналась, и нам оказываться под ними, на всем ее протяжении, предстояло еще не единожды. Не встречая на своем пути серьезного сопротивления, армии немецко-румынских войск быстро продвигались по югу Украины и уже с первых же дней наступившего августа месяца вся обстановка в этом регионе осложнилась настолько, что стала для Николаева предельно критической. Судя

по всему; Верховное командование не имело ни сил, ни средств для его эффективной и долговременной обороны и его участь была практически уже предрешена. В силу этого и власти города и командование его местного, немногочисленного гарнизона принимали все меры к тому, чтобы все, что только можно было каким-либо образом вывезти, эвакуировать из него вглубь страны, было бы эвакуировано и вывезено. Все, что оказалось невозможным быть эвакуированным и вывезенным из него, было бы взорвано, сожжено и уничтожено. Многие его жители видя неминуемое, надвигающееся на них бедствие также в панике покидали город и всеми доступными средствами и способами выбирались из него и устремлялись в том же восточном направлении. Оставаться в нем далее было слишком рискованно. Обстановка могла сложиться таким образом, что из него можно было не уйти вообще, поэтому командир *Карабля* отдал приказ — Корабль к походу изготавливай! На вахты в его котельные и машинные отделения вместе с нами — военными моряками заступили и рабочие этого судостроительного завода, работавшие в ходе его строительства на установке и монтаже в нем его котлов, машин, вспомогательных механизмов. Всей механики этих отделений, и потому хорошо знавших их устройства, правила их эксплуатации, обслуживания и ремонта. Грамотно, квалифицированно и умело управлявшие ими, мы уходили из Николаева в ночь с 5 на 6 августа (Николаев был сдан и оккупирован войсками противника 13 августа 1941 года). Уходили с уже установленными, но так еще и не подготовленными к стрельбе орудиями, не имея ни снарядов к ним, ни самих

*мужиками* расчетов на них. Уходили с целым списком еще не завершенных работ на нем, с еще и наполовину не укомплектованным и не сформированным его экипажем. Уходили так и не пройдя никаких ходовых испытаний его в море и устранив заводом всех выявившихся в ходе него дефектов и недоделок, какие надлежало выявлять и устранять на каждом построенном заводом корабле, перед сдачей его заказчику. Отдав швартовы и отойдя от дистроичного причала, машины, гребные валы и винты корабля стали делать свои первые обороты, а лаги "Микояна" стали отсчитывать первые, проходимые им мили. Рекою Южный Буг мы выходили в Днепро-Бугский лиман Черного моря. Ночь была лунная, светлая, ясная и видимость превосходная. Фашистские асы и на этот раз не оставили нас без своего внимания, одарив на прощание десятком увесистых фугасов. Грохнув в берег и в какие-то строения, стоявшие на нем, онисыпали палубу и надстройки проходившего вблизи них *Микояна* камнями, песком и битым кирпичом. Нам эти их подарки отвечать было пока еще совершенно нечем. По приходе в Севастополь, все работы на корабле в самом срочном порядке были завершены, экипаж полностью укомплектован и сформирован. Все орудия приведены в полную боевую готовность и обеспечены полными комплектами снарядов и зарядов к ним, и наш "Микоян" принял весьма внушительный боевой вид. Пять дальнобойных сто тридцатимиллиметровых орудий в подбашнях, составлявшие его так называемый главный калибр, а также довольно мощное зенитное вооружение, включавшее в себя два семидесяти шестимиллиметровых зенитных орудия, несколько окорострельных "Эрликонов" и крупнокалибер-

ных пулеметов и двести тридцать моряков его экипажа стали немалой силой, способной сделать многое. Способной дать бой любому вражескому кораблю, любой его береговой батарее, отразить атаку его бомбардировщиков, торпедоносцев, торпедных катеров, нанести большие потери его живой силе и боевой технике. Число же моряков, составлявших в то время экипаж нашего "Микояна" определено и названо мною весьма приблизительно, вероятнее всего нас на нем было даже несколько больше. Сколько нас было в действительности? На этот вопрос со всем определенностью мог бы ответить наш бывший поилец и кормильец - младший лейтенант интендантской службы, уроженец и житель славного города Ленинграда Юрий Харченков (или Корченков). Но жив ли он, и где его искать? Успешному завершению всех работ на корабле, его вооружению и формированию его экипажа в немалой мере способствовало всестороннее содействие в этом командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф.С. Октябрьского - не единожды бывавшего у нас на "Микояне", следившего за ходом производившихся на нем работ и дававшего свои руководящие указания.

Так навязанной нам войной и нуждами обороны Родины, мирный советский труженик - ледокол, предназначавшийся для битья льда и проводки судов в наших северных и дальневосточных морях, стал кораблем-воином, боевой единицей Черноморского флота. Здесь же, в Севастополе, приступил к исполнению обязанностей старшего помощника командира корабля назначенный на него на эту беспокойную и хлопотливую должность капитан-лейтенант Николай Гаврилович Холин. (Трудно понять и уяснить мотивы этого назначения, так как и по подготовке

и по опыту службы, да и по натуре своей он был катерником от Бога). И как оказалось боевой, инициативный офицер, проявивший себя в самых критических ситуациях, в каких оказывался корабль и в ходе боевых действий, и в ходе его кругосветного похода, свою выдержку, хладнокровие, личную храбрость и завидную способность организовывать, вдохновлять и вести за собой моряков экипажа на самые решительные и рискованные действия. Что по моему разумению и должно являться наипервейшим качеством каждого офицера любого рода войск.

Здесь же, в Севастополе приступил к исполнению своих обязанностей корабельного врача назначенный на него капитан 3-го ранга Федор Кириллович Попков. В нем же были мобилизованы на военную службу и включены в экипаж "Микояна" и рабочие Николаевского судостроительного завода, строившие его, те, что пришли на нем оттуда. Это были: Григорий Студенко, Иван Дробнич, Федор Хилько, Михаил Улич, Александр Колбанов, Петр Савкин, Григорий Солонников, Владимир Добровольский, Николай Назаратий, Дмитрий Перековец, Василий Мифодюк, Петр Способенко и многие другие мастеровые ребята, имена и фамилии которых к сожалению, уже и не удержала, не сохранила мне моя память. Они и составили едва ли не все вахты машинистов машинных отделений корабля. Все они были примерно моего, 1912 года рождения, моего возраста, где-то от 1908 до 1918 года и также, как и я, в большинстве своем уже отслужившие в свое время действительную военную службу, кто где и опять же призванных на нее. Как, видимо и было предопределено нам самую судьбою. Не имея ни чинов, ни рангов, ни званий и став лишь рядовыми матросами (краенофлотцами) все они однако уже имел-

ли большой опыт работы с машинами и всевозможными корабельными механизмами. Каждый из них по сути дела был готовым механиком (без диплома). Имея у себя таких высококвалифицированных машинистов любой стармех мог спать совершенно спокойно и видеть одни приятные сны. Сердце корабля - машины, находились в умелых, надежных руках, их безотказная работа была обеспечена. Лишь бы не подводили кочегары и держали пар на марке. Это был редкий, а возможно и единственный случай в истории нашего русского флота, когда на корабле служили те, кто его и строил - подобного ему я лично не знаю. В моей мореходной практике такого не случалось. Уже вскоре все мы стали самыми лучшими и надежными друзьями. Сама служба на корабле, да еще в условиях войны, в условиях боевых действий, делает такую флотскую дружбу особо прочной и надежной. Наскоро пройдя учебные стрельбы и приняв на борт все необходимое для похода и боя, 13 сентября того же 1941 года "Микоян" вышел на помощь войскам, оборонявшим Одессу. Одесса-мама, так любовно называют свой город сами одесситы. Кто из моряков не знает этот черноморский портовый город, славный многими своими историческими и революционными событиями, выдающимися людьми, славный многими своими достопримечательностями, которыми так гордятся все его жители, величайшие патриоты своего родного города, по южному веселого и шумного, привлекательного и приветливого во все времена года. Судьба и служба не раз приводили меня в Одессу и каждый раз я радовался встрече с ней. Но не так выглядела Одесса в тот памятный сентябрьский день 1941 года, когда на рассвете мы подошли к ней. Пламя и дым пожарищ были видны во многих ее местах. С земли в зенит

навстречу фашистским стервятникам неслись разноцветные струи трассирующих снарядов скорострельных "Эрликонов". Черные облака разрывов семидесятишестимиллиметровых снарядов в великом множестве усеяли небо Одессы. Многоголосая артиллерийская канонада, прерывистая дробь пулеметов, вой и грохот рвущихся авиабомб и снарядов явственно доносившиеся до корабля со стороны города, свидетельствовали о напряженности шедших за него ожесточенных боев. Такой она предстала нашему взору, наша милая сердцу Одесса. Мы прекрасно знали о тяжелом положении города и его героических защитников. Окруженная на суше многократно превосходящими силами противника, испытывая острейший недостаток оружия, боеприпасов, медикаментов, пищи и даже воды, обстреливаемая и разрушаемая и с суши, и с неба, Одесса не сдавалась, продолжая сражаться, держать свою героическую оборону. Ее снабжение всем необходимым для ведения боевых действий, пополнение воинских частей гарнизона, эвакуация раненых и многих ее граждан, осуществлялись только морем. Немецкая авиация, имевшая в ту пору подавляющее превосходство над нашей авиацией, зорко следила за подходами кораблей к городу и редко кому из них удавалось прорваться к нему, избежав разящих бомбовых ударов ее пикирующих бомбардировщиков. Тяжело и больно было видеть наш родной, любимый город, осажденным и разрушаемым ненавистным врагом. Тяжело и больно было сознавать всю горечь и печальную участь наших советских людей, находившихся в нем. Среди моряков "Микояна" было немало и одесситов, чьи семьи находились также там. Их состояние нетрудно было понять. Нас не надо было ни призывать, ни убеждать, ни уговаривать, ни агитировать.

Все было перед нашими глазами. Все взвывало к отмщению. Любой злобой, ненавистью к врагу и каждой мести были наполнены наши сердца. В порыве к бою нас уже ничто не могло сдержать и остановить. Расчеты орудий, изготовленных к открытию огня ждали с берега исходных данных и сигнала к его открытию. На корабль уже прибыли представители штаба обороны города, согласовывали и уточняли с командиром корабля объекты противника, подлежащие разгрому и уничтожению. Вскоре же и то и другое было дано. Вслед за пристрелочными выстрелами по скоплению вражеских войск и его боевой техники залп за залпом стали бить все пять стотридцаток корабля, сея там смерть и разрушения. Этот артиллерийский огневой налет, корректируемый базовыми корректировочным постом был мощным и весьма эффективным. Как того и следовало ожидать, командование немецко-румынских войск сразу же отреагировало на наше появление под Одессой и на наши действия здесь. Приняв "Микоян" за новый броненосец береговой обороны, на который он и в самом деле был очень похож, оно отдало приказ своим авиационным частям и подразделениям о немедленной его массированной бомбардировке и потоплении. Во исполнение этого приказа звенья пикирующих бомбардировщиков ни единожды устремлялись в яростную атаку на него. Но на подлете к нему всякий раз встречали такую плотную, такую убийственную завесу огня наших зенитчиков, которую не в состоянии были преодолеть, для прицельного бомбометания с пикирования. Сбросив бомбы без какой-либо надежды на успех, они сами с величайшейспешностью ретировались из этой слишком опасной для них зоны воздушного пространства. Не давали желаемых результатов и атаки на наш "Мико-

ян" вражеских самолетов-торпедоносцев, которым он стал подвергаться с первого же дня своего прихода сюда, под Одессу. Встреченные своевременным и дружным огнем с корабля, они также оказывались не в состоянии произвести по нему точный упреждающий, прицельныйброс своих торпед и убирались всвои, так и не выполнив приказ своего командования. Немалую опасность для нас являла собою и береговая батарея противника, начавшая бить по кораблю, откуда-то со стороны Дофиновки (и о существовании и нахождении которой даже не было известно в штабе обороны города). Всякий раз, как только он оказывался в пределах досягаемости ее орудий, она открывала по нему огонь. Ее снаряды пролетали, падали и рвались в опаснойблизости, приходилось маневрировать, уходить из-под обстрела, открывать по невидимой, хорошо замаскированной батарее ответный огонь. Так, день за днем, с восхода и до захода солнца, курсируя вдоль побережья по своей огневой позиции, и на виду едва ли не всей Одессы, отражая налеты вражеской авиации, ведя нередко случавшуюся артиллерийскую дузель с береговой батареей, противника, "Микоян" стал выполнять поступающие с берега заявки командования обороны города на обстрел и уничтожение важнейших объектов живой силы, боевой техники врага. Стал вносить и свой весомый вклад в героическую оборону Одессы.

С наступлением темноты "Микоян" уходил в открытое море и напрасно немецкие летчики сбросив со своих самолетов осветительные ракеты-фонари, начинали свою очередную ночную охоту на него, поднимая над гладью моря громадные столбы вздыбленной воды, из бомбы рвались там, где его уже не было. Но

подчас и в угрожающей близости от его бортов.

Не открывая огня, меняя курсы, маневрируя, он уходил еще мористее, или наоборот подходил возможно ближе к берегу, насколько позволяла ему его большая осадка. Нередко, неожиданно для противника, "Микоян" возвращался на свою огневую позицию и обрушил на врага десятки своих всесокрушающих пудовых снарядов, разнеся ими все, что оказалось в пределах их мощнейшего разрыва, произведя в его скоплении немало потерь, невообразимую панику и ошеломив его, он опять скрывался в темноте ночи. Так после одного из таких, особенно удачных ночных арт.налетов, эта зловредная береговая батарея так досаждавшая нам, уже перестала нас беспокоить. Было похоже на то, что наши пушкари с помощью базового корректировочного поста все же накрыли и разнесли ее. Разумеется не все получалось так, как оно трактовалось теоретически в классах военных училищ и на факультетах военных академий, и военно-морской академии, в частности. Практика первых же боев выявила немало серьезнейших ошибок, стратегических просчетов и упущений в руководстве боевыми действиями воинских частей и подразделений, командирами всех рангов от низших и до высших.

Сошлюсь при этом лишь на один эпизод, к сожалению имеющий место и в нашей практике, в ходе обороны той же Одессы. В полуденное время одного из памятных сентябрьских дней 1941 года, когда мы вели интенсивный огонь по позициям противника, то подвергались почти одновременной яростной атаке вражеской авиации и... своих же торпедных катеров. Если атака с воздуха, из поднебесья была вполне естественной, закономерной, ожидавшейся и, к отражению которой мы были всегда го-

тобы, то атака с моря, предпринятая на нас своими же торпедными катерами, в результате кем-то неправильно отданного или неправильно понятого приказа, была совершенно неожиданной и необъяснимой. Своя своих непознаши и по своим же стреляши. Такое случается. Еще в какой-то мере эту роковую ошибку можно было бы простить нам, принявшим свои торпедные катера за немецкие и открывшим по ним огонь. Но как можно было принять наш "Микоян" за вражеский корабль и выйти на него в атаку, уму непостижимо. Действуя таким образом надо было совсем потерять головы, или имея на плечах таковые, решительно ничего ими не соображать, тем более, что все это происходило не в темное, ночное время суток, а в ясный божий день и при прекрасной видимости. Эту атаку надо было упредить и обезвредить. Несколько предупредительных залпов, уже не по врагу, а в их сторону и беглый, заградительный огонь открытый с корабля, заставили образумиться этих, не в меру лихих, но безмозглых катерников, заставили сойти их с боевого курса и отказаться от пуска их торпед по "Микояну". Нетрудно представить к каким трагическим, печальным и непоправимым последствиям и для них, и для нас могла привести эта допущенная кем-то роковая ошибка, не предупреди мы ее таким, скажем прямо, не деликатным, но самым решительным образом. Они могли нас торпедировать, а мы их расстрелять. В своей вышедшей уже после войны и любезно подаренной мне книге "Свет победы" этот печальный и нелепый эпизод также вспоминает и списывает ее автор, капитан 3-го ранга Леонид Сергеевич Соболев, находивший в ту пору у нас на "Микояне" в качестве военного корреспондента "Правды". В ходе войны были случаи и гораздо более серьезные, несогласованностей, повлекших за собой и бо-

лее тяжкие потери из-за такого, с позволения сказать, руководства боевыми действиями наших войск и на суше, и на море.

Но эти же - первые бои дали и тот бесценный боевой опыт, который и можно было приобрести только проходя через них.

И все же воевали мы там видимо неплохо. За отличные боевые действия, в результате которых от огня нашего "Микояна" понос враг весьма значительные потери в живой силе и в боевой технике, командующий сухопутными войсками Одесского оборонительного района генерал-майор И.Е.Петров объявил благодарность командиру корабля капитану 2-го ранга С.М.Сергееву и всему нашему экипажу. Позже, когда была учреждена медаль "За героическую оборону Одессы" все мы были награждены этими медалями.

Мы ушли из-под Одессы израсходовав весь свой боезапас, оставив на обратный переход в Севастополь всего по несколько снарядов на оружия главного калибра. Нам на смену пришли другие корабли черноморского флота. Героическая обороны Одессы продолжалась.

Прийдя в Севастополь, мы стали деятельно готовиться к повторному походу на Одессу, но надобность в этом уже отпала. Решением Ставки Верховного Главнокомандующего и личного приказа маршала т.Сталина И.В. 16-го октября 1941 года наши войска оставили Одессу. Одесса была сдана. Тем временем II-я армия генерала Эриха фон Манштейна, сломив сопротивление разрозненных частей нашей Красной Армии вошла на Крымский полуостров, овладела Джанкоем, за ним Симферополем и подходила к Севастополю. Город изготавливался к обороне, которая и

вашла в историю как его героическая оборона в 1941-1942 годах. Не скрою, в моем упрощенном и, видимо, недалеком понимании, эта война, развязанная с нашей страной воинствующим германским империализмом и фашизмом представлялась мне како-  
то очередной, но более широкомасштабной и более рискованной авантюрией, предпринятой им все с той же преступной идеей и целью всесторонней проверки ее военного и экономического потенциала, ее мощи и прочности установленных в ней строя, какие уже не единожды, в разное время, предпринимались силами мирового империализма, на разных участках границ нашей Родины и неизменно заканчивались полным разгромом вторгшихся вражеских полчищ и их позорным изгнанием за ее пределы. Так же, как и все советские люди, я безгранично верил широковещательным многократным и клятвенным заверениям руководителей нашей коммунистической партии, лично т.Сталина И.В., членов правительства, высшего военного командования о надлежащей вооруженности, боеспособности и несокрушимости нашей доблестной Красной Армии, о неприменимости границ нашей Родины, воспевавшихся во всех песнях довоенных лет. Воспринимая очень болезненно сообщения о ее поражениях и отступлениях на разных участках фронта, я объяснял их себе и другим, стечением крайне неблагоприятных, сложившихся для нее, условий и обстоятельств и считал их не только долговременными, а предельно кратковременными. Пройдет месяц, два, от силы три, мыслил я и она перегруппирует свои силы, собрав их в единый мощный кулак, нанесет по врагу свой упреждающий, сокрушительный удар и вышвырнет его туда, откуда он и заявился. А в расплату за содеянное и в на-  
зидание на будущее, в наказание за его дерзость и вероломство

— разбомбит столицу фашистского рейха — Берлин, и отторгнет от Германии всю ее Восточную Пруссию или даже, более того, Таким представлялся мне ход событий, ход войны. Такими наивными и глупыми были мои мысли, соображения и воображения. И, видимо, не у меня одного. О том же, что немецкие войска сами оккупируют значительную часть нашей территории, подойдя к Москве и будут угрожать ей ее захватом, надолго блокируют Ленинград, дойдут до самой матушки Волги и доберутся до снежных вершин Кавказа, не могло быть и речи. Такая мысль своею абсурдностью и невероятностью не укладывалась в моем сознании и просто не доходила до него. Судя же по тому, как развивались все дальнейшие события, как складывалась вся обстановка на фронтах Великой Отечественной войны, все шло именно к этому и являлось не абсурдным и невероятным, а как кошмарный сон ужасной и трагической действительности. Ежедневные сводки Совинформбюро были также печальнее и тревожнее одна другой. Здесь отступили, там сдали, тут оставили. И так изо дня в день. Словно и не было уже силы, способной сдержать, остановить и обратить вспять эту навалившуюся на нас всесокрушающую мощь наступавших вражеских армий. Все это не могло не наводить на грустные размышления и искать вразумительные ответы на мучительные вопросы: как все это могло случиться? Как все это могло произойти? Где и в чем первопричина причин таких разительных и потрясающих неудач? Официальные ответы на них были явно неудовлетворительными, неубедительными, необъективными. Они не вскрывали и объясняли тех подопледных и действительных причин, которые привели нашу страну, к такому критическому ее состоянию и поло-

жению, к грани ее национальной катастрофы. Каждый наш советский человек объяснял их по своему и находил свои ответы на них, в мере отпущенных ему Богом способностей к самостоятельному мышлению. Поскольку Всеевышний не обделил и меня этим драгоценным даром самостоятельного и независимого мышления, то и я всесторонне обдумывая и осмысливая все творящееся, все происходящее, и сложившееся, также нашел им свое объяснение, свои ответы на эти мучительные и нелегкие вопросы, которые в силу условий военного времени и вездесущего КГБ не рисковал высказывать вслух не только где либо и кому либо, но даже самому себе. Первопричиной причин таких разительных, потрясающих и сокрушительных поражений, какие несла в ожесточенных боях с врагом наша доблестная Красная Армия и сдача ею громаднейших территорий нашей страны, со всеми проживавшими в то время на них миллионами наших, советских, граждан, со всем нашим общенародным достоянием, находившимся на них и захваченных им, по моему разумению, более того, твердому убеждению, следует объяснять полной неподготовленностью нашей страны и ее вооруженных сил к такой глобальной, широкомасштабной и разрушительной войне. Что в свою очередь явилось неизбежным и закономерным результатом неправильной, недальновидной политики в этом вопросе, проводившейся руководством партии, государства и лично т.Сталиным И.В., еще в предвоенные годы.

Поскольку победа советского народа в Великой Отечественной войне неразрывно связана с именем маршала т.Сталина И.В., то и вся вина за эту неподготовленность нашей страны и наших вооруженных сил к ней, за все просчеты и провалы уже

в ходе нее лежит прежде всего на нем же. Это он, буквально обожествленный (хоть причисляй его к лицу святых, заполнил его усатой личностью, и молись на него, все иконы) взявший на себя единоличное и полновластное руководство партией, все образы правления государством и командование всеми его вооруженными силами. Установив в стране диктатуру махрового культа своей личности и ничем не ограниченной власти, не терпевший ни малейшей критики в свой адрес и жестоко расправлявшийся со всеми противниками и послушниками его воли, являвшийся непрекаемым законодателем и вершителем судьбы и всего государства и всего нашего народа. Единовластию которого мог бы позавидовать любой император всех времен и народов. Это по его, в первую очередь, явному недомыслию, некомпетентности и недальновидности и была допущена вопиющая эта неподготовленность. Свою долю ответственности за нее, разумеется, несет и все бывшее ближайшее окружение маршала, бывшее высшее командование Красной Армии, в лице ее бездарных маршалов Ворошилова, Тимошенко, Буденного, благодаря неустанным заботам и стараниям которых наша славная русская пехота, равной которой по ее боеспособности не было и нет ни в одной армии мира, провоевала едва ли не всю Великую Отечественную войну, имея на вооружении трехлинейную пятизарядную винтовку, системы капитана Мосина образца 1891 года, с отменно украшившим ее двуглавым царским орлом, производства Тульских оружейных заводов, которыми были вооружены наши отцы, деды и прадеды, воевавшие еще в русско-японскую, русско-германскую и гражданскую войны. И тих еще не хватало на всех бойцов.

Нисколько не сомневаюсь в том, что в годы гражданской войны эти маршалы были на своих местах: были по тому времени отличными военачальниками, прекрасными стратегами и тактиками. Но для Великой Отечественной войны, с ее небывалым размахом, широтой фронтов, сосредоточением величайшего количества войск и всевозможной боевой техники задействованной в ней, - для квалифицированного и умелого руководства в этих условиях войсками Красной Армии, они, к сожалению, оказались явно неподготовленными, не годными, со всеми вытекающими отсюда самыми тяжелыми для нее, последствиями. В этой нашей вопиющей неподготовленности к войне видимо не последнюю роль сыграли и те горе-стратеги Генерального штаба армии и нашего родного Адмиралтейства, кои занимались непосредственной разработкой и планированием мобилизационной готовности страны, тактикой и стратегией ее обороны. Это и по их недомыслию, некомпетентности и недальновидности в мирные предвоенные годы, когда хотя и с величайшими и неизбежными при этом лишениями и трудностями, но все же была еще полная возможность произвести и осуществить всю эту, так необходимую нашей стране всестороннюю подготовку к уже реально обрисовавшейся неизбежной и неотвратимой войне с фашистской Германией, это не было своевременно сделано, и всей этой запоздалой подготовкой к ней пришлось заниматься в условиях тысячекратно возросших трудностей. Когда на громадных просторах нашей Родины от Черного до Баренцева морей уже бушевал пожар кровопролитнейшей войны и тысячеверстные перемещения величайшего множества эвакуируемых вглубь страны предприятий оборонной и других отра-

слей промышленности, со всеми их содержимым и массами людей пришлось производить под ожесточенными артиллерийскими и минометными обстрелами, варварскими бомбардировками с воздуха, по разрушенным и поврежденным транспортным коммуникациям — на ходу планировать и организовывать производство всего необходимого для успешного ведения войны, — на подчас совершенно новых, дальних, неожиданных и никак не приспособленных для подобного производства местах.

И тот общеизвестный и неоспоримый факт — что эта, так необходимая нашей стране всесторонняя подготовка к войне, которая не была осуществлена в те более благоприятные для ее осуществления предвоенные, мирные годы 1938, 1939, 1940 — все же была осуществлена в гораздо более ияжелые, трудные годы — уже шедшей войны 1942, 1943, 1944 — полностью и как нельзя лучше, подтверждают эти же сделанные мною совершенно очевидные, объективные, вполне обоснованные, но далеко не утешительные выводы. Моя ответы на эти тяжелые и мучительные вопросы. Сюда же безусловно следует отнести и те величайшие и ничем невосполнимые потери, которые понесло наше государство, наш народ и его вооруженные силы в предвоенные годы в результате трудно объяснимой и ничем не оправданной жестокости маршала т.Сталина В.И., подвергшего многие тысячи преданных делу революции и делу рабочего класса коммунистов, видных деятелей нашей партии и государства, талантливых военачальников: маршалов, генералов, адмиралов, командиров высших рангов. Что не могло не сказать и на подготовке к войне и на боеспособности армии, и на самом ведении ее.

Буквально обезглавив наши вооруженные силы в предверии

войны, в самое неподходящее и самое рискованное для страны время. О гибели этих благородных, честных и мужественных людей, ставших жертвами такого невиданного произвола, мы и по сей день неутешно скорбим и воздаем должное их заслугам перед Родиной, перед всем нашим советским народом. Светлая память о них священная и негасима. С началом же войны И.В. Сталин обрушил свои жесточайшие кары, свои жесточайшие репрессии и на целые народности: крымских татар, народности Кавказа, немцев Поволжья, заподозрив их в солидарности с гитлеровской Германией и всесторонней помощи ей.

Нет, не превосходящей мощью самой фашистской Германии, как таковой, которой вполне можно было противопоставить мощь нашего Советского Союза, ни мощью ее вермахта, ни гениальностью руководства им гитлеровских генералов, а тем более самого бесноватого Фюрера, следует объяснять те сокрушительные поражения, какие несла и терпела в боях с врагом наша армия в первую половину, первые годы разразившейся войны. Все это явилось закономерным и неизбежным результатом нашей собственной полной неподготовленности к ней, породившей унизительную, оскорбительную и ничем не оправданную нашу беспомощность и стоившую нашему народу столь неисчислимые жертвы и потери, которые при более дальновидной и более умной политике могли быть значительно меньшими, при которой как показывают исследования многих ученых мужей и выдающихся политических деятелей - эту войну можно было избежать вообще. За которую и несет свою прямую и полную ответственность прежде всего сам маршал И.В. Сталин. Не допускаю в свою голову

даже саму мысль о том, что в стране не находились подобные М.Ротину здравомыслящие люди, прекрасно видевшие все пагубность, всю антинародность такой политики и призывавшие к борьбе с ней. Безусловно были и находились. Но разве могли они противостоять власти, воле "диктату всемогущего вождя, "отца всех народов"?

В том, что дело обстояло именно так, можно проследить и на примере того же Севастополя, о котором уже и зашла речь. Жесточайшие бои и сражения за него, шедшие в ходе его героической обороны в 1941-1942 годах - также как и не менее ожесточенные бои и сражения за него же в ходе его первой героической обороны в 1854-1855 годах были как это общезвестно определены и обусловлены одной и той же причиной - исключительно важным значением Севастополя, как главной военно-морской базы Черноморского флота, его надежным тылом, обеспечивавшим все нужды и потребности флота, его постоянную готовность к боевым действиям, без чего немыслимо само существование любого военно-морского флота любого государства, и потеря такой базы является по существу фактической потерей и самого флота. Прекрасно понимая все это, обороняющая Севастополь сторона, как в первом, так и во втором случаях, проявляя массовый героизм, беспримерную отвагу и мужество, делала все возможное для удержания его в своих руках и недопущения его сдачи врагу. Исходя из тех же соображений, подошедшие к городу вражеские армии в свою очередь прилагали все усилия и делали все возможное для овладения им: и преодолев ожесточеннейшее сопротивление оброяющихся, ценю и своих величайших жертв и потерю в обоих случаях все же добивались успеха и

овладели городом, ставя черноморский флот в исключительно тяжелое положение. Но если падение Севастополя в годы его первой героической обороны в 1854-1955 годах явилось результатом преступной безответственности и волнистой инертности самодержавного правления бывшей Российской империи, не оказавшего своевременной и действенной помощи и поддержки его геройским защитникам, то падение Севастополя в годы его второй героической обороны в 1941-1942 годах следует объяснить уже совершенно иными причинами, факторами и предпосылками к ним. Я знал Севастополь еще с начала 30-х годов, прослужив в нем примерно с год, из причитавшихся мне четырех лет моей первой, еже довоенной действительной военной службы. Я довольно часто попадал в него и после демобилизации с нее, плавая на танкере "Майкоп", доставлявшем в Севастополь светлые нефтепродукты: керосин, бензин, лекраин. В нем же, как известует из моего повествования, я оказался на "Микояне" и в первые же месяцы Великой Отечественной войны. Я неплохо знал город, его оборонительные сооружения и их возможности. И даже мне, рядовому моряку, с моими весьма скучными познаниями и мало смыслящему в области организации действенной обороны городов, или каких-либо иных важнейших объектов и отвражеской авиации и от его наземных и морских вторжений, все же было совершенно очевидно и предельно ясно, что вся система обороны Севастополя также, как и во времена почти столетней давности исходила из тех же предпосылок и соображений, какими руководствовался в то, далекое, время еще и светлой памяти адмирал Павел Степанович Нахимов, величественный па-

мятник которому воздвигнут благодарными жителями этого города на одной из центральных его площадей. Не учитывая ни сложившегося соотношения сил, ни средств и методов ведения наступавшейся войны, вся система оборонительных сооружений города, как и прежде, ориентировалась и строилась на предположении входа в Чёрное море мощной неприятельской эскадры и высадки с нее, в непосредственной близости от Севастополя, для овладения им, большой и хорошо вооруженной десантной армии противника, с которой и придется вести бои и сражения за удержание его в наших руках. Все маневры и учения флота, равно как и отдельных его соединений, всех батарей береговой обороны, всегда исходили из этой темы, всегда ориентировались на нее. И следует сказать, что в реализации этого недальновидного плана обороны города к началу Великой Отечественной войны было осуществлено уже многое. Готовые обрушить всю мощь своего сокрушительного огня на появившиеся в морской дали корабли неприятельской эскадры, грозно смотрели в сторону моря жёлтая громадных двенадцатидюймовых орудий, сооруженных на окраинах Севастополя 30-й и 35-й береговых батарей. Туда же смотрели и дальномеры дальномерных постов и прожектора мощных прожекторных станций. Все было изготовлено к немедленному и полному разгрому и самой эскадры, и находившейся на ней десантной армии противника. Но как это ни печально констатировать, вести огонь из этих громадных, дальнобойных орудий пришлось не в сторону моря, не по законанным в мощную броню дредноутам и крейсерам неприятельской эскадры. По причине полного отсутствия таковых за все время почти девятимесячной обороны Севастополя из этих орудий в сторону мо-

ря не было произведено ни одного выстрела и не было израсходовано ни одного снаряда. Так же как не было произведено в том же направлении ни одного выстрела и не было выпущено ни одного снаряда ни одного из орудий всех береговых батарей, всех секторов обороны нашего черноморского побережья от Очакова на севере Черного моря, до Батума на его солнечном юге.

А ведь это были капитальные и дорогостоящие сооружения. Хоть 15-я в Очакове, хоть 22-я на острове против него, равно как и все другие береговые батареи — других секторов обороны Черного моря, не говоря уже о этих двух — 30-й и 35-й севастопольских береговых батареях. Вся мощь, к тому же крайне редкого огня, этих двух батарей пришлась на одиночные танки, автомашины, полевые орудия, пулеметы, минометы и даже пехоту противника, появившихся на подступах к городу. О чем с горечью поведал в своих воспоминаниях бывший командир 35-й батареи подполковник запаса А.Я.Лещенко. Так чтопущенный кем-то в свое время в обиход весьма ехидный афоризм "стрелять из пушки по воробьям", как нельзя более полно, и как нельзя более точно, характеризовал именно это сложившееся совершенно несуразное и нелепое — положение. Вот куда ухнули наши горе-стратеги с их куриными мозгами, как собаке под хвост, многие миллиарды рублей, изъятых из тонкого семейного бюджета наших налогоплательщиков. Равно как и на многие другие дорогостоящие разработки и нововведения в наших вооруженных силах — вроде самокатных-велосипедных батальонов, пусковых устройств самолетов с падуб кораблей, зенитных снарядов Герца и прочей чепухи, так и не нашедших своего применения на протяжении

всей войны. Судя по всему, даже сама мысль о том, что немецкое командование реально и прекрасно учитывая превосходящую мощь нашего черноморского флота, его корабельной и береговой артиллерии и всех иных средств ведения войны, которыми он располагал, ни в коем случае не предпримет даже и самой попытки овладения Севастополем с моря, а осуществить этот свой стратегический замысел силами своих сухопутных высокомеханизированных войск, поддержанных всей мощью артиллерийских, танковых и авиационных соединений, вошедших на Крымский полуостров с материка, с прямо противоположного от моря направления, как видно не озарила ни голову самого маршала т.Сталина И.В., ни головы уже упомянутых мною маршалов, ни головы горе-стрategов Генерального штаба армии и нашего, родного Адмиралтейства.

Не озарила и не приходила в их головы до тех пор, пока этот самый вероятный вариант взятия противником Севастополя не стал непреложным и свершившимся фактом, со всеми самыми трагическими и самыми печальными для нас его последствиями. Эти, скажем прямо, грубейшие просчеты в организации обороны как самого Севастополя, так и всего Крымского полуострова дорого обошлись прежде всего черноморскому флоту, надолго лишившемуся своей главной военно-морской базы, дорого они обошлись и самому городу, захваченному врагом. Именно благодаря им, этим грубейшим просчетам и был создан такой большой перевес сил и возможностей в пользу противника, которому уже не могли, не в состоянии были, противостоять ни величайшая, несгибаемая воля к сопротивлению, ни геройизм, отвага и мужество защитников Севастополя. Возможно, я и не буду прав. Вполне возможно, что и не каждый здравомыслящий человек согласит -

ся в этом со мною. Но по моему разумению, более того, глубокому и твердому убеждению, все могло быть, обстоять и выглядеть совершенно иначе. Само географическое расположение Крымского полуострова, омываемого водами Черного и Азовского морей и соединенного с материком лишь узким перешейком смыши Перекома, как никакая другая, любая часть территории Советского Союза, не благоприятствовала в большей мере и самым наилучшим образом для создания именно здесь, на этом перешейке неприступного и непробиваемого бастиона долговременной обороны всего Крымского полуострова, со всеми находившимися на нем городами и селениями, включая и Севастополь. Организации и создания именно здесь такого непреодолимого рубежа, наиболее успешно противостоящего всей мощи наступавших вражеских армий. Возможные ссылки на то, что подобная система обороны Крымского полуострова якобы себя не оправдала, что в годы гражданской войны войска Красной Армии под командованием таких наших прославленных полководцев, как Михаил Васильевич Фрунзе и Василий Константинович Блюхер (не без существенной помощи махновцев), овладели Крымом, войдя в него именно с этого направления, преодолев и губительную топь Сиваша и убийственный огонь с позиций Турецкого вала, все же не являются на мой взгляд, как вполне аргументированные и убедительные своею отрицательной категоричностью. Можно с полной уверенностью утверждать, что эта так блестяще проведенная в то далекое время боевая операция оказалась бы не по силам и ни одной иной армии, ни одному иному, любому ее командающему. Даже в условиях уже шедшей войны, не говоря уже о более раннем, довоенном времени, этот Перекопский перешеек можно было и необходимо было обустроить: сделать неприступным, неодолимым для врага и таким образом отстоять Крым, а

вместе с ним и Севастополь. Это, собственно, и пытались сделать, но стали осуществлять эту вполне разумную и стоящую идею с большим запозданием, когда и время и возможности для ее осуществления уже были упущены.

Находясь в Севастополе, каждому из нас невольно бросалось в глаза отсутствие в нем большинства боевых кораблей, обычно всегда находившихся на его рейдах и у его причалов. Все они к тому времени были рассредоточены по всем портам, базам и бухтам нашего Черноморского побережья и уже оттуда по мере надобности приходили в него. Это было не только не лишним, но и вполне оправданным, предохранительным мероприятием командования флота. Подвергавшийся налетам вражеской авиации Севастополь стал далеко не лучшим местом их базирования.

