

ВОСПОМИНАНИЯМИ Н. И. КУЗОВА МЫ НАЧИНАЕМ  
СЕРИЮ ПУБЛИКАЦИЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ СРОКАЛЕТИЮ  
ПОБЕДЫ СОВЕТСКОГО НАРОДА  
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941—1945 ГОДОВ.

**НИКОЛАЙ КУЗОВ**

## **БОЕВАЯ КРУГОСВЕТКА «МИКОЯНА»**

Затрудняюсь назвать жанр того литературного произведения, которое вы сейчас начнете читать. Тут очень подходит классическое: «Все жанры, хороши, кроме скучного». Все, что рассказывает Николай Иванович Кузов, необыкновенно просто, слова и фразы обиденны, заурядны в своей интонации; скромность автора, который почти обошелся без «я», употребляя «мы», меня лично прямо потрясает. Ведь рассказ-то ведется об участии в легендарном деле.

Давно у нас спорят о термине «маринистина». Множество в последнее время появляется писателей-маринистов. А хороших книг о море и моряках мизер. Почему? А потому, что любой рассказ на морском материале требует от автора абсолютного знания дела, обязательного автобиографизма.

Чаще всего оставляют о себе письменный след капитаны судов, командиры кораблей. С мостика далеко видно. В машинном отделении машины видишь, в котельном — топки. Николай Иванович — обыкновенный моторист. И потому я снимаю перед ним шапку. Два подвига этот человек совершил: один коллективный, в составе экипажа «Микояна». Второй — сугубо одинокий подвиг писательства. А этот второй подвиг он совершил, исполняя долг перед памятью друзей, а не себя увековечивая. Как щемит сердце, когда читаешь о том, как Николай Иванович прощается с квартирной хозяйкой Устиной Никифоровной в слободке Николаева; как щемит, когда навечно прощается с «дорогим и любимым другом Даней», погибшим вместе с тральщиком в Новороссийской бухте...

Никакого предисловия «Боевая кругосветка «Микояна» не требует.

А пишу эти несколько строк, чтобы привлечь внимание к неизвестному в литературе имени Николая Кузова. Сейчас, уважаемый читатель, вам предстоит встреча с живой легендой, о которой знает всего каная-нибудь сотня историков флота, а теперь пообщитесь и вы.

Счастливого плавания по долгой-долгой жизни, дорогой Николай Иванович! Вы свой долг перед Родиной выполнили сполна, а много ли людей так про себя сказать могут?

**ВИКТОР КОНЕЦКИЙ**

### **Первые месяцы войны**

**В** марте 1941 года отдел кадров Главного управления Северного морского пути при СНК СССР, куда я обратился с запросом о возможности моего перехода в эту организацию и о предоставлении мне работы в ней по моей специальности моториста-дизелиста, известил меня о том, что такая возможность имеется. 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, сделавшим заявку на штатную и пока еще вакантную должность старшего моториста. И, хотя путь от Туапсе, в котором я имел временное пристанище, до Николаева был не близок, расходы по нему 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 медлить с отъездом и первым же шедшим на Одессу теплоходом отбыл из Туапсе. От нее мне уже не составляло большого труда добраться и до берегов Южного Буга, на которых и раскинулся Николаев. Я решил так: если эта моя затея не увенчается успехом, я теряю немного — я уже не на военной службе, я вольный моряк торгового флота, к тому же не обремененный семьей, и для меня свет пока еще не сошелся клином на каком-то одном корабле. Оформлюсь мотористом на первый же

стоящий в Николаевском порту теплоход, на котором эта должность окажется свободной. Поплаваю, поработаю на нем, а там и время, и условия сами подскажут мне, что следует предпринять в дальнейшем. Специфика условий, в которых проходят жизнь, быт и работа моряков, условий подчас и труднопереносимых, и клятых, и противных самому естеству человека, имеет в то же самое время и целый ряд своих, присущих только ей, весьма привлекательных преимуществ, которые как нельзя лучше устраивали и меня самого и подобных мне холостых моряков, пока еще не собиравшихся обзаводиться семьями и налаживать жизнь на берегу. 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 счастливо отпадает сама собой, не вызывая в нем ни терзаний, ни огорчений. Как бы ни было неприглядно и неказисто судно, на котором ему довелось жить, плавать и трудиться, как бы ни была мала и неблагоустроена каюта, это уже все-таки было так необходимое ему жилье, была его крыша над головой, где он мог укрыться от непогоды, переночевать, отдохнуть, как-то устроить свою холостую жизнь, свой немудрящий быт. На многих же судах эти жилищные условия оказывались настолько хорошими, что им могли бы позавидовать и некоторые жители городов. Как бы ни был немудрящ, а порою и неаппетитен обед, приготовленный не искусным шеф-поваром, а кем-либо из моряков своего же экипажа, это уже все-таки была так необходимая человеческому организму пища. И эта важнейшая для каждого смертного проблема, как и проблема жилья, с приходом моряка на судно также счастливо решалась сама собою.

Если же к этому добавить и краткость расстояния, отделяющего место жилья от места работы, измеряемого порою всего лишь несколькими десятками метров, для преодоления которых не требуется никакой вид транспорта, а только свои собственные ноги, то все это вместе взятое не могло не привлекать. Но главной движущей и притягательной силой этого устремления было, разумеется, само море — любовь к нему, преданность ему, романтика морских странствий. Ни четыре года службы в Военно-Морском Флоте, ни столько же лет службы на судах торгового флота не охладили моей любви к нему. Оно по-прежнему властно и неодолимо влекло и манило меня к себе.

Далеко не каждому моряку суждено плавать на быстроходных красавцах лайнерах с их роскошнейшими люкс-каютами, фешенебельными ресторанами, уютными барами, музыкальными салонами, танцзалами, плавательными бассейнами, кондиционерами и многими другими, на мой взгляд, излишествами.

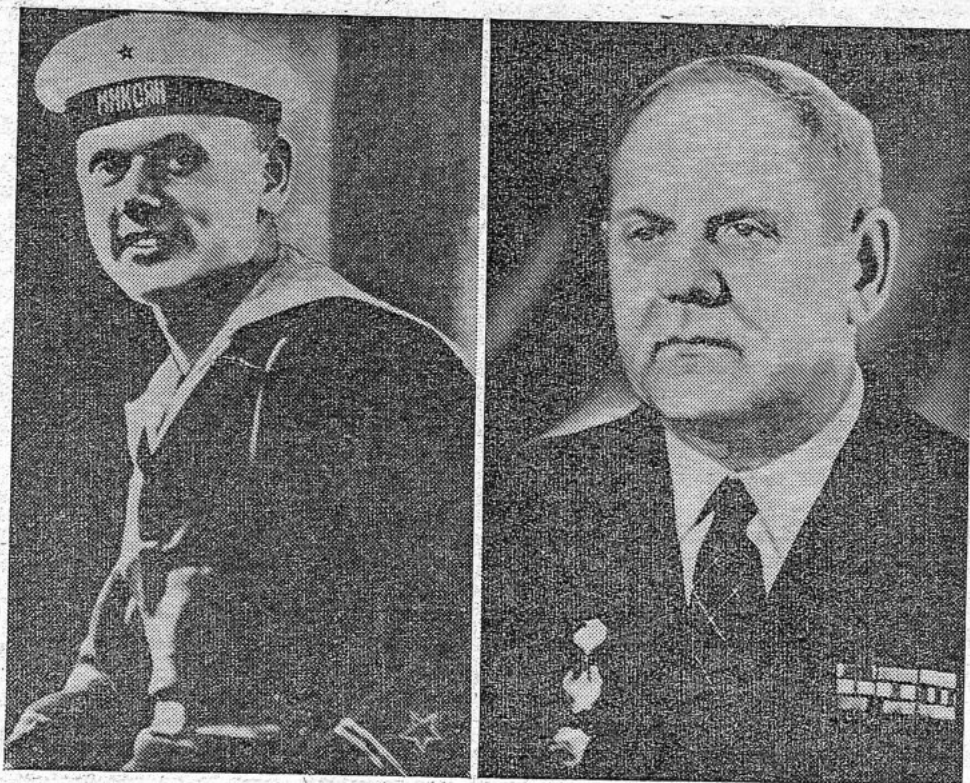
Но, в свою очередь, далеко не каждый моряк и стремился попасть на них, предпочитая их блеск, роскошь и комфорт службе на более скромного вида грузовых транспортах, рыболовных сейнерах, плавбазах, танкерах, ледоколах и других судах всех классов, типов и назначений. Я также не горел желанием плавать на них, особенно после того, как однажды попробовал.

Меня вполне мог устроить и труженик ледокол, благо мои желания, намерения и устремления были связаны именно с ним.

В Николаеве, куда я приехал в последних числах марта, я оказался не впервые. Многое здесь мне было уже хорошо знакомо.

В этом сравнительно небольшом портовом городке в конце ноября 1934 года я завершил последний, четвертый год моей первой военной службы, который прошел у меня в одной из флотских частей, дислоцированных в нем.

С тех пор в городе, собственно, немного и изменилось. Я остановился у одного из своих николаевских друзей и уже через два-три дня встретился и познакомился со старшим механиком ледокола «Микоян» А. Л. Федотовым. Им оказался облаченный в ладно сидящую на нем форму командного состава торгового флота, среднего роста худощавый моряк, приветливое лицо и глаза которого выражали и душевную доброту, и усталость, и озабоченность. Его возраст, по моему определению, был где-то в пределах тридцати восьми — сорока лет. Изложив суть дела, которое привело меня к нему, я ознакомил Автонома Львовича (таково было имя-отчество стармеха) с отношением отдела кадров ГУСМП, полученным мною. Проникнутая взаимным доверием и симпатией, наша беседа была долгой и непринужденной. Было похоже на то, что и мои ответы на все его многочисленные вопросы и мой паспорт, военный билет, трудовая книжка и характеристики с прежних мест работы, 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



Старшина 2-й статьи Н. Кузов. 1941

Н. И. Кузов. 1981

следующий день, после того как согласует его с капитаном ледокола. Пожелав друг другу всего наилучшего, мы дружески распрощались. Полагаю, что совсем не трудно представить себе мое состояние в ожидании этого грядущего и решающего для меня дня. Томимый и добрыми и недобрыми предчувствиями, и радостным ожиданием хорошего сообщения, и самыми тревожными сомнениями, я едва дождался вечера наступившего дня и выхода стармеха из проходной завода. Явно довольный, приветливый и улыбающийся Автоном Львович, крепко пожав мою руку, сообщил мне, что он уже имел обстоятельный разговор в отношении меня с капитаном ледокола Михаилом Никифоровичем Стрелковым и что тот не возражает против моего зачисления в экипаж корабля на штатную должность старшего моториста. Более того, он уже, оказывается, дал указание четвертому штурману Геронтию Сергеевичу Молочинскому, исполнявшему в то время на ледоколе административную должность, заготовить приказ о моем зачислении в штат ледокола и сообщить об этом в отдел кадров ГУСМП, а также оформить в заводском бюро пропусков разовый пропуск на завод. Итак, дело было сделано, и даже гораздо лучше и быстрее, чем я этого ожидал. Я горячо и искренне поблагодарил Автонома Львовича за проявленное ко мне уважение и внимание, за оказанное мне доверие и, в свою очередь, заверил его в том, что своею отличной службой на корабле это его доверие я оправдаю. Я также попросил его дать мне пару дней на подыскание временного жилья и обустройство немудреного быта. Мы попрощались. Эти переговоры со стармехом, происходившие где-то в последних числах марта месяца 1941 года и приказ о зачислении меня в экипаж ледокола «Микоян», подписанный его капитаном М. Н. Стрелковым, я и по сей день считаю событием, определившим всю мою дальнейшую судьбу, сыгравшим в моей жизни решающую роль. Не произойди оно так, как произошло, не свершись так, как свершилось, все в моей жизни, в моей судьбе могло сложиться совершенно иначе, и, вероятнее всего, уже не было бы на этом свете ни меня самого, ни этих строк.

Получив долгожданный пропуск, я влился в поток рабочих и служащих первой

смены этого крупнейшего судостроительного завода. Рабочие показали мне место стоянки «Микояна», и уже вскоре я был у достроечного причала, прижавшись к которому своим полукруглым боком, и стоял «Микоян», тот самый «Микоян», на котором мне и предстояло плавать, жить 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 не предскажет.

Так как это уже есть судьба. Судьба и самого корабля, и моя, и наша на нем.

Мне еще не доводилось плавать на ледоколах, поэтому, подойдя к нему, я стал разглядывать его с величайшим любопытством и интересом. Это было довольно большое, громоздкое, массивное и тяжеленнейшее водоплавающее сооружение, не отличавшееся ни красотой, ни изяществом своих форм и линий.

Начинаясь где-то в чреве корабля, пройдя затем его верхнюю палубу, взмыли вверх две громадные дымогарные трубы, на одной из которых, передней, сияла надраенной медью, красовался гудок-ревун. Ближе к носу ледокола, перпендикулярно его корпусу, как кремлевская стена, возвышалась многоэтажная надстройка со всеми расположенными в ней и на ней капитанскими мостиками, штурманской рубкой, радиорубкой, жилыми и служебными помещениями, со всеми ее трапами и ботдеками, шлюпбалками и катерами на них. Машинные капы, краны, вентиляционные раструбы, шпиль и брашпиль, люки грузовых трюмов, угольных бункеров, многочисленные надстройки и пристройки занимали едва ли не всю верхнюю палубу ледокола.

Венцом конструкторской мысли и украшением корабля являлись две его громадные мачты, особенно грот-мачта, верхний столбец которой был высоко поднят и покоился на поперечине между двух пустотелых стоек-труб.

Даже человек, далекий и от мореплавания и судостроения, глядя на него, мог безошибочно определить в нем именно ледокол, а не какое-либо иное судно. И поскольку ледокол есть ледокол, а не пассажирский лайнер и не прогулочная яхта, то и конструкторы судов-ледоколов озабочены прежде всего тем, чтобы дать этим судам специального назначения наиболее мощный корпус и максимальную мощность силовой установки, и тут уже не до изящества форм и линий, которые так облагораживают многие суда.

Все ледоколы, и «Микоян» в их числе, исключительно тяжелы. К весу их массивного яйцеобразного корпуса добавляется громадный вес котлов, машин, механизмов, трубопроводов и всего того, чем до предела насыщено их большеобъемное и вместительное чрево. К этому же весу плюсуется немалый вес и всего размещенного на их верхних палубах, сюда же следует приплюсовать и громадный вес угля и воды, коими заполняются их тысячетонные бункеры и танки. И нет ничего удивительного в том, что их осадка исключительно велика, что ушедшая в пучину вод подводная часть корпуса корабля, четко обозначенная ватерлинией, намного превышает его надводную часть. Еще не вступая на борт ледокола, я уже имел некоторое представление обо всем этом.

Затем по 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, что бы ни случилось в дальнейшем, я уже был на пути к осуществлению моей давней, заветной мечты, моего желания и стремления. Я уже 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 окажется на его почти семитысячеверстном протяжении, я смогу побывать на нем в таких местах Арктики, в которые не доберешься, не попадешь ни на каком другом судне. Я получу возможность проверить и себя в тяжелейших условиях Севера. Проверить, на что гождусь, на что способен. Свою немаловажную роль при этом, несомненно, будет играть и весьма приличная заработная плата, которая вполне позволит мне удовлетворить и многие мои потребности и запросы.

Спустившись на жилую палубу, я довольно быстро разыскал небольшой кубрик, в котором по утрам, прежде чем разойтись по своим рабочим местам, собирались моряки ледокола. Его экипаж только-только начал комплектоваться, и из ста пятидесяти семи человек, положенных на нем по штатному расписанию, в день моего прихода на «Микояне» находились всего десять человек. Это были: капитан ледокола Михаил Ни-

кифорович Стрелков, старший механик («дед») Автоном Львович Федотов, второй механик Валентин Федорович Данаусов, четвертый механик Виктор Александрович Жиров, четвертый штурман Геронтий Сергеевич Молочинский, начрадиостанции Вениамин Николаевич Мякишев, старшие машинисты Михаил Алексеевич Поповичев и Александр Евсеевич Шаповалов, старшина четвертого котельного отделения Абаукин (имя, отчество которого я уже не помню), старший трюмный машинист Александр Сергеевич Криштопов. Я оказался на «Микояне» по счету одиннадцатым. Когда я вошел в кубрик, все моряки за исключением капитана уже находились в нем. Автоном Львович представил меня собравшимся. Встреча была теплой и дружеской. Я познакомился со всеми, все познакомились со мной. Затем все они разошлись по своим рабочим местам и каждый из них занялся своим делом. Несколько позже стармех представил меня капитану. В отличие от него самого — небольшого и щуплого — Михаил Никифорович оказался именно таким, каким я почему-то и представлял его себе, каким нарисовало его мне воображение. Это был крупный, дородный моряк предпенсионного, а возможно, уже и пенсионного возраста. Форменный костюм, облегающий полную и грузную фигуру, свидетельствовал о принадлежности его владельца к славной когорте мореходов, а весьма почтенный возраст и лысеющая голова, на которой покоилась немалого размера форменная фуражка с украшавшим ее золотым крабом и голубым вымпелом на нем, свидетельствовали еще и о том, что обладатель этого роскошного головного убора провел в этих самых мореходных делах уже многие годы и имел большой опыт и практику, без которых, как известно, занимать такую ответственную должность, как должность капитана мощного линейного ледокола, никому и не дано и не положено. После церемонии взаимных приветствий, знакомства и непродолжительной беседы Михаил Никифорович, дружески похлопав меня по плечу, пожелал мне успешной работы на ледоколе и долгих лет плавания на нем.

Мой непосредственный начальник, четвертый механик Виктор Александрович Жиров ознакомил меня с моим заведованием. Оно включало в себя расположенную в отдельном помещении, на верхней палубе в кормовой части корабля аварийную дизельную электростанцию, четыре изготовленные в Швеции мощные, большой производительности водоотливные дизельные помпы, двигатели на двух баркасах, двух катерах и двух вельботах, положенных на ледоколе, а также полные комплекты запасных частей к каждому из этих двигателей. В мое же заведование входили и все большие и малые емкости для хранения соляра, бензина, керосина и смазочных масел. Все мое хозяйство размещалось на корабле в разных местах, и один его обход занимал немалое время. Многого из того, за что мне придется отвечать в рейсе, не было на корабле, только готовилось заводом, приобреталось и завозилось. Все это по мере готовности и сдачи мне и предстояло принимать, проверять, опробовать, доводить до кондиции, приводить в полную готовность к работе. Несколько позже я узнал и от Виктора Александровича и от других моряков, что наш «Микоян» был последним в серии из четырех ледоколов Главного управления Северного морского пути при СНК СССР, которые строились на судостроительных заводах Ленинграда и Николаева, что все эти ледоколы-паровики имели одинаковое водоизмещение по десять тысяч тонн каждый, общая мощность всех трех машин каждого из них составляла десять тысяч лошадиных сил и что все они были рассчитаны на десятиузловую скорость хода, которая, как показали годы их плаваний, ими никогда и не превышалась. На корабле велось множество всякого рода работ, но до их окончания и выхода его в море на ходовые испытания было еще очень и очень далеко. Все моряки, как оказалось, были не местными жителями, а приезжими, и поэтому разместились на временное жительство в Николаеве кто где и как смог. Не желая стеснять моего друга, так гостеприимно приютившего меня, с его же помощью я также обрел пристанище в частном домишке на одной из тихих окраинных улиц этого города, единоличной владелицей которого являлась Устинья Никифоровна Ярошева, высокая, с поврежденною еще в детстве правой ногою, словоохотливая и исключительно приветливая и доброжелательная женщина, работавшая где-то в пригородном хозяйстве. Ее заботой и стараниями пустовавшая доселе комнатка, выделенная мне под жилье, быстро обрела жилой и уютный вид и была для меня форменной находкой.

