

героические корабли



М. БОЖАТКИН

„А. МИКОЯН“

С/Микоян
Сотрешне
Вещ. ГИИ
0502

Микоян
16 апр 1974.

М. Божаткин

Героические корабли

М. БОЖАТКИН

„А. МИКОЯН“



ОДЕССА 1973

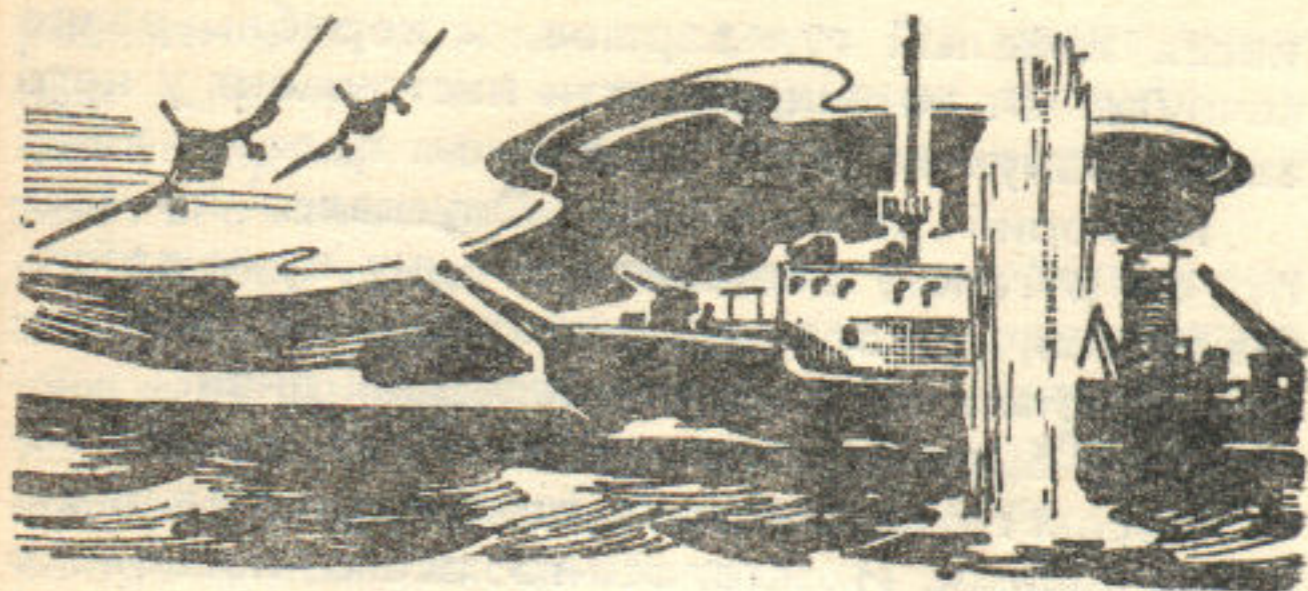
Документальный очерк посвящен мужеству и отваге советских моряков ледокола «А. Микоян» в годы Великой Отечественной войны. Автор рассказывает о действиях экипажа этого судна в период обороны Одессы и Севастополя, о героическом рейсе ледокола из Черного моря в Эгейское и Средиземное, а затем — на Дальний Восток, о боевой вахте моряков в Северном Ледовитом океане.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

© Издательство «Маяк», 1973 г.

Б $\frac{0164-058}{M217(04)-73}$ БЗ-30-11-72

ОДЕССКАЯ
КНИЖНАЯ
ФАБРИКА



«В конце 1941 — начале 1942 годов ледокол «А. Микоян», танкеры «Сахалин», «Варлаам Аванесов» и «Туапсе», преследуемые фашистскими подводками, торпедными катерами и самолетами, прорвались из Черного моря мимо итало-германских военноморских баз в Эгейском и Средиземном морях и ушли на Дальний Восток. Во время прорыва танкер «Варлаам Аванесов» погиб, а ледокол «А. Микоян» получил более 150 пробоин».

Надпись на стенде Музея
морского флота СССР.

НАЛЕТ

Иван Яковлевич уже постукивал молотком, а Григорий все еще пристраивался к делу, взобравшись под самый подволок. Наконец и он нашел более или менее удобное место, но только приловчился ударить по чекану, как до-

несся тяжелый гул взрыва, и корабль резко качнуло. От неожиданности инструмент у него выскользнул из руки, со звоном полетел вниз.

Григорий рассвирепел. Спускаясь по трапу, он ругался, смешивая в одну кучу войну, фашистов, непослушный инструмент, все неприятности и огорчения последних дней.

Да и было от чего выйти из себя: уже почти совсем готова машина, дело только за ними, чеканщиками. И осталось-то всего несколько трубок. С ними тоже справились бы вовремя, если бы никто не мешал — то монтажники заняли весь отсек, так что и до котла не добраться, то маляры вклинились, а вот сегодня еще нет полдня, а уже второй налет фашистской авиации.

Иван Яковлевич смотрит на сердито топорщащиеся усы своего товарища, в которых каплями росы поблескивает седина, и тяжело вздыхает.

— Да говорил же я тебе — привяжи чекан к руке!

Иван Яковлевич Стеценко и Григорий Дьяченко внешне совершенно не похожи друг на друга. Стеценко невысок ростом, голубоглаз, русоволос, так что и седина незаметна. Из-под пиджака ясно проступает небольшое брюшко. Григорий же худощав, высок, черноволос, хотя за последнее время темнота волос сильно

разбавилась седыми прядями. Он носит пышные усы, чуть что — топорщит их сердито, за что товарищи по работе за глаза часто называют его «тараканом».

И характером они несхожи. Иван Яковлевич спокоен, рассудителен, в делах нетороплив, но уже если примет какое решение, — доведет дело до конца во что бы то ни стало. Дьяченко же горяч, заводится, что называется, с полуоборота, но и отходит быстро.

В общем, совершенно разные люди, а по-ди ж ты — дружат. И работают вместе вот уже не один десяток лет.

Оба еще подростками пришли на Черноморский судостроительный завод — тогда он назывался «Наваль», то есть «Морской». В народе же его звали просто «Французским», так как его хозяевами являлись французские и бельгийские капиталисты. Были мальчишками на побегушках, подручными, потом котельщиками, или «глухарями». У последних работа особенно тяжелая — при клепке корабельных котлов один из рабочих, находясь в котле, придерживает заклепку, а другой бьет по ней кувалдой. От постоянного грохота почти все котельщики туговаты на ухо, за что и получили прозвище «глухари».

Потом Иван и Григорий на ранг выше поднялись, стали чеканщиками — развальцовыва-

ли или, как говорят на заводе, зачеканивали водогрейные трубки в паровых котлах. В своем деле оба достигли высшей степени мастерства: там, где они прошли со своими чеками, трубки течи не давали под любым давлением.

Специальность тоже не из легких. Да еще на этом гигантском ледоколе. На нем установлены три паровые машины по три тысячи триста лошадиных сил каждая. Девять котлов обеспечивают их паром. Сколько на них трубок — не счесть. И каждую зачеканить нужно. Сделано много, но еще не все закончено, поэтому и торопятся друзья.

Григорий нагнулся за инструментом, но корабль снова резко вздрогнул, словно с ходу ударился о какое-то препятствие. Погас свет, тоненько зазвенели осколки лопнувшего плафона, раздался оглушающий гул взрыва.

— Это уже рядом! — воскликнул Иван Яковлевич.

Не сговариваясь, оба бросились на верхнюю палубу. Она была мокрой от выброшенной взрывом воды, болтался перебитый осколками трос. Черные кресты улетающих на запад самолетов казались кляксами на безоблачном небе. Иван Яковлевич молча погрозил им вслед кулаками и огляделся.

Завод горел. Метались рваные языки пла-

мени, почти бесцветные в солнечных лучах, клубы дыма стлались над цехами, над корпусами недостроенных кораблей.

— Это в инструментальном! — воскликнул кто-то.

— И в кузнечном!

— Идемте тушить! — слышались голоса.

— По местам стоять, переходить к другому причалу! — раздалась команда с мостика.

Огромное судно еще не на ходу, перетянуть его — труд невероятный. Для всех дело нашлось. Пока переходили от причала к причалу, пока ошвартовались, дым над горящими цехами стал рассеиваться, а языки пламени совсем исчезли — потушили пожар судостроители.

К воротам завода одна за другой подошли санитарные машины — надо было подобрать раненых.

Иван Яковлевич хотел было пойти посмотреть, что делается в цехах, но тут же раздумал: надо чеканку закончить...

По плану ледоколу еще месяцев семь-восемь на заводе стоять, достраиваться, но какие могут быть планы, если война?! Судостроители работают день и ночь, почти без отдыха. И многое сделали. Еще и полтора месяца не прошло с начала войны, а судно уже почти готово. Скоро можно и в море выйти.

Ледокол «А. Микоян» строился по заказу «Главсевморпути» для Ледовитого океана, да теперь туда дорога закрыта. «Ничего, в военное время и на Черном море ему дело найдется. Можно грузы и людей перевозить, а то и пушки поставить», — рассуждали судостроители.

«ПРОЩАЙ, ЗАВОД!..»

Мичман с сожалением посмотрел на мокрые, заляпанные грязью брюки, на китель, весь в пятнах сажи, снял фуражку. Для чего-то сдунул с нее пылинку, хотя ясно было, что фуражку вообще следует выбросить: верх ее прогорел, а козырек потрескался от жары.

Конечно, обмундирование попортил, но не мог же он пройти мимо, когда горит цех, стонут раненые люди?! Бросился помогать. Теперь все в порядке. Пожарные тушат последние тлеющие головни, растаскивают искореженные балки, а в дальнем углу цеха уже пробуют станки — время такое, нельзя терять ни минуты.

Неподалеку, в тени акации со скрутившимися от огня листьями, лежат несколько человек, накрытые брезентом. Им уже ничем не можешь... Взгляд невольно задержался на этом, в пятнах крови и сажи, брезенте. Но тут же

мичман решительно натянул фуражку и зашагал. К командиру базы.

Нескладно как-то получается: он, мичман Александр Гройсман, прослуживший на флоте без малого десятков лет, в эти дни должен находиться в Николаеве. Конечно, приятно, что из всех боцманов Черноморского флота его назначили главным боцманом вновь строящегося корабля.

Вон громада его стоит на стапелях, возвышаясь и над цехами, и над корпусами соседних судов.

Службу Александр начал на линкоре «Парижская коммуна», вместе с этим кораблем в штормовую зиму с 1929 на 1930 год совершил переход из Балтийского в Черное море. Переход был очень трудным. Над Атлантикой свирепствовали зимние штормы, в Бискайском заливе огромный корабль бросало буквально как ореховую скорлупу.

Прошли годы, и Гройсмана назначили главным боцманом «Парижанки» — так любовно окрестили черноморские моряки линкор «Парижская коммуна». А с него вот сюда, на новый корабль. Так Александр Григорьевич очутился в родном городе. Здесь, в Николаеве, он родился, здесь вместе со сверстниками бегал купаться на широкие плесы Ингула и Буга, здесь мечтал о море и отсюда был призван на

военную службу. И сейчас в Николаеве живут его мать, сестры. Казалось бы, повезло. Но находиться на строящемся корабле, когда идет война, когда его товарищи ежедневно вступают в схватки с врагом,— с этим мичман Гройсман не мог смириться. Вот он и решил идти к командиру базы с просьбой откомандировать его на какой-либо действующий корабль. Шел вторично, первый раз получил отказ.

Александр уже потянулся за пропуском около проходной, да тут его окликнули:

— Мичман Гройсман!

Оглянулся — капитан 2 ранга Сергеев. Знакомы давно, еще с Балтики, где мичману, как и Сергееву, довелось служить раньше. Потом, как слышал Гройсман, Сергеев был в Испании, и вот снова встретились.

— Слушаю, товарищ капитан второго ранга! — вытянулся в струнку мичман.

— Куда это вы торопитесь?

— К командиру базы.

— Зачем, если не секрет?

— Думаю проситься в действующий флот.

— А тут что, тыл? — кивнул Сергеев туда, где находился разбомбленный цех. — Ведь в там были...

— Так точно, был. Однако это еще не бой. А я хочу по-настоящему драться с фашистами. Сколько горя они несут нашему народу!

Капитан ледокола
«А. Микоян»
С. М. Сергеев



— Успеете еще, а сейчас следуйте на ледокол «Микоян». Я назначен его командиром, а вы будете главным боцманом.

— Так как же...

— С командиром базы я все улажу. А ледокол нужно уводить, немцы за ним охотятся. Вместе с боцманской командой готовьте судно к переводу на новое место, я скоро вернусь.

— Есть! — откозырнул мичман и помчался на судно.

Пусть не совсем так, как думал Александр, но в общем-то получилось неплохо. Конечно, ледокол — не линкор, не крейсер, но бездействие все же кончится.

«А немцы действительно охотятся за ледоколом, — думал про себя мичман. — Судно огромное — водоизмещением одиннадцать тысяч тонн. Это с полным грузом, а сейчас оно пустое, только машины да оборудование установлены. Ватерлиния почти на два с половиной метра выше уровня воды, поэтому ледокол кажется еще громаднее. Может, немцы принимают его за линкор, поэтому и целят все время в него? Вчера серия бомб упала около корабля, сегодня — тоже».

Прерывистое гудение прервало размышления мичмана. Взглянул вверх, так и есть — висит над заводом разведчик. Странной, непривычной формы — двухфюзеляжный. «Фоккевульф», но все его называют просто «рамой».

Коль разведчик появился, — жди налета. Опять попытаются разбомбить ледокол. Значит, нужно перетянуть его на другое место. И мичман вместе с заводским боцманом Тимофеем Морозом и другими моряками начали подготавливать ледокол к переводу. Закрепили за битенг трос, передали его на буксир. А тут и капитан 2 ранга Сергеев прибыл. И как только «рама» скрылась за горизонтом, буксир

оттащил «Микояна» подальше от завода, к Новому элеватору.

Только ошвартовались у берега, как Сергеев распорядился:

— Корабль к походу изготовить!

Капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев еще в Испании хорошо изучил повадки фашистов: раз они что-то задумали, то постараются добиться своего. Противодействовать им можно только силой или хитростью. А гитлеровцы, бесспорно, стремятся утопить ледокол. Пока, переводя корабль от одного причала к другому, удавалось избегать прямых попаданий, но долго ли еще это может продолжаться?! И широк Бугский лиман, да маневрировать в нем негде.

Реальных сил для отражения налетов вражеской авиации нет: противовоздушная оборона в городе не особенно сильна, а истребители больше нужны непосредственно на фронте.

Оставался единственный выход — уходить в Севастополь, под защиту крепостных батарей и кораблей флота. С такими доводами согласился и командир базы, и это было единственно правильное решение. Правда, еще не все готово, но оставшиеся недоделки можно и в Севастополе дотянуть.

Начались авралы, предшествующие каж-

дому спешному выходу в море. Принимали на борт материалы, продовольствие, воду, грузили уголь, разводили пары, спускали на причал все ненужное, проверяли надежность агрегатов... Александр Гройсман, Тимофей Мороз, да и вообще вся боцманская команда с ног сбилась, пытаясь навести на палубе порядок.

И не только на ледоколе — во всех цехах завода шли спешные работы. Немцы рвались вперед, и завод эвакуировался. Ценности, материалы, оборудование — все отправлялось на восток. И по железной дороге, и морем. Станки, машины, металл грузили в трюмы недостроенных кораблей и буксирами уводили в восточные порты Черного моря. У причалов завода стояло несколько пароходов, их трюмы тоже непрерывно принимали оборудование. Немало имущества принял на палубу «А. Микоян».

Перед вечером с запада, из-под солнца, вынырнули «юнкерсы». Посыпались бомбы. Причал, около которого перед этим стоял ледокол, был разнесен вдребезги. Группа самолетов прошла над заводом и сбросила свой смертоносный груз на порт.

Огромной силы взрыв потряс окрестности, к небу взметнулось пламя.

— «Харьков»! — сдавленным голосом воскликнул кто-то.

На какую-то минуту на ледоколе прекратились все работы, люди стояли и смотрели на гибнущее судно.

— Вот не везет ему! — прошептал Иван Яковлевич Стеценко.

Да, судьба теплохода «Харьков» трагична. Построенный в Германии, лет десять назад он был приобретен Совторгфлотом. Судно огромное, в полном грузу водоизмещение его составляло почти 17 тысяч тонн — в то время оно было одно из самых крупных в стране. Но в первом же рейсе корабль потерпел аварию: выскочил на мель около входа в Босфор. Стянуть его не удалось, а начавшиеся штормы разломали судно пополам.

Пришлось «Харьков» спасать по частям. Сначала сняли с камней корму, в Константинополе подкрепили переборки и отбуксировали ее в Севастополь. Затем так же поступили с носовой частью.

Тогда моряки шутили, что «Харьков», мол, самое длинное судно в мире — нос в Константинополе, а корма — в Севастополе.

На Севастопольском морзаводе «Харьков» отремонтировали. Обе части в месте разлома так соединили, что, не зная об этом, сразу и не заметишь. В этой работе участвовали николаевские судостроители, был там и Иван Яковлевич.

Снова пошел «Харьков» по морям и океанам земного шара. В конце марта 1938 года он буксировал плавучий док из Черного моря на Дальний Восток. Потом перевозил грузы в различные порты мира. В Николаев «Харьков» прибыл за зерном, и вот погиб прямо около элеватора...

...Поздно вечером, уже в темноте, ледокол «А. Микоян» отошел от причала.

В рулевой рубке бессменно стоят командир ледокола капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев, сдаточный капитан Кадецкий, старший строитель Игнат Романович Чумаков, рулевой Григорий Чеснок. Вахтенный штурман делает запись в судовом журнале: «5 августа 1941 года. Вышли из Николаева...»

Впереди — извилистый фарватер, малейшая неточность и ледокол может сесть на мель. А кругом первозданная темнота. К чему сейчас лоции и навигационные указатели, если погасли огни маяков и створных знаков, если вести судно приходится, ориентируясь по едва заметным в ночи неровностям береговой линии и силуэтам горбатых мысов!? Хорошо еще, что капитану Кадецкому доводилось здесь проводить суда десятки раз, и он не только по времени и очертаниям береговой линии, но и каким-то шестым чувством угадывает линию фарватера.

На вахте стоят судостроители, — они собирали эти механизмы, они и следят за ними. В машинном отделении вахту несут Юрий Голубев, Владимир Добровольский, Павел Иванов, Федор Хилько. У котлов кочегарят Иван Дробнич, Александр Кисель, Михаил Титерман и их товарищи, у вспомогательных механизмов — Александр Колбанов, Михаил Улич, Григорий Студенко, Дмитрий Перповец, Никифор Иванов, Петр Савкин, Иван Тарасов...

Мерно вздыхают машины, передавая движение на винты, и ледокол все дальше и дальше уходит от Николаева, от завода, на котором он обрел жизнь...