С неба, с заоблачной высоты, над ним, всегда могло что-то упасть, что-то свалиться, серьезно повредить оказавшийся в его бухте кораблик и ненароком (а скорее нарочком) отправить его на ее дно. Это следовало учитывать и как видим учитывалось. Стоя у приоткрытой двери моего боевого поста, аварийной дизельной электростанции, готовый в случае необходимости мгновенно оказаться в ней, я с величайшим интересом, тревогой, волнением и нескрываемой завистью наблюдал за действиями наших зенитчиков, ведших огонь по вражеским самолетам. Эту стрельбу по ним мне не единожды доводилось наблюдать и тогда, когда она велась одинично в море, с одного нашего "Микояна", и тогда, когда она велась всей противовоздушной обороной города в любое время суток. Особенно же впечатляюще и зрелищно это выглядело с наступлением темноты, когда в работу включались мощные прожектора, обычно начиналось с того, что один из прожекторов,

видимо наведенный по пеленгу, переданного на него с передвижной и необычайно громоздкой слуховой установки, прорезав своим ослепительным ярким лучом темноту наступавшей южной ночи и пошарив им по зениту, в считанные минуты выхватывал из нее один из вражеских самолетов и цепко держал его в свете своего луча. Откуда-то с противоположной окраины города к этому же самолету немедленно протягивался ослепительный луч второго прожектора. К этим двум лучам тотчас же присоединялся луч третьего прожектора, вражеский самолет оказавшийся в сплетении лучей этих трех прожекторов, неотступно державших его в своей ослепительной вилке, становился прекрасно виден всем, кто только взорил в это время в зенит. Освещенный этими лучами, он летел и сверкал в них зловещим серебряным крестом, по которому зенитчики и открывали свой дружный огонь. В этом случае начиналась форменная огневая феерия, подобная праздничному салюту и в нашей столице, и в городах-героях по случаю какого-либо большого всенародного праздника. В этом случае начинало стрелять буквально все, что только могло стрелять. К нему, к этому зловещему серебряному кресту со всех сторон лежащего под ним города неслись струи многоцветных и однокрасных трассирующих и не трассирующих пуль и снарядов. Он как бы плыл в черных облачках их разрывов. Это было потрясающее и незабываемое зрелище. И каждый раз, оно приводило меня в величайшее недоумение своею непостижимой, непостижимостью. Ни тем, что этот вражеский самолет не был сбит, или хотя бы поврежден, а тем, как он сам, оказавшись в таком бушевавшем вокруг него море огня, от которого казалось бы, не было решительно никакой возможности уцелеть, не быть сбитым. Тем

не менее, как завороженный благополучно выбирался из этой огненной феерии целым и невредимым. Израсходовав свои бомбы, по наземным целям, видимо также сброшенным им наугад и будучи уже недосягаемым ни снарядами зениток, ни лучами прожекторов, он скрывался в темноте ночи и улетал туда, откуда и прилетал. Это было просто непостижимо, как фокус фокусника-иллюзиониста, когда его же партнерша выходила из распиленного им надвое вместе с нею вместительного ящика живой, целой и невредимой и изящно раскланивалась изумленной публике, удаляясь вместе с ним уже за кулисы арены цирка. На поверху оказывалось, насколько эффективными были действия служащей и прожектористов, настолько неэффективными были действия самих зенитчиков. На мой вопрос почему они не сбили этот вражеский самолет, они смущенно отвечали, что никто из стрелявших по нему не знал, да и не мог знать как он стреляет, какие необходимо было брать поправки, те или иные для поражения цели. По их, видимо, вполне обоснованным уверениям их стрельба могла быть гораздо точнее и эффективнее, если бы по самолету велся огонь не таким безалаберным скопом, а всего лишь одной батареей зенитных орудий, будь то береговой, будь то корабельной. Стоимость же израсходованных при такой огульной и бесполковой стрельбе многих тысяч пуль и дорогостоящих зенитных снарядов, была видимо не ниже стоимости того самолета, по которому велся огонь. Не сбив же его, эти израсходованные на их изготовление средства оказывались просто выброшенными (точнее, выстрелянными) на ветер. В самом прямом смысле значения и понимания этого выражения. В том же крайне редком и счастливом случае когда вражеский самолет все же оказывался сбитым или

поврежденным и неся за собой шлейф черного густого дыма уносился в сторону моря и исчезал в его глубинах — или грохался где-то на берегу, каждый, принимавший участие в стрельбе по нему заносил его на свой счет. Мы также, так как узнать чьим же удачным выстрелом он был сбит, было практически невозможно. Эти сведения с мест передавались в рапортах по восходящим инстанциям, суммируясь и обрабатываясь в них, в сводках Совинформбюро потери немецкой авиации выглядели уже более внушительными и впечатляющими. Мой бог, как же далеко шагнула с тех пор современная наука и техника, позволившая оснастить ту же противовоздушную оборону умнейшими приборами наведения и стремительными ракетами, с помощью которых она способна в любое время суток, при любых погодных условиях обнаруживать самолет залетевший на предельную для него высоту, быстро суммировать исходные данные наведения и зенитчикам-ракетчикам одной, единственной ракетой сбивать его оттуда. Фантастично! Непостижимо! Но факт есть факт, который неопровергимо и убедительно свидетельствует о таких поразительных возможностях нашей современной противовоздушной обороны, наглядным примером чему является печально общеизвестный случай с американским летчиком Пауэрсом, пытавшимся со злонамеренной целью пересечь на своем самолете-шпионе территорию Советского Союза и сбитого одною из таких ракет. С нескрываемым любопытством и интересом разглядывали все мы и находившиеся невдалеке от нас какое-то необычное, громоздкое и совершенно непонятное водоизмещающее сооружение, на котором Севморзавод круглосуточно вел какие-то работы. Огни электросварки мелькали на нем весь световой день. То ли это был отсек плавучего дока, то ли

это был отсек какого-то недостроенного большого военного корабля. Так мы толком в этом и не разобрались. На этот счет высказывались самые различные мнения, соображения и догадки. И лишь несколько позже мы узнали о том, что это готовилась к бою <sup>предстоящий</sup> самая покрывавшая себя неувядаемой боевой славой и сыгравшая свою выдающуюся роль в обороне Севастополя героическая, несамоходная плавучая батарея № 3 - окрещенная моряками каким-то странным и забавным названием "Не тронь меня". Встречая огнем своих орудий летящие на город со стороны моря вражеские самолеты, она являлась их грозой. Двадцать шесть из них сраженные ее огнем и по сей день лежат на дне Черного моря, хотя и сама она нашла свою гибель от их же бомб. Со дня

Со дня нашего прихода в Севастополь в первых числах августа и по день нашего ухода из него девятого октября, а также и за вычетом дней проведенных в боях за Одессу, артиллеристы, зенитчики нашего "Микояна" совместно с зенитчиками других кораблей и береговых батарей отражали нередкие налеты немецкой авиации на этот город. Случалось и не единожды бить по вражеским самолетам, прямою наводкой и из орудий главного калибра. И хотя результативность такой стрельбы была нулевой, ее зрелищность была прямо-таки потрясающей. Надо думать, что находившиеся в то время в них немецкие летчики чувствовали себя очень и очень неуютно, в до предела повышенном напряжении и страхе, когда видели как возле их самолетов пролетают пуловые болванки. Тем же самым нашим зенитчикам пришлось заниматься и по приходе "Микояна" в Новороссийск. Причем в то время эти налеты на него были пожалуй даже более массированными и более ожесточенными, нежели на Севастополь.

Ошвартовавшись у одного из причалов порта мы приступили к выгрузке доставленных нами сюда из Севастополя многих ценных грузов, которые необходимо было сберечь и сохранить до лучших времен. В числе этих грузов были и двенадцать стволов двенадцати-(или даже четырнадцати)-дюймовых орудий, предназначавшихся для начатого постройкой в Николаеве линейного корабля (название которого затрудняюсь назвать). На время перехода мы их закрепили цепями прямо на его верхней палубе. Крепеж безусловно весьма опасный и рискованный, но благодаря Богу, ниспославшему нам отличную погоду и уберегшего нас от налетов вражеской авиации в ходе него, все обошлось вполне благополучно. Нетрудно представить, как бы все это выглядело, не свершив обратное, не снизойди до нас такие его милости и благоприятствования на этот случай. Размер этих стволов был огромен и внушителен. Они лежали на ней как фабричные трубы, вызывая у нас своим видом и мощью невольное восхищение и уважение к себе. Очередной налет вражеской авиации на Новороссийск, пришедшийся как мне помнится вскоре же по нашему приходу в него, как раз и застал нас за их выгрузкой.

Наступил решающий момент боя. Мощным огнем всех своих зенитных орудий и пулеметов мы отражали яростные атаки вражеских пикирующих бомбардировщиков, решительно пресекая возможность их пикирования и прицельного бомбометания с него их разящих бомбовых ударов.

Из общего числа сброшенных ими бомб три бомбы разорвались в двух-трех десятках метров от бортов нашего "Микояна" видимо не были случайными и предназначались, как мы это

правильно поняли, и если так можно выразиться, персонально ему. И то, что они не грохнулись на его палубу и на его надстройки и не отправили его вместе со всеми нами на дно Цемесской бухты, безусловно сыграло свою решающую роль - тот мощный упреждающий огонь, который мы вели по налетевшим немецким самолетам и все также благосклонность, ниспосланной нам Богом судьбы - Фортуна нашего счастья, которая оберегала нас в Николаеве и под Одессой, и в Севастополе, и здесь, в Новороссийске. Вздыбив на месте своего падения зеркальную гладь моря, рухнул в него и ушел на дно сбитый нашими зенитчиками один из принимавших участие в этом налете вражеский бомбардировщик, который за минуты до того, как быть сбитым и низвергнуться с заоблачных высот в пучину моря, все же успел двумя своими бомбами разворотить корму и натворить немало бед находившемуся невдалеке от нас крейсеру "Ворошилов", большой урон в результате этого налета понесли и неразумно сбившиеся в плотную кучу небольшие деревянные, рыболовные суденышки, отстававшие в то время в порту. Залетевшая в самую ее серединуувесистая фугаска разбила и раскидала их во все стороны, не оставив в целости ни одного из них. Уж куда попала одна из бомб, видимо знают только те, куда она попала. Оседая на сушу и на воду, в воздухе, как в снежную зимнюю метель, кружила масса какого-то пуха и перьев - ссыпав ими палубу и надстройки и нашего "Микояна". Пострадали при этом налете и многие промышленные предприятия, коммуникации и жилые кварталы города. Были жертвы и среди его населения, число которых не сообщалось.

Как в Севастополе, так и в Новороссийске и в акватории

самых бухт и на подходах к ним с моря, немцы сбрасывали со своих самолетов разного устройства и действия хитроумные мины, на которых подрывались и гибли вместе со своими экипажами наши корабли. Так на одной из них средь бела дня и прямо на наших глазах подорвался и ушел на дно тральщик, название которого, к своему великому сожалению, я не записал и не запомнил. Возможно он его даже и не имел, обходясь одним номером. Гибель этого тральщика также отложилась и сохранилась в моей памяти, едва ли не во всех ее подробностях, которых не стерли даже многие годчи, прошедшие со дня этого печально-го события. Для меня же лично его гибель оказалась тем более потрясающей еще и потому, что вместе с ним и всем его экипажем ушел на дно Черного Моря мой дорогой и любезный друг Дания (Данила Петрович Клещинский), служивший на нем рядовым матросом, волею сложившейся судьбы оказавшийся в составе экипажа этого тральщика, зашедшего в Новороссийск. Это событие воссоздается и обрисовывается в моей памяти в такой своей последовательности. Вскоре же после окончания этого налета, все еще встревоженные и возбужденные, держа зенитное вооружение корабля в полной готовности к открытию огня, едва успев оправиться и прийти в себя, мы и собравшиеся докеры продолжали работы по его разгрузке. Тральщик вошел в порт на третий или четвертый день нашей стоянки в нем, когда обстановка в порту и в городе уже несколько нормализовалась, но многое еще свидетельствовало и напоминало об этом ужасном налете. Мы же, его живые свидетели и непосредственные участники его отражения все еще продолжали находиться

под его сильнейшим воздействием и впечатлением.

Следует признать, что такие оперы, драмы и трагедии минувшей войны, созданные и поставленные ею, запечатлеваются и сохраняются памятью человека пережившего и перенесшего их гораздо сильнее, действеннее и несравненно более дольшее время, нежели театральные на эту же тему, или воспроизведенные на киноэкранах. Расчеты зенитных орудий и пулеметов в полной боеготовности находились на своих местах. Работа продолжалась под их прикрытием. Тральщик, войдя в порт, мелым ходом проходил вдоль левого борта нашего "Микояна" и мы были в прекрасной видимости друг у друга. Как и положено быть каждому военному кораблю, и весь его корпус и все его надстройки были покрашены светлой серо-голубой (шаровой) краской. На гафеле развевался флаг военно-морского флота, а находившиеся на нем моряки были обмундированы в установленную для всех наших военморов, положенную на нем, форму. Однако, все это никак не могло скрыть его сугубо цивильного происхождения. Это был средних размеров самый обыкновенный, но уже неплохо вооруженный, рыболовный траулер. Видимо, также как и наш "Микоян", он по причине начавшейся войны был передан в распоряжение военного командования и приспособлен им для несения воинской службы. Среди находившихся на его верхней палубе моряков, я и увидел моего дорогого и любезного друга Даню. Это было настолько неожиданно, что я даже не поверил своим глазам. Все же негромко я окликнул его. Услышав мой голос, увидев и узнав меня, он оказался не в состоянии сдержать свои эмоции, сдержать мощный поток нахлынувших на него чувств и в нарушение положений Устава воинской службы, сорвав со своей головы бескозырку,

и буйно размахивая ею, он громко и радостно приветствовал меня. Еще имевшиеся до этого некоторые сомнения мгновенно развеялись. Это был именно он — мой старый, добрый друг Дания с которым мы дружили еще со времен нашей первой действительной военной службы в начале 30-х годов.

Тральщик отшвартовался у нас по носу, у того же причала. Позже, с разрешения своих командиров мы и встретились с ним на этом причале. Наша встреча была трогательной, душевной и радостной, а почти семилетняя разлука не сильно изменила во внешности ни его, ни меня. Дания, как оказалось, также как и я был мобилизован на военную службу в первые же дни начавшейся войны и получил назначение на это, также мобилизованный на военную службу тральщик. Занимаясь тралением, они уже не единожды попадали и под бомбеки, и под обстрелы с немецких самолетов. Но пока все обходилось благополучно. Бог миловал. Службой на тральщике вполне доволен. Сам он жив, здоров. На условия службы, харчи и своих командиров не обижается. На этот счет все обстоит в норме. Но ето душу гнетет и терзает постоянная печаль и тревога за оставленных им где-то возле Херсона жену, ребенка, родителей, иссушающая тоска по ним. Я как мог утешал моего друга.

— Что делать, — говорил я ему. — В таком трагическом положении оказались миллионы наших советских людей на оккупированных врагом территориях Советского Союза.

Почти вся машинная команда и нашего "Микояна" сформированная из мобилизованных рабочих Николаевского судостроительного завода, строивших его, также оставила в нем на произвол судьбы свои семьи.

— Надейся, Даня, на лучшее. Всё и не журись. А там что будет, то будет. И чему предназначено самою судьбою свершиться, того уже все равно не избежать и не миновать.

Краткость нашей встречи не позволила нам вдаваться в подробности описаний и рассказов о жизненных путях-дорогах, сложившихся у каждого из нас со времен нашей демобилизации с первой действительной военной службы в конце ноября 1934 года, вплоть до этой нашей встречи, уже где-то в середине октября 1941 года. Для более продолжительной и более обстоятельной беседы требовалось совершенно иное место, совершенно иные условия и, разумеется, не одна кружка добротного пива, с надлежащей закуской к нему. О чём мы с ним и договорились, имея в виду нашу следующую встречу, более удачливую во всех отношениях, нежели эта. Пожелав друг другу отменного здоровья и удачи, мы разошлись по своим кораблям.

Часов в десять утра следующего дня, тральщик отошел от причала. Развернувшись, он опять прошел вдоль левого борта "Микояна". Находясь на верхних палубах, мы с Даней свиделись еще раз и еще раз прокричали друг другу взаимные приветствия и самые добрые пожелания счастливого плавания. Ни мне, ни ему не дано было знать о том, что эта наша встреча была и первой, и последней. Что мы видимся в последний раз.

Погода в тот злосчастный трагический день выдалась на редкость отличной, тихой, солнечной, ясной и видимость — превосходной. С палубы нашего "Микояна", равно как и с других находившихся в порту кораблей и многих мест города, прилегающих к нему, было хорошо видно, как выйдя из порта, тральщик увеличив ход до полного и развернувшись в сторону Дооб-

ского маяка пошел на выход в открытое море. Он еще не успел выйти за пределы Цемесской бухты, когда поставив его "на попа" из ее глубин, сопровождаемый грохотом мощного взрыва, заметнулся громадный огненно-водяной столб. Было хорошо видно, как одновременно с ссыдающим каскадом воды, уходит кормою на дно и подорвавшийся на мине тральщик. Видимо, образовавшаяся в его кормовых отсеках воздушная подушка создала ему какую-то дополнительную плавучесть, благодаря которой уйдя в пучину вод половиною своего корпуса, он еще минуту-две маячил над всученной гладью моря и уже затем мощно взбурлив ее быстро и навечно скрылся в глубинах бухты. Сомкнувшиеся над ним волны не оставили никаких следов от только что произошедшей трагедии. Решительно ничто и ничего не изменилось в окружавшей нас благодатной природе юга за эти роковые минуты, за эти роковые мгновения. Все также ласково светило и грело осеннее южное солнце. Все также нежно катило свои бирюзовые волны безбрежное Черное море. Все также оглашали его своим тоскливым кликом вспугнутые мощным взрывом белокрылые чайки. И лишь ушли в небытие с ее безмятежного лона один корабль со всем его экипажем, а вместе с ними и мой старый добрый друг Даня.

До боли защемило сердце, слезами невольно увлажнились глаза, челюсти ненадолго стиснули зубы, а кисти рук мертвой хваткой до хруста в костях впились и скжались; на оказавшемся возле них, поручне. Прощай, Даня! Прощай мой дорогой друг! Прощайте и вы, дорогие, боевые друзья, разделившие вместе с ним постигшую вас эту печальную участь. Потрясенные и опечаленные, мы обнажили головы и приспустили флаг. На душу ка-

ждого из нас лег пудовый камень. Все мы прекрасно знали и понимали, что и сами мы находимся в пределах и возможностях точно такой же участии. В этой связи, видимо, не лишне будет упомянуть и о том, что и наш командир - капитан 2-го ранга С.М. Сергеев вероятнее всего и не получил бы своего назначения на "Микоян", если бы, будучи командиром дивизиона эскадренных миноносцев не оказался на мостице эсминца "Быстрый", который также подорвался на мине при подходе к Севастополю в первые же дни начавшейся войны.

Ни один наш корабль не был надежно защищен в то время от ужасных последствий подобных встреч на своем пути и взаимного магнитного или акустического воздействия, равно как и непосредственного своего соприкосновения и гальвано-ударного контакта с этими затаившимися на небольших глубинах моря величайшей разрушительной силы хитроумными взрывными устройствами - минами, применявшимися врагом и еще не рассекреченными нашими специалистами минного дела. Но наибольший урон, наибольшие потери наш черноморский флот понес все же не от них, и не в морских боях и сражениях с кораблями противника, которых практически не было на протяжении всей войны. Он их понес от разящих бомбовых ударов вражеской авиации, безраздельно господствовавшей в воздухе. Именно благодаря этой ее превосходящей мощи, многие наши боевые корабли и более ранней и самой последней предваренной постройки, обладавшие завидной скоростью хода и имевшие на себе мощное артиллерийское и торпедное вооружение, один за другим оказались на дне моря, или были настолько разбиты и повреждены ею, что вышли из строя до конца войны, так и не нанеся врагу не только тяжелых и

невосполнимых потерь, но даже и самого малейшего ущерба. Словно их никогда не было в составе нашего военно-морского флота и не существовало в природе вообще. Факт печальный и поучительный, наводящий на глубокие раздумья и соответствующие выводы.

Насколько я знаю, точно такое же положение сложилось и на Балтийском море. Наша и без того по сравнению с немецкой крайне слабая авиация, благодаря вопиющему бездарному командованию ею, подверглась к тому же сокрушительному разгрому на своих же близлежащих к западной границе аэродромах в первые же часы и дни начавшейся войны. Эти потрясающие ее потери можно ярко проиллюстрировать многими фактическими данными, взятыми как из своих, так и из зарубежных источников. Свидетельствует кандидат исторических наук Ю.Артамонов (АиФ, № 23): "Наша, 9-я смешанная авиационная дивизия Западного фронта из 409 имевшихся в ней к началу войны боевых самолетов, в первый же день 22-го июня 1941 года потеряла на своих полевых аэродромах 347 самолетов". И это далеко еще не все потери, которые были допущены только в тот злосчастный день. Как можно было в одночасье допустить такую потрясающую потерю такой армады боевых самолетов, не поддается никакому осмыслению здравым рассуждением.

С этого и начались все наши беды.

Слабость нашей авиации сказалась и не только на черноморском флоте, она сказалась и на других флотах и на всех фронтах. Что и явилось еще одним наглядным свидетельством и убедительным подтверждением тех грубейших ошибок и просчетов, допущенных и маршалом т.Сталиным И.В. и высшим командованием

Красной Армии. Всеми, кто имел непосредственное отношение к разработке и осуществлению плана мобилизационной готовности страны, подготовке к ее обороне.

Так начиналась война. Разумеется, нельзя вменять в вину ни морякам этого флота, ни его командующему вице-адмиралу Ф.С.Октябрьскому, что в силу сложившихся условий и создавшейся на фронтах обстановки, когда врагу удалось овладеть значительной частью побережья Черного моря, их корабли и наш "Микоян" в том числе, вынуждены были вести огонь своих орудий совсем не в ту сторону, в какую бы его следовало вести. Подумать только, свои же боевые корабли всей мощью своих орудий стали громить свои же собственные базы, захваченные врагом. Надо же было такому случиться и произойти. Вот уж к чему никогда не готовились, чему никогда не обучались. И к чему привела вся эта негодная стратегия?

И в силу все тех же сложившихся условий и обстоятельств этот вполне боеспособный и мощный флот вынужден был выполнять подчас совершенно не свойственные ему функции. Его боевые корабли зачастую использовались как обычные транспортные суда, вплоть до перевозки на них всевозможных утвари, а подводные лодки выходили в свои и без того рискованные походы на Севастополь как некие подводные танкеры, доставлявшие в него керосин, бензин, боезапасы, медикаменты, продукты и вывозившие из него раненых и эвакуированных, до предела заполняя ими объемы этих лодок, их грузоподъемность. И в тоже время, флот был лишен возможности полностью использовать заложенные в нем и совершенно не израсходованные его боевую

мощь и тем более, успешно способствовать в достижении победы над врагом.

Разумеется все высказанное мною есть мое сугубо личное мнение, сложившееся у меня в результате кругового обзора и обобщения этих уже давно минувших событий, с моей весьма небольшой по своей высоте колокольни.

Хотя точно такие же, или подобные им высказывания и суждения на эту тему, мне не единожды доводилось слышать от военных с большими рангами – куда как более сведущими в подобных делаах, нежели я сам.

Никто не может сказать как сложилась бы судьба "Микояна" и наша на нем, останься он на Черном море и продолжая свои боевые действия в качестве вспомогательного крейсера в составе все того же черноморского флота.

Война же вносила во все свои корректизы. Так сам ход войны и донесения разведки (того же легендарного Рихарда Зорге) свидетельствовали о том, что Япония, входившая в так называемый тройственный союз (Германия, Италия, Япония) и воевавшая на стороне гитлеровской Германии, увязла в войне с Англией и Америкой и вряд ли бросит свои армии еще и на Советский Союз, хотя и будет держать в постоянном и неослабном напряжении весь наш дальневосточный фронт, что всем ходом войны и было полностью подтверждено. Исходя из такой оценки сложившегося положения Ставка Верховного Главнокомандующего – Государственный Комитет Обороны и лично сам Главковерх маршал т.Сталин И.В. – видимо учитывая при этом настоятельную рекомендацию и такую же настоятельную требовательность главнокомандующего ВМФ СССР адмирала флота Н.Г.Кузнецова, приняли совмест-

ное вполне обоснованное и разумное решение о значительном усилении нашего Северного флота - несшего на себе наибольшую и все возрастающую нагрузку боевых действий на море за счет Тихоокеанского флота - выделив из состава последнего три новых предвоенной постройки боевых корабля: лидер эскадренных миноносцев "Баку" и два эскадренных миноносца "Разумный" и "Разъяренный", а несколько позже в дополнение к ним еще и шесть дизельных подводных лодок. К переводу из тихоокеанского флота в состав северного флота и переходу в него Северным морским путем был подготовлен и третий эскадренный миноносец ".....

Но по каким-то неведомым мне причинам этот его перевод был отложен. К месту своего назначения, на свою предполагаемую базу в Полярном подводные лодки должны были пройти своим ходом незамерзающими водами морей и океанов, включая их проход Панамским каналом. Командирам же надводных кораблей приказывалось и предписывалось следовать из Владивостока в бухту Провидения, находящуюся на южной оконечности Чукотского полуострова недалеко от входа в пролив Беринга. Откуда Северным морским путем они должны были пройти в район боевых действий Северного флота и соединиться с ним, войти в его состав. Им предстоял тяжелый, долгий и опасный переход северными морями Северного морского пути. И пройти туда они могли только с помощью мощного ледокола. Тяжелая ледовая обстановка обычно складывающаяся на трассе этого пути и особенно в Чукотском море, не давала надежной гарантии благополучной проводки отряда уже находившимися на нем несколькими ледоколами. Стал вопрос о выводе "Микояна" из Черного моря и переводе его на

### Северный морской путь.

При решении этого вопроса в Государственном Комитете Обороны и других надлежащих высших инстанциях, видимо учитывалось прежде всего то, что наш "Микоян" был самым новым и самым мощным ледоколом изо всех ледоколов, какими на то время располагала наша Родина и по одному этому, как бы он не был ценен и нужен в качестве вспомогательного крейсера в составе черноморского флота, все же многократно ценнее и нужнее он был в качестве ледокола для работы в наших северных и дальневосточных морях и на трассе Северного морского пути, где нужда в таких ледоколах была самая что ни на есть наиострейшая. Надо полагать, что на решение вопроса о передаче "Микояна" Главному Управлению Северного морского пути при СНК СССР по его вполне законной и естественной принадлежности безусловно сыграли свою роль неоднократные и настойчивые ходатайства об этом бывшего в годы войны начальника этой солидной и общеизвестной организации, высокоуважаемого контр-адмирала Ивана Дмитриевича Папанина (личности легендарной, прогремевшей на всю планету), в передаче которого под его командование он был весьма и весьма заинтересован. Если бы было исполнено это мероприятие, то значительно усиливалась бы мощь вверенного ему ледокольного флота, открывало бы перед ним гораздо более широкие возможности и перспективы. Видимо учитывалось также и то обстоятельство, что в сложившихся на Черном море крайне неблагоприятных условиях — угля для ненасытных, всепожирающих топок котлов ледокола могло уже и не оказаться вообще со всеми вытекающими из этого самыми печальными и далеко нерадостными последствиями. В случае же успеха этой задуман-

ной операции помимо весьма существенного усиления Северного флота, который в этом усилении очень и очень нуждался, решалась и вторая, не менее, важная по своему значению, задача. Ввиду полной блокировки и Черного и Балтийского морей, и в предвидении планируемых предстоящих военных поставок в нашу страну Соединенными Штатами Америки и Англией всего необходимого для успешного ведения войны, в чем мы испытывали острейший недостаток, и переговоры о которых подходили к своей завершающей стадии, в своем практическом осуществлении эти поставки стали бы поступать в наши дальневосточные и северные порты: Владивосток, Мурманск, Архангельск, Северодвинск (бывший в то время Молотовск). Проводка и конвоирование транспортов, идущих в Советский Союз и из Советского Союза, как раз и явились бы в этом случае важнейшей и непременнейшей обязанностью и принесящего туда нашего "Микояна".

Нужды страны, нужды фронта требовали обязательного и неукоснительного исполнения нами этого запланированного выше и исключительно важного и ответственного мероприятия. И Государственный Комитет Обороны в лице т.А.И.Микояна и командование флота были на этот счет единого мнения. Был издан соответствующий негласный приказ и согласованы действия. Как и всякий приказ, он не подлежал обсуждению. Он подлежал только быстрому, точному и неукоснительному его исполнению и выполнять его должны были именно мы, а не кто-то за нас. Но как этот приказ выполнить? Путь не близкий, время военное, кругом вооруженные до зубов враги со своей широкоразветвленной агентурой, от которой никуда не денешься и нигде не скроешься. Как провести такую машину по морям и океанам нашей планеты, охваченных по-

жаром Второй мировой войны? Как провести такую наипрекраснейшую мишень для всех видов оружия, идя в самой ближайшей близости от военных баз противника? Самолеты, надводные корабли, подводные лодки, береговые батареи, минные поля, возможные диверсии при стоянке в иностранных портах, все ожидало нас на этом тяжелом, опасном и долгом пути. Все это надо было пройти и преодолеть. Даже для корабля с хорошим ходом и сильным вооружением это была бы очень тяжелая, рискованная и трудно выполнимая задача. Тяжесть и риск ее выполнения усугублялся еще и тем немаловажным обстоятельством, что согласно существующим и по сей день действующим международным договорам и соглашениям Турция не имеет права пропуска через свои проливы Босфор и Дарданеллы военных кораблей государств, находящихся в состоянии войны между собой. Это полностью относилось и к нашему "Микояну". Он подлежал разоружению. Однако в этом случае обеспечивало ему и беспрепятственный заход и стоянку во всех портах нейтральных государств мира. Идти же в такой рискованный дальний поход совершенно безоружными нам представлялось делом просто немыслимым, невозможным, абсолютно безнадежным и обреченным на провал, на неминуемую гибель и самого корабля и нас на нем. Но никакого иного выхода не было. Значит такова была наша судьба, наша участь. Каждому свое.

В Поти с корабля было снято все его вооружение. Расчеты орудий и весь личный состав этой боевой части были списаны на берег. На корабле был оставлен экипаж, положенный по штатному расписанию и судовой роли ледокола (и даже несколько больше того) в количестве ста шестидесяти пяти человек. Затем "Микоян" перешел в Батуми.

Приняв на борт все необходимое для длительного (двухмесячного) автономного плавания и оформив выход за границу, он вышел из порта и стал на якорь на его внешнем рейде. На нем же в полном грузу уже стояли на якорях и три большегрузных танкера: "Сахалин", "Туапсе" и "Варлам Аванесов", также получивших приказ следовать в Стамбул. Их трюмы были загружены высококачественной экспортной нефтью. Этот их груз следовало понимать как великолепный и немало стоящий наш презент Турции за беспрепятственный проход наших кораблей вышеупомянутыми ее проливами. Не будет большой ошибкой, если предположить и допустить, что не менее стоящий президент ей же преподнесли и немцы за беспрепятственный проход этими же проливами (только в обратном направлении) их подводных лодок, которые проходили в Черное море не только по Дунаю.

Под конвоем подошедших кораблей охранения: лидера эскадренных миноносцев "Ташкента" и эскадренных миноносцев "Способного" и "Сообразительного" отряд снялся с якорей и штурманы проложили курс на Босфор. Великое плавание началось.

Это было в ночь с 24-го на 25-е ноября 1941 года...

### Глава III. ПРОРЫВ К СОЮЗНИКАМ.

Уходя из Черного моря никто из нас не знал, да и не мог знать ни замыслов нашего командования, ни целей и задач нача-

того нами дальнего похода, ни того и какими морскими путями—дорогами нам предстояло идти. Обо всем этом мы могли только догадываться и строить всевозможные предположения. Несколько позже, уже в ходе похода эти наши догадки, оказавшиеся близкими к истине, подтвердились. Нам приказывалось и предписывалось выходить на наш Северный морской путь и заниматься там тем, для чего и был построен этот корабль — ледокол. О том же, что по приходе на Северный морской путь нам предстояло исключительно ответственное задание, проводка с востока на запад этого пути отряда боевых кораблей ТОФ"а, мы узнали только 9-го августа 1942 года, когда пришли в Бухту Провидения, где ожидая нашего прихода в нее уже находились упоминавшиеся мною корабли этого отряда, пришедшие из Владивостока.

Даже беглого взгляда на карту мира вполне достаточно для того, чтобы узреть и уразуметь, что из Черного моря на этот самый Северный морской путь ведут два совершенно противоположных маршрута. На западное начало этого пути можно выйти, идя вокруг всей Европы на Мурманск. На восточное же его начало можно выйти, идя южным путем, через Стамбул, Порт-Саид, каналом в Суэц, затем в Аден, из него в Коломбо, и далее в Сингапур, Гонконг, Шанхай, Владивосток и затем уже идя на северо-восток от него, через Петропавловск-Камчатский и бухту Провидения выходить на этот путь проливом Беринга.

Несмотря на казалось бы явное преимущество западного маршрута перед южным, мы все же были вынуждены сразу и наотрез отказаться от него, как от совершенно для нас неприемлемого. По твердому и вполне обоснованному убеждению нашего командира кавторанга С.М.Сергеева, на переходе этим маршрутом нас ожидал стопроцентный шанс оказаться на дне какого-

-либо глубоководного пространства еще задолго до подхода к Мурманску, что разумеется никак не входило в наши планы и никоим образом нас не устраивало.

Южный маршрут по своей протяженности, а следовательно и по времени перехода по нему был не менее длинен и долог по сравнению с западным маршрутом и также таил в себе величайшие опасности и трудности, но все же оставлял нам еще хоть какие-то шансы и надежды на успешный исход этого рискованного плавания. Им, этим южным, маршрутом и решено было идти. Знали мы прекрасно и то, что идя любым из этих двух маршрутов, будь то южным, будь то западным, мы никак не могли ни миновать, ни обойти стороной Эгейское море, полностью контролируемое врагом, его сухопутными, морскими и воздушными силами, блокаду которых нам предстояло прорвать. Согласно имевшейся договоренности с нашими союзниками, англичанами, по выходе "Микояна" из Эгейского в Средиземное море, они должны были встретить нас в нем, обеспечить нашу защиту, оказать нам всестороннюю необходимую действенную помощь, вплоть до нашего вооружения и обеспечения боезапасами к нему.

Уже в ходе плавания, в силу сложившихся совершенно непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств и этот избранный нами, разработанный и спланированный переход этим южным маршрутом также претерпел весьма существенные изменения. Пожар Второй мировой войны, бушевавший едва ли не на всех морях и океанах нашей планеты, как необузданная стихия, был грозен, опустошителен и беспощаден. Насколько он был опасен для вышедших в этот дальний поход совершенно безоружных и небыст-

рых ходом четырех кораблей — трех танкеров и нашего ледокола "Микоян", убедительно свидетельствует и его весьма печальный и весьма впечатляющий итог. Из этих четырех кораблей к месту своего назначения пришли лишь два из них. Этими счастливцами оказались наш "Микоян" и танкер "Сахалин". Танкеры "Туапсе" и "Варлам Аванесов" постигла горькая и печальная участь. И тот и другой были потоплены немецкими подводными лодками. "Варлам Аванесов" обрел свою могилу на дне Эгейского моря, а "Туапсе" — на дне Карибского моря. Одна из шести подводных лодок, шедших несколько позже своим маршрутом из Владивостока в Полярный на усиление Северного флота также не дошла до своей предполагаемой базы иоказалась на дне Тихого океана отнюдь не по горячему желанию ее командира и экипажа.

Обо всем этом мы, разумеется, узнавали много позже, в разное время и в разных местах своего нахождения. Но приказ есть приказ. Он должен быть выполнен любой ценой, при всех условиях и обстоятельствах. Этот полученный нами приказ мы и выполняли...

Проводив нас почти до самого входа в пролив и пожелав нам счастливого плавания, также как и мы им, командиры "Ташкента", "Способного" и "Сообразительного" перевели рукояти машинных телеграфов своих кораблей с положения "Средний вперед!" на положение "Полный вперед!" и повели их к родным берегам.

Величайшей печалью, гнетущей тоской и тревогой наполнилось сердце каждого из нас, когда и взглядами и мыслями провожали мы уходившие от нас корабли — нашу надежную охрану.

Не в добрый час мы встретились с вами, братушки. Не в добрый час и расстаемся. Идет жесточайшая, кровопролитнейшая война с ненавистным врагом нашей Родины, нашего народа. Враг силен и могуч. Но он уже изведал сокрушительную мощь и ваших и наших ударов в боях за Одессу. Он еще изведает сокрушительную мощь ваших ударов и в боях за Севастополь, к которому уже подошел вплотную, а также в боях за Крым и Кавказ, овладеть которыми он намерен непременно, основательно изготовившись к их овладению. Вам предстоят еще многие дальние походы и жаркие бои с ним. Желаем Вам, остающимся на Черном море, нашим дорогим боевым друзьям, морякам – черноморцам успеха и удачи в этих боях. Несядно громите гадов до полного их изгнания из нашего родного Чёрного моря. Чтобы и духа их никогда в нем больше не было. Нам же, уходящим из него, коли нашими трудами и стараниями с Божьей помощью суждено будет в здравии и благополучии добраться до наших студеных северных морей, то и мы постараемся там сделать все, на что только окажемся способны, что только будет в наших силах и возможностях в деле оказания самой действенной помощи нашей доблестной Красной Армии и нашему славному северному флоту в их усилиях по разгрому врага, в достижении полной победы над ним.

Разумеется по-разному сложатся и наши с вами судьбы. Возможно, что пройдя всю войну кто-то из нас все же уцелеет, останется жив. Возможно, что в этом случае мы еще и встретимся. Вот тогда-то в неторопливой дружеской беседе, за кружкой пива, мы и вспомним и поведаем друг другу о том, как прошли, как сложились эти грозные годы минувшей войны, после того, особо памятного утра 28-го ноября 1941 года, когда мы расста-

лись с вами у входа в пролив.

Пройдя Босфор "Микоян" не задержался в Стамбуле. Оставив танкеры на его рейде он, поздним вечером этого же дня снялся с якоря и первым пошел навстречу своей судьбе (видимо это нас и спасло).

Вскоре и Мраморное море осталось маленьким пройденным им отрезком его начавшегося тяжелого, опасного и долгого пути. Из него Дарданельским проливом мы вышли ночью 29-го ноября в сплошь усеянное, как звездное небо, величайшим множеством больших и малых островов Греческого архипелага Эгейское море. Его мы проходили в ночное время суток, отстаиваясь днем, стоя на якоре где-либо за сказами турецкого побережья, сбивши до самого малого огонь и жар в топках котлов, возможно уменьшив дымность труб, но будучи в полной готовности к форсированному ходу. Никому из нас не дано было знать замысел нашего командира, принявшего решение проходить самый опасный отрезок пути из Эгейского в Средиземное море не в обход острова Родос, мористее него, а проливом между ним и материком, и не в ночное, а в дневное время суток, в полной видимости нас противником, что называется под самым его носом, и самым нахальным образом. То ли руководили соображения внезапности, неожиданности, которых противник, возможно, никак не ожидал. То ли боязнь войти на минное поле, установленное им у западного побережья острова. Или какие-либо им руководили иные его соображения, то нам неведомо. Мы и позже никогда не осмеливались задавать ему этот вопрос, справедливо считая, что раз командир так решил, значит только

так и нужно было и необходимо было и решиться и действовать.

2-го декабря с наступлением рассвета, предварительно высадив на берег взятого нами в Стамбуле турка-лоцмана, проводившего наш "Микоян", межостровными узостями - проливами, этого архипелага. мы снялись с якоря и выйдя из своего укрытия, пошли вдоль южного побережья Турции, держа курс на остров Родос.

Из политбесед, которые по возможности проводили с нами комиссар корабля старший лейтенант Михаил Федорович Новиков и наш парторг лейтенант Владимир Калистратович Барковский, мы уже знали о том, что фашистская Германия перед тем, как напасть на Советский Союз покорила еще одно государство Восточной Европы и этим государством была Греция. В апреле-мае 1941 года немецкие войска, во взаимодействии с войсками своей союзницы, Италии, сломили сопротивление греческих вооруженных сил и заставили их капитулировать. Вся материковая часть Греции и все ее наиболее крупные острова и в Эгейском, и в Средиземном морях, были оккупированы немецкими и итальянскими войсками. Не избежал этой печальной участи и один из самых больших островов, - Родос, со всеми находившимися на нем базами и оборонительными сооружениями, береговыми крепостными и зенитными батареями, постами СНиС"а (Службы наблюдения и связи), и всем прочим дополняющим этот оборонительный комплекс острова.

Овладев им, они его значительно переоборудовали, укрепили и оснастили. Одновременно на Родосе они возвели и оборудовали целый ряд мощных долговременных огневых точек, позиций со всеми их надлежащим обеспечением.

Таким был остров Родос, когда мы подходили к нему. На тра-

верз самой северной его оконечности мы вышли примерно в полдень. День был погожий, солнечный, ясный и видимость превосходной. Даже невооруженным глазом с корабля отлично просматривались очертания его берегов, мачты радиостанции, всевозможные разнотипные многочисленные строения и сооружения, то ли порта, то ли базы, раскинувшиеся на берегах хорошо видимой бухты и даже корабли, стоявшие в ней. Надо думать, что с острова прекрасно видели и нас. Просто не могли не видеть, но очевидно еще никак не могли определить национальную принадлежность проходившего корабля. Мысль же о том, что мимо их базы буквально в какой-то полумиле от нее (а возможно, и того меньше) и прямо среди бела дня проходит советский корабль, как видно никому из находившихся в то время на ней просто не приходила в голову. Видимо подобная возможность столь дерзкого и безрассудного действия с нашей стороны была ими совершенно исключена и представлялась невероятной.

Но, видимо, какое-то подозрение и желание все же узнать национальную принадлежность этого нивесть откуда появившегося в узкостях пролива довольно крупного двухтрубного корабля, заставило командование базы направить к нему самолет для его осмотра, фотографирования и опознания. Что и было исполнено.

Но, видимо и доставленные летчиками фотоснимки нашего "Микояна" еще никак не убедили фашистское командование в том, что запечатленный на них корабль, является советским. Надо полагать, что их очень смущал и вводил в заблуждение гордо разевавшийся на кормовом флагштоке наш родной, советский, флаг, яркий красный цвет которого был отлично виден с долго и низко кружившего

над "Микояном" самолета, с которого велось его фотографирование.

Дело в том, что разительное сходство в цвете с нашим флагом имеет и турецкий национальный флаг, с тобою лишь разницей, что на его таком же красном полотнище, как и на красном полотнище нашего флага, красуется не серп и молот со звездой над ними, а серп Луны со звездой поодаль от нее, между двумя ее рожками, что даже с самого близкого расстояния, различить и определить весьма и весьма затруднительно, а в случае ошибки в определении и принятии неправомочных действий, можно было еще более осложнить и без того крайне напряженные отношения с Турцией.

Видимо по этой причине, часа через три, когда мы все еще находились довольно близко от острова, с него к "Микояну" опять прилетел самолет, долго и низко кружил над ним, многократно фотографировал его и сделав свое дело, летчики со снимками и докладом вновь предстали перед своим командованием.

И лишь только после того, как были всесторонне рассмотрены снимки их повторного фотографирования, и уточнены некоторые другие дополнительные сведения, фашисты поняли, что, проходивший вблизи их базы неопознанный корабль был советский. Спохватившись и исправляя допущенную оплошность, их командование отдало приказ своим кораблям и авиационным частям немедленно догнать его и сообразуясь с условиями и обстановкой, или взять его в плен, или потопить. С нашим десятиузловым ходом догнать нас им не составляло ни большого труда, ни особой сложности. Не говоря уже о самолетах, догнать, расстрелять и потопить нас

мог щутя их любой военный корабль, посланный в погоню за нами.

Мы же тем временем, обогнув вдававшийся в море какой-то большой мыс турецкого побережья, и скрывшись за ним из видимости с острова Родос, уже вышли в Средиземное море и держали курс к одному из последних небольших островов Греческого архипелага, к острову Кастелоризону.

Идя к нему, мы считали, что та опасность, которая подстерегала нас и висела над нами при проходе Родоса, уже миновала и осталась позади. Мы облегченно и радостно вздохнули. Но как показали вскоре же развернувшиеся события, считая и думая так, мы, как оказалось, глубоко ошибались. Судьба уготовила нам совершенно инуювязку.