Правда, возникшая при этом транспортная проблема по причине удаленности жилья от места работы оказалась наиострейшей. Единственный трамвай, ходивший от этих окраинных улиц к заводу и обратно, был настолько ненадежным видом транспорта, что рассчитывать на него было просто невозможно.

Не знаю, кто и как решал для себя эту проблему, я же решил ее только с по-

мощью своих собственных выносливых ног, которым доверял полностью и которые еще не подводили меня никогда. Далековато, но что делать, другие жили еще дальше, причем для меня эта проблема была не постоянной, а временной, пройдет месяц, второй, я переберусь на корабль, и эта проблема отпадет сама собой.

Утром я добирался до завода, приходил на корабль и полностью отдавался работе, которую любил и уважал. Вечером отдыхал — посещал парки, кино, знакомился с местными девушками, помогал Устинье Никифоровне в ее садово-огородном хозяйстве и по дому. В знак благодарности за эту помощь и за соответствующую доплату она меняла мне постельные принадлежности и обстирывала меня.

Все складывалось самым наилучшим образом, все благоприятствовало мне, все вселяло в меня радость, бодрость и воодушевление. Я был молод, здоров, полон сил и энергии и с оптимизмом смотрел в свое светлое будущее.

Вся наша страна также была на подъеме. Это благодатное утро года наполняло меня ощущением уверенности в себе и радости жизни. Пользуясь радушием и гостеприимством моей хозяйки, мы нередко собирались в ее небольшом саду, под сенью цветущих вишен, груш, яблонь, абрикосов и акаций, за простым дощатым столом, по обе стороны которого были врыты две приземистые скамьи. Если кто-то из моряков догадывался захватить с собой что-либо из винно-водочных изделий, то неплохую закуску к ним составляли уже созревшие редиска и лук, закупленные нами у Устиньи Никифоровны прямо на корню. По приглашению капитана, стармеха или второго механика мы собирались иногда и у них и коротали свободное от работы время за чаепитиями и теплыми дружескими беседами на всевозможные темы.

Так за повседневным напряженным трудом, заботами и хлопотами на корабле, отдыхом и приятным времяпрепровождением на берегу незаметно прошли и апрель, и май и наступил июнь.

Вероятнее всего, и он прошел бы так же, как и эти два предыдущих месяца, если бы вместе с ним не подошло и роковое воскресенье, пришедшееся на его 22 число.

Начавшаяся война круто изменила и судьбу корабля и нашу на нем. Согласно плану мобилизации он подлежал переоборудованию во вспомогательный крейсер и передаче в состав Военно-Морского Флота, а мы, находившиеся на нем моряки, мобилизации на военную службу и включению в состав его экипажа. Так и было.

Уже вскоре на достроечный причал, возле которого стоял наш «Микоян», въехал эшелон, доставивший орудия. Выгруженные с платформ на берег, они, как на параде, выстроились вдоль его левого борта. Это были дальнобойные стотридцатимиллиметровые орудия в полубашнях, какими были вооружены все наши эскадренные миноносцы и канонерские лодки. Вслед за ними сюда же были доставлены и зенитные орудия разных калибров. На корабле развернулись подготовительные работы по его переоборудованию и вооружению. Заводу предстояло выполнить большой объем работы. «Микоян» перешел в непосредственное подчинение командира Николаевской военно-морской базы контр-адмирала И. Д. Кулешова. Его капитан Михаил Никифорович Стрелков оказался не у дел и со дня на день ожидал приезда из Севастополя нового командира, которому и должен был передать дела. Сам он по причине своего весьма почтенного возраста мобилизации на военную службу уже не подлежал. С величайшим недоумением и огорчением узнали мы о переводе в какую-то сухопутную воинскую часть и нашего «деда» — опытного инженера-механика А. Л. Федотова. Кому и зачем понадобился этот перевод, уму непостижимо. Но делать нечего. Пришлось проститься и с ним.

Двух старших машинистов М. А. Поповичева и А. Е. Шаповалова, а также старшину котельного отделения Абаукина пришлось списать с корабля и оставить на берегу. По заключению медицинской комиссии они оказались непригодными для службы в Военно-Морском Флоте. Мы же, шесть человек из одиннадцати, находившихся к тому времени на «Микояне» — В. Ф. Данаусов, В. А. Жиров, Г. С. Молочинский, В. Н. Мякишев, А. С. Криштопов и я — были признаны годными для этой службы, что называется, по всем статьям, приказом того же И. Д. Кулешова мобилизованы и первыми вошли в экипаж вспомогательного крейсера «Микоян». Каждому из нас было присвоено и соответствующее воинское звание. Второму механику В. Ф. Данаусову звание лейтенанта, четвертому механику В. А. Жирову и четвертому штурману Г. С. Молочинскому звание младших лейтенантов, начрадиостанции В. Н. Мякишеву звание старшины первой статьи, а мне и старшему трюмному машинисту А. С. Криштопову звание старшин вто-

рой статьи. Собственно, звание этим приказом мне было не присвоено, а подтверждено, так как я его имел еще в годы действительной военной службы.

Так же, видимо, обстояло дело и у других моих товарищей. Все они в свое время уже были на военной службе и опять оказались на ней, что называется, по второму заходу. Попутно напомню, что едва ли не у большинства военных моряков рядового и младшего командного состава эта служба во флоте, будучи сама по себе исключительно тяжелой, оказалась к тому же еще и непомерно долгой. Особенно долгой она оказалась у ребят пятнадцатого, да и шестнадцатого года рождения, призванных на службу во флот осенью 1936 года. Прослужив четыре года, они должны были уволиться в запас осенью 1940 года, но то ли осенью 1939 года, то ли где-то уже в 1940 году вышел указ о продлении срока военной службы во всех родах войск еще на один год. Срок службы во флоте стал пять лет. Моряки стали служить далее, ожидая своей демобилизации осенью 1941 года. Начавшаяся война удвоила и этот срок их службы. И у тех из них, кому, пройдя через эту мясорубку, посчастливилось остаться в живых, она составила восемь, девять и даже десять лет срочной службы. У меня она вышла примерно такой же, с той лишь разницей, что в ней был перерыв с ноября 1934 года по июль 1941 года.

В сопровождении командира мы направились в экипаж какого-то флотского подразделения, где и были полностью обмундированы и поставлены на все виды довольствия. На корабль мы вернулись уже военными моряками. Так волею судьбы, а вернее, волею начавшейся войны мне пришлось еще раз облачиться в форму военного моряка. Что делать: военную форму по этой же причине пришлось надеть не только нам, ее надели миллионы советских людей, призванных на защиту Родины. Поскольку старшим и по званию и по должности, да и по возрасту стал среди нас второй механик, лейтенант В. Ф. Данаусов, которого мы все очень уважали за его разносторонние и специальные знания, большой жизненный опыт, мудрость суждений и ровность характера, то и с решением всех возникавших у нас многочисленных проблем и вопросов мы обращались уже к нему. Я, в частности, попросил у него разрешения отлучиться с корабля на четыре часа для того, чтобы съездить на свое местожительство, попрощаться с хозяйкой и взять кое-что из своих вещей. Получив у него разрешение, я отправился по уже знакомому и освоенному мною маршруту и адресу.

Война наложила свой отпечаток на облик города. Стены домов были оклеены многочисленными приказами о мобилизации и затемнении города в ночное время, полосками бумаги были оклеены окна жилых домов, предприятий и учреждений города. Уже, как видно, никем не убирающиеся его улицы, площади и скверы были захламлены всякого рода мусором и придавали городу какой-то обреченный, тоскливый и хмурый вид. Скопление множества призывников и их встревоженных и опечаленных родичей у здания горвоенкомата еще более усиливало это далеко не радостное впечатление. Ни одного веселого, улыбающегося лица у встречавшихся мне редких прохожих на тихих, как-то сразу опустевших улицах. Предприятия и учреждения города еще продолжали свою ритмичную и напряженную работу, но слух об их эвакуации уже каким-то образом просочился, вызывая всевозможные толки, хотя мало кто верил в саму возможность такой необычайной и печальной участи. Проходя мимо почтового ящика, я опустил в него письмо проживавшему в Подмоскowie отцу. В нем я извещал его о том, что мобилизован на военную службу, 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 отцом жили моя сестра Лидия и брат Сергей, которых отец будет, безусловно, информировать обо всем, касавшемся меня. Брат Сергей был военнообязанным, и его так же, 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 домишку Устины Никифоровны. На счастье, она оказалась дома. Занятая обсыпкой завалинки находившегося в глубине двора небольшого сарайчика, она не видела и не слышала, как я вошел во двор, и узнала о моем присутствии только тогда, когда я уже довольно близко подошел к ней и поздоровался с нею. Она никак не ожидала увидеть меня в форме военного моряка и поэтому не сразу признала во мне своего жильца. Призвав же, всплеснула руками, бросилась мне навстречу и огласила двор такими громкими воплями и причитаниями, что услышавшие их соседи стали с тревогой заглядывать в ее двор. Со многими из них я уже успел познакомиться и был в самых хороших отношениях. Узнав, в чем дело, они пожелали мне хорошего здоровья и счастливой судьбы и с тяжелыми раздумьями разошлись по своим хатам. Война коснулась всех,

и каждый из них, терзаемый мрачными мыслями и недобрыми предчувствиями, с тревогой ожидал чего-то. Несколько успокоившись, Устинья Никифоровна перестала причитать и голосить и краем косынки обтерла увлажненные глаза. Она все еще с каким-то недоумением и изумлением продолжала разглядывать меня, словно не веря тому, что перед нею стоял ее жилец, которого она привыкла видеть в другом виде. Мы присели с ней на ту же скамью, за тем же дощатым столом, за которым еще совсем недавно собирались веселой и шумной компанией. На грядках еще оставалось немало редиски и лука, которыми уже некому было закусывать. Цветение яблонь, вишни, груш, абрикосов и акаций уже также подошло к своему концу, и дом, и двор выглядели как-то тоскливо и заброшенно. За три с половиной месяца, что я прожил у нее, мы очень привыкли друг к другу. Наши взаимоотношения были самыми сердечными, теплыми и дружескими. По возрасту она годилась мне в матери, которой тогда уже не было, а ей — в сыновья.

Мне было хорошо с ней, ей было хорошо со мной. Теперь мы с ней расставались, и, вероятнее всего, навсегда. Собственно, это расставание рано или поздно должно было произойти. Я был моряк и вскоре должен был уйти в дальние плаванья. Но расставаться в таких трагических и печальных условиях, какие принесла с собою война, не представлялось ни мне, ни ей. Мне было до слез жаль эту одинокую добрую женщину, как мать, заботившуюся обо мне. Ей, видимо, было жаль меня, как родного сына, уходившего на войну. Но изменить или отворотить этот злой рок судьбы было не в нашей с ней власти. Мое время было ограничено, мне необходимо было срочно возвращаться на корабль, поэтому разговор был недолгим. Мы зашли с ней в дом. Взяв кое-что из вещей, которые мне могли еще послужить, я стал с ней прощаться. Несмотря на все мои самые категорические отказы, она все же уговорила меня принять от нее в качестве прощального дара две банки вишневого варенья и пакет сушеных абрикосов. Перед выходом со двора Устинья Никифоровна со словами «Храни тебя господь, Никола» трижды перекрестила меня, обняла и крепко поцеловала. Я также обнял и поцеловал ее и пожелал ей всего самого наилучшего, всего, что только можно пожелать самому дорогому и близкому мне человеку. С тяжелым сердцем, мрачными думами, встревоженный и опечаленный, уходил я от нее. Так мы с ней расстались. Так, видимо, расставались и прощались все, кому подошло время, кому подошла очередь расставаться и прощаться со своими родными, любимыми, друзьями, близкими, со своим домом, своею улицей, своим городом, селом или деревней.

Хотя «Микоян», на котором завод вел множество всякого рода работ, еще ни в каком отношении не был готов к приему на него людей, они тем не менее стали прибывать. В то время как часть моряков уже разместились на корабле, другая их часть все еще оставалась на берегу в казарме флотского экипажа. Люди еще не знали друг друга, некоторые подразделения были еще без своих командиров. Эта неустроенность порождала неразбериху, неорганизованность, беспорядок. Все приходилось решать и устраивать на ходу. Моей главной заботой, как и прежде, оставалась работа о том, чтобы завод выполнил качественно и в возможно кратчайший срок все работы, какие ему надлежало выполнить по моему заведованию, и поставил на корабль все запасные части и детали, какие ему и надлежало поставить.

Со многими рабочими завода, бригадирами, мастерами, инженерами, работавшими на корабле, с которыми мне ежедневно по ходу работы приходилось общаться, я уже познакомился и был с ними в самых хороших и дружеских отношениях. Они несколько не удивились, увидев меня в форме военного моряка.

Некоторых знакомых мне инженеров и техников я, в свою очередь, увидел также облаченными в военную форму.

Вскоре один за другим прибыли на корабль назначенные на него офицеры (командиры). Старший механик, инженер-механик, старший лейтенант Юзер Миронович Злотник, первый штурман, старший лейтенант Николай Григорьевич Марлян, комиссар корабля, старший лейтенант Михаил Федорович Новиков и другие командиры. В экипаж корабля добавились мичманы, старшины, рядовые краснофлотцы, но все это не составляло еще и половины экипажа, положенного по штату вспомогательного крейсера. Наконец где-то уже во второй половине июля на корабль прибыл из Севастополя назначенный на него командир — капитан второго ранга Сергей Михайлович Сергеев, бывший до этого командиром дивизиона эскадренных миноносцев. Это был среднего роста, худощавый, подтянутый, с отличной военной выправкой моряк. Даже в том случае, если



бы на нем была не форма военного моряка, а штатская одежда, то и под ней было бы несложно распознать кадрового военного. Его возраст, как мы определили, был где-то в пределах тридцати девяти — сорока лет, и он, по всей вероятности, был годком с нашим вторым механиком, лейтенантом В. Ф. Данаусовым, 1901 года рождения.

Хотя сам о себе он нам ничего не рассказывал, но до всех нас, уж не знаю, каким образом дошли сведения о том, что кавторанг Сергеев был опытным боевым командиром, участником гражданской войны, боев в Испании и целого ряда других боевых действий и операций. За проявленные им отвагу и мужество он был награжден почетным именованным оружием, орденами Красного Знамени и Красной Звезды, а это по тому времени было крайне редким случаем у командного состава РККА и РККФ. Нам оставалось только гордиться нашим новым командиром, во всем беспрекословно подчиняться ему и стараться наилучшим образом, четко и быстро выполнять все его приказы и распоряжения.

Передача корабля произошла, что называется, из рук в руки и не заняла много времени. Михаил Никифорович Стрелков, сдав корабль, собрал свои пожитки и отбыл в Москву, в распоряжение Главного управления Северного морского пути. Перед отъездом мы накоротко собрались у него, выпили по прощальной и, пожелав друг другу здоровья и удачи, проводили его на поезд, направлявшийся в столицу. Так мы с ним расстались, распрощались. Кто мог знать и предвидеть, что так все сложится, что так все произойдет? Никто этого не мог ни знать, ни предвидеть. Ведь надо же было такому случиться — капитан, долгое время готовивший свой корабль к выходу в море, долгим, долгим плаванием на нем и работе на трассе Северного морского пути, нежданно-негаданно сам оказался на берегу и не у дел. Что может быть горше и обиднее для каждого уважающего себя капитана? Но жизнь, она и есть жизнь со всеми ее непредсказуемыми причудами, недоступными предвидению и пониманию человеческого разума, неподвластными подчас ни его желанию, ни его воле.

Тяжелейшая задача легла на плечи нового командира «Микояна» и его ближайших помощников — переоборудовать, вооружить корабль, подготовить его в возможно кратчайший срок к предстоящим походам и боям. Война же неумолимо торопила. Идя от западных границ нашей Родины, она все ближе и ближе подходила к Николаеву. Не скрою, мне, как и многим тогда, война, развязанная фашистской Германией, представлялась какою-то очередной широкомасштабной авантюрой, предпринятой с целью проверки экономической и потенциальной мощи нашей страны, ее обороноспособности, одной из тех авантур, какие с той же целью уже не единожды предпринимались силами мирового империализма на разных участках границ нашей Родины и неизменно заканчивались сокрушительным разгромом вторгшихся на нашу территорию вражеских полчищ и их позорным изгнанием за ее пределы.

Я безгранично верил в силу и мощь нашей доблестной Красной Армии. Воспринимаемая очень болезненно ее отступление, я объяснял его стечением исключительно неблагоприятных для нее обстоятельств и считал его, безусловно, временным и даже кратковременным. Пройдет месяц, два, от силы три, думал я, и она, перегруппировав свои силы, нанесет по врагу сокрушительный удар и вышвырнет его с территории Советского Союза.

Таким представлялся мне ход событий. О том же, что немецкие войска сами оккупируют значительную часть нашей территории, дойдут до Волги, надолго блокируют Ленинград, подойдут к самой Москве, будут угрожать ей захватом и что мой отец, брат и сестра, равно как и все жители нашей столицы и ее пригородов, окажутся в исключительно тяжелом, трагическом положении, не могло быть и речи. Такая мысль мне никогда даже не приходила в голову. По тому же, как складывались все дальнейшие события, как развивались боевые действия на фронтах Великой Отечественной войны, все шло как раз именно к этому. Я многого не знал, многое не понимал, но видеть кое-что из того, что надвигалось на нашу страну, что переносил и переживал наш народ, я уже видел, видели это и мои товарищи. Мы видели, как круглые сутки непрерывным потоком к переправам через Ингул и Южный Буг двигались нагруженные нехитрым домашним скарбом всякого рода повозки, за которыми шли худые, измученные люди, как, поднимая тучи пыли, шли стада коров, отары овец, табуны лошадей. Мы видели, как, стремясь пробиться через этот поток или объехать его стороной, туда же, к переправам устремлялись и автомашины с эвакуированными людьми, дорогостоящим оборудованием, ценностями и архивами. Мы видели, как, гонимые ужасами войны, люди

уходили из своих родных, веками обжитых и насиженных мест. Эта до боли и слез печальная картина величайшего бедствия и по сей день стоит перед моими глазами.