**«МЫ ЕГО СТРОИЛИ,
МЫ НА НЕМ
И В БОЙ ПОЙДЕМ...»**

Ранним утром показался Очаков — розовые в лучах восходящего солнца дома над рыжими глинистыми обрывами. На просторной глади лимана тесно от судов: сухогрузы и парусные рыбацкие сейнеры, колесные речные пароходы и длинные караваны барж идут из Херсона и Николаева, Запорожья и Днепропетровска — из больших и малых городов, стоящих на берегах Днепра и Буга. Везут народное добро в тыл страны, спасая его от захватчиков.

А над морем — полный штиль, в небе — ни облачка. И этим пользуются воздушные пираты с черными паучьими крестами на крыльях, пикируют на безоружные суда. Еще рано, только-только взошло солнце, а уже надрывно воют моторы в вышине, грохочут взрывы, дробно стучат пулеметы и малокалиберные пушки.

Снижаться самолеты боятся, вываливают свой смертоносный груз на большой высоте, и бомбы падают в воду, выбрасывая пенные фонтаны. Но вот на большом нагруженном транспорте тяжело сверкнули две ослепительно-яркие вспышки, черный столб дыма потянулся к небу. Транспорт стал оседать.

— Накрыли, гады!.. — глухо сказал кто-то на палубе.

— Сигнальщик! Запросите, нуждаются ли в помощи! — приказал капитан второго ранга Сергеев.

— Благодарят, — через минуту ответил тот. — Раненых катером отправили на берег, под пробоину заводят пластырь.

«Не удастся, — подумал Сергеев. — Мелко. Судно, наверное, уже на грунт село...»

— Товарищ капитан, радиogramма! — докладывает радист.

На светло-сером бланке короткие, но резкие, как выстрел, слова: «Вне всякой очереди.

Всем судам в лимане. Фарватер закрыт, минная опасность».

«Совсем плохо, — мелькнула у капитана мысль, — будем мишенями для самолетов...»

Нужно становиться на якорь. Ни дрейфовать, ни ходить переменными курсами нельзя. С такой осадкой, как у ледокола, можно пройти только по фарватеру. Хорошо, что в лимане появились катера, вооруженные пулеметами.

Да, по-видимому, не все получили радиogramму. Буксир неторопливо продолжал тянуть корпус недостроенного крейсера — драгоценную но не имеющую своего хода коробку. Внезапно на месте буксира вырос огромный столб огня, дыма и водяной пыли. Когда он рассеялся, на поверхности воды крутились лишь пенные водовороты, да корпус корабля продолжал по инерции двигаться вперед. Вот он прошел над тем местом, где только что взорвался буксир, и последовал дальше, постепенно замедляя ход.

И почти сразу же после этого от корабля к кораблю начал мотаться торпедный катер, почти совсем скрываясь в пене «усов», поднятых стремительным ходом. Пришвартовался он и к ледоколу. Командир катера — молодой моряк с нашивками лейтенанта на рукавах кителя, представился Сергееву, спросил:

— Радиограмму получили?

— Так точно, готовимся к отдаче якоря.

— А как же мины на фарватер попали?—
спросил лейтенанта штурман.

— С самолетов... Четыре штуки. Две уже водолазы достали, одна...— Он не договорил, но и так все поняли; на ней только что подорвался буксир.— Сейчас последнюю ищут.

...Во второй половине дня нашли и последнюю мину. Корабли двинулись в море. С опаской проходили они мимо острова Майского. Хоть и проверили водолазы фарватер, но кто может поручиться, что там не осталась еще одна, не замеченная ими мина?

В Тендровском заливе вышедшие из лимана суда встретили эскадренные миноносцы.

Немецкие самолеты еще не раз налетали на караван — и у Тендры, и у Тарханкута, и у мыса Лукулл, но моряки эсминцев надежно стерегли воздух, каждый раз открывали огонь.

В Севастополе на ледокол сразу же начали устанавливать вооружение. Пять 130-миллиметровых орудий, зенитные пушки, пулеметы разместились на его просторной палубе. А когда работы были закончены, капитан 2 ранга Сергеев собрал личный состав:

— Товарищи, приказом командования наше судно зачисляется в состав военно-морского флота и возводится...

Сергеев сделал паузу:

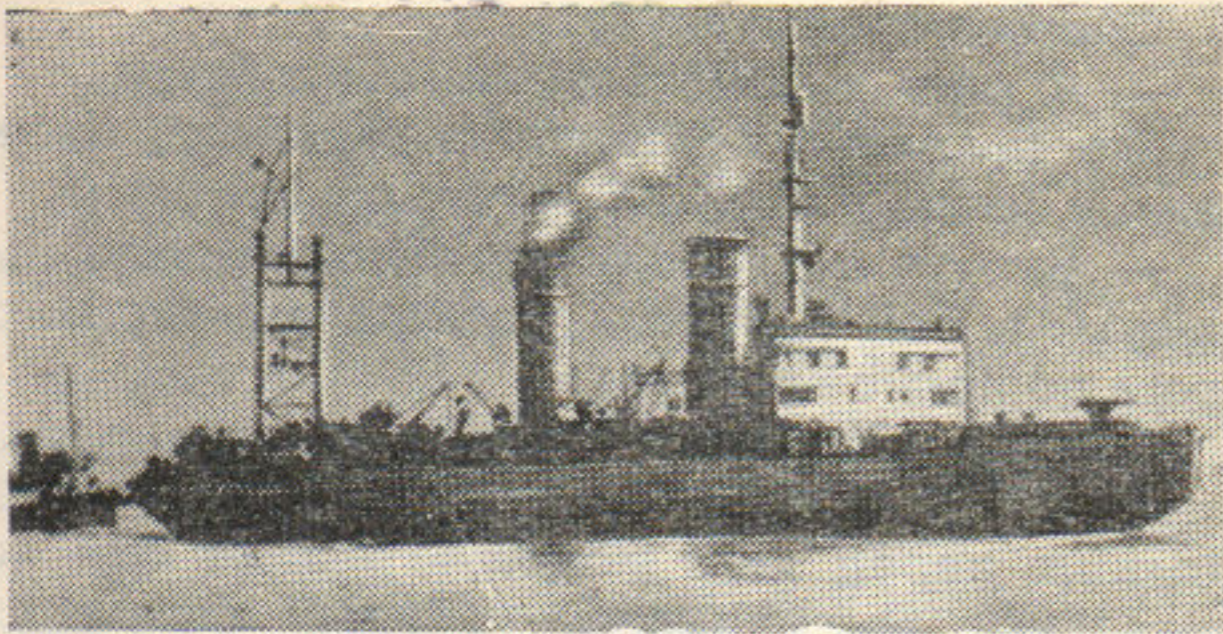
— В ранг вспомогательного крейсера...

Все невольно подтянулись. Крейсер, пусть даже и вспомогательный,— это внушительно.

— Вместе с другими кораблями флота мы пойдем в бой и будем громить ненавистного врага до полной победы...

Сергеев говорил, все более и более воодушевляясь. И не потому, что хотел вдохновлять стоящих перед ним людей,— в этом они не нуждались: время такое — каждый стремится внести свой вклад в дело разгрома врага. Он просто говорил о том, что волновало его душу, чем жил все это последнее время.

Сергей Михайлович Сергеев на флот пришел в двадцатых годах, по комсомольскому набору. Вместе с другими краснофлотцами очищал от ржавчины корпуса старых кораблей, восстанавливал их. Потом учился, стал командиром. Участвовал в войне с фашистами в Испании. Когда преданная западными «миролюбцами» республика пала, Сергей Михайлович возвратился на Родину. Командовал эскадренным миноносцем. Но в первые же дни войны корабль неподалеку от Севастополя наскочил на вражескую мину. Многие из команды эсминца спаслись, в том числе капитан 2 ранга Сергеев. После кратковременного лечения он был назначен капитаном строящегося ледоко-



Вспомогательный крейсер «А. Микоян»

ла «А. Микоян», этот приказ огорчил Сергеева: все-таки ледокол — не боевой корабль. Но разве мог он, военный моряк, не подчиниться приказу?..

А теперь...

Теперь на флагштоке ледокола развевается военно-морской флаг, борта оцетинились стволами орудий. Это радует душу Сергеева. Потому-то так страстно, так убедительно звучат его слова.

Сергей Михайлович оглядел строй. На правом фланге командный состав. Затем краснофлотцы. А дальше, и их больше всего, — заводские рабочие. Формы у них никакой, но строй держат.

Совместная служба только началась, но уже многих Сергеев знает. И не только по званиям, фамилиям и именам, но и в душу сумел проникнуть, понять, кто на что способен. Вот его заместитель по политической части старший политрук Новиков. Высокий, стройный, с открытым взглядом. Правда, жестковат немного — может быть, потому, что уже побывал на фронте, но справедлив. А вот старший помощник капитан-лейтенант Холин. Он еще никак не может примириться с тем, что его с торпедных катеров перевели служить на крейсер, да еще на вспомогательный. При знакомстве так и сказал:

— Служить буду исправно, но при первой возможности уйду на катера!

И уйдет. Катерники народ особый, своим маленьким, но грозным кораблям не изменяют ни при каких обстоятельствах. Но пока Холин здесь, на крейсере, — на него во всем можно положиться.

Штурманы. Капитан-лейтенант Марлян, старшие лейтенанты Фауров и Малочинский. Сергееву особенно приглянулся Фауров. Головастый мужик, не человек, а ходячая лоция всех морей и океанов, в любой момент даст справку о любом порте, любом проливе.

Секретарь партбюро политрук Владимир Калистратович Барковский. Неторопливый, спо-

койный, внешне даже как-будто и равнодушный, но умеет дойти до души человека. Любого убедит в своей правоте, а ведь для этого нужно и самому иметь огромный заряд убежденности.

Рядом с ним — командир боевой части — артиллерийской — старший лейтенант Сидоров. В его подчинении больше всего людей — 130 человек только комендоров, а по боевому расписанию почти столько же человек поступает в распоряжение командира боевой части.

Дальше — в строю стоят механики. Старший механик старший лейтенант Юзеф Злотник, второй механик старший лейтенант Хамидулин. Потом идет старшинский состав: мичман Гройсман — главный боцман, хозяин палубы. Главный старшина Колесник — старшина команды комендоров. Мичман Бабенко — старшина продовольственной группы. Однофамилец командира главный старшина Сергеев — старшина группы рулевых...

Далеко протянулся строй военных моряков. За ними следуют судостроители. Все они николаевцы, и у всех семьи остались там, в захваченном немцами городе. Некогда было позаботиться об их эвакуации — день и ночь безвыходно работали на заводе — достраивали ледокол. В строю стоят сдаточный механик

Данаусов — до прихода Злотника он был старшим механиком, слесарь-сборщик Александр Калбанов, Федор Хилько, Владимир Добровольский, Михаил Титерман, Михаил Улич, сдаточный боцман Тимофей Мороз, электросварщик-виртуоз Николай Назаратий... А вот и самые пожилые — Иван Стеценко и Григорий Дьяченко. Люди все разные, и по внешнему виду, и по возрасту, но в одном они одинаковы — у каждого золотые руки. Надень на них форму — отличные будут моряки. Вот только разве Стеценко и Дьяченко... Им уже под шестьдесят.

Капитан 2 ранга набрал в грудь воздуха и продолжал:

— Краснофлотцы, старшины и командный состав остаются здесь, а рабочие завода будут направлены в тыловые базы флота. Лишь... — Сергеев сделал паузу, — те из судостроителей, кто изъявит желание служить на корабле, будут призваны в Вооруженные Силы.

Недолгое молчание повисло над сомкнутым строем людей.

— Я думаю так, — заговорил Иван Яковлевич Стеценко по праву старшего по возрасту, — раз мы его строили, мы на нем и в бой пойдем. Как, николаевцы, а?

Гул одобрения прокатился по рядам.

На корабле остались все судостроители, до

единого человека. Правда, когда в военном комиссариате оформляли документы, молодой капитан сказал Ивану Яковлевичу, протягивая паспорт обратно:

— А вам, папаша, придется в тыл ехать. Возраст-то у вас того... Не призывной.

— Это как же прикажете понимать?— вскипел Стеценко.— Выходит, революционную работу вести я мог, Советскую власть устанавливать мог, завод из руин поднимать мог, коллективизацию проводить мог, корабли строить мог, а защищать все это от врагов мне не положено?

— Это же Дударь. Помните «Диктатуру» Микитенко?— вступился за своего друга Григорий Дьяченко. И не только потому, что переживал за него,— он и сам был в таком же положении. Понимал, что сейчас судьба решалась обоим: останется служить Стеценко — будет моряком и Дьяченко. Нет — и ему придется в тыл ехать. Потому-то он и заговорил о «Диктатуре».

Дело в том, что в конце двадцатых годов на судостроительном заводе несколько месяцев работал известный украинский писатель Иван Микитенко. По личным впечатлениям он написал пьесу «Диктатура», центральный образ которой — Григория Дударя — чуть ли не с фотографической точностью списал с рабо-

чего котельного цеха коммуниста с 1918 года Ивана Яковлевича Стеценко. Рабочие завода в герое «Диктатуры» сразу же узнали своего товарища по работе. Впрочем, и сам автор на премьере пьесы в городском театре сказал об этом. С тех пор Ивана Яковлевича стали звать Дударем...

Да только на работника военкомата рассказ Григория Дьяченко не подействовал.

И все же удалось обойти его. На корабле девять водотрубных котлов. Без чеканщиков в море выходить нельзя — ведь трубки в любое время могут потечь. Между тем штатным расписанием такие должности не предусмотрены, поэтому решили на корабле оставить нужных специалистов из числа заводских рабочих. Так друзья Иван Стеценко и Григорий Дьяченко стали членами коллектива вспомогательного крейсера «А. Микоян», были зачислены на все виды довольствия. Им даже выдали краснофлотскую форму, правда, без знаков отличия.

ПЕРВЫЙ БОЙ

В начале сентября переоборудование ледокола было закончено, и он с развевавшимся на корме военно-морским флагом гордо стоял

в Северной бухте Севастополя, оцетинившись стволами орудий.

Вскоре пришел приказ: оказать помощь огнем своих орудий защитникам осажденной Одессы. Все волновались: еще бы — первая боевая операция. Но работали в полную силу, и корабль был к походу подготовлен быстро. Перед выходом на задание крейсер посетил известный писатель капитан 2 ранга Леонид Соболев. Он выступил по корабельной радиотрансляционной сети с рассказом о героических делах защитников Ленинграда, Одессы, о подвигах моряков.

Вечером корабль вышел в рейс.

На рассвете показался едва возвышающийся над морем песчаный остров Тендра с высоким каменным стволом маяка. От этого маяка суда обычно поворачивали на Николаев. Судостроители не раз ходили этим путем, возвращаясь со сдаточных испытаний кораблей. А теперь туда никто не идет — Николаев в руках фашистов. И все невольно смотрят на северо-восток — там находится их родной город, там остались семьи, друзья, остался завод. Как-то там?

Неизвестно, и расспросить не у кого.

Захватили фашисты и Очаков. Только держится батарея, расположенная на островке посреди лимана. Крошечном островке, насы-

панном более ста лет назад руками русских умельцев.

Недавно стоит в осаде батарея, а уже во флоте ходят легенды о ее защитниках. Немцы бомбят батарею, засыпают ее сотнями мин. Все, что могло гореть на острове, сгорело — и трава, и кусты. Улетели птицы и ставшие почти ручными фазаны. А моряки-артиллеристы держатся. И как только в пределах дальности орудий появляется цель — батарея оживает. Поднимаются тяжелые вороненые стволы и полутонные снаряды смешивают все с землей. Всегда на страже опаленные огнем морские артиллеристы!

— Воздух! — докладывает сигнальщик.

Самолеты зашли с востока, из-под солнца. Но обмануть не удалось. Зенитчики встречают их дружным огнем. Беспорядочно сбросив бомбы, «юнкерсы» скрываются.

Через некоторое время, уже в виду Одессы, снова налет. Но тут появляются тупоносые «ишачки» — «И-16». Завязывается воздушный бой. Один из вражеских самолетов уходит, пачкая дымом небо...

«А. Микоян» был включен в специальный отряд кораблей Северо-Западного района Черного моря, перед которым стояла задача — оказывать всемерную поддержку сухопутным частям в обороне Одессы.

Однажды на корабль пришел представитель штаба.

— Вот здесь, — развернул он карту, принесенную с собой (морские карты, имевшиеся на корабле, не годились для выполнения задания: на них за береговой чертой шли сплошные белые поля — для моряков терра инкогнита, неведомая земля), и показал на небольшую возвышенность около Дофиновки, — расположен штаб одной румынской части. А рядом — батарея. Надо их уничтожить. Только смотрите, если вы промажете, вас могут накрыть.

— Это понятно! — ответил старший лейтенант Сидоров. — Дело знакомое: или мы их, или они нас.

А штурманы уже что-то отмечали на своих картах, делали расчеты. Вечером крейсер вышел к месту назначения. Погода — как по заказу. Темно, мелкий, промозглый дождик, не по-сентябрьски холодный ветер. Комендоры, чтобы согреться, заворачивались в брезент.

Вот и установленное место.

— К бою приготовиться! — звучит команда.

Сразу все оживились. Снаряды, на которых краснофлотцы уже успели написать мелом «Смерть фашистам!», «За Родину!», «За Одессу!», исчезают в стволах орудий.

Раздается сигнал, и залп разрывает тиши-

ну. За ним второй, третий... На берегу возникает ослепительно-яркая вспышка, на облаках, на воде заплясали розовые отблески. А потом в море доносится грохот взрыва.

— Есть! — восклицает кто-то.

После на корабль сообщили, что на месте дома, где помещался штаб, остались только обломки кирпича, а там, где стояла батарея, возникла огромная воронка от взорвавшегося боезапаса. Взрыв далеко вокруг разбросал обломки металла — все, что осталось от батареи.

Личный состав вспомогательного крейсера «А. Микоян» получил благодарность от командования Одесского оборонительного района.

Поступил новый приказ — поддержать огнем одно из наших подразделений. При перегруппировке на него насели два румынских полка, висят буквально на плечах, не дают закрепиться на новом рубеже.

Не теряя времени, корабль вышел на позицию. Был высажен корректировочный пост, и начался обстрел. После первого залпа корректировщики сообщили:

— Так держать! Все летит вверх — фашисты, повозки, лошади!

И на этот раз комендоры поработали на славу. Залпы корабельной артиллерии заставили противника залечь. Полки были не только

отсечены, но и рассеяны. Наши воины закрепились, а затем и нанесли на этом участке сокрушительный удар по фашистам.

На подходе к Одесскому порту откуда ни возьмись выскочили три торпедных катера.

— Отразить атаку!— приказал командир.

На пути катеров встали столбы воды от взрыва крупнокалиберных снарядов. Катера замешкались на несколько секунд, и тут 75-миллиметровые орудия дали накрытие. Один из катеров сразу же безжизненно закачался на волнах, а остальные два повернули и вскоре скрылись за горизонтом.

