

Страницы великого подвига

ПРОРЫВ ОГНЕННОЙ БЛОКАДЫ

В книге «Морской транспорт СССР», посвященной 60-летию торгового флота нашей страны, говорится, что осенью 1941 года по решению Государственного Комитета Оборона СССР началось перебазирование с Черного моря на Дальний Восток нескольких крупных танкеров и ледоколов, построенных накануне войны в Николаеве. С началом навигации на Северном морском пути в

1942 г. ледокол активно включился в ледовую проводку транспортов и бвемых кораблей.

Беспримерный транскавказский прорыв через вражеские заслоны вошел одной из незабываемых страниц в героическую историю советского морского флота в годы Великой Отечественной войны.



ВПЕРЕДИ ТРЕВОЖНЫЕ МИЛИ...

СО МНОГИМИ из тех, кто перенес тягчайшие испытания в том памятном рейсе, мы встречались в Москве, Херсоне и Николаеве. Нашим первым собеседником стал капитан дальнего плавания С. Сергеев — ветеран Коммунистической партии, Военно-Морского и торгового флота, гражданской и Великой Отечественной войн. Капитан 1 ранга в отставке — кавалер ордена Ленина, четырех орденов Красного Знамени, ордена Красной Звезды и других государственных наград. Он отдал морю свыше полувек своей богатой событиями жизни.

лица друзей поусуевали, приметнее засеребрились головы главного бочмана А. Гройсмана, сигнальщика Е. Полеуща, начальника продовольственной части Е. Абенко, старших машинистов Ф. Хилько и А. Колбанова, электротрашарщика и моториста Н. Назаратия, рулевого Д. Сергеева, машинистов В. Добровольского и П. Слюсаренко...

За кормой их судна остались почти 25000 миль. Тревожных военных миль... Ледокол прошел мимо фашистских баз в Эгейском море, пересек Индийский, Атлантический и Тихий океаны наперекор вражеским кораблям-рейдерам. Держал путь в Суэцком канале и Магеллановом проливе, отдавал якорь в гаванях четырех континентов.

— Что нас вело к Победе и помогло выстоять? — вспоминал Е. Полеущ. Сейчас, когда минуло много лет, это особенно ясно понимаешь. Знаете, сколько людей приходило в зарубежных портах посмотреть на ледокол? Прежде всего они видели в нас посланцев народа, который нес главную тяжесть борьбы с фашизмом. Мысль о том, что по нашему экипажу судит о всем международном Советском Союзе, и придавала силы.

Перед нами — ветхие лавочки с записями о тех давних беседах в 1965 году,

пожелтевшие, хрупкие от времени фотографии. Мы еще и еще раз вглядываемся в них, восстанавливая в памяти рассказы наших собеседников о том, что уже стало историей.

Капитан С. Сергеев. Самый новый, современный и мощный по тому времени линейный ледокол «А. Микоян» водоизмещением 1000 тонн построил по заказу Главсевморпути. Когда наступила военная пора, его использовали как вспомогательный крейсер Черноморского флота. Команду пополнили многие из тех, кто строил судно для мирной работы в арктических морях. Вероломное нападение немецко-фашистских захватчиков заставило всех нас поступить именно так. Мои товарищи, независимо ни на какие болезни, личные обстоятельства, вынужденные были уйти — путь моряков-воинов.

Старший машинист Ф.

Хилько. В мирное время потребовалось бы семь-восемь месяцев, чтобы подготовить судно к сдаче. Мы же выполнили это за сорок суток. Каждый понимал: ледокол теперь нужен не только для проводки караванов по полярным трассам.

Например, Е. Абенко, Фашистские летчики сбросили первые бомбы на город и завод. Последовал приказ выводить суда в море. Погрузили оборудование, явля на борт эвакуированных судостроителей... Первые страницы биографии ледокола открылись под грохот авиационных бомб и артиллерийской канонады. После подвига Государственного флага СССР 5 августа ушли из родного города ночью следующего дня.

Сигнальщик Е. Полеущ. В Николаеве корабль принял испытательный военный моряк капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев. Последовал переход в Севастополь. Здесь окончательно укомплектовалась команда, а ледокол вооружили дальнобойными 130-мм орудиями в подубашниках и зенитками разных калибров. Мы участвовали в обороне Одессы. Артиллерийским огнем громили войска противника на берегу, прикрывая высадку десантов... Не раз отражали атаки вражеских самолетов. Машинист П. Слюсаренко. Получили приказ пода-

вить две фашистские батареи в районе Дюфиновки. Как можно ближе подошли к берегу и сокрушительными залпами смели орудия. Возвращаясь, встретил лидер «Харькова» и земснаряд «Веспощадный». Над ними звенели флажные сигналы «Подаряем!»

Старший машинист А. Колбанов. Жаркие бои, начатые под Одессой, завершились в Севастополе. Помню, как после швартовки я вместе с товарищами по кормовому машинному отделению бук-

вально свалился на палубу. Проснулся от каких-то стуков. Оказалось, что Ф. Хилько и В. Добровольский со своими напарниками перебазировать мотельный подлинник левой машины. Можете себе представить, чего им стоило не унудить и взяться за инструменты!

Моторист Н. Назаратий. В Севастополе совместно с зенитчиками корабель и береговых батарей Черноморского флота отражали ожесточенные атаки фашистских самолетов. Приняли много

раненых, боевую технику и ценные грузы. Пошли в Новороссийск. На подходе к Цемеской бухте подверглись непрерывным воздушным налетам. То и дело из-за гор появлялись бомбардировщики с черными крыльями и устремлялись на судно. Выходя из бухты, становился непреодолимая огневая завеса наших орудий. Бомбы падали далеко в море. Подбили два самолета и получили благодарность от военного командования.

В. КНИППЕР, Г. БРЕГМАН, действительные члены Географического общества СССР. (Продолжение следует).

И встретили корабли-моряки военных лет... (Снимок 1965 г.). Фото автора.