Время между тем уже перевалило далеко за полдень, наступил вечер, спускались сумерки, начала портиться погода, небо все более покрывалось и заволакивалось тучами, усилился ветер, увеличилась волна. Когда мы подошли к острову Кастелоризону и начали его обход с его западной стороны, сквозь спускавшиеся на море сумерки, зоркие глаза сигнальщиков Алексея Полещука с мостика и Александра Лебедева с наблюдательного поста на фок-мачте почти одновременно различили идущие по правому борту "Микояна" параллельным курсом с ним три торпедных катера. Полещук немедленно доложил о них вахтенному штурману, тот командир. Сомнений не было. Это были посланные в погоню за нами со своей базы на острове Родос фашистские торпедные катера. Обогнав нас, они стали по курсу нашего движения. Над нами, готовые к атаке уже кружили и их самолеты-торпедоносцы. Произошло то, чего мы больше всего опасались и чего нам неминуемо следовало ожидать. Совершенно безоружный, к тому же еще и тихоход-

ргеев не дал команды: "Стоп машины!", не сбавил ход и не изменил его курса. Видя, что корабль не подчиняется их приказам, не спускает флаг и не собирается им сдаваться, фашисты начали атаку. Начался ни с чем несравнимый бой, который правильнее было бы назвать не боем, а нападением вражеских военных кораблей на безоружное советское судно.

Изо всех имевшихся на катерах скорострельных автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов, буквально в упор по "Микояну" был открыт шквальный огонь. Не прекращая огня, по нему же с торпедных катеров и самолетов-торпедоносцев, с предельно близкой дистанции и небольшой высоты, одна за другой были выпущены шесть торпед. Четыре с трех торпедных катеров, и две с двух самолетов-торпедоносцев. Не боясь на себя смелость утверждать, я тем не менее как и многие моряки "Микояна", как считал в то время, так продолжал и считать по сей день, что в том бою по "Микояну" было выпущено не шесть торпед, а все восемь. Именно таким числом торпед были вооружены три торпедных катера и два самолета-торпедоноса, атаковавшие "Микоян". Не повезли же они обратно на свою базу две неизрасходованные ими торпеды в то время, когда мы все, еще находившиеся не на дне моря, а на его поверхности, на плаву и на ходу, и противник это прекрасно видел. Ход же двух торпед, из шести, выпущенных по нему торпедными катерами, в условиях шквального огня и быстрых его маневров с него могли просто не видеть, недоглядеть, что вполне естественно. Видимо, не у одного меня, а и у многих из нас пронеслись в памяти в те роковые мгновения, в те роковые минуты, слова из нашей широкоизвестной и горячо любимой песни о "Ва-

ный, наш "Микоян" оказался в окружении быстроходных, маневренных и вооруженных самым первоклассным оружием, мощными торпедами, скорострельными автоматическими пушками и крупнокалиберными пулеметами вражеских военных кораблей, от которых у нас уже не было никакой возможности <sup>ни</sup> <sup>ни</sup> отбиться, уйти.

Мало того, к тому, что маячило на волнах в сотне метров от бортов "Микояна" и кружило над ним в воздухе, в любую минуту из близко расположенных военно-морских и военно-воздушных баз противника и на островах и на материке могло подойти и подлететь еще более мощное подкрепление, еще более мощная поддержка, которая по сути своей оказалась бы совершенно излишней, так как и того, что уже имелось в наличии с избытком, хватало для отправки на дно и нашего ледокола со всем его экипажем, а заодно с ними и автора этой документальной повести.

И для нас, и для противника было совершенно очевидно и предельно ясно, что из подобного положения существовало только два выхода: или сдача в плен, или дно Средиземного моря. Верные воинскому долгу и данной присяге моряки нашего "Микояна" не спустили флаг корабля перед противником, и не запросили у него пощады, а предпочли и его и свою гибель позорной сдаче в плен. Но не это терзало и угнетало нас в те роковые минуты, в те роковые мгновения, в которые решалась и судьба корабля и наша собственная участь. Нас повергала в тоску и отчаяние наша полная беспомощность. Нас терзала и угнетала сама мысль, само сознание того, что не выполнив возложенного на нас ответственного задания и погибая сами мы были начисто лишены возможности вступить с врагом в свой возможно, последний, неравный, но че-

стный бой. И уж если не одержать в нем полную победу над ним, то хотя бы нанести ему тяжелый и невосполнимый урон, и тем хоть в какой-то мере ослабить его могущество, внести и свой посильный вклад в общенародное дело разгрома врага, в нашу победу над ним.

Не имея вооружения, такой возможности мы не имели. Но это уже была не наша вина, а наша беда. Поняв, что мы безоружные и, следовательно, не можем оказать им никакого сопротивления, фашисты стали действовать смелее и наглее. С подошедшего почти к самому борту "Микояна" мателота (головного торпедного катера) - на ломаном русском языке последовали грозные приказы: "Русс, сдавайся! Сопротивление бесполезно! Следуй к Родосу - иначе будешь потоплен!"

Да, выходило именно так. Или сдаваться на милость победителя, и тем, возможно, сохранив свои жизни. Или вместе с кораблем уйти в глубины Средиземного моря. Иного выбора и выхода не было и не предвиделось. Разве что чудо. Уйти же на дно мы могли как от фашистских бомб и торпед, так и своими собственными средствами. На этот роковой и безысходный случай на корабле все было предусмотрено. Все было готово. Приказ командира: "Открыть кингстоны! Корабль взорвать!" И за считанные минуты все было бы покончено. Но это уже на самый последний и совершенно безысходный момент.

А пока несмотря ни на что, несмотря на, казалось бы, полную безнадежность нашего отчаянного положения, надо бороться. Бороться до последних сил, - до последнего своего вздоха.

Презрев эти грозные и наглые приказы, капитан С.М. Се-

ряге": "Не скажет ни камень, ни крест, где легли во славу мы русского флага. Лишь волны морские прославят одни, геройскую гибель "Варяга". И нашу то же.

Сложившаяся ситуация поражала своею разительной схожестью и его и нашей судьбы. Как у него, так и у нас выявилось полное многократное превосходство сил и возможностей в пользу противника, противостоять которому с нашей стороны было совершенно нечём. И в этом отношении судьба и участь "Микояна", наша на нем была еще более безнадежной, более трагической и более ужасной, нежели у "Варяга". Эта убойная акция продолжалась и разгоралась. Все свидетельствовало и говорило о том, что наша участь была уже решена, что нам уже не выжить. И все же мы решительно сопротивлялись. Естественное и негасимое желание сберечь, сохранить свои жизни, вложенное Всевышним в каждое созданное им живое существо, в том числе и в человека, побуждало и нас на это упорное сопротивление, на эту борьбу за жизнь.

Повинуясь воле и приказам командира, расторопным и слаженным действиям всего экипажа, "Микоян" отвернув от наседавших на него катеров полным ходом каким только можно было выжать из трех его паровых машин, устремился в сторону турецкого побережья, произвел немыслимый разворот, рванулся влево, рванулся вправо, пошел прямо на бившие по нему катера, развернулся еще и еще раз. Полный ход назад! Полный ход вперед! Развороты, повороты, маневры скоростью хода. Это спасло. Торпеды, каждая из которых несла в себе заряд мощнейшего, разрушительного взрыва и грозил кораблю его неминуемой гибелью, так и не нашли своей цели, пройдя в угрожающей близости от его носа, кормы и

бортов и израсходован заложенный в них их предельный ход, на-  
веки вечные упокоились на дне Средиземного моря.

Несмотря на то, что огонь из пушек и пулеметов по кораблю еще более усилился, это было уже не смертельно. Свое самое главное, самое страшное и самое опасное для нас оружие - торпеды, враг уже израсходовал. Горел зажженный попавшим в него снарядом (возможно и не одним) наш корабельный катер, огонь с которого перекинулся на ботдек, а с него и на всю правую сторону его передней надстройки. Огонь все более и более усиливался, грозя ледоколу самыми катастрофическими последствиями. Рискуя своими жизнями, несколько смельчаков-матросов, подобрались к троцам, державшим катер на шлюпбалках "на выбросе" и не имея возможности быстро отдать их с креплений, перерубили их топорами и объятый огнем катер рухнул в море, продолжая еще долгое время гореть на нем и озарять своим ярким пламенем его холодные, темные волны (горело мое хозяйство). Найтова же спасательного плота, висевшего на склоненных стойках по правому борту, здесь же, возле ботдека, или сгорели, или были перебиты и он не удержавшись на них, вслед за катером также полетел за борт. Презирая опасность убийственного огня, которым и с катеров, и с самолетов-торпедоносцев продолжали поливать наш "Микоян" обозленные неудачей фашисты, матросы боцманской команды и подключившиеся к ним моряки других боевых частей корабля, руководимые старпомом капитан-лейтенантом Н.Г.Холиным и главным боцманом мичманом А.Д.Гройсманом смело и решительно вступили в борьбу с охватившим и ботдек и надстройку пожаром.

В этой нашей борьбе с ним, нам оказал свою совершенно неожиданную, исключительно своевременную, и воистину неоценимую помощь, ниспосланный Всевышним начавшийся сильнейший ливневый дождь, почему-то наряду со всем происходившим в то время, также особенно хорошо отложившийся в моей памяти.

Разверзлись хляби небесные и из нависших над морем тяжелых грозовых туч: его неиссякаемые потоки слившись с мощными струями забортной воды, бившими из стволов брандсбайтов удвоили, утроили наши силы в борьбе с огнем и помогли нам одолеть его.

Дождь, мгла и темнота наступившей ночи скрыли нас от противника и дали нам возможность оторваться и уйти от него. Корабельный врач капитан З-го ранга Ф.К.Попков и сан.инструктор С.К.Рублев оказывали помощь раненым морякам, Алексею Полещуку и Семену Рузакову. Убитых, к счастью, не оказалось.

Только с наступлением рассвета, на подходе к Фамагусте (базе наших союзников-англичан на острове Кипр) и на переходах от нее сначала в Бейруте, а из него в Хайду, мы смогли всесторонне обозреть все разрушения и повреждения, нанесенные кораблю в ходе этого необычного, неравного боя и определить примерный объем предстоящих аварийных работ по устранению этих полученных им боевых повреждений.

Вид нашего "Микояна" являл собою довольно неприглядное, печальное и мало привлекательное зрелище. Выгоревшая до самой штурманской рубки вся нижняя и средняя часть правой стороны его передней надстройки (нижний и средний ее ярус) - прогоревшая палуба под ней, обгоревшие шлюпбалки без катера на них, обгоревшие стойки без спасательного плота на них же, следы пожаров в ряде мест верхней палубы. В надстройках, дымовых трубах, вен-

тиляционных раструбах, машинных капах, трапах, иллюминаторах и даже в ревуне зияло великое множество больших и малых и ровных и рваных, сквозных и глухих снарядных и пулевых прострелов, а также бесчисленная россыпь ожогов и вмятин на двадцати миллиметровой обшивке корпуса ледокола и еще более мощного его ледового пояса, которые на наше счастье довольно надежно защищали нас от губительного огня противника. Уже на следующий день 3-го декабря 1941 года все итальянские газеты и радио оповестили мир о том, что дислоцированные на острове Родос их торпедные катера и самолеты-торпедоносцы выследили, атаковали и потопили в восточной части Средиземного моря у острова Кастелоризо на большой советский корабль "Микоян" (сопроводив это сообщение и его снимком) название которого они оказывается узнали по надписям на запасных спасательных нагрудниках, находившихся на сброшенном нами катере. Видимо несколько этих нагрудников выпало из него при его падении, не сгорело и осталось на плаву. Это было нашим серьезным ущербом, нашей явной непредусмотрительностью, тут и наш старпом, и наш боцман, да в какой-то мере и я вместе с ними недоглядели, не сообразили, допустили весьма досадную и непростительную оплошность. Оставлять какие-либо надписи на спасательных средствах, эти явные улики, да еще в предверии и подготовке к такому скрытому и опасному переходу, разумеется ни в коем случае не следовало. Но и эти широковещательные и хвастливые сообщения о нашем потоплении, раздуемые всеми средствами массовой информации Италии были также в свою очередь, и неуместными и преждевременными. Несмотря на многочисленные наружные повреждения, главным образом в перед-

ней надстройке, по которой велся наиболее интенсивный огонь и которая значительно пострадала от возникшего на ней пожара. Корпус корабля имел лишь небольшие и не опасные повреждения, не угрожавшие ему никакими бедами и осложнениями. Котлы, машины, вспомогательные механизмы, всевозможные измерительные и навигационные приборы также не пострадали, не вышли из строя и находились во вполне сносном и нормальном рабочем состоянии. И хотя этому трудно было даже поверить, все мы буквально каким-то чудом также остались живы.

Фортуна нашего счастья и ниспосланная нам защита Всевышнего, как и прежде продолжали благоволить нам.

И наша гибель, которая, казалось была уже предрешенной и неотвратимой и к которой каждый из нас мысленно был уже готов, рас прощавшись со своею жизнью, добавив на наши разномастные головы серебро сеции, еще не наступившей старости, покружив и обвел. ~~и~~ ~~своими~~ ~~своих~~ ~~хвостов~~ над нами, и на этот раз ~~обошла~~ нас стороной. Это была победа в полном смысле, значении и понимании этого слова. Победа всех моряков нашего "Микояна", и, разумеется, прежде всего, нашего командира капитана 2-го ранга Сергея Михайловича Сергеева, проявившего в этом нераннем бою свои лучшие командирские качества: личную храбрость, находчивость и профессиональное мастерство, — продуманность и четкость, отдаваемых им приказов, принесших, в конечном своем итоге, успех в этой, казалось бы совершенно безнадежной ситуации. В этой связи на мой взгляд вполне уместно будет сказать и о том, что это был воистину ~~беспримерный~~ ~~и~~ уникальнейший случай, возможно единственный за всю войну, когда кораблю, по которому было выпущено шесть, а вероятнее всего и все восемь торпед, все же удалось от них уйти. Такого, на-

сколько мне известно, еще не случалось никогда, нигде и ни с кем. Единственным кораблем, который превзошел наш "Микоян" по этому показателю, видимо все же следует признать плававший на Черном море танкер "Сталин", по которому за время войны помимо большого числа сброшенных на него с самолетов бомб, было выпущено еще и одиннадцать торпед, от которых ему также удалось уйти.

Разумеется, что помимо мастерства и героизма экипажей, проявленных ими в таких нередко возникавших в ходе войны исключительно опасных и критических ситуаций, из которых они всякий раз неизменно выходили победителями было и какое-то ниспосланное Всевышним исключительное везение. Это никоим образом не исключено. Обычно же для того, чтобы оказаться на дне даже крупному кораблю вполне хватает и одной единственной торпеды. А двух уже более, чем достаточно.

## Глава IV. СТОЯНКА В ХАЙФЕ.

( Бывшая Палестина, протекторат Англии, с 1948 года - государство Израиль... )

Спасши нас от, казалось бы, неизбежной, неотвратимой гибели в неравном бою у острова Кастелоризона, она же, сама судьба уготовила нам в Хайфе, в которой закрепились наши союзники англичане, еще одно свое жесточайшее испытания. еще одну

свою всестороннюю проверку всех наших качеств и достоинств и как моряков, и как патриотов своей Родины.

Ремонтировать же и приводить в надлежащее мореходное состояние корабль нам требовалось и предстояло <sup>очень</sup> многое. К тем дефектам и недожелкам, которые оставались на нем, так и <sup>ко</sup> прошедшем никаких ходовых испытаний в море, и неустраненных заводом, добавилось множество новых и весьма серьезных. На выполнение всех этих работ необходимо было немалое время и большой труд многих людей. Поэтому, войдя в порт и подойдя в место отведенной нам стоянки в нем, справа от его входного проема (фарватера), мы поставили ледокол на оба якоря, подвели его кормою к причалу, ошвартовались и не теряя драгоценного времени сразу же приступили к ремонту. Все силы были брошены на скорейшее его проведение, на подготовку нашего "Микояна" к продолжению начатого им дальнего похода, первая тысяча миль которого была еще только-только его началом.

Но развернувшиеся вскоре же события, предусмотреть, предвидеть и подготовиться к которым не было решительно никакой возможности, не только сорвали все намеченные и спланированные нами сроки и графики его ремонта, но и едва не привели к его гибели. Произошло следующее. Шел декабрь 1941 года и каждый его день был до предела заполнен напряженным трудом всего экипажа, его заботами о возможно быстрейшем и возможно качественном завершении всех производившихся на нем работ. Шли дни неизменной, гнетущей тоски и тревоги за судьбу оставленной нами далекой Родины, за судьбу родных и близких, за судьбу всех наших советских людей. Работы на корабле, которые мы вели своими

собственными силами с некоторой помощью наших союзников-англичан, шли в полном своем объеме и даже с некоторым опережением графика, но все еще были далеки до их окончания.

Эта их помощь включала в себя обеспечение нас сжатым воздухом от передвижных компрессорных станций, пневматическим, электрическим и слесарным инструментом, а также некоторыми необходимыми нам материалами. Электросварочный агрегат и электроды у нас были свои, были и свои квалифицированные электросварщики и газосварщики. Не говоря уже о мобилизованных рабочих николаевского судостроительного завода, вошедших в экипаж "Микояна". Едва ли не каждый его моряк был к тому же еще и хорошим мастеровыем, умевшим выполнять многие работы, так что за квалифицированной рабочей силой дело не стояло, для нас это не было проблемой.

На корабле имелась и своя небольшая механическая мастерская с набором самых необходимых металлорежущих станков: токарно-винторезным, поперечно-строгальным, фрезерным, сверлильным и заточным, имелся и инструмент: резцы, сверла, фрезы, были и мастеровые, умевшие квалифицированно работать на этих станках. Имелся немалый запас и всякого рода заготовок стальных, чугунных, бронзовых, предусмотрительно набранных бывшим запасливым стармехом А.Л.Федотовым еще при стоянке ледокола у достроекного причала завода. Все это позволяло нам довольно успешно проводить все ремонтные работы. Порт же жил своей обычной, и неспешной трудовой жизнью. Одни суда входили в него под выгрузку и погрузку, другие уходили из него, произведя в нем те или иные грузовые операции. Танкера подходили на слив и налив к своим

специально оборудованным причалам. Сухогрузы заполняли или опорожняли свои трюмы у своих причалов.

Все шло так, как и было заведено испокон веком во всех портах мира и вроде бы ничто не предвещало никакой беды. Но война не обошла стороной и этот небольшой портовый город, так уютно обосновавшийся на восточном побережье Средиземного моря и не иначе, как именно по этой причине стволы орудий английских зенитных батарей разместившихся и обустроившихся у самой акватории порта и на окраинных высотах города, были развернуты в сторону моря и нацелены в зенит.

По рассказам дежуривших на корабле полицейских, и порт, и город Хайфа, в котором базировались наши союзники-англичане, уже не единожды подвергались налетам итальянской и немецкой авиации. Хотя каких-либо разрушений, произведенных этими налетами ни в порту, ни в городе, нам увидеть так и не довелось. Но о цели этих налетов можно было вполне догадываться. За напряженной работой незаметно подшло время обеда и моряки "Микояна", молодые, здоровые ребята, никогда не жаловавшиеся корабельному врачу на отсутствие у них аппетита, разойдясь по кубрикам и кают-компаниям, с величайшим удовольствием насыщали свои желудки отменным флотским борщом и не менее отменной кашей с мясной приправой. Наши не избалованные всевозможными дорогостоящими деликатесами, непритязательные, здоровые желудки, исправно переваривали буквально все, что в них попадало. Даже подчас и не съедобное.

И надо же было такому случиться и произойти, что именно в это полуденное время стоявший по правому борту нашего "Микоя-

"на", метрах в сорока-пятидесяти от него, большегрузный английский танкер "Феникс" стал сниматься со швартов и якорей.

Многие из нас уже пообедали и выйдя на верхнюю палубу, с интересом наблюдали за неспешным отходом нашего огнеопасного соседа. Отдав кормовые швартовы и выбирая якорь-цепи своих якорей, он, понемногу продвигаясь вперед на выход. Отойдя от причала примерно наполовину длины своего длинноштого корпуса, он как видно своим же днищем вошел в прямой гальвано-ударный контакт, или произвел им какое-либо иное воздействие (магнитное, акустическое), - на оказавшуюся под ним мину. На одну из тех самых мин, какие сбрасывали со своих самолетов и в акваторию бухты и в акваторию самого порта, и на подходах к нему, немецкие и итальянские летчики при галетах на Хайфу. Механизм мины исправно сработал, произведя ее мощный и оглушительный взрыв. Громадный танкер как щепку разломило пополам. Силою взрыва было разорвано и разворочено все, что только минуту назад составляло его единое целое. Обе его половины отойдя одна от другой со стороны днища, все еще оставались намертво соединенными сваренными между собой многими стальными листами их общей верхней палубы и искореженным переходным мостом, пролегавшим над нею, поперек которых и произошел разлом его корпуса. Взрыв этой злополучной мины произвел весьма существенные изменения и в конфигурации самого танкера. В то время, как обе его половины своими разорванными и развороченными сторонами ушли глубоко под воду, их противоположные неповрежденные взрывом оконечности, являвшиеся его носом и кормой, в силу каких-то неведомых нам причин, под большим углом от линии из-

лома оказались высоко поднятыми над водной поверхностью Хайфской бухты, малой частью которой и являлся обосновавшийся в ней порт со всеми своими строениями и сооружениями; обретя такую необычную и противоестественную конфигурацию разрушенный и полу затонувший "Феникс" тем не менее все еще сохранял в себе какой-то минимум своей плавучести, которой пока еще хватало на удержание его на плаву, на поверхности водной глади и на том роковом пределе, ниже которого остается лишь только дно этой бухты со всеми обитающими на нем чудотворными существами. Но и это было еще не самое страшное. Самое страшное заключалось в том, что и находившаяся в нем самом в его бездонных трюмах, и хлынувшая из них мощным, неудержимым потоком, нефть воспламенилась. Разливаясь вокруг него она горела. Оказавшийся во власти бушевавшего огня загорелся и сам танкер, в трюмах которого находились тысячи тонн этого ценнейшего, но крайне опасного дара природы, добываемого из глубин земной тверди. Пожар на наливных судах, какими являются танкеры, перевозящие в своих трюмах тысячи, десятки тысяч, а то и сотни тысяч тонн этого огнеопасного жидкого груза, едва ли не самое страшное, что может произойти и случиться на море. Именно это и произошло, и случилось с подорвавшимся на мине в порту Хайфа большегрузном английском танкере "Феникс" в подень 20-го декабря 1941 года.

Освещаемая пламенем бушевавшего огня зловещая туча едкого, густого, черного дыма, нависла над грандиознейшим пожарищем. Спасаясь от гибели, человек пятнадцать оставшихся в живых моряков "Феникса" устремились к еще неохваченным огнем

баку и юту своего гибнущего корабля. С трудом взобравшись, вскарабкавшись на них и в ужасе мечась по ним, они молили и зывали о помощи. Их положение было отчаянным. Им оставалось только бросаться в бушевавший вокруг танкера огонь и каким-либо образом выбираться из него. Тех же, кто не рискнул бы это сделать, ожидала еще более ужасная участь, сгореть заживо и добавиться к тем шестнадцати морякам своего экипажа, которые погибли при взрыве.

Несколько наших моряков во главе со старшим матросом Петром Симоновым не раздумывая вскочили в стоявший под бортом наш второй уцелевший в бою катер и врываюсь на нем прямо в огонь, зацепляли баграми баражавшихся в горящей нефти и воде полу живых, обгорелых союзников, решившихся на этот отчаянный, безумный бросок. Затаскивали их на катер и, доставив к берегу, передавали на прибывшие в порт санитарные машины. Таким образом, было спасено из экипажа "Феникса" девять человек. Точнее не спасено, а лишь извлечено из этой ужасной клоаки, так как один матрос скончался по дороге в госпиталь, а двое, уже находясь в нем на излечении.

Большего сделать не удалось. Беда же как известно никогда не приходит одна, прийдя куда-либо, она обязательно тянет за собою сюда же и другие беды. Так произошло и случилось и в данном конкретном случае. Горящая нефть "Феникса" разливаясь и охватывая собою все большее и большее пространство водной акватории порта, одним из своих потоков устремилась к стоявшему на двух якорях и ошвартованному кормою к причалу второму большегрузному английскому танкеру "Хэппи-Стар" ("Счастливая

"звезды"), брошенному на произвол судьбы в панике сбежавшим с него экипажем. Его трюмы, также, как и трюмы "Феникса", были загружены тысячами тонн нефти. Прекрасно понимая и сознавая всю опасность сложившейся ситуации, и желая предотвратить все ее самые ужасные и неотвратимые последствия, парторг лейтенант В.К.Барковский то ли по приказу командира корабля, то ли по своей собственной инициативе, но с его разрешения собрав с десяток-полтора моряков-добровольцев на одном из портовых буксиров переправился с ними на "Хэппи-Стар" с намерением вывести его в безопасное от огня место. Но осуществить этот свой дерзновенный замысел, сопряженный с риском для жизни каждого из них, им так и не удалось. Они не смогли ни поднять якорей танкера, ни запустить его двигатели. Для их правильных и результативных действий, им необходимо было хоть какое-то (возможно даже и немалое время) на ознакомление со всем сложным устройством этого большого океанского корабля, с его двигателями, его управлением и всеми прочими его особенностями. А этого времени, увы, уже не было, было слишком поздно. Горящая нефть "Феникса" подошла к "Хэппи-Стар" и огонь охватил его левый борт. Едва смельчаки успели покинуть загоревшийся танкер, как и он стал являть собою необузданную стихию, все-ожиравшего огня, еще более увеличив масштабы и последствия этой, и без того, ужасной катастрофы.

У англичан же, по нашему общему мнению и суждению, была полная возможность не допустить гибели этого своего попавшего в беду корабля и время и условия вполне позволяли им вывести его в более безопасное от огня место, спасти и сохранить его.

Но для этого им необходимо было, прежде всего, не вдаваться в панику, и не покидать корабль, а действовать быстро, смело и решительно, тем более, что этот их танкер находился в хорошем мореходном состоянии и был в полной готовности к ходу. Сложившаяся таким образом крайне опасная ситуация стала и для нас самих предельно критической. Находясь в каких-то сорока-пятидесяти метрах от горевшего "Феникса" наш "Микоян" также оказался в пределах досягаемости бушевавшего вблизи него огня.

Разлившаяся горящая нефть уже подошла и к нему, и огонь охватил его корму и правый борт. Нависшая над нами величайшая опасность усугублялась еще и тем обстоятельством, что в отличие от "Феникса" и от "Хэппи-Стар", он был не на ходу. Из девяти его котлов под парами находился всего один котел.

В целях ускорения ремонта топки восьми котлов были потушены и они находились в том или ином виде ремонта. Он, этот ремонт, был особенно необходим всем четырем котлам правого борта, наиболее пострадавшим от сильнейших сотрясений корабля во время случавшихся его бомбажек вражеской авиацией, которым он нередко подвергался, находясь на Черном море. Котлы сильно текли и доставляли нам уйму хлопот. Из трех машин две машины также были частично разобраны и также находились в ремонте.

В такой критической для нас ситуации свою немедленную и действенную помощь нам и могли, и должны были оказать те же портовые буксиры, да и другие, находившиеся в порту, суда. (Дело-то происходило не где-то в море, а в самом порту).

Но как вскоре выяснилось, команды портовых буксиров, под-

давшись возникшей всеобщей панике, и немало не заботясь об участии стоявший в порту судов, и находившихся на них моряков, и в нарушение всех существующих положений и правил, подогнав их к берегу, в самый дальний угол порта, убежали с них. Нам пришлось, и оставалось только, рассчитывать на свои собственные силы и возможности, на свою волю и решимость не допустить непоправимого и отстоять свой корабль от нависшей над ним угрозы его гибели. Ждать какой-либо помощи от находившихся здесь же наших союзников, было бесполезно. Они сами взвыли о ней. Несмотря на все наши усилия, на все запущенные нами в работу средства пожаротушения, огонь не отступал, продолжая все сильнее и яростнее схватывать своим жарким пламенем корму и правый борт ледокола. Ситуация сложилась угрожающая. Но в природе, <sup>не</sup> в характере наших русских моряков ~~не~~ покидать свой корабль, даже в самых критических, самых, казалось бы, безнадежных, сложившихся для него ситуациях. Помятуя при этом ту непреложную истину, что спасая его, спасаешь себя, и если бы на этот счет ничего не говорилось, и не упоминалось, в уставе корабельной службы ВМФ и других руководящих инструкциях, наставлениях на подобный случай, то и тогда само наше сознание, сознание людей, выросших в условиях нашего, советского социалистического строя и общества, взращенного, воспитанного и одухотворенного им, решительно воспротивилось бы таким нашим намерениям и действиям, и ни в коем случае не позволило бы нам поступить подобным образом.

Несмотря на угрожавшую всем нам величайшую опасность, ни у кого из нас не возникало даже самой мысли об оставлении ко-

рабля и бегстве с него на берег, хотя последний и находился рядом. И сами наши помыслы, и наша постоянная готовность сделать все возможное, а подчас и невозможное для спасения попавшего в беду родного корабля, руководили в то время всеми нашими помыслами и действиями. И также как и в бою у острова Кастелоризона, они были смелыми и решительными.

Шедшие с мостика приказы командира корабля исполнялись всеми моряками четко, быстро и организованно, с полным сознанием каждым из нас ответственности за их неукоснительное и своевременное исполнение. В то время, как часть моряков, вооруженная брандбобитами, презирая опасность, мужественно боролась с огнем, сбивая и гася мощными струями забортной воды жаркие языки его пламени, другая их часть высаженная на берег и вооруженная топорами, где сбросила, а где и перерубила державшие корабль в натяг мощные кормовые шартовы, наброшенные с него на береговые тумбы-палы. Механики переключая пар единственного котла то на брашиль, то на еще не совершенно прогретую паром кормовую машину, все же дали возможность боцману выбрать якорь-цепи и поднять якоря ледокола, а командину дать ему ход. Весь задымленный, закопченный и обгорелый, "Микоян" был выведен нами в безопасное от огня место.

А ведь и под ним, также как и под "Фениксом" тоже могла оказаться мина и даже возможно, и не одна. Но об этом в пылу борьбы с огнем, никто из нас не успел ни вспомнить, ни подумать. Нетрудно представить, как бы все сложилось в дальнейшем, запоздай мы со всеми этими принятыми нами пожарными огнетушительными действиями, хотя бы на самое малое время, или прояви в ходе их выполнения преступную трусость, нерасторопность,

медлительность. Жестокая расправа за это наступила бы незамедлительно и неотвратимо, и наш "Микоян" постигла бы такая же трагическая и печальная участь, какая постигла и "Феникс" и "Хэппи-Стар", танкер-красавец, с таким, казалось бы многообещающим поэтическим назвианием, сулившим и прочившим ему счастливую судьбу долгую, долгую жизнь и многие, многие дальние плавания.

— *Что* —

Но следствием этого мощнейшего взрыва и этого грандиознейшего пожара, произошедших и сотворивших в Хайфе, стала не только гибель этих двух большегрузных английских танкеров с их ценнейшим грузом. Ими была создана величайшая опасность и для самого порта, и для всех находившихся в нем судов, для всех сооружений и строений, расположенных вблизи него. Мощная взрывная волна, усиленная к тому же еще и мощным взрывом газов, скопившихся в помповых отделениях самого "Феникса", ударила по всем близко расположенным сооружениям и служебным помещениям порта, не оставив в их окнах ни одного целого стекла. Во многих же из них вместе со стеклами вылетели и рамы, и даже частично посыпали крыши. Эта возникшая и сложившаяся угрожавшая всему и всем и принесшая столько бед крайне опасная ситуация, произвела в порту невообразимую панику. Спасались все, кто где и как смог. Команды многих судов, даже тех из них, которым на наш взгляд вообще не угрожала никакая непосредственная, серьезная опасность, поддавшись всеобщей панике, побросали их на произвол судьбы и сбежали с них на берег.

Капитан одного из них (это, как мне помнится, был норвежец), принял на мой взгляд вполне правильное и разумное ре-

шение, вознамерившись искать свое спасение в море. Но сделал он это крайне неудачно. Направив свое судно на выход в него и дав ему вполне приличный ход, он однако, не разглядел скрытого плотной завесой черного густого дыма довольно узкого проема-фарватера, ведущего на выход из порта в море и с хода врезался в прибрежный мол, основательно разворотив и мол и нос своего судна. Последующий его маневр был более удачным. Отработав задний ход и отойдя от развороченного им мола, он, хотя и с опозданием, но все же каким-то образом узрел этот злополучный проем и пройдя его благополучно, вышел в море.

Стоит ли говорить о том, что после такого его неудачного маневра, внешний вид его (так же как, впрочем, и наш собственный) стал, скажем откровенно, весьма несимпатичным и мало привлекательным. А его правый якорь словно неуместившись в клюзе, как-то противоестественно и несуразно торчал из него.

Капитаны же всех остальных транспортов не рискнули последовать его примеру и всецело положились на рок судьбы, на благосклонность и волю Всевышнего.

Действия же администрации порта и властей города в данной конкретно сложившейся аварийной ситуации, были, по нашему мнению, совершенно уму непостижимыми, по той простой причине, что решительно никаких, надлежащих в таких случаях действий, ими не предпринималось вообще. В порт не въехала ни одна пожарная машина, к горящим танкерам не подошел ни один портовый буксир, ни одно спасательное судно (которого порт возможно и не имел). Не было предпринято решительно никаких попыток и действий, чтобы хоть в какой-то мере обезопасить

от бушевавшего огня все, что могло пострадать от него, могло быть уничтожено им и в самом порту, и на сопредельной с ним территории города, всего, что оказалось в пределах его, вполне возможной, досягаемости.

Все было отдано во власть и на милость этой всепожирающей огненной стихии. Это поражало и не поддавалось осмыслинию здравым рассудком.

Случись подобная катастрофа в любом нашем советском порту, на базе, или в море (а они также случались), и действия властей города, и действия администрации порта, не говоря уже о действиях самих моряков, были бы совершенно иными. В этом можно несколько не сомневаться, и тому уже было немало ярких и впечатляющих примеров.

Как только мы оказались в относительной безопасности, то тут же пришли на помощь личному составу английских зенитных батарей, обустроенных на берегу у самой водной акватории порта и такие оказавшихся в опаснейшем положении от перекинувшегося на их батареи, склады, жилые и служебные помещения, бушевавшего огня, грозившего им многими бедами и во многом помогли им.

Около трех суток этот грандиознейший пожар, - эта воистину всепожирающая огненная стихия, сотворившая и разразившаяся в порту Хайфы, держала в неослабном страхе и напряжении экипажи всех судов, оказавшихся в то время в нем, всех докеров, весь обслуживающий порт технический и административный его персонал, всех жителей прилегающих к нему жилых домов и всевозможных строений. И все это время моряки нашего "Микояна" на виду у всего города, повинуясь возвышенным порывам сво-

их сердец, своему интернациональному долгу, и совести, вели решительную борьбу с огнем, и оказывали помощь тем, кто в этой нашей помощи особенно нуждался. Мы сделали все, что оказалось в наших силах и возможностях и эта наша помощь оказалась весьма действенной и эффективной. Местные газеты и радио уделили этим событиям в Хайфе и нашим действиям в ней большое внимание, дали широкую огласку, оценив их как героические, самоотверженные и великодушные. С большой похвалой в наш адрес по этому случаю ~~чутько отреагировали~~ и в Лондоне. Видимо, по указанию оттуда старший морской начальник, он же командр местной военно-морской базы и гарнизона Хайфы (к сожалению, не знаю ни фамилии его, ~~ранга~~ и звания) специальным нарочным прислал на имя командаира корабля, кавторанга т. Сергеева С.М. благодарственную грамоту, в которой выразил свое восхищение действиями командаира и всего экипажа "Микояна" и свою благодарность за них. "За отвагу и лихость, проявленные в особо опасной ситуации", - как было сказано в этой очень красивой грамоте, которую комиссар корабля старлейт т. Новиков М.Ф. распорядился вывесить на верхней палубе, под ботдеком для ее всеобщего нашего обозрения. Разумеется, такая ~~оценка~~ <sup>оценка</sup> наших действий нашими союзниками была для всех нас очень лестной и вдохновляющей. Но на этом наши злоключения в Хайфе, к великому нашему сожалению, еще не закончились..

Нас опять настигла беда, и опять она пришла к нам с той стороны, с какой мы меньше всего ее ожидали. После того как вся нефть и на самих танкерах, и та, что каким-то образом была вынесена с них на берег и на поверхность водной глади

акватории порта выгорела и обстановка в нем несколько нормализовалась, мы опять подошли к месту нашей прежней стоянки в нем и отдав оба якоря, пришвартовались кормою к причалу. Все силы были брошены на скорейшее окончание этого, не в меру затянувшегося, ремонта. Шли последние дни декабря 1941 года и именно в эти его последние дни, в восточной части Средиземного моря разразился сильнейший шторм, настолько сильный, что даже суда, стоявшие в таком, казалось бы хорошо защищенным от непогоды порту, как Хайфа, и то чувствовали себя весьма и весьма неспокойно. Предупрежденные о нем капитаны усиливали швартовое крепление вверенных им судов, проверяли надежность держания их якорей, защиту бортов, требовали от механиков полной готовности машин к их возможно быстрейшему запуску и принимали все другие меры повышенной предосторожности, необходимых и принимаемых в таких экстремальных условиях. Как раз в один из этих дней, когда разбушевавшаяся стихия уже набрала свою изрядную всесокрушающую силу и мощь и уже давала о себе знать и заходило в порт большегрузный английский транспорт "Антар". Войдя в него, и сбавив ход до самого малого, он направлялся в место отведенное ему стоянки. Судя по всему, он пришел в Хайфу под погрузку, так как был совершенно пустой, как барабан, обрисованная белой краской по его неухоженному и запущенному корпусу ватер-линия находилась высоко над водой, а лопасти его громадных вращающихся винтов выходили из нее едва ли не наполовину.

Парусность его высоких бортов и надстроек была исключительно велика, видимо капитан "Антара" этого факта явно не учел. Не принял надлежащих мер предосторожности и понадеявшись на

свою многоопытность в швартовке, даже не воспользовался помощью тех же портовых буксиров.

Зародившееся же где-то на просторах моря или океана, а возможно и пустыни и достигшие восточного побережья материка сильнейшие зюйд-вестовые ветры навалившись, обрушившись на него, стали неумолимо и с величайшей силой сносить его на нас. И как он не маневрировал и машинами и рулем, они-таки сделали свое зловредное дело. Всей тяжестью своего массивного корпуса, правым бортом, он навалился на правую же скулу нашего "Микояна" смял ему всю правую сторону его волноотводного козырька, приминая планширь, и в довершение всех бед, как нитку оборвал массивную якорь-цепь оставив нас без правого якоря. И нам, и морякам "Антара" пришлось немало потрудиться, чтобы предотвратить нанесение обоим нашим кораблям еще возможно больших повреждений. В результате этого совершенно непредвиденного, на нас навала, в результате этой совершенно неожиданной аварии, так иостоял он почти трое суток к обниamu с нашим "Микояном", пока не поутих штурм и пока портовые буксиры не оттачили его от нас.

Нам же пришлось снарядить и опустить на дно бухты нашего водолаза, моего любезного друга Кирюшу Левандовского, который изрядно полазив по ее сильно заиленному и захламленному дну, все же нашел конец порванной якорь-цепи, застропил ее спущенным ему стальным тросом и она через клюз была поднята со дна и выбрана на палубу ледокола. Англичане - мастера, выправили и сварили ее поврежденные звенья и мы вновь обрели свой же якорь. На душе стало спокойней, так как негоже пускаться в

плавание с одним якорем (хотя на палубе был принайтован на аварийный случай еще один, запасной). Они же привели нам в полный порядок и поврежденный волно-отводной козырек, а заодно, насколько смогли, и помятый планширь, после чего капитаны уединившись в каюте капитана "Антара" уладили в ней все свои счеты, расчеты и дружески распив бутылку отличнейшего ямайского рома, посчитали этот, весьма неприятный и каверзный инцидент, полностью исчерпанным. Гораздо хуже обстояло дело с другую очень важной для нас проблемой - проблемой нашего вооружения. Несмотря на неоднократные и настойчивые просьбы и требования командира корабля выполнить имеющуюся договоренность о постановке нам зенитного вооружения и обеспечения нас боезапасами к нему, наши дорогие союзники ответили на них самым категорическим отказом, выполнить эту договоренность, мотивируя его исключительно тяжелым, более того, прямо-таки, катастрофическим положением, сложившимся для них на севере Африки и в этом ближневосточном регионе.

С этим нельзя было не согласиться. Их положение было действительно именно таким. Африканская армия генерала Роммеля теснила их по всему фронту и находилась всего в девяноста миллиах от Александрии. На других фронтах наши неудачливые союзники (как, впрочем и мы сами), также не блистали впечатляющими победами, и терпели от противника одно поражение за другим.

Закончив, насколько оказался возможным, этот произведенный своими собственными силами довольно большеобъемный ремонт и не получив от англичан ни вооружения, ни боезапасов к нему, 6-го января 1942 года "Микоян" ушел из Хайфы, взяв курс на

Порт-Саид.

А незадолго до нашего ухода из неё (это было видимо уже перед самым Новым 1942 годом), все мы стали <sup>небольшими</sup> свидетелями одной довольно необычной и весьма любопытной похоронно-погребальной процессии, каковые нам и не единожды довелось видеть на протяжении <sup>“</sup>всех последующих лет войны. Мимо нас на тужно попыхивая своими дизелями три портовых буксира отводили куда-то в самый дальний угол порта все то, что еще совсем недавно числилось в реестрах английского Ллойда под названием "Феникс" (с перечислением в них и всех его данных). Тремя-четырьмя часами позже те же портовые буксиры в том же направлении вели и бренные останки того, что в тех же реестрах того же Ллойда значилось под названием "Хэппи Стар". Судя по их виду и на том, и на другом сгорело и выгорело решительно все что только могло гореть. То ли от невероятно высокой температуры, создавшейся при сгорании нефти в трюмах танкера, то ли от разности наружной и внутренней температуры, имевшей место при этом сгорании, вся обшивка громадного "Хэппи Стара" совершенно деформировалась и напоминала собою саратовскую гармонь. Все его шпангоуты как ребра доисторического динозавра, так явственно выпирали наружу из-под обшивки, что их все до единого можно было пересчитать без каких-либо затруднений. Мощным ревом своего ревуна и приспусканiem флага мы проводили и того и другого в их последний путь на резку и переплав.

От Хайфы до Порт-Саида расстояние невелико, всего 64 мили — шесть часов хода, и уже в тот же день мы были в нем.

## Глава V. ОТ ХАЙФЫ ДО ПРОЛИВА МАГЕЛЛАНДА.

Еще стоя на ремонте в Хайфе, ни нас, ни англичан не покидала тревога и озабоченность возможностью прохода "Микояна" Суэцким каналом, в виду непомерно большой тридцатичетырехфутовой - почти девяностометровой его осадкой. По приходе же в Порт-Саид эта тревога и озабоченность возросли и усилились еще больше. Ни у нас, ни у англичан, ни у лоцманов не было никакой уверенности в благоподучном его проходе этим каналом. Не уменьшался риск его посадки на мель, даже в том случае, если бы с целью его наибольшего облегчения и уменьшения его осадки, в его бедонных угольных бункерах мы не оставили бы ни одной тонны угля, а в наливных отсеках ни одной тонны пресной воды, и даже в том случае, если бы с той же целью его весьма значительного облегчения и уменьшения его осадки, при подходе ледокола к каналу с него был бы высажен на берег самый тяжеловесный из нас, третий (котельный) механик старший лейтенант Фарид Хамидулин.

Дело в том, что заносимый песками пустынь, через которые проходит канал, он очень сильно обмелел. Он уже давно нуждался в больших дноуглубительных работах, в основательной расчистке фарватера на всем протяжении канала, не производившихся на нем уже многие годы и производить которые в условиях шедшей войны тем более уже не было решительно никакой возможности.

Сев же в нем где-либо на мель, мы могли основательно его закупорить. Это была бы величайшая катастрофа, допустить которую нельзя было ни коим образом, и ни в коем случае. Учитывая всю важность и стратегическое значение канала, англичане

вынуждены были выделить на его защиту и удержание его в своих руках немалое число воинских подразделений и всевозможной боевой техники.

Исходя из тех же соображений немецкая авиация непрерывно забрасывала его минами, а проходившие по нему корабли нещадно бомбила, стремясь закупорить канал и вывести его из строя. Додошло до того, что некоторые, видимо наиболее уязвимые участки канала, в предвиден<sup>и</sup> очередного налета на него немецкой авиации, англичане перекрывали их специально изготовленными сетями. Многочисленные же батареи зенитных орудий, как настоящих, боевых, так и декоративных, камуфляжных, были установлены ими на обоих берегах канала на всем его протяжении от Порт-Саида до Суэца.

Так или иначе, но каналом мы все же прошли, а говоря точнее, проползли, затратив на проход 93,4 (девяносто трех и четырехдесятых) мили его длины не двенадцать-четырнадцать часов, как обычно, а почти трое суток.

При проходе каналом "Микоян" к нашему неподдельному страху и ужасу дважды касался своим днищем его грунта, едва избежав его серьезной посадки на мель, а в одном месте, уже пройдя Малое горькое озеро, он, будучи не в состоянии свободно разминуться с подорвавшимся на мине и застрявшим на самом фарватере каким-то либерийцем, вынужден был пройти в притирку к нему, и так прошелся своим правым бортом по его левому борту, что с того едва не слетела вся его обшивка. (После национализации канала Египтом в 1956 году, он был значительно углублен и удлинен на обе его стороны и в данное время по нему

свободно проходят самые большие океанские корабли с самой большой осадкой).

- Пройдя в Суэц, мы были уже на выходе в Красное море. Здесь же, в Суэце наши союзники-англичане видимо, учитывая наше, скажем прямо, незавидное положение и искренне желая хоть чем-то помочь нам и облегчить нашу участь, посчитали и, весьма полезным, и даже абсолютно необходимым, снабдить нас на время перехода Красным морем двумя аэростатами воздушного заграждения, что и было сделано. Двумя лебедками, установленными на носу и корме ледокола эти аэростаты и были подняты метров на сто над ним. Имея такую "надежную" защиту от вражеской авиации, мы смело направились на пересечение Красного моря по всей его немалой длине...

Пройдя его Баб-эль-Мандебским проливом, вышли в Аденский залив и в последних числах января 1942 года пришли в Аден. В нем и аэростаты и лебедки с величайшей благодарностью были возвращены нами нашим дорогим союзникам. Насколько они могли оказаться эффективными и полезными в деле, сказать трудно, нам это проверить не удалось, так как во время этого перехода налетам и атакам немецкой авиации мы не подвергались.

По нашему же единодушному мнению и суждению вместо этих лебедок и аэростатов, было бы куда как приятней и полезней иметь на корабле хотя бы с пятьюсемидесятишестимиллиметровых зенитных орудий или скорострельных пушек "Эрликонов" или на худой конец, хотя бы столько же крупнокалиберных пулеметов.

Но ни того, ни другого, ни третьего, у нас не было и мы продолжали наш тяжелый и опасный поход совершенно безоружными, беззащитными, полагаясь лишь на ниспосланную нам Всевыш-

ним помочь и поддержку.

Это угнетало, тревожило и держало всех нас в постоянном и неослабном напряжении.

Из Адена, как и планировалось мы должны были идти в Коломбо (остров Цейлон, нынешняя Шри-Ланка), оттуда в Сингапур по уже проложенному штурманами маршруту и курсу. Так назначалось, так планировалось. Но так увы, не получилось. Война и здесь внесла свои коррективы. Под давлением и натиском превосходящей мощи японских вооруженных сил наши союзники англичане, вынуждены были оставить многие свои базы в юго-восточной Азии, к востоку от Суэца, в их числе и Сингапур. Он был занят и оккупирован японскими войсками.

Эта совершенно непредвиденная сложившаяся ситуация во многом меняла все наши замыслы, планы и расчеты. Созданная боевыми действиями противоборствующих сторон, она полностью исключала возможность нашего прохода в Бухту Провидения через Сингапур и моря этого региона.

Командир принял вполне разумное решение, не рисковать, не испытывать свою судьбу в попытке прохода первоначально проложенным маршрутом и отказался от него. Он принял решение идти в обход Африки и обогнув ее восточное побережье подаваться в Южную Америку и уже оттуда, имея подную возможность в любое время перейти из Атлантического океана в Тихий океан продолжать наше целенаправленное движение к означенной в приказе Бухте Провидения.

Это, по моему разумению было совершенно правильное и вполне обоснованное решение, какое мог принять наш командир в

этих так неожиданно и непредвиденно сложившихся экстремальных условиях.

Решение и приказ командира есть закон для всех его подчиненных. На этом стояла, стоит и будет стоять вся воинская служба, пока она будет существовать. Приказ нам был объявлен, вступил в силу и стал для нас законом, не подлежащим обсуждению.

Пополнив запасы угля, воды и продуктов, всего что необходимо для дальнейшего плавания, 1-го февраля 1942 года "Микоян" ушел из Адена и пройдя Аденский залив вышел на просторы Индийского океана. Начиная с Красного моря и по мере того, как мы все дальше и дальше спускались на юг и приближались к экватору, нас все больше и все сильнее стала допекать и одолевать невыносимая мучительная жара. Уже в Адене, мы жарились как караси на раскаленной сковородке. И это в январе-то месяце, когда едва ли не вся большая половина территории нашей далекой Родины уже была покрыта белоснежными сугробами снега, деревья потрескивали от лютых холдов и крепких морозов. Все живое ~~как могло спешить укрыться~~<sup>об</sup> из них, а люди искали хоть какую-либо защиту от этого навалившегося на них **стихийного бедствия** - и своего тела и ~~и~~ своего жилья. Случалось, что и не находили такой защиты, замерзали и погибали..

Здесь же, в этих жарких краях яркое солнце, войдя в зенит палило оттуда самым нещадным образом, обдавая жаром своих горячих лучей все живое и неживое, прогревая воздух за сорок с лишним, а забортную воду до тридцати пяти градусов.

И даже ночью, когда это ослепительное и жаркое светило

уже уйдя с небосклона и скрывшись где-то за горизонтом, хотя и не обдавало жаром своих лучей все находящееся под ним, то и тогда эта одуряющая жара спадала совсем не намного. От нее некуда было деться, пропадал аппетит<sup>и</sup> все время хотелось пить, пить, пить. К изнуряющему наружному зною, всегда и неизменно добавлялась еще более изнуряющая жара, исходящая из раскаленных топок громадных паровых котлов, в которые кочегары забрасывали <sup>2</sup> одну за другой тяжеловесные порции угля и расщурливали его по всему их огнедышащему полу. Вентиляция проняла по внутренним помещениям корабля один и тот же горячий воздух, — была бессильна снизить эту одуряющую жару, а подаваемая в котельные и машинные отделения в больших медных чайниках слегка подкисленная для вкуса вода, никак не утоляла жажду работавших в них, в страшной жаре и духоте кочегаров и машинистов, сколько бы ни вливали они ее в свои утробы.

Всем приходилось очень тяжело, но тяжелее всех было, разумеется кочегарам и машинистам, особенно первым (духам). За время вахты у котлов, их парусиновые рубахи так пропитывались потом, что на них проступала соль, которую они и софриябывали друг у друга перед тем, как их снять. Немного, очень немного существует всякого рода работ, сравнимых по своей тяжести с работой кочегаров, работающих на угле паровых котлов, да еще в таких невыносимых и тяжелых условиях жаркого африканского климата, на которые <sup>обычно</sup> набирают чернокожих.

Добавилось также работы всему экипажу ледокола, преподнесенных и влажностью, этого климата. (При такой сумасшедшей жаре еще и влажность!). Ржавчина (коррозия) покрывала буквально

льно все металлическое, даже движущиеся части и детали работающих паровых машин обильно поливаемые машинным маслом и сколотиной. Ржа проходила даже под краску покрашенных деталей. Это было форменное бедствие, подобное налету саранчи. Борьба с ней была большим, хлопотным и малопривлекательным, но и крайне необходимым, занятием, от которого никуда не денешься.

Перенося несусветную жару тропиков, подвергаясь постоянному риску быть атакованным японскими и немецкими подводными лодками и их рейдерами, экипаж корабля день за днем, миля за милем вел его по безбрежной шире Индийского океана, держа курс на Кейптаун.

7-го февраля 1942 года в 04 часов местного времени на переходе Аден-Момбаса "Микоян" пересек экватор.

Обстановка и условия того тревожного военного времени не позволили нам отметить это торжественное и волнующее событие в жизни экипажа каждого корабля, всевозможными ритуалами, церемониями и увеселениями, какими оно обычно сопровождается в подобных ~~неблагоприятных~~<sup>неблагоприятные</sup> случаях. По пути на Кейптаун "Микоян" имел заходы в два порта - Момбасу и Дурбан. Причем, в Дурбане по настоянию командира корабля перед командированием союзников он был поставлен в имеющийся при местном судоремонтном заводе отличнейший береговой (сухой) док, в котором и был произведен самый тщательный осмотр его руля, винтов, уплотнителей, приемников забортной воды (ледовых ящиков), а также очистка и покраска всей подводной части его массивного корпуса, которую к месту сказать, как и все члены его экипажа, за исключением Николаевских судостроителей, строивших его, я та-

кже увидел впервые. После чего имел о нем уже самое полное представление и понятие от его днища до его клютика на фок-мачте.

Здесь же, в Дурбане мы и встретили очередную двадцать четвертую годовщину создания нашей доблестной Красной Армии, бывшейся на просторах Родины с полчищами вторгшихся в нее наших злейших врагов, чужеземных захватчиков разных мастей, горя негасимым желанием и самим возможно скорее добраться до родных берегов и включиться в борьбу с ним, в это общенародное дело его изгнания и разгрома.

Здесь же в Дурбане мы встретили и того норвежца, который как оказалось так серьезно повредился в ходе тех тревожных и памятных событий, произошедших в порту Хайфа. С изрядно помятым, расплоханным носом и, как видно, другими повреждениями, он стоял у входа в завод. Мы обменялись с ним дружескими приветствиями и самыми добрыми пожеланиями. Продолжая плавание на переходе Дурбан-Кейптаун, мы обогнули всю южную оконечность африканского материка, пройдя в видимости самой южной ее точки — мыса Игольного. Мыс Доброй надежды и большой портовый город Кейптаун, обосновавшийся на нем, завершили этот отрезок нашего пути.

В Кейптауне подошли к угольной стенке порта под бункеровку. Учитывая дальность и продолжительность предстоящего перехода через Атлантику и от Монтевидео проливом Магеллана до Лоты (Чили), мы брали уголь с большим аварийным запасом, заполнив им доверху по самые горловины не только все угольные бункера ледокола, но и принял тонн сто опричь того прямо на

его верхнюю палубу, завалив все проемы и проходы и под ботдеком и у сухогрузного трюма. Пополнив затем запасы воды и продуктов, и изготовившись к отходу, мы стали на якорь на его внешнем рейде. На нем же, в ожидании разрешения на отход стояло на якорях немало всякого рода транспортов под различными национальными флагами, среди которых я насчитал более десятка "Либерти" американской постройки.

26-го марта 1942 года "Микоян" снялся с якоря и штурманы продолжили курс к берегам Южной Америки, причем съем с якоря и обратную постановку на него нам пришлось производить три, не то, даже четыре раза к ряду, одно за другим. Это происходило по той причине, что всякий раз, как только "Микоян" начинал поднимать якорь или уже полностью поднимал его, готовый к отходу, английская морская разведка доносила о появлении у южноафриканского побережья неопознанных подводных лодок (надо полагать, японских, а возможно и немецких), ожидающих нашего выхода в океан, и выход приходилось откладывать до более благоприятного времени и случая. Разумеется и японское, и немецкое командование ВМС через свою вездесущую агенттуру уже узнало о приходе в Кейптаун такого крупного и такого ценного советского корабля, каким являлся наш "Микоян" и надо думать, что все командиры из подводных лодок и рейдеров, действовавших в этих южных районах Атлантики и Индийского океана уже получили соответствующий приказ на этот счет. Встреча с ними не сулила нам ничего хорошего. Это был бы наш трагический и бесславный конец. Но и ожидать более благоприятных условий для перехода через Атлантику уже также было нельзя. Это ожидание могло затянуться на слишком долгое время.

- Уменьшение же его риска при этом никак и ничем не гарантировалось, а возможно и наоборот, даже многократно и увеличивало его. На войне, как на войне. Необходимо было рисковать.

Поэтому 26-го марта командир корабля несмотря на предупреждения и отговоры прибывших на корабль чинов английской морской разведслужбы не внял им, а деликатно и вежливо препроводив их на берег тут же дал команду: "По местам стоять, с якоря сниматься!" Винты взбурлив воду за кормой корабля дали ему ход, с каждым своим оборотом все более удаляя его и от побережья самой южной оконечности Африки и от раскинувшегося на нем большого и красивого портового города Кейптауна. Вскоре и город и само побережье скрылись из видимости наших глаз, как бы растворившись в светлой лазоревой дымке над бликом водной глади. Перед нами во всю свою необъятную и необозримую ширь лежал могучий и грозный Атлантический океан, на просторах которого в разное время в ожесточенных боях и сражениях нередко решалась судьба и участь многих кораблей и целых флотов, конфликтовавших, противоборствовавших держав. Но фортуна нашего счастья и благоволение Всевышнего, как и прежде продолжали благоприятствовать нам.

Этот переход через Атлантику был исключительно тяжелым и опасным для нашего тихоходного и совершенно безоружного ледокола. По сведениям той же английской морской разведки только в средних и южных широтах этого океана находилось и активно действовало в то время до тридцати немецких подводных лодок. Помимо них, на этих же, издревле проторенных морских дорогах, проходивших через него, высаживали и топили кора-

бли наших союзников, и несколько немецких рейдеров. Один из которых линейный корабль, "Адмирал граф Шпее", к счастью, для нас уже много ранее основательно потрепанного и обезвреженного в бою англичанами, взорванного и покинутого интернированным с него экипажем, мы и видели на мелководье залива Ла-Плата при подходе к берегам Уругвая. От этих крайне опасных, а потому и совершенно нежелательных для нас встреч, и с подводными лодками, и с рейдерами противника, так жаждавшими встречи и расправы с нами, нас видимо избавил и жесточайший шторм, разразившийся в ту пору в этих южных широтах Атлантики и нещадно трепавший наш "Микоян" едва ли не всю дорогу от Кейптауна до Монтевидео. Особенно же свирепым и грозным он пришелся на 3, 4, 5, 6 и 7 апреля. Трепанул так, что и вспомнить страшно. Но ничего, выстояли, выдержали. Надо полагать, что в полосе этого шторма оказались и корабли противника, возможно, ожидавшие и подстерегавшие нас на этом направлении. Но в таких сложившихся экстремальных погодных условиях, в таком разгуле и буйстве разъяренной стихии им, видимо было уже не до нас. Полагаю, что свою положительную роль в благополучном переходе через Атлантику послужила и та обманная информация, какую сообщил командир корабля на одном из приемов, незадолго до нашего ухода из Кейптауна, на котором присутствовало и несколько местных журналистов, сообщив им о том, что из Кейптауна "Микоян" уйдет в Нью-Йорк, а из него через Рейкьявик (Исландия) - на Мурманск. Что и было тут же передано в печать и на радио. Такая информация сбила представление противника о возможном маршруте нашего перехода и сделала

свое дело.

Мы же, тем временем, спустившись на 34-й градус южной широты, где нас меньше всего ожидали, благополучно (исключая разразившийся шторм) пересекли по ней Атлантический океан и утром 12-го апреля 1942 года вошли в порт и столицу Восточной Республики Уругвай город Монтевидео.

Не было ни одного государства, ни одного портового города, в какие нам доводилось заходить на протяжении всего нашего тяжелого и долгого похода, в котором бы не оказывались наши русские соотечественники, выходцы из России, занесенные в эти дальние дали в разное время и по разным сложившимся в их жизни причинам и обстоятельствам. Но почему-то, особенно много их осело именно здесь, в Уругвае, на его щедро одаренных природою землях и, как оказалось, самым благоприятным для их здоровья и для их всесторонней деятельности и природным и политическим климатом. Осели в нем целыми колониями и поселениями. Получив в первый же день нашей стоянки в порту Монтевидео такую очень интересную, волнующую и в то же время такую весьма тревожную для нас информацию, мы признаться и не рассчитывали на долгожданную и радостную встречу с ними. Скорее наоборот, ожидали с их стороны вполне возможных подвохов, провокаций, выступлений и даже диверсий, а потому и были предельно настороженными и бдительными.

При стоянках в иностранных портах и то и другое являлось для всех нас непреложным законом, соблюдавшимся нами постоянно и неукоснительно, с полной мерой сознательности и ответственности каждым членом экипажа.

И денно, и нощно, и по вся дни, вахтенная служба бдительно и надежно несла свою сторожевую службу, неослабно и зорко наблюдала за всем происходившим и на самом корабле, и всем, что было обозримо с него.

Мы находились в капиталистическом мире, да еще в условиях военного времени, поэтому нам следовало ожидать всякое и быть готовыми ко всему, что могло произойти. Об этом же напоминала и трагическая судьба нашего русского крейсера "Жемчуг" в годы первой мировой войны, явившегося жертвой своей же собственной вопиющей безалаберности, преступной беспечности всей вахтенной службы корабля: позволившей немецкому крейсеру "Эмден" совершенно беспрепятственно войти в бухту Джорджа-тауна (остров Пенонг), переночевать в ней вместе с ним же, а затем также беспрепятственно с близкого расстояния торпедами залпами расстрелять и потопить его. Растяпы, губошлепы; засранцы, которых перетопили, как слепых котят. Стыд и позор для всего нашего русского флота, событие, о котором никогда и нигде даже не хотелось бы и вспоминать, а тем более относить его к событиям героическим, восславлять и возвеличивать его, как это намереваются сделать некоторые наши современные сухопутные горе-моряки.

В данном же случае, для всех нас произошло нечто, совершенно иное, неожиданное, неизведанное и трудно объяснимое. Произошло то, чего мы никак не ожидали.

Узнав, что в порту стоит советский корабль "Микоян", его посетили целый ряд их представительных и многочисленных делегаций. Вопреки нашим подозрениям и самым тревожным ожиданиям

возможных неприятностей с их стороны, они встретили нас исключительно дружелюбно, приветливо и радостно. Видимо глубоко затаенное в их сердцах, непреходящее чувство любви к своей далекой оставленной ими Родине, матушке России, щемящая душу тоска по ней, чувство высокоразвитого русского патриотизма. Да еще в такое, особенно тревожное, тяжелое и грозное для нее, время возобладало у них надо всеми прочими их чувствами.

Уже на второй день нашей стоянки в порту, в одной из местных православных церквей города был отслужен молебен о даровании победы войскам нашей доблестной Красной Армии, о чем они, оказывается молили Всевышнего и до нашего прихода в Монтевидео, и обещали нам еще усерднее молиться до одержания полной победы над ненавистным супостатом, под которым они имели в виду фашистскую Германию.

Очень теплые, дружеские встречи происходили с ними в городе. На приеме в нашу честь, устроенном ими в одном из роскошнейших залов, какого-то отеля, командиру корабля капитану т. Сергееву С.М. был торжественно преподнесен ценнейший памятный подарок: большой красивый серебряный кувшин и такой же большой и очень красивый серебряный поднос к нему, на наружной стороне которого по всей его окружности возле позолоченной кромки была выгравирована крупным шрифтом славянской вязью надпись: "Морякам "Микояна" от славян Уругвая".

Помимо того, уже на корабле наши соотечественники преподнесли каждому из нас очень ценные подарки, включавшие в себя целый комплект одежды, белья и обуви: отличную кожаную куртку, теплый шерстяной свитер, пару добротных ботинок с длинными халапками и разнослойными, исключительно прочными особой выделки подошвами, пару теплого нижнего белья, пару

теплых шерстяных носков и теплую шерстяную вязаную шапочку, которые мы и приняли от них со словами нашей величайшей благодарности. Эти их подарки хорошо послужили нам на протяжении всей войны и еще долгое время после ее окончания.

Больше того, по их заказу мастера-кондитеры местной кондитерской фабрики изготовили громадное (высотой с метр) шоколадное яйцо, всю поверхность которого украсили искусно выполненными цветными кремами изображения советских и уругвайских национальных флагов, гербов, символов — всевозможными затейливыми вензелями и узорами. Это было подлинное произведение искусства одаренных кондитеров-художников. Оно было доставлено на корабль и в торжественной обстановке преподнесено всему нашему экипажу.

Вот такие знаки внимания, любви и уважения к нам, морякам "Микояна" были проявлены проживающими в этой далекой южноамериканской республике нашими гостеприимными соотечественниками, выражавшими тем самым свою горячую любовь и уважение к нашей и их Родине — Советскому Союзу, ко всему нашему советскому народу.

В один из дней нашей стоянки в порту Монтевидео ото всего нашего экипажа мы возложили роскошный венок к подножию величественного памятника национальному герою Уругвая генералу Хосе Хервасио Артигасу...

Полагаю, что читателям этой моей документальной повести будет также очень интересно узнать и о той на редкость необычной ситуации, сложившейся у нас в ходе этой памятной стоянки в Монтевидео. Страницу, которую, как говорится и нарочно не придумаешь. Ни где-то в море, или океане, где как раз и

ожидалась и могла произойти такая нежелательная встреча, а здесь, на суше и именно в нем, в этом большом портовом городе, столице этой республики, находящемся, как известно, на противоположной относительно Европы; стороне нашей планеты и удаленном за многие тысячи миль как от Германии, так и от Советского Союза, едва не состоялась, едва не произошла встреча экипажей, занесенных в него судьбою двух кораблей этих двух государств, находившихся в состоянии войны между собой.

Сложилось так, что в то время (апрель 1942 года), когда в порту Монтевидео на своем "Микояне" находились мы, сто шестьдесят пять советских военных моряков, на противоположной стороне этого же города, то ли в пределах его городской черты, то ли уже где-то за ее пределами, в специально оборудованном лагере находилось, жило и здравствовало что-то около четырехсот офицеров, унтер-офицеров и матросов (сведения разноречивые), составлявших экипаж уже упоминавшегося мною немецкого линейного корабля рейдера "Адмирал граф Шпее", интернированного в нем до конца войны. Трудно сказать, как бы выглядела и чем бы закончилась наша с ними встреча, сойдись мы стенка на стенку. Власти же Уругвая, учитывая всю серьезность и деликатность сложившейся ситуации приняли все меры к тому, чтобы этой встречи со всеми ее самыми непредсказуемыми последствиями не произошло. Она и не произошла, не состоялась, хотя и их от нас, равно как и нас от них, разделяло ничтожно малое расстояние. При уходе из монтевидео наши новоявленные братья-славяне организовали нам исключительно теплые проводы, прия в порт целой демонстрацией. Расставались как самые ближайшие, горячо любимые родственники, со слезами

объятиями, поцелуями и самыми добрыми напутствиями и пожеланиями нам счастливого плавания.

Этого забыть невозможно.

Выйдя на просторы Атлантического океана, "Микоян" стал спускаться на юг и в последних числах апреля 1942 года проливом Магеллана перешел из него в Тихий океан, выйдя на западное побережье обеих Америк - и Южной, и Северной.

#### Глава VI. ОТ ПРОЛИВА МАГЕЛЛНА ДО ПРОЛИВА БЕРИНГА.

Этот, на редкость, своеобразный, неповторимый и коварный пролив, отделяющий южную оконечность материка Южной Америки от острова Огненная земля, надолго запоминается всем, кто во льбо судьбы оказался и оказывается в нем - кому доводилось проходить его. Запомнился он и нам. Запомнился своими теснящимися на берегах материка, под нависшим над ними серым, низким небом, невысокими скалистыми нагромождениями округлых и облезлых возвышенностей, перемежающихся в разрывах между ними и уходящими в неведомую даль, покрытых скучной, чахлой растительностью, невзрачными, безлюдными низменностями, своею суровостью, мрачностью и необжитостью.

Запомнился своими резко меняющимися очертаниями, конфигурациями и рельефом берегов и материка и острова, определившими в свое доисторическое время и направление и само ложе

этого загадочного пролива, заполнившегося водами обоих океанов.

Они то сблизившись между собою на ничтожно малое расстояние, как бы наглоухо перекрывали и запирали его, оставляя на проход его вод лишь едва видимые взору, тесные, узкие и, казалось бы совершенно непроходимые щели, которые однако при входе в них оказывались довольно просторными широкими проходами. То, наоборот, словно бы раздавшись на обе стороны и отойдя один от другого, образовывали ничем не стесненную большую и глубоко-лунную акваторию с многочисленными бухтами и бухточками, сотворенными этим сближением воды с сушей.

Разбросанное в самом хаотическом беспорядке, едва ли не по всему проливу великое множество покрытых негустыми кустарниковыми зарослями, небольших, очень маленьких и совершенно крошечных островков, с торчащими возле них же одинокими голыми скалами, и как в норвежских шхерах и фиордах, с таящимися под водной гладью пролива опаснейшими мелями и непостижимо большими провалами глубин, с их на диво крепчайшим каменным настилом, соседствующим рядом с ними же, создают немалые трудности и опасности плавания по этому еще и по сей день мало изученному проливу.

Продуваемый по всей своей протяженности, фиксируемых направлений и румбов, сильнейшими ветрами, изобилующий к тому же весьма сложными и приливно-отливными и поверхностными и глубинными течениями с резким перепадом температур в них еще более осложняют плавание по нему.

Суровы, неприветливы и нелюдимы эти края. Лучи солнца и редко, и скучно одаривают их своими теплом и светом и трудно, очень трудно всему живому, в том числе и человеку жить, оби-

тать и существовать в них.

Вторгавшиеся на протяжении всех последних столетий на этот южноамериканский материк полчища алчных испанских конкистадоров, колонизаторов, огнем и мечом устанавливали на нем свои колонизаторские порядки, свою европейскую цивилизацию, хищнически грабя все принадлежащее его коренным жителям - индейцам, сгоняя их с их исконно родных земель. Спасаясь от их зверств, целые их племена вынуждены были покидать их и перемещаться, перекочевывать в сторону пролива, в эти суровые, гибкие края. Оказавшись таким образом, на стадии своей еще большей деградации, на грани своего полного вымирания и вырождения, как нации, встретившиеся нам в проливе на своих утлых лодчонках местные аборигены, всем своим жалким внешним видом наглядно и убедительно свидетельствовали и подтверждали эту печальную истину.

Ни один командир военного корабля, ни один капитан торгового судна не рискует проходить этот пролив самостоятельно, не имея на борту лоцмана. Наш командир, будучи человеком благородным и предусмотрительным, также не пошел на риск его самостоятельного прохода. От небольшого городка Пунта-Аренаса обосновавшегося на берегу материка, где-то в средней части пролива, до выхода в Тихий океан, наш "Микоян" провел местный лоцман, то ли чилиец, то ли аргентинец по национальности. Наблюдая за тем, как шла эта его проводка, все мы пришли к единодушному мнению и заключению, что лоцман был подлинным мастером своего нелегкого лоцманского дела, отличным знатоком всех этих мест, всех особенностей и каверз этого пролива, искусным судоводителем, заслуживающим за эту великолепную

проводку больших пожал и благодарностей.

Это не Суэцкий канал, и не все другие тысячекратно промеженные и прохоженные водные проемы на морских дорогах морей и океанов. Здесь работа лоцмана многократно сложнее и труднее.

Еще с того давнего времени, когда нам довелось проходить этим проливом, равно как и по сей день, и для меня самого, и для всех нас "микояновцев", так и осталось неразгаданной загадкой и нерешенным вопросом как, каким образом Магеллан, этот великий мореплаватель всех времен и народов, открыл этот удивительный и загадочный пролив, увековечивший его имя?

Это в данное время каждый мало-мальски грамотный человек, каждый школьник, начиная с пятого класса, знает о существовании этого пролива, обозначенного на всех картах мира. А откуда это мог знать он, Магеллан?

Все мы, и я в том числе, обсуждая между собой этот вопрос, в ходе плавания по нему, сошлись во мнении о том, что открытие Магелланом этого пролива явилось для него счастливой случайностью, а не результатом какого-то строго научного его предвидения и обоснования. Видимо, спасаясь от шторма, какие нередко и зарождаются в этих южных широтах Атлантики, он со своими каравеллами и решил укрыться в увиденной с них спокойной бухте, открывшегося побережья. Войдя в нее, осторожно и неспешно продвигаясь по ней, он к своему удивлению обнаружил что эта бухта не ограничивается, не замыкается окружающими ее берегами, а имеет свое продолжение, уходя куда-то вглубь материка. Весьма заинтересовавшись этим своим неожиданным открытием, желая просмотреть и установить действительный размер этой необычной открытой им бухты, он и плыл по ней до

тех пор, пока не оказался по другую сторону материка, в другом океане. И лишь только после этого, он смог со всей определенностью, достоверностью и ответственностью аргументированно и убедительно доказать и самому себе и всему цивилизованному человечеству, что пройденное им водное пространство является проливом и ему, как его первооткрывателю принадлежит честь назвать его своим именем. Надо полагать, что именно так оно и было.

Много позже, уже в прошлом столетии точно такая же история произошла и с адмиралом Геннадием Ивановичем Невельским, открывшим пролив между материком и островом Сахалин, но почему-то названного ни его, Невельского, именем, а каким-то странным и совершенно неподходящим, никчёмным названием - Татарский. Что за Татарский? Почему Татарский? Кто ему дал это дурацкое название, которое безусловно надо сменить и впредь именовать его проливом Невельского, именем человека, открывшего его и так много сделавшего на благо нашей Родины.

В душе, я, признаться, очень горжусь тем, что оказался в числе тех немногих советских военных моряков, коим довелось проходить проливом Магеллана и насколько мне известно, изо всех советских кораблей и торговых и военных, только наш "Милютин" и шедший вслед за нами танкер "Сахалин" и проходили его, — мы — в конце апреля, а тот — в июле (или августе) 1942 года. Экспедиционный, океанографический корабль "Полюс" под командованием вице-адмирала Владимиরского Л.А. проходил его где-то в 1969 году, т.е. через двадцать семь лет после того, как по нему впервые прошли мы.

Историкам флота, описывающим всевозможные плавания наших кораблей, в том числе и того же "Полюса", этот факт необходимо знать и не приписывать ему это первопроходство. На самом законном основании оно принадлежит нам, вспомогательному крейсеру-ледоколу "Микоян" и никому больше.

Находясь за многие тысячи миль от своей матери-Родины, в условиях войны и активных боевых действий противоборствующих держав, едва ли не на всех морях и океанах нашей планеты и избегая риска быть обнаруженными противником, мы, естественно могли иметь с ней лишь самую, крайне ограниченную одностороннюю радиосвязь. Принимавшиеся нашими радиостами и доводившиеся до сведения всего экипажа краткие сводки Совинформбюро позволяли нам лишь в самых общих чертах и весьма приблизительно составить примерную картину положения дел в нашей стране и на ее тысячеверстных фронтах, которые, не будучи стабильными, постоянно претерпевали весьма существенные изменения то в одну, то в другую сторону. По сообщениям же целого ряда телеграфных агентств враждебных нам государств и режимов, которые зачастую вылавливали в эфире и о которых неизменно делился со сною мой добрый друг радиост Веня Мякишев, а также и тому, с чем приходилось знакомиться самому, случаясь быть на берегу, все эти сведения о нашей стране, о положении дел в ней освещались и преподносились их читателям и радиослушателям настолько предвзято, путанно, противоречиво, а подчас и в таком фантастическом их описании и изложении, что составить по ним действительное положение дел в ней не было решительно никакой возможности. По одним из таких, леденящих душу и могущих вогнать в тос-

ку, отчаяние и даже панику, сообщений, утверждалось, например, что столица Советского Союза - Москва, уже занята и оккупирована немецкими войсками и что сам Гитлер уже произвел их парад на ее Красной площади, избрав своей резиденцией в ней роскошный Кремлевский дворец. Что все советское руководство во главе со Сталиным разбежалось и скрывается неизвестно где. Что красная Армия, оставшись безо всякого командования, наголову разбита и ее жалкие остатки скапываются где-то за Уральским хребтом. Что Япония вот-вот, со дня на день, также бросит свои армии на Советский Союз, и что при таких исключительно благоприятно сложившихся для нее условиях и возможностях ей уже не составляет большого труда оккупировать весь наш Дальний Восток, что она непременно и сделает. Что Советскому Союзу вообще пришел конец и как государство он распался и практически уже перестал существовать. Вот такие и множество других подобных им сообщений доходили до наших ушей и мозгов, и воспринимались нашим сознанием. Воспринимать и сознавать такие близкие к истине сообщения было невыносимо больно, тяжело и мучительно. Но ни отсутствие надлежащей связи с нашей далекой любимой Родиной и о действительном положении дел в ней, ни отсутствие каких-либо сведений о судьбе родных и близких нам людей, и такой же хоть самой малейшей возможности сообщить им что-либо о себе, ни эти насквозь лживые, провокационные сообщения, распространяемые по всему свету всеми средствами массовой информации недругами нашей страны, ни это тяжелейшее многомесячное и рискованное плавание, державшее в постоянном и неослабном напряжении каждую клетку нервной системы

каждого из нас не сломили воли и духа "микояновцев", не убили в нас безграничную веру в правоту нашего дела, в неизбежное торжество победы нашего народа над всем ю мощью германского империализма и фашизма, обрушившуюся на нас. Не сломили нашей воли и решимости внести и свой посильный вклад в достижение этой победы. Как и прежде, как и на Черном море, все мы являли собою спаянный крепкой флотской дружбой и беззаветно преданный своей Родине, боевой, сплоченный экипаж, готовый выполнить любое задание ее правительства и командования. И то, что мы являлись именно таким коллективом, одетых в военную форму советских людей, волею сложившейся судьбы занесенных за тридевять земель, за многие тысячи миль от нее, было безусловное воздействие на наши умы и на наше сознание, а следовательно и на все наши действия всей системы, всех слагаемых нашего советского, социалистического строя и общества с его самыми благородными целями, идеалами и устремлениями, взрастившими и воспитавшими нас. Личным вдохновляющим примером такой преданности и верности им и самого командира корабля капитана 2-го ранга т. Сергеева С.М., и комиссара корабля старлейта т. Новикова М.Ф., всех коммунистов и комсомольцев экипажа, сумевших сплотить, вдохновить и личным примером повести за собой всех моряков "Микояна" на безусловное выполнение этого боевого задания.

Нам был дан приказ в целости и сохранности привести к северо-восточным берегам нашей Родины вверенный нам ледокол "Микоян". Этот приказ мы и выполняли. Каждый член экипажа спокойно и с достоинством нес на нем свою нелегкую службу, делал свое дело, которому был обучен и к которому был назначен сог-

ласно судовой роли и штатного расписания ледокола, с неизменным желанием и стремлением при всех складывающихся погодных и боевых условиях, подчас крайне неблагоприятных, опасных и даже критических делать его вдумчиво, старательно, возможно наилучшим образом. Вахта за вахтой, сменяя друг друга на мостике у руля, в радиорубке, у навигационных приборов, постоянно работающих котлов, машин, вспомогательных механизмов, преодолевая на своем пути все препятствия и трудности мы вели его из Черного моря в бухту Провидения. Тем из нас, кому по роду их службы на корабле, полученными ими знаниями: опытом и соответствующим рангу надлежало вести прокладку его движения, маршрута и курса и строго следить за их выдержкой и не отклонением от них, а также вести неослабленное наблюдение за поверхностью водной глади моря и всего того, что может быть обозримо с корабля, а также ежедневные работы по поддержанию на нем надлежащей чистоты и порядка, также стремились выполнить эти свои служебные обязанности с должным прилежанием, что являлось несомненной заслугой как самого командира корабля, так и его старшего помощника, вездесущего и требовательного капитан-лейтенанта т.Холина Н.Г., и главного боцмана мичмана т.Грайсмана А.Д. со всем их падубной командой. Нахождение же в постоянном работоспособном состоянии котлов, машин и вспомогательных механизмов надежно обеспечивавших хотя и небыстрый ход корабля и управление им, было, в свою очередь, несомненной заслугой старшего механика-инженера старшего лейтенанта т.Злотника Ю.М. со всем подведомственной и подчиненной ему машинной командой ледокола.

Плавание продолжалось...

От пролива Магеллана до пролива Беринга, куда и был проложен курс последующего движения корабля, путь не близок, расстояние немалое и составляло почти 23000 (двадцать три тысячи) километров, свыше 12000 (двенадцати тысяч) морских миль (миля – 1852 метра). Преодолеть такое расстояние за один переход без пополнения запасов угля, воды и продуктов, мы, разумеется не могли, и сама конструкция "Микояна" и все его данные, исключали такую возможность, поэтому по ходу нашего движения с юга на север Тихого океана вдоль западных берегов обеих Америк, и южной, и северной, мы заходили в порты Чили, Перу, Панамы, и Соединенных Штатов Америки, где и пополняли эти запасы. Многое у каждого из нас сохранилось в памяти от пребывания в этих странах и государствах и самого плавания по этому океану. И наша незабываемая, волнующая встреча с шахтерами Лоты (Чили), куда мы заходили для пополнения запаса отличным, высококачественным углем. И наша не менее волнующая встреча с жителями большого портового города этой южноамериканской республики – Вальпараисо, зайти в который для набора воды и пополнения запаса продуктов (главным образом, зелени) мы смогли лишь после того, как группа сенаторов-коммунистов решительно потребовала и добилась от своего правительства разрешения на наш заход в этот порт, которому оно противилось. Не изгладилась в ней и необъятная ширь и мощь океана, полеты над ним громадных альбатросов и изумительные по своей красоте неожиданные, стремительные взлеты из-под бирюзовой глади океана целых стай летающих рыб, иногда залетавших прямо на палубу ледокола и несметные скопища серых пеликанов на каменных грядах побережья Перу, особенно на подходе к Кальяо, и величие Анд и живописность нарядов индейцев –

- жителей этих загадочных мест.