— Вот так-то!— сказал старшина 2 статьи Плахов, наводчик 1-го орудия.— Знай наших!..

Однажды при обстреле берега вражеская батарея тоже открыла огонь. Серия снарядов упала у борта корабля. От сильного сотрясения погас свет, появились повреждения в одной из машин. Но никто не растерялся, каждый остался на посту, вахтенные специалисты немедленно исправили повреждения, и корабль продолжал вести бой.

Во время одного из налетов вражеской авиации от близкого взрыва бомб полопались трубки в котлах, скорость вспомогательного крейсера стала снижаться. И тогда Иван Яковлевич Стеценко, надев асбестовый костюм, первым полез в пышащую жаром топку, что-

бы заглушить лопнувшие трубки. Его примеру последовали и другие машинисты, и буквально через считанные минуты корабль снова получил полный ход.

Несколько дней вспомогательный крейсер «А. Микоян» находился в бою и, только израсходовав весь боезапас, взял курс на Севастополь.

В СТРОЮ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ

Во второй половине сентября группа военных кораблей стала готовиться к проведению какой-то крупной операции — это было видно и по тому, что штурманы необычно тщательно изучали подходы к берегу восточнее Одессы, и по тому, что артиллеристы приняли дополнительный боезапас. Только вечером 21 сентября, перед выходом на позицию, команда узнала — готовится десант в тыл фашистских войск.

Третий черноморский полк морской пехоты был размещен на крейсерах «Красный Крым» и «Красный Кавказ», эсминцах «Безупречный», «Бойкий» и других кораблях. Вспомогательный крейсер «А. Микоян» имел очень большую осадку и меньшую, чем другие корабли, скорость хода и потому к перевозке морских пе-

хотинцев не был привлечен, на него возлагалось артиллерийское обеспечение.

Вскоре после полуночи залпы корабельной артиллерии взорвали тишину, огонь от разрывов снарядов сплошной стеной встал на занятом врагами берегу. И почти одновременно на песчаную отмель лимана около Григорьевки ринулись отряды морских пехотинцев...

Моряки прорвали оборону противника, внесли панику в его ряды, улучшили положение обороняющихся частей. Захватили они и батарею, которая обстреливала Одессу. И потом по всему флоту ходили снимки—тяжелые дальнобойные орудия и на них надписи: «Они стреляли по Одессе. Больше стрелять не будут».

Десант продвигался вперед, и корабли флота поддерживали его огнем артиллерии. Громили фашистов и все пять тяжелых морских орудий вспомогательного крейсера «А. Микоян». Уже потом экипаж корабля узнал: их огнем были подавлены две вражеские батареи.

...Один из дней выдался особенно жарким: несколько раз налетали бомбардировщики, но корабль, маневрируя, продолжал обстреливать позиции врага. А зенитчики всегда были настороже, не давали самолетам вести прицельное бомбометание.

Уже вечером из-под склонившегося к самому морю солнца появились две черные точки.

Сигнальщики заметили их, доложили:

— Торпедоносцы.

Последовал приказ командира корабля:

— Из главного калибра по самолетам — огонь!

Взревели стотридцатки, преграждая путь торпедоносцам. И самолеты не выдержали, повернули вспять.

Это был не просто выигрышный бой. Это была также победа изобретательности и находчивости моряков. Дело в том, что вспомогательный крейсер «А. Микоян» первым во флоте стал вести огонь по самолетам из орудий главного калибра. По предложению механика старшего лейтенанта Злотника амбразуры в башнях были увеличены, угол возвышения орудий стал больше. Правда, на пути к осуществлению этого предложения столкнулись с трудностями: автоген, как известно, броневую сталь не берет. Пришлось бывшему судостроителю Николаю Назаратию прорезать амбразуры электродами.

В октябре 1941 года на подступах к Одессе завязались особенно ожесточенные бои. Хотя взять Одессу с ходу фашистским войскам не удалось,— этому воспрепятствовали моряки Черноморского флота и воины Приморской армии, народные ополченцы,— кольцо фронта вокруг осажденного города все же сжималось.

Шел третий месяц его героической обороны. Собственно, ее последние дни: враг и не подозревал о том, что по приказу Верховного Главнокомандующего началась переброска Одесского оборонительного района в Крым, на подмогу защитникам Севастополя.

В эти октябрьские дни вместе с другими кораблями вел огонь по вражеским позициям «А. Микоян», сам почти непрерывно находясь под обстрелом батарей и бомбардировщиков противника.

Тринадцать суток на этот раз находился корабль в бою, тринадцать суток несли моряки бессменную боевую вахту.

...Затем участие в героической обороне Севастополя. Обстрел вражеских позиций, наступающих танков и пехоты, поединки с фашистской авиацией.

А потом — в конце октября — эвакуация раненых в тыл. Более тысячи защитников Севастополя разместились в каютах, трюмах, коридорах и на палубе корабля. В сумерках крейсер «А. Микоян» вышел в море. Курс — Новороссийск. Корабль благополучно дошел до Цемесской бухты, но только завернул за Суджукскую косу — до порта осталось всего несколько миль, — как из-за Маркхотского хребта появилась группа вражеских самолетов. Заговорили зенитные орудия. Один бомбарди-

ровщик, густо дымя, резко пошел на снижение и скрылся в море за мысом Дооб. Загорелся второй стервятник и исчез за горным хребтом. Сброшенные многочисленные бомбы не причинили никакого вреда кораблю, и он продолжал путь. Уже минул Кабардинку, но тут низко, чуть ли не задевая за пики Железного перевала, выскочили фашистские самолеты второй группы. Было их больше, действовали они еще нахальнее. Несмотря на плотный заградительный огонь с корабля и береговых батарей, несколько стервятников все же прорвались. Серия крупнокалиберных бомб упала у самого борта. Косматые фонтаны огня, дыма и пены совсем накрыли его, мощной взрывной волной корабль отбросило в сторону. От удара вышел из строя электрогенератор, все трюмные помещения погрузились в темноту. К тому же в паровых котлах полопались многие трубки, во избежание взрыва топки пришлось потушить.

Воздушные пираты улетели, а лишенный хода корабль закачался на волнах. Вскоре пришел портовый буксир, потащил крейсер к причалу. Капитан 2 ранга Сергеев сразу же направился докладывать командованию о рейсе, а прибывшие медицинские работники начали выгрузку раненых. Им помогали и моряки. Личный состав машинной группы в этой работе

не участвовал, — наладив аварийное освещение, машинисты приступили к осмотру механизмов.

Повреждений оказалось немало. В нескольких местах полопались трубопроводы, разошлась магистраль высокого давления — хорошо, что вовремя перекрыли пар и обошлось без несчастных случаев. Во всех девяти котлах потекло много трубок. И в довершение ко всему одна из машин сдвинулась с фундамента.

— Да-а! — протянул Иван Яковлевич Стеценко. — Если бы на заводе...

— О заводе нам и думать нечего, — по обыкновению сердито топорща усы, перебил его Дьяченко. — Здесь, на месте, нужно все исправить.

— А я что говорю? Конечно, здесь! Но на заводе-то быстрее было бы... Нужен сейчас корабль, ох как нужен...

Помолчали.

— Ну, ладно, мы свое дело сделаем, трубки зачеканим, а как механики?

А механики об этом же разговор ведут.

— Трубопроводы и магистрали восстановить несложно, а вот машину на место поставить, валы отцентровать!.. — задумчиво говорил Федор Хилько, машинист левой машины, той, что сдвинулась с фундамента.

Центровка, пожалуй, одна из самых слож-

ных работ при установке двигателей. Дело в том, что гребной вал, один конец которого присоединяется к валу двигателя, а на другой конец насаживается винт, должен быть проложен абсолютно ровно и, кроме того, иметь один центр с валом машины. Малейшее отклонение, и тогда начинается сильнейшая вибрация, которая разрушает опорные подшипники вала, а иногда и машину. Если учесть вес вала — десятки тонн, и длину — несколько десятков метров, то станет ясно, как трудно добиться такого положения. И не случайно на заводе центровку проводят самые знающие, самые опытные специалисты.

— Сложное дело, — согласился старший машинист кормовой машины старшина 2 статьи Александр Калбанов. — Только, мне кажется, линия вала не нарушилась.

— А машину подвинем, домкраты есть, — заметил Михаил Улич.

— А вы как думаете? — спросил Федор Хилько «деда» Данаусова.

— Думаю, что сделаем, — степенно ответил «дед» и добавил: — Да и нет у нас другого выхода.

— А может быть, в Потти податься, — предложил представитель военно-морской базы, который только что прибыл на корабль. — Мастерские там неплохие...

До Поти 230 миль. Каждый понимал — портовым буксиром и за неделю не дотянешь. Да еще хорошо, если будет все время стоять тихая погода. А если шторм? Или налет самолетов, торпедоносцев?

— Мы тут посоветовались и решили: исправим повреждения своими силами, — сказал Данаусов. — Ведь мы корабль строили, кому же, как не нам, его и ремонтировать?!

— Так это же великолепно! Ну а инструмент, материалы, оборудование?

— Инструмент есть. Каждый прихватил с собой... Какой же мастер без инструмента? — негромко, словно про себя, заметил Иван Яковлевич Стеценко. — Да и материалы кое-какие имеются...

НОВОЕ ЗАДАНИЕ

Участились налеты фашистской авиации на Новороссийск. Город и порт лежат в котловине, и даже предусмотреть налеты невозможно. Однако и моряки не дремали. Неустанно следили за перевалом, откуда появлялись вражеские самолеты, и сразу же встречали их залпом из главного калибра. После такой встречи гитлеровские летчики обычно сбрасывали бомбы куда попало и бросались наутек.

Но и личному составу корабля было труд-

но: тревога следует за тревогой, за несколькими выпустили весь боезапас, а ремонт стоит на месте. Тогда по решению командования базы вспомогательный крейсер «А. Микоян» был отведен к обрывистым скалам мыса Добоб, под защиту береговой батареи. Там и проводился ремонт.

Работа шла успешнее. Круглые сутки грохотали молотки, гудели электродрели, вспыхивали огни электросварки. Правда, ночью сварка, чтобы не демаскировать корабль, не велась. Дел хватало всем, только комендоры не принимали участия в ремонте — дежурили у орудий, готовые в любой момент отразить налет самолетов.

Больше всех пришлось, пожалуй, потрудиться неразлучным друзьям Ивану Стеценко и Григорию Дьяченко, или, как их называли на корабле, Диктатору (по прозвищу Дударя из пьесы И. Микитенко «Диктатура») и Таракану. От мощного сотрясения много трубок дало течь. Надо их все зачеканить, некоторые даже сменить. Работать приходилось в тесноте котельных отсеков, где и повернуться-то негде.

В редкие минуты отдыха друзья выходили наверх покурить. И хотя за месяцы совместного плавания вся команда судна сроднилась, стала как одна семья, все-таки николаевцы — и бывшие судостроители, и кадровые моряки —

как-то произвольно тянулись друг к другу.

Вот и сейчас собрались моряки на баке. Сидят, курят, зажимая сигарки в кулаки. Вечерет, солнце уже совсем опустилось к вершинам Маркхотского хребта, побагровело от дыма цементных заводов. На город, подковой раскинувшийся по берегам бухты, на воду пали вечерние тени. А высокий, всегда угрюмый мыс Дооб, сейчас освещенный последними солнечными лучами, весь заалел и словно заулыбался.

Впрочем, деревья на мысу горят не только от солнечных лучей — всеми красками, от бледно-лимонной до ярко-красной, разукрасила их осень. Хотя еще тепло, солнце греет совсем по-летнему, и купальщиков перед обедом всегда более чем достаточно, но все же конец октября сказывается. И ночи стали длиннее, и нет-нет, да и подует холодный ветер с перевала.

А люди сидят, курят. Молчат, и невеселое это молчание. Да и не от чего веселиться. Только что прочитаны сообщения Совинформбюро. Оставлена Одесса... Немцы вышли на побережье Азовского моря... Идут бои в Донбассе, под Ленинградом... Появились Можайское и Малоарслановское направления... Это уже под Москвой.

— Далеко зашли,— вздохнул кто-то.

— И еще продвигаются,— в тон ему сказал другой.

Иван Яковлевич смял сигарку, с сердцем бросил ее.

— Заныли! Забыли, сколько завоевателей на Россию зарилось?! Батый и Чингисхан, считай, всю ее прошли. А где они? И могилы их неизвестны. А Россия жива. Поляки своего Лжедмитрия даже короновали на Московское царство. А конец? Сожгли его и пеплом из пушки выстрелили. Наполеон хотел весь мир покорить, а на России сломал себе шею. Да что говорить — вспомните гражданскую войну... Ну, да обо всем этом долго рассказывать... Давайте-ка ремонт заканчивать.— И Иван Яковлевич направился в трюм.

...Вскоре судостроители исправили все повреждения. И опять начались боевые походы. Однажды вспомогательный крейсер доставил из Севастополя в Новороссийск раненых и стал готовиться к новому рейсу, но неожиданно был получен приказ — следовать в Потти.

Многие недоумевали, почему в разгар боев за Севастополь крейсер направляется в далекую тыловую базу. Но приказ есть приказ, и ночью корабль снялся с якоря, взяв курс на юго-восток.

Неторопливо пошли назад зеленые берега, уходили тихие сейчас и от этого, может быть,

еще более прекрасные курортные городки Геленджик и Фальшивый Геленджик. А вот и Туапсе — глубокий тыловой город, но сильно пострадавший от налетов вражеской авиации. Даже с моря видны обрушенные закопченные стены, пустые оконные проемы выгоревших домов. А дальше ставшие почти безлюдными Сочи, Новый Афон, Гагры, Сухуми и над ними — снежные вершины Главного Кавказского хребта.

В Потти пришли поздно вечером, а утром поступило приказание, еще более озадачившее всех: снять вооружение. И это в то время, когда немцы наступают по всему фронту, рвутся к Москве, Ленинграду, Севастополю. Совсем необъяснимо. Моряки заволновались.

Тогда секретарь партбюро политрук Владимир Калистратович Барковский спросил:

— Товарищи, за эти месяцы мы сделали что-нибудь такое, что могло ослабить силы нашего флота?

— Нет!..

— Так почему же вы думаете, что сейчас поступило такое распоряжение?

— Мы этого не думаем, но хотели бы знать, почему разоружаете крейсер?

— А вы когда-нибудь о таких вещах, как военная тайна, слыхали? Вот то-то же. И потом, приказы не обсуждаются, а выполняются.

Да, приказ есть приказ. С болью в сердце взялись люди за работу. Отдавали болты крепления на фундаментах, остропливали орудия, и кран переносил их на причал. Мастера сразу же заделывали отверстия в палубе.

На пятый день все было закончено. Спустили военно-морской флаг и вместо него подняли государственный, такой, под которым ходят торговые суда. Вспомогательный крейсер «А. Микоян» снова стал линейным ледоколом.

Покидая корабль, комендоры прощались со своими товарищами. Как-будто и немного прослужили вместе, всего чуть больше трех месяцев, а сдружились по-настоящему. Ничего не скажешь, справедлива пословица: чтобы друг друга узнать — нужно пуд соли вместе съесть. Но во время войны достаточно пару раз в атаку сходить и уже быть друзьями навек, до последнего дыхания. А крейсер ходил в атаки не раз и не два. За спиной остались боевые дни обороны Одессы, огненные рейсы в Севастополь, непрерывные бомбежки в Новороссийске... Какими пудами соли все это можно измерить?!

Со слезами на глазах обнимаются старшина 1 статьи Скиба и старшина 2 статьи Плахов — первый был командиром орудия, второй — по специальности наводчиком. Скиба уходит, а Плахов остается. Прощаются главный старшина

Колесник и старшина 2 статьи Шматков. И так везде — на всех палубах, во всех кубриках.

Все комендоры во главе со старшим лейтенантом Сидоровым построились на причале. Сто тридцать человек — с военно-морским флагом на правом фланге — взяли с крейсера.

— Мы под этим флагом воевали на море, под ним будем сражаться с врагами и на суше. И чести своей не уроним! — говорит старший лейтенант Сидоров.

Почти все микояновцы, кроме вахтенных, тоже сошли на причал. Сергей Михайлович Сергеев с каждым комендором обнялся, расцеловался.

Повернулись, пошли, твердо печатая шаг.

«А. Микоян» остался в порту.

Но вот снова поход. Теперь уже недалеко — в Батуми.

КУРС НА БОСФОР

Вслед за ледоколом в Батуми прибыли три танкера: «Сахалин», «Варлаам Аванесов» и «Туапсе». Все три одинаковые и по водоизмещению, и по грузоподъемности. Да и ход у всех примерно равный, хоть и строились они на разных заводах и даже в разных странах: «В. Аванесов» — в Швеции, «Туапсе» — в Англии, а «Сахалин» — в СССР.

Ошвартовались танкеры рядом. Капитаны — Придо Адович Померанц, Борис Пименович Осташевский и Владимир Иванович Щербачев между собой хорошо знакомы и, несмотря на разницу в возрасте, дружны. Собрались обсудить создавшееся положение. Батуми от фронта далеко, и совершенно непонятно, почему приказано идти судам именно в этот порт. Капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев тоже ничего по этому поводу сказать не мог.

И вот распоряжение: танкерам принять нефть, а ледоколу — полный запас угля, воды и продовольствия.

— Братцы, мы пойдем туда! — сказал Придо Померанц и махнул рукой на запад.

— В Севастополь? Но почему сняли орудия?

— Нет, дальше...

— Может, в Турцию?

Придо Адович ничего не ответил, только окутался клубами дыма.

Что ж, возможно. И опять загадка. Ну ладно — нефть. Турция всегда в ней нуждалась, и даже в тяжелое время войны можно помочь соседу.

А ледокол зачем? Ледокол такой мощности, как «А. Микоян», и для северных портов Черного моря не нужен, а тем более для Турции, у которой нет ни одного замерзающего порта.

— В океан, — вместе с дымом выдохнул Придо Адович.

Капитаны склонились над картой.

— Нет, ничего не получится, — поднял голову капитан «Туапсе» Владимир Иванович Щербачев. — Допустим, турки пропустят через проливы, а дальше?

А дальше — это хорошо знал каждый — Эгейское море — море богов, по-божески усыпанное островами и островками. Сейчас оно занято итало-германскими фашистами, и на многих островах созданы военно-морские базы. Есть они и на островах Лесбос, Хиос, Самос, Кос, Родос, расположенных около турецких берегов. От Хиоса до турецкого мыса Чегиме всего две с половиной мили. Тут незаметно танкерам не проскочить, не говоря уже об огромном, прямо-таки гигантском по сравнению с ними ледоколе.

— Нет, это совершенно невозможно! — повторил Щербачев.

На этот раз Придо Адович промолчал и снова выпустил такой клуб дыма, что совершенно скрылся за ним.