Конец июля. Наш «Микоян» все еще продолжает стоять у достроечного причала завода, на нем круглосуточно ведутся работы по переоборудованию и вооружению. Орудия уже на корабле, но до готовности к открытию из них огня далеко.

Обстановка же в городе в высшей степени напряженная, тревожная и непредсказуемая. Подразделения вражеских войск, нацеленных на овладение Николаевом, подходят к нему все ближе и ближе. Идет круглосуточная эвакуация предприятий и учреждений города в глубь страны. Туда же устремляются и многие его жители, эвакуирующиеся из него всеми доступными средствами и способами. Идут и другие приготовления на случай возможного захвата города врагом. Помнится, в конце июля — начале августа начались и налеты вражеской авиации на город, порт и заводы со стоящими в них кораблями. Противовоздушная оборона города оказалась совершенно неподготовленной к отражению этих налетов; она малочисленна, слаба и беспомощна. Ни достаточного количества зенитных орудий на земле, ни тем более истребителей в воздухе. Поэтому бомбят прямо среди бела дня, совершенно безнаказанно, спокойно, прицельно и на выбор, как на учениях. Мы также еще ничем не могли помочь нашей противовоздушной обороне; орудия еще не установлены, нет к ним боеприпасов, нет еще и самих пушек — расчетов этих орудий. При первом же налете едва не произошло непоправимое. Сброшенная на «Микоян» и летевшая на него с раздирающим душу омерзительным воем стокилограммовая бомба несколько ушла от намеченной цели и, миновав корабль, со страшным грохотом взорвалась на берегу. Разрушив угол корпуса какого-то цеха, разворотив и вздыбив полотно железной дороги, проходившей возле него, разбив и раскидав во все стороны вагоны и платформы, стоявшие на нем, наделав множество и других бед, она, войдя глубоко в землю, выбросила на поверхность многие кубометры грунта и образовала на месте своего падения большую и глубокую воронку. Увесистые осколки ее массивного корпуса, куски разорванных и искореженных листов, швеллеров, балок и рельсов, кирпичи и камни, обрывки тросов и каких-то проводов, со свистом пронесаясь над кораблем, попадали в воду далеко за ним, не причинив ему, однако, каких-либо серьезных повреждений. Это и было боевое крещение нашего «Микояна».

Оставаться в Николаеве далее было слишком рискованно, можно было не уйти из него вообще. Командир отдал приказ: «Корабль к походу изготовить!» На вахты в его котельные и машинные отделения вместе с военными моряками стали и рабочие этого завода, работавшие на установке котлов и машин.

Мы уходили из Николаева в ночь с 5 на 6 августа. Уходили с еще неустановленными орудиями, с целым списком еще незавершенных работ, с еще и наполовину некомплектованным экипажем. Отдав швартовы, отошли от достроечного причала, машины и винты корабля стали делать свои первые обороты, и «Микоян» стал отсчитывать первые пройденные им мили. Рекою Южный Бут, на которой расположен город, мы выходили в Черное море. Ночь была лунная, светлая, ясная, фашистские асы на этот раз не оставили нас без внимания, одарив на прощание десятком увесистых фугасок. Грохнув в берег и какое-то строение, стоявшее на нем, они усыпали палубу и надстройку проходившего вблизи «Микояна» камнями, песком и битым кирпичом. Нам же на эти их подарки отвечать пока еще было нечем. По приходе в Севастополь все работы на корабле в самом срочном порядке были завершены, экипаж полностью укомплектован, и наш «Микоян» принял весьма внушительный боевой вид. Семь дальнобойных стотридцатимиллиметровых орудий в полубашнях и шестнадцать зенитных орудий, составлявших по мощи своего огня чуть ли не два артиллерийских дивизиона, и двести тридцать моряков в экипаже — это была сила, способная сделать многое. Успешному завершению всех работ на корабле и его вооружению в немалой мере способствовало всестороннее содействие в этом командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского, который не единожды бывал на «Микояне», следил за ходом всех производившихся на нем работ и давал руководящие указания.

Так мирный советский труженик ледокол, предназначенный для проводки судов в наших северных морях, стал кораблем-воином, боевой единицей Черноморского флота. Здесь же, в Севастополе приступил к исполнению своих обязанностей назначенный на «Микоян» старшим помощником командира капитан-лейтенант Николай Гаврилович Холин, проявивший наряду с командиром и комиссаром корабля во всех дальнейших событиях незаурядные качества и способности боевого командира: умение вдохновлять.

организовывать и вести за собой моряков на решительные действия в самых критических ситуациях. Здесь же, в Севастополе, были мобилизованы на военную службу и вошли в экипаж корабля рабочие Николаевского судостроительного завода, строившие ледокол. Это были Григорий Студенко, Федор Хилько, Михаил Улич, Александр Колбанов, Петр Слесаренко, Григорий Солонников, Владимир Добровольский, Петр Савкин, Иван Дробняч, Николай Назаратий, Дмитрий Перековец, Василий Мефодюк и многие другие мастера. Они и составили едва ли не все вахты машинистов машинных отделений. Это были ребята примерно моего возраста, 1908—1915 годов рождения, так же, как и я, отслужившие в свое время действительную военную службу и так же, как и я, волею судьбы опять ставшие военными. Не имея ни чинов, ни званий, все они, однако, имели большой практический опыт работы с машинами, прекрасно знали их устройство, ремонт, правила их эксплуатации и обслуживания. Каждый из них, по сути дела, был уже готовым механиком. Имея у себя таких высококвалифицированных машинистов, любой стармех мог спать совершенно спокойно и видеть одни приятные сны. Сердце корабля находилось в надежных руках, лишь бы не подводили кочегары и держали пар на марке. Это был редкий случай, когда на корабле служили те, кто его и строил, подобного я лично не знаю. Вскоре все мы стали самыми лучшими и верными друзьями. Условия службы на корабле делают эту дружбу особенно прочной и надежной.

Наскоро пройдя учебные стрельбы и приняв на борт все необходимое для похода и боя, 13 сентября 1941 года «Микоян» вышел на помощь войскам, оборонявшим Одессу.

«Одесса-мама» — так любовно называют свой город одесситы. Кто из моряков не знает этот черноморский портовый город, славный многими историческими и революционными событиями, выдающимися людьми, многими достопримечательностями, которыми так гордятся все его жители, величайшие патриоты своего родного города, по-южному веселого, шумного, привлекательного и приветливого во все времена года. Судьба и служба не раз приводили меня в Одессу, и каждый раз я радовался встрече с нею. Но не так выглядела Одесса в тот памятный сентябрьский день 1941 года, когда на рассвете мы подошли к ней. Пламя и дым пожаров были видны во многих местах города. С земли навстречу фашистским стервятникам неслись разноцветные струи трассирующих пуль, черные облачка разрывов зенитных снарядов в великом множестве покрывали небо Одессы. Многоголосая артиллерийская канонада, прерывистая дробь пулеметов, вой и грохот рвущихся авиабомб, доносившиеся до корабля со стороны города, свидетельствовали о напряженности происходивших в нем боев. Такой она предстала перед нами. Мы прекрасно знали о тяжелом положении города и его героических защитников.

Окруженная на суше превосходящими силами противника, испытывая острейший недостаток оружия, боеприпасов, медикаментов, пищи и воды, обстреливаемая и разрушаемая и с суши, и с неба, Одесса не сдавалась, продолжая героически сражаться.

Снабжение города всем необходимым, пополнение воинских частей гарнизона, вывоз раненых, эвакуация граждан — все осуществлялось только морем. Немецкая авиация, имевшая в воздухе подавляющее превосходство, зорко следила за подходами кораблей к городу, и редко какому из них удавалось избежать бомбовых ударов пикирующих бомбардировщиков. Тяжело и больно было видеть родной, любимый город, окруженный и разрушаемый ненавистным врагом. Тяжело и больно было сознавать печальную участь советских людей, находившихся в нем. Среди моряков «Микояна» было немало и одесситов, чьи семьи находились там же, их состояние нетрудно было понять. Нас не надо было ни уговаривать, ни убеждать, ни агитировать. Все было перед нашими глазами, все зывало к отмщению. Лютой злобой и ненавистью к врагу были наполнены наши сердца. Расчеты орудий, изготовленных к открытию огня, ждали с берега сигнала, и вскоре он был дан. Вслед за пристрелочными выстрелами по скоплениям вражеских войск и его боевой технике залп за залпом стали бить все семь «стотридцаток» корабля. Этот огневой налет, корректируемый базовым 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 похож, оно, видимо, отдало приказ своим авиационным частям о немедленном его потоплении. Во исполнение этого приказа звенья пикирующих бомбардировщиков не единожды устремлялись в атаку на «Микоян», но всякий раз на подлете к не-

му встречали такую плотную, такую убийственную завесу огня, которую не в состоянии были преодолеть, чтобы спикировать на него. Сбросив бомбы без какой-либо надежды на успех, они с величайшей поспешностью ретировались.

Не давали желаемых результатов и атаки на «Микоян» вражеских самолетов-торпедоносцев, которым он стал подвергаться с первого же дня своего прихода под Одессу. Встреченные своевременным и дружным огнем с корабля, они также оказывались не в состоянии произвести по нему точный, прицельный пуск своих торпед и убивались во-свояси, так и не выполнив приказ своего командования. Немалую опасность для «Микояна» представляла и береговая батарея противника, начавшая бить по нему откуда-то со стороны Дофиновки. Всякий раз, как только он оказывался в пределах досягаемости ее орудий, она открывала по нему огонь. Снаряды рвались в опасной близости, приходилось маневрировать, уходить из-под обстрела, открывать ответный огонь. Так день за днем с восхода и до захода солнца, отражая налеты вражеской авиации, ведя артиллерийскую дуэль с береговой батареей противника, «Микоян» стал выполнять поступающие с берега заявки на обстрел и уничтожение важнейших объектов, живой силы и боевой техники врага, внося тем самым свой весомый вклад в героическую оборону города. С наступлением темноты «Микоян» уходил в открытое море, и напрасно немецкие летчики, сбросив со своих самолетов осветительные ракеты-фонари, начинали очередную охоту на него. Поднимая громадные столбы воды, бомбы рвались там, где его уже не было. Не открывая огня, меняя курсы, маневрируя, «Микоян» уходил еще мористее. Нередко неожиданно для противника он возвращался на свою огневую позицию и, произведя на его важнейшие объекты артиллерийский налет, опять скрывался в темноте ночи. После одного из особенно удачных ночных артолетов та злобедная береговая батарея, так досаждавшая нам, перестала нас беспокоить. Видимо, наши пушкaри с помощью берегового корпоста все же накрыли и разнесли ее. Не все получалось так, как оно трактовалось теоретически. Практика первых боев выявила немало прорех и упущений. Но они же, эти первые бои, дали и тот бесценный боевой опыт, который и можно было приобрести, только пройдя через них. Нам не приходится краснеть за эти прорехи и упущения, с них начинала вся наша Красная Армия, пока не набралась боевого опыта и не овладела «наукой побеждать». Воевали мы, видимо, неплохо. За отличные боевые действия, в результате которых от огня нашего «Микояна» враг понес значительные потери в живой силе и технике, командующий сухопутными войсками обороны города генерал-майор И. Е. Петров объявил благодарность экипажу корабля и его командиру. Мы ушли из-под Одессы, израсходовав весь свой боезапас, оставив на обратный переход в Севастополь всего несколько снарядов для орудий главного калибра. Нам на смену пришли другие корабли Черноморского флота — героическая оборона Одессы продолжалась.

Придя в Севастополь, мы стали деятельно готовиться к повторному походу на Одессу, но надобность в нем уже отпала. Решением Ставки Верховного Главнокомандования 16 октября 1941 года наши войска оставили Одессу.

Тем временем 11-я армия генерала фон Манштейна, сломив сопротивление разрозненных частей Красной Армии, вошла на Крымский полуостров, овладела Джанкоем, за ним Симферополем и подходила к Севастополю.

Город готовился к обороне. Невольно бросалось в глаза отсутствие большинства боевых кораблей, обычно всегда находившихся на его рейдах и у причалов. Все они к тому времени были уже рассредоточены по другим портам и базам Черноморского побережья и уже оттуда по мере надобности приходили в Севастополь. Это было вполне оправданно. Подвергавшийся налетам вражеской авиации Севастополь стал далеко не лучшим местом базирования.

С нескрываемым любопытством и интересом разглядывали все мы находившееся недалеко от нас какое-то странное, громоздкое сооружение, на котором Севморзавод круглосуточно вел какие-то работы. То ли это был отсек плавучего дока или какого-то недостроенного большого корабля, так мы толком в этом и не разобрались. На этот счет высказывались самые различные предположения, и только позже мы узнали, что это готовилась к боевым действиям та самая, покрывшая себя неуязвимой славой и сыгравшая выдающуюся роль в обороне Севастополя героическая самоходная плавбатарея № 3, окрещенная моряками забавным именем «Не тронь меня». Встречая огнем своих орудий летящие на город со стороны моря вражеские самолеты, она стала их грозой. Двадцать шесть из них, сраженные ее огнем, и по сей день лежат на дне Черного моря, хотя и сама она нашла здесь свою гибель.

Со дня нашего прихода в Севастополь в первых числах августа и по день нашего ухода из него десятого октября, а также и за вычетом дней, проведенных в боях за Одессу, артиллеристы-зенитчики «Микояна» совместно с зенитчиками других кораблей и береговых батарей отражали налеты вражеской авиации на этот город. То же самое нашим пушкарям-зенитчикам довелось делать и по приходе «Микояна» в Новороссийск, причем в то время налеты на него были даже, пожалуй, более частыми и более ожесточенными, нежели на Севастополь.

Ошвартовавшись у одного из причалов порта, мы производили выгрузку доставленных нами из Севастополя ценнейших грузов, которые необходимо было уберечь и сохранить до лучших времен.

Тогда же на «Микояне» из Севастополя в Новороссийск были доставлены и двенадцать стволов двенадцати- или четырнадцатидюймовых орудий, закрепленных нами на время перехода морем цепями прямо на верхней палубе. Они были огромного размера и лежали на палубе, как фабричные трубы.

Очередной налет немецкой авиации на Новороссийск, пришедший, как мне помнится, на следующий же день нашего прихода, одиннадцатого октября 1941 года, как раз и застал нас за этой работой. Пришлось срочно отходить от причала, огнем всех своих орудий отражать атаки пикирующих бомбардировщиков, всевозможными маневрами лишая их возможности пикирования и прицельного бомбометания. Из общего числа сброшенных ими бомб три, разорвавшиеся в двух-трех десятках метров от бортов «Микояна», не были случайными и предназначались, если так можно выразиться, персонально ему, и в том, что они не грохнули на его палубу или надстройки и не отправили его вместе со всеми нами на дно Цемесской бухты, видимо, сыграло свою роль и наше маневрирование, и интенсивный огонь, который мы вели по налетевшим самолетам, а возможно, и все та же благосклонность судьбы, которая оберегала нас и в Николаеве, и под Одессой. Но если мы и в этой опаснейшей ситуации отделались лишь изрядной трепкой нервов и течью четырех котлов правого борта, не выдержавших сильнейших сотрясений корабля, то у стоявшего через несколько причалов от нас крейсера «Ворошилов» две бомбы, попавшие в его корму, основательно ее разнесли.

Досталось и другим судам, оказавшимся в то время в порту, равно как и многим промышленным объектам и жилым кварталам в самом городе, каждому в зависимости от значимости и везения. Как в Севастополе, так и в Новороссийске и в акватории самих бухт, и на подходах к ним немцы сбрасывали с самолетов множество мин, на которых подрывались и гибли наши корабли. Так на одной из них прямо на наших глазах подрывался и ушел на дно вместе со всем своим экипажем тральщик, названия которого, к сожалению, я так и не запомнил. Возможно, он его даже и не имел, обходясь одним номером. Тот, кому хоть раз довелось видеть гибель корабля собственными глазами, никогда не забудет этого потрясающего своим драматизмом, жуткого зрелища, которое сохраняется памятью человека до конца дней его, до его гробовой доски. Гибель этого тральщика для меня лично оказалась тем более потрясающей еще и потому, что вместе с ним и его экипажем на дно Черного моря ушел и мой дорогой и любезный друг Даня (Данила Петрович Клешицкий), служивший на нем рядовым краснофлотцем (матросом).

Тральщик малым ходом проходил мимо левого борта «Микояна», и мы были в прекрасной видимости друг у друга. Как и положено военному кораблю, корпус и все его надстройки были выкрашены светлой серо-голубой (шаровой) краской. На гафеле развевался флаг Военно-Морского Флота, а находившиеся на верхней палубе моряки были одеты в военную форму. Однако все это не могло скрыть сугубо гражданского происхождения корабля. Это был средних размеров, самый обыкновенный рыболовный траулер. Видимо, он так же, как и наш «Микоян», по причине начавшейся войны поступил в распоряжение военного командования и был приспособлен для несения воинской службы. Среди находившихся на нем моряков я и увидел Даню. Это было настолько неожиданно, что я не поверил своим глазам. Когда же и он, увидев меня, в нарушение устава радостно замахал мне руками, мои сомнения рассеялись. Это был он, мой старый добрый друг, с которым мы дружили еще со времен действительной. Тральщик стал у нас по носу у того же причала. Позже с разрешения своих командиров мы и встретились с ним на этом причале. Наша встреча была душевной, трогательной и радостной. Даня, оказывается, так же, как и я, был мобилизован на военную службу в первые же дни войны и назначен на этот тральщик. Занимаясь тралением, они уже не единожды подвергались бомбежке и обстрелу, но пока все обходилось благополучно.

Сам он жив, здоров, на условия службы, своих командиров и харчи не обижаются. На этот счет все обстоит в норме, но его душу гнетут тоска и тревога за оставленных им в Николаеве жену, ребенка, родителей. Я как мог утешал моего друга. Что делать, говорил я ему, в таком трагическом положении оказались миллионы советских людей. Почти вся машинная команда «Микояна», сформированная из рабочих Николаевского судостроительного завода, строивших его, оставила дома на произвол судьбы свои семьи.

Для более обстоятельной беседы требовалось, конечно, совершенно иное место, совершенно иные условия и, разумеется, не одна кружка пива, о чем мы с ним и договорились, имея в виду нашу следующую встречу.

