



Страницы великого подвига

ПРОРЫВ ОГНЕННОЙ БЛОКАДЫ



Сигнал тревоги

Капитан С. Сергеев. Поздней осенью поступил приказ — снять орудия и другое вооружение, готовиться к дальнему заграничному плаванию. Вместе с нами отправлялись танкеры «Варлам Аванесов», «Сахалин» и «Туапсе», ведомые известными капитанами Борисом Пименовичем Осташевским, Придо Адовичем Померанцем и Владимиром Ивановичем Щербачевым. Все они стояли у истоков становления и развития торгового флота Советской республики.

В крепкий шторм покинули ночью 26 ноября субтропический Батуми и продолжили курс на Босфор. На танкерах находилось 30000 тонн различных нефтегрузов, предназначенных турецким фирмам. После Стамбула команда, состоящей из 165 человек, предстояло безоружными прорваться мимо баз противника в Эгейское море и достичь одного из восточных средиземноморских портов, контролируемых Англией. А затем пересечь океаны до бухты Провидения на Чукотке и передать ледокол Главному управлению Северного морского пути.

Почему были безоружными? Это давало право зайти в любой порт нейтрального государства. Никого из нас не покидала вера в успех похода, хотя на островах Самос,

Хиос и Родос базировались итальянские эсминцы, торпедные катера и самолеты. При всем желании здесь нельзя было проследить незамеченными. Впоследствии стало известно, что противник, догадываясь о походе «А. Микояна» и танкеров, стремился их захватить или уничтожить. Мы все помнили приказ: «Если фашистские корабли и попытаются захватить ледокол, его ни в коем случае не сдавать, а при крайней необходимости взорвать, затопить...»

Сигнальщик Е. Полещук. Гитлеровские войска рвались к Москве, блокировали Ленинград... А через Босфор на рейд Стамбула пришли четыре судна под красным флагом. Конечно, наше кратковременное пребывание незамедлительно привлекло внимание сотрудников консульств Германии и Италии. Вокруг столбов появились шлюпки с назойливыми «любопытными» рыбаками и фотоаппаратами.

Капитан С. Сергеев. Незамеченные никем ушли из Стамбула. Пересекли Мраморное море и в ночь на 29 ноября покинули Дарданеллы. Погода благоприятствовала. Было темно, моросил дождь, видимость не превышала пяти кабельтовых, а ветер — шести баллов. Избегая встречи с противником в Эгейском море, переходы совершали лишь ночью, без ходовых огней. Днем выбирали якорную стоянку в ук-

ромных бухточках или укрывались у небольших и безлюдных скалистых островков вблизи побережья Турции. От всех потребовалось небывалое напряжение сил. Малейший навигационный просчет мог «завести» нас на подводные камни или минные поля. И все же на третьи сутки на подходе к острову Родос ледокол обнаружил итальянские самолеты-разведчики.

Главный боцман А. Гройсман. Тогда произошел случай, подтвердивший, что уверенность экипажа в нашем командире оказалась не напрасной. А он проявил выдержку потому, что верил каждому из нас.

Стремительно подошли два торпедных катера. С них по мегафону на ломаном русском языке приказали следовать на Родос. Никто не отозвался. Капитан и штурманы сверили по карте наш генеральный курс. Он совпал с направлением движения катеров. Но когда они повернули к базе, мы по-прежнему придерживались своего пути. Тогда катера вернулись и снова потребовали изменить курс. Однако ледокол продолжал идти, как прежде. Наступили решающие минуты. Небольшие, но быстроходные вооруженные корабли приготовились к атаке. У нас раздался сигнал тревоги.

Капитан С. Сергеев. Сначала на боевой курс легли катера. Позже к нам устреми-

лись два самолета-торпедоносца. У команды «А. Микояна» оставалось единственное оружие — четкое и энергичное маневрирование громадным ледоколом. Ни одна из шести выпущенных торпед не достигла цели, все прошло мимо! Каждый раз удавалось уклониться от смертельного поражения. Истрасходовав все торпеды, катера и самолеты открыли стрельбу из автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов. Это длилось два часа, но выручила толстая стальная обшивка корпуса. На нем появились лишь вмятины.

Фашисты перенесли огонь на мостик, надстройки и дымовые трубы. Здесь насчитали свыше 500 пробоин. Возникшие пожары быстро гасили. Котлы, машины и вспомогательные механизмы из строя не вышли. Рулевого С. Рузакова и сигнальщика Е. Полещука ранило, но они, преодолевая боль, остались на постах. Четвертый штурман Г. Молочинский (впоследствии капитан ряда дальневосточных судов и Феодосийского порта) и матрос Д. Сергеев временно их заменили, чтобы им сделали перевязку.

Сигнальщик Е. Полещук. Командиру, его помощникам, рулевым и нам, сигнальщикам, нельзя было покидать мостик, а враг стрелял по нему в упор. Прицелился тулуп, скатал и уложил возле тумбы дальномера. Это позволило мне и штурману Г. Молочинскому вести наблюдение за катерами. Позже, когда развернули тулуп, обнаружили в нем дыры, пробитые осколками.

Старший машинист Ф. Хилько. Наступившая ночь не избавила от торпедных катеров. Лучи прожекторов освещали ледокол. Итальян-

цы явно ждали подкрепления, чтобы захватить судно. Выручило то, что один из снарядов попал в бак нашего катера. Горящий бензин разлился по палубе. Опасаясь возможного взрыва, фашистские войска ретировались в сторону.

Палубная команда во главе с боцманами А. Гройсманом и Т. Морозом ударами топоров обрубила тали, и катер, объятый пламенем, рухнул в море. В облаках дыма наш корабль исчез в ночной тьме. Усилился шторм... Все это позволило оторваться от врага.

Шли самым малым; трубы изрешечены осколками, в топках нет тяги. До утра устранили повреждения. Осторожно пробирались ночью среди островков, ориентируясь исключительно по белым бурунам у берегов. Постепенно форсирова ход, достигли английской военно-морской базы Фамагуста на острове Кипр. Встретили нас здесь настороженно, не поверили, что прибыл «А. Микоян». Радио Рима несколько раз передавало сообщения о гибели ледокола, названного «крупным советским военным кораблем». Английские морские офицеры с восхищением осмотрели невооруженное судно, сумевшее выйти победителем из неравного поединка с торпедными катерами и самолетами-торпедоносцами.

**В. КНИППЕР,
Г. БРЕГМАН,**
действительные члены
Географического общества СССР.

(Окончание следует).

НА СНИМКАХ: капитан С. Сергеев; ледокол «А. Микоян» у родных берегов на Чукотке в августе 1942 г. [из архива «ВТ»].