Здесь же в Кальяо произошла и совершенно неожиданная для нас весьма впечатляющая, но далеко не радостная встреча с двумя бывшими в свое время нашими русскими эскадренными миноносцами "Спартаком" и "Австроилом", плененными в конце первой мировой войны англичанами, позже продавшими их Бразилии, а та, в свою очередь перепродавшая их Перу, и таким образом оказавшимися здесь, в Кальяо. Переименованные, под национальными флагами этой далекой южноамериканской республики, они продолжали исправно нести свою службу в составе ее военно-морского флота. По приглашению командира корабля (испанское название - бывшего "Австроила") вместе с группой наших офицеров на нем побывал и я. Мне это было очень любопытно и интересно. Насколько мы успели ознакомиться за время нашего недолгого пребывания на нем (порядка полутора-двух часов), экипаж корабля смешанный, в основном испаноязычный со значительной примесью представителей чисто-белых рас, видимо наемных, англичан, американцев, даже, возможно и тех же немцев. Насколько мы могли определить, и артиллерийское, и торпедное вооружение корабля было заменено имело уже несколько иное, отличное от нашего стандарта свое измерение, свои калибры, были добавлены две новые, вполне современные, скорострельные зенитные установки. Он был на полном ходу и находился, на наш взгляд, и по нашей оценке во вполне удовлетворительном и нормальном боеспособном состоянии, мало чем уступая самым современным (по тому времени) эскадренным миноносцам, типа нашего прославленного "Новика" той же их серии. Точно такие же эскадренные миноносцы, тех же лет их по-

стройки находились и в составе нашего военно-морского флота: "Незаможник", "Шаумян", "Железняков", "Петровский", "Фрунзе" и другие, и вели активные боевые действия с самого начала и до конца войны. Мы не спускались во внутренние помещения корабля, в его машинные отделения. На верхней же палубе во многих местах и особенно на литье сохранились надписи на нашем русском языке, еще в старой его орфографии, с твердыми знаками. Это впечатляло, врезалось в память и очень волновало. Такое не забывается. Видимо, все точно также обстояло и на стоявшем на якоре поодаль от него, втором бывшем нашем эскадренном миноносце "Спартаке". На тягостные раздумья навел нас обход "Австро-ила" и эта нерадостная встреча со "Спартаком", с их обоих неистинной участью. Предметный урок истории и изрядная защурка и на нашей памяти. С этими чувствами и раздумьями мы с него и удалились. Мы не можем знать, да видимо, никогда и не узнаем, действительных причин, условий и обстоятельств сдачи этих двух наших боевых кораблей врагу. Вся эта история и по сей день покрыта тайной мрака и ждет своего полного и объективного исследования и прояснения. Как все это могло случиться и произойти? Но при всех условиях это был позорнейший случай в славной истории нашего русского военно-морского флота, запятнавший несмыываемым позором его славу, честь и достоинство, вывих, которому не может быть никакого оправдания и прощения.

Но история нашего русского флота со времен Петра и до наших дней изобилует примерами и иного рода. Она изобилует примерами беззаветной преданности русских моряков своей Родине, их отваге, мужеству и стойкости в боях и сражениях с ее врагами, и тем увековечивших в веках немеркнущую славу кораблей.

блей, героев, их командиров, офицеров и матросов. И вот лишь один из них. В том же самом Кальяо (Перу), в котором волею сложившейся судьбы в мае 1942 года оказались мы на своем "Микояне" без малого столетие тому назад, в апреле 1854 года оказался и наш русский сорокачетырехпушечный фрегат "Аврора" под командованием его отважного и сообразительного командира капитан-лейтенанта Ивана Николаевича Изыметьева, сделавшего заход в него по дороге из Кронштадта на Дальний Восток. В нем он намеревался привести в надлежащий порядок произошедшие в походе паруса, поправить такелаж, рангоут, дать экипажу фрегата кратковременный отдых на берегу. <sup>напоминая ~~даже~~ бородатый</sup> Не зная о сложившейся чрезвычайно тревожной и опасной обстановке, он пришел в него в самый канун войны России с Англией и Францией, чьи корабли объединенной эскадрой уже сосредоточились здесь в Кальяо для совместных действий в предстоящем походе к ее берегам и ожидавшим в нем лишь официального объявления о ее начале. Они уже торжествовали в предверии своей несомненной и легкой победы над этим, так глупо зашедшими сюда в Кальяо одиноким русским фрегатом. Но узнав каким-то образом обо всем этом, капитан-лейтенант И.Н.Изыметьев не растерялся, не впал в отчаяние и панику, а ночью, незаметно для противника, под самым его носом, искусно маневрируя, он сумел высести фрегат из бухты и идя подо всеми парусами, скрылся от него в просторах Тихого океана. Преодолевая жесточайшие штормы нащадко трепавшие фрегат, с наполовину сваленного цингой и другими болезнями экипажем, будучи тяжело больным сам, шестьдесят шесть суток он вел его к Петропавловску-Камчатскому и оказался в нем со своими моряками одним из главнейших воинских подразделений, при-

нявших участие в героической обороне этого самого отдаленного форпоста нашей Родины в боях с пришедшей сюда из Кальяо неприятельской эскадрой и высаженным с нее на побережье мощным десантом, овладеть которому Петропавловском так и не удалось.

Это ли не пример достойного восхищения и подражания? А геройский бриг "Меркурий"? А геройские крейсера "Варяг" и "Аврора"? А миноносец "Стерегущий"? А лидер эскадренных миноносцев "Ташкент"? А эскадренный миноносец "Сообразительный"? А тральщик "Туман"? И многие, многие другие надводные и подводные корабли нашего флота, вписавшие свои славные имена в героическую летопись, отличившиеся в жесточайших боях с врагом в годы минувшей Великой Отечественной войны, достойно приумноживших его честь и славу.

3-го июня 1942 года в 16-40 местного времени на переходе Кальяо-Бальбоа по счислениям и расчетам штурманов "Микоян" второй раз за время этого кругосветного похода пересек экватор. Но также, как и в первый раз в силу условий военного времени это торжественное и волнующее событие в повседневной жизни экипажа корабля не было отмечено всевозможными ритуалами, церемониями и увеселениями, какими обычно отмечается и сопровождается это далеко неординарное событие. Наша стоянка в Панаме куда мы пришли 6-го июня, была недолгой, что-то порядка одной недели. И где мы там стояли именно, я также сказать затрудняюсь. В этих южноамериканских палестинах я оказался впервые. Сюда меня еще ни разу не заносило, поэтому мне трудно было сориентироваться и определиться на местности, что, где и как здесь расположено. Ни в порт, ни в какую-либо базу мы не заходили, а стали на якорь на каком-то большом внешнем рейде

недалеко от входа в Панамский канал с его западной стороны. Это, как я понял был большой внешний рейд Бальбоа. Здесь же на этом же рейде ожидая своей очереди на проход каналом стояло на якорях два десятка транспортов под разными национальными флагами. Не знаю уж по какому случаю, и поводу, на стоявшем на якоре невдалеке от нас празднично украшенном и расцвеченнем американском эскадренном миноносце едва ли не целый день гремела медь духового оркестра и с него на весь рейд неслись бравурные раскаты "Янки дудля". Видимо была причина для такого торжества. С мостика, надстроек и даже с палубы низкоисидящего ледокола и даже невооруженным глазом отлично просматривались многочисленные строения, раскинувшегося на берегу какого-то большого портового города, утопавшего в пышной растительности этой банановой республики. Видимо это и был Бальбоа, в котором мне так и не удалось побывать, хотя такая возможность была и предоставлялась, но я ее упустил, о чем весьма и весьма сожалею. Судя по тому, как часто взлетали или шли на посадку военные самолеты США, нетрудно было сообразить, что где-то невдалеке, видимо в зоне канала, находится аэродром их BBC.

На второй или третий день нашей стоянки, сюда же, на этот же внешний рейд Бальбоа, в сопровождении крейсера, двух эскадренных миноносцев и двух корветов, пришел и стал на якорь один из крупнейших американских авианосцев времен Второй мировой войны, авианосец "Саратога". Ни мне, ни кому-либо из нас, разве что командиру корабля или второму механику, видеть его еще не доводилось, хотя все мы уже весьма предстательно были наслышаны о нем. И вот встретились. Обозревали его с ве-

личайшим интересом и нескрываемым любопытством. Не часто такое встретишь и увидишь. Велико! Помилуй бог, сколь потрясающе велико было это представшее перед нашим изумленным взором громаднейшее водоплавающее сооружение, эта боевая единица американских ВМС и BBC, перед которым и наш немалый по своим габаритам "Микоян" выглядел более, чем скромно. Глядишь на него и прямо диву даешься. И как только такое сооружение соорудили? И как только вода на себе его держит? Однако и соорудили и вода прекрасно на себе его держит, и эта громадина даже плавает по ней с завидной скоростью. Нам бы иметь такую. По рассказам самих американцев, которые в отличие от нас, русских, стремящихся засекретить буквально все и вся, даже самые элементарные и общеизвестные сведения, о чём-либо, не только не делали из данных этого авианосца и находившихся на нем боевых самолетов и их вооружений решительно никаких секретов, а наоборот, даже всемерно афишировавших их (что повергало нас прямо-таки в шоковое состояние). Так, по их рассказам, на ангарной и взлетной палубах "Саратоги" находился в то время, в полной боевой готовности 81 самолет, 28 бомбардировщиков "Даунтлес", 22 бомбардировщика-торпедоносца "Авенджер" и 31 истребитель "Хэлкет" со всем их боевым снаряжением и обеспечением. На нем же находилось и все необходимое для длительного нахождения в море и самого авианосца, включая и топливо для его мощных двигателей (тогда еще не было авианосцев с их атомными силовыми установками), а также всеми видами довольствия, содержания и всевозможными услугами, как самого его многочисленного экипажа, так и всего летного и обслуживающего технического персонала находив-

шихся на нем самолетов., общим их числом что-то около двух тысяч человек.

Необычайно мобильную, грозную и разрушительную силу являются собой эти самолеты, могущие быть быстро и оперативно доставленными авианосцами в любой район, любого моря или океана нашей планеты. Сыграв свою исключительно важную роль в минувшей войне Соединенных Штатов Америки с Японией, они не утратили своего боевого значения и по сей день. Более того, атомная энергия удесятиров мощь силовых установок самих авианосцев и умножив в несчетное число раз разрушительную мощь оснащенных ядерным оружием базирующихся на нем самолетов, сделала этот род и вид этого оружия американского империализма, нацеленного уже и на наш Советский Союз, еще более мощным, грозным и опасным. Что в свою очередь побуждает, обязывает и нас всесторонне учитывать складывающееся соотношение сил и в интересах нашей собственной безопасности искать свое разумное решение в эффективном противостоянии ему, хотя и не в обязательном строительстве таких же авианосцев.

Наука всё более устремляясь и осваивая космос, изыскивает и находит в нем не менее эффективные средства нападения и защиты, совершенствуя их и на самой планете (на ее же погибель).

Вскоре же вся эта американская эскадра во главе с "Саратогой" снялась с якорей и ушла в район боевых действий.

Пополнив запасы угля, воды и продуктов, снялись с якоря и мы. Штурманы проложили курс на Сан-Франциско. Этот отрезок нашего пути длиною в 3380 (три тысячи трехста восемьдесят) миль был и наиболее протяженным по расстоянию и, разумеется, наиболее долгим по времени, по ходовым часам.

Опасность его перехода была исключительно велика и держала всех нас в постоянном и неослабном страхе и напряжении, заставляя быть в высшей мере бдительными, готовыми ко всему.

В ожидании вполне возможных атак таившихся в глубинах океана японских и неопознанных подводных лодок, мы шли не обычным, строго выдержаным прямолинейным, проложенным штурманами курсом и постоянным, ровным ходом корабля, а всевозможными, противолодочными зигзагами и переменными скоростями его хода. Это намного снижало возможности противника произвести по кораблю точный прицельный пуск его торпед и отправить нас на дно океана. И хотя эти несложные маневры намного удлиняли и увеличивали по времени наш и без того, тяжелый, опасный и долгий путь, они были ни в коем случае не лишними, не перестраховочными, а строго продуманными и оправданными. Командир знал что делал. Мы полностью доверяли его знаниям и опыту. И в ходе этого перехода Бальбоа— Сан-Франциско и в ходе нашего дальнейшего плавания все мы обратили внимание на то, что вся прибрежная акватория Тихого океана, включая сюда и побережье Мексики и побережье Канады, начиная с Панамы, и кончая Датч-Харбором на Уналашке, а возможно даже и много севернее него, усиленно патрулируется и тщательно просматривается всеми средствами охраны водных районов морскими, воздушными, а на побережье США и береговыми постами СНиС"а (Службы наблюдения и связи). Но что нас особенно заинтересовало и признаться немало удивило, так это то, что патрульную службу на просторах Тихого океана несли не только надводные корабли и летающие лодки, ее также несли и среднего объема дирижабли. Мы их не единожды

видели на протяжении всего нашего перехода. Они не единожды пролетали над нами. Нам это было в диковинку. Такое усиленное патрулирование вод Тихого океана нетрудно было понять и объяснить. Сокрушительный разгром могущественной американской эскадры в Перль-Харборе (остров Оаху в группе Гавайских островов), учиненный поднявшимися со своих подошедших сюда японских авианосцев их бомбардировщиками и торпедоносцами 7-го декабря 1941 года (Черный день Америки), явился для американцев впечатляющим, предметным и хорошо запомнившимся им уроком и заставил их заново пересмотреть свои ошибочные взгляды на возможности их японского противника, которые они явно недооценили. Впрочем, также как и мы сами в свое время намеревались заскадить японцев шапками, а потерпели от них позорное, сокрушительное поражение, - а заодно и на слабость и несовершенство своей же службы наблюдения и сповещения, в немалой мере несущей вину в этом разгроме их эскадры. Исходя из настоятельной необходимости всемерного усиления средств и возможностей этой службы ими и было использовано и задействовано решительно все, что только могло хоть каким-либо образом держаться на воде и парить над нею в воздухе, включая и эти нивесты как и откуда взявшиеся дирижабли. Несмотря на все наши страхи, тревоги и опасения, до Сан-Франциско мы дошли вполне благополучно. Вспоминая то далекое, тревожное, военное время, я не могу не упомянуть при этом и об одном небольшом, но хорошо сохранившемся и отложившемся в моей памяти очень волнующем эпизоде. Видимо этот эпизод и в самом деле был настолько впечатляющим и волнующим, что несмотря на прошедшие с тех пор многие годы, память о нем *всё же хорошо* сохранила его.

Когда мы подходили к проливу с красивым, поэтическим названием Гольден Гейт (Золотые ворота), ведущим с океана в глубоко-водную бухту Святого Франциска, на берегах которой обосновался и удобно раскинулся этот самый большой портовый город западного побережья Соединенных Штатов Америки, носящий имя того же Святого Франциска. Из него, из этого пролива, из этих Золотых ворот, под нашим родным советским флагом, проложив курс к берегам нашей далекой Родины, выходил на просторы Тихого океана наш советский танкер "Донбасс" (помнится, что это был именно он). Взвужденные и радостные все мы высаживали на палубу нашего "Микояна" и дружно приветствовали моряков этого танкера, также как и они нас. Да и как же нам было не волноваться? Как же нам было не радоваться? Ведь это был первый советский корабль, встретившийся нам со временем нашего ухода из Черного моря, а тому прошло уже семь долгих, долгих месяцев. Трудно передать словами, а тем более красочно описать те мысли и чувства, какие охватывают моряков при таких встречах, за многие тысячи миль от родных берегов, да еще в условиях военного времени; - в условиях ожесточенных боевых действий противоборствующих держав. Пожелав друг другу счастливого плавания мы разошлись с ним противоположными курсами. И мы, и моряки "Донбасса" не уходили с палуб своих кораблей до тех пор, пока не потеряли из вида друг друга.

И хотя город Сан-Франциско, сколь бы велик он ни был, не есть вся Америка, но и по всему его внешнему облику, так разительно отличающего его и другие большие американские города от европейских (в том числе и от моих родных Мытищ).

По образу жизни проживающих в нем американцев, по нравам, порядкам и обычаям, царящим в нем, по тем наболевшим проблемам с которыми сталкиваются и которые приходится решать и его жителям и его властям, позволяют составить довольно полное и безошибочное представление и о ней самой в целом. Этот город безусловно один из наиболее привлекающих мне портовых городов мира, в каких довелось побывать, в какие забрасывала меня моя судьба, моя кочевая жизнь моряка. Он счастливо сочетает в себе всю прелесть близости океана, круглогодичную мягкость климата, чарующую красоту окружающей и заполняющей его благоухающей, пышной, южной растительностью, с одаренных, несомненной красотой, благоустроеннстью и рациональностью, творческий ума и рук человеческих, заполнивших и образовавших собою весь его городской ансамбль, все его многочисленные улицы, переулки, площади, парки, скверы, все, что образует и составляет облик каждого большого и малого города. Городом всеобщего благоденствия называют его многочисленные красочные туристические проспекты и справочники по нему, забывая упомянуть при этом, что далеко не для всех его жителей он является таким. Он имеет немало своих, находящихся только в нем всякого рода достопримечательностям, характеризующим и отличающимся от всех городов мира. Но самой главной его достопримечательностью, его красою, гордостью и славой несомненно являются его, не имеющие себе равных в мире, величайшей протяженности и высоты, изумительной красоты и совершенства своей конструкции, перекинувшиеся через всю бухту, грандиозные и величественные знаменитые сан-францисский мосты - под которым и направляясь в порт прошли и мы. Этот шедевр человеческого гения, это чудо из чудес по-

ражает воображение и может быть сравнимо разве, что со всемирно известными пирамидами фараонов в Египте, "Тадж-Махалом в Индии, Великою Китайской стеной, или нашим московским Кремлем и метрополитеном.

Будучи самым современным городом и имея свой многочисленный автотранспорт, он в отличие от большинства больших американских городов, и по сей день не отказался и от трамвая, что для нас было также весьма удивительно.

Шедшая где-то по ту сторону океана и захлестнувшая собою всю Европу, Советский Союз, Японию и другие государства мира ожесточеннейшая Вторая мировая война, не только не прервала и не нарушила его деловую активность и деятельность, его бьющую ключом жизнь, но наоборот, даже всемерно способствовала их расцвету и подъему, и его собственной значимости, как большого портового города, работающего на войну. Война требовала многое. Все отрасли промышленности и сельского хозяйства США работали с полной нагрузкой и отдачей, на пределе своих возможностей. Воротили военно-промышленного комплекса и бизнеса торжествовали. Это был их долгожданный, желанный звездный час, осуществление их извечной, вожделенной мечты, получения наивысших прибылей, наивысшего их обогащения. Омытые кровью доллары неиссякаемым потоком текли в сейфы их корпораций. Шла война с фашистской Германией и милитаристской Японией и эти их много-миллиардные прибыли вполне можно было хоть в какой-то мере, как-то морально оправдать.

Считая свою большую удаленность от районов боевых действий надежной, гарантированной защитой от возможных налетов

японский, а тем более немецкой авиации, недосыгаемый ей Сан-Франциско даже не находил нужным затемняться в ночное время суток и также, как и в мирное, предвоенное время продолжал озаряться в ночной темноте мириадами своих огней, несколько уменьшив их лишь на световую рекламу. Этот город к тому же, видимо и самый многонациональный изо всех портовых городов мира, вобравший в себя представителей едва ли не всех рас, племен и народов, населяющих нашу планету. В нем капитально обосновалась большая колония и наших русских соотечественников, выходцев из России, чьи пращуры, поселившись на берегах этой большой глубоководной и очень удобной бухты, в значительной мере способствовали началу строительства и дальнейшего бурного роста, развития и процветания этого огромного портового города. Где-то невдалеке от него и по сей день сохранилась небольшая церквушка, сооруженная нашими первыми русскими поселенцами еще в те далекие времена и заботливо сохраняемая их последующими поколениями. Также, как и в Монтевидео, эти выходцы из России встретили нас исключительно тепло, приветливо и доброжелательно. Корабль посетила их многочисленная и представительная делегация и также, как и в Монтевидео, в одной из местных православных церквей был отслужен молебен о даровании победы войскам нашей доблестной Красной Армии. Позже по их приглашению мы побывали в их (даже не знаю, как это правильно и назвать), нечто вроде клуба, или их культурного центра, украшенного портретами царей, князей, всевозможной русской знати, портретами и небольшими бюстами Пушкина, Толстого, Лермонтова, Достоевского, а также портретами Сталина, Ворошилова, Калинина. А с пластинки негромко звучала знакомая мелодия

песни "Широка страна моя родная". На столах лежали газеты и журналы, издающиеся в Штатах на нашем, русском, языке. Их разговорный, хотя и вполне понятный, русский язык, по своему произношению слов и интонаций уже значительно отличался от нашего современного произношения. Они, как видно охотно и любовно обустраивали и украшали этот клуб, проводили в нем встречи и всевозможные мероприятия. Он был им дорог и нужен, как уголок их далекой Родины. Надо думать, что этот их культурный центр и по сей день не прекратил эту свою патриотическую и просветительную деятельность.

В первый же день стоянки "Микояна" в порту Сан-Франциско его посетил наш генеральный консул в нем Я.П.Ломакин. Результатом его визита и переговоров с командиром корабля капитаном т.Сергеевым С.М. был срочный вылет в Вашингтон на прием к послу Советского Союза в Соединенных Штатах Америки т.Литвинову М.М. нашего комиссара корабля старлейта т.Новикова М.Ф. Прибыв к посольству и проинформировав его о положении дел на корабле, получив от него соответствующие инструкции и наставления, он вылетел из Вашингтона в Сиэтл и ожидал в нем нашего прихода в него. В одно из увольнений на берег мне и двум моим боевым друзьям электрику Максиму Оводкову и трамному машинисту Василию Калинцеву нежданно-негаданно посчастливилось быть гостями сотрудников нашего генерального консульства. С величайшим волнением, благоговением, радостью и гордостью взирали мы, как зачарованные на дорогой сердцу каждого советского человека государственный герб нашей великой Родины и на небольшую краиво оформленную вывеску под ним с надписью на русском и

английском языках "Генеральное консульство СССР в Сан-Франциско", отменно украшавших фасад роскошного особняка на одной из сравнительно тихих улиц этого огромного и шумного портового города. Незримые, но крепчайшие духовные узы, как узы самых дорогих, самых близких, горячо любимых родственников, как узы давних, проверенных самою жизнью надежных друзей обоядно сближали и связывали нас и делали эту нашу духовную связь наикрепчайшей и неразрывной. И наш советский корабль со своим экипажем на нем и этот роскошный особняк, в котором жили и трудились сотрудники нашего советского дипломатического учреждения, были крошечными островками в океане этого враждебного и чуждого нам капиталистического мира, были теми крошечными островками, на которых жившие на них советские люди жили по законам своей великой страны, жили ее традициями, ее радостями и горестями, ее заботами и тревогами, ее моралью и идеалами. Самого генерального консула т. Я. П. Ломакина не было, он в это время находился на одном из многочисленных советско-американских мероприятий, проводившихся в городе. Наша встреча с сотрудниками генерального консульства была исключительно теплой, дружеской и душевной. И им, и нам было очень интересно обменяться новостями, раздумьями, соображениями. Хорошо зная город они рассказали нам о нем много любопытного и интересного. От них же мы узнали и о действительном положении дел в нашей многострадальной стране. Они были неплохо информированы обо всем, что происходило в ней, о положении дел во всем мире и, разумеется, в самих Соединенных Штатах. Сведения, полученные от них о нашей стране были весьма неутешительными и

тревожными. На всех фронтах шли тяжелейшие оборонительные бои и ее положение все еще продолжало оставаться крайне напряженным тяжелым и опасным. Но вместе с тем некоторые признаки наступающего перелома в этой войне, в пользу наших советских вооруженных сил уже заметно обозначились. Эвакуированные на восток, Урал, Алтай и в другие глубинные районы страны предприятия оборононой промышленности, равно как и других отраслей народного хозяйства, уже обосновались, обустроились там и с каждым днем все более наращивая свою мощь, увеличивали поставки фронту боевой техники, боеприпасов и всего необходимого для успешного ведения войны. Стала сказываться помощь в этом и со стороны наших союзников. Несмотря на большие потери в боях, Красная Армия также неуклонно и стабильно пополняла свои ряды тысячами обученных военным специальностям призывающихся в нее призывников, наращивала свою мощь, свои сокрушительные удары по врагу. Это воодушевляло, вселяло надежду и уверенность в одержании полной победы над заклятым врагом нашей Родины, нашего народа. Нам также надо было спешить к родным берегам, чтобы успеть внести и свой посильный вклад в одержание этой победы.

Поблагодарив сотрудников консульства за хлеб-соль, радушное гостеприимство, душевную беседу и обстоятельную информацию, пожелав им самого отменного здоровья, благополучия в жизни и успехов в их нелегкой работе на благо нашей Родины, мы поспешили на корабль. Переход от Сан-Франциско до бухты Провидения мы намеревались преодолеть в три этапа. Первый из них протяженностью в 855 миль оканчивался в Сиэтле, куда мы и пришли 4-го июля 1942 года. Радостно и дружно мы приветствовали в нем нашего комиссара старлейта Новикова М.Ф., поднявшегося

на борт корабля, как только "Микоян" стал на якорь в бухте Сиэтла. Вскоре же мы вошли на местный судостроительный завод. На нем наши союзники американцы поставили нам отличное зенитное вооружение, скорострельные автоматические пушки и крупнокалиберные пулеметы. Этим было сделано очень большое и очень нужное для нас дело. Не имея его все мы чувствовали себя очень и очень скверно. Сознание нашей полной беспомощности все время тяготило и угнетало нас. Быть безоружными в такой жесточайшей войне, это ужасно. Хуже ничего быть не может. Получив <sup>же</sup> долгожданное вооружение, мы воспрянули духом. Наш психологический настрой неизмеримо улучшился. Теперь мы вновь стали силой, хотя и не такой могучей и грозной, какую являли собой, находясь на Черном море, но все же силой, способной дать врагу отпор и достойной постоять за себя. Это нас воодушевляло, всеяло в нас радость, спокойствие и уверенность в своих возросших боевых возможностях. Здесь же в окрестностях Сиэтла, в специальном учебном центре и полигоне при нем, расчеты орудий и пулеметов под руководством американских инструкторов прошли полный курс обучения владения этим оружием и многочисленные практические стрельбы из него. Это вооружение сослужило нам свою добрую службу и не единожды выручало нас на протяжении всей войны, особенно при проводке транспортов в Белом и Баренцевом морях, когда приходилось отражать налеты вражеской авиации.

Приняв боезапас и все необходимое для дальнейшего плавания, "Микоян" ушел из Сиэтла. Пройдя Аляскинский залив, через находящиеся на островах Кадьяк и Уналашка американские военно-морские базы Кадьяк и Датч-Харбор, он вышел в море Беринга

и 9-го августа 1942 года в 16-00 местного времени, через восемь с половиной месяцев со дня своего выхода из Батуми под приветственные звуки сирен, гудков, ревунов всех находившихся здесь кораблей, вошел в бухту Провидения, куда ему и надлежало прийти, и где, ожидая его прихода в нее уже находился пришедший из Владивостока отряд боевых кораблей ТОФ"а в составе лидера эскадренных миноносцев "Баку" и эскадренных миноносцев "Разумного" и "Разъяренного", выделенных для усиления Северного флота, которые нам и предстояло провести с восточной оконечности Северного морского пути на его западную оконечность в море Баренца, в район боевых действий Северного флота. И хотя в полной мере определилась настоятельная необходимость еще большего усиления боевой мощи этого флота, непредсказуемость действий Японии не позволяла идти на риск снижения боеспособности Тихоокеанского флота. Было выделено только то, что можно было выделить. -

Таким образом, первая половина возложенного на нас ответственного задания Государственного Комитета Обороны и командования флота была нами успешно выполнена. Вверенный нам корабль в целости и сохранности (хотя и изрядно потрепанный) был приведен нами к родным берегам и был готов к выполнению второй половины этого задания, не менее ответственной, трудной и опасной.

На следующий день на большом собре комиссар корабля старлейт т. Новиков М.Ф. зачитал нам телеграмму командующего ВМФ СССР адмирала Кузнецова Н.Г., поздравившего нас с приходом в Советский Союз и пожелавшего нам хорошего здоровья и успехов

в выполнении боевых заданий командования флота. Все это давало нам понод для радости, гордости, воодушевления и хорошего настроения, желания кричать "Ура!" Наконец-то мы снова были на Родине (хотя и оказались на противоположной ее стороне) и сможем принять непосредственное участие в общенародном деле разгрома врага. Но здесь, в Бузте Провидения, мы узнали и очень огорчившую и опечалившую всех нас совершенно неожиданную и далеко не радостную новость. Командир корабля капитан второго ранга т.Сергеев С.М., под командованием которого был совершен этот выдающийся переход из Черного моря сюда, на Дальний Восток в условиях бушевавшей Второй мировой войны и под воздействием всех боевых средств противника, а также старший механик корабля - инженер старший лейтенант т.Злотник Ю.М. отзывались в Москву, в распоряжение Штаба флота, видимо для доклада и нового назначения. Что делать? Служба есть служба. На ней человек не волен распоряжаться самим собою. Значит так нужно для пользы дела. Расставание было очень трогательным, волнующим и память о нем сохранилась в сердце каждого из нас. Корабль принял его новый командир капитан 3-го ранга Юрий Константинович Хлебников (опытнейший капитан-полярник), механическую службу корабля возглавил инженер-ст.лейтенант Автоном Львович Федотов. Наш же бывший старший механик, принимавший меня на "Микоян" еще в Николаеве и почему-то, как я и упоминал уже об этом, переведенный с него в какую-то армейскую воинскую часть еще в самом начале войны. Как оказалось, он в составе этой части и почти одновременно с нами, но уже на сухопутье участвовал в героической обороне той же Одессы. В одном из боев был ранен, эвакуи-

рован и после излечения в госпитале по личному ходатайству начальника ГУСМП контр-адмирала Ивана Дмитриевича Папанина был опять переведен в эту подведомственную ему организацию, где и был назначен на его же прежнюю должность старшего механика ледокола "Микоян". Случается же такое. Наша встреча с ним была исключительно теплой, душевной и радостной. Он был очень хорошим, отзывчивым человеком и, к тому же, толковым, опытным механиком, а потому и самым нужным человеком, как на нашем "Микояне", так и на любом другом паровом ледоколе или пароходе. Нужным человеком, на нужном месте, как сказали бы в таком случае наши бывшие союзники - американцы, у которых это крылатое выражение наполненное глубоким смыслом и содержанием широко распространено и пользуется довольно частым употреблением. Было бы на мой взгляд совсем не худо и нам иметь такую же объективную оценку деятельности на благо общества, каждого нашего советского гражданина, занимаемого им места и должности, равно как и самого того предприятия и учреждения, в коем он получает свою зарплату. Надо думать, что в этом случае обрисовалась бы очень впечатляющая, разительная, но далеко нерадостная картина. Эта объективная оценка со всем определенностью ответила бы и на вопрос: кто есть кто и сколько паразитирующего элемента приходится содержать нашему народу?

## Глава УП. НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ.-

14-го августа 1942 года и наш "Микоян" и все три корабля ТОФ"а специально подготовленные к переходу Северным морским путем, к плаванию в тяжелейших ледовых условиях, снялись с якорей и выйдя из бухты Провидения, проложили курс к проливу Беринга и пройдя его, вошли в Чукотское море. (Началась операция, получившая кодовое название ЭОН-18).

При этом необходимо было иметь в виду и следующую, возникшую и сложившуюся крайне опасную для нас ситуацию. Как оказалось, в том же августе месяце того же 1942 года, когда преодолевая завалы ледовых нагромождений этого моря с превеликими трудностями, по малу, мы продвигались в нем, имея своей целью проход с отрядом кораблей ТОФ"а Северного морского пути с его восточной оконечности на его западную оконечность, как раз оттуда и примерно в то же самое время уже прошел на него и шел навстречу нам прозванный нашей разведслужбой немецкий тяжелый крейсер "Адмирал Шеер". Первым, кто на свою беду встретился с ним в Карском море и попал под огонь его громаднейших дальнобойных орудий, оказался наш ледокольный пароход "А.Сибиряков", расстрелянный и потопленный им и все же успевший передать в эфир тревожное сообщение о нем. Эта потрясающая новость быстро облетела весь Севморпуть и произвела на нем величайший переполох. И было отчего. Чудовищная огневая мощь этого вражеского корабля повергла в ужас, панику и смятение всех, кто мог оказаться на его пути, кто мог встретиться с ним, попасть под огонь его орудий и разделить участь "А.Сиби-

"рякова". Он мог пройти и появиться в любом свободном ото льдов море, в любом месте семитысячеверстного Северного морского пути и натворить там немало всяких бед. Поэтому все, что имело ход и было в состоянии перемещаться, удирало и спасалось от него, кто где и как смогло. Те ледоколы и транспорты, которые оказались ближе к устьям больших северных рек, устремлялись в них и проходили вниз по их течениям настолько далеко, насколько позволяла им их осадка и глубина этих рек и таким образом оказывались вне досягаемости дальнобойной стрельбы его орудий. Другие же суда, не успев или не имея возможности поступить подобным образом, искали свое спасение в потаенных бухточках островов и побережья, о нахождении которых на нем могли и не знать. И мы, и проводимые нами боевые корабли ТОФ"а были также своевременно оповещены о нем. Испытывали немалый страх и тревогу и находились в постоянной готовности к возможной встрече и бое с ним. Пока же и его от нас и нас от него разделяло весьма значительное расстояние водного пространства морей этого региона и трудноодолимые нагромождения льдов Чукотского моря.

При выходе же на чистую воду, мы могли и не разминуться с ним и встретиться что называется носом к носу. Это и было бы концом всех наших плаваний, нашего существования. С нами он мог разделаться шутя и запросто. Нескольких залпов его орудий было бы вполне достаточно для того, чтобы с поверхности водной глади моря мы переместились бы на его дно. Дальнобойность орудий и огневая мощь "Адмирала Шеера" имела явное превосходство перед огневой мощью проводимых нами кораблей

ТОФ"а. Но их возможный бой с ним мог сложиться по-разному. Тот или иной его исход зависел от целого ряда причин и обстоятельств, которые невозможно прогнозировать, а тем более научно обосновывать. Такова была эта возникшая и сложившаяся чрезвычайно опасная и тревожная ситуация.

Но благодарение Богу, этой нашей встречи с ним не произошло. Наши дороги разошлись. Несмотря на то, что стояло лето и где-то люди изнывали от невыносимой жары, в этом гибельном, коварном море сложилась исключительно тяжелая ледовая обстановка. Оно было сплошь забито перемещающимися ледяными полями многолетнего льда и войдя в них, "Микоян" стал делать то, для чего и был построен. Мощностью своих машин и всей тяжестью своего массивного корпуса, наползая на лед, он проваливал и крушил его, пробивая в нем как дорогу, широкую колею, по которой один за другим и следовали корабли отряда.

Случалось однако, и не единожды, что кто-то из ведомых оказывался не в состоянии следовать за ним, был затерт, зажат скользящимися за ледоколом льдами и значительно отставал, тогда нам приходилось возвращаться, окалывать этот корабль и помогать ему следовать по курсу, а иногда и брать его на короткий буксир, уперев носом в специально изготовленный для этой цели, навешенный на корму ледокола массивный плетеный кранец (о котором я уже упоминал).

Часто, даже очень часто и сам наш "Микоян", будучи не в силах бить лед ходов, бил его с разбега, т.е. давал полный ход назад и затем разогнавшись полным ходов вперед, всей своей массой крушил его необозримые, хаотические нагромождения.

К этому маневру приходилось прибегать почти все время, так как

мощности машин ледокола для битья такого тяжелого льда явно не хватало.

Для более успешной работы ледокола во льдах, по его водоизмещению, на нем необходимо было иметь силовую установку мощностью не менее 25000 лошадиных сил. А еще лучше и того больше, как на современных атомных ледоколах - до 35000 л.с. Вот это силища. Вот это мощь, которая позволяет им не только проходить СМП в любое время года и при любом состоянии льдов на нем, но и в целях приобретения инвалюты брать на борт иностранных туристов и совершать с ними увлекательные круизы к самому Северному полюсу. Для нас такая мощность "Микояна" была лишь сказочной и неосуществимой мечтой.

Круглые сутки, не прерываясь ни на один час, со страшным шумом и грохотом, шла тяжелая, изнурительная борьба ледокола со льдами, какая обычно и выпадает на их долю на трассе этого пути, протянувшегося в этих, забытых Богом, краях на всю свою тысячеверстную длину.

В ряде случаев, когда встречались особо тяжелые участки этих ледовых нагромождений, и мы одни оказывались не в силах провести через них ведомые нами корабли отряда, к нам на помощь, оставив проводимые ими транспорты подходили другие ледоколы. Так 1-го сентября 1942 года, где-то в восточной половине Чукотского моря, примерно в тех же самых его координатах, где в феврале 1934 года был зажат, раздавлен льдами и затонул наш пароход "Челюскин", к нам подошли наши однотипные собратья ледоколы "Сталин" и "Каганович". Когда "Сталин" сблизился с нашим "Микояном", с него по льду перешли и поднялись

на борт нашего ледокола его прославленный командир Павел Акимович Пономарев со своим старшим помощником Константином Константиновичем Бызовым (ставшим позже командиром нашего "Микояна"). Радушно встретивший их наш командир капитан 3-го ранга Ю.К.Хлебников провел их в штурманскую рубку, где они долго и обстоятельно обсуждали сложившуюся ледовую обстановку и их совместные действия в ней. 1-го и 2-го сентября тремя ледоколами мы били лед, скользили корабли, прокладывали дорогу отряду. После того, как этот тяжелейший ледовый завал был преодолен, и обстановка несколько облегчилась, мы повели отряд дальше на Запад, а "Сталин" и "Каганович" опять переключились на проводку оставленных ими транспортов, причем "Каганович" вместе с нами перешел в запасной сектор Северного морского пути, а "Сталин" остался в его восточном секторе и по окончании навигации на нем ушел на ремонт в Соединенные Штаты Америки. Главный же герой челюскинской эпопеи, бывший капитан парохода "Челюскин" Владимир Иванович Воронин был у нас на "Микояне" не в навигацию 1942 года, при этой встрече трех ледоколов, о чем я, ошибочно упомянул об этом в этой же моей документальной повести "Боевая кругосветка "Микояна", опубликованной в февральском номере журнала "Дружба народов" за 1984 год (за что и прошу великодушного извинения у читателей этого журнала), а в навигацию 1943 года, когда мы с караваном транспортов проходили Северный морской путь уже в обратном направлении с запада на восток. Вот тогда-то при этом его посещении нашего "Микояна" по нашей просьбе он довольно подробно и рассказал нам об этой трагедии, о гибели "Челюснина", не выдержавшего сильнейшего напора, навала льдов и о спасении людей, высадившихся с него

на лед геройческими летчиками нашей полярной авиации.

Геройческая, но и не в мере шумная, была эта история. Это плавание по СМП на совершенно неприспособленном и непригодном для такого плавания корабле, была, на мой взгляд, чистейшая авантюра, задуманная якобы с целью его освоения. Эту экспедицию можно было организовать совершенно иначе, безо всякого риска для корабля и находившихся на нем людей. Не надо было мелочиться и при заключении контракта на его постройку <sup>еще</sup> надо было добавить ~~энную~~ сумму на всемерное усиление его корпуса, увеличение числа и моши шпангоутов, набора переборок и обшивки самого корпуса, что и предлагали судостроители, строившие этот корабль, на чем и настаивал Владимир Иванович, никак не хотевший отправляться на нем в этот беспечный, рискованный рейс. При более умном подходе к организации этого прохода СМП этой потери и этой трагедии могло и не быть. Шумихой и торжествами вокруг нее, ее и постарались сгладить устроители этой авантюры, при полном одобрении генсека. Никому из нас не дано было знать о том, что примерно через три месяца после этой встречи трех ледоколов в Чукотском море, мы и сами едва избежим участия "Челюскина", только в другом месте и по другой причине.

Шла война и шансов оказаться на дне какого-либо моря у нас было гораздо больше, чем в то время у него. Хотя преимущество подобного рода не вызывало ни у кого из нас ни чувства величайшего морального удовлетворения, ни тем более чувства безмерной радости. Уже находясь на Северном морском пути, мы все еще продолжали числиться в составе нашего славного Черноморского флота. Одновременно и во все большей мере ста-

ло проявляться и непосредственное командование им, как Северным флотом, так и Главным Управлением Северного морского пути, представители которых в разных рангах оказывались на ледоколе и своими подчас противоречивыми распоряжениями, вызвали раздражение и ставили в тупик нашего командира. Эта организационная неразбериха должна была прекратиться и обрести свою полную ясность по приходе "Микояна" в Мурманск (до которого к сожалению, мы так и не дошли). По ходу этого моего повествования, видимо, подошло и самое место и самое время для того, чтобы рассказать его возможному, любознательному читателю об условиях службы моряков на паровых ледоколах того далекого военного времени, коих уже никогда не познают современные моряки на современных ледоколах.