Пожелав друг другу здоровья и удачи, мы разошлись по своим кораблям. Часов в десять утра следующего дня тральщик отошел от причала. Развернувшись, он опять прошел вдоль борта «Микояна», мы с Даней свиделись еще раз и еще раз пожелали друг другу здоровья, удачи и счастливого плавания.

Ни мне, ни ему не дано было знать о том, что эта наша встреча была последней. Погода в тот день выдалась на редкость отличной, тихой, солнечной, ясной, и видимость была превосходная. С палубы «Микояна», равно как и с других кораблей и многих мест города, было хорошо видно, как, выйдя из порта, тральщик увеличил ход до полного и, развернувшись в сторону маяка, пошел на выход в море. Он еще не успел выйти за пределы Цемесской бухты, когда, поставив его «на попа», из ее глубин, сопровождаемый грохотом мощного взрыва, взметнулся громадный водяной столб. Было хорошо видно, как одновременно с оседающим каскадом воды уходит на дно и подорвавшийся на mine тральщик. Видимо, образовавшаяся в его кормовых отсеках воздушная подушка создала ему какую-то плавучесть, благодаря которой, уйдя в пучину глубоководной бухты на половину своего корпуса, он еще минуту-две маячил над ее зеркальной гладью, а уже затем быстро скрылся в ее глубине. Сомкнувшиеся над ним волны не оставили никаких следов от только что происшедшей трагедии. Решительно ничего не изменилось в окружающей нас благодатной природе юга за эти роковые мгновения. Все так же ласково светило осеннее южное солнце. Все так же нежно катило свои бирюзовые волны безбрежное Черное море. Все так же оглашали его своим криком вспугнутые взрывом белокрылые чайки. И лишь ушли в небытие с его безмятежного лона корабль и тридцать семь человек его экипажа, а в их числе мой старший, добрый друг Дани. Потрясенные и опечаленные, мы обнажили головы и спустили кормовой флаг. На душу каждого из нас лег пудовый камень. Все мы прекрасно знали и понимали, что и сами можем не избежать точно такой же участи. Ни один наш корабль не был гарантирован от встреч с минами магнитного или акустического действия, равно как и непосредственного контакта с этими таившимися на небольших глубинах, величайшей разрушительной силы снарядами. Но наибольший урон наш флот понес все же не от них и не в морских боях и сражениях, а от бомбовых ударов вражеской авиации, господствовавшей в воздухе.

Трудно сказать, как сложилась бы судьба «Микояна» (и наша тоже), останься он на Черном море. Война во все вносила свои коррективы. Ход ее развития и донесения разведки свидетельствовали: Япония, воевавшая на стороне гитлеровской Германии, увязла в войне с Англией и Америкой и вряд ли рискнет бросить свои армии еще и на Советский Союз, хотя и будет держать в напряжении весь наш Дальневосточный фронт. Исходя из такой оценки сложившегося положения, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение усилить наш Северный флот за счет Тихоокеанского, выделив для этого из состава последнего шесть подводных лодок и три надводных корабля: лидер эскадренных миноносцев «Баку» и эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный». К месту своего назначения подводные лодки должны были пройти незамерзающими водами морей и океанов, включая проход Панамским каналом. Надводным же кораблям предписывалось следовать в Бухту Провидения, расположенную на Чукотском полуострове, примерно, если мне не изменяет память, милях в ста пятидесяти пяти от пролива Беринга, откуда Северным морским путем они должны были пройти с востока на запад, в район боевых действий Северного флота. Но пройти туда они могли только с помощью мощного ледокола. Тяжелая ледовая обстановка, сложившаяся на многих участках этого пути, и особенно в Чукотском море, осложняла проводку отряда уже находившимися там ледоколами. Стал вопрос о переводе «Микояна» на Северный морской путь.

При решении этого вопроса в Государственном Комитете Обороны, видимо, учли

прежде всего то, что «Микоян» был самым новым и самым мощным из всех ледоколов, какими на то время мы располагали, и поэтому, как бы ни был он 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, где нужда в таких ледоколах была самая что ни на есть наистрейшая. Надо полагать, что при решении вопроса о передаче «Микояна» Главному управлению Северного морского пути, по его, так сказать, вполне законной и естественной принадлежности, безусловно, сыграли свою роль неоднократные и настойчивые ходатайства об этом бывшего в годы войны начальника этой солидной организации, высокоуважаемого контр-адмирала Ивана Дмитриевича Папанина. В случае успеха этой операции решалась и вторая, не менее важная задача — ввиду полной блокады Черного и Балтийского морей поставки со стороны нашего в те годы союзника Соединенных Штатов Америки стали приходиться на наши северные порты Архангельск и Мурманск. Проводка и конвоирование судов, идущих в Советский Союз и обратно, явились бы в этом случае наиважнейшей и неперенной обязанностью пришедшего туда «Микояна». Нужды страны, нужды фронта требовали того, чтобы это обязательно было сделано. И Верховное Командование и Государственный Комитет Обороны были на этот счет единого мнения. Был издан соответствующий приказ и согласованы действия.

Как и всякий приказ, он не подлежал обсуждению, он подлежал только быстрому, точному и неукоснительному исполнению, и выполнять его должны были именно мы. Но как этот приказ выполнить? Путь не близкий, время военное, кругом вооруженные до зубов враги со своей широко разветвленной агентурой, от которой никуда не денешься и никуда не скроешься. Как провести такую махину по морям и океанам планеты, обьятой пожаром второй мировой войны? Как провести такую наипрекраснейшую мишень для всех видов оружия, идя в самой непосредственной 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. Даже для корабля с хорошим ходом и сильным вооружением это была бы очень тяжелая и рискованная задача. Тяжесть и риск ее выполнения еще более усугублялись и тем обстоятельством, что, согласно существующим и действующим и по сей день международным договорам, Турция не имеет права пропускать через свои проливы Босфор и Дарданеллы военные корабли воюющих держав. Это полностью относилось и к нашему «Микояну», и он подлежал разоружению. Идти совершенно безоружными казалось делом просто невысказанным, невозможным и абсолютно безнадежным, но иного выхода не было. В Поти с корабля было снято все его вооружение. Расчеты орудий были списаны на берег, на корабле оставлен экипаж, положенный по штатному расписанию ледокола (даже несколько больше того), в количестве ста шестидесяти пяти человек. Затем «Микоян» перешел в Батуми. Приняв на борт все необходимое для длительного автономного плавания и оформив выход за границу, он вышел на внешний рейд. Здесь же в полном грузу стояли и три танкера — «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов», также получившие приказ следовать в Стамбул. Под конвоем лидера эскадренных миноносцев «Ташкент» и эскадренных миноносцев «Способный» и «Сообразительный» отряд снялся с якорей, и штурманы проложили курс на Босфор. Великое плавание началось.

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

## От Батуми до Хайфы

Уходя из Черного моря, никто из нас не знал, да и не мог знать ни замыслов нашего командования, ни целей и задач начатого нами дальнего похода, ни того, куда и какими морскими путями-дорогами нам предстояло идти. Обо всем этом мы могли только догадываться и строить всевозможные предположения. Несколько позже, уже в походе эти наши догадки, соображения и предположения, оказавшиеся близкими к истине, полностью подтвердились. Нам предписывалось выходить на наш Северный морской путь и заниматься тем, для чего и был построен корабль. О том же, что затем нам предстоит исключительно ответственная проводка с востока на запад отряда боевых кораблей Тихоокеанского флота, мы узнали только 9 августа 1942 года, когда вошли в Бухту Провидения, где, ожидая нашего прихода, уже находились упоминавшиеся мною корабли, 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 едва ли не вокруг всей Европы на Мурманск. На восточное же его начало можно выйти, идя южным путем, через Стамбул — Порт-Саид — Суэц — Аден — Коломбо — Сингапур — Гонконг — Шанхай — Владивосток и затем, двигаясь уже на северо-восток от него, через Петропавловск-Камчатский — Бухту Провидения и пролив Беринга. Несмотря на 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, на переходе этим маршрутом нас ожидал стопроцентный шанс оказаться на дне какого-либо водного пространства еще задолго до подхода к Мурманску, что, разумеется, никак не входило в наши планы и никоим образом нас не устраивало. Южный маршрут был не менее длинен и дорог по сравнению с западным, он также таил в себе величайшие опасности, но все же оставлял нам хоть какие-то надежды на благополучное завершение похода. Им, этим южным маршрутом, и решено было идти. Уже в ходе плавания в силу совершенно непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств и этот маршрут претерпел весьма существенные изменения. Пожар второй мировой войны, бушевавший и на всех морях и океанах нашей планеты, как необузданная стихия, был грозен, опустошитель и беспощаден. Насколько он был опасен для вышедших в этот дальний поход наших совершенно безоружных и не быстрых ходом кораблей — трех танкеров и одного ледокола, — убедительно свидетельствует весьма печальный итог похода. Из четырех кораблей, вышедших в это рискованное плавание, к месту своего назначения пришло лишь два из них. Этими счастливицами оказались наш «Микоян» и танкер «Сахалин». «Туапсе» и «Варлаам Аванесов» постигла печальная участь — и тот и другой были потоплены немецкими подводными лодками. «Варлаам Аванесов» обрел свою могилу на дне Эгейского, а «Туапсе» — на дне Карибского моря. Одна из шести подводных лодок,шедших, в свою очередь, из Владивостока в Полярный на усиление Северного флота, также не дошла до своей предполагаемой базы. Но обо всем этом мы, разумеется, узнали много позже, в разное время и при разных обстоятельствах.

От себя добавлю: по ходу нашего опасного, тяжелого и долгого плавания, о котором и пойдет мой рассказ, мы также имели не один шанс оказаться на дне тех морей и океанов, которые нам довелось проходить. Так обстояло дело. Но приказ есть приказ, и он должен быть выполнен любой ценой и при любых условиях. Мы его и выполняли...

Проводив нас почти до самого входа в пролив и пожелав нам счастливого плавания (так же, 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 мы провожали взглядами и мыслями уходившие от нас корабли. Не в добрый час мы встретились с вами, братишки, не в добрый час и расстаемся. Идет жесточайшая, кровопролитнейшая война с ненавистным, заклятым врагом нашей Родины, нашего народа, вероломным и оголтелым германским фашизмом — этим выкормившем мирового империализма. Враг уже изведает сокрушительную мощь ваших ударов и в боях за Севастополь, к которому уже подошел, и в боях за Крым и Кавказ, овладеть которыми он намерен непременно. Вам предстоят еще многие походы и жаркие бои. Желаем вам, остающимся на Черном море нашим дорогим боевым друзьям-морякам, успеха и удачи в этих боях. Нещадно громите гадов до полного изгнания их из нашего родного Черного моря. Чтобы и духу их никогда в нем больше не было. Мы же, уходящие из него, коли суждено будет в здравии и благополучии добраться до наших студеных северных морей, постараемся там сделать все, на что только окажемся способны, что только будет в наших силах и возможностях, в деле оказания самой действенной помощи и нашей доблестной Красной Армии, и нашему славному Северному флоту. Разумеется, по-разному сложатся наши судьбы. Возможно, что, пройдя всю войну, кто-то из нас все же останется жив и мы еще встретимся. Вот тогда-то в неторопливой дружеской беседе за кружкой пива мы вспомним и поведаем друг другу о том, как прошли, как сложились огненные годы войны после того памятного утра 28 ноября 1941-года, когда мы расстались с вами у входа в пролив.



Пройдя Босфор, «Микоян» не задержался в Стамбуле. Оставив танкеры на стамбульском рейде, он вечером следующего же дня, то есть 29 ноября, снялся с якоря и первым пошел навстречу своей судьбе. Вскоре и Мраморное море стало маленьким пройденным отрезком его тяжелого и долгого пути. Из него Дарданеллами мы вышли в сплошь усеянное великим множеством больших и малых островов Эгейское море. Его мы проходили в ночное время суток, отставаясь днем где-либо за скалами турецкого побережья. Никому из нас не дано было знать замысел нашего командира, принявшего решение проходить самый опасный отрезок нашего пути из Эгейского в Средиземное море, не обходя остров Родос мористее, а двигаясь 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. То ли были тут соображения внезапности, неожиданности, которых противник никак не ожидал, или какие-либо иные соображения, то нам неизвестно. Мы и позже никогда не осмеливались задавать ему этот вопрос, справедливо считая, что, раз командир так решил, значит, так было нужно. 2 декабря с наступлением рассвета «Микоян» снялся с якоря и, выйдя из своего укрытия, пошел вдоль южного побережья Турции в направлении острова Родос. Из политбесед, которые по возможности проводил с нами наш комиссар, старший лейтенант М. Ф. Новиков, мы уже знали о том, что в апреле-мае 1941 года немецкие войска во взаимодействии с войсками своей союзницы Италии сломали сопротивление греческих вооруженных сил и заставили их капитулировать. Вся материковая часть Греции и все ее наиболее крупные острова в Эгейском и Средиземном морях были оккупированы немецкими и итальянскими войсками. Не избежал этой участи и остров Родос со всеми находившимися на нем греческими военно-морскими и военно-воздушными базами, с возведенными на нем оборонительными сооружениями, береговыми батареями и постами СНС (службы наблюдения и связи).

Овладев базами, фашисты их значительно расширили, переоборудовали и укрепили, возведя и оборудовав целый ряд новых долговременных огневых позиций со всем их обеспечением. Таким был остров Родос, когда мы подходили к нему.

На траверз самой северной его оконечности мы вышли примерно в полдень. День был погожий, солнечный, ясный, видимость превосходная. Даже невооруженным глазом с корабля отлично просматривались и очертания его берегов, и мачты радиостанции, и всевозможные постройки то ли базы, то ли порта, раскинувшиеся по берегу бухты, и даже корабли, стоявшие в ней.

Надо думать, что с острова прекрасно видели и нас, но, очевидно, никак не могли определить национальную принадлежность проходившего корабля. Мысль же о том, что мимо их базы, буквально в какой-то миле от нее, прямо среди бела дня проходит советский корабль, как видно, никому из находившихся в то время там просто не приходила в голову.

Видимо, подобная возможность была ими совершенно исключена и представлялась невероятной. Но то ли все же закравшееся в головы фашистов сомнение, то ли долг службы, то ли просто любопытство и возникшее желание узнать национальную принадлежность этого неведь откуда взявшегося корабля заставили их командование направить к кораблю самолет для осмотра, фотографирования и опознания.

Но, видимо, и доставленные летчиками фотоснимки нашего корабля не убедили фашистское командование в том, что запечатленный на них корабль является советским.

Надо полагать, что их очень смущал и вводил в заблуждение гордо развевавшийся на кормовом флагштоке наш родной советский флаг, яркий красный цвет которого был хорошо виден с долго и низко кружившегося над «Микояном» самолета.

Дело в том, что точно так же выглядит и турецкий национальный флаг с той лишь разницей, что на его красном полотнище изображены не серп и молот со звездой над ними, а серп луны со звездой над ней, что даже с самого близкого расстояния различить весьма затруднительно, а в случае ошибки можно было иметь крайне нежелательные осложнения в отношениях 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 кружил над ним, многократно фотографировал его. И только после того как были всесторонне рассмотрены результаты повторного фотографирования и изучены некоторые другие дополнительные материалы, фашисты поняли, что проходивший вблизи их базы корабль был советский.

Спохватившись, их командование отдало приказ своим ВМС и ВВС немедленно догнать этот корабль и, сообразуясь с обстановкой, или взять его в плен, или потопить.

С нашим десятиузловым ходом догнать нас им не представляло большого труда; не говоря уже о самолетах, это мог сделать любой военный корабль врага.

Мы же тем временем, обогнув вдавшийся в море большой мыс турецкого побережья и скрывшись из видимости Родоса, уже вышли в Средиземное море и держали курс к одному из последних небольших островов греческого архипелага, острову Кастелоризону. Идя к нему, мы считали, что опасность, которая висела над нами при проходе острова Родос, уже миновала, но, как показали развернувшиеся вскоре события, мы глубоко ошибались.

Время между тем уже перевалило далеко за полдень, наступил вечер, начала портиться погода. Небо все более заволакивалось тучами, усилился ветер, увеличилась волна.

Когда мы подошли к острову Кастелоризону и начали его обход, сквозь спускавшиеся на море сумерки зоркие глаза сигнальщика Алексея Полещука различили три торпедных катера, идущих по правому борту «Микояна» параллельным курсом.

Полещук немедленно доложил о них вахтенному штурману, тот — командиру. Сомнений не было — это были посланные в погоню за нами с базы на острове Родос фашистские торпедные катера. Обогнав нас, они стали по курсу. Над нами, готовые к атаке, уже кружили и самолеты-торпедоносцы. Произошло то, чего мы больше всего опасались и чего нам неминуемо следовало ожидать.

Совершенно безоружный, к тому же еще и тихоходный, наш «Микоян» оказался в окружении быстроходных, маневренных и вооруженных самым первоклассным оружием вражеских военных кораблей, от которых у нас уже не было никакой возможности ни отбиться, ни уйти.

Мало того, к тому, что маячило на волнах в сотне метров от «Микояна» и кружило над ним в воздухе, в любую минуту с близрасположенных военно-морских и военно-воздушных баз противника могло подойти и подлететь еще более мощное подкрепление, которое, вообще говоря, оказалось бы совершенно излишним, так как и того, что уже имелось в наличии, с избытком хватало, чтобы отправить на дно и наш корабль и весь его экипаж.

И для нас, и для противника было предельно ясно, что из подобного положения существует только два выхода: или сдача в плен, или дно Средиземного моря. Верные воинскому долгу и данной Родине присяге, моряки «Микояна» не спустили флаг корабля перед противником, не запросили у него пощады и предпочли гибель позорной сдаче в плен. Но не это терзало и угнетало нас в те роковые минуты, когда решалась и судьба корабля и наша собственная участь. Нас повергала в тоску и отчаяние наша беспомощность, терзало и угнетало сознание того, что, не выполнив ответственного задания и погибая сами, мы были начисто лишены возможности вступить с врагом в свой, возможно, последний, но честный бой и уж если не одержать в этом бою победу, то хотя бы нанести ему тяжелый и невосполнимый урон. Не имея вооружения, не имея мы и такой возможности. Но это была уже не наша вина, а наша беда. С подошедшего почти к самому борту «Микояна» торпедного катера на ломаном русском языке последовали приказы: «Русс, сдавайся! Сопротивление бесполезно! Следуи к Родосу, иначе будешь потоплен». Да, выходило именно так. Или сдаваться на милость победителя и тем, возможно, сохранить свои жизни, или вместе с кораблем уйти на дно Средиземного моря. Иного выхода или выбора не существовало, разве что чудо.

