

*Корабли – как и люди, они тоже нуждаются
в славе, в уважении и в бессмертии...*

Валентин Пикуль.

ОГНЕННЫЕ МИЛИ ГЕРОНТИЯ МОЛОЧИНСКОГО

В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг борясь с ненавистным врагом совершили героические подвиги не только корабли Военно-морского флота, но и сотни транспортных судов и судов ледокольного флота СССР. Когда говорят о Северных конвоях, прежде всего, имеются в виду операции 1941 - 1945 г.г. по проводке караванов транспортных судов из портов США и Великобритании через Атлантический океан в Архангельск и Мурманск. Однако при этом как-то выпускается из виду, что в то же время советские транспортные суда возили грузы в эти же порты и с другой стороны - Северным морским путем, в военном отношении считающимся самым безопасным. Без сомнения, эти рейсы сослужили огромную помощь для фронта. Вписал свою героическую страницу в Летопись Великой Победы советского народа над чумой XX века германским фашизмом и экипаж ледокола «Анастас Микоян», принимавший участие в обороне городов Севастополь и Одесса в начальный период войны, а в 1942-1945 гг принимая участие в проводке караванов судов по Северному морскому пути от Владивостока до Архангельска и Мурманска. Невольно напрашивается вопрос: как попал ледокол «А.Микоян» из акватории Черного моря на Дальний Восток да ещё в период, когда на планете полыхало пламя Второй мировой войны? Частично рассекреченные в конце 50-х годов XX века архивы (Доступ к архивам ВМФ времён Великой Отечественной войны ограничен, а архивные материалы пароходств рассекречивались постепенно, некоторые были рассекречены лишь в 2004 году. - Авт.) говорят о том, что такой переход, не имеющий аналогов в мировом мореплавании, имел место и его осуществил экипаж ледокола «Анастас Микоян», совершив рейс через **три мировых океана** (Индийский, Атлантический и Тихий). Но на счету экипажа есть ещё одно достижение, связанное с его работой на Севморпути в годы Великой Отечественной войны и являющееся продолжением героического перехода, - 24 ноября 1942 года в Белом море «Анастас Микоян» подошел к 42-му меридиану и в Судовом журнале появилась запись: *«Пересекли 42-й градус восточной долготы»*. **Это означало, что корабль совершил полное кругосветное путешествие** и покориł четвёртый океан - Северный Ледовитый. На этой же долготе он находился в **Туапсе**, откуда 25 ноября 1941 года вышел на выполнение важного государственного задания. В истории советского Военно-Морского флота это было единственное кругосветное плавание и было оно совершенно во время войны в 1941-1942 гг. черноморским вспомогательным крейсером «Анастас Микоян» (бывший линейный ледокол). Самое интересное, что о подвиге экипажа ледокола «А.Микоян», связанного с его переходом из Черного моря на Дальний Восток в разгар Второй мировой войны, британские, шотландские и американские моряки, участники Северных конвоев, знали ещё в те годы, т.к. эту информацию разнёс неформальный «океанский телеграф», когда моряки, находясь в портах разных стран, рассказывают морские истории друг другу. Но в Советской Союзе беспримерному переходу ледокола «А.Микоян» был присвоен гриф секретности и на многие годы подвиг незаслуженно был предан забвению.

Взяться за перо заставили события конца июля 2019 года, а точнее – премьера документального фильма журналиста и телеведущего Сергея Брилёва **«Огненная кругосветка»**, состоявшаяся на телеканале «Россия-1» 27 июля 2019 года. Фильм посвящён беспримерному подвигу экипажа ледокола «Анастас Микоян» в годы Великой Отечественной войны. На первых же минутах фильма прозвучала фамилия капитана порта Феодосия, члена экипажа ледокола «А.Микоян» **Молочинского Геронтия Сергеевича** и

строки из его письма, датированного 15 апреля 1980 года и адресованного ветерану Дальневосточного морского пароходства, писателю и историку Рудневу Г.А. (письмо хранится в фондах Музея морского флота Дальневосточного морского пароходства). В памяти тут же всплыли эпизоды повести «Огненные мили», прочитанной в журнале «Уральский следопыт» ещё во второй половине 60-х годов прошлого века. В ней кратко повествовалось о подвиге, совершенном командой ледокола «А.Микоян» во время Великой Отечественной войны. Но сюжет этой повести вместе с фильмом «Огненная кругосветка», да ещё и со знакомой фамилией (Молочинский Г.С.) приобрёл новую окраску, т.е. потребовал более глубокого изучения материалов, связанных с ледоколом «Анастас Микоян» и его героическим экипажем. Хочется выразить особую признательность заведующей Историческим фондом Дальневосточного морского пароходства (Музей морского флота Дальневосточного морского пароходства) Демченко Наталье Георгиевне за предоставленные на мою просьбу копии документов (в том числе и копию письма Молочинского Г.С. писателю Рудневу Г.А), относящиеся к героическому подвигу экипажа ледокола «Анастас Микоян», совершенного в годы Великой Отечественной войны, которые позволили уточнить многие эпизоды и события, связанные с этим беспримерным переходом.



Молочинский Геронтий Сергеевич, член экипажа ледокола «Анастас Микоян», совершившего легендарный переход из Черного моря на Дальний Восток в годы Великой Отечественной войны (25.11.1941 - 8.6.1942), капитан Феодосийского морского торгового порта с декабря 1964 по август 1984 года, Ветеран ВОВ.

15.04.80 Руднев.
 Андрей друг Георгий Анастасов!
 Ваши мысли в полетит, Виктор-
 Весно говорз сибетало на нем с коожуб,
 пожим, что додессе сибетало
 Близки и вспоминал те фмосисе время
 без-убытки безуртмиско ледокола мис
 сибетало не по седе.
 Когда нас вытерали в Средиземном море
 ибетало дождилое кайтера и ледокола
 на верхний ледокол-дро мис мис-те по
 довол дубови. Кайтера дали мис-те
 следовар за мис, но, Алексеев прода-
 та- следовар преломил курсом на
 Валандуш. дожд кайтера сибетало мис
 мис-те и мис-те, сибетало мис
 на кайтера ружку. Сибетало мис
 рас Руднев сибетало на ружку. По приказу
 командира - на ружку командира сибетало
 ружку-те мис. Я в этом рейсе до мис-
 на мис мис-те мис-те мис-те мис-те
 дилом сибетало ружку и сибетало
 сибетало мис-те. Вот мис мис-те
 Я с верхний мис-те переходил в ружку
 ружку через мис-те ружку, в которой
 был взрыве разрыве мис-те...

« Став за штурвал (Фузакова увели в лазарет) ошеломленный, даже плохо помню, как выполнял команды командира, который старался перекричать гул канонады. Командир Сергеев С.М. буквально мотался по рубке с борта на борт, следил за манёврами торпедных катеров которые, то с правого, то с левого борта выходили на угол торпедной атаки и выпускали торпеды по безоружному ледоколу. «Право на борт! Лево на борт!» – кричал мне командир, уклоняясь от торпед. Благодаря своевременному манёвру ледокол уклонился от торпед. На ледоколе возник пожар, снаряд попал в бензиновый бак катера, который загорелся и был сброшен в море. В это время прилетели торпедоносцы и сбросили торпеды, одна из которых чуть не упала на палубу. У катеров иссяк боезапас и они ушли на базу. Видимость ухудшилась и сброшенный нами тлелоющий катер остался далеко за кормой и скрылся. Через некоторое время по корме ледокола, у места сброшенного катера, посыпались взрывы, как потом выяснилось – бомбили сброшенный катер. По прибытию в порт Хайфа мы прочли в газетах о потоплении л/к «Микоян», в подтверждение потопления выловили спасательный круг с надписью л/к «А.Микоян». Далее рейс проходил более-менее благополучно. От п.Батуми до бухты Провидения по приказу к-ра судовой журнал вёл я единолично. В декабре 1942 года после арктической навигации следуя в Белое море ледокол подорвался на mine у мыса Канин Нос, взрыв был чудовищным, были жертвы и увечья, но благодаря мужеству экипажа ледокол и был приведен на ремонтную базу. Средиземноморская операция-прорыв безоружного ледокола «А.Микоян» под командованием командира капитана 2-го ранга Сергеева Сергея Михайловича является героическим событием, командиру Сергееву отдаю должное и считаю, что в основном благодаря ему уцелел ледокол и экипаж.»

Молочинский Геронтий (Геронтий)
 Сергеевич. (по кличке Роман)

Феодпорт
 Капитан
 порта

С Геронтием Сергеевичем Молочинским, капитаном Феодосийского морского торгового порта (возглавлял Службу Капитана порта в период с декабря 1964 по август 1984 года), Ветераном Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. я был лично знаком в течение 14 лет. Знал его как специалиста–профессионала, ответственного работника, отзывчивого и порядочного человека, заслуженно пользующегося авторитетом и уважением в трудовом коллективе феодосийских портовиков и среди капитанов судов, заходящих в порт Феодосия. Работники порта знали о том, что Геронтий Сергеевич принимал участие в обороне Одессы и Севастополя, участвовал в проводке караванов судов по Северному морскому пути, за что был награждён медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя» и «За оборону Советского Заполярья», но он никогда не делился воспоминаниями о героическом переходе ледокола «А.Микоян» на Дальний Восток в 1941-1942 годах.

Геронтий Молочинский родился 6 апреля 1913 года в портовом городе Новороссийске. Ромка, так прозвали его дворовые пацаны, рос энергичным и целеустремлённым. С детских лет, как и подавляющее большинство мальчишек, «болел» морем и морскими путешествиями. Дни летних каникул проводил не просто на море, купаясь и загорая, а помогал чинить лодки, смолить их корпус, учился вязать морские узлы и плести такелаж. Минуты отдыха заполнялись его рассказами о флибустьерах, чайных клиперах, сражениях на море и открытиях материков и островов. Мальчишкам казалось, что нет такой книги, повествующей о море, которую бы Ромка не читал. Он не просто запоминал новую информацию, но и щедро делился с ребятами своими находками. Ни для кого не стало неожиданностью решение Ромки по окончании 8 класса поступить в мореходное училище. Так начались морские дороги Геронтия (Романа) Молочинского. До войны ходил матросом на торговых судах. С началом мобилизации был призван на службу в Черноморский флот ВМФ СССР и направлен матросом-рулевым на ВК «Анастас Микоян».

Из короткого письма писателю Рудневу Г.А. (письмо Геронтий Сергеевич, скрепя сердце, пишет всего лишь на двух страничках, - **Авт.**) становится ясно, что его молчание было связано не столько с подпиской о неразглашении гостайны, не столько с засекреченностью материалов этого перехода, сколько с теми страшными событиями **«боя-избиения безоружного ледокола»**, которые ему пришлось пережить в Эгейском море 3 декабря 1941 года, когда он стоял на руле ледокола, атакуемого итальянскими торпедными катерами и военными самолётами-торпедоносцами, и выполнял команды капитана Сергеева, уводя ледокол от смертельной опасности ...

Часть 1. История создания ледокола «Анастас Микоян».

В 1930-х годах Советский Союз начал активное использование Северного морского пути в качестве транспортной магистрали. Самыми мощными ледоколами того периода были «Ермак» и «Красин», но их было недостаточно для проводки караванов судов. 17 декабря 1932 г. Совнарком СССР образовал Главное управление Северного морского пути, возложив на него и обязанность по выработке типов судов для плавания в Арктике. Было задумано одновременно построить 4-е ледокола проекта №51: два ледокола на Ленинградской судовой верфи (головное судно серии «Иосиф Сталин» и «Вячеслав Молотов») и два ледокола на Николаевском судостроительном заводе имени Андре Марти («Лазарь Каганович» и «Отто Шмидт»). При создании судов этой серии советские конструкторы максимально использовали конструктивные особенности ледокола «Красин», имеющийся опыт арктических навигаций. Корпусу ледокола была придана яйцевидная форма для предохранения от повреждения во время сжатия во льдах. По всей длине имелось двойное дно и 12 водонепроницаемых аварийных переборок. Кроме того, особое внимание уделялось условиям работы экипажа, насчитывавшего по штату мирного времени 138 человек: 2-х и 4-местные каюты, столовые, библиотека, души, баня, лазарет, механизированная кухня — всё это делало новые ледоколы самыми комфортабельными на советском флоте. Для ведения научных работ на ледоколе были оборудованы гидрологические, гидрохимические, биологические и другие лаборатории. Судовые мастерские были оборудованы фрезерными, токарными, сверлильными и другими

станками, и укомплектованы полным набором инструментов, что позволяло выполнять сложные ремонтные работы самостоятельно в условиях рейса. Особенностью судов проекта 51 было то, что они работали на угле, запасы которого обеспечивали дальность плавания до 6000 миль (более 11 тысяч километров). Но в 1935 году было начато строительство лишь 3-х ледоколов: «Иосиф Сталин», «Лазарь Каганович» и «Отто Шмидт». Ледокол «Иосиф Сталин» был спущен на воду 14 августа 1937 г., ледокол «Отто Шмидт» был спущен со стапелей 28 апреля 1938 года, ледокол «Лазарь Каганович» был сдан Главсевморпути в феврале 1939 года. Ледокол «Вячеслав Молотов» был заложен лишь в 1940 году. На 22 июня 1941 г. его готовность составляла лишь 79 %. Только благодаря усилиям экипажа ледокол был выведен из акватории завода на Неву, пущена энергетическая установка и поставлено вооружение. 8 августа 1941 г. «В. Молотов» был зачислен в класс вспомогательных крейсеров, а в октябре вошел в состав Отряда особого назначения Балтийского флота.

В 1938 году легендарного полярника О.Ю.Шмидта, в честь которого был назван ледокол, строительство которого велось на Николаевской судовой верфи, сняли с должности начальника «Севморпути» и посчитали, что он "потерял авторитет у полярников"... Спущенный на воду ледокол назвали именем наркома Министерства внешней торговли Анастаса Микояна. На Николаевской судовой верфи ледокол достраивался еще три года, вплоть до войны. В июне 1941 года начались испытания ледокола, проводимые сдаточной командой завода. После чего должны были быть Государственные испытания и приёмка Госкомиссией. Вступление «А. Микояна» в строй планировалось в четвёртом квартале 1941 года, после чего он должен был перейти на Дальний Восток.

Начавшаяся 22 июня 1941 года война перепутала все мирные планы. Указом Президиума Верховного Совета СССР в стране с 00.00 часов 23 июня 1941 года была начата мобилизация. 28 июня был мобилизован и ледокол «А. Микоян». Вне всяких планов на заводе началось переоборудование его во вспомогательный крейсер. Одновременно продолжались наладочные работы и испытания. 5 августа над верфями в Николаеве, где достраивался «Микоян», появились фашистские бомбардировщики и капитаном ледокола **Сергеевым** Сергеем Михайловичем, опытным военным моряком, было принято решение о выводе ледокола из Бугского лимана в открытое море (без приемочных испытаний), т.к. фашистские бомбардировщики постоянно бомбили судоремонтный завод. Риск оказался оправданным: ценный ледокол «А. Микоян» благодаря искусному маневрированию в Бугском лимане был спасен от попаданий бомб и ушёл прямо из-под носа фашистов, захвативших город 16 августа 1941 года. Ледокол перешёл в Севастополь, где на него были установлены три орудия калибра 130 мм, шесть зениток калибра 76 мм и четыре пулемёта ДШК. По мощности артиллерийского вооружения ледокол не уступал отечественным эскадренным миноносцам. Его 130-мм орудия могли стрелять своими почти 34-килограммовыми снарядами на дальность 25,5 км. Скорострельность при этом составляла 7—10 выстрелов в минуту. По окончании переоборудования ледокол «А. Микоян» был зачислен в состав Черноморского флота ВМФ СССР в ранге вспомогательного крейсера (ВК) и укомплектован соответствующим штатом военных специалистов. На судно прибыли заместитель по политической части старший политрук Новиков, командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Марлян, старшим помощником капитана был назначен капитан-лейтенант Холин. Артиллеристов принял под командование старший лейтенант Сидоров, машинную команду – инженер-лейтенант Злотник. Но самым ценным пополнением боевого корабля стали рабочие сдаточных и ремонтных команд Николаевского судостроительного завода, знавшие свой корабль буквально до последнего винтика. Был зачислен в штат ВК «Анастас Микоян» матросом-рулевым и Геронтий Молочинский. Так начались его военные дороги. В начале сентября 1941 года ВК «А.Микоян» встал в строй кораблей, обеспечивающих огневую поддержку защитникам Одессы. Несколько дней корабль огнём своих орудий поддерживал героическую Приморскую армию, получил благодарность командования Одесского оборонительного района. Принимал участие в знаменитом десанте под Григорьевкой 22 сентября 1941 года. На него была возложена задача по артиллерийской поддержке десанта. В ходе операции огнём ВК были подавлены две

вражеские дальнобойные артиллерийские батареи. Когда положение под Одессой сложилось особенно тяжёлым, крейсера «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина» (до 7.12.1922 года «Адмирал Нахимов») и ВК «А.Микоян» провели 66 стрельб и обрушили на врага 8500 снарядов. Корабли вели огонь в основном по невидимым целям на дистанции от 10 до 14 кабельтовых (1,8÷2,6 км). Командир ВК «А.Микоян» и команда сумели полностью освоить новые для них, необычайные маневренные возможности корабля. Все дни действия под Одессой корабль постоянно подвергался атакам авиации противника. Особая маневренность помогала быстро выходить из-под обстрела, уклоняться от бомб вражеских самолётов, атакующих грузный, широкий, хорошо видимый лётчикам корабль, казавшийся им лёгкой добычей. В этих сражениях получал боевой опыт и закалялся характер матроса-рулевого Геронтия Молочинского. До приказа об эвакуации Одесского оборонительного района ВК «А. Микоян», непрерывно находясь под огнем противника, вместе с другими кораблями Черноморского флота обстреливал вражеские позиции. Действуя под Одессой, «А.Микоян», с его, в отличии от крейсеров, лидеров и эсминцев, небольшой скоростью – 12 узлов, не получил прямых попаданий бомб и снарядов, и не потерял ни одного человека. Но от частого форсирования и перемены ходов, сотрясения корпуса от близких разрывов бомб и снарядов, шесть из девяти котлов получили повреждения водогрейных трубок. Вот тут и пригодилось высокое мастерство моряков – бывших заводских специалистов. Они и предложили, не покидая боевой позиции, поочередно выводя повреждённые котлы из действия, устранить неисправности. Первым, в асбестовом костюме, в топку первого котла при температуре 270 градусов вошёл инженер-капитан Ф.Х. Хамидулин. В короткий срок, работая по ночам, в асбестовых костюмах и стёганных на капоте (натуральном растительном волокне) жилетах, смоченных водой, котельные машинисты (кочегары) устранили неисправность – прочеканили все трубки котлов. В эти горячие дни на «А.Микояне» находился **фронтальной корреспондент газеты «Правда», писатель-маринист, капитан 2 ранга Леонид Соболев**. На страницах газет «Правда» и «Красный флот» он рассказывал о боевых делах черноморцев.

В октябре ВК «А.Микоян» получил приказ перейти в Новороссийск. В Севастополе на него погрузили воинскую часть, 36 стволов дальнобойных морских орудий и боеприпасы. Орудия имели очень большой вес, и перевезти их мог только ВК «А.Микоян». Отразив на переходе атаку самолётов противника, 15 октября корабль прибыл в Новороссийск. Принял участие вспомогательный крейсер и в обороне Севастополя, систематически совершая рейсы из Новороссийска. Доставляя в осаждённый город пополнение, военные грузы, вывозил раненых (в октябре было эвакуировано более 1000 раненых) и гражданское население. На нём эвакуировали личный состав и оружие 2-й бригады торпедных катеров. Корабль вёл огонь и по позициям врага под Севастополем. В начале ноября на ВК «А.Микоян» в Новороссийск перешёл штаб флота.

Часть 2. Прорыв ледокола «Анастас Микоян» на Кипр.

В ноябре 1941 года Государственный комитет обороны принял решение вывести ледокол «А.Микоян» из Черного моря и направить на Чукотку - страна нуждалась в ледоколах в Арктике для доставки военных грузов по Севморпути. Путь у судна был только один - через Босфор и Дарданеллы. Необходимо отметить, что Турция, сохраняя нейтралитет, полностью следовала Конвенции Монте о статусе проливов, а именно, не пропускала через проливы военные корабли воюющих сторон. А ледокол, между тем, был принят в состав Черноморского флота ВМФ СССР. Поэтому, ледоколу сначала пришлось зайти в **Поти**, где за 5 дней с него сняли все вооружение, которое на нем было установлено в августе при мобилизации, а в «личном деле» крейсера-ледокола «А.Микоян» появился лаконичный штамп, текст которого гласит: **« 6 ноября 1941 г. в 11 h 05 m объявлен приказ о разоружении крейсера»** (Центральный военно-морской архив, г.Гатчина, Ленинградская область, Россия). Вспомогательный крейсер «А.Микоян» снова стал линейным ледоколом. Личный состав артиллерийской боевой части был списан на берег. Была списана на берег и часть командного состава. Вскоре потребовали сдать

пулемёты, винтовки и пистолеты. Капитану 2 ранга С. М. Сергееву с большим трудом удалось оставить 9 пистолетов для офицеров. На корабле начал работать особый отдел контрразведки флота. Каждый моряк проверялся самым тщательным образом. Не обошлось без замены отдельных членов экипажа. У всех были изъяты документы, письма и фотографии родных и близких. Экипажу приказали сдать военную форму. Взамен выдали со складов разнообразную гражданскую одежду. Всех сфотографировали и вскоре выдали мореходные книжки (паспорта) гражданских моряков. Военно-морской флаг спустили и подняли государственный. Команда терялась в догадках по поводу всех этих действий, но объяснений никто не давал. 7 ноября 1941 года, прошел легендарный парад на Красной площади. По кадрам хроники видно, что в тот год снег в Москве лежал уже в начале ноября. Очень снежной и очень суровой зима 1941-1942 года ожидалась на всём севере Евразии. Было понятно, что в 1942 году будет куда сложнее «распечатать» скованный небывалыми льдами Севморпуть. А он был нужен как альтернативный («тыловой») маршрут для поставок из США в СССР грузов по ленд-лизу, а также для перевозки внутренних грузов. Но где взять необходимые для расчистки Севморпути ледоколы?! На Дальнем Востоке их не хватало. Те же ледоколы, которые находились на Балтике, были блокированы в Ленинграде. Вот тут в Ставке Верховного Главнокомандования и вспомнили про недавно спущенный на воду ледокол «Анастас Микоян». **Поэтому не удивительно, что уже осенью 1941 года ГКО СССР было принято решение перегнать с Черного моря на Север и на Дальний Восток три больших танкера («Сахалин», «Варлаам Аванесов», «Туапсе») и линейный ледокол «А. Микоян».** На Черном море этим судам делать было нечего, а на Севере и Дальнем Востоке они были нужны до зарезу. То есть решение само по себе было бы вполне правильным, если бы не одно географическое обстоятельство. Идти нужно было через Мраморное море в Средиземное, затем отнюдь не вокруг Европы (это была гарантированная гибель либо от немецких подлодок, либо от их же бомбардировщиков), а через Суэцкий канал в Индийский океан, потом через Атлантику и Тихий океан на советский Дальний Восток, а оттуда «А.Микоян» должен был продолжить плавание по Севморпути к Мурманску. Таким образом, предстояла почти кругосветка, причем провести ее надо было в условиях войны. Пополнение запасов угля по пути до советского Дальнего Востока проблемы не представляло, т.к. Москва уже состояла в союзнических отношениях с Лондоном и пополнение запасов угля в портах Британской империи было оговорено. При переходе, по возможности, торговые суда сопровождались боевыми кораблями. Для советской четверки этот вариант не подходил. Дело в том, что из Черного моря в Средиземное путь лежал через Босфор, Мраморное море и Дарданеллы, принадлежащие Турции. А она, соблюдая нейтралитет, не пропускала через проливы боевые корабли воюющих стран. Более того, она и вооруженные транспорты тоже не пропускала. Но самая большая проблема была в том, что лежащее за Дарданеллами Эгейское море, через которое и предстояло советским судам идти на юг, полностью контролировалось немцами и итальянцами, захватившими как континентальную Грецию, так и все острова Греческого архипелага. Вот почему при подготовке ледокола «А.Микоян» к походу эти «странности» имели место. По завершении подготовки ледокол «А.Микоян» был переведен в **порт Батуми**.

25 ноября 1941 года после принятия в Батуми полного запаса топлива, воды и провизии ледокол с командой 140 человек вышел на рейд **порта Туапсе**. Вслед за ним сюда же пришли три танкера: «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов». Ранним утром 25 ноября суда стали выходить на внешний рейд, где их уже ожидали лидер «Ташкент» и эсминцы «Способный» и «Сообразительный». В 3 часа 45 минут конвой (флагман вице-адмирал Владимирский Л.А.) под покровом ночи вышел в море. Некоторое время шли в сторону Севастополя, а затем взяли курс на Босфор. Переход до Босфора протяженностью 575 миль (1065 км), планировали пройти за трое суток. Днём было спокойно, небо было затянуто тучами. К вечеру пошёл дождь с мокрым снегом, поднялся ветер, разыгрался девятибалльным штормом. Море покрылось темными, пенными валами, началась качка. С каждым часом ветер крепчал. Кромешная тьма поглотила танкеры и корабли охранения. Сергеев стоял на капитанском мостике. То и

дело раздавались его команды: «Лево на борт! Стоп. Так держать! Право руля!» — и рулевой Молочинский едва успевал их выполнять. Ледокол то зарывался носом в воду, то переваливал через огромный вал, обнажая винты. Ночью шторм достиг 10 баллов. Через трое суток шторм стал стихать, задержав прибытие судов в Стамбул на сутки.

Утром **29 ноября** показались турецкие берега. В 10 милях от Босфора корабли охранения подняли флажный сигнал «Желаем счастливого плавания» и повернули на обратный курс. В турецких территориальных водах караван встретили сторожевые корабли, которые некоторое время шли рядом, высматривая, нет ли на палубах судов вооружения. Вскоре караван стал на якоря на рейде Стамбула. Прибывшие на «А.Микоян» представители турецких портовых властей не слишком интересовались грузом и в трюма не заглянули. Прошлись по верхней палубе, в каюте капитана 2 ранга Сергеева оформили необходимые, в таких случаях, документы, выпили по чарке русской водки и покинули судно, дав "добро" на проход Босфора. Вскоре на «А. Микоян» прибыл советский военно-морской атташе в Турции капитан 1-го ранга Родионов Константин Константинович, а с ним английский офицер — капитан-лейтенант Роджерс. В каюте капитана Сергеева С.М. состоялось совещание. Родионов сообщил собравшимся о решении Государственного комитета обороны, **в котором ледоколу и танкерам ставилась задача прорваться в порт Фамагуста на Кипре**, где находилась английская военно-морская база. **Там танкерам предписывалось поступить в распоряжение союзного командования, а ледоколу следовать на Дальний Восток.** Задание было не из легких. Эгейское море полностью контролировалось итальянскими и немецкими вооруженными быстроходными сторожевыми катерами, базировавшимися на многочисленных островах, в том числе на Лесбосе, Родосе, Крите и других более мелких островах. Прорываться через Эгейское море было самоубийством, тем более, что немцы знали о каждом шаге советских моряков – разведка Рейха в Турции чувствовала себя как дома. Прибытие советских судов не осталось незамеченным в городе, где свила себе гнездо вражеская агентура.

По договорённости между Советским правительством и правительством Великобритании, от пролива Дарданеллы и до Кипра суда должны были сопровождать английские боевые корабли. Но никакого охранения, хотя и обещали, они дать не могли. Английский Средиземноморский флот в боях понёс большие потери. Рисковать своими кораблями ради охраны советского ледокола и танкеров, англичане не посчитали возможным. О чем и сообщил капитану «Микояна» британский представитель. Положение осложнялось ещё и тем, что Турция, объявившая 25 июня о своём нейтралитете в войне между Германией и СССР, занимала прогерманскую ориентацию.

В ночь с 30 ноября на 1 декабря 1941 года ледокол «А. Микоян» начал маневр скрытного прорыва на Кипр. Он пошёл самостоятельно и без всякого прикрытия. В ночи «Микоян» безмолвной тенью заскользил в сторону от берега. Выйдя на фарватер, командир дал «полный ход». В темноте валивший из труб дым был не особо заметен. Тем более и кочегары старались изо всех сил — ни одна искра не вылетела из труб. На счастье, вскоре пошел морозящий дождь. Через полчаса Стамбул остался позади. В кромешной темноте, без огней, миновали Мраморное море, и подошли к теснине пролива Дарданеллы. Пролив извилист и узок, плавание в навигационном отношении довольно сложное. Опытные лоцманы даже днём вели суда с большой осторожностью. А ледокол шёл вообще без лоцмана. В середине пролива, у Чанаккале, условия плавания исключительно трудные, особенно ночью — здесь пролив резко сужается до 7 кабельтовых (1296 м) и делает два крутых поворота. В самом опасном месте к штурвалу стал капитан-наставник И.А.Боев и успешно провёл ледокол. Дальше шли прижимаясь к островкам турецкого берега, отстаиваясь в светлое время в маленьких бухточках или втиснувшись в какую-нибудь щель между скал, а с наступлением темноты — снова в путь, вплотную прижимаясь к берегам. Капитан предупредил команду, что в случае неудачи ледокол будет затоплен. Был и еще один приказ: в плен не сдаваться. Две ночи благоприятствовали отважным морякам — были темными и пасмурными. Но вот на третью ночь (**3.12.41г.**) выглянула полная луна. Ледокол был уже на подходах к острову Родос, на котором находилась главная военно-морская база итальянцев в этом районе

Средиземного моря. Базировалась здесь и немецкая авиация, бомбившая Суэцкий канал, английские базы и порты. Это было самое опасное место. Но ледокол полным ходом устремился на прорыв. Приближался враждебный о. Родос. «А. Микоян» вошёл в пролив между турецким берегом и о. Родос и направился к небольшому островку Кастеллоризо, за которым открывались просторы Средиземного моря. Сначала появилась небольшая шхуна, и некоторое время шла невдалеке, а затем отвернула в сторону и скрылась. Вскоре появился самолёт-разведчик, несколько раз облетел ледокол и пролетел над ним, летчик видимо высматривал и определял, есть ли вооружение, и улетел в сторону острова. Стало ясно, что «Микоян» обнаружен и опознан. С мостика на все посты поступил приказ командира: — если фашисты попробуют захватить ледокол и попытаются подняться на верхнюю палубу, бить их ломами, пиками, топорам, баграми, бить до тех пор, пока хоть кто-нибудь из команды будет жив. Кингстоны открыть в самый последний момент, когда обороняться будет нечем и некому. На «А. Микояне» установилось тревожное ожидание. Время как будто замедлило свой ход. Моряки до боли в глазах всматривались в просторы моря и небесную высь. Напряжённую тишину нарушил громкий крик сигнальщика из «вороньего гнезда». — Вижу две точки! На мостике и на палубе все начали смотреть в указанном направлении. — Два торпедных катера идут на нас! — снова крикнул сигнальщик. — Итальянские, — определил старший помощник Холин. Прозвучал сигнал боевой тревога и все разбежались по своим местам. Огромный, тихоходный и безоружный ледокол не имел ни малейших шансов уйти от двух быстроходных катеров, каждый из которых имел по две торпеды. Катера приближались. Главный боцман, мичман Гройсман на всякий случай вывесил турецкий флаг. Но обхитрить не удалось. Таких судов, а тем более ледокола, в Турции не было. Катера подошли на расстояние менее кабельтова и легли на параллельный курс. С одного из них через мегафон на ломаном русском языке спросили. — Чей корабль? По приказанию Сергеева котельный механик, крымский татарин Хамидулин, знавший турецкий язык, прокричал в рупор ответ в сторону катера. — Судно турецкое, следуем в Смирну! Что вам надо? В ответ для остротки прогремела пулемётная очередь, но Хамидулин успел спрятаться. С катера прозвучала команда. — Немедленно следовать на Родос под нашим конвоем! На «Микояне» никто и не думал выполнять приказы врага, и он продолжал идти своим курсом. Видя, что ледокол не снижает скорость и идёт прежним курсом, с катеров снова открыли огонь из пулемётов по ходовому мостику, рулевой рубке и надстройкам, пытаясь нарушить управление. Получившего ранение рулевого старшего краснофлотца Рузакова отвели в лазарет, на его место стал Молочинский, младший штурман-командир отделения рулевых и штурманских электриков ледокола. Охнул и свалился на палубу раненый сигнальщик, старшина 2 статьи Полещук. Был ранен старший политрук М. Новиков...

Катера начали готовиться к торпедным атакам. То, что ледокол абсолютно безоружный, итальянцы знали и действовали безбоязненно. В атаку, как на учебном полигоне, устремился первый катер, явно рассчитывавший на успех. И вот тут-то командиру и пригодились необычайные маневренные возможности ледокола и приобретенный в боях (при защите Одессы) опыт уклонения от атак немецких самолетов. По рассказам очевидцев, капитан Сергеев буквально метался по рубке от борта к борту, не обращая внимания на свистящие пули и разлетающиеся осколки стекла, отслеживая все маневры катеров и постоянно меняя курс. Как только катер вышел в расчетную точку стрельбы, за секунду до залпа раздалась команда командира: «Лево на борт!» Когда катер выпустил две торпеды, ледокол почти на месте уже разворачивался навстречу смертоносным сигарам, и они прошли вдоль бортов. Выходя из атаки, катер обстрелял ледокол из пулемёта. Затем в атаку пошёл второй катер. Но действовал он уже иначе — выпустил сначала одну торпеду. В момент залпа все три машины отработывали «Полный назад». Ледокол почти остановился, и торпеда прошла недалеко от носа. А на мостике уже отзвенел машинный телеграф: «Самый полный вперёд». Дальнейшее ничем, как чудом, объяснить нельзя. Ледокол, совершив за несколько секунд какую-то немислимую циркуляцию, сумел развернуться кормой к несущейся смерти и кильватерной струёй

отбросить торпеду, которая, мелькнув во вспененной воде, прошла мимо, едва не зацепив корму. Неудачные торпедные атаки привели противника в ярость. Теперь потопить ледокол они не могли, а пойти на abordаж не решились. Ведя огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек, катера набросились на ледокол. Но его корпус был неуязвим для пуль и малокалиберных снарядов. Катера не отставали, но вскоре прекратили стрельбу и отошли в сторону. Моряки были обрадовались этому, но, как оказалось, преждевременно. Появились три торпедоносца, вызванные по радио потерпевшими неудачу катерами. Первый сразу лёг на боевой курс, под его фюзеляжем виднелась торпеда. Положение казалось безвыходным. И тут произошло неожиданное. К гидромонитору бросился старший трюмный Мефодиев и включил его. Навстречу самолёту неожиданно выплеснулась мощная, блестящая в лунном свете как серебро, похожая на взрыв, стена воды. Лётчик резко отвернул и набирая высоту сбросил торпеду, которая упала далеко от ледокола. Точно так же был сбит с курса и второй торпедоносец. Третий сбросил на парашюте циркулирующую торпеду, начавшую описывать смертельную спираль. Но быстрым манёвром Сергеев сумел уклониться и от неё. Развернул корабль в обратном направлении, а затем резко отвернул в сторону. Торпеда прошла мимо. Неудачные торпедные атаки привели противника в ярость. Теперь потопить ледокол они не могли, а пойти на abordаж не решились. Ведя огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек, катера и самолёты снова набросились на ледокол, сосредоточив огонь на ходовой рубке. Израсходовав боезапас, самолёты улетели, но катера продолжали вести ожесточенный обстрел. На «Микояне» в разных местах начали возникать пожары и образовались отверстия в настройках и дымовых трубах, последнее привело к резкому снижению скорости движения. Над ледоколом нависла серьёзная опасность. Несколько часов, уклоняясь от непрерывных атак, «Микоян» упорно шёл к своей цели. На счастье начала портиться погода, над морем повисли тучи, поднялся ветер, появились волны. Ухудшение погоды не позволило вновь поднять в воздух самолёты. Но враг не унимался, от очередной пулемётной очереди загорелся спасательный катер, в баках которого было почти две тонны бензина, взрыв которого мог иметь тяжёлые последствия для ледокола. Заметив высокое пламя и густой дым, заволакивающий ледокол, итальянцы решили, что с ним все кончено. Но они ошиблись. Моряки бросились к горящему катеру, обрубили крепления. Катер успели сбросить за борт до того, как он взорвался, подняв столб огня и обломков. И в этот момент начался ливень немыслимой силы, что стало для ледокола настоящим спасением свыше - под его завесой "Анастас Микоян" оторвался от катеров противника. К счастью, кроме сторожевых катеров других военных кораблей на пути ледокола не оказалось. Приняв взрыв катера за гибель ледокола, итальянцы подняли несколько обломков, спасательный круг с надписью «А.Микоян» и ушли на Родос. Ледокол, имея более 500 пулевых и осколочных пробоин, продолжил свой путь. Когда опасность миновала, начали приводить судно в порядок, исправлять полученные повреждения, заделали пробоины в дымовых трубах, обеспечив необходимую тягу и увеличили ход. **В поединке с врагом в Эгейском море безоружному ледоколу «А.Микоян» была уготована судьба крейсера «Варяг» (затоплен экипажем 9 февраля 1904 года в ходе неравного трёхчасового боя у порта Чемульпо с японской эскадрой, состоящей из 14 кораблей, - Авт.), но хладнокровие и мужество экипажа и командира Сергеева С.М. разрушили все планы врага, а их атаки оказались безуспешными.** Это ли не талант, не морское искусство военного моряка Сергея Михайловича Сергеева? Жизни экипажа, новейший ледокол того времени и задание Родины — все это находилось в те минуты в его руках, все зависело от его грамотных команд, точного и четкого их выполнения. Корабли и люди героями не рождаются. Ими они становятся в какой-то особый важный момент своей жизни. На следующий день, **4.12.1941 г.** (преодолев более 800 миль), ледокол подошёл к острову Кипр.

Войдя в зону, контролируемую английским ВМФ, можно было бы перевести дыхание, но не тут-то было - навстречу ледоколу устремились английские эсминцы с наведёнными орудиями. Поднявшийся на борт ледокола английский офицер (старший лейтенант Эдвард Хансон) долго и придирчиво расспрашивал советского капитана о происшедшем,

недоверчиво качая головой. Оказалось, что итальянцы, найдя обломки катера и обгорелые спасательные круги с надписью "Анастас Микоян", раструбили на весь мир об уничтожении крупного советского ледокола. Поверившие этому сообщению англичане приняли ледокол за корабль противника. В том, что советская авантюра с прорывом кончиться неминуемой гибелью всех четырёх судов, англичане не сомневались ни минуты. Поэтому никак не ожидали увидеть ледокол. Старший лейтенант Хансон связался по радио со своими кораблями и вскоре в сопровождении эсминцев «А.Микоян» прибыл в порт **Фамагуста**. На ледокол было страшно смотреть. Высокие трубы обгорели, из многочисленных, наспех заделанных пробоин струился дым. Ходовой мостик и надстройки изрешечены пробоинами. Борты испятнаны оспинами попаданий. Верхняя палуба, покрытая тиковым деревом, засыпанная гарью и сажей, была почти черной. Задание ГКО по прорыву на Кипр экипажем ледокола «А.Микоян» было выполнено, о чём через Лондон было сообщено в Москву.

Часть 3. Хождение за три океана.

Никакой поддержки, разве что моральной, на Кипре моряки экипажа «А.Микоян» не получили. Англичане встретили «Микоян» неприветливо, заходить в порт не разрешили, приказали встать на якорь за бонами. Капитан Сергеев потребовал немедленного разъяснения. В любой момент корабль мог быть атакован вражеской подводной лодкой или авиацией. На борт прибыл представитель английского военно-морского командования. Посмотрел полученные пробоины и сообщил командиру, что «Микояну» надлежит немедленно сняться с якоря, и под конвоем корвета перейти в **Бейрут**. Кораблю, выдержавшему неравную тяжёлую схватку с врагом, не дали возможности залатать дыры и исправить повреждения. До Бейрута дошли спокойно. