

Страницы истории

# Огни бухты Провидения

В начале лета 1941 года на судостроительном заводе в г. Николаеве на Буге был построен и спущен на воду крупный ледокол «Анастас Микоян». Даже в масштабах страны это было значительное событие. В СССР в то время насчитывалось кораблей такого типа всего четыре.

Швартовые испытания ледокола были прерваны – провести их не дала внезапно начавшаяся война, до какое-то время еще было в запасе – фронт не сразу подкатился к Николаеву. Заводские механики и рабочие спешно вооружали корабль, многие из них так и остались на борту, но уже как члены экипажа. Противостоял редкий случай, когда на корабле, в основном, служили те, кто его строил.

В будущих морских боях громадному ледоколу отводилась роль вспомогательного крейсера.

Из Николаева «Микоян» отправился на помощь Севастополю.

Все работы по его вооружению были завершены уже там. В полуночных были установлены 7 дальних 130-мм орудий и 16 зенитных орудий. Это огромная сила. По боевой мощи она составляла чуть ли не два артиллерийских дивизиона. Экипаж состоял из 230 моряков.

Но Севастополь вскоре пришло покинуть. Стояла осажденная Одесса. Она отбивалась стойко и яростно, но держалась из последних сил. И 13 сентября 1941 года ледокол вышел ей на помощь.

**25 ноября исполняется 60 лет с того дня, когда совершенно безоружный ледокол «Анастас Микоян» вышел из Черного моря и под стволами врагов взял курс в район бухты Провидения, чтобы затем проводить свои и союзные караваны по северному ледовому пути.**

**Об этой истории известно мало. О ней знают, разве что, историки флота, да и то не все. Она действительно похожа на легенду.**

специальный отряд кораблей, перед которыми стояла задача оказывать поддержку сухопутным частям Одессы. Перед выходом на задание у нас побывал писатель капитан II ранга Леонид Соболев. Он выступил по радиосети и призвал хорошо воевать. Собственно, нас и не надо было убеждать – среди членов экипажа было много одесситов, мы своими глазами видели, что сделали захватчики с Одессой. Расчеты орудий, изготовленных к стрельбе, только ждали сигнала. И когда он поступил, стали бить все семь «стотридцаток» по скоплениям живой силы и техники врага. Огневой налет корректировали специальные базовые посты. Огонь был настолько мощным и эффективным, что командование немецко-румынских войск приняло «Микоян» за новый броненосец береговой обороны (он и вправду был на него похож) и отдало приказ своим авиационным частям на его потопление. Пикирующие бомбардировщики пытались выполнить эту задачу, но, увы, каждый раз натыкались на такую плотную завесу огня, что считали более благоразумным вовремя ретироваться.

Один из крупных ледоколов, построенный в 1941 году в городе Николаеве-Буге, был вооружен и сражался под Одессой и Севастополем как вспомогательный крейсер. Теперь же он очень нужен на Севере.

В глубокой тайне началась подготовка к осуществлению этого. Операция по выводу корабля из Черного моря за рубеж в конце 1941 года, когда враг был уже у стен Севастополя, готовилась в контакте с нашими военными моряками.

Из Черного моря мог выйти только безоружный корабль (таково было условие прохода через проливы), и поэтому ледокол был разоружен.

Через адмирала Исакова мы дали задание командованию Черноморского



Пожалуй, самая сложная задача была выйти из Черного моря.

Ледокол сопровождали три танкера с нефтью «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов». С ними было надежнее. Но они могли дойти только до Босфора, а дальше «Анастасу Микояну» предстояло идти одному. Несмотря на то что с ледокола было снято все вооружение, пройти через Босфор оставалось проблемой. Вопрос решался по дипломатическим каналам.

**Юзеф Злотник:** Из советского посольства в Турции нам намекнули, мол, не волнуйтесь, вас пропустят наступлением ночи, но танкеры останутся. Мы поняли, что неофициально мы платим нефтью за проход. Так все и произошло. Танкеры остались на Стамбульском рейде, а ледокол вечером снялся с якоря и пошел навстречу своей судьбы.

Через Дарданеллы ледокол вышел в Эгейское море, сплошь усеянное великим множеством больших и малых островов. Его проходили, в основном, ночью, отставаясь днем где-нибудь в укромной бухте, чтобы не попасть на глаза врага.

Самый опасный отрезок пути – из Эгейского в Средиземное море.

«Микоян» взял курс вдоль южного побережья Турции в направлении острова Родос.

**Юзеф Злотник:** Мы уже знали о том, что в апреле-мае 1941 года немецкие войска во взаимодействии с итальянскими сломили сопротивление греков. Вся материковая часть Греции и все ее наиболее крупные острова в Эгейском и Средиземном морях были оккупированы. Особенно был национализован войсками остров Родос... И вот мы проявили великую дерзость. Командир ледокола С. Сергеев повел огромный и совершенный безоружный корабль под самым носом у немцев – на расстоянии всего одной мили от острова. Те не могли понять, в чем дело. На появление советского корабля, похоже, они не рассчитывали. В замешательстве дважды выселяли самолет с целью опознания, мол, что это за чудо?

Вскоре все стало ясно. И к ледоколу вплотную подошли три торпедных катера. Из них, обрадованные легкой добычей, немецкие офицеры кричали в рупоры на ломаном русском языке: «Русс, сдавайтесь!». Если честно, то перед экипажем стоял очень узкий и жестокий выбор: или сдаваться в плен, или вместе с кораблем идти на дно Средиземного моря. Но надо отдать должное, вели они себя мужественно: не спустили флаг корабля и пощады не просили.

Потопить судно и себя они были готовы с самого начала. На это нужен был только приказ командира: «Открыть кингстоны. Корабль взорвать». Собственно, такое указание было спущено «сверху». И вот наступил критический момент: или-или...

А ход-то у «Микояна» был сравнительно тихенький, – всего десять узлов. Не удерешь. И сдачи не дашь – оружия-то нет. Разобравшись в ситуации, фашисты начали атаку. Из скорострельных автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов они буквально в упор расстреливали ледокол. Кроме того, по нему из торпедных катеров и самолетов с предельно близкой дистанции было выпущено шесть торпед. А ледокол не просто шел, он маневрировал. И когда немецкие катера оказались

совсем близко, он пошел на них. Полный ход назад, вперед, повороты-развороты... Этим и спасся. Когда самолет противника лег на боевой курс и казалось, что нет выхода, старший трюмный Николай Мефодьев в порыве отчаяния включил гидропульп и направил навстречу самолету мощную струю воды (а это 21 атмосфера). Летчик от неожиданности взмыл вверх, и выпущенная торпеда шлепнулась за кормой. Так воевали: по тебе торпедами, а ты – струей воды... А тут, как по заказу, подошел мощный ливень. Дождь, мгла и темнота, в конце концов, скрыли ледокол от глаз противника. Только с наступлением рассвета, уже в районе Хайфы, моряки смогли рассмотреть, какие тяжелые повреждения причинены ледоколу.

Всего зияло более пятисот пробоин и множество вмятин на 20-миллиметровой обшивке ледокола. Но главное – он выжил.

Ликовали и итальянские газеты: они дали информацию, что возле острова Родос их торпедные катера выследили, атаковали и потопили большой советский корабль «Микоян».

**Юзеф Миронович,** по большому счету, вышли на верную смерть. Безоружные, ничем и никем не защищенные. Не страшно было?

– Нет. Как ни странно, о смерти мы не думали. Нам было по двадцать-тридцать лет и казалось, что жизнь вечна. Мне, например, тяжелее сейчас, чем тогда. Пугает одиночество. Вот вы пришли, и мне стало немножко легче.

**– Каков был дальнейший ваш курс?**

– Выбирали путь, что безопаснее. По нашим данным, вокруг шатали 40 немецких подводок. Любая из них могла легко потопить нас. Таким образом прошли мы Суэцкий канал, вдоль всей Африки, дальше – Кейптаун, Монтевидео, Магелланов пролив (там вообще мало кто бывал – такая даль) и по западному берегу Америки поднялись к берегам Панамы, Сан-Франциско и так добрались аж до бухты Провидения.

**– В самой бухте вас с радостью встречали?**

– Как бы не так. Со всей присущей советским представителям суворостью. Даже обыск устроили. Нашли какие-то завалывшиеся обертки от шоколада и предъявили претензии: почему вы ели шоколад, если вам положено есть пшено? Когда американцы узнали эту историю, они недоумевали: а зачем вам пшено, вы, что, – курей везли? Нас даже не наградили медалями, вручили значки «За дальний поход» и похвалили: «Молодцы, ребята». А теперь, оказывается, это история.

**– Связь между собой поддерживаете?**

– Какая там связь? Живем в разных странах. Да и годы сказываются. Я среди членов экипажа был одним из самых молодых – 1917 года рождения, а большинство – 1910-го. До 90 лет мало кто доживает. Если кто-то еще есть в живых, пусть откликнется...

**А. МИХАЙЛЕВСКИЙ**

**П. ЗАПОРОЖЕЦ**

На снимках (вверху): в центре **А. Микоян**, справа от него **командир ледокола С. Сергеев**; (внизу) преподаватель Одесской мореходной школы (1972 г.) **Ю. Злотник** среди курсантов.

\*\*\*  
– Юзеф Миронович, а что произошло под Додиновкой?

– Там мы уничтожили береговую батарею противника. Она досаждала и нам, и Одессе. Мы ее вычислили и разнесли в щепки. Воевали мы, видимо, неплохо. Потому что получили благодарность от командования Одесского оборонительного района. Мы ушли из-под Одессы, израсходовав весь свой боезапас.

\*\*\*

Трудно представить, как бы сложилась судьба ледокола, если бы он остался на Черном море – мог он, конечно, и погибнуть, слишком интенсивные бои шли здесь. Но «Микояну» была уготована другая часть. Вот что по этому поводу пишет сам Анастас Иванович Микоян в письме-отзыва на документальную повесть Э. Безуглова «Задание особой важности»:

«В то далёкое время я, как заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР по совместительству нарком внешней торговли, отвечал за работу некоторых наркоматов, в том числе Наркомата морского флота и «Главсевморпути».

– Юзеф Миронович, как все это было? Как вы помогли Одессе?  
– «Анастас Микоян» был включен в

года флота обеспечить скрытность операции и главное – дать кораблю до пролива Босфор надежную охрану. Авиация противника в то время имела численное превосходство в воздухе и топила корабли, если они не имели достаточного вооружения для отражения воздушного нападения.

Перед капитаном и командой ледокола была поставлена сложная задача: на первом этапе – во что бы то ни стало прорваться в Средиземное море и связаться с представителями командования союзной нам Англии, которое обязалось организовать охрану корабля во время движения его на Север.

Рейс обещал быть далеко не легким. И мы все понимали это.

Команда и капитан для этого необычного рейса были отобраны из числа тех, кто мог сделать даже, казалось, невозможное.

25 ноября 1941 года ледокол вышел в свой далекий путь, который продолжался около года.

В истории флота русского и советского, торгового и военного вряд ли найдется подобный случай.

А. МИКОЯН