Уйти же на дно мы могли как от фашистских бомб и торпед, так и своими собственными средствами, для этого на корабле все было предусмотрено, все было готово. Приказ командира: «Открыть кингстоны! Корабль взорвать!» — и за считанные минуты все было бы кончено. Но это уж на последний, 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 дыхания. Несмотря на эти грозные приказы, «Микоян» не застопорил машин, не сбавил ход и не изменил своего курса. Видя, что корабль не подчиняется их приказам, не спускает флаг и не собирается сдаваться, фашисты начали атаку. Изо всех имевшихся на катерах скорострельных автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов буквально в упор по «Микояну» был открыт

шквальный огонь. Кроме того, по нему же с торпедных катеров и самолетов-торпедоносцев с предельно близкой дистанции одна за другой было выпущено шесть торпед. Четыре с торпедных катеров и две с самолетов-торпедоносцев<sup>1</sup>. Повинуясь воле и приказам командира, четким и слаженным действиям всего экипажа, «Мико-ян», отвернув от катеров, полным ходом устремился в сторону турецкого побережья. Произвел немислимый 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, маневр, маневр... Это спасло — торпеды, каждая из которых несла кораблю неминуемую гибель, так и не нашли своей цели. Несмотря на то, что огонь из пушек и пулеметов 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 наш корабельный катер, огонь с которого перекинулся на ботдек, а с него и на все правое крыло передней надстройки. Рискаю своими жизнями, несколько смельчаков матросов, подобравшись к тросам, державшим катер на шлюпбалках «на выбросе», перерубили их топорами, и он, объятый огнем, рухнул в море, продолжая еще долгое время гореть и освещать ярким пламенем холодные темные волны. Найтовы же спасательного плота, висевшего на скошенных стояках здесь же возле ботдека, или сгорели, или были перебиты, и плот, не удержавшись на них, вслед за катером также полетел за борт. Презирая опасность убийственного огня, который и с катеров, и с самолетов-торпедоносцев продолжали вести по «Микояну» обзленные неудачей фашисты, моряки боцманской команды и подключившиеся к ним моряки других подразделений, руководимые старшим помощником командира корабля, капитан-лейтенантом Н. Г. Холиным и главным боцманом, мичманом А. Д. Гройсманом, смело и самоотверженно вступили в борьбу с охватившим и ботдек, и надстройку пожаром. В этой борьбе с огнем нам оказал совершенно неожиданную, исключительно своевременную и воистину неоценимую помощь начавшийся вдруг сильнейший ливень, почему-то наряду со всем происходящим в то время также особенно четко отложившийся в моей памяти. Его низвергавшиеся из нависших над морем тяжелых грозовых туч неиссякаемые потоки, слившись с мощными струями забортной воды, бившими из стволов брандспойтов, вступили в решительную борьбу с огнем и помогли нам одолеть его. Дождь, мгла и темнота наступившей ночи скрыли нас от противника, дали возможность оторваться и уйти от него. Корабельный врач, капитан-лейтенант К. В. Попков и матрос-санитар С. Н. Рублев оказывали помощь раненым морякам. Убитых, к счастью, не оказалось. Только с наступлением рассвета на подходе к Фамагусте (остров Кипр) и на переходах от нее сначала в Бейрут, а затем в Хайфу мы смогли всесторонне обзреть все разрушения и повреждения, нанесенные кораблю в ходе этого неравного боя, и определить примерный объем предстоящих аварийных работ. «Мико-ян» являл собою довольно печальное зрелище. Выгоревшая почти до самой штурманской рубки вся нижняя и средняя часть правого крыла надстройки, прогоревшая палуба под ней, обгоревшие шлюпбалки без катера на них, обгоревшие стояки без спасательного плота, следы пожаров в ряде мест верхней палубы. В надстройках, трубах, вентиляционных раструбах, машинных капах, трапах, иллюминаторах и даже в ревуне мы насчитали свыше пятисот пробоин и бесчисленное количество вмятин и ожогов на двадцатимиллиметровой обшивке ледакола, которая, на наше счастье, довольно надежно защищала нас от губительного огня противника.

Уже на следующий день, 3 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 Средиземном море большой советский корабль «Микоян», название которого они, оказывается, узнали по надписям на запасных спасательных нагрудниках, находившихся на сброшенном нами катере. Видимо, несколько этих нагрудников выпало из него при падении, не сгорело и осталось на плаву. Это было нашим серьезным упущением, нашей явной непредусмотрительностью, тут и наш старпом и наш боцман, видимо, что-то недоглядели, чего-то не сообразили. Оставлять какие-либо надписи на спасательных сред-

<sup>1</sup> Рискаю ошибиться, я тем не менее, как и большинство моряков «Микояна», все же как считал в то время, так продолжаю считать и по сей день, что в том бою по «Микояну» было выпущено не шесть торпед, как об этом пишет один из авторов очерка, описавших этот бой, а все восемь. Именно таким количеством торпед были вооружены три торпедных катера и два самолета-торпедоносца, атаковавшие «Микоян». Ход же двух торпед из шести, выпущенных по нему торпедными катерами в условиях шквального огня и быстрых маневров корабля, с него могли просто недоглядеть (что вполне естественно). — Н. К.

вах в предвидении такого скрытого перехода, разумеется, ни в коем случае не следовало.

Но и эти широковещательные сообщения о нашем потоплении были, в свою очередь, неуместными и преждевременными. Несмотря на многочисленные наружные повреждения, главным образом, надстройки, корпус корабля пострадал совершенно незначительно, котлы, машины, вспомогательные механизмы не вышли из строя и находились в работоспособном состоянии. И, хотя в это трудно было поверить, все мы буквально каким-то чудом также остались живы. Фортуна нашего счастья, как и прежде, продолжала благоволить нам, и наша гибель, которая, казалось, была неизбежной, неотвратимой и к которой каждый из нас мысленно уже был готов, добавив на наши разномастные головы серебро седины еще не наступившей старости, и на этот раз обошла нас стороной. Это была победа в полном смысле, значении и понимании этого слова, победа всех моряков «Микояна» и, разумеется, прежде всего его командира, капитана 2-го ранга Сергея Михайловича Сергеева, проявившего в этом бою свои лучшие командирские качества, личную храбрость, сообразительность, 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 уникальнейший случай, возможно, единственный за всю войну, когда кораблю, по которому с предельно близкой дистанции было выпущено шесть, а вероятнее всего, и все восемь торпед, все же удалось от них уйти. Такого, насколько 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 авиабомб было выпущено еще и однанадцать торпед, от которых ему также удалось уйти. Разумеется, что помимо мастерства и героизма экипажей, проявленных как в одном, так и в другом случаях, была и какая-то доля везения. Это не исключено. Обычно же для того, чтобы оказаться на дне, даже крупному кораблю вполне хватает и одной торпеды, а двух уж более чем достаточно.

### Стоянка в Хайфе

Спасши нас от, казалось бы, неизбежной, неотвратимой и неминуемой гибели в бою под Кастелоризоном, сама судьба уготовила нам в Хайфе, куда мы пришли на ремонт, еще одно жесточайшее испытание, еще одну всестороннюю проверку наших качеств и достоинств и как моряков, и как патриотов своей Родины.

Ремонтировать и приводить в порядок нам требовалось многое. К тем дефектам и недоделкам, которые оставались на корабле еще с завода, добавилось множество новых и весьма серьезных. На выполнение всех этих работ требовалось немалое время и большой труд многих людей, поэтому, войдя в порт и подойдя к месту отведенной нам стоянки, справа от его входных ворот, мы поставили корабль на оба якоря, подвели его кормю к причалу, ошвартовались и, не теряя драгоценного времени, приступили к ремонту. Все силы были брошены на скорейшее его проведение, на подготовку «Микояна» к продолжению начатого им дальнего похода, первая тысяча миль которого была только его началом. Но развернувшиеся вскоре события, предусмотреть которые не было решительно никакой возможности, не только сорвали все намеченные и спланированные нами сроки окончания ремонта корабля, но и едва не привели к его гибели.

Произошло следующее.

Шел декабрь 1941 года, и каждый день был до предела насыщен напряженным трудом всего экипажа, его заботами о возможно быстрейшем и качественном завершении всех ремонтных работ. Шли дни неизменной и гнетущей тревоги за судьбу оставленной нами далекой Родины, за судьбу наших родных и близких, за судьбу всех наших советских людей. Работы на корабле, которые мы вели своими силами, а также с помощью англичан, шли в полном своем объеме, опережая график, но были еще далеки от своего окончания. Порт жил своею обычной трудовой жизнью. Одни суда входили в него под погрузку или выгрузку, другие уходили из него, провозив одну из этих двух грузовых операций. Все шло так, как и заведено спокон веков во всех портах мира, и вроде бы ничто не предвещало беды. Но война не обошла стороной и этот небольшой портовый город на восточном побережье Средизем-

ного моря. И именно по этой причине стволы орудий английских зенитных батарей, расположенных у самой акватории порта и на окраинах города, были развернуты в сторону моря.

По рассказам дежуривших на корабле полицейских, и порт, и город Хайфа, в которых 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.

За работой незаметно подошло время обеда, и моряки «Микояна», молодые, здоровые ребята, никогда не жаловавшиеся на отсутствие аппетита, разойдясь по столовым, с удовольствием насыщали свои желудки отменным флотским борщом и не менее отменной кашей с мясной приправой. И надо же было так случиться, что именно в это полуденное время стоявший по нашему правому борту, метрах в сорока от него большегрузный английский танкер «Феникс» стал сниматься с якоря. Многие из нас уже пообедали и, выйдя на верхнюю палубу, с интересом наблюдали за отходом нашего огнеопасного соседа. Отдав кормовые швартовы и выбирая якорь-цепи, он понемногу продвигался вперед. Отойдя от причала примерно на половину длины своего корпуса, он, как видно, днищем вошел в прямой контакт или произвел какое-либо иное воздействие на оказавшуюся под ним мину. На одну из тех самых мин, какие сбрасывали со своих самолетов и в акваторию порта, и в акваторию бухты, и на подходы к ней немецкие и итальянские самолеты. Механизм мины исправно сработал, и громадный танкер, как щепку, разломило пополам. Обе его половины, отойдя одна от другой от днища и до верхней палубы, все еще оставались соединенными между собой сваренными стальными листами этой их общей палубы и переходным мостом, пролежавшим над нею. В то время как обе его половины своими разорванными и развороченными сторонами ушли глубоко под воду, их противоположные, не поврежденные взрывом оконечности, являвшиеся его носом и кормою, каким-то образом под большим углом от линии излома оказались высоко поднятыми над водной поверхностью бухты. Обретя такую необычную и противоестественную конфигурацию, разрушенный и полузатонувший «Феникс» тем не менее все еще сохранял в себе какой-то минимум плавучести, которой пока еще хватало для удержания его на поверхности. Но и это было еще не самое страшное. Самое страшное заключалось в том, что и находившаяся в нем самом и хлынувшая из его разорванных взрывом трюмов-танков нефть воспламенилась. Разливаясь вокруг него, она горела. Оказавшись во власти бушевавшего огня, загорелся и сам танкер, в трюмах которого находились тысячи тонн огнеопасного груза. Пожар на наливных судах, какими являются танкеры, едва ли не самое страшное, что может случиться на море. Именно это и случилось с английским танкером «Феникс» в полдень 20 декабря 1941 года. Зловещая туча едкого черного дыма нависла над грандиознейшим пожарищем. Спасаясь от гибели, человек семнадцать оставшихся в живых моряков «Феникса» устремились к еще не охваченным огнем баку и юту своего гибнущего корабля. Взобравшись на них и в ужасе мечась по ним, они молили о помощи. Их положение было отчаянным. Им оставалось только броситься в бушующий вокруг танкера огонь и каким-либо образом выбираться из него. Тех же, кто не рискнул бы этого сделать, ожидала еще более ужасная судьба — сгореть заживо, разделив участь тех шестнадцати моряков, которые погибли при взрыве. Несколько наших моряков во главе со старшим матросом Петром Симоновым, не раздумывая, вскочили в стоящий под бортом наш второй, уцелевший в бою катер и, врываясь на нем прямо в огонь, зацепляли баграми барахтавшихся в нефти и воде полуживых, обгорелых союзников, затаскивали их на катер и, доставив на берег, передавали на прибывшие в порт санитарные машины. Таким образом спасено было девять человек, точнее, не спасено, а извлечено из нефти, воды и огня, так как один моряк скончался по дороге в госпиталь, а двое уже находясь в нем. Большого сделать не удалось.

Беда же, как известно, никогда не приходит одна. Так произошло и в данном случае. Горящая нефть «Феникса», разливаясь, охватывала все большее и большее водное пространство и одним из своих потоков устремилась к стоявшему на двух якорях и ошвартованному кормою к причалу второму большегрузному английскому танкеру «Хэпши Стар», брошенному на произвол судьбы в панике сбежавшим с него экипажем. Его трюмы так же, как и трюмы «Феникса», были загружены тысячами тонн нефти. Прекрасно понимая опасность сложившейся ситуации и желая предотвратить ее, капитан-лейтенант Н. Г. Холин то ли по приказу командира корабля, то ли

по своей собственной инициативе, но с его разрешения, отобрав с десятков моряков-добровольцев, пробрался с ними на «Хэппи Стар» с намерением вывести его в безопасное место. Но осуществить этот дерзновеннейший 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 правильных действий им необходимо было хоть какое-то время на ознакомление со всем сложным палубным хозяйством этого большого корабля, с его двигателями, приборами, механизмами, а этого времени уже не было: горевшая нефть «Феникса» подошла к «Хэппи Стар», и огонь охватил его левый борт. Едва смельчаки успели покинуть танкер, как и он стал являть собою необузданную, разъяренную стихию огня, еще более увеличив масштабы и последствия этой и без того ужасной катастрофы. У англичан же, по нашему общему мнению, была полная возможность не допустить гибели своего попавшего в беду корабля — и время и условия вполне позволяли вывести его в более безопасное место и сохранить. Но для этого им необходимо было прежде всего не впадать в панику и не покидать корабль, а действовать быстро, смело и решительно, тем более что их танкер находился в хорошем состоянии и был в полной готовности к ходу. Сложившаяся, таким образом, опаснейшая ситуация стала и для нас предельно критической. Находясь метрах в сорока — пятидесяти от горевшего «Феникса», наш «Микоян» также оказался в пределах досягаемости бушевавшего вблизи него огня. Разлившаяся горячая нефть «Феникса» подошла и к нему. Огонь охватил его корму и правый борт, и мы сами оказались в исключительно опасном положении. Опасность усугублялась еще и тем обстоятельством, что в отличие от «Феникса» и «Хэппи Стар» наш корабль был не на ходу. Стоя на двух якорях и будучи ошвартован кормом к причалу, он был совершенно ограничен в возможностях какого-либо хода или хотя бы небольшого перемещения. Из девяти его котлов под парами находился всего один, топки восьми котлов были потушены и стояли 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 бомбежек, которым он подвергался, находясь на Черном море. Котлы сильно текли и доставляли нам уйму хлопот. Из трех машин две также были частично разобраны и также находились в ремонте. В такой критической для нас ситуации свою существенную помощь нам, безусловно, и могли, и должны были оказать те же портовые буксиры, но, как выяснилось, они ушли куда-то, едва ли не в самый дальний угол порта, и команды, подогнав их к берегу, сами убежали с них. Нам пришлось рассчитывать только на свои собственные силы, на свою сообразительность, на свою решимость не допустить непоправимого и отстоять свой корабль от нависшей над ним опасности. Ждать какой-либо помощи от находившихся здесь же союзников было бесполезно. Они сами взывали о ней. Несмотря на все наши усилия, огонь не отступал, угрожая и кораблю и порту самыми ужасными последствиями. И все же, несмотря на эту угрожающую всем нам опасность, ни у кого из нас не возникало даже самой мысли об оставлении корабля и бегстве с него на берег, хотя последний и находился рядом. Даже в том случае, если бы на этот счет ничего не говорилось в уставах корабельной службы ВМФ, то и тогда само наше сознание, сознание людей, выросших в условиях нашего советского, социалистического общества, возвращенных и воспитанных им, решительно воспротивилось бы таким намерениям и ни в коем случае не позволило бы нам поступить подобным образом. И сами наши мысли и наша постоянная готовность сделать все возможное, а подчас и невозможное для спасения попавшего в беду родного корабля руководили всеми нашими действиями. И так же, как и в бою под Кастелоризоном, эти действия были смелыми, решительными и самоотверженными. Шедшие с мостика четкие приказы командира корабля исполнялись всеми моряками также четко, быстро и организованно, с полным сознанием ответственности каждого за их выполнение. В то время как часть моряков, вооруженная брандспойтами, презирав опасность, мужественно боролась с огнем, сбивая мощными струями воды жаркие языки пламени, другая группа, высаженная на берег и вооруженная топорами, быстро перерубила державшие корабль мощные кормовые швартовы. Механики, переключая пар единственного котла то на брашпиль, то на еще не прогретую паром машину, все же дали возможность боцманам выбрать якорь-цепи и поднять якоря, а командиру дать кораблю ход и, таким образом, выволить его из бушевавшей огненной стихии. Весь задымленный, закопченный и обгорелый, «Микоян» был выведен нами в безопасное от огня место, а ведь и под ним, так же как и под «Фениксом», тоже могла оказаться мина и

даже, возможно, 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 нашими действиями хотя бы на самое малое время или прояви в ходе их выполнения преступную трусость, нерешительность, медлительность. Жестокая расплата за это наступила бы незамедлительно и неотвратимо, и наш «Микоян» постигла бы та же участь, которая постигла и «Феникс», и «Хэпши Стар».

Следствием этого взрыва и этого пожара стала не только гибель двух английских танкеров с их ценнейшим грузом, ими была создана величайшая опасность и для самого порта, и для всех находившихся в нем судов. Мощная взрывная волна, усиленная к тому же еще и взрывом газов в помповом отделении самого «Феникса», ударила по близрасположенным сооружениям и служебным помещениям порта, не оставив в них ни одного стекла, в некоторых же из них вместе со стеклами вылетели и рамы.

Этот мощнейший взрыв и этот грандиознейший пожар произвели в порту невообразимую панику. Спасались кто как мог. Команды многих судов, даже тех, которым не угрожала непосредственная опасность, побросав их на произвол судьбы, сбегали с них на берег. Нимало не заботясь о судьбе стоявших в порту судов и находившихся на них моряков, команды портовых буксиров последовали их примеру. Капитан одного из транспортов (это, мне помнится, был норвежец) принял, на мой взгляд, совершенно разумное решение, вознамерившись искать свое спасение в море, но сделал это весьма неудачно. Дав ход судну, он, однако, не разглядел довольно узкий выход из порта, который был скрыт плотной завесой черного густого дыма, и с ходу врезался носом в мол, разворотив и мол, и нос своего судна. Последующий его маневр был более удачным. Дав задний ход и отойдя от мола, он хотя и с опозданием, но все же каким-то образом разглядел этот злополучный выход и, пройдя его, благополучно вышел в море.