Если труд моряков в силу своей специфики, никогда не считался легким, то труд и служба моряков на паровых ледоколах, не претерпевших решительно никаких изменений в сторону их облегчения со времен постройки "Ермака" в конце прошлого столетия, продолжал оставаться таким же тяжелым, и всю первую половину наступившего двадцатого века, включая сюда и годы минувшей войны и среди моряков на всех кораблях и судах, всех классов, типов и назначений, они справедливо считались едва ли не самыми тяжелыми. На них доставалось всем, от матроса до капитана и от капитана до матроса. Тяжелейшая и грязнейшая работа, какую себе можно только вообразить и представить, именуемая бункеровкой и возникавшая всякий раз, как только тысячетонные угольные бункера ледокола оказывались пустыми и из них в ненасытные, всепожирающие топки громадных паровых кот-

лов кочегары выгребали последние тонны угля. Бункеровка, производившаяся на трассе Северного морского пути с пароходов и барж при любых погодных условиях, мускульной силой всех членов его экипажа, так называемым пердяним паром. Затем последующее за бункеровкой отмывание ледокола или работа, именуемая авралом. Отмывание всего его корпуса, всей его верхней палубы, всех его пристроек и надстроек, всех его наружных и внутренних помещений. Всего, куда попадала, куда проникала и где скапливалась всепроникающая угольная пыль. К этим, в какой-то мере запланированным работам, всегда и во множестве добавлялись работы совершенно непредвиденные, непредсказуемые, непредусмотренные никакими планами, расписаниями и распорядками дня, а преподносиемые условиями Севера. Особенно оледенение и все связанное с ним, когда на ледокол проходивший по льдам и нередко попадавший в так называемый "мордотык" свирепый норд-ост обрушивал каскады бушующих волн, забрасывая их через фальшборт на его верхнюю палубу. Их брызги, долетавшие до верхнего ходового моста под воздействием низкой температуры преобразовывались в мельчайшие кристаллики льда, быстро нарастаю и напластаваясь. они начинали покрывать собою всю носовую часть ледокола и все что располагалось на ней в сплошной монолит крепчайшего льда, непомерно утяжеляя его и угрожая ему самыми непредсказуемыми последствиями, которых ни в коем случае нельзя было допустить. К его сколу и очистке от него привлекались все свободные от вахты моряки ледокола. Все это было судьбой и уделом моряков северных морей. - моряков ледоколов -

Эта гроза трудовых будней ледоколов довольно быстро и надо думать, навсегда охлаждала пыл и воображение всякого ро-

да искателей экзотики и романтики Севера и мало кого удерживала на них. Здесь были нужны моряки-работяги, моряки-труженики, не боявшиеся ни тяжелых условий труда, ни тяжелейших условий Севера. И если труд каждого моряка такого парового ледокола был очень тяжелым, то труд самого многочисленного подразделения его экипажа — кочегаров, был воистину мученическим, каторжным.

Нестерпимый жар исходивший из раскаленных топок громадных паровых котлов, в которые они одну за другой забрасывали тяжеловесные порции угля и расщуривали его по их огнедышащему полу, сжигая в них за сутки хода ледокола (в зависимости от его тепловой калорийности) от восемидесяти до ста тридцати тонн. Нестерпимый жар, идущий от прогретых горячим паром самих котлов и паровых трубопроводов, даже в условиях Севера, не говоря уже о случавшихся их переходах южными морями и тропиками, как это имело место и у нашего "Микояна", делали этот их труд архитяжелейшим.

В одном случае эту исключительно тяжелую и клятую работу приходилось выполнять молодым, здоровым, выносливым и квалифицированным кочегарам, находившимся к тому же на добротном пищевом довольствии по нормам военно-морского флота, на каком находился экипаж и нашего "Микояна". В другом случае, на этой же тяжелейшей каторжной работе, на которую не находилось склонных, добровольцев, даже в мирное, довоенное время и все ледоколы всегда имели в них большой недобор, оказывались мужчины не атлетического телосложения и мощной мускулатуры, не набравшие еще достаточную физическую силу, развитость и

выносливость маломощные молодые люди, по сути, еще подростки и даже женщины, которым эта работа была явно не по силам и находившимся к тому же на весьма скучном пищевом довольствии, каким обеспечивались экипажи всех других ледоколов и транспортов Северного морского пароходства. В этих условиях эффективность работы самого ледокола находилась в прямой зависимости от дарованных самой природой телосложения, физической развитости, приобретенной выносливости и работоспособности его кочегаров и даже от их упитанности и настроения, от чего совершенно не зависит работа современных ледоколов с их дизельными и атомными силовыми установками.

В силу таких неравноценно сложившихся условий наш "Микоян" имел безусловное и неоспоримое преимущество перед всеми своими однотипными и не однотипными собратьями по ледовой работе и был в годы войны самым мощным ледоколом. На нем было кому и чем шуровать в топках котлов и держать пар на марке. На нем служили военные моряки, молодые, здоровые ребята - цвет и гордость нашего русского флота. И немного находилось охочих плавать на этих ледоколах, а тем более плавать на них кочегарами. А ведь на каждый из них их требовалось не менее шестидесяти душ (включая суда и машинистов-ветрогонщиков, обслуживающих наддувные котельные вентиляционные установки). И отдел кадров ГУСМП находился в постоянных и мучительных поисках этих так всегда недостававших кадрах, выискивая их везде, где только мог.

Война, разумеется, по-своему решила всю эту кадровую проблему, все нашла, все укомплектовала, но и она ни в коей мере, и никоим образом не решила, да и не могла решить, про-

блему надежного обеспечения квалифицированными кадрами ледокольный флот Северного морского пути, а с ее окончанием эта тяжелейшая кадровая проблема приобрела еще более острый и неразрешимый характер. Она, эта проблема, могла быть решена только значительным улучшением условий труда и быта моряков ледоколов, повышенной оплатой их труда, улучшением жилищных и бытовых условий их семей на берегу. Ее радикальное решение могло быть найдено в постройке новых, гораздо более мощных ледоколов, исключавших архитектурный каторжный труд кочегаров.

Но решение, как этой, так и всех других назревших, острых проблем ледокольного флота надолго прервала и отодвинула по времени, разразившаяся война.

Шел 1942 год, война была в полном своем разгаре, советскому народу приходилось напрягать неимоверные усилия для того, чтобы сдержать, остановить и обратить вспять продвижение войск могущественного противника, по нашей русской земле, переломить ход войны и завершить ее нашей полной победой над ним.

В этих условиях требовалось, не ожидая прихода более лучших времен, бить врага тем что есть, чем на то время располагала наша Родина, как бы тяжело и трудно это ни было. И моряки "Микояна", прекрасно понимая и осознавая всю тяжесть положения и сложность обстановки, в какой она находилась, преодолевая все трудности, вкладывали в выполнение поставленного перед ними ответственного боевого задания, проводку кораблей ТОФа, весь свой негасимый энтузиазм, весь жар своих молодых сердец.

Я с глубочайшим уважением относился к моим боевым друзьям, кочегарам, людям этой тяжелейшей огненной профессии и имел среди них немало надежных и преданных товарищ, ребят, как правило, нешибко грамотных, не блиставших своею высокой образованностью, изысканностью манер и выражений, глубиной и возвышенностью своих философскихмышлений, но предельно простых и душевых в общении с ними, добрых, трудолюбивых, справедливых и благородных в своих поступках, помыслах и устремлениях. С еще большим уважением я относился к тем из них, кои сами по доброй своей воле, без каких-либо к тому понуждений и насилий, связав свою жизнь, свою судьбу с морем, без шума, бравады и какой-либо рисовки, безропотно и с достоинством несли тяжелейший крест свой, к этим, истинным труженикам моря. И благодарение судьбе, за предоставленную мне ее возможность, на протяжении целого ряда моей службы на море быть самым тесным образом связанным и находиться в постоянном и близком общении с моряками этого обособленного спецификою своего труда иногда многочисленного, а иногда и совершенно малочисленного, но всегда непременного и обязательного подразделения экипажа каждого парового корабля. Общение с ними дало мне прекрасную возможность лучше понять и уяснить характер и психологию этих людей, их общность и взаимосвязь с выполняемой ими тяжелейшей работой (что характерно для тружеников и многих других тяжелых профессий). Подчас, имея полную к тому возможность, но совершенно не помышляя и не стремясь к поиску и выбору путей, ведущих к высотам положения в нашем обществе и достижении тех благ, какие сопутствуют ему, вполне удовлетворясь и довольствуясь тем немногим,

что они имеют, чего они достигли. В то же время прекрасно понимая и осознавая всю необходимость их скромного и непрестижного труда на благо нашего общества, нашего народа. Нередко нещадно кляня и этот свой труд и этот свой недутевый образ жизни, они тем не менее никогда не разменивали его на более легкий труд, на более спокойную, оседлую и упорядоченную жизнь на берегу и продолжали тянуть свою лямку до предела своих физических возможностей, чем повергали меня в величайшее изумление, с одновременным невольным, искренним восхищением ими, с чувством своего глубочайшего уважения к ним, за эту их преванность своему нелегкому труду. И то следует иметь в виду, что не все можно производить и делать только одним лишь нажатием кнопок сидя за пультом в чистом теплом и уютном кабинете с плавающими в аквариумах золотыми рыбками и экзотическими растениями в расписных горшках, в нем остается и, видимо, еще надолго останется немало и совершенно непрестижного, но и также совершенно необходимого для нормальной жизни общества и этого общественно-полезного труда, без которого оно не может существовать и кому-то им так или иначе, придется заниматься, даже в том случае, если оно достигнет высшей стадии своего развития - коммунизма. Повседневный труд на благо народа (в том числе и не престижный), неуемная одухотворенность и потребность в нем - это святое дело. Отношение к нему должно являться <sup>желания</sup> оценкой каждого индивида, в нужности или ненужности его обществу. Почет, всеобщее уважение, достойная оплата за честно вложенный труд вот, что на мой взгляд должно являться основой создаваемого нами правового государства и справедливого общества в нем.

Как самым заклятым врагам нашего трудового народа, нашего общества должно быть и наше отношение к тем, (к сожалению, далеко не малочисленным его членам), которые пользуясь всеми <sup>своими</sup> благами нахождения в нём, тем не менее потеряв стыд и совесть ведут разлагающий его, паразитический образ жизни, имея своим девизом - красивую, легкую жизнь и всемерное обогащение, в чем зачастую весьма и преуспевают...

Этому позорному и нетерпимому явлению должен быть дан решительный бой, ему не место в нашем обществе.

Моим земляком, также как и я, жителем Подмосковья, оказался матрос кочегар второго котельного отделения ледокола Наташ Моисеевич Изяков. Наша крепчайшая дружба, зародившаяся на "Микояне" в годы ~~минувшей~~ войны, продолжает оставаться таковой и по сей день, благо и по сей день, рас прощавшись с морем, и осев на берегу, мы оказались ближайшими соседями по месту нашего жительства в своем родном Подмосковье.

Так преодолевая завалы и нагромождения льдов Чукотского моря и восточной половины Восточно-Сибирского моря, пробиваясь через них сам и прокладывая дорогу отряду где-то во второй половине сентября, "Микоян" вместе с ним вышел на свободную от льдов его западную половину и пожелав морякам "Баку", "Разумного" и "Разъяренного" счастливого плавания и удачи в боях, переключился на проводку транспортов в тех местах, в которых они нуждались в его помощи.

Позже, как мы узнали, все три проводившихся нами боевых корабля ТОФа самостоятельно продолжили свой нелегкий поход морями этого региона и где-то к середине октября благополучно

пришли на свою базу в Полярном (или Североморске) и вскоре же включились в боевые действия Северного флота. Операция имевшая кодовое название ЭОН-18 была успешно завершена. Ответственное задание Государственного Комитета Обороны и приказ командования флота были нами выполнены. Это было отличнейшее пополнение <sup>Нового</sup> Север ~~флота~~ флота, вошедшее в него в самый разворот его боевых действий. И в том, что оно оказалось на месте и сыграло свою немаловажную роль в боевых действиях этого флота в годы минувшей войны была безусловной и неоспоримой заслуга моряков нашего "Микояна", к сожалению никак не оцененная и ничем не отмеченная командованием флота. Нам на этот счет не везло на протяжении всей войны. Чтобы мы не делали, чем бы мы не занимались, в каких бы ситуациях не оказывались, какие бы подвиги не совершали, Что делать, видно такое наше счастье. - Видимо сказывалось наше постоянное дальне- дальнее нахождение от наградной кормушки. Сидели бы в штабе ВМФ, в том же самом родном Адмиралтействе на высокооплачиваемых должностях, в больших рангах, были бы всегда много ближе к ней, были бы у Главкома все время на виду. В этом случае, глядишь и перепадло бы что-нибудь, что-нибудь и высадели бы, примеров тому не копать, и не выискивать. Для этого было совсем не обязательно находиться в море, вести на нем боевые действия, выигрывать сражения, одерживать победы и совершать какие-либо подвиги. Чины, славу и награды можно <sup>бесцер</sup> "заслужить" и находясь в тиши кабинетов и самым подлейшим образом. Достаточно вспомнить печальную и поучительную историю покойного командира подводной лодки С-13 капитана З-го ранга Александра Ивановича Маринеско, да и другие подобные ему случаи и явления. На нас тоже хватило и завист-

ников и злопыхателей, нашептавших о нас адмиралу Н.Г.Кузнецovу  
бог знает что. Иначе нельзя ничем объяснить тот неприглядный  
и позорный факт, что за все содеянное нами в годы минувшей  
войны, никто из моряков нашего "Микояна" не был награжден ни  
одним боевым орденом, ни одной боевой медалью. И это в то вре-  
мя, когда высшие государственные чины и армии, и генералы  
начиная с самого Генсека маршала Л.И.Брежнева буквально за-  
здорово живешь, увешались ими, так, что уже не стало хватать  
места для их навеса на передней стороне мундира и их остава-  
лось вешать только на спину, когда высокие звания Героев Совет-  
ского Союза раздаривались иностранным гражданам, не имевшим  
к ним никакого отношения, ни тем более каких-либо заслуг, поль-  
зуясь при этом всеми благами и привилегиями своего высокого  
положения, являя собою наглядный пример социальной несправед-  
ливости, раздирающей наше современное общество. -

Проливом Карские ворота мы перешли из Карского моря в  
море Баренца, в котором и продолжали нести свою боевую и тру-  
довую службу.

День 21-е ноября 1942 года явился для моряков нашего "Ми-  
кояна" знаменательным, волнующим и хорошо запомнившимся им  
днем. Где-то к исходу этого короткого едва-едва высветивше-  
гося ноябрьского дня, по расчетам и исчислениям штурманов,  
наш "Микоян" вышел на тот же меридиан, на ту же восточную  
долготу, на которой на далеком, далеком юге, на солнечном по-  
бережье Черного моря расположен портовый город Батуми, из  
которого и началось наше кругосветное плавание. Не будучи  
штурманов, я затрудняюсь назвать уважаемым читателям этого  
моего повествования точные координаты этого совмещения его

градусов, минут и секунд долгот и широт, пришедшихся на льды и холодные воды моря Баренца. Точно исчисленные, многократно проверенные и командиром корабля и штурманами, они зафиксированы в корабельном вахтенном журнале "Микояна" за 1942 год, который приступая к работе над этой книгой я так и не смог нигде обнаружить и воспользоваться им для сверки и своих собственных давних записей, для сверки и своей вроде бы еще и неплохой памяти. Таким образом (ориентируясь при этом и на свои записи тех лет, и на свою собственную память) проходя к этому дню три океана, одиннадцать морей, десятки проливов и заливов и один канал (Суэцкий) дважды перейдя экватор и оставив за кормою корабля 28710 (двадцать восемь тысяч семьсот десять) миль пройденного им пути, наш "Микоян" по всем существующим измерениям совершил полное кругосветное плавание, что и было зафиксировано в том же его корабельном вахтенном журнале 21 ноября 1942 года. При этом пройденный им путь исчислен без учета пройденных им миль при кружении между Лотой - Лебой и Коронелио (Чили), без учета пройденных им миль противолодочных зигзагов на переходе Бальбоа - Сан-Франциско, значительно удлинивших этот путь. Без учета кручений при работе во льдах на трассе Северного морского пути.

Эти обозначенные на картах мира расстояния спрятаны. Учитывая их, пройденный ледоколом путь будет значительно большим и перевалит за 30000 миль. По случаю такого выдающегося и знаменательного события командир корабля капитан 3-го ранга Ю.К.Хлебников поздравил экипаж и следуя славным традициям русского военно-морского флота разрешил выдать к обе-

ду по чарке водки не в зачет. Плавание продолжалось.

Поход подходил к концу. Успешное выполнение ответственного задания Государственного Комитета Обороны и командования флота, завершение выдающегося кругосветного похода, равного которому и по сей день не знает вся история нашего советского военно-морского флота, нетерпеливое ожидание скорого, хотя и кратковременного отдыха на берегу, по которому все мы так истосковались, все это создавало у нас хорошее, приподнятое настроение. Но оно, увы, как оказалось, было еще слишком преждевременным. Шла война, мы находились в районе боевых действий и в этих условиях нам следовало ожидать всякое и быть готовыми ко всему. Именно это страшное и трагическое вскоре же и произошло.

К концу дня 26 ноября 1942 года, а еще точнее в 20-10 местного времени (как раз на смене вахт) и всего через пять дней после завершения кругосветного похода, когда мы вышли на траверз мыса Канин нос и находились всего в каких-то трехстах милях от Архангельска, страшной силы взрыв сотряс "Микоян", произведя на нем разрушения, многочисленные повреждения и потери в личном составе. Нам невозможно было достоверно определить и уяснить производное этого мощнейшего взрыва. То ли мы подорвались на какой-то шальной мине, какими в ту пору было изрядно нашибовано и замусорено море Баренца, то ли мы были атакованы немецкой подводной лодкой, которая и благословила нас одной из своих торпед и будь это действительно так, нам следовало ожидать немедленного повторения ее атаки. Погрузившийся по самые иллюминаторы в пучину вод и плававшего льда с большим дифферентом на корму и креном на

правый борт, лишенный хода, рулевого управления, электроэнергии и связи, он являл собой наипрекраснейшую недвижимую мишень для ее следующей торпеды и командир этой вражеской субмарины допустил бы величайшую и непростительную глупость, когда бы не воспользовался такой прекрасной возможностью довершить дело его потопления. Но второго ее залпа так и не последовало, это была все-таки мина, с которой наш "Микоян" вероятнее всего своим днищем вошел в прямой гальвано-ударный контакт или свою массой металла и шумом вращающихся винтов произвел на нее свое магнитное или акустическое воздействие.

(Здесь мнения специалистов минного дела разошлись). Причем взрывной механизм этой злополучной мины по каким-то неведомым и нам, и им причинам сработал не мгновенно с воздействием на него, а с каким-то ничтожно малым запозданием, благодаря чему наш "Микоян" несмотря на свой небыстрый ход все же успел пройти эпицентр этого взрыва, вся сила и мощь которого пришлась уже не под средней частью корпуса ледокола, где разместились все его четыре котельных отделения и в этом случае к силе взрыва самой мины неминуемо добавился бы подобный ему мощный выброс паров своих же девяти котлов, у раскаленных топок которых несла свою вахту очередная смена кочегаров, а в машинных отделениях машинистов. Взрыв мины как мы это поняли, пришелся где-то под кормой корабля, даже возможно уже за его кормой. Положение ледокола и нас на нем, сложилось опаснейшее предельно критическое. Глубины моря уже были готовы поглотить его, дно - принять его на свое вечное и безвозвратное хранение, а холодные волны и разгульные северные ветры спеть

по нему отходную. В случае непринятия самых срочных и самых действенных мер по его спасению он мог окончательно потерять и свою хватку и свою остойчивость и его участь была бы решена. Командир корабля капитан 3-го ранга Ю.К.Хлебников не растерялся, а быстро сориентировавшись в этой возникшей крайне опасной ситуации, во всем, что произошло, принял все меры для удержания ледокола на плаву. Отдав дальние, толковые и обоснованные приказы, позволившие сохранить ему его плавучесть, его и нашу жизнь, опытного капитана. Честь и слава ему (посмертная) за это. Взрыв мины, застал меня на жилой палубе, на которую я спустился, извиняясь, по некоторым моим естественным потребностям. Он же пулей вынес меня с нее обратно на верхнюю палубу. Отдавая себе полный и ясный отчет о той мере моей ответственности, какая ложится на меня в такой критической сложившейся ситуации, когда роль моей аварийной дизельной электростанции, как раз и предназначеною на случай выхода из строя основной электростанции корабля, с ее турбогенератором, может оказаться решающей, так как без электроэнергии, без освещения погруженного в непроглядную темь ледокола вообще невозможно производить никаких аварийных работ ни снаружи, ни тем, более внутри корабля, я сделал все, на что только оказался способен, чтобы возможно быстрее обеспечить корабль так необходимой ему электроэнергией. Сделать же это оказалось совсем непросто. Буквально влетев в помещение станции, накренившегося на правый борт ледокола и осветив его двумя сильными электрическими фонарями, всегда находившимися на предназначенном им месте, я с ужасом обозрел все,

что произошло в нем за время моего несколькихминутного отсутствия, которое возможно тем меня и спасло. (Видимо, мой ангел-хранитель предопределил и этот момент в моей судьбе). Судя по всему, стоявший ближе ко входу дизель-генератор № 2 принял на себя сильнейший удар снизу, подвергся мощнейшему сотрясению и не выдержал. Сорвав фланец газоотводной трубы, сорвав и свои приливы и анкерные болты, крепившие его на фундаментной раме, он не удержался, на ней, сошел с нее и согнув водяной, воздушный и топливный трубопроводы, завалился на верстак и противоположную переборку. Здесь я был совершенно бессилен что-либо сделать для его восстановления и запуска в работу. Его место оставалось только на свалке металломана или на дне моря. Стоявший же рядом с ним, всего лишь в полутора метрах от него и более мощный дизель-генератор № I вопреки моим самым тревожным ожиданиям, оказался более удачливым, нежели его пострадавший собрат, того же назначения, и на мое и на наше всеобщее счастье каким-то чудом он устоял на своем фундаменте, не сошел, не свинулся с него и оказался к тому же во вполне работоспособном состоянии, получив лишь самые незначительные повреждения. Быстро обнаружив и устранив их, я запустил его в работу. Установив режимное число оборотов двигателя и напряжение электро-генератора, я тут же включил его в электросеть корабля. Им я и обеспечивал подачу электроэнергии до тех пор, пока мой друг машинист-турбинист Михаил Улич не получил возможность опять запустить в работу вынужденно остановленный им турбогенератор и переключить подачу электроэнергии на него. И хотя запущенный мною в работу дизель-генератор № I не мог по своей мощности быть равнозенным ему

и надолго заменить его собою, тем не менее он в значительной мере исправил это критическое положение, дав возможность всем находившимся внутри корабля морякам все видеть и активно действовать. И хотя эта чертова мина, так некстати подвернувшаяся и мощно грохнувшая под днищем нашего "Микояна" и не отправила его вместе со всеми нами на дно моря Баренца, но все же наделала нам много бед и хлопот. По рассказам моих боевых друзей, оказавшихся в момент взрыва в разных местах корабля, а также и тому, что несколько позже мне довелось увидеть и своими собственными глазами, я мог составить довольно полную картину того, что произошло. Силою взрыва было сорвано со своего основания и выброшено за борт кормовое орудие и все, что находилось вблизи него. Два моряка из его расчета, (фамилии которых еще необходимо уточнить, - вечная им память), также были выброшены за борт и погибли в море. Остальных раскидало по верхней палубе на их счастье, едва не перебросив их туда же.

Через образовавшиеся разрывы и трещины в донной обшивке корпуса ледокола, видимо где-то в районе выхода на винт правого гребного вала, прорвавшаяся через них ледяная забортная вода наполовину затопила кормовое машинное отделение и продолжала угрожающе заполнять и затоплять его. Стоявшие на вахте в нем старший машинист Александр Колбанов и машинист Владимир Моисеев (мои разлюбезные друзья), едва успев перевести реверс машины на положение "Стоп" и перекрыть пар на нее, пулами взлетели на средний настил, где у турбогенератора находился несший свою вахту у него Михаил Улич. На нем они и насли свое спасение.

Не успей они это сделать, могло произойти непоправимое. Забортная вода, заполнившая собою кормовое машинное отделение уже подходила и к этому настилу с разместившимся на нем турбогенератором, главной электростанцией корабля и грозила затопить ее. Почему Михаил и вынужден был обесточить электрощит и остановить турбину.

Несмотря на то, что клинкетные двери обоих машинных и всех четырех котельных отделений корабля были задраены наглухо "по походному", прорвавшаяся в кормовое машинное отделение ледяная забортная вода каким-то образом, видимо где-то под льялами стала проходить и в расположеннное за его переборкой переднее двухмашинное машинное отделение, а через него и в четвертое котельное отделение, находившееся за его передней переборкой, подливаясь под его котлы. Это еще более осложнило положение и усугубило драматизм сложившейся ситуации.

Как при этом устояла и не завалилась за борт, или еще того хуже, не грохнула прямо на палубу и надстройки ледокола многотонная двустроечная грот-мачта, одному Богу известно. Как оказалось, в ее правой стойке разошелся шов и по нему прошла очень опасная, почти метровая продольная трещина, о чем мы собственно узнали несколько позже, уже стоя на ремонте в заводе, а узнав были весьма встревожены и испытывали немалый страх перед возможностью ее внезапного падения.

Взрывом мины были изрядно покорежены и деформированы палуба и переборки в кормовых жилых помещениях машинной команды и повреждены проходившие через них трубопроводы различных назначений. В этой тяжелейшей аварийной ситуации в полной мере пригодилось все то, чему постоянно учат личный состав на

всех кораблях нашего военно-морского флота - борьбе за их живучесть, и в чем экипаж нашего "Микояна" уже имел весьма ценный опыт, пригодившийся и здесь. Все его моряки, каждый на своем боевом посту или на месте, определенном ему специальным расписанием, смело и решительно включились в борьбу за эту его живучесть. Умелые и расторопные действия матросов, боцманской команды на верхней палубе и матросов машинной команды в машинных отделениях, уже вскоре стали давать свои положительные и обнадеживающие результаты .

Заведенные под корму ледокола маты-пластыри, прорывы, забитые изнутри и запущенные на выброс и дифферентовку мощные балластные помпы значительно улучшили положение корабля. Поступление забортной воды в его кормовые отсеки почти полностью прекратилось, уменьшилась осадка. Несколько подравнялись его крен и дифферент. Одновременно велось и множество других аварийных, спасательных работ, которые мне невозможно было проследить, а в данное время описать.

Величайшее изобретение и достижение человеческого разума - радио, без которого уже и не мыслится само существование цивилизованного современного общества, сослужило в годы войны свою ничем не заменимую, оперативную службу и нам.

Невольными свидетелями этой нашей трагедии, этого нашего подрыва на мине оказались моряки небольшого ледокола "Ленин" Архангельского порта, шедшего тем же курсом, у нас по корме, метрах в трехстах от нас. С него и было передано в Архангельск это тревожное сообщение. Через каких-то 10-12 минут об этом стало известно и в столице, изготовленной было к

написанию похоронок на всех нас. -

Но мы были еще живы и продолжали упорно бороться за спасение корабля и своих жизней. -

Пробные, принятые со всеми мерами необходимой предосторожности провороты остановленных машин, показали, что левой машиной еще можно было пользоваться вполне. И сама машина, и ее гребной вал и винт видимо, оказались неповрежденными и находились в нормальном рабочем состоянии. Это радовало и обнадеживало. Правая машина, ее гребной вал и винт работали неровно и вели себя весьма подозрительно, нехорошо, где-то что-то произошло. Механикам необходимо было во всем внимательно разобраться, выяснить причины этих ненормальностей и, если возможно, устраниить их. Так работать этой машиной было крайне опасно. Можно было еще более осложнить и ухудшить это ее ненормальное состояние, вывести ее из строя. Это огорчало и тревожило.

Проверить состояние третьей (кормовой) машины, ее гребного вала и винта, пока еще не было возможности. В этом машинном отделении еще шла откачка забортной воды и производились лишь те аварийные работы, какие уже можно было производить без риска для жизни и здоровья производивших их моряков.

Машина перекладки руля в румпельном отделении оказалась разбитой вдребезги, оставив ледокол без рулевого управления. Обнаруживались и выявлялись и другие многочисленные повреждения. Но все они, и каждый из них порознь, и взятые все вме-

сте уже не угрожали ему его затоплением, его возможности держаться на плаву. Это было главным. ~~наш~~<sup>наш</sup> оставались и мы на нем.

С помощью взявшего нас на буксир подошедшего транспорта, конфигурацию и название которого по причине темноты мне невозможно было различить и определить и подрабатывая своею левой машиной, он был приведен нами на мелководье недалекого Кольского побережья, где-то в районе Иоканьги. Спущеные под воду водолазы осмотрели его, утешительного было мало.

Насколько они могли определиться, разрывы листов в донной обшивке корпуса ледокола хотя и не столь значительные, все же требовали обязательной постановки его в док. Только находясь в нем и можно было с полной надежностью устраниТЬ эти полученные им повреждения и привести его днище в надлежащий порядок.

Но ни в Мурманске, ни в Архангельске, ни в Молотовске (теперьшнем Северодвинске) такого дока не было. Положение сильно осложнялось. Все же он был приведен нами в Молотовск на местный судостроительный завод, находившийся в ту пору в стадии его строительства, в стадии его лишь самого зачаточного состояния и существования, и его крайне ограниченных возможностей. И только похвальной сообразительностью ИТР - значительную часть которых составляли инженеры и техники, эвакуированные сюда из Николаева, с того же самого судостроительного завода, на котором и строился "Микоян" и усердием всего коллектива этого завода он, несмотря на тяжелейшие зимние условия, в коих приходилось вести на нем все наружные и подводные работы, все же был подключен, подремонтирован и хотя имел еще це-

лый ряд весьма существенных дефектов, устраниТЬ и исправить которые завод был просто не в состоянии, вошел в строй действующих и половину зимы и всю весну 1943 года нес свою боевую и трудовую службу во льдах Белого и Баренцева морей. В этом его ремонте самое непосредственное и активное участие принимали и мы, моряки, его экипаж. В ходе ремонта была срезана и снята с корабля уже упоминавшаяся мною поврежденная двухстоечная грот-мачта. Ее срез и снятие с корабля не вызвало ни у кого из нас ни сожаления, ни печали, ни слез разлуки. Она, как показала практика, была совершенно излишним, громоздким и тяжелейшим сооружением, которое лишь увеличивало и без того, неимоверно большую бортовую раскачку ледокола при его плавании на чистой воде. Оказавшись даже на самой малой волне, которую все другие, находящиеся вблизи него корабли выдерживают совершенно спокойно, его валит и ложит с борта на борт, так, что невозможно устоять на ногах. Такова скверная особенность их конструкции, их яйцеобразного корпуса. Но нас при этом все же не обидели и не оставили в накладе. Вместо этой срезанной и снятой с корабля поврежденной грот-мачты труженики завода, видимо по распоряжению выше спроектировали, изготовили и водрузили на нос корабля массивнейший и тяжелейший бушприт, для навеса тросов и буксировки караванов. Было в то время такое противоминное устройство, которым пытались обезопасить и оградить от возможных подрывов на минах, путем подсечки державшего их минрепа и отвода мины от бортов корабля. Этим изобретением времен первой мировой войны нас и оснастили. О том же, как этим сооружением можно было пользоваться во льдах, в каких обычно и пребывают все ледоколы, по-

чему-то никому не пришло в голову.

Как и следовало ожидать, оно оказалось для нас совершенно бесполезным и излишним и этот бушприт вскоре же был снят.

Никто из нас и в этом случае не опечалился, не огорчился и не выразил ни малейшего о том сожаления. Зато самое искреннее сожаление, действительно, великую печаль и даже скучные матросские слезы вызвал у всех нас пришедшийся на один из дней декабря 1942 года горький час разлуки, расставания и прощания, совершенно неожиданным для нас приказом свыше о расформировании нашего сдружившегося и сплававшегося экипажа.

Это был тяжелейший и сильнейший, как говорится, ниже пояса, удар, какой мы не получали даже от противника. Наши моряки, видимо, как наиболее просоленные в дальних плаваниях, были направлены на другие корабли и части Северного и Тихоокеанского флота. Некоторые же из них по каким-то неведомым нам и совершенно не логичным соображениям командования почему-то оказались в армейских воинских частях, в составе которых они и продолжали свои боевые действия, уже на суходутье и встретили День Победы кто в Германии, кто в Австрии, кто в Чехословакии. Несколько наших моряков несколько позже, оказались на Курильских островах, а матроса Сергея Стогова в составе бригады морской пехоты занесло аж в Корею. Что делать? Видимо в этом расформировании, в этой перетряске была какая-то своя целесообразность и необходимость. Сверху это виднее, а нам, откуда это знать? Мы же это расформирование рассматривали и рассматриваем как кару за наши подчас нелестные высказывания в адрес высшего командования и армии и флота, видимо

доходившие до ушей адмирала Н.Г.Кузнецова (которого кстати я знал с самой лучшей стороны, в бытность его командиром крейсера Ч.У. "Червона Украина" в начале 30-х годов). В экипаж корабля, расформированного более чем наполовину пришли другие моряки и уже с ними, взяв под проводку караван транспортов, "Микоян" в начавшуюся навигацию 1943 года прошел с ним Северный морской путь, уже в обратном направлении, с запада на восток и пройдя пролив Беринга пришел в ту же самую бухту Провидения, до которой годом раньше с таким трудом и риском добирались до нее, идя с Черного моря. Из нее же в конце октября того же 1943 года, по окончании навигации на СМП мы ушли на ремонт в Соединенные Штаты Америки. -

### Глава УШ. РЕМОНТ В СИЭТЛЕ.

Неприветлив, недобр и неласков Аляскинский залив в это поздне-осенне и зимнее время года. Зло штурмит и бушует он и приносит немало бед морякам, волею судьбы оказавшимся в нем в это время. По дороге из Окутана на Сиэтл, он и нас встретил жесточайшим штормом. Под неистовый вой свирепого норда громадные океанские волны, взяв свой дальний и мощный разбег, со страшной силой били по округлым бортам низкосидящего ледокола и перехлестнув через его волноотводный козырек, и носовой фальшборт, каскадами соленой забортной воды, с угро-

жающим гулом, шумом и грохотом, обрушивались на его верхнюю палубу. Ее стремительные, пенистые потоки, несясь и растекаясь по ней, смывая и сбрасывая за борт все, что оказалось плохо закреплено, устремлялись в сторону его крена и скатывались по ней обратно в океан. Переваливаясь с борта на борт, он кренился так, что уходил в толщу вод всеми своими наглухо задраенными иллюминаторами, и, видимо был близок к пределу своей остойчивости. То возносясь на вершины несущих его могучих океанских волн, то низвергаясь и проваливаясь как в бездну в их разверзшиеся, клокочущие межволновые развалы, сопротивляясь всем корпусом и напрягаясь всей мощью своих машин, с величайшим трудом он выбирался из этой клоаки бушующих волн, чтобы снова и снова раз за разом и ~~миллиона~~<sup>миллион</sup> последующих раз повторить всю эту немыслимую и невообразимую амплитуду этих предельно допустимых кренов, взлетов и провалов. Временами казалось, что он уже не выдержит такой неравной борьбы, такого разгула и неистовства, разбушевавшейся грозной стихии и совершив при очередном своем сверхмерном крене так называемый овер-киль, т.е. перевернувшись днищем вверх, будет накрыт и безжалостно поглощен этой необъятной громадой, этой всесокрушающей силой и мощью разъяренного и отнюдь не тихого Тихого океана.

Однако, всякий раз низвергаясь в эту бездну межволнового развала, он каким-то образом благополучно выбирался, буквально выныривал из нее и расстипался над океаном клочья серо-бурого дыма, валившего из его высоченных восьмиметровых дымовых труб, преодолевая всю ярость бушующих волн и разгуль-

ного норда, небыстро, но упрямо и настойчиво продолжая свое целенаправленное продвижение на Сиэтл по проложенному штурманами курсу. Несущие на нем ходовую вахту моряки, сменяя друг друга на своих боевых постах, на мостице, в радиорубке, на руле, у котлов, машин, вспомогательных механизмов и приборов, всяко приспосабливаясь к своей работе в таких тяжелых, экстремальных погодных условиях, продолжали вести его днем за днем, миля за милем, по безбрежным просторам океана. Таким был Аляскинский залив в ноябре 1943 года, когда пересекая его, мы шли на ремонт к нашим союзникам в Соединенные Штаты Америки.

Добравшись до Сиэтла, мы вошли на местный судостроительный завод, на котором уже успели побывать в свой прошлый заход, в него же, для установки на нем вооружения. Наш "Микоян" подготовленный к постановке его в док, был заведен в один из четырех громадных плавучих доков, которыми располагал этот сравнительно небольшой завод, входивший в судостроительную корпорацию "Тодд драй док". На нем он и прошел большеобъемный и основательный ремонт. В ходе этого продолжительного трех- с лишним -месячного ремонта, администрация завода разрешила нам бывать и в его доках, и в его цехах, знакомиться с организацией производственного процесса и условиями труда работающих на нем американцев. Свой вполне естественный, вполне закономерный, а потому и повышенный интерес к тому, что и как делалось на этом американском судостроительном заводе, проявляли и все мои боевые друзья, еще совсем недавно бывшие рабочими родственного ему по профилю Николаевского судостроительного завода, на котором и строился "Микоян", во-

лею сложившейся судьбы, вошедшими в его экипаж и ставших моряками, приплывшими сюда как бы для обмена опытом. Их интересовало буквально все (также как и всех наших советских людей, впервые оказывающихся за рубежом и, особенно, в Соединенных Штатах Америки). Благо было что зрить, что с чем сравнить, что с чем сопоставить, что для пользы дела можно было бы перенять, позаимствовать у американцев и внедрить у себя. Столь продолжительная стоянка на ремонте в Сиэтле, ежедневное общение с американцами, совместная работа с ними, общение с ними и на заводе, и вне его, создали очень благоприятную обстановку, условия и возможности для всестороннего ознакомления с их образом жизни, с их мышлением, с их стремлениями и проблемами. Со многими из них завязались у нас и сложились хорошие, дружеские отношения. Они привозили к заводу свои семьи, знакомили нас с ними. Случалось бывать и у них в гостях. Следует отдать им должное. Они умеют и отлично, высокопроизводительно трудиться и хорошо, состоятельно обустроить свою жизнь. При всей, казалось бы несомненной привлекательности социалистического общественного строя, который на протяжении семидесяти с лишним лет усиленно пропагандировался и внедрялся в повседневную жизнь всего нашего народа и государства, как самый передовой и самый прогрессивный путь развития всего человеческого общества, но на практике показал свою полную несостоятельность и от которого пришлось решительно отказаться и начать перестраиваться.

В отличие от него, они смогли в своей капиталистической и империалистической Америке, построить хотя и далекую от

идеала, но все же такую прогрессивную и животворную систему, которая позволила и позволяет им и на их производствах и в сельском хозяйстве, и в индивидуальной деятельности каждого ее гражданина, достигать наивысшей производительности общественно-полезного труда и на его основе достигать величайшего изобилия всего, обеспечивающего безбедную, и я бы даже сказал, красивую, интересную и содержательную жизнь каждого работающего американца, где бы он ни работал, где бы ни трудился.

Утром, приходя (приезжая на своих собственных автомашинах) на работу, некоторые из них показывали нам акции этого своего завода разного достоинства, свидетельствовавшие и об их доле собственного владения им. Вот, оказывается откуда пошла теория о так называемом, "народном капитализме", о котором американская пропаганда вещала во всю мощь всех своих средств массовой информации. Смысливая сей факт своим слабым умничком, я еще тогда предвидел возможность переноса этого феномена и на наши российские социалистические земли и похоже на то, что в этих своих прогнозах, я оказался своего рода пророком и они начинают сбываться.

Разумеется, гораздо хуже чувствует себя рядовой американец, оказавшийся за воротами своего предприятия, оказавшийся безработным. Но и в этом случае его положение оказывается не столь уж и трагичным, как его обрисовывают наши средства массовой информации. На этот случай существует множество всяких благотворительных организаций, значительно смягчающих этот тяжелейший удар. Со своей стороны, свидетельствующий тот факт, что безработица не покидала Соединенные Штаты Америки даже в годы войны, в годы напряженной работы всех

ее предприятий, что нас немало удивляло. На этом судостроительном заводе в Сиэтле, всех нас восхитила высочайшая культура производства, чистота и порядок в доках, цехах, подсобных помещениях и на всей территории завода, на котором к месту сказать, мы не увидели ни одной женщины (разве что двух из них в офисе), ни одного праздно шатающегося. Ни одного призыва к повышению производительности труда и иным призывам, подобного рда, мы не увидели также ни одного портрета передовиков производства — ударников коммунистического труда, так непременных и обязательных на всех наших производствах и учреждениях, даже в сфере всевозможных бытовых услуг, вплоть до сапожных мастерских и парикмахерских. Американцы в своей работе и деятельности прекрасно обходились и обходятся без этой пропаганды и искусственного вдохновления своих граждан на эти трудовые подвиги, необходимые только в наших социалистических условиях и нигде больше.

Нас восхитила тщательно продуманная, спланированная и отлаженная на всех своих стадиях и во всех своих звеньях организация всего производственного процесса, обязательность современных поставок всех сконцентрированных с заводом многочисленных предприятий, создающих напряженный ритм работы всех работающих на нем, их высокую отдачу. Нельзя было не отметить высокую квалификацию инженеров, организаторов и руководителей этого высоко эффективного производственного процесса, занятых именно своим инженерным трудом, разработками передовых технологий, всевозможными изысканиями и усовершенствованиями, а не заседательской сутиней и пустозвонством, бесчисленными увязы-

ваниями и согласовываниями, а порою и вообще Бог знает чем, вплоть до прополки овощей на колхозных огородах и других мало привлекательных работах, совершенно не способствующих напряженной работе ума, рождению в нем творческих замыслов, движущих прогресс и развитие, как нашего собственного, так и всего человеческого общества. К сожалению так характерных условий работы инженеров в нашем собственном отечестве. То же самое можно сказать и о их техниках, мастерах и о самих рабочих этого завода, каждый из которых был подлинным мастером своего дела и в совершенстве владел инструментом и приспособлениями, какими пользовался в данной своей работе по своей специальности. Восхищало их прекрасное высококачественное литье, все процессы и способы станочной обработки металлов, сами металлорежущие станки, отличный инструмент и всевозможные приспособления. Высокое качество сварных и газорезных работ. А о высококвалифицированной работе рабочих-станочников следует говорить только в превосходной степени. Многие рабочие, как мы узнали, работали и своим собственным инструментом, который годами тщательно отбирали, который берегли, хранили и содержали в образцовом порядке и состоянии, что и позволяло им быстро и высококачественно производить любые работы. Такое отношение к работе высоко ценилось и поощрялось администрацией предприятия. К этому несомненно следует добавить и заслуживающую самой высокой оценки трудовую и производственную дисциплину всех работающих. Этими проверенными и утвержденными самою жизнью стабилизирующими факторами, полностью исключающими такие ущербные для любого производства явления, как нерадивое отношение

к работе, разгильдяйство, появление на ней в нетрезвом виде, прогулы, опоздания или, помилуй бог, невыполнение распоряжений и указаний мастера, пререкание с ним, или хотя бы даже неуважительное, непочтительное отношение к нему, а тем более к самому боссу (хозяину предприятия). Все это, в своей совокупности надежно гарантирует и надежно обеспечивает самую полную отдачу работе на протяжении всего рабочего дня, и наивысшую производительность труда каждого работающего американца, как на этом судостроительном заводе в Сиэтле, так и на всех других больших и малых предприятиях этой страны, за что их хозяева и платят им весьма приличную (а по нашим понятиям непомерно высокую) заработную плату, которой вполне хватает на обеспеченную, безбедную жизнь, как самого работающего у них работника, так и всех членов его семьи. На жизнь достойную человека, а не бессловесного животного.

Видимо следует сказать и о том, что этот судостроительный завод в Сиэтле, выполняя заказы военного ведомства (тогда, насколько мне помнится, Пентагон как таковой еще не существовал) и специализируясь на постройке корветов, работал не в убыток себе и корпорации, в которую входил. Ремонт же приходивших в него наших советских кораблей, хотя и производился на нем американцами, самым добросовестным образом, но встречался ими (о чем следует откровенно сказать) без радости, энтузиазма и воодушевления, ибо был для них делом зело-морочным, несподручным, а возможно и не приносящим им желаемой прибыли, а тем более сверхприбыли. Им, как мы это поняли было гораздо интересней, сподручней и выгоднее не ремонтировать, а строить, как для нас, так и для кого-либо военные корабли или

грузовые транспорты целыми сериями, для чего у них все и рас-  
считано. Это было их дело, их подлинный интерес. Этого они  
от нас и не скрывали. Но имевшаяся договоренность между прави-  
тельствами их и нашей страны, обязывала их принимать на ремонт  
и наши корабли. Они были нашими союзниками в этой жесточай-  
шей войне, а следовательно и обязанными оказывать нам свою  
всестороннюю помощь. Это было в их собственных интересах,  
николько не меньше (если не больше), чем в наших, ибо основ-  
ную тяжесть борьбы с гитлеровской Германией несла на себе  
наша доблестная Красная Армия и наш военно-морской флот.

Описывая стоянку нашего "Микояна" на ремонте в Сиэтле,  
я не могу не упомянуть при этом и об одной отложившейся в моей  
памяти весьма необычной и прямо-таки, курьезной ситуации, ко-  
торую невозможно было ни предвидеть, ни предотвратить. Случи-  
лось так, что то ли по недоразумению, то ли наоборот, с каким-то  
определенным злым умыслом и с явно провокационной целью, рас-  
поряжением администрации этого завода к нам на весь период ре-  
монта были назначены в качестве переводчиков два американца  
русского происхождения, два наших соотечественника, Семен Ива-  
нович Беликов, или Сэм, как называли его американцы, и Дмитрий  
Алексеевич Чикарев или Джим, как называли его они же. И тот,  
и другой были нашими бывшими белогвардейцами-колчаковцами, о  
чем они даже не находили нужным и скрывать, ладьми, покинувшими  
свою Родину, и оказавшимися здесь, в Соединенных Штатах сов-  
сем не по своей воле и не по своему горячему желанию, а в силу  
сложившихся в конце гражданской войны крайне неблагоприятных  
для них условий и обстоятельств, когда под ударами Красной Ар-  
мии они вынуждены были отступать, ретироваться за ее пределы и

искать там свое спасение от неминуемого возмездия, расплаты за борьбу с советской властью и совершенными ими злодеяниями. Но в отличие от таких же, как и они сами, и их и наших соотечественников, радостно встречавших нас и в Монтевидео, и в Сан-Франциско, эти двое не только не питали и не проявляли к нам никаких светлых и радостных чувств, но, напротив, везде где это только оказалось возможным, высказывали свою злобу и неприязнь к нам, особенно Дмитрий Алексеевич Чикарев, видимо, как наиболее пострадавший, получивший в боях множество всевозможных телесных повреждений и потерявший правый глаз. Мы им платили примерно тем же, хотя чисто по-человечески, было искренне жаль и того и другого. Люди без Родины. Что может быть печальней и горше? Эти сложившиеся с ними взаимоотношения были чреваты и более серьезными осложнениями и грозили перерости в настоящий конфликт. Приходилось брать себя в руки и всемерно сдерживать свои эмоции. Но, к счастью, дело есть дело, оно обоядно связывало и нас, и их, и поэтому должно было делаться и делалось, несмотря на нашу взаимную вражду, неприязнь друг к другу и существенные расхождения во взглядах на многие стороны устройства жизни человеческого общества, выявлявшиеся в ходе *многда* случавшихся далеко не дружественных бесед и дискуссий с ними, на эту злободневную тему. Тем более, что все коренные американцы, с которыми нам приходилось ежедневно встречаться, общаться, а зачастую и совместно работать, были расположены к нам исключительно хорошо и доброжелательно.

Здесь в Сиэтле, в ходе этого ремонта, было заменено и все зенитное вооружение нашего "Микояна", которое наши союзники видимо посчитали уже несколько устаревшим. Вместо него они по-

ставили нам еще более мощное, и совершенное зенитное вооружение, скорострельные автоматические пушки дистанционного управления. Что по тому военному (да и по нынешнему) времени, исключая ракеты, являлось и является шедевром в области военной техники. (Работают умные головы, недаром хлеб едят). И также, как и в первый раз в том же самом учебном центре и полигоне, при нем, расположенных на одной из окраин Сиэтла, расчеты этих орудий под руководством американских инструкторов прошли полный курс обучения владения этим уникальным оружием и многочисленные практические стрельбы из него. Здесь же, в Сиэтле, на этом же судостроительном заводе на место уже упоминавшегося мною вышедшего из строя при подрыве "Микояна" на мине, и списанного еще в Молотовске дизель-генератора № 2 отечественного изготовления в помещении моей аварийной дизельной электростанции наши союзники установили отличный и более мощный дизель-генератор корпорации "Боуда".

Особый интерес я проявлял к организации всей подготовительной и всей последующей работе в доке, когда в него заводили или транспорт, или боевой корабль с развороченными торпедой, бомбой, миной или снарядом днищем, бортом, палубой и всем внутренним содержимым, всеми его потрохами, заведенного в док корабля, в том числе и самого нашего "Микояна". Наблюдать, проследивать и оценивать весь этот восстановительный процесс мне было чрезвычайно интересно. Некоторые приемы их работы и в доках, и на плаву были на мой взгляд весьма поучительными и стоящими их внедрения и на наших судостроительных и судоремонтных заводах. Поставленная нам в конце войны и приведенная в Петропавловск-Камчатский плавучая мас-

терская (а точнее, целый плавучий завод) со своей собственной электростанцией, с богатейшим набором металлорежущих станков, всевозможных приспособлений, вплоть до собственной термички, и высококачественного инструмента, значительно способствовала решению этой очень острой для нас проблемы.

Приняв боезапас и все необходимое для дальнейшего плавания подлеченный и подновленный наш "Микоян" возвратился в Советский Союз и до конца войны и после ее окончания еще немало лет нес свою нелегкую службу во льдах наших дальневосточных морей и в восточном секторе Арктики. Такова Одиссея вспомогательного крейсера-ледокола "Микоян" времен Великой Отечественной войны, времен Второй мировой войны.

Уходя на "Микояне" из Сиэтла, я никак не предполагал, даже и в мыслях того не держал, что уже вскоре, еще до окончания войны я опять окажусь в нем. Однако оказался, только ~~может быть~~  
уже на другом корабле, по совершенно другим делам, причинам и сложившимся обстоятельствам, о чём и будет рассказано ниже.

#### Глава IX. С "МИКОЯНА" НА "АДМИРАЛА,"

Мое расставание и прощание с "Микояном" пришлось на конец декабря 1944 года во Владивостоке, куда мы пришли где-то во второй половине ноября для всесторонней подготовки ледо-

коля к предстоящей проводке транспортов то ли в Охотском море на подходе к Магадану, то ли в том же самом проливе Лаперузза, в котором, прийдя из США, с милостивого разрешения японцев, мы проработали половину февраля, март и апрель месяцы 1944 года, занимаясь проводкой наших транспортов, проходивших по нему в обоих направлениях. (По каким-то своим, стратегическим соображениям, японцы не разрешали нам пользоваться их гораздо более южным, незамерзающим Сангарским проливом между островами Хондо и Хоккайдо).

Летнюю навигацию того же 1944 года мы провели в восточном секторе Северного морского пути, обеспечив в нем нормальное движение транспортов с военными и народнохозяйственными грузами, хотя не обоходилось и без существенных потерь. Война есть война, и тут без потерь никак не обойдешься. Многие транспорты с их ценнейшими грузами и по сей день лежат на дне морей этого пути. Как и обе предыдущие навигации на СМП - 1942 и 1943 годов, она проходила в тяжелых ледовых условиях и потребовала от каждого из нас напряжения всех наших сил и физических и духовных.

Проработав на "Микояне" без малого четыре года, я мыслил и далее продолжать свою службу на нем. Но судьбе было угодно в корне изменить этот мой замысел, это мое желание и намерение. Нежданно-негаданно был получен приказ о переводе меня на ледокол дизель-электроход "Адмирал Макаров" и назначении на должность механика третьего дизельного отделения этого корабля. Такое продвижение и повышение по службе было для меня очень лестным, радостным и вдохновляющим. Значит были заме-

чины и оценены мой опыт, мои знания, мое усердие. Оно же, это повышение предъявляло ко мне и свои более высокие требования, более высокую ответственность и в отношении к самой службе, и в освоении и знании доверенного мне одного из сложнейших объектов корабельной техники и механики. Оправдать это проявленное ко мне уважение и это оказанное мне доверие было делом моей чести, моего престижа, которыми я очень дорожил. Не оправдать его я просто не мог. Не имел права. Я должен был его оправдать, залогом тому было мое постоянное стремление к совершенству, настойчивость к достижению поставленной мною цели и мое ангельское терпение, отмеченное многими моими сослуживцами, боевыми друзьями. Из четырех оснащенных самой современной и самой совершенной техникой и хорошо вооруженных ледоколов, дизель-электроходов, входивших особым соединением в состав ВМС США, три ледокола по просьбе нашего правительства передавались американской стороной Советскому Союзу во временное пользование по так называемому ленд-лизу. Два из них, "Северный ветер" и "Северный полюс" уже были приведены в Советский Союз и уже находились в работе. "Адмирал Макаров" был третьим.

Эту горечь расставания и прощания и с кораблями и с друзьями-моряками, служившими на них за годы моей службы на море мне не единожды случалось переживать и ранее. Но никогда я не переживал ее в такой мере и с таким душевным волнением, как на этот раз. И то сказать. Четыре года жизни каждого из нас, четыре года службы на одном корабле, что называется в притирку и в притык, пришедшиеся к тому же на четыре года войны со всеми ее лишениями, страданиями и ужасами, так сплотили экипаж "Микояна" в единый, спаянный крепкой флотской дружбой боевой

коллектив, в котором все его моряки стали как родные братья, как члены одной большой и очень дружной семьи.

Высочайшая, но и наитруднейшая общенародная задача и цель выстоять и одержать победу в борьбе с этим коварным и могущественным врагом, многократно усиливали эту сплоченность и эту дружбу. И по моему глубокому и твердому убеждению вряд ли существуют и едва ли могут существовать вообще, даже в условиях нашего советского социалистического строя и общества с его устоями — идеологией и моралью, какие-либо иные условия, нежели условия службы на одном корабле в годы войны, которые оказались бы более всесторонними, более благоприятными и более действенными для сплочения коллектива, для создания в нем атмосферы неукрепчайшей дружбы и подлинного братства.

Сдав свой боевой пост, свое заведование назначенному на мою должность новому старшему мотористу и распрошавшись со всеми, с небольшим баульчиков в руках и мореходной книжкой в кармане форменного кителя, я сошел по настилу на берег.

Ком подкатил к горлу и слезы невольно навернулись на глаза, когда я в последний раз оглядел знакомые мне до мельчайших подробностей очертания "Микояна", очертания родного корабля, когда я в последний раз увидел дорогие, родные лица столпившихся на корме и машущих мне руками ребят, моих боевых друзей. Послав им прощальный привет и пожелания счастливого плавания, томимый наклынувшими на меня мыслями, чувствами и воспоминаниями я вышел в город и направился в порт, в который от Дальзавода ходил один единственный трамвай.

Оформление формальностей, связанных с выходом за границу

не заняло на КПП (Контрольно-пропускном пункте) много времени. Достаточно было предъявления мореходной книжки и сверки ее со списком. Я был человеком всесторонне проверенным, уже не единожды бывавшим за пределами нашей Родины и поэтому внушавшим полное к себе доверие в соответствующих органах КГБ. Но при этом однако всегда следовало помнить и никогда не забывать о том, что где бы я не оказался, в каких бы заморских дальних далах не пребывал, на моей далекой Родине, в Советском Союзе всегда оставались в качестве моих постоянных заложников мои единокровные, самые дорогие и самые близкие мне люди — мой отец, мой брат, мои сестры и все другие самые ближайшие мои родичи. В случае малейшего подозрения и потери доверия к моей личности в тех же органах КГБ, они могли обрушить самые жесточайшие свои репрессии на меня самого и на этих совершенно ни в чем не повинных людей, что в то время злополучное время, было самым обычным, самым заурядным явлением. От этого их произвола решительно никто не был ни застрахован, ни гарантирован, хватали и правого и виноватого. А подобрать и пришить соответствующую статью и добиться признания было делом не столь уж и сложным, в таких делах в них имелся уже немалый опыт и практика. Но благодарение Богу, этого не произошло, не случилось. Прекрасно зная обо всем этом, я никогда, нигде и никому не давал никакого повода для возникновения подобных подозрений, хотя и имел соответствующие проработки и нагоняи за иногда случавшиеся выписки, эти извечные прогрешения всех поколений моряков.

Уже стоя на подрагивающей палубе парохода "Балхаш", отпывавшего в Соединенные Штаты Америки, я внушал сам себе все-

возможные успокаивающие мысли."Ник,-говорил я себе, - не расстраивайся, дорогой и не огорчайся. Расставание и прощание - это в судьбе каждого моряка, об этом даже во всех песнях поется. Ты идешь не на плохое, а наоборот, на очень нужное и ответственное дело, которое доверяет и поручает тебе Родина и командование, и думай только о том, как его лучше и с честью выполнить. Ты ~~надолжен~~ огорчаться этим переводом, а должен радоваться ему и считать что тебе крупно повезло. "Адмирал Макаров" - это новейший корабль с самой современной и совершенной техникой. На нем ты встретишь много нового, умного и интересного, еще не встречавшегося тебе нигде, ни на одном корабле. Это побудит тебя крепко поработать мозгами, повысит твою квалификацию как механика, расширит твой кругозор. На нем будут служить такие же славные советские парни, такие же патриоты своей Родины, каких ты оставил на "Микояне" и ты с ними быстро сдружишься, обязательно сдружишься. Не может быть того, чтобы проходя службу и плавая на одном корабле, люди не сдружились, не стали хорошими и надежными друзьями. Ведь крепкая флотская дружба, которой так отличаются все моряки, где бы они не служили, есть закон моря. Все, Ник, образуется. Все войдет в свою колею, из которой ты, как всадник из седла был выбит этим переводом с "Микояна" на "Адмирала".

Успокоенный этими мыслями, раздумьями и соображениями, я спустился с верхней палубы на жилую нижнюю в отведенную нам и специально оборудованную для нас судовую жилплощадь - большой кубрик с двумя этажами нар для спанья, и минимумом удобств при таком, довольно дальнем вояже, те, с кем мне предстояло служить на "Адмирале", вернее та часть его экипажа, которая

должна была составить его костяк, его основу - штурманы, механики, электромеханики и другие ведущие специалисты корабля находились здесь же на "Балхаше". Всех нам собрали что называется с бору по сосенке, кого откуда. Другую же многочисленную, недостающую часть его экипажа еще предстояло где-то найти, как-то собрать, сформировать и каким-то образом переправить на него в США. Это надо сказать по тем временам, да еще в условиях Дальнего Востока, была очень и очень нелегкая задача, но ее было необходимо как-то решать. Видимо, назрела настоятельная необходимость какую-то часть военных моряков и моряков торгового и технического флота, взятых в начале войны в сформированные из них бригады морской пехоты, которыми значительно усиливали армейские воинские части на всех фронтах, настало время возвращении по их принадлежности обратно во флот, что собственно, по согласованию свыше и было сделано. Недостающая часть экипажей как нашего "Адмирала", так и многих других кораблей, как раз и была ~~об~~<sup>до</sup>-укомплектована именно ими, уже побоевавшими и отличившимися в боях на суходутье. Со многими из моих будущих сослуживцев здесь же на "Балхаше" у меня и завязались знакомство, перешедшее затем в крепкую дружбу. Тринадцати суток хода "Балхаша" было вполне достаточно, для того, чтобы я опять и в который уже раз оказался в Соединенных Штатах Америки, в том же самом, уже неплохо знакомом мне портовом городе Сиэтле, на окраине которого видимо к месту будет сказать, расположены знаменитые авиационные заводы Джона Бинга, из цехов которых в годы минувшей войны, как по конвейеру, один за другим выруливали на взлетные полосы и совершив по ним свой мощный разбег, устремлялись ввысь громадные бомбардиров-

шки, так называемые "Летающие крепости", чудо и шедевр авиационной техники. С окончанием же войны, как это общеизвестно, спрос на эту летающую и разрушающую их продукцию не только не упал и не уменьшился, а наоборот, еще более увеличился и еще более возрос. Являясь одной из крупнейших подрядных корпораций военного ведомства (теперь уже Пентагона), питаемая его ежегодными многомиллиардными заказами, она, эта корпорация живет, здравствует и процветает, равно как и все прочие корпорации военно-промышленного комплекса, работающие на него же. Выпускаемые ею современные бомбардировщики и военно-транспортные самолеты, как и прежде, как и в годы войны существенно изменив свою модификацию, маркируют ее все тем же зловещим литером "Б" ("Боинг"), что в сознании и памяти наших советских людей как-то невольно ассоциируется с недоброю памятью литерами "Ю" ("Юнкерс"), "М" ("Мессершмидт"), "ФВ" ("Фокке-Вульф") и т.п. Этими видами такой же летающей и разрушающей продукции, производившейся авиастроительными корпорациями фашистской Германии, наделавшей немало бед нашей Родине, нашему народу.

Пройдя все положенные при въезде в Штаты таможенные досмотры и полицейские процедуры, включая и такую позорнейшую и унизительную из них, как отпечатки пальцев, фотографирование в анфас и профиль, заполнение полицейских карточек с подробным описанием в них наиболее характерных примет индивида, его роста, сложения, цвета кожи, волос, глаз, наличие рубцов, татуировок и т.п. - специальным автобусом мы были привезены затем к кораблю, стоявшему отдельно у одного из причалов местного порта.

О его водоизмещении и всех других его данных, мы узнали

уже несколько позже. Это был стройный, ухоженный красавец-корабль. Это и был "Адмирал Макаров", который мы и должны были принять от американцев, на котором и должна была проходить, продолжаться наша дальнейшая служба. Над его склоненной в сторону кормы широкой трубой с приятным приглушенным журчанием вились едва приметные глазу струйки отработанных газов двух работающих вспомогательных дизель-генераторов. Корабль пришел из недавнего длительного похода и был в полной готовности к их продолжению. На нем еще оставалась какая-то часть его американского экипажа. Поскольку официально он не был нам еще передан, то продолжал носить свое родное, данное ему название "Саутерн уинд" ("Южный ветер") и на его кормовом флагштоке гордо развевался и трепыхался на ветру многозвездный полосатый американский флаг. Возле него несли свою службу трое рослых полицейских местной портовой полиции, с одним из которых я уже был неплохо знаком по прошлым заходам и стоянкам нашего "Микояна" здесь же, в Сиэтле. Мы без труда узнали друг друга и обменялись взаимными дружескими рукопожатиями и приветствиями.-

Разумеется, как меня, самого, так и всех других механиков интересовал не столько наружный вид корабля, сколько его силовая установка. Мы уже знали, что она имеет такую мощь и такую силищу и вобрала в себя столько тысяч лошадиных сил и киловатт электроэнергии, что такой силовой установке мог бы вполне позавидовать и наш "Микоян", хотя своим водоизмещением он превосходил "Адмирала" едва ли не вдвое. Помимо превосходящей мощи своих двигателей, а следовательно и превосходя-

щей скорости хода, помимо многих других своих совершенств и достоинств, он имел перед "Микояном" и то свое неоспоримое преимущество, что весь его корпус, все его наружное и внутреннее строение, весь его набор, были полностью сварными, в то время, как у "Микояна" они были полностью клепанными (новшество середины прошлого века). А установленные на нем, в трех его дизельных отделениях шесть дизель-генераторов общей мощностью 12000 лошадиных сил, по 2000 в каждом, в отличие от трех паровых машин "Микояна" общей мощностью 10000 лошадиных сил (точнее 9930 ~~л.с.~~) позволяли "Адмиралу Макарову" гораздо больше, чем "Микояну" удлинить время его нахождения в море, без пополнения им запаса топлива. Значительно увеличить и район его плавания. По нашим прикидкам, принятого им полного запаса дизельного топлива 2370 тонн вполне должно было хватать на его пробег в 19000 миль, а при наиболее рациональном ходе четырьмя дизелями и на еще больший пробег порядка 20500-21000 миль.

Предстоящие плавания и должны были установить истину, действительный расход топлива на милю хода двумя, четырьмя и всеми шестью дизелями. Да и сама работа по обслуживанию этих двигателей была совершенно иной (как переход с паровоза на электровозы на железнодорожном транспорте) гораздо квалифицированней, интересней и чище. Перед всеми нами во всей своей сложности и многотрудности стояла нелегкая задача в возможно кратчайший срок усердно и основательно изучить, освоить и в совершенстве овладеть всем многообразием совершеннейшей техники, которой был насыщен и оснащен этот уникальный американский корабль, чтобы смело и уверенно плавать на нем по всем

морям и океанам нашей планеты и всегда во время оказываться там, где этого потребуют интересы нашей Родины.

Для нас, механиков, эти трудности изучения и освоения выявились прежде всего в том, что изготовленные корпорацией "Фербенкс Морзе" и установленные на корабле замечательные двухтактные десяти-(главные) и шести-(вспомогательные) -цилиндровые двигатели, со встречно движущимися поршнями и двумя коленчатыми валами, которые устанавливались американскими судостроителями на многих кораблях ВМС США (в том числе и на этих четырех ледоколах) - мы видели впервые. Ни таких, ни подобных им двигателях наша отечественная промышленность еще не выпускала (еще не доросла до их выпуска). Их не было ни на одном из кораблей нашего военно-морского, торгового и технического флота и даже на тех из них, что были построены по нашему заказу на зарубежных судостроительных заводах. Хуже того, описание их конструкции, их характеристик, их кинематических схем и чертежей нельзя было найти ни в одном учебном пособии по судовым двигателям внутреннего сгорания, по которым шло обучение студентов в этой области знаний. Решительно ничего не было сказано и даже упомянуто о них в таком, казалось бы, капитальном и авторитетном труде, как труд профессора Лобачь-Жученко М.Б. "Судовые двигатели внутреннего сгорания", этой настольной книги каждого судового механика. (Вполне сохранившаяся, она и сейчас лежит передо мной на моем письменном столе).

Видимо, сей ученый муж и сам еще не знал о существовании таких двигателей.

Эти трудности изучения и освоения этой сложнейшей америка-

нской техники усугублялись еще и нашим крайне слабым знанием английского языка, на котором были изложены паспорта двигателей - пояснения схем и чертежей, все инструкции и наставления по их эксплуатации, обслуживанию вспомогательных механизмов и приборов и многие другие весьма необходимые и полезные сведения, которые необходимо было знать и руководствоваться ими в практической работе, для чего пришлось в каком-то самом минимальном объеме и на самом поверхностном уровне осваивать английский язык. Они, эти трудности изучения и освоения весьма осложнились и тем обстоятельством, что как в самих Соединенных Штатах, так и в целом ряде других государств в годы войны существовала и действовала (не знаю как в данное время) - не метрическая система мер всех существующих измерений со всеми ее милями, ярдами, футами, дюймами, фаренгейтами, баррелями, унциями, питчами и т.д. и т.п., то картина станет еще более полной.

Нам не приходилось рассчитывать на квалифицированную помощь в ее освоении и со стороны наших дорогих и высокоуважаемых союзников. Судя по всему, таким благородным желанием они явно не горели. Да если бы у них, паче чаяния и проявилось бы оно, то и в этом случае это их благое намерение вряд ли бы претворилось в действие и увенчалось успехом. Мы слишком слабо знали их английский язык, а они и еще того хуже наш русский. От моих старших<sup>“</sup> по званию и по занимаемой должности товарищем мне также не приходилось ожидать в этом деле сколько-нибудь существенной помощи. Я прекрасно понимал, что им самим предстояло еще во многом основательно разобраться, уразуметь, постичь и освоить. Да и само самолюбие не позво-

ляло мне обращаться к ним за такой помощью. Хотелось до всего дойти своею собственной головой, своими собственными мозгами, а упорства и терпения мне не занимать.

Вот с такими проблемами и трудностями столкнулись мы, вступив на борт д/э "Адмирала Макарова". *в ходе* - в его приемки. Мое третье дизельное отделение (также как и второе и первое) со всем многообразием находившейся в нем умнейшей первоклассной американской техники до отказа заполнившей весь его объем, являло собою спусток инженерной мысли, верх эстетической красоты, гармонии и совершенства и вызывало во мне не-прекращающее чувство восхищения разумом и мастерством людей, создавших ее, несравненное ни с какими балетами и операми, не говоря уже о низкопробных творчениях подобного рода.

Два главных дизель-генератора по две тысячи лошадиных сил каждый, работающих на движение корабля и заполнивших собою более половины всего объема отделения, два, расположенных на среднем настиле вспомогательных дизель-генератора по триста лошадиных сил каждый, работающих на всестороннее обеспечение корабля электроэнергией - его наружного и внутреннего освещения, краны, шпили, брашили, вентиляцию, компрессоры и другие потребители электроэнергии, со всем тем, что входит в непосредственный комплекс и тех и других - манометровыми щитами с их звуковой и световой предупредительной (аварийной) сигнализацией, (слышной - по всему кораблю,) охладителями масла и пресной зарубашевой воды двигателей, фильтрами грубой и тонкой очистки дизельного топлива со смонтированными на самом подволоке над дизелями массивными баллонами <sup>сжатого</sup> пускового воздуха, множеством всякого рода вспомогательных механизмов,

приборов, клапанов, трубопроводов различных назначений, ручных и механических вентилей при них и смонтированных на задней переборке отделения целой батареи массивных желтых баллонов углекислотного пожаротушения, дополнивших весь этот комплекс, создавали впечатляющую картину, заложенной в этой силовой установке ее необычайной мощи.

Быть полновластным хозяином и повелителем всей этой сложнейшей техники, в совершенстве знать ее, грамотно, толково и уверенно управлять ею, содержать ее в отличном состоянии и постоянной готовности к работе, было пределом моих мечтаний, моих желаний, да и возможностей.

Для квалифицированного управления силовой установкой такой мощности и руководства личным составом обслуживающим ее полагался механик в звании лейтенанта, с дипломом инженера-механика в кармане и хотя бы с трехлетней практикой обслуживания подобных установок. Мне же приходилось довольствоваться моим восьмиклассным образованием, немалым опытом работы на судовых дизельных установках и званием старшины второй статьи, присвоенном мне в годы моей первой, еще довоенной действительной военной службы в начале тридцатых годов.

Не считаясь ни с каким временем, помогая друг другу, все мы, механики, с величайшим усердием и рвением принялись за самое основательное и скрупулезное изучение и освоение доставшегося нам большого и сложного хозяйства. Другие моряки с таким же усердием занимались тем же, каждый в области полученных им знаний, по своей судовой специальности, и судовой роли. Наше трудолюбие, усердие и настойчивость в этом кропотли-

вом деле изучения и освоения, дополненные немалым опытом работы на всевозможных иных силовых установках других кораблей, а также природная смекалка, любознательность и сообразительность, являющиеся характерной чертой русских механиков, помогли нам преодолеть все трудности и успешно завершить этот весьма сложный процесс. Наши головы наполнились прочными знаниями устройства и действия как самих двигателей, так и всех сопричастных к их работе агрегатов, приборов, вспомогательных механизмов, всей сложнейшей техники движения этого корабля. Наши руки уверенно легли на пульты управления и самими кораблем и его силовой установкой.

Также, как и другие механики, уже вскоре я смог доложить старшему механику корабля инженеру старшему лейтенанту Л.Н. Князеву о моем полном и самом основательном освоении всей техники, находящейся во временном мне третьем дизельном отделении, и о моей готовности взять на себя полную ответственность за самостоятельное и квалифицированное управление ею и руководство личным составом обслуживающим ее.

Между тем, события, одно значительнее другого, заполняли каждый день наступившей весны 1945 года. Великая Отечественная война подходила к своей завершающей стадии и величайшая победа советского народа в этой войне представляла перед всем миром во всем своем значении и величии. Но и вступление Советского Союза в войну с Японией, о чем нам здесь уже совершенно открыто и откровенно говорили американцы, также было похоже на сущую правду, как бы на вопрос уже вполне решенный. Вполне могло случиться так, что и "Адмирал Макаров", также, как в свое время и "Микоян" мог оказаться самым непо-

средственным ее участником. Подобная возможность никоим образом не исключалась, была вполне реальной и вероятной. Ее следовало ожидать и всесторонне к ней готовиться. II

Пришедший из Советского Союза сюда в Соединенные Штаты Америки очередной наш транспорт "Дальстрой" доставил в экипаж "Адмирала Макарова" еще небольшую группу моряков. Не дожидаясь прибытия все еще недостающей части нашего экипажа, мы приняли корабль от американцев. Под звуки государственных гимнов, исполненных выстроившимся на берегу их духовым оркестром, с корабля был спущен американский флаг и поднят наш советский. Оба командира, пожав друг другу руки, поставили свои подписи на приемо-сдаточном акте (или каком-либо ином официальном документе) и сделали соответствующие записи в корабельном вахтенном журнале "Адмирала Макарова" за 1945 год.

Шли последние приготовления к нашему возвращению в Советский Союз. И хотя "Адмирал Макаров" был для меня новым кораблем, с новыми людьми на нем, с новой службой, существенно отличавшейся от моей прежней службы на "Микояне" моя жизнь моряка, жизнь и служба судового механика со всеми ее тревогами, заботами и хлопотами опять вошла в свою обычную нормальную рабочую колею. Что ж, видимо так и должно быть.

А незадолго до нашего ухода из Сиэтла, 12-го апреля 1945 года всю Америку, да и не только ее потрясла ужасная скорбная весть о кончине ее президента Франклина Делано Рузвельта. На кормовом флагштоке корабля в знак траура нами был приспущен флаг, а в кают-компании возле его траурно оформленного портрета, были возложены цветы. Также как и американцы, мы были очень опечалены и огорчены безвременной кончиной этого выда-

щегося государственного и политического деятеля, так много сделавшего в нашей совместной борьбе и достижении победы над фашистской Германией и выражали им наше искреннее сочувствие и соболезнование по случаю постигшей их тяжелой утраты. За такого всемирно известной и выдающейся личностью, каким являлся Франклин Делано Рузвельт — находясь постоянно рядом с <sup>его</sup> ним и являясь <sup>его</sup> правой рукой, но всегда оставаясь где-то в тени, ждала своего часа другая решительно ничем не примечательная личность вице-президента Гарри Трумана, личность настолько не примечательная, что мы, находясь <sup>на берегах</sup> нигде-то за тридевять земель от Соединенных Штатов, а в них самих, почти ничего не знали и не слышали о нем. Он и стал, он и оказался, этот изверг рода человеческого, проклятый всеми миролюбивыми народами нашей планеты первым американским президентом, отдавшим безо всякой к тому необходимости и решительно ничем не оправданный приказ о применении атомного оружия, испепелившего японские города Хиросиму и Нагасаки, унесшего сотни тысяч человеческих жизней жителей этих городов. Применением которого американский имперализм постоянно угрожает всем и в данное время.

## Глава X. АМЕРИКА! АМЕРИКА! КАК ОНА ЕСТЬ!

Высказанную кем-то однажды мысль о том, что лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать, я со своей стороны на-

хожу вполне разумной и полностью оправданной. Именно это самично увиденное своими собственными глазами и является по моему разумению, наиболее надежным, достоверным и определяющим фактором для непредвзятого и объективного суждения о чем-либо.

Что я мог бы рассказать нашим советским людям, и в частности, читателям, этой моей документальной повести о Соединенных Штатах Америки, не единожды побывав в них, проведя в них в общей сложности около семи месяцев и вроде бы, неплохо ознакомившись с ними?

Самолично наблюдая все, что оказывалось в поле моего зрения, всесторонне обдумывая, осмысливая, оценивая и сопоставляя благо было что зрить, обдумывать, осмысливать, оценивать и сопоставлять, как со своим собственным отечеством, так и с теми государствами, в каких довелось бывать, в какие забрасывала меня моя кочевая судьба моряка. Я и делал из этого свои умозаключения, свои выводы об этой далекой и необычной стране, об этом заокеанском государстве. Они, эти мои наблюдения являлись как бы наглядной иллюстрацией к тем сведениям, о ней, какие я черпал из попадавшей в мои руки всевозможной случайной литературы. Из рассказов людей, побывавших в США, из лекций и докладов о ней, на каких мне иногда случалось присутствовать и какие я выслушивал с величайшим интересом, из множества американских кинофильмов, просмотренных мною.

Находясь в них самих, я уже имел возможность созерцать всю эту иллюстрацию в натуре, что было весьма интересно и поучительно. Совершенно мной мир, совершенно иные условия жизни,

иная мораль, иная логика. Все иное, отличное от нашего, не-привычное, трудно укладывающееся в сознании и понимании нашего советского человека. Полагаю, что нет решительно никакой необходимости объяснять, доказывать и утверждать ту общепринятую истину, что в техническом, экономическом и военном отношении, равно как и по целому ряду других показателей Соединенные Штаты Америки являются в данное время самым могущественным государством всего мира, могуществу и мощи которого вполне могло бы равноценно противостоять могущество и мощь нашего Советского Союза, не окажись он в таком упадке и раздрое, в каком оказался в данное время из-за неумной политики его руководства. Нет, видимо ; никакой необходимости рассказывать и объяснять нашим высокообразованным читателям в силу каких исторически сложившихся условий, и каким образом это государство обрело свое могущество.

В своих многочисленных трудах-исследованиях этого исторического процесса, ученые люди куда как более аргументировано, обоснованней и убедительней, чем это смог бы сделать я сам, со знанием дела рассказывают и объясняют в них все это.

Я же со своей стороны со ссылками на эти же их труды и на основе своих собственных самоличных наблюдений и выводов по ним, могу лишь в какой-то мере их же еще и дополнить.

Избираемые американским народом и наделенные надлежащей законодательной и исполнительной властью президенты, вице-президенты, сенаторы и конгрессмены, этой далекой заокеанской державы тем не менее никак и никоим образом не являются, да по сути дела и по природе своей и не могут являться подлинными выразителями и истинными радетелями и защитниками его инте-

ресурсов и прав, и олицетворять собою действительную власть народа. Самим же выборам без выбора (впрочем также как и у нас самих), этих избранников народа, их устроители придают исключающие всякие подозрения и сомнения в подлинности их полной законности, демократичности и добродорядочности строго конституционного и надежно охраняемого законом права граждан США на их совершенно свободное, никем и ничем не ущемляемого волеизъявления при их голосовании на этих выборах за того, или иного кандидата, на эти высокие и престижные государственные посты. Эта широко и шумно рекламируемая и афишируемая свобода выборов разыгрывается и преподносится всеми средствами массовой информации столь искусно и правдоподобно, что у многих людей, как в своей собственной стране, так и за ее пределами, она создает полную иллюзию подлинной свободы этого волеизъявления. Однако, весь этот искусно разыгранный спектакль, имевший своей целью представить это заокеанское государство как светочь свободы и образец его демократического строя и общества, а также всю привлекательность американского образа жизни, не имеет в этом отношении ничего общего с ее неприглядной и реальной действительностью и лопается, как мыльный пузырь при первом же соприкосновении с фактами.

Будучи избранными на эти высокие посты в эти высокие и ответственные органы государственной власти, и едва успев утвердиться в своих креслах, освоиться и ознакомиться с положением дел в своих ведомствах, эти избранники народа, вскоре же и напрочь совершенно забывают о данных ими их избирателям,

в ходе предвыборной избирательной компании многократных обещаний и клятвенных заверений посвятить всю свою деятельность на их благо, на благо всего американского народа, и с первых же дней своего водворения в президентском дворце, конгрессе и сенате всецело посвящают и направляют ее на проведение в жизнь политики, законов и всякого рода мероприятий и постановлений на сохранность и незыблемость существующего в ней строя, на безусловное и безоговорочное упрочение власти крупной национальной американской буржуазии, являясь, таким образом, по сути дела и неотразимой логике, не выражая интересами и чаяниями своего трудового народа, а выражая интересами и проводниками политики этого класса, что является непременным и обязательным условием и содержанием строя и общества любого капиталистического государства, а Соединенных Штатов Америки тем более.

Еще задолго до выборов все уже было расставлено по своим местам, всесторонне продумано, взвешено, спланировано и организовано. И еще задолго до того, как избиратели опустят розданные им бюллетени в избирательные urnы и будет произведен подсчет из голосов, результат этих выборов уже также будет известен, ибо был уже предрешен и при всех условиях не мог быть иным (точно также, как и у нас самих, до самого последнего времени). Придут ли к официальной власти в стране республиканцы, или иногда смениющие их, демократы. Или наоборот, на очередных выборах на этих ролях демократы сменит республиканцев, не имело и не имеет решительно никакого значения. Обе эти главенствующие буржуазные партии, имея лишь различные названия — республиканской и демократической (со-

ответственно слонов и ишаков), молятся одному и тому же Богу, преданно служат одному и тому же хозяину, крупной национальной американской буржуазии, обе стоят <sup>2</sup> <sub>1</sub> бдительно на страже ее классовых интересов, обе проводят в жизнь угодную ей политику и по своему внутреннему, идейному содержанию, своей классовой сути и направленности своих действий, идей, целей и устремлений, никак ~~и~~ ничем не отличаются одна от другой

- Этот искусно разыгранный спектакль о свободе, демократии и правах человека не в состоянии ни скрыть, ни опровергнуть той неприглядной и реальной действительности, того общеизвестного и неопровержимого факта, что в этом заокеанском государстве, помимо существующей в нем официальной власти в лице так называемых, избранныков народа, давно уже существует и самым активным образом действует другая, неофициальная, не избираемая американским народом, но куда как более действенная власть - власть миллиардеров, власть мультимиллионеров, банкиров, воротил военно-промышленного комплекса и близких к ним по стоимости принадлежащей им частной собственности капиталистов. Власть тех, кому в этом государстве принадлежит практически все производящееся и производимое, все извлекаемое, добываемое, выращиваемое и перерабатываемое, все движимое и недвижимое, все, что продается, покупается и приносит ту или иную прибыль, а тем более сверхприбыль (а продается и покупается в нем решительно все).

Образовавшаяся где-то в конце прошлого, начале нынешнего столетия, не оформленная организационно в какую-либо определенную политическую партию и совершенно незначитель-

ная по своей численности группировка, которой можно было бы дать любое название, группировка самых богатых, а потому и самых влиятельных представителей национальной американской буржуазии, стала играть в жизни американского общества свою весьма действенную руководящую роль, оказывать свое решающее влияние и воздействие на формирование и направленность и внешней и внутренней политики этого государства. С годами могущество этой группировки все более возрастало, все более возрастило и усиливалось ее влияние и воздействие и на жизнь американского общества и на политику государства. К середине текущего столетия, включая и годы мировой войны могущество этой всесильной группировки еще более возросло. Во все возрастающей степени возросло и усилилось ее влияние и воздействие на формирование политики правительства и на все стороны жизни американского общества. А к концу этого уже уходящего столетия, т.е. уже в наше время, в наши дни, мощь, влияние и воздействие этой могущественной группировки на всю жизнь американского общества, на формирование и направленность и внутренней и внешней политики этого государства настолько возросли и усилились, что стали главными, определяющими и направляющими ее. Совершенно оттеснив собою официальную, существующую в нем власть "избранныков народа", сосредоточив в своих руках несметные богатства и в своей стране и за ее пределами, безраздельно владея всеми средствами массовой информации, оказывая постоянное массированное давление и воздействие через свое "лобби" на весь аппарат государственной власти. Поставив на охрану своих классовых интересов закон, суд, полицию, эта группировка, этот класс самой крупной националь-

ной американской буржуазии всесилен и всемогущ. В его руках вся полнота государственной власти, все рычаги давления и принуждения и в данное время в американском обществе нет партии, нет организации, нет силы способной действительно противостоять ей, а тем более свергнуть ее и коренным образом изменить его структуру, ни конституционным, ни, тем более, революционным путем. Основной, главной и наиболее организованной силой американского общества, которая могла бы произвести такие его преобразования, несомненно является его славный рабочий класс, но в данное время и он расколот, деморализован и дезорганизован. У него нет даже своей мощной революционной рабочей партии, способной возглавить и повести на штурм и свержение капиталистического строя в своей стране. Объединенный в отраслевые профсоюзы, руководимые как правило лидерами соглашательского правого толка, находясь под постоянным и сильнейшим воздействием буржуазной пропаганды и агитации и сосредоточив всю свою борьбу в них на защите своих экономических прав и интересов, он совершенно не восприимчив к идеям политической борьбы, к идеям какого-либо революционного преобразования своего общества, будучи очень неплохо обеспечен материально, получая за свой труд вполне приличную заработную плату, он, рабочий класс, и не помышляет о свержении существующего буржуазного капиталистического строя и замене его каким-либо иным строем.

Коммунистическая партия США очень малочисленна и очень слаба и ее влияние на американский народ и его рабочий класс совершенно ничтожно.

Полный провал построения коммунистического общества в

нашей стране, ревизия и критика самого учения марксизма-ленинизма, полный разбород в направленности идей и движений в государствах Восточной Европы и их отказ от движения по социалистическому пути их развития, еще более ослабили ее влияние на умонастроение американского народа, его рабочего класса. Призыв к построению коммунистического общества, как к светлому будущему всего человечества, не находит в их сердцах и умах ни восприятия, ни воодушевления, ни желания стремиться к нему (также, как и у самого нашего советского народа).

Что делать, сама жизнь низвергает одни идеалы, выдвигает на их место другие идеалы, а соответственно и устремления, и действия, все расставляет по своим определенным ею местам.

Класс крестьянства (фермерство) тем более разобщен, не организован и совершенно неспособен противостоять могуществу и диктату этой всесильной группировки крупной национальной американской буржуазии.

Таково сложившееся соотношение классовых сил.

"Мы не ревнители общественной пользы. Мы - богачи и Америка принадлежит нам. Мы готовы пустить в дело все наши огромные возможности, наше влияние, наши политические связи, наши деньги, наших продажных сенаторов, наших голодных конгрессменов, наших демагогов против любой законодательной акции, любой политической платформы, любой кандидатуры в президенты, которая угрожает незыблемости нашего господства".

- Вот так совершенно прямо и откровенно, предельно четко и ясно высказал в свое время это свое кредо видный американский банкир, мультилионер Фредерик Томас Мартин.

Надо думать, что и все люди его круга, составляющие же эту могущественную группировку, всецело и полностью солидарны с ним в этом его откровении. И вряд ли к высказываниям этого джентельмена можно что-либо добавить, а тем более опровергнуть. Он совершенно прав. Именно так все и обстоит в своей неприглядности и реальной действительности, в этом далеком заокеанском государстве. Разумеется, следует отдать должное мудрости и прозорливости американской национальной буржуазии и руководству этой страны, которые в отличие от нашего ни в коем случае не допускают полного ее обнищания, вызванного жестким экономическим кризисом, беспроблемной нуждой, и отчаяния своего американского народа, могущих толкнуть его на революцию и ее свержение. ~

Этого ни в коем случае не произойдет. Она, безусловно, найдет <sup>наиболее</sup> благоприятный выход из такой сложившейся кризисной ~~и не допустимой такой беды~~ ситуации. Это первоначально сложившееся в моем сознании впечатление и мнение о Соединенных Штатах Америки не претерпело решительно никаких изменений за все прошедшие с тех пор годы, а агрессивные планы, устремления и действия этой могущественной группировки, составляющей суть американского империализма, проводимые ею, и в данное время, наоборот, всецело укрепили его во мне.

Америка! Америка!

Такую сохранилась она в моей памяти, такую запечатлело ее мое сознание.

По моим наблюдениям, американцы очень искренне любят свою страну и гордятся ею, свою страну неограниченных возмож-

ностей для каждого ее гражданина. Ее, видимо и есть за что любить. Я - русский человек, и также очень люблю свою матушку Россию. Не променяю ее ни на какие самые благоустроенные заморские страны и государства, мечтаю о возрождении ее былого могущества, славы и величия и в меру своих сил и возможностей способствовать этому. Путь к достижению этих вершин я вижу в мудром управлении государством, в допущении в разумных пределах частной собственности, в честном доблестном высокопроизводительном труде всех членов общества и во всемерном усилении влияния на умы и души наших русских людей в благотворной деятельности нашей православной церкви. Все принадлежащее ей необходимо полностью восстановить, обустроить и возвратить ей, создать все условия для ее плодотворной духовной деятельности. -

Пусть служба в ее храмах, божественные литургии, песнопения, обряды и звон колоколов возможно скорее изгонят всю эту занесенную извне, совершенно чуждую нашему народу, зловонную нечисть, захлестнувшую своим чудовищным мутным потоком нашу страну, нашу матушку Русь, развращающим и растлевшим души наших русских людей, - особенно молодого подрастающего поколения. Ее всесторонняя деятельность благотворно скажется на духовной и материальной жизни нашего народа. С ее помощью, как я думаю и надеюсь, мы ~~скоро~~ приDEM к нашему светлому и прекрасному будущему. Вспоминая те далекие годы, минувшей войны, когда в борьбе с нашим общим врагом, германским империализмом и фашизмом, мы и американцы были союзниками и совместными усилиями одержали блестательную победу над ним, и сравнивая их с нашими взаимоотношениями, сло-

жившимися в совсем недавнем прошлом, в процессе <sup>обождено</sup> противостояния.

Я с величайшим огорчением, негодованием, возмущением и болью в сердце ежедневно узнавал о том, как темные силы империализма, вели разнозданную, злобную и оголтелую пропаганду антикоммунизма, антисоветизма, призывая и готовясь к войне с нашим советским народом, с нашим миролюбивым государством.

Не отдавая себе решительно никакого отчета о возможных последствиях своих действий, они вели (и продолжают вести) безудержную гонку вооружений всех средств массового уничтожения людей, ведут подготовку к термоядерной войне и на земле, и на воде, и в космосе. Ведут дело к величайшей катастрофе на нашей планете, к уничтожению всего живого на ней.

Живу мечтою, надеждой, и бегранично верю в том, что здравый рассудок миролюбивых землян, чувство самосохранения, коим Всевышний благоразумно наделил каждое созданное им живое существо, в том числе и человека, объединенные и решительные действия людей в борьбе за мир возвладают над безумием ничтожной кучки ядерных маньяков, остановят эту глобальную гонку вооружений и обратят ее вспять. Верю в то, что мир победит войну и идея мирного сосуществования государств с различным политическим и общественным строем, пробьет себе дорогу к умам и сердцам людей и станет нормой их постоянных и добрососедских отношений и земляне, вздохнув свободно, познают все прелести и радости жизни под мирным небом над нашей планете.

В это верю. Этим живу. За это борюсь.

Похоже на то, что под воздействием миролюбивых сил и всего прогрессивного, что сплачивает людей и ведет их к благора-

зумному поиску благоразумных решений, а также в силу существенных изменений в политике нашего государства и государств Восточной Европы, породили новое мышление, новое отношение и значительно улучшили политический климат во всем мире в сторону ~~существенного~~  
его "степенения". Наши отношения с Соединенными Штатами Америки вполне нормализовались и от враждебных даже переходят в дружественные, в чем несомненная заслуга обоих президентов обоих государств: и Джорджа Буша и Михаила Горбачева.

Что ж, как говорится, на доброе дело, с Богом!

\*

\*

\*

Ну, а как же сложилась судьба самого ледокола "Микоян", возможно спросит меня любознательный и заинтересованный читатель этого моего повествования?

Отвечаю. Его век также, как и век трех других однотипных с ним, паровых ледоколов: "Сталина", "Кагановича" и "Молотова" был недолог. Он и не мог быть долгим, так как все они едва успев народиться, уже изрядно устарели. Век паровых ледоколов закончился.

Наш "Микоян" был отправлен на резку и переплав летом 1956 года. Из его добротной, качественной стали было изготовлено немало полезного для обороны Родины и для ее народного хозяйства. Послужил ей с пользой до конца дней своих. Ему (и им) на смену пришли мощные дизельные, и еще более мощные, атомные ледоколы-богатыри, ледоколы необычайной мощности, способные крошить самые тяжелые льды, способные проходить Северный морской путь в любое время года и даже доходить до

Северного полюса.

Но также как для того, чтобы достичь зрелого возраста и стать взрослым человеком, нельзя миновать ни годы детства, ни годы юности, так и для того, чтобы достичь таких выдающихся и впечатляющих успехов и в ледоколостроении, и в освоении ледовых просторов Арктики, также нельзя было миновать ничего, предшествовавшего этому, в том числе и нашего "Микояна", с его необычной и яркой судьбой.

\* \* \*

\* \*

В мае 1973 года, в канун и в дни всенародного праздника Победы в Москве в Центральном музее Вооруженных сил СССР состоялась первая послевоенная встреча бывших моряков нашего "Микояна". На нее во главе со своим бывшим командиром капитаном I-го ранга в отставке Сергеем Михайловичем Сергеевым (ныне покойным), собрались, съехались со всех концов Советского Союза пятьдесят семь человек, все кого к тому времени удалось разыскать и оповестить.

Встреча была очень волнующей, трогательной, душевной и радостной. Нам было что вспомнить, о чем поговорить.

Желанным, дорогим и почетным гостем этой нашей встречи был приглашенный на нее Анастас Иванович Микоян, имя которого носил наш корабль. Каждому из нас он крепко пожал руку. Каждого поздравил с праздником Победы. Каждого поблагодарил за верную службу Родине в годы минувшей войны. Каждому пожелал

хорошего здоровья и счастья в жизни.

Эти крепкие рукопожатия, поздравления и теплые задушевные слова А.И.Микояна очень взволновали нас и глубоко запали в наши сердца.

Мы, бывшие моряки "Микояна", вынесшие вместе со всем нашим советским народом все бедствия, страдания и ужасы минувшей войны, внесшие и свой посильный вклад в общенародное дело разгрома ненавистного врага, в одержании победы над ним, вместе со всеми поколениями наших советских людей, вместе со всеми людьми доброй воли, горим беспредельным желанием жить в мире и дружбе со всеми народами нашей планеты, и видеть над нею ясное, чистое небо, не озаренное всполохами ненавистной войны.

Мы за прочный, нерушимый мир во всем мире.

Да будет так!

#### ПОСЛЕСЛОВИЕ.

Что я хотел бы добавить к уже рассказанному мной?

Приступая к написанию этой книги, я очень сожалел о том, что имея полную и прекрасную возможность в ходе этого кругосветного похода вести дневник, и как в корабельном вахтенном журнале, и даже гораздо подробнее, содержательней и интересней, день за днем, скрупулезно фиксировать в нем время и мес-

тонахождение корабля в море, все его стоянки в иностранных портах, описывать в нем все наиболее значительные и впечатляющие события и эпизоды, возникавшие и происходившие в ходе его выдающегося, героического (не побоюсь в употреблении этих слов) многомесячного кругосветного похода, проходившего в условиях шедшей Второй мировой войны, под воздействием всех боевых средств противника. И вот имея такую, казалось бы, прекрасную возможность ведения такого дневника, тем не менее фактически я был полностью лишен ее, и тому были две очень серьезные причины, две буквально неодолимые преграды.

Старые вояки, начинавшие войну, видимо не забыли, и видимо все еще помнят тот грозный приказ Верховного Главнокомандующего по всей Красной Армии, по всем вооруженным силам нашего государства, зачитанный под расписку каждому из них (каждому из нас), в котором категорически запрещалось вести эти самые дневники, вести вообще какие-либо записи о боевых действиях своей части, своего подразделения, о его местонахождении, его движении, его потерях и иные подробности, распространять тревожные, панические слухи, выбалтывать в общественных местах то, что могло составлять военную тайну, которой мог воспользоваться противник. Или, помилуй бог, иметь к тому же фотоаппарат, и производить им какие-либо фотографирования.

Нарушение этого грозного приказа грозило самыми суровыми карами его нарушителям, направлением в штрафной батальон, направляемый на самые губительные позиции, в пекло самых ожесточенных боев, в которых невозможно было уцелеть, остаться в живых. Искупление этой своей вины свою жизнью, свою кровью. Кто же мог осмелиться нарушить и не исполнить этот при-

каз? Другой, не менее важной причиной для моего отказа от этой затеи, от ведения такого дневника, служило также и сознание того, что отправляясь в этот рискованный дальний поход совершенно безоружными, ни я сам, также как, видимо и все мы, и каждый из нас, не рассчитывали уцелеть в нем и оставаться в живых, девяносто девять шансов из ста было не в нашу пользу.

Так, что и в этом случае этот мой дневник, этот ценнейший документ мог бы достаться разве что рыбам, крабам, акулам, осьминогам и другим обитателям морских глубин, к которому эти неразумные существа вряд ли бы проявили свой повышенный интерес, по достоинству оценили бы его, сберегли, сохранили и передали людям.

Так обстояло дело, такие сложились условия и обстоятельства. И все же этот грозный приказ я осмелился нарушить и не исполнить его, рискуя навлечь на себя эти обещанные им жесточайшие кары. Какое-то шестое чувство подсказывало мне, что это обязательно, необходимо было сделать.

В небольшом имевшемся у меня блокноте, я и стал делать краткие и <sup>однако</sup> лишь мне понятные записи, которые, как я рассудил, оставшись паче чаяния в живых, все же могли пригодиться мне в моем отдаленном и совершенно неопределенном и непредсказуемом будущем. О написании на этой основе какой-либо книги, даже еще и не замышлялось. Не замышлялось об этом и долгие годы еще и после окончания войны. Сложившиеся тяжелейшие условия в послевоенные годы и жизни, и быта, совершенно не позволяли мне приступить к этой большой и кропотливой работе.

Однако блокнот с сохранившимися в нем записями, сохрани-

лся, создались и необходимые условия для работы над задуманной мною книгой. Блокнот я прятал через смотровой лючок в переборках литого поддона, первого дизельгенератора, место укромное, надежное, никто и никогда не обнаружил бы его там. Ни одна живая душа на корабле не знала и не подозревала об этом моем недозволенном вольнодумстве и вроде бы ничто не грозило мне моим разоблачением.

Но одного, весьма скверного обстоятельства, я все же не учел, не сообразил. Находясь в самом дальнем углу этого поддона и будучи вроде бы хорошо защищенным от всякого рода вредных на него воздействий, он, тем не менее, как оказалось все же подвергался опрыскиванию долетавшими до него мельчайшими брызгами масла, масляной пылью, иногда работавшего дизеля.

Когда же однажды вынув его оттуда я обнаружил этот досадный опус, было уже поздно, он промаслился насеквось. Многие мои записи в нем, как на грех, написанные чернильным карандашом, разъехались, расплылись. Иные уже невозможно было разобрать и прочитать. Некоторые же записи вполне сохранились и представляли для меня определенный интерес и ценность.

Выбрасывать его было жалко. Досадуя на свою несообразительность, непредсматрительность, я все же решил сохранить этот блокнот и продолжал вести в нем свои записи на его насеквось промасленных листах, сменив лишь место его хранения. В таком виде, мне и удалось сохранить его до восьмидесятых годов.

Работая над книгой, я еще пользовался им. Затем списав из него в тетрадь все, что оказалось возможным разобрать и

списать, я сжег его.

Описывая в седьмой главе этой книги "На Северном морском пути" нашу встречу с главным героем челюскинской эпопеи бывшим капитаном зажатого и раздавленного льдами в Чукотском море в феврале 1934 года парохода "Челюскин" Владимиром Ивановичем Ворониным, я описал ее, как встречу, имевшую место в сентябре в навигацию 1942 года, при проводке нами по СМП отряда боевых кораблей ТОФ"а, как раз при этой встрече трех ледоколов, нисколько не сомневаясь в правильности указанной мною даты. Каково же было мое удивление и прямо-таки шоковое состояние, когда уже после опубликования ее в февральском номере журнала "Дружба народов" за 1984 год, мне позвонил мой бывший со-служивец, соплаватель мой, большой друг, опытный полярный мореплавец Константин Константинович Бызов (к слову сказать, бывший одно время капитаном легендарного ледокола "Ермак") и поздравив меня с этой публикацией, тут же поверг в растерянность и смятение, якобы допущенной мною грубейшей ошибкой. По его уверению и утверждению Владимир Иванович Воронин не мог быть у нас на "Микояне" в указанное мною время, когда мы с проводимым нами отрядом находились во льдах Чукотского моря, так как именно в это время он, якобы находился на лоцманской службе в Архангельске. Он мог быть у нас разве что в зиму с 1942 на 1943 год, или в навигацию 1943 года.

Авторитет Константина Константиновича Бызова для меня не-пререкаем. Значит, мною была допущена ошибка, которую при всех условиях необходимо было исправить. Что делать, такое случается. Пришлось писать объяснение в редакцию и просить

великодушного извинения у читателей этого журнала за этот допущенный мною ограх. Однако червь сомнения все еще продолжал точить мои мозги и мою душу. Как же так это могло случиться и произойти? Как же я мог допустить такую ошибку? Вооружившись хорошей лупой, я самым внимательным образом еще раз просмотрел свои записи в этом промасленном блокноте. Несмотря на расплывчатость многих записей, которые уже невозможно было разобрать и прочитать, на одном из листков я прочитал довольно четко сохранившуюся запись II.IX.42. - встреча с В.И.Ворониным. Причем цифра следовавшая за четверкой, явно походила больше на двойку, нежели на тройку и даже было проставлено время этой нашей встречи - 13-30. Откуда же тогда могла взяться эта запись? Не выдумал же я ее, глядя в потолок. Похоже на то, что я напрасно извинялся перед читателями журнала "ДН" и что эта встреча имела место не в навигацию 1943 года, а как я и писал в этой моей документальной повести, в сентябре 1942 года. При всем при том, несмотря на эту допущенную мною с его помощью весьма досадную погрешность, своего исключительного уважения и самых искренних дружеских чувств к нему я никак не изменил. Они остались такими же, какими сложились у нас в годы нашей совместной службы и на "Микояне", и на "Адмирале Макарове" теплыми, доверительными, дружескими. А ошибиться мог, как я, так и он. От подобных ошибок никто не застрахован. В виду все еще существующей неясности в этом вопросе (мог и я неверно разобрать и прочитать сделанную мною много лет тому назад свою же собственную запись), я оставляю его открытым. Может быть мне удастся связаться с кем-либо из бывших военморов лидера "Баку" или эскадренных миноносцев "Разумного" и "Разъяренного" проходивших под нашей провод-

кой с востока на запад Северным морским путем в навигацию 1942 года. Они и прояснят этот вопрос. Мои же боевые друзья бывшие моряки нашего "Микояна" к которым я обращался с ним, ссылаясь на давность прошедшего времени и на свою слабую память, ничего определенного мне сказать не могли. Да, годы уходят и даже память хорошая уже многое не в состоянии удержать.

\* \* \*

К числу тех величайших опасностей и трудностей, кои довелось преодолеть нам в ходе этого выдающегося кругосветного похода, совершенного в условиях шедшей Второй Мировой войны, под воздействием всех боевых средств противника, безусловно следует отнести и те опасности и трудности, чисто навигационного, чисто мореходного порядка, которые были созданы этой войной: боевыми действиями противоборствующих сторон, как для своих кораблей, так и для кораблей всех других государств, едва ли не на всех морях и океанах нашей планеты. Весь тяжелый и долгий поход нашего "Микояна" был совершен при полном наружном затемнении всего корабля (равно как и на протяжении всей войны), - когда с наступлением темноты не включались даже ходовые огни и опасность его столкновения с также полностью затемненными всеми другими кораблями, многократно возрастала и, казалось была неизбежной.

Однако постоянная повышенная настороженность и высочай-

шая бдительность всех моряков, позволили нам избежать их. Радиолокационных же и телевизионных установок, этих всевидящих глаз каждого современного корабля, позволяющих просматривать на их экранах и на очень значительные расстояния решительно все, что оказывается в диапазонах их видимости при любых погодных условиях и в любое время суток, в то военное ~~время~~<sup>и</sup> *лучшей войны* этих достижений человеческого разума не имели даже авианосцы, мощнейшие линейные корабли, крейсеры и самые большие океанские суда, не говоря уже о кораблях и судах, более низкого ранга и класса. И в том, что, несмотря на такие тяжелейшие условия плавания, весь кругосветный поход "Микояна", включая и его плавание в совершенно неведомых нам районах морей и океанов, куда еще не заходил ни один наш советский корабль, был совершен без каких-либо серьезных погрешностей в прокладке курсов, точном определении местонахождения корабля в любое время суток, во избежание его столкновений с другими кораблями, даже в темное ночное время, была безусловная заслуга штурмана "Микояна" компетентность в штурманском деле самого командира корабля капитана 2-го ранга Сергея Михайловича Сергеева, отличная выучка, отличная служба матросов верхней палубы, матросов боцманской команды. К этому же несомненно следует добавить и безупречную, высококвалифицированную работу всех моряков машинной команды, всей его пятой боевой части: механиков, машинистов, кочегаров, электриков, тюмных машинистов, каждого на своем посту, не допустивших выхода из строя вверенных им объектов обслуживания и надежно обеспечивающих ход корабля и управление им при всех создававшихся экстремальных боевых

и погодных условиях, подчас весьма сложных, опасных и даже критических. Доброго слова заслуживает каждый моряк "Микояна" на каком-бы посту он не находился, какую бы работу не выполнял за свой честно исполненный долг перед матерью-Родиной в тяжелейшие годы минувшей войны. В этой связи и меня лично также, как и всех других дисциплинированных моряков, не может не волновать и до глубины души возмущать вопиющая беззаботность, недисциплинированность и безответственность, воцарившаяся на судах и кораблях нашего флота, приведшая к их столкновениям и гибели, судов, людей и ценнейших грузов. Столкновение кораблей на широком морском просторе, при отличной погоде и прекрасной видимости, в ясный божий день. Как это может быть? До какой же стадии разложения и развала дисциплины необходимо дойти, чтобы такое случалось на море, на матушке-Волге и других водоемах? Не нахожу слов для выражения моего гнева, для оправдания таких разгильдяйских преступных явлений. Смертная казнь через публичное повешение на реях всех виновных в них. Вот вполне оправданная, справедливая и заслуженная кара за эти вопиющие безобразия, которые необходимо повсеместно изжить и искоренить, самым решительным образом.

\* \* \*

\*

Первый командир нашего "Микояна" капитан I-го ранга в отставке Сергей Михайлович Сергеев, под командованием которого был совершен в годы войны этот выдающийся переход из

Черного моря на Дальний Восток, после выхода в отставку, в 1956 году, жил в Москве и скончался 1-го мая 1979 года в возрасте семидесяти восьми лет. Я был на его похоронах. Дай бог, чтобы и впредь наш флот не скучел на таких же достойных, примера и подражания боевых командиров, каким был наш покойный высоко-чтимый командир. Вечная ему память и слава. Он внес большой вклад в усиление боевой мощи нашего военно-морского флота и всеми своими заслугами перед Родиной вполне достоин того, чтобы одному из военных кораблей или новому мощному ледоколу было присвоено его имя "Каперанг Сергеев". И мы, бывшие моряки "Микояна" встретили бы такое постановление с большим моральным удовлетворением, радостью и гордостью.

\* \* \*

Где проживает и жив ли вообще бывший комиссар нашего "Микояна" старший лейтенант Михаил Федорович Новиков, я не знаю. На нашей первой послевоенной встреча в Москве в мае 1973 года его не было. Не нашли, не оповестили его о ней. Мне также ничего не известно и о многих других моих боевых друзьях-то-варицах, бывших моряках нашего вспомогательного крейсера-ледо-коля "Микоян" участниках этого незабываемого герического круго-светного похода, совершенного в годы Великой Отечественной войны, в годы второй мировой войны. Может быть кому-нибудь из них попадутся на глаза страницы этой моей ~~неизданный~~ документальной повести и прочитав их, убеленный сединой друг откликнется, отзовется.

То, то будет радость. А может быть, как в песне: "...и встреча со слезами на глазах".

ж

ж

ж

Как я уже и упоминал об этом во время боев за Одессу, в сентябре 1941 года, у нас на "Микояне" в качестве военного корреспондента "Правды" находился известный советский писатель-маринист Леонид Сергеевич Соболев. Он был в звании капитана 3-го ранга. Он и явился свидетелем всех наших дел там, о которых кратко и писал. Находясь на корабле, он интересовался всем, и бывал всюду, и на мостице, и в штурманской рубке и у орудий, и на дальномерном посту, в машинных и котельных отделениях, и когда предоставлялась такая возможность, заинтересованно беседовал с находившимися в них и возле них моряками. Дважды он заходил и на мой боевой пост, в помещение аварийной дизельной электростанции, где и произошло наше знакомство. Дважды он выступал перед нами по корабельной радиотрансляции. С нашего же "Микояна" он и был переправлен катером в осажденную Одессу и наши пути с ним разошлись. После войны я ни единожды встречался с ним в Москве. В память о тех днях он подарил мне две свои книги "Морская душа" и "Свет победы" с теплыми, дружескими надписями на них. Он очень хотел подарить мне и третью свою книгу "Капитальный ремонт", но к великому своему (а тем более моему) сожалению так и не нашел ее, не оказалась под руками. Эти книги я бережно храню, как

самые дорогие моему сердцу реликвии. Он был наслышан о кругосветном походе нашего "Микояна", очень интересовался им и о многом меня спрашивал. Мы с ним имели договоренность о наших дальнейших встречах и беседах на эту тему. Узнав о моем намерении подробно описать всю эту нашу одиссею, он очень заинтересованно поддержал эту мою идею. Эту книгу о ней я намеревался представить ему ее его рецензию и суждение. С его доброжелательного науществия я и приступил к работе над этой книгой. Его безвременная кончина в феврале 1971 года навсегда исключила возможность этих наших встреч и бесед.

Несмотря на свою широкую известность и высокое положение в обществе он был очень простым и доступным в общении с ним, очень душевным, отзывчивым человеком. Внимательным слушателем, остроумным, наблюдательным и тактичным собеседником, обладавшим к тому же на редкость завидной памятью на личности, события, эпизоды и случаи. Его кончиной я безмерно огорчен и опечален. Жаль, очень жаль, когда уходят из жизни такие прекрасные, душевые и одаренные люди, каким был светлой памяти и мой дорогой и любезный друг Леонид Сергеевич Соболев.

\* \* \*

С танкером "Сахалин" одновременно, с которым утром 28-го ноября 1941 года прошли пролив Босфор и ушли из Черного моря, мы все же встретились. Эта наша встреча произошла где-то в конце февраля - начале марта 1944 года, когда мы, пройдя

большеобъемный и основательный ремонт в Соединенных Штатах Америки, возвратились в Советский Союз и находясь под постоянной угрозой вполне возможного начала еще одной большой войны уже между Японией и Советским Союзом, начала боевых действий злонамеренно спровоцированных японской военщина, занимались своим обычным ледокольным делом, били тяжелый лед в проливе Лаперуза и проводили проходившие по нему в обе его стороны транспорты. Как раз его и довелось проводить. Наша встреча с ним была исключительно волнующей, трогательной и радостной. Моряки "Сахалина" рассказали нам о том, как сложился их переход из Черного моря, в эти дальневосточные моря, который с разницей в два с половиной месяца прошел у них точно по тому же самому маршруту, по которому первоначально прошли мы. После нашего ухода из Стамбула, все это время они, оказывается, отставались в нем же в ожидании наиболее благоприятного времени и возможностей для прохода в Средиземное море уже настороженным противником, озадаченным внезапным, дерзким проходом в него нашего "Микояна" за что был снят со своих должностей и разжалован целый ряд должностных лиц, обвиненных в этом допущенном ими преступном ротозействе. Они же поведали нам и о гибели танкеров "Туапсе" и "Варлама Авансесова", потопленных немецкими подводными лодками. Что делать, у каждого своя судьба, свое счастье. Но с их же слов я теперь доподлинно знаю, что и на том и на другом танкере погибли не все моряки, что кто-то из них все же спасся, остался жив. Возможно, что судьба оказалась благосклонной и к моему лучшему другу электрику танкера "Варлам Авансесов" Григорию Алексеевичу

чу Гончарову, с которым мы служили и дружили еще в довоенные тридцатые годы. И я не теряю надежды еще и встретиться и с ним, и с кем-либо из них. Это была бы волнующая встреча, и волнующая тема для волнующего разговора. Одиссея же танкера "Туапсе" вполне заслуживает отдельного, обстоятельного рассказа о нем. Это потрясающее своим драматизмом событие времен минувшей войны еще ждет своего вдумчивого писателя-мариниста. Оно не должно быть забыто и бесследно кануть в Лету. Еще живы моряки, участники этой его одиссеи. Их можно и необходимо разыскать и с их рассказов воссоздать ее во всех ее трагических подробностях, каких она того вполне и заслуживает в истории войны на море.

\* \* \*

И в годы моей первой еще довоенной действительной военной службы, в начале 30-х годов, один год из которых пришелся на службу в Севастополе, и не единожды оказываясь в нем, уже после демобилизации с нее я всегда старался найти, выкроить время для посещения панорамы обороны Севастополя в 1854—1855 годах, этой ценнейшей и уникальнейшей достопримечательности города, чтобы еще и еще раз с величайшим интересом и волнением обозреть это гениальное творение Ф.А.Рубо и его талантливых помощников. Трудно передать словами, а тем более описать то неизгладимое впечатление, которое производит оно на меня. Об этом можно было бы написать целое сочинение, це-

лый трактат, но его же можно было бы выразить и всего двумя словами. Восхитительно, бесподобно! Оно было таковым и своим высокохудожественным исполнением всего изображенного, воспроизведенного на полотне и своей мастерски выложенной и естественно сливающейся с ним дополняющей и усиливающей его бутафорией так называемого переднего, предметного плана, создающего полную иллюзию целостности и полноты восприятия всего воспроизведенного на нем. Я мог бесконечно долго обозревать и буквально изучать до мельчайших подробностей все, что так талантливо было изображено и запечатлено на этом шедевре батальной живописи. И тем не менее всякий раз, при ее посещении <sup>2</sup> очередном <sup>1</sup> я неизменно находил и открывал для себя в ней что-то новое, неизведанное и не воспринятое еще в должной мере ни моим сознанием, <sup>запомнилось</sup> не моей памятью. Во время нахождения "Микояна" в Севастополе, в первые месяцы Великой Отечественной войны увольнение личного состава с кораблей на берег было категорически запрещено, поэтому мне так и не довелось побывать в ней еще раз. О чём я весьма и весьма сожалею. Быть в Севастополе мне также уже больше не довелось. Уже в послевоенные годы из случайно оказавшейся в моих руках небольшой, но очень содержательной книги Н.В.Шебеки "Панорама обороны Севастополя в 1854-1955 годах" изданный издательством "Крым" я узнал о трагической и печальной судьбе этого шедевра, этой уникальной панорамы. Из нее я узнал о том, как в последние дни героической обороны Севастополя, уже в эту войну, в конце июля 1942 года, когда враг уже вплотную подошел к городу и бои велись на его окраинах, несколько героев-моряков пытались спасти драгоценное полотно этой панорамы. Как ворвавшись в охвачен-

ное огнем здание, в которое попадали и бомбы и снаряды, они кусок за куском срывали его с общей круглой стены и выбрасывали наружу. Как скрученные ими в бесформенный рулон эти куски были доставлены на уходивший из Севастополя лидер "Ташкент" и на нем переправлены в Новороссийск, а из него в Новосибирск. Как затем собравшийся в нем консилиум художников обстоятельно рассмотрев все доставленное им с величайшим огорчением единодушно констатировали, что из этих разрозненных, обгорелых и изрядно поврежденных кусков уже нет никакой возможности восстановить и воссоздать эту панораму в ее первозданном виде и что всю ее придется создавать заново. Такова была печальная история этого шедевра, описанная Н.В.Шебекой в этой ее книге.

Я не знаю кто и как квалифицирует и оценивает явления подобного рода. Я же их квалифицирую, оцениваю и называю так как они по моим понятиям и по своей неотразимой логике и должны квалифицироваться, оцениваться и называться. Если советскому народу есть за что воздать должное и помянуть своим добрым словом героев-моряков, пытавшихся с риском для своих жизней спасти полотно панорамы, спасти это бесценное творение выдающегося талантливого художника, то у советского народа есть все основания помянуть своим недобрьим словом и тех руководящих товарищей и военных и гражданских, которые, будучи наделены надлежащей властью, и имея полную возможность сохранить и сберечь этот шедевр для всех поколений советских людей, для истории и потомства, заблаговременно, не сделали этого, проявив в данном случае поразительное, ничем не оправданное скудоумие, и скажем прямо, преступное равнодействие.

Далеко не все дни героической обороны Севастополя было до предела насыщены боевыми действиями, немало выпадало их и мирными и спокойными, без артиллерийских обстрелов и бомбажек, с воздуха. Это могут подтвердить и все, находившиеся в то время в нем. В эти дни и можно было совершенно спокойно и самым аккуратным образом, и произвести все эти работы по ее вполне благополучной эвакуации вглубь страны, а не сидеть и ждать, когда в здании панорамы начнут рваться сброшенные на нее с немецких самолетов бомбы, когда они же прямою наводкой не начнут бить по нему из орудий, когда оно будет объято огнем и лишь только после этого отдавать свои запоздалые приказы, о спасении того, что уже невозможно было спасти. Головотяпство, преступное ротозейство, которому не может быть никакого оправдания, к сожалению имевшее место не только в случае с этой панорамой. оно тем более непростительно еще и потому, что война началась с бомбоцадных бомбажек немецкой авиацией наших советских сел, деревень и городов, и первым из них, кто подвергся такой бомбажке в первый же день начавшейся войны, как раз и был Севастополь. Спрашивается, что же в этих условиях следовало ожидать? На что надеяться? На что рассчитывать?

Ж

Ж

Ж

Прославленный полярный мореход Герой Социалистического труда капитан атомного ледокола "Арктика" Юрий Сергеевич Кучинев, хорошо знакомый с этой одиссеей нашего "Микояна" дает

высокую оценку как самому совершенному нами кругосветному переходу, так и всем нашим действиям в ходе него. Он прислал мне хорошее дружеское письмо с самыми восторженными высказываниями в наш адрес. Он также одарил меня своим небольшим фотопортретом, который сопроводил словами своего высокого уважения и ко мне лично, и ко всем участникам этой кругосветки. И то, и другое я бережно храню. Также, как и книги, подаренные мне Леонидом Сергеевичем Соболевым, они являются для меня очень дорогими и памятными подарками. Разумеется, как для меня, самого, так и для всех нам "микояновцев", заслужить такую высокую оценку содеянного нами, от такого опытного и заслуженного полярного морехода, каким является Юрий Сергеевич Кучинев, преодолевший ледовые нагромождения Арктики и пробившийся на своей "Арктике" аж до самого Северного полюса, есть большая честь, это в высшей степени почетно, приятно и лестно.

\* \* \*

И последнее, на чем я хотел бы остановиться, на чем хотел бы закончить это мое повествование. Как я уже и упоминал об этом, крепко и совершенно несправедливо обидели нас, "микояновцев". Так и уходим мы один за другим, унося в свои могильы всю горечь этой незаслуженной обиды.

Ни за участие в боевых действиях, при обороне городов Одессы, Севастополя, Новороссийска, в первые месяцы Великой Отечественной войны, а позже (в 1942 году) при проводке и

конвоирований транспортов в Белом и Баренцевом морях, в отражении налетов вражеской авиации, Ни за героический прорыв к союзникам в Средиземное море (бой у острова Кастелоризона 2-го декабря 1941 года); Ни за самоотверженную интернациональную помощь в борьбе с огнем при катастрофе (подрыве на мине) английского танкера "Феникс" в порту Хайфы 20-го декабря 1941 года, за что были награждены почетной грамотой нашими союзниками - англичанами; Ни за сам многомесячный кругосветный переход, проходивший в тяжелейших и опаснейших условиях Второй мировой войны под воздействием всех боевых средств противника и длившийся почти целый год (равного которому и по сей день не знает вся история нашего советского военноморского флота); Ни за ответственную проводку отряда боевых кораблей ТОФ"а с востока на запад Северного морского пути в навигацию 1942 года (операция, имевшая кодовое название ЭОН-18); Ни за спасение подорвавшегося на мине ледокола 26.II.42.; Ни за самоотверженный труд вместе с коллективом завода по быстрейшему вводу его в строй (г.Северодвинск - декабрь 1942г. - февраль 1943г.); Ни за проводку транспортов с запада на восток СМП в навигацию 1943г. - Никто из моряков нашего "Микояна" не был награжден ни одним боевым орденом, ни одной боевой медалью.

Вот так-то. Выходит, не заслужили.

Мы же, бывшие члены его экипажа, также как и все, объективно мыслящие люди знакомые с этой историей, имеем на этот счет свое, совершенно иное, мнение и считаем, что заслужили эти награды самым честным и достойным образом. Если бы мы совершили все это не в годы Великой Отечественной войны, не в годы Второй мировой войны, а в старое царское время, хотя

бы в годы Первой мировой войны. Не может быть никакого сомнения в том, что все мы нижние чины - матросы, не были бы награждены Георгиевскими крестами, а господа офицеры, орденами Андрея Первозванного или иными боевыми орденами Российской империи. В этом, повторю, не может быть решительно никаких сомнений. Их Императорская Высочество, российские государи-батюшки и государини-матушки, во все времена высоко ценили патриотизм и геройские дела своих верноподданных и ни в коем случае не допустили бы такой несправедливости, такого безобразия, какое допустило в отношении нас наше бывшее родное рабоче-крестьянское правительство и наше бывшее еще более родное командование нашего военно-морского флота в годы минувшей войны.

Вот такое <sup>“</sup><sup>2</sup> мое личное и общее наше резюме. И я, и мои боевые друзья, бывшие моряки "Микояна" считали и считаем, что эту допущенную в отношении нас вопиющую несправедливость, хотя и с запозданием на целых полвека, но все же, в какой-то мере еще можно исправить. Для этого необходимо, чтобы Главнокомандующий военно-морским флотом СССР адмирал флота В.Н.Чернавин возбудил ходатайство перед Президентом страны М.С.Горбачевым, а тот издал указ о награждении всех бывших моряков вспомогательного крейсер-ледокола "Микоян" и живых и покойных, боевыми орденами и медалями Советского Союза. -

На наш взгляд было бы вполне справедливо, если бы нашему покойному, высокочтимому командиру капитану I-го ранга в отставке Сергею Михайловичу Сергееву было бы присвоено (посмертно) высокое звание Героя Советского Союза, которое он честно и достойно вполне заслужил. Если бы все бывшие офицеры

"Микояна" были бы награждены боевыми орденами Красного Знамени, которые они честно и достойно вполне заслужили, Если бы все бывшие младшие командиры "Микояна", старшины, главстаршины и мичманы были бы награждены орденами Красной Звезды, которые они честно и достойно вполне заслужили, Если бы все рядовые матросы, бывшие моряки нашего "Микояна" были бы награждены медалями "За отвагу" или "За боевые заслуги", а возможно и Георгиевскими крестами, которые они честно и достойно вполне заслужили.-

Таковы наши настоятельные пожелания, осуществления которых терпеливо будем ожидать. -

Не следует доводить дело до крайностей и величайшего конфуза, если это наше награждение произведет не Президент М.С.Горбачев или иной, сменивший его президент, а, благодарение Богу, еще и поныне живущий и здравствующий законный наследник нашего русского престола Его Императорское Высочество Великий князь Владимир Кириллович Романов, и надо полагать, что это он сделает с полным осознанием своей исторический роли и миссии и, разумеется, с величайшим к тому удовольствием. -

## О ГЛАВЛЕНИЕ.

	стр.
Предисловие .....	3
Глава I. ПРЕДЫСТОРИЯ .....	7
Глава II. ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ .....	32
Глава III. ПРОРЫВ К СОЮЗНИКАМ .....	97
Глава IV. СТОЯНКА В ХАЙФЕ .....	115
Глава V. ОТ ХАЙФЫ ДО ПРОЛИВА МАГЕЛЛана .....	134
Глава VI. ОТ ПРОЛИВА МАГЕЛЛана ДО ПРОЛИВА БЕРИНГА .....	150
Глава VII. НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ .....	180
Глава VIII. РЕМОНТ В СИЭТЛЕ .....	208
Глава IX. С "МИКОЯНА" НА "АДМИРАЛА" .....	219
Глава X. АМЕРИКА! АМЕРИКА! КАК ОНА ЕСТЬ ....	235
Послесловие .....	249