Однако было ясно — намечалось что-то серьезное. Не зря же прибыли в Батуми и разместились на «Сахалине» начальник пароходства «Совтанкер» Иван Григорьевич Сырых и капитан-наставник Черноморско-Азовского па-

Капитан-наставник
Черноморско-
Азовского
пароходства
И. А. Боев,
обеспечивший
проводку ледокола
из Черного
в Средиземное море



роходства Иван Арсентьевич Боев. Танкеры перешли к Нефтяной пристани, а ледокол «А. Микоян» встал под погрузку угля. Больше тысячи тонн помещается его в бункеры судна. Принять такое количество дело несложное, если порт оборудован эстакадами и кранами. Но Батуми — нефтеналивной порт, ничего этого в нем нет. Надо вручную. А получается более чем по десять тонн на человека.

Сыграли аврал. Чтобы легче работалось, на причал прибыл духовой оркестр. А тут дождь. Настоящий, тропический, такой, какой только

в Батуми бывает — самом влажном месте нашей страны. Матросы даже обрадовались: хоть не жарко и нет въедливой, проникающей во все поры пыли. Разделись до трусов и пошло: вверх по сходням с корзинами и мешками на плечах, вниз — порожняком. И все бегом.

Оркестру хуже — потоки дождя заливали инструменты. И вместо слаженных маршей доносилось какое-то повизгивание труб, бульканье геликона да сердитое вздыхание барабана. Но оркестранты не уходили с причала, играли!

К утру погрузка была закончена. Потом приняли полуторогодичный запас продовольствия.

И тогда поступил приказ.

— Следовать в Стамбул!

«А может, и прав Померанц? — подумали капитаны.— Да нет, не может быть, фашисты Эгейское море заперли наглухо. И муха мимо их баз не пролетит...»

Утром 25 ноября суда стали выходить на внешний рейд, где их уже ожидали лидер «Ташкент» и эскадренные миноносцы «Способный» и «Сообразительный». Вскоре все заняли свои места, и караван вышел в открытое море. Курс — на Босфор.

У БЕРЕГОВ ДРЕВНЕЙ ВИЗАНТИИ

Тихоокеанцы, североморцы, балтийцы называют Черное море пляжным, курортным и другими словами, вообще-то приятными, но в устах настоящего моряка звучащими несколько насмешливо. Что ж, в какой-то степени они правы. Действительно, летними месяцами на Черном море по многу дней стоят штилевые погоды, не море — бассейн для плавания.

Но Черное море носит свое имя не даром. Здесь вскипают такие штормы, что ни на седой Балтике, ни на студенном Баренцовом море и не увидишь. Только разве тихоокеанские тайфуны с ними сравниться могут.

Вот такой шторм и навалился на караван судов к вечеру. И пенистое море, и серое небо, и недалекие черные горы Анатолийского побережья кружились в каком-то невиданном танце, и временами трудно было разобрать, где верх, где низ. У нагруженных до горловин танкеров остойчивость хорошая, только волны накрывали их до самого ходового мостика. А ледоколу и военным кораблям приходилось туго. Размахи качки были таковы, что корабли иногда почти что ложились на борт.

Вечером баталер старшина 2 статьи Плахов спустился в носовой склад, чтобы выдать про-

дукты на камбуз. Открыл люк старшина и оторопел: весь отсек был затоплен водой.

Плахов стрелой поднялся наверх, доложил старшине продовольственной группы мичману Бабенко:

— Там продукты плавают!

Тот сразу же к капитану!

— Товарищ мичман, возьмите своих людей, а также боцманскую команду и немедленно приступайте к спасению продуктов! — распорядился Сергеев.

Мичман бросился исполнять приказание.

В отсеке, где ящики, банки, мешки с мукой, воды по грудь. Когда корабль наклонялся, все это лавиной неслось к борту, сбивая с ног людей. Особенно трудно приходилось с 80-килограммовыми мешками с мукой. И все же матросы, еле держась от качки на ногах, вылавливали ящики, мешки, передавали их наверх, в другое помещение. Немало синяков и шишек получили моряки, пока навели порядок в складе.

Начали откачивать воду, но она снова поступала из канатного ящика сквозь щель в переборке. Срочно вызвали Николая Назаратия — в прошлом судостроителя, электросварщика высокой квалификации. И несмотря на сильную качку и беспрерывно поступавшую воду, Назаратий сумел быстро заварить трещину в переборке.

О силе разыгравшегося в тот день шторма говорит тот факт, что даже на лидере «Ташкент» по обоим бортам треснула верхняя палуба в районе мигель-шпангоута. Были повреждения и на других кораблях. Но моряки, преодолевая непогоду, на ходу устраняли неисправности, и караван прибыл к цели. Правда, времени на переход ушло почти на сутки больше, чем предполагалось. Но зато шторм обеспечил скрытность — на всем пути от Батуми до Босфора не встретились ни самолеты, ни подводные лодки противника.

В ночь на 29 ноября шторм стал стихать.

Утром в туманной дымке показалась Турция. Сам пролив с моря не виден: азиатский берег кажется продолжением европейского — они сливаются в одну холмистую линию. И только маяки да древние генуэзские башни указывают вход в пролив.

На фалах сопровождающих кораблей взвиваются сигнальные флаги — корабли желают танкерам и ледоколу счастливого плавания. Затем они поворачивают обратно и скоро скрываются среди волн и тумана. А оставшиеся суда продолжают следовать к Босфору, и беспокойно на душе у моряков — что-то их ждет впереди?

Все ближе и ближе пролив. Суда входят в него, как в воронку. Проплыли мимо маяки:

Анадоли-фенар на азиатском берегу и Румели-фенар — на европейском. И даже невооруженным глазом видны орудия батарей у их подножия.

Извиваясь, тянется дальше Истамбул Богази — так называют пролив турки, — то расширяясь, то сужаясь до нескольких сот метров. На крутых берегах — замки, виллы, маслиновые рощи. И хотя положение такое — не до исторических экскурсов, — невольно вспоминаются события, связанные с проливом: походы Олега и Святослава, смелые набеги запорожцев.

Вот старинные замки Румели-Кавак и Анадоли-Кавак — бывшие государственные тюрьмы, в них когда-то содержали и пленных христиан. Показался залив Бейкос — в Крымскую войну тут была база англо-французского флота, а во время гражданской войны стояли уведенные интервентами корабли Черноморского флота, переданные потом белогвардейцам. И опять замки — Румели-Гиссар и Анадоли-Гиссар, Дорма-Бахча и Чира-хан-Сарай.

Миновали военный порт Буюк-дере, в котором не раз бывали русские корабли: и эскадра Федора Федоровича Ушакова в 1798 году, и эскадра Михаила Петровича Лазарева в 1832 году, показался Стамбул — древние Константинополь, Византия, Царьград... И висит над го-

родом громадный купол Айя-Софии, высокие свечки минаретов.

С грохотом падают в зеленую воду якоря, и четыре судна застыли на рейде Стамбула. Сразу же набережные заполнили толпы народа. Еще бы — идет война, гитлеровцы рвутся к Москве, окружили Ленинград, заняли почти всю Украину. Фашисты не раз сообщали о разгроме русской армии, о потоплении всего русского флота, а тут — четыре корабля под красными флагами стоят незыблемо, как символ Страны Советов.

А потом и катера появились. Под разными флагами. Среди них и немецкий. Хозяин его что-то кричал, грозил кулаками и непрерывно щелкал фотоаппаратом.

Моряки стояли на палубах судов, смотрели на происходящее, и странное чувство охватило их. Ну немцы и итальянцы, находящиеся в Стамбуле, — явные фашисты. Это ясно, и будь их воля, они взорвали бы, затопили бы советские корабли, во всяком случае, сделали бы все, чтобы и духа их не было здесь. Но ведь там, в толпе, наверняка есть и друзья Советского Союза. Конечно же, есть! Но где они? Ни одного слова, ни одного знака приветия. Боятся? По-видимому...

Неподалеку стоят корабли турецкого военно-морского флота: эсминцы, подводные лод-

ки, громадный крейсер «Султан-Селим» — бывший германский «Гебен». Это он, «Гебен», прорвавшись вместе с легким крейсером «Бреслау» в начале первой мировой войны мимо английских и французских эскадр из Средиземного моря в Стамбул, втянул Турцию в войну против России. Адмирал Сушон, натянув вместо кайзеровской фуражки красную феску и встав во главе турецкого флота, чуть ли не ультимативно потребовал нападения на Россию. Потом «Гебен» и «Бреслау» разбойничали в Черном море — обстреливали порты, топили торговые суда и, пользуясь преимуществом в скорости, уходили от встречи с главными силами русского флота.

«Бреслау» в 1918-м подорвался у острова Имрос на минах, затонул. А «Гебен» — вот он, стоит, оцетинившись орудиями. Отремонтирован, модернизирован. Стоит, как напоминание о силах, втянувших Турцию в первую мировую войну. И сейчас эти силы действуют, и сейчас сушоны в мундирах и без оных охаживают турецкие штабы. И сколько нужно силы и уверенности, чтобы противостоять этим интригам...

Вскоре на «А. Микоян» прибыл военно-морской атташе СССР в Турции капитан 1 ранга Радионов, а с ним английский офицер капитан-лейтенант Роджерс. В каюте капитана ледоко-

ла сразу же состоялось совещание капитанов прибывших судов.

— Товарищи, — начал капитан 1 ранга Радионов, — по решению Государственного Совета обороны ваши суда должны прорваться в Фамагусту на Кипре и поступить в распоряжение союзного командования...

Все капитаны невольно взглянули на Придо Померанца — предсказание его сбывалось. А тот сидел с невозмутимым видом, посасывая незажженную трубку, — в присутствии начальства он стеснялся курить.

— Сложное дело, — покачал головой Щербачев, мысленно прослеживая сотни миль опасного пути мимо вражеских военно-морских баз.

— Не хочу от вас скрывать, — продолжал Радионов, — задание опасное, очень опасное. Эгейское море полностью контролируется итальянскими и немецкими кораблями и самолетами, на многих островах созданы базы. Только на Лесбосе, Хиосе, Самосе, Косе, Родосе, расположенных около самых турецких берегов, по нашим данным, дислоцируется дивизион эскадренных миноносцев, отряд торпедных катеров, бомбардировочная и торпедоносная авиация. Особенно силен гарнизон на Родосе...

Недолгое молчание повисло в каюте — все

обдумывали сказанное военно-морским аташе.

— А как они?—кивнул на иллюминатор, туда, где находился Стамбул, Владимир Иванович Щербачев.— Пропустят?

— Турецкие власти делают вид, что ничего не видят и ничего не знают. Так что нужно действовать на свой страх и риск.

— Так у них же в Дарданеллах боны!

— Через пролив пропустят.

— Ну и шпионов здесь, наверное, много,— вставил Померанц.

— Несомненно! В Стамбуле сейчас орудут шпионы всех стран мира, а возможно, есть резиденты и в других местах,— согласился Радионов.— Так что за каждым нашим шагом будут следить.

— И может получиться так: проливы мы пройдем, а у выхода — ожидает подводная лодка,— заметил кто-то.

— Значит, мы должны как-то перехитрить их.

— А куда дальше суда пойдут?

— Ледокол, вероятно, будет направлен на север, а танкеры, возможно, останутся в распоряжении союзного командования,— ответил капитан-лейтенант Роджерс.

— Так пусть тогда союзное командование вышлет конвой для встречи,— заявил Осташевский.

Роджерс замялся: такого предложения, как видно, он не ожидал. Затем ответил:

— Мы не располагаем достаточными силами для этого.

Все на минуту замолчали, затем начальник пароходства «Совтанкер» Иван Григорьевич Сырых спросил:

— А нефть? Тоже в Фамагусту?

— Нет, нефть сольем здесь, в Стамбуле,— ответил Радионов.— Это подарок нашего правительства соседям. Танкеры пойдут с балластом.

— Да, дело сложное,— протянул Щербачев.

— Но приказ должен быть выполнен. Предупреждаю, суда ни в коем случае противнику не сдавать, при безвыходном положении — затопить,— заключил Радионов.

— Ясно!— поднялся Сергеев, и серые пристальные глаза его потемнели.— Тогда мне ждаться нечего, разрешите ночью выходить.

И добавил с горечью:

— Эх, если бы орудия!..

— Сейчас внезапность и скрытность — вот ваше оружие.

— Знаете, если даже и неожиданно, незаметно уйти с рейда, все равно будут искать,— задумчиво сказал Придо Адович.— И в Черном, и в Эгейском морях... И самолетами, и подводными лодками...

— Все равно пойдём. И медлить нечего. Так разрешите?

— Добро!— согласился капитан 1 ранга Радионов.— Только о скрытности ни на минуту не забывайте.

— Охмурю шпионов!— уверенно сказал Сергеев и впервые за последние дни широко улыбнулся.— А как боны в Дарданеллах?

— Разводку их обеспечим,— заверил Радионов.

ПРОРЫВ ЛЕДОКОЛА

Танкеры направились к нефтеналивным причалам, а ледокол вышел на внешний рейд. Но и тут его не оставили в покое: у борта все время толпились шлюпки, катера, какие-то люди продолжали фотографировать судно со всех сторон.

А в каюте капитана в это время собрался весь командный состав. Люди все опытные, уже получившие боевую закалку. Вот старший помощник капитан-лейтенант Николай Холин. Не раз участвовал в боях на торпедных катерах. Замполит Новиков, тоже побывавший на передовой. Секретарь партбюро Барковский, старый моряк. И родом из приморского города—из Одессы. Старший штурман капитан-лейтенант Марлян, человек, побывавший во всех

морях и океанах земного шара. Присутствует и капитан-наставник Черноморско-Азовского пароходства Иван Арсентьевич Боев, человек еще молодой, но прекрасно знающий все неисчислимы острова и проливы Эгейского моря. Здесь же и механики, и хозяин палубы— главный боцман мичман Гройсман, и старшина боцманской команды мичман Мороз.

Сергей Михайлович Сергеев доложил о задании.

— Сниматься будем сегодня. Ночи сейчас темные, и мы в полной мере используем эффект неожиданности. Но надо обмануть соглядатаев. Вы, боцман, сейчас организуйте стирку белья и уборку палубы...

— Есть!— ответил мичман.

— Белье на леерах поднимайте повыше, чтобы всем видно было.

— Будет сделано!

— Вы, Владимир Калистратович, на баке начните репетицию хора или музыкального кружка...

— Да не успели их еще создать, время-то какое было,— ответил Барковский.

— Ничего, собирайте все инструменты, что есть на корабле, и играйте. Что хотите, только погромче.

— Хорошо!

— А вам,— повернулся Сергеев к Холи-

ну,— нужно проследить за подготовкой всей материальной части к переходу, расписать людей по пожарным и аварийным группам, создать группы отражения и затопления. Переход такой, что всякое может быть. Попытаются враги захватить корабль — будем отстаивать до последней возможности, при безвыходном положении — затопим. И всех предупредите — полное затемнение. На переходе на верхней палубе не курить и не разговаривать.

— Эх, если бы вооружение не сняли! — вздохнул старший политрук Новиков.

— Вооруженное судно турецкие власти отказались пропустить...

Да, Турция — нейтральная страна, а по международным правилам любое вооруженное судно, кому бы оно ни принадлежало, при входе в воды нейтрального государства должно быть разоружено. Вон пример этому: в порту, у дальнего причала, стоит портовое судно «Красный Водолей». Каким-то путем оно попало из Севастополя в турецкие воды. С него сняли пулеметы, а команду интернировали. Где сейчас находятся люди с «Водолея»? Кто знает...

А тем временем приказание командира стало выполняться. На носу ледокола собрались все любители музыки, и зазвучали над стенами древней Византии советские песни: «Ка-

тюша», «Вставай, страна огромная», «Синий платочек»... Пусть не особенно стройно пели моряки, не особенно слаженно играли музыканты, но — громко, на весь рейд.

На корме тем временем развернулась стирка, и вскоре леера с развешанным бельем были подняты на мачты. А тут и приборка началась. Струи воды из гидромониторов, бьющие на 50 — 60 метров, живо отогнали от борта любопытных. Да и шлюпки и катера и без того стали уходить — все увидели, что корабль готовится здесь стоять долго.

А в глубине трюмов, около машин, кипела работа. Механики, машинисты, кочегары, трюмные готовили технику к длительному переходу. Нелегкое дело — привести в порядок машины, изношенные непрерывными боевыми походами. Но люди работали дружно. И не только потому, что почти вся машинная команда состояла из рабочих судостроителей, — каждый понимал ответственность предстоящего рейса и трудился в полную силу.

Вскоре стали поступать доклады о готовности, и как только над Золотым Рогом опустилась ночь, ледокол неслышно тронулся в путь. Вот осталось позади Мраморное море, судно вошло в Дарданелльский пролив.

В середине пролива, у Чанаккале, условия плавания исключительно трудные: в этих мес-

тах пролив сужается, делает крутое колено. А у берегов скалы. Самые опытные лоцманы тут даже днем ведут суда с осторожностью. Сергеев вспомнил, что в этом месте крейсер «Гебен» под командованием опытного адмирала Сушона и с лоцманом на борту сел на мель. А ледокол шел вообще без лоцмана.

В опасном месте к штурвалу встал капитан-наставник Боев. И провел судно.

После полуночи показался обрывистый мыс и мрачный силуэт крепости Кумкале — конец Дарданелл. Дальше — Эгейское море, в котором безраздельно царствуют фашистские корабли и авиация. Здесь стали идти еще более осторожно, а под утро приткнулись почти вплотную к скалам крошечного островка в Эдремитском заливе.

Потянулся длинный тревожный день. Прошел он благополучно, хотя с палубы ледокола был хорошо виден остров Лесбос, на котором находилась крупная военно-морская база Митилини.

Как стемнело — снова в путь. Само по себе плавание в лабиринте островов представляет огромные трудности, особенно в ночное время, а тут еще того и гляди можно наскочить на дозорное судно. Острова же находятся так близко от материка, что когда проходили мимо Хиоса, с палубы был слышен собачий лай

и на турецком берегу, и на острове. А в одном месте с борта моряки видели, как кто-то на острове чиркнул спичкой или зажигалкой, закурил и потом красный огонек стал описывать дугу — прямо хоть прикуривай от папиросы.

Второй день простояли, втиснувшись в какую-то щель между скал. И когда на берегу появился стражник, его пригласили на корабль и так угостили, что он очухался только к вечеру.

Две ночи погода была благоприятной: темно, пасмурно. А на третью ночь с вечера установилась на удивление ясная погода, да еще полная луна повисла на горизонте. Светло, хоть читай. А впереди — остров Родос, «база, сеющая смерть», как ее называли итальянские и германские фашисты.

Обычно корабль выходил, как только стемнеет, а на этот раз Сергеев задержал выход на два часа. Но погода не изменилась, только луна стала склоняться к горизонту.

И капитан решил продолжить путь. Ледокол осторожно выполз из бухточки, в которую еле-еле втиснулся, и взял курс на запад. Приблизился Родос. На нем и бомбардировочная авиация, и торпедоносцы, и торпедные катера, и эсминцы. Сил столько, что и целой эскадре не устоять, а тут — судно, на котором все вооружение — шесть пистолетов и автоматическое ружье. Правда, в судовой мастерской группа

моряков под руководством Ивана Яковлевича Стеценко отковала несколько десятков пик, ломов, топоров, другого холодного оружия.