Действия же и администрации порта, и властей города в этой аварийной ситуации были, на наш взгляд, совершенно непонятными, необъяснимыми и 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 судно-спасатель (которых порт, возможно, и не имел). Не было предпринято решительно никаких попыток хотя бы в какой-то мере обезопасить от бушевавшего огня все, что могло пострадать от него и быть уничтожено им и в самом порту и на сопредельной с ним территории города, все, что оказалось в пределах его возможной досягаемости. Все было отдано во власть и на милость этой всепожирающей огненной стихии. Случись подобная катастрофа в любом 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 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, расположенных у самой акватории порта и тоже оказавшихся в величайшей опасности от перекинувшегося на их батареи, склады и помещения огня. Около трех суток этот грандиознейший пожар, разыгравшийся в порту Хайфы, держал в неослабном страхе и напряжении экипажи всех судов, оказавшихся в то время в порту, всех докеров, весь обслуживающий персонал, всех жителей близстоящих домов и строений. И все это время моряки «Микояна» на виду у всего города вели мужественную и самоотверженную борьбу с огнем и оказывали помощь тем, кто в ней особенно нуждался. Мы сделали все, что оказалось в наших силах и возможностях, и эта наша помощь была весьма действенной и эффективной. Местные газеты уделили этим событиям и нашим действиям в них большое внимание, оценив их как героические, самоотверженные и великодушные. С большою похвалою в наш адрес отозвались и в Лондоне. Старший морской начальник, он же командир местной военно-морской базы и гарнизона Хайфы, специальным нарочным прислал на имя командира корабля благодарственную грамоту, в которой выразил свое восхищение действиями командира и всего экипажа «Микояна» и свою благодарность за них. «За проявленную отвагу и лихость в особо опасной ситуации», как было сказано в этой очень красивой грамоте.

Но на этом наши злоключения в Хайфе не закончились. Нас снова постигла беда, и опять она пришла к нам с той стороны, с какой мы ее меньше всего ожидали. После того как вся нефть и на самих танкерах и та, что была вынесена на берег с акватории порта, выгорела и обстановка в порту нормализовалась, мы опять подошли к месту своей прежней стоянки 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 защищенном порту, как Хайфа, и то чувствовали себя беспокойно, предупрежденные о нем капитаны усиливали швартовые крепления, держание якорей, защиту бортов своих судов и принимали другие меры предосторожности. Как раз в один из этих дней и заходил в порт большегрузный английский транспорт «Антар». Войдя в него и сбавив ход до самого малого, он шел к месту своей швартовки. Судя по всему, он пришел под погрузку, так как был пустой, как барабан. Обрисованная по его запущенному корпусу ватерлиния 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, и, как видно, капитан «Антара» этого явно не учел, не принял соответствующих мер предосторожности и даже не воспользовался помощью тех же портовых буксиров. Зародившиеся же где-то на просторах моря или океана, а возможно, и пустыни и достигшие восточного побережья Средиземного моря сильнейшие зюйд-вестовые ветры стали неумолимо сносить его на нас, и, как он ни маневрировал и машинами и рулем, они-таки сделали свое дело. Всей тяжестью своего массивного корпуса правым бортом он навалился на правую скулу «Микояна», смял ему всю правую сторону носового волноотводного козырька 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 не увеличить масштабов этой совершенно непредвиденной аварии. Так и простоял он почти трое суток в обнимку с нашим «Микояном», пока не поутих шторм и портовые буксиры не оттащили его от нас. Нам же пришлось снарядить и опустить на дно бухты нашего водолаза, моего друга Кирюшу Левандовского, который нашел конец порванной якорь-цепи, и она была поднята на корабль. Англичане мастерски выправили и сварили поврежденные звенья, и мы снова обрели якорь. Они же привели нас в полный порядок и поврежденный волноотводный козырек, после чего капитаны, уединившись в каюте капитана «Антара», уладили в ней все свои счета-расчеты и, дружески распив бутылку отличнейшего ямайского рома, посчитали этот весьма неприятный инцидент полностью исчерпанным.

Гораздо хуже обстояло дело с другой, очень важной для нас проблемой — проблемой нашего вооружения. Несмотря на все просьбы и требования командира корабля поставить нам зенитное вооружение, орудия и крупнокалиберные пулеметы и снабдить нас боезапасом к ним, наши дорогие союзники ответили на них категорическим отказом, мотивируя его исключительно тяжелым и даже катастрофическим положением, сложившимся для них на севере Африки и во всем ближневосточном регионе. С этим нельзя было не согласиться. Их положение действительно было исключительно тяжелым. Армия генерала Роммеля теснила их по всему фронту и находилась всего в девяносто милях от Александрии. На других фронтах наши союзники также не блистали победами.

Закончив ремонт и не получив от англичан никакого вооружения, 6 января 1942 года «Микоян» ушел из Хайфы, взяв курс на Порт-Саид. А незадолго до ухода (это было уже, видимо, перед самым Новым годом) все мы стали свидетелями одной необычной и весьма любопытной похоронной процессии, каковые нам не единожды довелось видеть и на протяжении всех последующих лет войны. Мимо нас, натужно попыхая дизелями, три портовых буксира отводили куда-то в самый дальний угол порта то, что еще совсем недавно числилось в реестрах английского Ллойда под названием «Феникс». Тремя часами позже те же буксиры в том же направлении вели и бранные останки того, что в тех же реестрах того же Ллойда значилось под названием «Хэпши Стар». Судя по их виду, и на том и на другом стореило и выгорело решительно все, что только могло гореть. То ли от невероятно высокой температуры, возникшей при сгорании нефти в трюмах-танках, то ли от разности наружной и внутренней температур вся обшивка громадного «Хэпши Стар» совершенно деформиро-



вадась и напоминала собою саратовскую гармонию. Его шпангоуты, как ребра, так явно выпирали наружу, что их все до единого можно было пересчитать без каких-либо затруднений. Протяжным сигналом своего ревуна и приспуском флага мы проводили оба корабля в их последний путь.

## От Хайфы до пролива Магеллана

Еще во время ремонта в Хайфе ни нас, ни англичан не покидала озабоченность: возможен ли проход «Микояна» Суэцким каналом ввиду большой осадки корабля даже в том случае, если в его тысячетонных бункерах не останется ни одной тонны угля. С приходом же в Порт-Саид эта озабоченность возросла еще больше. Ни у них, ни у нас не было никакой уверенности в благополучном проходе канала. Сев же в канале на мель, мы могли закупорить его, а это было крайне опасно. Этого нельзя было ни в коем случае допустить.

Дело в том, что заносимый песками пустынь канал сильно обмелел. Он уже давно нуждался в больших дноуглубительных работах и основательной очистке всего фарватера, не производившихся на нем уже многие годы. Сделать же это в условиях шедшей войны уже не было никакой возможности. На защиту и охрану канала англичане вынуждены были выделить значительное число своих воинских подразделений и боевой техники: немецкая авиация непрерывно забрасывала его минами, а проходившие по нему суда нещадно бомбили, стремясь закупорить канал и вывести его из строя. Доходило до того, что многие наиболее уязвимые части канала в предвидении очередного налета вражеской авиации англичане накрывали специально изготовленными сетями. Батарей же зенитных орудий, как настоящих, так и декоративных, располагались по обоим берегам канала на всем его протяжении от Порт-Саида до Суэца. Так или иначе, но каналом мы все же прошли, а говоря точнее, проползли (с замиранием сердца), затратив на проход девятиста трех и четырех десятых мили не двенадцать — четырнадцать часов, как обычно, а почти трое суток. При проходе канала «Микоян» дважды касался своим днищем грунта, едва-едва избежав серьезной посадки на мель, а в одном месте, уже пройдя Малое Горькое озеро, так прошелся своим правым бортом по левому борту подорвавшегося на mine и застрявшего на фарватере какого-то «либерийца», что с того едва не слетела вся обшивка. Пройдя Суэц, мы были уже на выходе в Красное море. Здесь же, в Суэце наши союзники англичане, как видно, войдя в наше незавидное положение и имея самое искреннее желание и стремление хоть каким-либо образом помочь нам в деле обеспечения нашей защиты от вполне возможных налетов вражеской авиации, посчитали необходимым снабдить нас на время перехода Красным морем двумя аэростатами воздушного заграждения, что и было сделано. Двумя лебедками, установленными на корабле, эти аэростаты были подняты метров на сто пятьдесят 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. И аэростаты, и лебедки были с благодарностью возвращены союзникам. Насколько они могли быть эффективными в деле, сказать трудно, нам это проверить не удалось, так как за время перехода Красным морем налетам немецкой авиации мы не подвергались. По нашему же единодушному мнению, вместо этих лебедок и аэростатов было бы куда как приятней и полезней иметь на корабле хотя бы с десяток зенитных орудий и крупнокалиберных пулеметов. Но ни того, ни другого у нас не было, и мы продолжали свой опасный и тяжелый переход совершенно безоружными. Это угнетало, тревожило и держало нас в постоянном и неослабном напряжении. Из Адена, как и планировалось, мы должны были идти в Коломбо, оттуда в Сингапур и далее по уже проложенному маршруту и курсу. Так намечалось, так планировалось, но так, увы, не получилось. Война и здесь внесла свои коррективы. Под давлением превосходящих сил Японии англичане вынуждены были оставить многие свои базы в Юго-Восточной Азии, в их числе и Сингапур. Эта совершенно непредвиденная ситуация в корне меняла все наши планы и намерения. Не рискуя испытывать свою судьбу и продолжать пробиваться южным путем, командир «Микояна» принял, на мой взгляд, совершенно правильное и разумное в этих условиях решение — идти в обход Африки и, обогнув ее восточное побережье, подаваться в

Южную Америку, а уже оттуда, имея возможность в любое время перейти из Атлантического океана в Тихий, действовать сообразно складывающимся условиям и обстановке, имея своей целью приход в означенную в приказе Бухту Провидения. Решение и приказ командира есть закон для его подчиненных. И этот приказ вступил в силу. Пополнив запасы всего необходимого для дальнейшего плавания, «Микоян» покинул Аден и, пройдя Аденский залив, вышел в Индийский океан. Переноса несусветную жару тропиков, подвергаясь постоянному риску быть атакованным японскими подводными лодками и рейдерами, экипаж корабля день за днем, мило за милей вел его по безбрежной шире океана, держа курс на Кейптаун.

В 4 часа 7 февраля 1942 года на переходе Аден — Момбаса «Микоян» пересек линию экватора. Обстановка и условия военного времени, к сожалению, не позволили нам отметить этот торжественный момент в жизни экипажа каждого корабля всевозможными ритуалами, церемониями и увеселениями, какими он обычно сопровождается в подобном случае. По пути в Кейптаун «Микоян» имел заходы в два порта — Момбасу и Дурбан, причем в Дурбане по настоянию командира корабля «Микоян» был поставлен в имевшийся при местном судоремонтном заводе отличнейший береговой (сухой) док, где и был произведен тщательный осмотр его руля, винтов, приемников забортной воды, а также очистка и покраска всей подводной части его массивного и, к слову сказать, клепаного корпуса. Эту подводную часть своего корабля я, как и почти все служившие на нем моряки, увидел впервые. В доке мы простояли ровно одну неделю. Здесь же, в Дурбане мы и встретили очередную, двадцать четвертую годовщину создания нашей доблестной Красной Армии, бившейся на просторах нашей Родины со злейшим врагом всего миролюбивого человечества, вероломным и оголтелым германским фашизмом. Придя из Дурбана в Кейптаун и пополнив в нем запасы угля, воды и продуктов, 26 марта 1942 года «Микоян» снялся с якоря, и штурманы проложили курс к берегам Южной Америки, причем съём с якоря пришлось производить три или даже четыре раза и столько же раз опять становиться на него. Это происходило по той причине, что всякий раз, как только «Микоян» начинал поднимать якоря или уже полностью поднимал их, готовый к походу, английская разведслужба доносила о появлении японских, а возможно, и немецких подводных лодок, видимо, ожидающих нашего выхода в океан, и выход приходилось откладывать. Разумеется, и японское, и немецкое командование ВМС через свою агентуру уже узнало о приходе в Кейптаун такого крупного и ценного советского корабля, каким являлся наш «Микоян», и надо думать, что все командиры их подводных лодок и рейдеров, действовавших в этих районах Атлантики и Индийского океана, уже получили соответствующий приказ на этот счёт. Встреча с ними не сулила нам ничего хорошего, но и ожидать более благоприятных условий для перехода уже было нельзя. Это ожидание могло затянуться, поэтому 26 марта С. М. Сергеев, несмотря на все предупреждения и отговоры наших союзников англичан, 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 от побережья самой южной оконечности Африки и от раскинувшегося на ней большого и красивого города Кейптауна. Вскоре и город, и само побережье скрылись из видимости, как бы растворившись в лазоревой дымке. Перед нами во всю свою необъятную ширь лежал могучий и грозный Атлантический океан, на котором в ожесточенных боях и сражениях нередко решалась и участь кораблей, и участь целых флотов противоборствующих сторон. Но фортуна, как и прежде, продолжала благоволить нам.

Спустившись на 34 градус южной широты, где его меньше всего ожидали, «Микоян» пересек Атлантический океан и утром 12 апреля вошел в порт и столицу Уругвая — город Монтевидео. Этот переход через Атлантику был исключительно тяжёлым и опасным. По данным английской морской разведки, только в средних и южных ее широтах находилось и действовало не менее тридцати немецких подводных лодок, нещадно топивших все, что оказывалось в видимости их перископов. Здесь же, на этих издревле проторенных морских дорогах выслеживали и топили корабли наших союзников и несколько новейших немецких рейдеров, один из которых, линейный корабль «Адмирал граф Шпее», к счастью для нас, уже обезвреженный англичанами, мы и видели на мелководье залива Ла-Плата при подходе к берегам Уругвая. От этих крайне нежелательных для нас встреч и с подводными лодками, и с рейдерами противника нас, видимо, избавил сильнейший шторм, разразившийся в этой части Атлантики и нещадно трепавший наш «Микоян» едва ли не всю дорогу от Кейп-

тауна до Монтевидео. Надо полагать, что в полосе этого шторма оказались и наши, так жаждавшие встречи с нами, многочисленные, хорошо вооруженные, а потому и крайне опасные для нас противники. В сложившихся погодных условиях им, видимо, было уже не до нас.

Не было ни одного государства, ни одного порта, в которые нам доводилось заходить на протяжении всего нашего тяжелого и долгого похода и в которых бы не оказывались наши соотечественники.

Почему-то особенно много их осело здесь, в Уругвае. Они встретили нас исключительно приветливо, дружелюбно и радостно. Видимо, глубоко затаенное в их сердцах непреходящее чувство любви к своей далекой, оставленной ими Родине, матушке России, тоска по ней, чувство русского патриотизма, с особой силой восплававшего в эти грозные и горькие для нее годы, возобладало у них над всеми прочими их чувствами. Уже на второй день стоянки «Микояна» в порту в одной из местных православных церквей города был отслужен молебен о даровании победы доблестным войскам нашей Красной Армии, о чем они, оказывается, молили бога еще и до нашего прихода в Монтевидео и обещали нам еще усерднее молиться до одержания полной победы над супостатом, под которым имелась в виду фашистская Германия. Позже, на приеме в нашу честь командиру корабля, капитану 2-го ранга товарищу Сергееву С. М. был торжественно вручен красивый памятный подарок — большой серебряный кувшин и такой же большой серебряный поднос к нему, на наружной стороне которого по всей его окружности была выгравирована крупная надпись «Морякам «Микояна» от славян Уругвая». Помимо того уже на корабле каждому из нас были вручены очень ценные подарки, включавшие в себя: отличную кожаную куртку, теплый шерстяной свитер, пару добротнейших ботинок, 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 даже долгое время после ее окончания. В один из дней нашей стоянки в порту от всего нашего экипажа мы возложили венок к пьедесталу величественного памятника национальному герою Уругвая генералу Артигасу.

Полагаю, что читателям будет также весьма интересно узнать и о той необычайной ситуации, которая сложилась у нас в ходе стоянки в Монтевидео.

Не где-то в море или океане, где как раз и ожидалась и могла произойти наша встреча с врагом, а именно здесь, на территории нейтральной южноамериканской республики, удаленной на многие тысячи миль как от Германии, так и от Советского Союза, едва не состоялась встреча экипажей двух кораблей находившихся в состоянии войны государств. Сложилось так, что, когда мы, сто шестьдесят пять советских моряков, находились в порту Монтевидео, на противоположной стороне города в специально оборудованном лагере содержались пятьсот пятьдесят интернированных матросов и офицеров уже упоминавшегося немецкого линейного корабля «Адмирал граф Шпее». Трудно сказать, как бы выглядела и чем закончилась наша с ними встреча, сойдись мы с ними стенка на стенку. Власти же Уругвая, учитывая деликатность и серьезность сложившейся ситуации, приняли все меры к тому, чтобы этой встречи со всеми ее непредсказуемыми последствиями не произошло. Блокированный в нейтральном порту английскими кораблями, немецкий рейдер был взорван своим экипажем, и вполне может быть, что благодаря этому уцелели и мы, и наш «Микоян» — ведь доведись нам встретиться с ним в океане, наша участь была бы еще более печальной, и благодарение судьбе, что этого не произошло. Вот такая приключилась история с немецким линейным кораблем «Адмирал граф Шпее» и его экипажем в годы второй мировой войны. Фото этого корабля, уже значительно разрушенного взрывами, я до сих пор храню в своем архиве. Дальнейшая судьба его экипажа мне неизвестна.

При уходе из Монтевидео наши новоявленные братья славяне организовали нам исключительно теплые проводы. Провожали нас, как ближайших родственников — со слезами, объятиями, поцелуями и самыми добрыми напутствиями и пожеланиями. Мы и по сей день вспоминаем их добрым словом, так же, очевидно, и они нас.

Выйдя на просторы Атлантического океана, «Микоян» стал спускаться на юг и в последних числах апреля того же 1942 года проливом Магеллана перешел в Тихий океан.

## От пролива Магеллана до пролива Беринга

Этот исключительно своеобразный и коварный пролив, отделяющий самую южную оконечность материка Южной Америки от острова Огненная Земля, петляющий в неопишемом лабиринте величайшего множества мелких островов, полуостровов, мысов, выступов, скал, мелей и банок, продуваемый сильнейшими ветрами и изобилующий сложными течениями, надолго запоминается всем, кто проходил его. Запомнился он и нам. Ни один командир военного корабля, ни один капитан торгового судна не рискнет проходить его самостоятельно, не имея на борту лоцмана. Наш командир, будучи человеком благоразумным, также не пошел на риск. От Пунта-Аренаса и до выхода в Тихий океан «Микояна» провел местный лоцман, то ли чилиец, то ли аргентинец, искусство судовождения которого заслуживает самой высокой оценки.

В душе я, признаться, горжусь тем, что оказался в числе тех немногих советских моряков, коим довелось проходить проливом Магеллана. Насколько мне известно, только наш «Микоян» и шедший вслед за ним танкер «Сахалин» прошли этим проливом.

Находясь за тысячи миль от своей Родины, не имея никакой связи с ней, мы могли судить о том положении, в каком она находилась, только по сообщениям телеграфных агентств, печати и радио иностранных государств, в порты которых нам доводилось заходить. Эти сообщения были настолько путанными, противоречивыми, не объективными, а подчас и просто фантастическими, что составить по ним представление о действительном положении дел не было решительно никакой возможности. Из таких леденящих душу и могущих вогнать в отчаяние сообщений явствовало, что Москва уже занята немецкими войсками, а Советское правительство скрывается неизвестно где. Что Красная Армия разбита и ее жалкие остатки окапываются где-то за Уральским хребтом. Что Япония со дня на день вступит в войну с Советским Союзом и при столь благоприятной для нее ситуации ей ничего не стоит оккупировать весь наш Дальний Восток. Что Советскому Союзу вообще пришел конец и как государство он практически уже перестал существовать.

Вот такие и множество других подобных им сообщений доходили до нас. Но ни отсутствие связи со своей далекой Родиной и правдивой информации о положении дел на ней, каких-либо сведений о судьбе родных и близких нам людей и малейшей возможности сообщить им что-либо о себе, ни эти насквозь лживые и провокационные слухи, распространяемые по всему свету средствами массовой информации капиталистического мира, ни тяжелейшее многомесячное плавание в условиях бушевавшего на планете пожара второй мировой войны не сломили воли и духа моряков «Микояна», не подорвали и не убили в нас неиссякаемую веру в правоту нашего общенародного дела, в победу советского народа. Как и прежде, все мы являли собою крепко спаянный, боевой и дружный коллектив военных моряков. И в том, что мы являлись именно таким коллективом, была безусловная и неоспоримая заслуга и командира корабля, капитана 2-го ранга С. М. Сергеева, и комиссара корабля, старшего лейтенанта М. Ф. Новикова, и всех коммунистов и комсомольцев, сумевших сплотить и нацелить экипаж корабля на безусловное выполнение поставленной перед нами задачи.

Плавание продолжалось. От пролива Магеллана до пролива Беринга, куда и был проложен курс нашего «Микояна» вдоль западного побережья обеих Америк, и Южной и Северной, путь не близкий, расстояние не малое — почти 23 000 км (свыше 12 000 морских миль). Преодолеть его без пополнения запасов угля, воды и продуктов в иностранных портах мы, разумеется, не могли — и сама конструкция «Микояна», и все его данные исключали подобную возможность. Поэтому по ходу нашего плавания с юга на север Тихого океана мы заходили в порты Чили, Перу, Панамы, Соединенных Штатов Америки, где и пополняли эти запасы. Многие у каждого из нас остались в памяти от пребывания в этих странах. И наша незабываемая, волнующая встреча с шахтерами Лоты (Чили), куда мы заходили для пополнения запасов угля, и наша не менее волнующая встреча с жителями большого портового города Чили — Вальпараисо, зайти в который для набора воды и пополнения запасов продуктов мы смогли лишь после того, как группа сенаторов-коммунистов решительно потребовала от своего правительства разрешения на наш заход в этот порт и добилась своего. Разумеется, не изгладилась в памяти и необъятная ширь океана, и полеты над ним гигантских альбатросов, и несметные стаи серых пеликанов, расселившихся на камен-

ных грядках при подходе в Кальяо, и величие Анд, и живописность нарядов индейцев Перу.

3 июня 1942 года в 16 часов 40 минут местного времени на переходе Кальяо — Панама по точным счислениям и расчетам штурманов «Микоян» второй раз пересек линию экватора, но так же, как и в первый раз, в силу условий военного времени этот торжественный момент в жизни экипажа корабля никак не был отмечен. Наша стоянка в Панаме, куда мы пришли 6 июня, была недолгой, что-то около недели. Ни в порт, ни на базу мы не заходили, а стали на якорь на большом внешнем рейде, недалеко от входа в Панамский канал. Это, как я понял, был внешний рейд Бальбоа.

Пополнив запасы угля, воды и продуктов, «Микоян» снялся с якоря, и штурманы проложили курс на Сан-Франциско. Этот отрезок нашего пути длиной в 3380 миль был и наиболее протяженным и наиболее долгим по времени. Опасность его перехода держала всех нас в постоянном и неослабном напряжении. Заставляла нас быть предельно бдительными, быть все время начеку. В ожидании вполне возможных атак таившихся в глубинах океана и японских, и «неопознанных» подводных лодок мы шли не обычным, строго проложенным курсом и постоянным ровным ходом, а всевозможными противолодочными зигзагами и переменными скоростями хода. Это намного снижало возможности противника произвести по кораблю точный прицельный пуск торпед. И хотя эти маневры намного удлиняли наш и без того тяжелый, опасный и долгий путь, но они были, разумеется, ни в коем случае не лишними. Командир знал, что делать. И при переходе этого отрезка пути, и в ходе нашего дальнейшего плавания мы обратили внимание на то, что вся прибрежная акватория Тихого океана, включая сюда и побережье Мексики, и побережье Канады, начиная от Панамы и кончая Датч-Харбором, а возможно, даже и далее него усиленно патрулируется и тщательно просматривается всеми средствами охраны водных районов — и морскими, и воздушными, а в самих Соединенных Штатах еще и береговыми. Но что нас особенно удивило, так это то, что патрульную службу над просторами Тихого океана несли не только летающие лодки, но и среднего размера дирижабли. Мы их не единожды видели на протяжении всего нашего перехода. Нам это было в диковинку. Такое усиленное патрулирование вод Тихого океана не трудно было понять и объяснить. Сокрушительный разгром американской эскадры в Пирл-Харборе (на Гавайских островах), учиненный поднявшейся с подошедших туда авианосцев японской авиацией 7 декабря 1941 года, явился для американцев впечатляющим и хорошо запомнившимся им уроком и заставил их заново пересмотреть свои взгляды на возможности противника, которые они явно недооценивали, а заодно и на пороки своей службы наблюдения и связи, из-за ошибок которой и был учинен разгром их эскадры. Исходя из необходимости всемерного усиления этой службы, ими и было использовано решительно все, что только могло хоть каким-либо образом держаться на воде и парить в воздухе.

Несмотря на все наши тревоги и опасения, до Сан-Франциско мы дошли вполне благополучно. В моей памяти почему-то особенно отчетливо, особенно рельефно отложился один небольшой, но очень волнующий эпизод. Когда мы подходили к проливу с поэтическим названием «Голден Гейт» (Золотые ворота), ведущему с океана в глубоководную бухту Святого Франциска, на берегах которой и раскинулся самый большой портовый город западного побережья Соединенных Штатов Америки, из него под нашим родным советским флагом к берегам нашей далекой социалистической родины выходил танкер, название которого тогда, к своему великому сожалению, я не записал, а теперь, сколько ни силюсь, так и не могу вспомнить. Возбужденные и радостные, все мы высыпали на палубу и дружно приветствовали моряков танкера. Да и как же нам было не волноваться, как же нам было не радоваться, ведь это был первый советский корабль, встретившийся нам со времени нашего ухода из Черного моря, а тому прошло уже семь долгих-долгих месяцев. Трудно передать словами, а еще труднее описать те мысли и чувства, которые охватывают моряков при подобных встречах, встречах за тысячи миль от родных берегов, да еще в условиях военного времени. Пожелав друг другу счастливого плавания, мы разошлись. И мы, и моряки танкера не уходили с палуб своих кораблей до тех пор, пока не потеряли друг друга из вида.

Хотя город Сан-Франциско, сколь бы велик он ни был, не есть вся Америка, но и по его облику, и по образу жизни горожан, по нравам и порядкам, царящим там, по тем проблемам, которые приходится решать его жителям и его властям, можно

составить довольно полное представление и о ней самой в целом. Мы ее и увидели именно такой, какой представляли себе по многочисленным литературным произведениям, учебникам и кинофильмам.

Этот город к тому же, видимо, еще и самый многонациональный из всех портовых городов, в которых мне доводилось бывать, в которые забрасывала меня моя моряцкая судьба. В нем капитально обосновалась большая колония и наших соотечественников, чьи прапрадеды, поселившись на берегах этой большой, глубоководной и очень удобной бухты, в значительной мере способствовали началу строительства и дальнейшего роста этого огромного города. Так же, как и в Монтевидео, выходцы из России встретили нас исключительно тепло и доброжелательно. В первый же день стоянки «Микояна» в порту Сан-Франциско его посетил наш генеральный консул в этом городе Я. П. Ломакин. Результатом его переговоров с командиром корабля был срочный вылет в Вашингтон на прием к послу Советского Союза в Соединенных Штатах Америки М. М. Литвинову комиссара корабля, старшего лейтенанта М. Ф. Новикова.

Проинформировав посла о положении дел на корабле и получив от него соответствующие инструкции и наставления, комиссар вылетел из Вашингтона в Сизтл и ожидал там нашего прихода.

В одно из увольнений на берег неожиданно-негаданно мне и двум моим товарищам — электрику Максиму Оводкову и трюмному машинисту Василию Калининцу — посчастливилось быть гостями сотрудников нашего генерального консульства. С величайшим волнением смотрели мы на государственный Герб Советского Союза и небольшую вывеску под ним с надписью на русском и английском языках: «Генеральное консульство СССР в Сан-Франциско» на фасаде особняка в одной из сравнительно тихих улиц этого большого портового города. И наш советский корабль, и этот особняк, в котором жили и работали сотрудники советского дипломатического учреждения, были крошечными островками в океане враждебного и чуждого нам капиталистического мира.

Наша встреча была исключительно теплой и душевной, было очень интересно обменяться новостями, мнениями. Мы узнали о действительном положении дел в нашей стране. Полученные сведения были весьма тревожными. На всех фронтах шли ожесточенные оборонительные бои, положение продолжало оставаться крайне тяжелым и опасным. Но вместе с тем некоторые признаки наступающего перелома в войне уже обозначились. Эвакуировавшиеся на восток нашей страны предприятия с каждым днем увеличивали поставки фронту оружия, боеприпасов и всего необходимого для ведения войны. Несмотря на большие потери, Красная Армия неуклонно наращивала свою мощь. Это вселяло надежду в будущую победу над врагом. Нам надо было спешить к родным берегам, чтобы внести свой посильный вклад в это общенародное дело.

Переход от Сан-Франциско до Бухты Провидения мы должны были преодолеть в три этапа. Первый из них протяженностью в 855 миль оканчивался в Сизтле, большом промышленном и портовом городе на северо-западе США, куда мы и пришли 4 июля 1942 года, радостно и дружно приветствуя здесь нашего комиссара.

Вскоре мы вошли на местный судостроительный завод, где наши союзники американцы поставили нам зенитное вооружение, скорострельные автоматические пушки и крупнокалиберные пулеметы. Этим было сделано большое и нужное для нас дело: не имея вооружения, мы чувствовали себя очень и очень плохо. Сознание нашей беспомощности все время тяготило и угнетало нас. Теперь наш психологический настрой улучшился — мы вновь стали силой, хотя и не такой могучей и грозной, как на Черном море, но все же силой, способной дать отпор врагу и достойно постоять за себя. Не скрою, я часто вспоминаю сегодня о том, что мы были союзниками в борьбе против фашистской Германии, что черные силы антикоммунизма сеяли и сеют раздор между нами, и мечтаю, чтобы вместе с народами Соединенных Штатов и Англии раз и навсегда объявили бы священную войну самой войне — этому вечному врагу человечества...

Приняв боезапас и все необходимое для дальнейшего плавания, «Микоян» ушел из Сизтла. Пройдя Аляскинский залив через расположенные на островах Кадьяк и Уналашка американские военно-морские базы Кадьяк и Датч-Харбор, он вышел в море Беринга, и 9 августа 1942 года в 16 часов местного времени, через восемь с половиной месяцев со дня своего выхода из Батуми под приветственные звуки гудков,

сирен, ревунов всех находившихся здесь кораблей «Микоян» вошел в Бухту Провидения, куда ему и надлежало прийти и где, ожидая его прихода, уже находился пришедший из Владивостока отряд боевых кораблей ТОФа в составе лидера эскадренных миноносцев «Баку» и эскадренных миноносцев «Разумного» и «Разъяренного», выделенных на усиление Северного флота, этот отряд нам и предстояло провести с востока на запад Северного морского пути.

Таким образом, первая половина возложенного на нас ответственного задания была успешно выполнена. Вверенный нам корабль в целостности и сохранности был приведен к родным берегам и был готов к выполнению второй половины этого задания, не менее трудной и опасной.

На следующий день на большом сборе комиссар корабля, старший лейтенант М. Ф. Новиков зачитал нам телеграмму командующего ВМФ СССР, адмирала Н. Г. Кузнецова, поздравившего нас с приходом в Советский Союз и пожелавшего нам дальнейших успехов в выполнении ответственных боевых заданий командования. Все это давало нам повод для радости, гордости, воодушевления и хорошего настроения. Наконец-то мы снова были на Родине, наконец-то мы снова сможем принять непосредственное участие в общенародном деле разгрома врага. Но здесь же, в Бухте Провидения мы узнали и грустную новость. Командир корабля, капитан 2-го ранга С. М. Сергеев, под командованием которого был совершен этот выдающийся переход из Черного моря на Дальний Восток, и старший механик корабля, инженер, старший лейтенант Ю. М. Злотник отзывались в Москву, в распоряжение Штаба флота, видимо, за новыми назначениями. Что делать, служба есть служба. На ней человек не волен распоряжаться самим собой. Значит, так нужно. Расставание было очень трогательным, волнующим и сохранилось в душе и памяти каждого из нас. Корабль принял новый командир, капитан 3-го ранга Хлебников Юрий Константинович. Механическую службу корабля возглавил инженер, старший лейтенант Федотов Автоном Львович, некогда наш старший механик. В качестве, кажется, командира роты он принимал участие в героической обороне Одессы, в одном из боев был ранен, а после госпиталя отдел кадров ГУСМП опять назначил его на «Микоян». Случается же такое. Наша встреча с ним была душевной и радостной. Он был 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 тогдашние союзники американцы.

## На Северном морском пути

14 августа 1942 года «Микоян» и все три корабля отряда, специально подготовленные к переходу Северным морским путем, снялись с якорей, выйдя из Бухты Провидения, взяли курс на пролив Беринга и, пройдя его, вошли в Чукотское море. Несмотря на то, что стояло лето и где-то люди изнывали от жары, это море было сплошь забито перемещающимися ледяными полями, в нем сложилась исключительно тяжелая ледовая обстановка, и, войдя в эти льды, «Микоян» стал делать то, для чего и был построен. Мощностью своих машин и тяжестью своего массивного корпуса он крушил лед, пробивая в нем, как дорогу, широкую колею, по которой один за другим и следовали корабли отряда. Случалось, что кто-то из ведомых оказывался не в состоянии пробиться через сходящиеся за ледоколом льды и был затерт ими. Тогда «Микояну» приходилось возвращаться, окалывать этот корабль и помогать ему проходить по курсу дальше, а иногда и брать его на буксир. Часто и сам «Микоян», будучи не в силах бить лед ходом, бил его с разбегу, то есть давал полный ход назад и затем, разогнавшись полным ходом вперед, таким образом прокладывал и себе, и отряду дорогу во льдах. К этому маневру приходилось прибегать почти все время, так как мощности машин ледокола для битья такого тяжелого льда ходом явно не хватало. Круглые сутки, не прекращаясь ни на один час, шла тяжелая изнурительная работа, какая и выпадает на долю ледоколов на трассе Северного морского пути. В ряде случаев, когда встречались особенно тяжелые участки ледяных полей и «Микоян» один оказывался не в состоянии провести через них отряд, к нему на помощь, оставив проводимые ими транспорты, подходили другие ледоколы. Так, 1 сентября где-то, как мне помнится, на подходе к проливу Лонга к нам подошли два других ледокола. Как только один из них сблизился с «Микояном», с него по льду перешел и поднялся на борт нашего ле-

докола его командир, прославленный полярный мореход, главный герой челяускинской эпопеи Владимир Иванович Воронин. Радушно встретивший его командир «Микояна» провел его в штурманскую рубку, где они довольно долго обсуждали сложившуюся ледовую обстановку и свои совместные действия. Позже В. И. Воронин довольно подробно рассказал нам об этом и трагическом и героическом событии, происшедшем в феврале 1934 года во льдах Чукотского моря, в этих же забытых богом краях. Что делать, в жизни бывает всякое, тем более на море, тем более во льдах. Никому из нас не дано было знать, что примерно через три месяца мы и сами можем последовать за «Челюскиным», только в другом месте и по другой причине. Шла война, и шансов оказаться на дне у нас было гораздо больше, чем в свое время у него.

Поблагодарив Владимира Ивановича за обстоятельный рассказ, пожелав ему отменного здоровья и успехов в делах, мы тепло проводили его. 1 и 2 сентября тремя ледоколами мы били лед, окалывали корабли, прокладывали дорогу отряду. После того как этот тяжелейший участок пути был преодолен и обстановка несколько облегчилась, мы повели отряд дальше на запад, а два других ледокола снова переключились на проводку оставленных ими транспортов.

Здесь, видимо, самое время рассказать об условиях труда и службы моряков на паровых ледоколах того времени, коих уже никогда не познают современные моряки.

Если служба и труд моряков никогда не считались легкими уже в силу своей специфики, то работа моряков на паровых ледоколах, не претерпевшая решительно никаких изменений за все время существования, даже среди их коллег-собратьев на кораблях и судах всех классов, типов и назначений считалась едва ли не самой тяжелой. На них доставалось всем — от капитана до матроса.

Тяжелейшая и грязнейшая работа, какую себе можно только представить, именуемая бункеровкой, возникала каждый раз, как только тысячетонные бункера ледокола оказывались пустыми и из них в ненасытные, всепожирающие топки котлов выгребались последние тонны угля. Бункеровка производилась на трассе с пароходов и барж при любых погодных условиях мускульной силой всех членов экипажа. Затем отмывание ледокола — работа, именуемая авралом. Отмывание от ватерлинии до котлов его мачт, корпуса, палубы всех его наружных и внутренних помещений, всякого рода надстроек и пристроек, всего, куда забивалась всепроникающая угольная пыль. К этим в какой-то мере запланированным работам всегда и во множестве добавлялись работы совершенно непредвиденные, преподносимые условиями Севера, особенно обледенение и все связанное с ним. Все это было судьбой и уделом плававших на ледоколах моряков. Эта проза трудовых будней паровых ледоколов довольно быстро и, надо думать, навсегда охлаждала пыл и воображение всякого рода искателей экзотики и романтики Севера и мало кого удерживала на них. Здесь были нужны моряки-работники, моряки-грузчики. И если труд каждого моряка ледокола был очень тяжелым, то труд самого многочисленного подразделения его экипажа — кочегаров, был воистину каторжным. Нестерпимый жар, идущий из раскаленных топок громадных паровых котлов, в которые они одну за другой забрасывали тяжеловесные порции угля и распушривывали его по всему поду топок. Нестерпимый жар, идущий от прогретых горячим паром самих котлов и всевозможных паровых трубопроводов и в условиях Севера, и особенно при переходах ледокола южными морями и тропиками, делали этот труд, эту их работу — держать пар на марке — архитяжелейшим. За время вахты у котлов парусиновые рубахи так пропитывались потом, что на них проступала соль, которую сошкрябывали друг у друга перед тем, как их снять. Немного находилось охотих плавать на этих ледоколах, а тем более кочегарами, а ведь их на каждый ледокол требовалось более шестидесяти человек, и отдел кадров ГУСМП находился в постоянных и мучительных поисках этих всегда недостававших кадров. Я с глубочайшим уважением относился к моим боевым друзьям-товарищам, к моим сослуживцам, людям этой тяжелейшей огненной профессии и имел среди них немало хороших, преданных друзей — ребят, как правило, не блиставших своей образованностью, изысканностью манер, философичностью мышления, но зато простых, душевных, трудолюбивых, справедливых и благородных. С еще большим уважением я относился к тем из них, кои сами по доброй своей воле связав свою жизнь, свою судьбу с морем, без шума, бравады и какой-либо рисовки, с величайшим трудолюбием, безропотно и с достоинством несли тяжелейший крест свой.

Моим земляком, так же, как и я, жителем Подмосквья, оказался матрос-кочегар второго котельного отделения корабля Изяков Натан Моисеевич. Наша крепчайшая



дружба, зародившаяся на «Микояне» в годы минувшей войны, продолжает оставаться таковою и по сей день. Война, разумеется, по-своему все поставила на свои места, все нашла, все укомплектовала, но и она ни в коей мере и никоим образом не решила, да и не могла решить проблемы надежного обеспечения необходимыми кадрами ледокольный флот ГУСМП, а с ее окончанием эта проблема приобрела еще более острый и неразрешимый характер. Она, эта проблема, была решена только значительным улучшением и облегчением труда моряков ледоколов, и прежде всего труда кочегаров.

Преодолевая мощнейшие ледяные поля, завалы и нагромождения льда Чукотского моря и восточной части Восточно-Сибирского моря, пробиваясь сам и прокладывая дорогу отряду, к середине сентября «Микоян» вместе с ним вышел в свободное ото льдов море Лаптевых, где и расстался с отрядом, переключившись на проводку транспортов. Лидер эскадренных миноносцев «Баку» и эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный» продолжили свой героический поход морями Арктики, где-то к середине октября пришли к месту своего назначения — в Полярный и вскоре же включились в боевые действия Северного флота. Это было отличное пополнение, пришедшее в самый разгар 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 безусловная и неоспоримая заслуга моряков нашего «Микояна».

Завершение проводки отряда боевых кораблей Северным морским путем означало, что и вторая половина возложенного на нас ответственного задания была также успешно выполнена. Но в нашей помощи еще очень нуждались многие транспорты, находившиеся в разных районах моря Баренца, и «Микоян» продолжал нести свою боевую и трудовую вахту.

День 21 ноября 1942 года явился для моряков «Микояна» знаменательным днем. Где-то к исходу этого короткого, едва-едва высветившегося ноябрьского дня по расчетам и счислениям штурманов «Микоян» вышел на тот же меридиан, на ту восточную долготу, на которой на далеком-далеком юге, на солнечном берегу Черного моря расположен портовый город Батуми, откуда и началось наше плавание.

Не будучи штурманом, я затрудняюсь назвать точные координаты — их градусы, минуты и секунды, пришедшиеся на льды и холодные воды моря Баренца. Точно исчисленные, многократно проверенные и командиром корабля и штурманами, они зафиксированы в вахтенном журнале «Микояна» за 1942 год.

Таким образом, пройдя к этому дню три океана, одиннадцать морей, свыше десятка проливов и заливов и один канал и оставив за кормою 28 570 миль, «Микоян» по всем измерениям совершил полное кругосветное плавание. По этому случаю командир корабля, капитан 3-го ранга Ю. К. Хлебников поздравил экипаж и, следуя славным традициям русского военно-морского флота, разрешил выдать к обеду по чарке водки не в зачет. Плавание продолжалось, поход подходил к концу.

Успешное выполнение задания правительства и командования, совершение выдающегося кругосветного похода, равного которому и по сей день не знает история нашего советского военно-морского флота, ожидание скорого, хотя и кратковременного отдыха на берегу, по которому все мы так истосковались, — все это создавало хорошее, приподнятое настроение, но оно, увы, было еще слишком преждевременным. Война есть война, мы находились в районе боевых действий, и здесь следовало ожидать всякого. Вскоре же это и произошло... Продолжая проводку и конвоирование то одного, то другого транспорта, к концу дня 26 ноября 1942 года, точнее в 20.10 местного времени, как раз на смене вахт и всего через пять дней после завершения своего кругосветного плавания, выйдя с транспортами на траверз мыса Канин Нос и находясь всего в каких-то трехстах пятидесяти милях от Архангельска, «Микоян» подорвался на mine.

Страшной силы взрыв сотряс весь корабль, произведя на нем разрушения, повреждения и потери в личном составе. И хотя эта чертова мина, так некстати подвернувшаяся под днище нашего «Микояна», и не отправила его вместе со всеми нами на дно моря Баренца, но все же наделала нам много бед и хлопот. Силою взрыва было сорвано со своего основания и выброшено за борт кормовое орудие и все, что оказалось вблизи него. Два человека из расчета этого орудия также были выброшены за борт, остальных раскидало по верхней палубе. Машина перекладки руля в румпельном отделении была разбита вдребезги. Дали сильную течь котлы. Через образовавшиеся разрывы и трещины в нижней, подводной части корпуса корабля, где-то в районе правого гребного вала, хлынувшая туда забортная вода прорвалась в кормовое машинное отделение и наполовину затопила его. Несмотря на то, что клинкетные двери обоих машинных и всех четы-

рех котельных отделений корабля были задраены наглухо по-походному, забортная вода все же прошла в носовое машинное отделение и подходила к котлам четвертого котельного отделения. Были покорежены палубы и переборки кормовых жилых помещений машинной команды, повреждены многие трубопроводы. Как при этом устояла и не грохнула за борт или, еще того хуже, прямо на палубу и надстройки многотонная готмачта, одному богу известно. В ее правой стойке разошелся шов, и по нему прошла почти метровая продольная трещина, о чем мы, собственно, узнали много позже, уже стоя на ремонте в заводе. «Микоян», имея большой дифферент на корму, крен на правый борт и сидя в воде по самые иллюминаторы, остался без движения, управления, электроэнергии и связи. В случае непринятия самых срочных и действенных мер по его спасению, он мог окончательно потерять плавучесть и остойчивость и его участь была бы решена.

Опасность усугублялась еще и тем обстоятельством, что все мы думали, что порвались не на mine, а были атакованы немецкой подводной лодкой, которая и благословила нас одной из своих торпед, и поэтому нам следовало ожидать немедленного повторения ее атаки. Командир этой подводной лодки совершил бы величайшую и непростительную глупость, не выпустив по «Микояну» вторую торпеду и не отправив его на дно. Но второго залпа так и не последовало, это была все-таки мина, причем мина, взрывной механизм которой почему-то сработал с какими-то буквально секундными запозданиями, благодаря чему вся мощь и сила взрыва пришлось не под средней частью корпуса корабля, где располагались все его четыре котельных отделения (и в этом случае к силе взрыва самой мины неминуемо добавился бы еще и мощный выброс паров своих же девяти котлов), а где-то под кормою корабля, даже, возможно, за его кормою, когда он уже успел пройти какое-то расстояние от точки этого взрыва. В этих тяжелейших аварийных условиях в полной мере пригодилось все то, чему постоянно учат на всех кораблях нашего Военно-Морского Флота и в чем экипаж «Микояна» уже имел немалую соответствующую практику — борьбе за живучесть корабля. Все моряки, каждый на своем боевом посту или определенном ему участке, смело и решительно включились в эту борьбу.

Расположенная на втором этаже кормового машинного отделения главная электростанция корабля — турбодинамо — вышла из строя, ей также грозило затопление. Отдавая себе полный отчет в мере ответственности, какая ложится на меня в создавшейся ситуации, когда роль моей аварийной дизельной электростанции, как раз и предназначенной на подобный случай, может оказаться решающей, так как без электроэнергии, без освещения вообще невозможно производить никаких работ, я сделал все, на что только оказался способен, чтобы возможно быстрее обеспечить корабль электроэнергией, хотя сделать это оказалось совсем не просто. Один из двух дизелей, сорвав фланец газоотводной трубы, приливы и анкерные болты, не удержался на своей фундаментной раме, сошел с нее и, согнув водяной, воздушный и топливный трубопроводы, завалился на переборку. Второй же дизель каким-то чудом устоял на своем месте и оказался в рабочем состоянии, его мне и удалось запустить, им я и обеспечивал подачу электроэнергии в сеть до исправления и ввода в строй турбодинамо. Решительные и толковые приказы не растерявшегося командира корабля, быстро сориентировавшегося в создавшейся ситуации, умелые действия натренированных матросов верхней палубы, руководимых старшим помощником командира корабля и главным боцманом, и такие же квалифицированные и самоотверженные действия моряков машинной команды, руководимой весьма сведущим в таких аварийных делах старшим механиком корабля, быстро стали давать свои положительные результаты. Заведенные под корму маты-пластыри и запущенные в работу мощные балластно-спасательные насосы значительно улучшили положение корабля. Поступление забортной воды в его кормовые отсеки почти полностью прекратилось.

Пробные, принятые со всеми мерами предосторожности провороты машин показали, что левой машиной еще можно пользоваться. Правая нуждалась в дальнейшем тщательном осмотре, проверке и вероятном ремонте и наладке как самой машины, так и всей линии ее гребного вала. В кормовом машинном отделении еще продолжался отлив забортной воды. С помощью подошедшего транспорта и подрабатывая своей левой машиной, «Микоян» выбрался на мелководье Кольского побережья где-то в районе Иоканги и осмотрен водолазами. Утешительного было мало. Для проведения надлежащего ремонта его необходимо было ставить в док. Ни в Мурманске, ни в Архангельске, ни в Северодвинске такого дока не было. Все же он был приведен

в Северодвинск и здесь величайшей сообразительностью и сноровкой опытных инженеров и техников и мастерством специалистов-рабочих местного завода при самом активном участии и самих моряков «Микояна» он, насколько позволяли весьма ограниченные возможности этого завода, был отремонтирован. И, хотя имел еще целый ряд весьма существенных дефектов, устранить которые завод был не в состоянии, все же вошел в строй действующих и продолжал нести свою боевую и трудовую вахту во льдах Белого и Баренцова морей. При проведении ремонта здесь же, в Северодвинске была срезана и снята с корабля уже упоминавшаяся мною грот-мачта, окрещенная нами виселицей. Ее снятие не вызвало ни у кого из нас слез разлуки. Она, как показала практика, была совершенно ненужной и лишь увеличивала и без того немалую бортовую качку, которой из-за своего яйцеобразного корпуса так подвержены все ледоколы при плавании на чистой воде. Зато искреннее сожаление, величайшую печаль и скупые матросские слезы вызвал у всех нас приходившийся на один из дней декабря 1942 года горький час прощания — в Северодвинске приказом свыше экипаж «Микояна» был, едва ли не наполовину расформирован и заменен. Наши моряки были направлены на другие корабли и части Северного и Тихоокеанского флотов. Прослужив на «Микояне» без малого четыре года, я мыслил и дальше продолжать свою службу на нем, но где-то в середине декабря 1944 года неожиданно-негаданно пришел приказ о моем переводе на новый мощный ледокол, дизель-электроход «Адмирал Макаров». На нем я и служил до августа 1946 года в должности механика 3-го дизельного отделения.

## Послесловие

Вот что я хотел бы добавить к уже рассказанному.

К числу тех величайших опасностей и трудностей, кои довелось преодолеть нам в ходе этого беспрецедентного кругосветного похода, безусловно, следует отнести и те опасности и трудности чисто мореходного, навигационного порядка, которые были созданы войною, боевыми действиями противоборствующих сторон как для своих кораблей, так и для кораблей нейтральных государств на всех морях и океанах нашей планеты.

Весь тяжелый и долгий поход был совершен при полном наружном затемнении всего корабля, когда с наступлением темноты не включались даже его ходовые огни и опасность его столкновения с другими кораблями многократно возрастала. Локаторных же и телевизионных установок, этих всевидящих глаз каждого современного корабля, в то время не имели даже авианосцы, мощнейшие линкоры, крейсера и самые большие океанские суда, не говоря уже о кораблях и судах более низкого класса и ранга. И в том, что, несмотря на все это, поход был совершен без каких-либо погрешностей в прокладке курсов, определении местонахождения корабля, в избежании возможных столкновений в ночное время с другими кораблями, была безусловная заслуга штурманов «Микояна», компетентность в штурманском деле самого командира корабля, капитана 2-го ранга С. М. Сергеева и отличная служба, знание дела и бдительность рулевых и сигнальщиков. К этому, несомненно, следует добавить и безупречную, квалифицированную работу всех моряков машинной команды корабля, всей его пятой боевой части: механиков, машинистов, кочегаров, электриков, не допустивших выхода из строя вверенных им котельных установок, машин, приборов, вспомогательных механизмов и надежно обеспечивавших ход корабля в условиях, подчас весьма опасных и даже критических. Доброго слова заслуживает каждый моряк «Микояна», на каком бы посту он ни находился, какую бы должность ни занимал, за свою добросовестную, безупречную службу на нем, за честно исполненный перед своею матерью Родиной долг.

Первый военный командир «Микояна», капитан 2-го ранга С. М. Сергеев, под командованием которого был совершен этот выдающийся переход из Черного моря на Дальний Восток, после выхода в отставку уже в звании капитана 1-го ранга жил в Москве и скончался 1 мая 1979 года в возрасте семидесяти восьми лет. Я был на его похоронах. Дай бог, чтоб и впредь наш флот не скудел на таких же достойных и наделенных всеми наилучшими качествами боевых командиров, каким был наш покойный командир. Вечная ему память и слава.

Во время боев за Одессу у нас на «Микояне» в качестве военного корреспондента

«Правды» находился известный советский писатель Леонид Сергеевич Соболев. Он был в звании капитана 3-го ранга. Он и явился свидетелем всех наших дел.

Находясь на корабле, он интересовался всем и бывал везде. И в штурманской рубке, и у орудий, на дальномерных постах, в машинных и котельных отделениях. Дважды он заходил и на мой боевой пост — в помещение аварийной дизельной электростанции, располагавшейся, как я уже упоминал, на верхней палубе в кормовой части корабля, где и произошло наше знакомство. Дважды он выступал по корабельной радиотрансляционной сети. С нашего же «Микояна» он и был переправлен катером в осажденную Одессу, и наши пути с ним разошлись. После войны я неоднократно 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. Я их бережно храню как самые дорогие реликвии. Он был наслышан о кругосветном плавании нашего «Микояна», очень интересовался им и о многом меня расспрашивал. Мы с ним имели договоренность о наших дальнейших встречах и беседах на эту тему. Его безвременная кончина в феврале 1971 года навсегда исключила такую возможность.

Где проживает и жив ли вообще бывший комиссар нашего «Микояна», старший лейтенант М. Ф. Новиков, давший мне в 1943 году рекомендацию для вступления в партию, я не знаю. На встрече 8 мая 1973 года его не было. Мне также ничего не известно и о многих других моих боевых друзьях-товарищах, бывших моряках «Микояна», участниках этого выдающегося героического кругосветного похода, совершенного в годы Великой Отечественной войны. Может быть, кому-нибудь из них попадутся на глаза эти строки и, прочитав их, убежденный сединою друг откликнется, отзовется, то-то будет радость!

С танкером «Сахалин», одновременно с которым мы уходили из Черного моря в конце ноября 1941 года, мы все же встретились. Это произошло, если мне не изменяет память, где-то в конце февраля — начале марта 1944 года, когда мы занимались проводкой судов в проливе Лаперуза. Как раз его и довелось проводить. Наша встреча с ним была исключительно волнующей и радостной. Моряки «Сахалина» рассказали нам о том, как сложился их переход на Дальний Восток, они же поведали нам и о гибели танкеров «Туапсе» и «Варлаам Аванесов», потопленных немецкими подводными лодками. Что делать — у каждого своя судьба, свое счастье. Но я знаю, что на них погибли не все моряки, и не теряю надежды еще встретиться с кем-либо из них.

Прославленный полярный мореход, Герой Социалистического Труда, капитан атомного ледокола «Арктика» Юрий Сергеевич Кучиев, хорошо знакомый с одиссеей нашего «Микояна», прислал мне хорошее, дружеское письмо с самыми восторженными высказываниями в наш адрес и подарил свой фотопортрет, который сопроводил словами самого глубокого уважения и ко мне лично, и ко всем участникам этого похода. Разумеется, и для меня, и для всех «микоянцев» заслужить высокую оценку заслуженного и опытного полярного морехода, пробившегося на своей «Арктике» аж до самого Северного полюса, есть великая честь. Это в высшей степени почетно, приятно и лестно.

Имя второго (ныне покойного) командира «Микояна», капитана 3-го ранга Хлебникова Юрия Константиновича присвоено построенному в Финляндии мощному дизельному ледоколу; полагаю, что и имя первого командира «Микояна», капитана 2-го ранга Сергеева Сергея Михайловича (также ныне покойного) с полным на это правом должно быть присвоено одному из новых военных кораблей или новому мощному ледоколу. Вложив все свои знания, весь свой богатый боевой опыт и всю свою энергию в развитие, совершенствование и усиление боевой мощи нашего Военно-Морского Флота, безупречной и доблестной службе в котором Сергей Михайлович посвятил всю свою жизнь, он, как нам представляется, всеми своими заслугами перед Родиной эту честь заслужил вполне.

8 мая 1973 года, в канун великого всенародного праздника Дня Победы в Москве в Центральном музее Вооруженных Сил СССР состоялась первая послевоенная встреча бывших моряков вспомогательного крейсера-ледокола «Микоян». На нее во главе со своим бывшим командиром, капитаном 1-го ранга в отставке Сергеевым Сергеем Михайловичем съехались со всех концов Советского Союза пятьдесят семь человек. Все, кого удалось разыскать и собрать.

С тех пор прошло одиннадцать лет. Сколько моих боевых товарищей откликнется теперь?..