Никто не отдыхает, все на палубе, до боли в глазах вглядываются в просторы моря. А когда проходили мимо опасного острова, на луну набежала тучка. Все вздохнули свободнее. Впереди остался островок Кастелорисо, захваченный итальянцами. Он приткнулся к самому турецкому берегу, и на нем большие силы вряд ли могли быть. А за Кастелорисо — простор Средиземного моря.

«Эх, если бы здесь нас англичане встретили!» — подумал Сергей Михайлович.

Но английских кораблей не было.

— Впереди по курсу вижу три точки! — вдруг доложил сигнальщик.

Что оставалось делать? И корабль продолжал идти своим курсом.

— Торпедные катера приближаются к нам, — снова доложил сигнальщик.

Теперь уже и невооруженным глазом стали видны три торпедных катера, быстро приближающихся к ледоколу.

Прозвучал сигнал боевой тревоги. Все заняли свои места, моряки группы отражения вооружились кто чем попало: ломami, топорами, крючьями — на весь корабль было только два пистолета.

— Эх, жаль орудия сняли! — снова, как в Стамбуле, вздохнул капитан-лейтенант Холлин.— А то бы мы им как под Одессой...

Да, будь на корабле дальнобойные морские орудия, даже не орудия, а просто пулеметы, катерам несдобровать.

А катера приближались. Боцман на всякий случай вывесил на бортах огромные полотнища турецких флагов. Но только кого это могло обмануть? Подобной величины корабля в Турции не было, а тем более ледокола. Да и о том, что корабли прибыли в Стамбул для перехода в Средиземное море, в германском и итальянском посольствах наверняка догадывались и после исчезновения ледокола несомненно сообщили об этом во все свои военно-морские базы и на наблюдательные пункты.

По-видимому, так оно и было: катера остановились неподалеку, и с них донеслась в мегафон команда на русском языке:

— Следовать за нами на Родос!

Но ледокол продолжал идти своим курсом. А механик старший лейтенант Хамидулин, сам уроженец Кавказа и долго живший около турецкой границы, подошел к борту и по-турецки начал объяснять, что ледокол принадлежит Турции и следует в Искандерон — турецкий порт в самой восточной части Средиземного моря.

В ответ на это с катеров раздалась брань и снова приказ:

— Следовать на Родос!

Хамидулин еще что-то пытался доказать, но «переговоры» окончились так, как и следовало ожидать: с одного из катеров выпустили длинную пулеметную очередь по столпившимся у борта людям и надстройкам. А затем катер вышел в атаку. С мостика было хорошо видно, как он выпустил две торпеды. Ледокол сразу же развернулся навстречу им, и смертоносные сигары прошли по бортам.

Следом за ним в атаку вышел второй катер. Он выпустил сначала одну торпеду. Машины на корабле отработали задний ход, и торпеда прошла по носу. Удалось увернуться и от следующей. Вышел в атаку и третий катер, но торпед он не выпустил, как видно, их у него не было.

Люди радовались, но преждевременно: показались торпедоносцы. Как видно, их вызвали по радио потерпевшие неудачу катера. Передний сразу же лег на боевой курс. Положение казалось безвыходным, и тогда старший трюмный Николай Мефодиев машинально или в порыве отчаяния включил гидромонитор и направил мощную струю воды навстречу самолету. Летчик, не ожидавший ничего подобного, резко взмыл вверх и выпущенная торпеда шлепнулась за кормой. Таким же образом был

сбит с курса и второй торпедоносец. И корабль продолжал идти своим курсом.

Тогда взбешенные фашисты начали поливать ледокол из пушек и пулеметов. Мощный корпус корабля был неуязвим для пуль и малокалиберных снарядов. На самолетах и на катерах скоро поняли это и сосредоточили огонь на надстройках. Появилось множество пробоин. А вот охнул рулевой Сергей Рузаков, по белой форменке расползлось красное пятно. Рулевого поддержал Павел Дорожко.

— Старпом, подменить рулевого! — распорядился капитан.

— Не надо, — возразил тот, — вахту смогу отстоять!

Судовой врач быстро сделал перевязку, и Рузаков снова встал к штурвалу.

Ранило сигнальщика Леонида Полещука, но он тоже не покинул своего поста.

А тут один за другим стали возникать пожары. Моряки противопожарных групп мичманов Бабенко и Мороза, не обращая внимания на обстрел, тушили очаги огня. Но из-за многочисленных пробоин в трубах упала тяга, ход снизился до минимального.

Каждый понимал — так бесконечно продолжаться не могло. Катера несомненно сообщили на Родос, и с минуты на минуту нужно было ждать появления эскадренных миноносцев.

Правда, луна снова спряталась за тучку, и даже ветерок поднялся, но что это могло дать, если катера включили прожекторы и держали корабль в их лучах.

Выхода не было. И помощи ждать неоткуда. Капитан отдал приказание:

— Будем держаться до последней возможности! Корабль подготовить к затоплению!

Каждый понимал — больше ничего не остается делать — сдать такое судно противнику никак нельзя. Лучше смерть в волнах Средиземного моря. И Иван Яковлевич Стеценко, только что говоривший об этом с моряками машинно-котельной группы, взял мел в руки и крупно написал на переборке:

«Умрем, но корабль врагу не отдадим!»

Старшина 2 статьи Александр Калбанов, матросы Михаил Улич и Николай Назаратий — все николаевцы — были назначены открыть по команде кингстоны. Попрощались они с товарищами, расцеловались друг с другом и направились в трюм. Кто знает, как может обернуться дело, удастся ли им в случае чего выбраться на палубу, — ведь они спускаются глубже всех.

Неожиданно яркий столб пламени взметнулся над ледоколом.

— Снаряд попал в корабельный бот, бензин горит...

В боте, кроме горючего в баках, лежала еще бочка с бензином.

— Бот за борт, рубить концы!

Мичман Александр Гройсман и Александр Сизов с топорами бросились к пылающему боту. Вот перерублены тросы, под напором десятков рук бот летит за борт. Бензин из баков разливается по воде, горит высоким ослепляющим пламенем. А в это время капитан 2 ранга Сергеев делает поворот и уходит в сторону. Торпедные катера остаются около огня, затем снова устремляются за ледоколом. Преследование продолжалось до 23 часов. Катера, видимо израсходовав боезапас, вынуждены были оставить советское судно.

Люди начинают заделывать пробоины. В первую очередь в трубах, чтобы создать тягу, увеличить ход. В дыры забивают деревянные чопы, ветошь, смоченную в краске, — все, что попадает под руки. Но все это быстро сгорает от раскаленных газов, и приходится заделывать пробоину вновь и вновь. И корабль, имея более 500 пробоин*, продолжает путь.

* На стенде Музея морского флота СССР говорится о 150 пробоинах. Это явно заниженная цифра. Все участники перехода говорят о более чем пятистах пробоинах в рубках и надстройках, во время ремонта их специально пересчитывали. В корпусе же обнаружили лишь одну пробоину, через нее залетел снаряд, которым был тяжело ранен матрос Галустян.

ГИБЕЛЬ

«ВАРЛААМА АВАНЕСОВА»

Когда в Стамбул пришло сообщение, что ледокол «А. Микоян», хотя и получивший значительные повреждения, прибыл к месту назначения, к переходу стал готовиться танкер «Варлаам Аванесов». В темную туманную ночь он снялся с рейда Стамбула и укрылся в маленькой бухточке Принцевых островов, расположенных в Мраморном море, на всякий случай оформив отход в Батуми.

— Так нам идти нельзя, — говорил на совещании командного состава танкера капитан Осташевский. — Необходимо как-то изменить внешний вид судна.

— Что ж, переделаем его под турецкий «Бакыр», — предложил старший механик Владимир Иванович Щуров.

Все невольно заулыбались: «Бакыр» — грузо-пассажирское судно, водоизмещением всего около двух тысяч тонн — в семь раз меньше «Аванесова».

— А чего? — продолжал отстаивать свое предложение Щуров. — Конечно, по величине они мало походят друг на друга, но издали сойдет.

И когда согласились с его предложением, Владимир Иванович развил необычайно кипучую

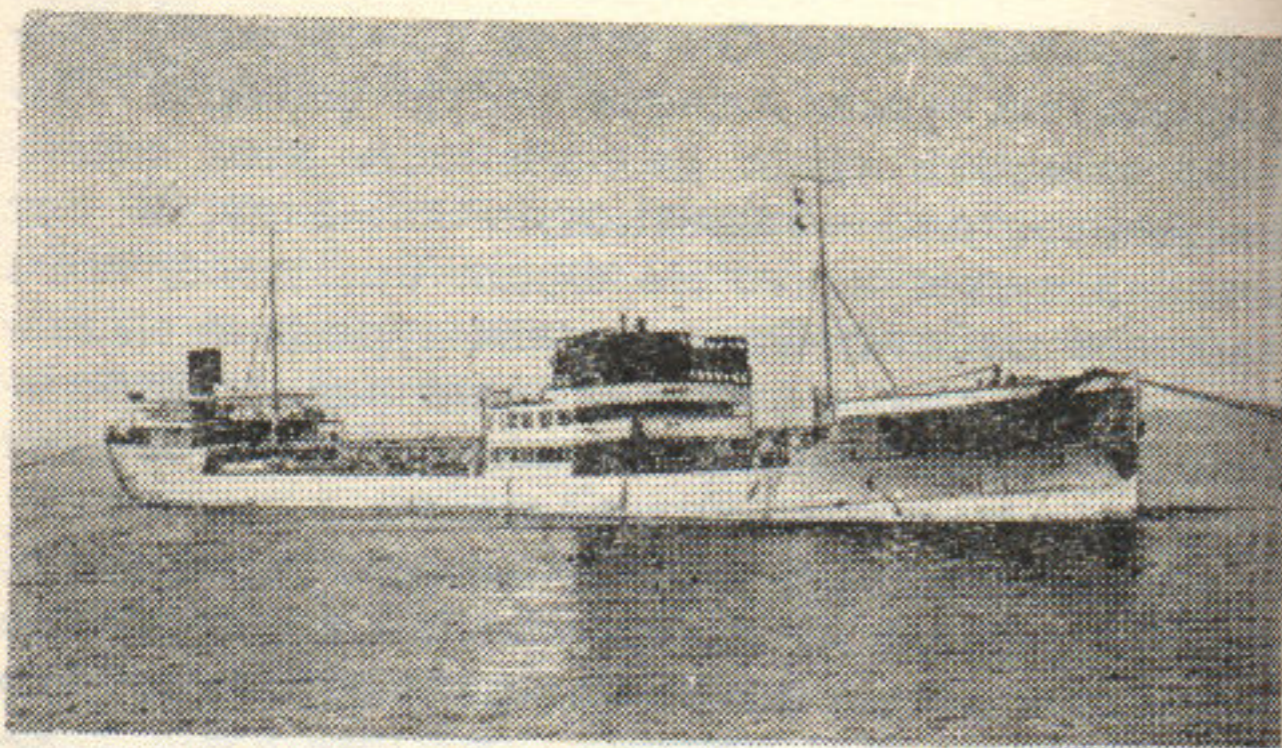
деятельность. Он что-то вычерчивал, планировал на кусках железа, листах фанеры. Сначала втянул в свою деятельность всех машинистов, затем — боцманскую команду, и вот уже на судне никто не сидел без дела, всем нашлась работа. Одни писали турецкие названия на фанерных щитах, другие ладили огромную трубу, третьи наполняли на берегу мешки песком, возили их на танкер.

Затем началась установка всего сделанного. В центральной части палубы стал постепенно вырастать новый ходовой мостик. Позади него поднялась труба, рядом — пассажирские каюты. Да еще Щуров в фанерную трубу сделал отвод от двигателя, так что и из нее пошел дым.

Капитан Осташевский, помощник по политической Волошин, капитан-лейтенант Роджерс, механик Щуров сели в шлюпку, дважды обошли вокруг судна.

— Здорово получилось. Сам своего судна не узнаешь, — полушутя-полусерьезно сказал Борис Пименович Осташевский.

Действительно, вроде то же судно, а не то — фальшивые надстройки совсем преобразили его. Да еще щиты с турецким названием, турецкая марка на трубе совершенно сбивали с толку. Кстати, капитан-лейтенант Роджерс впоследствии написал об опыте камуфляжа со-



Танкер «Варлаам Аванесов»

ветских танкеров специальный рапорт, и в период второй мировой войны подобный метод изменения вида судна применялся не раз.

Теперь можно идти по следам «А. Микояна».

— Пройдем ли?— высказал кто-то сомнение.— После ледокола они теперь еще больше настороже будут...

— Пройдем!— уверенно сказал старший штурман Григорий Яковлевич Кухаренко.

— Конечно, пройдем!— поддержал его механик Владимир Иванович Щуров.— Ходили же в Испанию. Этим же путем. И тогда опасностей было немало. Между прочим, не раз прорывался сквозь вражеский заслон к портам рес-

публиканской Испании и «Варлаам Аванесов». Однажды команда танкера стала свидетелем, как подлодка потопила республиканское судно «Сиудад де Кадис». И хотя судно уже пошло ко дну, франкистские пираты стали расстреливать из орудий шлюпки с людьми.

Несмотря на обстрел, советские моряки подошли к месту гибели «Сиудад де Кадиса», приступили к спасению команды. 76 человек были подняты на борт танкера, из них 16 раненых. Сразу же была оказана медицинская помощь, людей накормили, одели. И когда «Варлаам Аванесов» пришел в Одессу, ему была устроена торжественная встреча. Особенно тепло приветствовали экипаж танкера моряки испанских судов. А потом из Испании была прислана серебряная доска со словами благодарности и именами всех спасенных.

И вот теперь предстояло снова идти тем же курсом, что и во время гражданской войны в Испании. Только этот рейс был опаснее, неизмеримо опаснее.

19 декабря «Варлаам Аванесов» снялся с якоря. Время рассчитали так, чтобы Дарданеллы минут засветло и в Эгейское море войти ночью. На борту судна, кроме команды, находились капитан-лейтенант Роджерс, английский лоцман Чакстейн и турецкий лоцман-переводчик Мунир.

Каждый понимал — предстоит нелегкий путь. Всякое может быть с совершенно безоружным судном, поэтому под машины и в одном из отсеков были заложены подрывные патроны, — команда «Варлаама Аванесова», как и «А. Микояна», решила судно ни в коем случае противнику не сдавать и при безвыходном положении взорвать танкер.

Остались за кормой Принцевы острова, и в туманной дымке показались крутые холмы над проливом, старинные крепости у входа в Дарданеллы, мощные башни которых и сейчас еще производят впечатление неприступных.

В 17 часов танкер миновал боновые ограждения у Чанаккале и продолжал малым ходом двигаться дальше. Спешить некуда, нужно обождать, пока не стемнеет совсем.

А погода выдалась словно по заказу: небо затянуло тучами, над горизонтом висит дымка, и к 18 часам опустилась такая густая темнота, что едва-едва обозначались черные очертания берегов, по которым и ориентировался лоцман.

В 21 час 30 минут «Варлаам Аванесов» миновал пролив и лег на основной курс. По левому борту проплывал высокий мрачный мыс Бабакале с крепостью на вершине. Неожиданно в крепости вспыхнул прожектор, луч его лег на черную воду, заскользил по ней и уперся в танкер. Минут пять освещал его, затем потух.

Но ненадолго: через несколько минут все повторилось снова. И тут раздался взрыв.

— Что это такое, почему включается прожектор? — заволновался капитан-лейтенант Роджерс. — Что за взрыв?

— Наверное, береговая батарея выстрелила, — ответил лоцман Мунир.

Осташевский и на этот раз промолчал, но про себя подумал: что хочешь может означать этот взрыв, только не выстрел. Выстрелы из орудий он на своем веку слышал, и не один раз. Да и какая может быть батарея около самой воды?

«Нет, это что-то не то...»

Прошло еще минут пятнадцать. Понемногу тревожное чувство, вызванное сначала светом прожекторов, а потом неизвестным взрывом, стало проходить.

Вдруг танкер резко подбросило вверх, из-под кормы взлетел высокий столб огня, дыма, вспененной воды. Грохот сдавил уши. Кто-то упал, кто-то застонал. В последнюю секунду Осташевский успел заметить — танкер взрывом развернуло на обратный курс.

— Торпеда... — прошептал Осташевский. — Ясно теперь, кому нас показывали прожектором... Знали, следили...

Судно ощутимо стало оседать на корму. Старший механик доложил, что вода заполня-

ет машинное отделение, сдетонировали патроны, и двигатели от взрыва вышли из строя. Тяжело ранен моторист Малышенко — осколком разворотило бедро.

Ничего другого не оставалось, как покинуть корабль, и капитан скомандовал:

— Боцман, шлюпки на воду!

Матросу Малышенко наложили на ногу жгут, перевязали. Оказали помощь и другим раненым: помощнику капитана Султанову, буфетчице Шереденко, мотористу Ермакову.

Шлюпки одна за другой отходили от борта, направлялись к недалекому турецкому берегу. Осташевский сделал последнюю запись в судовом журнале:

«22.20. Корма погрузилась в море по мостик. Все оставили судно».

Только одна шлюпка осталась у борта. На нее сложили документы, приборы. Последним с танкера сошел Борис Пименович Осташевский.

И только отвалили от судна — увидели всплывшую подводную лодку.

«А что если вздумает напасть?» — мелькнула мысль, и матросы навалились на весла.

Но с лодки, видимо, не заметили в темноте шлюпки на фоне темного берега. Во всяком случае, нападения не последовало.

Моряки высадились на берег, и сразу же их окружила турецкая пограничная стража. Затем всех обыскали и приказали оставаться на месте. Всю долгую зимнюю ночь просидели моряки на скалах около берега моря.

К утру пошел мелкий дождь, все промокли. Малышенко стало лихорадить, очень плохо чувствовали себя и другие раненые.

Начинался рассвет. Дождь не прекращался, он был таким редким и мелким, что почти не скрывал горизонта — неподалеку проступали голые скалы островов Гадар и Тенедос. А танкера уже не было видно — затонул.

Только в десять часов утра прибыл пограничный офицер. Опять всех обыскали, а затем повели в Бабакале. Лишь женщинам и раненым разрешили идти на шлюпках, остальные — пешком. По скалам, под дождем. Только к вечеру добрались до крепости.

Малышенко к этому времени потерял сознание, и его срочно направили в госпиталь в Чанаккале, а остальные переночевали в казарме. Голые нары, глинобитный пол, но хоть не было дождя и пронизывающего ветра.

Из разговоров выяснилось, что у входа в пролив вечером несколько раз показывалась какая-то лодка. Это она и выпустила торпеды. Три. Дважды промахнулась — одна из торпед выскочила на берег, — на ней впоследствии бы-

ло обнаружено итальянское клеймо,— вторая разорвалась в камнях и лишь третья попала в танкер.

«Значит, кто-то сообщил фашистам о нашем выходе»,— подумал Осташевский.

22 декабря моряки погибшего танкера на небольшом пароходике «Мерсин» вышли из Бабакале в Стамбул.

Следом за «Варлаамом Аванесовым» пошел на прорыв и «Сахалин», но, узнав от английского консула в Чакаккале о том, что «Аванесов» погиб, Померанц вернулся обратно.

«НУЖНО УЧИТЬСЯ У РУССКИХ...»

Моряки удивились: как только показалась Фамагуста, навстречу ледоколу устремились английские эсминцы с наведенными на судно орудиями. И только в порту все объяснилось: итальянские фашисты уже успели на весь мир раструбить о потоплении ледокола. «Объятый огнем корабль уходит в пучину моря», «Спасательный круг с надписью «А. Микоян»— вот все, что осталось от советского корабля»,— передавали они на всех волнах по радио в эфир. А тут — вот он — подходит потопленный корабль к базе Королевского военно-морского

флота на Средиземном море. Было от чего прийти в изумление.

И началось паломничество на ледокол. Приходили все — и матросы, и офицеры, осматривали многочисленные пробоины, следы пожаров. Но не это удивляло,— английские моряки тоже бывали в жарких схватках, а то, что судно прошло целым мимо стольких вражеских военно-морских баз, по морю, которое фашисты не без основания считали своим, мимо Родоса, базы, сеющей смерть.

Посетил ледокол и представительный сидящий адмирал — командир базы. Подробно расспрашивал о переходе, о схватке с катерами и торпедоносцами. Посмеялся над тем, как фашисты оказались одураченными. Поинтересовался:

— А чего они о спасательном круге говорят? Специально бросили?

— На катере были круги, возможно, один из них подобрали.

Прощаясь, адмирал еще раз поздравил моряков с успешным переходом через опасную зону, а своим офицерам сказал:

— Нужно учиться у русских преодолевать трудности!..

Ледоколу и особенно сильно износившимся машинам требовался ремонт, и судно было направлено в порт Хайфу, входящий в систему

английских военно-морских баз, которые осуществляли оборону подходов к Суэцкому каналу. На пути от Фамагусты до Хайфы могли встретиться фашистские самолеты, но здесь все чувствовали себя в безопасности. К тому же ледокол сопровождали два эсминца, и моряки впервые за много дней похода стояли на палубе, любовались бескрайним морским простором. А Средиземное море даже зимой было великолепным: тихо, ярко светило солнце, и облака на горизонте розовели, словно плавись. Ледокол легко отваливал носом ярко-зеленые, такие, каких на Черном море, кажется, и не бывает, волны. Кто-то даже начал некра-совские стихи читать:

...Созерцая, как солнце пурпурное
Погружается в море лазурное,
Полосами его золотя...

Но тут показались дельфины, и все с восхищением стали наблюдать за ними.

Никто из команды ледокола ранее в Хайфе не бывал, и моряки с некоторым недоумением смотрели, как эсминцы, а за ними и ледокол шли прямо на, казалось, пустынный холмистый берег.

— Гора Кармель, — показал английский офицер на высокий темно-коричневый холм у самого моря. — Там Хайфа.

Завернули за мыс, и открылся большой город, раскинувшийся у подножия горы.

Порт оказался просторным, благоустроенным. И весь был забит судами: тут стояли и танкеры, и сухогрузы. А на причалах висели горы ящиков, мешков, стояли танки, автомашины. Порт, видимо, был крупной военно-морской базой союзников.

У грузовых пристаней места не оказалось, и «А. Микояну» ошвартоваться пришлось у нефтяного причала.

Моряки сразу же взялись за ремонт. Верхняя команда начала заделывать пробоины, красить борта, надстройки, а механики занялись переборкой машин. Топки потушили, работал только вспомогательный котел, который давал пар для камбуза и на небольшую динамо-машину.

Команда уже знала, что ледоколу предстоит идти на север. Через Индийский, Атлантический, Тихий и Северный Ледовитый океаны. Знала, что там ледокол очень нужен, и поэтому все работали так, как не приходилось даже в самое горячее время на заводе. Короткие перерывы на еду, несколько часов сна, и — все.

Английские специалисты определили — ремонт, покраска судна и переборка машин займут не менее трех месяцев, но моряки реши-

ли закончить все за три недели — до Нового года. Да и этот, чрезвычайно сжатый, график выполнялся с опережением.

20 декабря, когда ремонт был в самом разгаре, в порт вошел огромный английский танкер «Феникс». Ледокол мешал разгрузке танкера, и его пришлось оттянуть в сторону. На освободившееся место и встал «Феникс», всего метрах в тридцати от «А. Микояна».

Наполнив танки горючим, «Феникс» отдал кормовые концы и начал выбирать якорь. Медленно отходило судно, вот оно подтянулось к носу ледокола, и в этот момент огромной силы взрыв потряс окрестности. «Феникс» разломился пополам, фонтан горячей нефти взметнулся вверх, затем упал на воду, на причал. Черный столб дыма закрыл и небо, и город, и гору Кармель. Некоторое время еще виднелся нос горящего танкера, но вскоре и он скрылся в дыму и пламени.

Нефть, пышущая языками огня, стала разливаться по гавани, угрожать другим судам. И, заглушая шипение огня, загрохотали выбираемые якорь-цепи, слышались слова команд. Огромный танкер под шведским флагом первым поднял якоря и, обрубив швартовы, направился к выходу из порта — в море. Однако капитан его, по-видимому, так торопился, что сделал в канале неправильный пово-

рот и сел на мель, да так, что другие суда уже не смогли его обминуть.

Все, кто находился в порту, оказались в ловушке. И тогда началась паника. Команда французского танкера сразу же покинула корабль, а матросы с американского танкера начали прыгать с борта в воду и вплавь добираться к причалам.

Но в наиболее тяжелом положении оказался ледокол «А. Микоян». Он находился по соседству с «Фениксом» и стоял под ветром. Взметнувшийся на сотни метров вверх фонтан огня накрыл корабль. Матросы сразу же принялись сбивать горящую нефть из пожарных шлангов и гидropультов. Тут же прозвучал сигнал боевой тревоги, все заняли свои места. Мичман Тимофей Мороз и старшина 2 статьи Дмитрий Головань начали отдавать швартовы на корме. Мичман отдал распоряжение группе матросов — Саенко, Куткову и Силову — прыгать в стоявшую у кормы шлюпку, перебраться на причал и отдать там с тумбы швартовы. Прибежавший на корму старпом Холин также спрыгнул в шлюпку, и она направилась к причалу.

У борта стоял катер — на нем корабельный врач собирался ехать в порт за медикаментами. Теперь в него спрыгнули мичман Гройсман, старшина 2 статьи Симонов и старшина 1 статьи

Цегельник, стали отгонять горящую нефть от борта ледокола. На горящем танкере начали рваться снаряды зенитных орудий, град осколков осыпал все вокруг.

— Смотрите!— вдруг воскликнул кто-то.

Из дыма на носу танкера вынырнул английский матрос, вскочил на фальшборт, перебрался на якорь-цепь и стал спускаться к воде, хотя вода, покрытая нефтью, горела.

— Надо спасти,— сказал мичман Гройсман и направил свой катер к носу танкера.

Катеру удалось подойти к носу, моряки приняли обессилевшего, готового вот-вот свалиться в огонь матроса.

А в это время Иван Яковлевич Стеценко, мичман Ефим Бабенко, Кирилл Левандовский, не обращая внимания на жару и дым, под осколками снарядов мокрыми кошмами накрывали большую цистерну с соляром, стоявшую на кожухе кормового машинного отделения, и другую цистерну с бензином, находившуюся около рулевой рубки.

Пожар разгорался, огромный факел полыхал, закрывая все вокруг, то и дело ветром бросало снопы пламени на ледокол. Судьба его висела буквально на волоске — уже начала пузыриться краска на надстройках, вот-вот они вспыхнут. С минуты на минуту могли взорваться и цистерны с бензином и соляром...

Моряки понимали, что судьба корабля зависит и от всех их, что дорога каждая минута, да что там минута — время исчислялось секундами. Горящий танкер ветром все больше и больше наваливало на ледокол, а он стоял без паров, с отданными якорями.

И тут машинист Иван Дробин сделал, казалось бы, невозможное: за несколько секунд он поднял пар в кормовой машине, бросая в топку котла ветошь и обрывки концов, смоченные в солидоле и тавоте.

— Выбрать якоря!— приказал командир, когда пар был подан к брашпилям-лебедкам, служащим для выбирания якорь-цепей.

Мичман Тимофей Мороз бросился выполнять приказание, но к носу ледокола чуть ли не вплотную подогнало горящий танкер и жар был там такой, что невозможно подступить.

— Накройся чем-нибудь!— крикнул кто-то.

Мичман схватил чехол с ближайшей вьюшки, закрыл им лицо и бросился вперед. Следом за ним, также прикрываясь чехлами, побежали Токарев, Дьяченко, Дорожко.

Втроем они включили лебедки, якорь-цепи натянулись и начали постепенно оттаскивать ледокол от горящего танкера. А потом была включена кормовая машина, ледокол отошел в безопасное место и ошвартовался в нефтегавани.

Люди вздохнули облегченно. Только теперь все по-настоящему осознали, какой опасности они подвергались. Весь корабль был опален, вздулась и почернела краска, на правом борту деревянные части надстроек обуглились, а мостик даже загорелся. И сейчас рулевые и штурмана сбивали остатки пламени.

В 18 часов, спустя пять с половиной часов после начала пожара, на ледокол поднялся английский адмирал — командир порта.

— Вы храбро вели себя, — сказал он, — спасли свой корабль. Теперь помогите ошвартовать вот эти корабли, — показал он на несколько танкеров, брошенных командами, ветер гонял их по бухте.

— Дайте буксир, — сказал командир ледокола, — с ним легче будет маневрировать...

— Буксир есть, но... команда не хочет на нем идти, — ответил адмирал.

— Вояки! — не выдержал кто-то.

— Прекратить разговоры! — приказал командир. — Ну что ж, порт спасти надо, это и в наших интересах. Постараемся справиться своими силами. Кто желает пойти?

Вызвались буквально все.

— Разрешите мне возглавить группу? — обратился секретарь партбюро младший политрук Барковский.

— Добро! — согласился Сергеев.

Барковский отобрал мичмана Гройсмана, еще десятерых матросов, и на катере они вышли выполнять задание.

Поздно ночью вернулись моряки, ошвартовав все покинутые корабли. В последние часы им стали помогать и экипажи судов.

Пожар в порту продолжал бушевать и на следующий день. Командир порта выделил в распоряжение советских моряков буксир. Командование им принял капитан 3 ранга Холин. На буксире оказалась мощная помпа, струями воды моряки стали отгонять горящую нефть от судов, разбивать сплошное море огня на отдельные очаги, которые постепенно гасли.

Пожар в порту прекратился только на третьей сутки. И все это время моряки ледокола не сомкнули глаз, вели борьбу с огнем.

Потом английское командование на имя капитана Сергея Михайловича Сергеева прислало письмо, в котором благодарило команду ледокола за мужественное поведение при тушении пожара, спасении судов и людей. А командир порта издал приказ, в котором ставил в пример русских моряков, призывая учиться у них.

Моряки же отдохнули несколько часов и снова за работу.

Но на этом дело не кончилось. Вскоре личный состав ледокола заметил, что английские

и другие моряки косо смотрят на них и даже угрожают. Сначала никто ничего не мог понять, а потом дело прояснилось. Оказывается, кто-то стал распускать слухи, что, мол, во взрыве танкера «Феникса» виноваты советские моряки. Они, дескать, когда освобождали причал для английского танкера, оставили мину. А иначе почему они сами не подорвались, когда там стояли?

Сначала все растерялись: ведь и в самом деле получается подозрительно. Но потом узнали, что незадолго до прихода «А. Микояна» на порт был налет итальянских самолетов, которые сбросили магнитно-акустические мины. По наблюдениям было сброшено двадцать мин, а водолазы нашли только девятнадцать. Последняя, двадцатая мина, оказалась как раз там, где стоял ледокол «А. Микоян». Возможно, что при перетягивании ледокол, имевший большую осадку, потревожил мину, и она взорвалась при подходе следующего корабля, а возможно, раньше просто не вышла установленная на взрывателе краткость.

Как бы то ни было, но когда все выяснилось, моряки всех судов стали относиться к советским морякам с еще большей сердечностью. Многие приходили на судно, извинялись за возникшее подозрение. И без конца поздравляли с победой под Москвой — ведь

впервые за два года второй мировой войны гитлеровские войска были остановлены. И не только остановлены, но и потерпели крупное поражение.

В общем, все кончилось хорошо, одно только огорчало микояновцев — до них дошла весть о гибели танкера «Варлаам Аванесов». «А как остальные?» — с тревогой думали моряки.

НА ПРОРЫВ ИДЕТ «ТУАПСЕ»

Весть о гибели «Варлаама Аванесова» и о нападении на ледокол, в результате которого он получил более пятисот пробоин, произвела тягостное впечатление на команды танкеров. Многие уже стали думать, что идти через Эгейское море — идти на верную гибель.

— Поговорить нужно с командой, — сказал Владимир Иванович Щербачев. — Когда люди не уверены в успехе дела — трудно выполнить задание.

И вот весь личный состав танкера собрался в красном уголке. Сорок один человек, разные и по возрасту, и по жизненному опыту. Никого из них нельзя упрекнуть в трусости, но... «Аванесов» погиб, на ледокол было совершено нападение. И, судя по рассказам, спа-

сению его способствовал только случай. Да и борта у ледокола не такие, как у танкера. Тот построен специально для плавания в тяжелых льдах, его корпус не пробивают даже снаряды малокалиберных пушек. Нет, они не трусы, но хотят убедиться, что прорыв возможен.

Первым выступил капитан-наставник Иван Арсентьевич Боев, только что каким-то путем пробравшийся из Хайфы в Стамбул. Он подробно поведал о переходе, а в заключение сказал:

— Случайным ли было нападение на нас? Нет, не случайным. Мы совершили ошибку: вместо того чтобы отстоять в какой-нибудь турецкой гавани, решили пройти мимо Кастелорисо светлой лунной ночью. Вот и поплатились.

Капитан погибшего танкера Владимир Пименович Осташевский предложил:

— Дарданеллы нужно проходить исключительно темной ночью, и так, чтобы об этом никто не знал. Оказывается, в Чанаккале есть итальянский консул. Конечно же, о проходе любого корабля он сообщит на базы.

— Ну вот что, братцы, — поднялся после него старший механик «Аванесова» Владимир Иванович Щуров, — я уверен — пройти можно. А кто боится — может оставаться здесь, я пойду на «Туапсе». Аванесовцы, кто со мной?

Такая уверенность Щурова, Боева да и других увлекла за собой всех. Моряки стали деятельно готовиться к переходу. Приняли горючее, пополнили запасы воды и продуктов и ночью отошли к Принцевым островам, где уже находился «Сахалин». Как и на «Аванесове», на обоих танкерах решили сделать камуфляж.

Работа закипела. На этот раз даже трубы укоротили, чтобы совсем изменить внешний вид судов. И за несколько дней они изменились до неузнаваемости: из танкеров превратились — конечно, только по внешнему виду — в грузо-пассажирские пароходы.

Перед выходом капитан Владимир Иванович Щербачев передал через лоцмана подарки команде катера, что разводит боны, — немного продуктов и несколько бутылок «Столичной».

— О'кей! — по-английски ответил лоцман. — Теперь никто не узнает, что боны будут разводиться, — заверил он.

4 января 1942 года вечером «Туапсе» вышел в рейс. Вел его капитан-наставник Боев, уже изучивший этот путь. Благополучно миновали Чанаккале, а около Бабакале прошли у самого западного берега, так что даже турецкие наблюдатели не заметили корабля в ночной темноте.

Шли только ночью, днем же оставались около пустынных скал турецкого берега или в небольших бухтах. Особенно осторожно проходили около островов, на которых находились военно-морские базы.

И прошли. Через неделю уже были в Фамагусте. И снова удивились английские моряки дерзкому, умелому переходу.

Оставался «Сахалин». Положение его осложнялось тем, что германо-итальянская разведка уже знала о прорыве не только «А. Микояна», но и «Туапсе».

Сначала «Сахалин» тоже сделал маскировку под турецкого «Бакыра» и 7 января вышел в путь. Но в Дарданеллах турецкий лоцман Али Рахим Кебеджи сообщил, и откуда он это узнал — трудно сказать, что итальянскому консулу в Чанаккале известно о проводимой маскировке.

А раз так, то к чему она? Маскировка, известная врагу, только демаскирует. И Придо Адович решил вернуться и снять камуфляж с танкера.

Но оттягивать переход дальше было невозможно: ночи становились короче. Через несколько дней «Сахалин» пошел на прорыв.

Ровно в назначенное время он минул узкость Дарданелл, прижимаясь к европейскому берегу.



Танкер «Сахалин»

Рано утром, когда «Сахалин» зашел в бухту Саххагин, на судно пожаловал командир сторожевого поста, который являлся и начальником гарнизона. Зная, что без него никто никаких мер не решится принять, Померанц пригласил офицера в каюту, угостил. Запрет магометанской религии употреблять спиртное офицер понимал несколько своеобразно: он не пил, а только пробовал. И так усердно, что лишь поздно вечером сошел на берег, а «Сахалин» двинулся дальше.

Если выдавалась ясная ночь, танкер пере-

стаивал ее в бухте. А пройти узкое место у острова Самос помогла случайность: как раз в эту ночь англичане бомбили военно-морскую базу на острове. Конечно же, итальянцам было не до наблюдения за морем.

21 января «Сахалин» прибыл в Фамагусту, потратив на переход двенадцать суток. В обычное время это расстояние покрывалось за сутки с небольшим.

ХЛЕБ ПОКИНУТОЙ РОДИНЫ

Новый год команда ледокола отметила в Хайфе, а 3 января «А. Микоян» направился в свой дальний путь через три океана. Тепло провожали англичане мужественных советских моряков.

— Йес!..

— Сенк'ю!...

— Сенк'ю вери мач! — звучали отовсюду слова благодарности, известные, пожалуй, морякам всех портов и всех кораблей земного шара. И махали бескозырками до тех пор, пока судно не скрылось за горой Кармел.

Порт-Саид, Суэцкий канал, Красное море, узкий Баб-эль-Мандебский пролив, за свои многочисленные коралловые рифы арабами еще в древности названный Воротами слез.

В Адене пополнили запасы угля, воды, продуктов и — дальше. Командир базы предупредил, что в Индийском океане опасно. Есть там немецкие подводные лодки, надводные рейдеры. Недавно пиратствовал даже «карманный» линкор «Адмирал граф Шпее» — карманным его назвали потому, что при водоизмещении всего в 10 тысяч тонн он вооружен 280-миллиметровыми орудиями и может вступить в бой с любым крейсером, а скорость такова, что уйдет от любого линкора.

Поступали сообщения о потопленных судах, в том числе и советских. Совсем недавно погиб транспорт «Перекоп». А неподалеку от Мадагаскара ледоколу встретился плотик. По видимому, на нем пытались спастись люди какого-то погибшего корабля. Да только на плоту никого и ничего не оказалось, и весь он был изрешечен пулями. Кто теперь может поведать, какая трагедия разыгралась в океане?

Опасность опасностью, но все свободные от вахт моряки собирались на баке. Обычно вечерами, так как днем донимала жара. Уже на корме и души были устроены, но все равно, только освежился — и опять дышать нечем. А ночью жара спадала, и люди любовались и неизвестными созвездиями, и тропическим океаном. Вид необыкновенный. Хотя в южных широтах звезд как будто меньше видно, но

они вроде бы ярче. Или это так кажется? Особенно красив Южный Крест. Конечно, с Большой Медведицей не сравнишь, но — красив. И океан. Все время на нем загораются какие-то искорки, словно в воду падают осколки звезд, а нос корабля будто вспарывает огненную массу: ярко впыхивают отваливаемые форштевнем волны, и блестящий свет тянется за кормой далеко-далеко, до самого горизонта.

И, конечно же, каждый раз на баке возникали разговоры. Говорили обо всем: о чужих странах и народах, о привычках и обычаях, о море и небе, но больше всего и чаще всего о Родине, о войне, обсуждали сводки Совинформбюро — радисты принимали их ежедневно. Да кроме того, старший политрук Новиков и политрук Барковский проводили беседы. И никто ни разу не выразил и тени сомнения в том, что фашизм будет уничтожен.

Как-то разговор зашел о русских эмигрантах. И тех, кто уехал сразу же после революции, и кто убежал позже с белогвардейской армией.

— Я слышал, что сейчас многие из них помогают нашей стране, — сказал один из матросов.

— Разные люди находятся в эмиграции, — ответил Владимир Калистратович Барковский. —

Одни как были, так и остались врагами Советского Союза, нашего народа и сейчас сотрудничают с фашистами. Но немало и таких, которые хотят искренне помочь своей бывшей родине. Впрочем, русские эмигранты есть чуть ли не во всех странах мира, и мы наверняка с ними еще встретимся.

Предсказание старшего лейтенанта сбылось, и очень скоро. «А. Микоян» зашел в порт Дурбан, расположенный в юго-восточной Африке. Здесь предстояло запастись водой, углем, продуктами. И как только ледокол ошвартовался, на корабль пришел хорошо одетый человек. Отрекомендовался русским, по фамилии Дайнеко.

Дайнеко очень помог морякам. Познакомил с властями, ускорил доставку на корабль всего необходимого. И когда ледокол уходил из порта, русский эмигрант стоял на причале и долго-долго махал шляпой.

Была и другая встреча, но уже позднее, в Монтевидео. Поднявшийся на корабль человек заговорил по-русски, попросил провести к капитану. И там начал просить, чтобы взяли его в команду.

— Я моряк, возьмите меня с собой. Буду делать, что прикажете, — говорил он, выкладывая свидетельства и рекомендации на добром десятке языков.

— У нас команда полностью укомплектована,— отвечал Сергей Михайлович.— Да и не могу я такие вопросы решать, вам следует обратиться к консулу.

Посетитель еще что-то говорил, но вдруг замолк и потянул носом в себя.

— Хлеб!.. Русский хлеб!

А хлеб на ледоколе выпекался знатный. Правда, сначала не повезло, пекарем был назначен человек, который за всю свою жизнь не только хлеба не пек, но даже яичницы не изжарил. Ну и хлеб получался такой — хоть топором руби, хоть пилой пили, а хоть в стену клади.

— Ты бы подписал, что это такое,— советовали моряки пекарю,— а то за кирпичи принять можно!

Многие уже стали на сухари переходить, но тут выяснилось, что кочегар Павел Рубцов до службы работал пекарем.

Старшина продовольственной группы мичман Бабенко пошел к нему.

— Выручай, брат. А то на сухарях в дальнем походе... Ноги протянем.

— Не знаю, смогу ли,— с сомнением покачал головой Павел.— Ведь уже седьмой год как не работаю.

— А ты попробуй.

Попробовал. Получилось. Да так, что моря-

ки сначала по две порции съедали. Когда на корабле был день выпечки — по запаху весь порт об этом знал. Вот и этот посетитель, как услышал запах хлеба,— обо всем забыл.

— Русский хлеб!..— почти беззвучно шептал он.

Моряки дали ему буханку, и человек пошел с корабля, прижимая к груди, как самую драгоценную ношу, завернутый в газету русский хлеб, хлеб покинутой родины.

ЧЕРЕЗ ОКЕАНЫ

Из Дурбана, обогнув Африку, ледокол перешел в Кейптаун, где экипаж стал готовиться к переходу через Атлантический океан. Путь дальний, три тысячи пятьсот пятьдесят миль до ближайшего порта — Монтевидео. Поэтому углем заполнили все емкости, да еще семьсот тонн приняли на палубу. Взяли и живой скот, тоже на палубе его разместили.

В Кейптауне получили сообщение о гибели в Южной Америке двух судов: сухогруза и товаро-пассажирского. Торпедировала подводная лодка. И примерно в том районе, где предстояло идти ледоколу.

— Товарищ капитан второго ранга,— обратился мичман Гройсман к Сергееву,— вооружиться надо!

— Нельзя. Нам придется в порты нейтральных стран заходить. А во время войны...

— Я понимаю, интернируют. Так хоть для виду.

— Как? — не понял капитан.

— Нет настоящих орудий — сделаем фальшивые. Увидят с подлодки, что мы вооружены, побоятся близко подойти. А от торпеды, пущенной с дальнего расстояния, как-нибудь увернемся.

— А ведь это идея! — согласился Сергей Михайлович.

Дело закипело. И к отходу на ледоколе стояли орудия. Да не какие-нибудь, а спаренные автоматы. Как настоящие, боцман даже краску соответствующую подобрал. И что интересно, каждый же знал, что орудия деревянные. И все же посмотришь на них — и вроде спокойнее на душе становится.

В южном полушарии стояло лето, погода обычно в это время спокойная. А тут как назло после выхода из Кейптауна навалился свирепый шторм. Огромные волны свободно перекатывались через палубу, гребни их залетали не только на ходовой мостик, но и в высоченные трубы корабля. Все, что было на палубе, — уголь, скот, ящики с продовольствием, даже последний катер волны смыли за борт.

Одиннадцать суток продолжался изматыва-

ющий шторм. Крен судна доходил до 56 градусов. Чтобы отдохнуть, люди привязывались к койкам. И когда, наконец, показались берега Америки, моряки обрадовались, наверное, не меньше, чем первооткрыватели этого материка — экипажи судов Колумба.

Широкое, словно море, разлилось устье Ла-Платы. А вдали сквозь сырую синеватую дымку виднелись небоскребы Монтевидео. Неподалеку от входа в порт зловеще торчали из воды башни и мачты пиратского линкора «Адмирал граф Шпее», попавшего в ловушку и взорванного самими же гитлеровцами.

Моряки ледокола осматривали с борта город, окрестности и думали, как-то их примут здесь. Ведь в Уругвай еще ни разу не заходили советские суда.

А к ледоколу уже подходил портовый катер с таможенниками и полицейскими.

— Мы не можем вас принять! — закричал один из полицейских, по-видимому, старший.

— Почему? — удивился Сергеев.

— Вооруженным кораблям нет входа в наш нейтральный порт! — патетически ответил полицейский.

— Вооруженным?! — переспросил капитан и вдруг увидел деревянные пушки на носу: макеты орудий на корме во время шторма смыло, а носовые остались.

— Поднимитесь, посмотрите на это вооружение!

Полицейские долго осматривали «пушки», качали головами и в конце концов сказали:

— Вы лучше снимите эту штуку. Зачем всем о ней знать?

Совет резонный, да и не нужна она сейчас.

Затем ледокол пошел в порт. На причалах собралось много народа. Люди кричали: «Ви-ва, Русиа!», подбрасывали вверх широкополые шляпы, не по-русски экспансивно размахивали руками.

Моряки понимали, что простые люди Уругвая, с которым у Советского Союза дипломатических отношений нет, приветствуют не просто моряков ледокола «А. Микоян», а в их лице представителей великой Страны Советов, героически сражающейся с фашистской Германией.

Когда «А. Микоян» подошел к причалу, люди прорвали полицейские ограждения и ринулись к кораблю. С утра до вечера не прекращался поток людей, желающих увидеть русских, посмотреть на их корабль. Конечно, морякам это доставляло немало хлопот, но было приятно.

В первые дни советским морякам не разрешали сходить на берег. Потом разрешили. Перед увольнением Сергеев собрал моряков.

— Ну вот что, товарищи,— сказал он,— можно вас и час, и два наставлять, как вести себя на берегу. Но ведь все равно я не скажу больше того, что вы слышали и в комсомоле, и в коллективах, в которых работали и воевали. Одно помните всегда: где бы вы ни были — за вами стоит Родина, первая в мире Советская Социалистическая Республика, которая сейчас ведет единоборство с фашизмом.

И моряки всегда это помнили.

На берегу их просто атаковала толпа. Каждый хотел если не поздороваться, то хотя бы дотронуться до русского моряка.

— Мы считали, что русские похожи на медведей, а вы вон какие,— улыбаясь, говорили уругвайцы.

Сначала моряки думали, что это шутка, но потом в самом деле увидели в одной газете, если можно так выразиться, «портрет». Стоит человек в полушубке, огромной шапке, валенках. Косматая борода закрывает всю грудь, за поясом целый арсенал пистолетов и кинжалов. И подпись: «Русский большевик».

Конечно же, каждому хотелось посмотреть на настоящих русских.

Но, как видно, кому-то пришлось не по душе проявление такой симпатии к советским морякам, и ледокол перевели в небольшой порт Кармело, где он и бункеровался.

Однако и в дальнейшем, куда бы ни заходил ледокол,— везде были приветствия, цветы, подарки. Так было и в Гальегосе у входа в Магелланов пролив, и в Пунта-Аренасе — самом южном порту и в портах Чили.

По выходе из Магелланова пролива ледокол попал в шторм, после чего снова потребовалась бункеровка. Кораблю разрешили зайти в порт Коронель, однако к причалам не допустили, а оставили стоять на рейде. И на берег никому не разрешили сходить.

Коронель населен в основном рабочим людом, горняками, и утром моряки увидели на причале большую толпу людей с плакатами, портретами Ленина, Сталина, Ворошилова, Микояна. Когда же к борту корабля подошла баржа с водой, то Сергееву была подана записка, в которой спрашивалось: «Нам говорят, что русские офицеры не желают, чтобы команда сошла на берег и встречалась с рабочим классом. Правда ли это?»

Дело пахло провокацией. Тогда старший политрук Новиков, второй помощник капитана Никитин и переводчик отправились на берег к командиру порта. На вопрос, почему не разрешают сойти на берег советским морякам, тот сослался на распоряжение высших властей. Новиков нашел возможность сообщить об этом народу.

Рабочие Коронеля собрали большое количество продуктов, одежды, теплого белья. «Вас капиталисты не любят, они вам, наверное, ничего не продают, и потому примите от нас подарки»,— писали рабочие в записке.

Хотя личный состав ледокола был всем обеспечен, но от подарков отказаться было нельзя — предлагались они от чистого сердца.

В Коронеле глубина у причалов достаточная для подхода любых судов, есть хорошо оборудованный причал, к которому уголь подается транспортерами прямо из шахты. Однако ледокол к причалам так и не допустили, снабжали его водой и углем с лихтеров — небольших барж. Да и доставлялось их меньше, чем нужно было для поддержки пара в котлах.

Сергей Михайлович потребовал перевести судно в другой порт. На прощание горняки Коронеля прислали еще подарки и газету, в которой был помещен огромный, почти на полстраницы, рисунок. На нем был изображен подходящий к порту ледокол с надписью латинскими буквами «Mikoyan». Развевается огромное полотнище флага с серпом и молотом, а на набережной множество людей приветствуют советский корабль.

В Лоте из-за малых глубин ледокол не мог подойти к причалам. И принять запас воды и топлива разрешили в наиболее крупном порту

страны — Вальпараисо. И там на причалах целыми днями стояли толпы народа, приветствуя советских моряков.

Большая, почти полумесячная, остановка была в Сиэтле. Там проверили котлы, провели переборку машин, многих других механизмов, приняли значительный запас продовольствия и установили вооружение — 75-миллиметровые американские полуавтоматы и английские скорострельные «эрликоны».

Меры не лишние. Хотя фашистские подводные лодки в северную часть Тихого океана не проникали, а Япония по отношению к Советскому Союзу соблюдала нейтралитет, однако были случаи нападения «неизвестных» подводных лодок на суда, идущие с грузом из Америки в СССР. Кроме того, конечная цель пути ледокола — Баренцево море. А там — фронт.

— А как же стрелять из этой штуки? — спросил один из краснофлотцев, поглаживая ствол орудия.

— Как из любой пушки: вставляют снаряд, закрывают замок, ну и все такое прочее, — отшутился старшина 2 статьи Плахов, назначенный командиром орудия.

— Все это такое прочее и хотелось бы узнать.

— Узнаем!..

Ни наставлений, ни описаний не оказалось, не было на ледоколе и специалистов, знающих эти установки. И моряки решили изучать технику по-своему: начали разбирать, а потом собирать все узлы. Метод, может быть, и не самый лучший, но безотказный. После нескольких таких тренировок все изучили материальную часть, что называется, назубок.

Вскоре для инструктажа на ледокол прибыли американский офицер и три сержанта. И когда «А. Микоян» вышел в море, офицер сказал капитану 2 ранга Сергееву:

— Постройте ваших артиллеристов, я хочу поговорить с ними.

— А у нас на корабле комендоров нет. По боевому расписанию места у установок занимают краснофлотцы нижней команды — мотористы, баталеры.

Офицер недовольно хмыкнул, проворчал, что, дескать, с такой прислугой придется повозиться. Да и вряд ли кто-то сможет хорошо стрелять.

Однако опасения американского офицера не подтвердились, возиться ему долго не пришлось. Моряки действовали слаженно. Еще бы: ведь почти всем пришлось вести огонь и по вражеским позициям, и по фашистским самолетам. И пусть системы орудий несколько отличаются друг от друга, принцип-то их дейст-

вия одинаков. И микояновцы постарались: довели скорострельность орудий до 19 выстрелов в минуту — результат, не всегда достигаемый специалистами-комендорами.

— У вас не баталеры и кочегары стоят у орудий, а комендоры работают кочегарами и баталерами,— сказал офицер на прощание.

Рабочие американского порта, моряки очень приветливо встретили экипаж ледокола, чем могли помогали в проведении ремонта.

Когда «А. Микоян» готовился к выходу в море, к советским морякам подошел старый моряк и, подняв сжатый кулак кверху, сказал, коверкая русские слова:

— Совет — карош! Руски — карош! Вы — настоящий большевик!

Может быть, старый моряк и не думал об этом, но оказался прав: на ледоколе были настоящие большевики. И сцементировали коллектив передовые люди судна — коммунисты и комсомольцы.

В какие бы трудности ни попадал корабль, всегда впереди были коммунисты и комсомольцы. Они четко выполняли все команды во время боев под Одессой и Севастополем, при нападении торпедных катеров и торпедоносцев у Кастелорисо, проявили мужество и отвагу при тушении пожара в Хайфе. При переходе через Атлантику во время шторма наи-

более трудную вахту у топок в котельном отделении несли также коммунисты и комсомольцы. Когда в одном из девяти котлов потекли трубки и котел пришлось отключить, коммунист с 1918 года Иван Яковлевич Стеценко начал зачеканивать их, не дожидаясь, пока котел остынет.

На коммунистов и комсомольцев равнялись другие, с них брали пример. В трудные дни лучшие люди вступали в партию, становились комсомольцами. За время перехода партийная организация ледокола выросла с 35 человек до 59, а количество комсомольцев увеличилось вдвое.

ВЗРЫВ

ЗА КАНИНЫМ НОСОМ

Спустя девять месяцев после выхода из Батуми, в начале августа, ледокол, пройдя двадцать пять тысяч миль, вошел в советские воды — в Анадырский залив. Затем показался Чукотский мыс. Голый, скалистый, но таким родным он был, что хотелось погладить эти темные, отшлифованные снежными бурями камни,— ведь это были берега Родины. Буквально все высыпали на палубу и смотрели на них, не отрывая глаз.

За мысом — бухта Провидения. Капитан

Сергеев знал, что здесь есть небольшой порт, свободный ото льда с мая по октябрь, в него заходят рыболовные траулеры, изредка суда, доставляющие грузы для Чукотки. А тут повернул в порт и удивился: вся бухта забита кораблями. Сухопрузы разного тоннажа, ледоколы, а чуть в стороне серые, как морская вода, стройные, даже на стоянке кажущиеся стремительными, три военных корабля.

«Так вот почему нас из Черного моря сюда направили!.. Ведь часть этих судов, наверное, пойдет на запад, к фронту», — подумал Сергеев.

Догадка его подтвердилась: в начале августа в бухту Провидения пришли девятнадцать грузовых транспортов, три ледокола и три корабля — лидер «Баку» и эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный». Должен был прибыть и четвертый эсминец «Ревностный», но при переходе из Владивостока он повредил носовую часть и вернулся на базу.

Из этих кораблей и судов была сформирована «Экспедиция особого назначения», которая в сводках называлась ЭОН-18. Перед ней была поставлена задача: пройти Северным морским путем на запад, судам доставить грузы для фронта, а военным кораблям войти в состав Северного флота.

Суда ЭОН-18 уже полностью подготови-

лись к походу и ждали прибытия ледокола «А. Микоян», чтобы тронуться в путь.

14 августа караван покинул бухту. Только капитану 2 ранга С. М. Сергееву идти с этим караваном уже не пришлось — он получил новое назначение и отбыл во Владивосток, где и принял боевой корабль. А капитаном ледокола назначили опытного североморца, в свое время работавшего капитаном ледореза «Ф. Литке» Ю. В. Хлебникова.

Перед выходом командир дивизиона капитан 1 ранга И. И. Обухов предупредил капитанов судов:

— На переходе мы встретили японские эсминцы. Не исключено, что их дозорные корабли находятся в Беринговом море. Уверен, что они не преминут сообщить о выходе нашего каравана своим друзьям в Берлин. А те попытаются его где-то встретить. Конечно, в Восточно-Сибирском море или в море Лаптевых эта встреча вряд ли возможна, но Карское море — в пределах действия фашистских кораблей и самолетов. Поэтому на переходе надо проявлять особую бдительность.

Капитаны судов понимали: И. И. Обухов не преувеличивает — даже в северных морях существует реальная опасность нападения фашистов.

Погода — великолепная. Штиль, незаходя-

щее солнце, только к полуночи спускающееся к самому горизонту. Караван ходко шел на север, вскоре миновал Берингов пролив и за мысом Дежнева повернул на запад.

В Чукотском море начались льды, скорость каравана резко снизилась. Да к тому же оказалось, что военные корабли во льдах даже за ледоколами идти не могут. Хотя их корпуса и одели «шубой», но это была не очень-то надежная защита. Однако беда не только в этом: длинные, узкие, натыкаясь на отдельные льдины, они не могли повернуть на требуемый курс, и все время их прижимало к кромке ледяных полей.

И загудела Арктика. Капитаны ледоколов да и транспортеров не очень-то охотно пользовались радиосвязью — и дольше, и хлопотливее. А гудок — дело верное, испытанное столетним существованием парового флота. Рев от такой связи стоял могучий, но совместные действия судов обеспечивались.

Несмотря на все усилия ледоколов, караван продвигался вперед черепашьими темпами. Мало помогало и то, что отроги льдин подрывали толовыми шашками. И тогда кто-то предложил вести военные корабли на жестких брагах. Предложение приняли. И вот лидер «Баку» подошел носом вплотную к корме «А. Микояна». С бортов его закрепили тро-

сами так, чтобы корабль не рыскал в стороны. Так же пришвартовались «Разумный» с «Разъяренным» к другим ледоколам.

Дело пошло на лад. Правда, и при такой буксировке встретилось немало трудностей, но повреждения уже не грозили.

Через месяц караван достиг бухты Тикси у впадения Лены в Северный Ледовитый океан. Там стояло большое количество судов и ледоколов, завершающих арктическую навигацию. Продолжать путь дальше на запад им не разрешали. Поступил приказ задержаться в Тикси и ЭОН-18.

«Что ж случилось?» — ломали себе голову люди.

А случилось вот что. Немецко-фашистское командование уже давно строило планы нападения на Северный морской путь, по которому к фронту доставлялось большое количество важных грузов. А тут как раз поступило сообщение из Японии о выходе с Дальнего Востока каравана. Из Нарвика в Карское море на перехват советских судов вышли две гитлеровские подводные лодки и «карманный» линкор «Адмирал Шеер».

Линкору долго не удавалось обнаружить цели и только на десятый день крейсерства он встретил пароход ледокольного типа. Это был «Сибиряков». Командир «Адмирала Шеера»

капитан I ранга Меедмон-Болькен применил испытанный пиратский метод — поднял американский флаг и дал сигнал: «Подойти к борту». Командир «Сибирякова» старший лейтенант Качарава распознал уловку фашистов и стал уходить. Тогда линкор открыл огонь. «Сибиряков» принял бой.

Силы были неравные: на «Сибирякове» всего три 75-миллиметровых орудия, на линкоре — 22, в том числе шесть 280-миллиметровых. И все же бой линкора со стареньким пароходом длился больше двух часов.

«Сибиряков» погиб, погибло и большинство членов его экипажа. Лишь девятнадцати человекам удалось спастись, из которых 18 попало в плен, а кочегар И. И. Вавилов каким-то чудом добрался до острова Белуха.

Не обнаружив других кораблей, линкор «Адмирал Шеер» подошел к острову Диксону, но был встречен дружным огнем со сторожевика «Дежнев», пароходов «Революционер» и «Кара» и из орудия, находившегося на причале. Артиллеристы стреляли метко, и вражеский линкор, получив несколько прямых попаданий, ретировался. С тех пор фашистские рейдеры в водах Карского моря больше не появлялись.

Вот эти-то события и задержали дальнейшее движение караванов.

Когда обстановка прояснилась, ЭОН-18 и остальные суда, собравшиеся в бухте Тикси, продолжили путь на запад. У острова Диксон лидер «Баку» и эскадренные миноносцы были встречены эсминцем «Гремящий», а затем пошли своим ходом в Мурманск. Остальные суда под охраной сторожевиков продолжали идти в составе каравана.

После того как караван был проведен до чистой воды, ледокол «А. Микоян» вновь вернулся на восток — в Игарку за другими судами, вышедшими к тому времени из Енисея. Потом сделал несколько рейсов в Карском море и только в середине декабря, когда навигация уже совсем прекратилась, он направился в Северодвинск.

21 декабря 1942 года ледокол обогнул мыс Канин Нос и подошел к 42-му меридиану. В этот день и в этой географической точке завершилось, по существу, кругосветное плавание корабля, так как на этом же меридиане находится и Батуми, откуда год назад ледокол вышел на прорыв. Все свободные люди собрались в общей столовой: событие примечательное, и капитан 3 ранга Хлебников, хотя сам и не участвовал в кругосветном переходе, решил поздравить личный состав. Ждали только сообщения от штурманов.

И вдруг чудовищной силы взрыв подбро-



Стенд, посвященный кругосветному переходу ледокола «А. Микоян» в 1942 году

сил судно. Лопнули плафоны, погас свет, со звоном посыпалась посуда на пол. Все вскочили с мест, помчались на свои боевые посты.

...Потерпев неудачу с нападением «карманного» линкора «Адмирал Шеер» на советские корабли, проходящие Северным морским путем, фашистское командование решило заминировать коммуникацию. В сентябре 1942 го-

да крейсер «Адмирал Хиппер» и четыре эскадренных миноносца поставили минные заграждения на различных участках пути. На одной из таких минных банок и подорвался «А. Микоян».

...Вахту в машинном отделении несли старшина группы Александр Калбанов и Михаил Улич. Машина равномерно вздыхала паром, сияла масляным блеском. Все шло хорошо, и машинисты решили на всякий случай смазать упорные подшипники гребного вала.

— Может, позвать кого-нибудь на помощь? — предложил Улич.

— Сами справимся! — отозвался Калбанов.

Вдвоем взялись за тали, и стальная клинкетная дверь стала медленно подниматься в пазах, открывая доступ в дейдвудный коридор, по которому проходил вал средней машины.

Вращение вала чуть не полуметровой толщины почти незаметно, только вспыхивают на его полированной поверхности блики света. За стенками коридора слышно, как винты с гулом отталкиваются от воды и дрожит могучий корпус корабля.

Смазали машинисты подшипники, вытерли ветошью потеки масла, покинули коридор. Вот в этот момент и взорвалась мина. Силой взрыва Улич был отброшен к переборке, а Калба-

нов рухнул на паелы. Очнулся он от холода — тело по пояс находилось в ледяной воде.

— Миша! — крикнул Калбанов Уличу. — Где ты, что случилось?

К счастью, включился аварийный свет, и Калбанов увидел, как из дейдвудного коридора в машинное отделение врывается пенистый поток.

— Миша! — начал тормошить он Улича. — Надо дверь опускать.

Тот встал с трудом, держась за голову. Вдвоем взялись за тали, начали лихорадочно перебирать цепь, и массивная дверь стала медленно оседать. А из-под нее била ледяная, обжигающая вода. Она уже поднялась выше колен, подходила к поясу. От холода окоченели ноги, дрожь проходила по всему телу, но моряки продолжали работать.

— Зальет нас, Саша! — сказал Улич.

— Успеем!.. Если бросим — всему кораблю гибель... Взорвутся котлы...

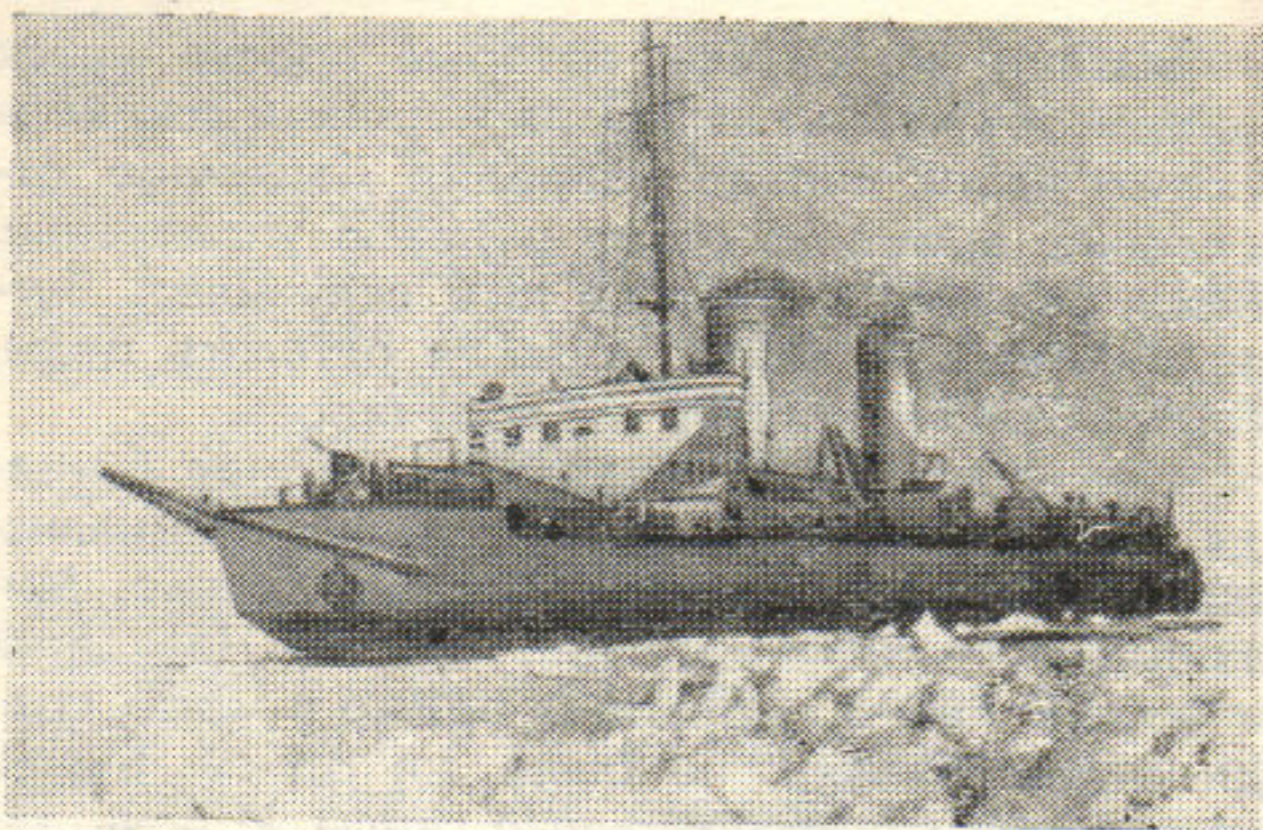
И работали, не обращая внимания ни на воду, ни на холод, ни на усталость. Тяжелая дверь опускалась все ниже и ниже, придавливая поток. Вот уже только ручеек остался. Все — дверь вошла в пазы. Лишь струйки воды просачиваются сквозь зазоры.

На помощь уже шли люди. Включили помпы, откачали воду. Больше пробоин нигде не было — корабль остался на плаву.

Бывают же случаи, которые просто никак нельзя объяснить: взрыв раскорректировал всю кормовую часть, сильно повредил машинное отделение, вывел из строя рулевое управление. Даже верхняя палуба на юте вспучилась бугром. А валы и винты корабля остались целы. Поди объясни, почему так получилось.

Сразу же была создана ремонтная бригада, в которую вошли самые лучшие специалисты: Александр Калбанов, Федор Хилько, Михаил Улич, электросварщик Николай Назаратий и другие. Ремонт проходил прямо в море, среди льдов: близко не было ни одной бухты, только крутые заснеженные скалы. И ночь, густая полярная, вой ветра, метель. Даже северное сияние ни разу не пробило завесу облаков.

Но вот заработали машины, ледокол получил ход. Курс — прежний, Северодвинск. На пути к нему, уже в Белом море, на ледокол прибыл Иван Дмитриевич Папанин, в то время начальник Главсевморпути. Встреча была теплой. Ведь прославленный полярник родился на юге, в Севастополе, много раз бывал в Николаеве и когда служил на флоте еще во времена царизма, и в годы гражданской войны, будучи комиссаром оперативного отдела штаба командования морскими и речными силами Юго-Западного фронта. Приезжал Папа-



Ледокол «А. Микоян» в Северном Ледовитом океане
нин в Николаев и в дни, когда на заводе закладывали ледокол «А. Микоян».

Иван Дмитриевич обошел весь корабль, побывал в кочегарке, в машинном отсеке, в трюмах. Потом благодарил моряков за мужество и героизм при переходе, дал распоряжение о выделении им продуктов и вина для торжественного ужина. А на прощание пообещал:

— Я вам артистов пришлю!

И действительно, на следующий день на ледокол приехали артисты Архангельской филармонии. До поздней ночи продолжался концерт.

В канун 1943 года «А. Микоян» прибыл к месту назначения — в Северодвинск, где оставался в распоряжении Главсевморпути. Вскоре многие кадровые военные моряки были переведены с ледокола на военные корабли. На торпедные катера ушел бывший катерник капитан 3 ранга Николай Холин, мичмана Александра Гройсмана назначили боцманом эсминца, мичман Ефим Бабенко стал служить на береговой базе.

А вот из бывших судостроителей никого не отпустили с корабля. Ледоколу требовался серьезный ремонт. Разве можно было списать специалистов, которые строили корабль, знали на нем каждую заклепку?!

Но на севере дока, способного вместить такое гигантское судно, не было, и с открытием навигации «А. Микоян» направился на ремонт в Америку, в Сиэтл-порт, в котором ледокол уже побывал. Ледокол пошел своим ходом да еще повел за собой караван судов.

СУДЬБЫ КОРАБЛЕЙ, СУДЬБЫ ЛЮДЕЙ

После гибели танкера «Варлаам Аванесов» команда его, как уже известно читателю, прибыла в Стамбул. Старший механик Владимир Иванович Шуров и трое мотористов снова по-

шли в поход на танкере «Туапсе», а остальные моряки на интернированном в начале войны портовом судне «Красный Водолей» и танкере «В. Кутюрье» возвратились в Батуми. Потом они служили на разных судах, внесли достойный вклад в дело разгрома врага. А некоторые и по сей день не расстаются с морем. Бывший капитан «Аванесова» Владимир Пименович Осташевский командует огромным танкером «Пекин». Это под его командованием был осуществлен небывалый переход танкера с Балтики в Черное море со стотысячетонным доком на буксире. Старший штурман «Аванесова» Григорий Яковлевич Кухаренок после гибели танкера был назначен на санитарный транспорт «Сванетия». Фашисты потопили плавающий госпиталь, но Кухаренко выплыл. Снова воевал, потом учился, и сейчас он капитан танкера «Дрезден», такого же, как и «Пекин».

Трагичной оказалась судьба «Туапсе». После прорыва он поступил в распоряжение союзных войск. Делал рейсы с нефтепродуктами Хайфа — Аден — Персидский залив — Дурбан. Затем пошел к берегам Америки. 22 июня 1942 года в 15 часов 30 минут в Мексиканском заливе танкер был торпедирован неизвестной подводной лодкой, в судно с небольшими интервалами попало четыре торпеды. И оно затонуло. Десять человек из команды погибли

при взрывах и утонули. Но большинство спаслось. Среди них были капитан Щербачев и старший механик Щуров.

Большинство из них снова ушло в плавание. Владимир Иванович Щербачев умер несколько лет назад, а Владимир Иванович Щуров сейчас на пенсии, живет в Одессе.

Танкер «Сахалин» также поступил в распоряжение союзного командования, перевозил нефтепродукты. В конце 1942 года он добрался до Владивостока и был приписан к этому порту. Вскоре в командование «Сахалина» вступил старший помощник Федор Яковлевич Станков, а Придо Адович принял новый танкер. На пенсию он вышел незадолго до смерти, последние дни прожил в родной Латвии. «Сахалин» был хорошей школой мореплавания, многие из его команды навсегда связали свою судьбу с морем, а некоторые стали капитанами дальнего плавания. Танкер был сдан на слом всего несколько лет назад.

После ремонта в Сиэтле ледокол «А. Микоян» проводил суда по Северному морскому пути, а затем был переведен на Дальний Восток. Судно бороздило суровые северные и дальневосточные моря больше двадцати пяти лет, после чего его поставили на мертвые якоря во Владивостокском порту, а затем разрезали на металл. Судостроители на нем плавали всю вой-

ну и лишь после победы возвратились на родной завод.

Все они работают с огоньком. Федор Васильевич Хилько возглавляет бригаду слесарей-монтажников. Мастера собирают главные двигатели судов и делают это отлично. Они собирали двигатели на таких промысловых гигантах, как китобазы «Советская Украина» и «Советская Россия», на многих других судах. За большие успехи в труде Федору Хилько присвоено почетное звание Героя Социалистического Труда.

Двумя орденами Ленина и орденом «Знак Почета» награжден Иван Яковлевич Стеценко. На заводе он проработал почти до самой смерти, до 1958 года. До конца жизни не ушел на пенсию и его друг Григорий Дьяченко. Стал инженером Александр Александрович Калбанов. На заводе работают Ефим Бабенко, Михаил Улич, Владимир Добровольский, Николай Назаратий и многие другие. Возглавляет шкиперский участок достроечного цеха бывший боцман Александр Гройсман. Капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев — в отставке, живет в Москве, Владимир Калистратович Барковский — в Киеве, сейчас он скульптор.

Прошли годы, но все, кто участвовал в исключительном прорыве из блокированного Черного моря, помнят о легендарном рейсе.

СОДЕРЖАНИЕ

Налет	3
«Прощай, завод!..»	8
«Мы его строили, мы на нем и в бой пойдем...»	17
Первый бой	27
В строю боевых кораблей	33
Новое задание	40
Курс на Босфор	46
У берегов древней Византии	51
Прорыв ледокола	60
Гибель «Варлаама Аванесова»	72
«Нужно учиться у русских...»	80
На прорыв идет «Туапсе»	91
Хлеб покинутой родины	96
Через океаны	101
Взрыв за Каниным Носом	111
Судьбы кораблей, судьбы людей	123

ну
но

сил
ре
дв
со
ган
«С
За
при
чес

По
На
сме
на
инж
нов
хай
лай
шки
ший
ранг
став
вич
Г
люч
ног

БОЖАТКИН МИХАИЛ ИВАНОВИЧ

«А. МИКОЯН»

Редактор Н. П. Г о м и л к о
Художник Н. П. Волков
Художественный редактор Н. И. Зайцев
Технический редактор Т. Н. Молчанова
Корректор А. Я. Литинецкий

БЛ 50323. Сдано в набор 29.XII. 1972 г. Под-
писано к печати 15/V 1973 г. Формат бумаги
60X90^{1/32}. Бумага типографская № 1. Бум. л. 2.
П. л. 4. Уч.-изд. л. 3,78. Тираж 12000. Це-
на 13 коп. Зак. 16127.

Издательство «Маяк», Одесса, ул. Жуков-
ского, 14.

Одесская книжная фабрика республиканского
производственного объединения «Полиграф-
книга» Государственного комитета Совета Ми-
нистров УССР по делам издательств, полигра-
фии и книжной торговли, ул. Дзержинского, 24.

08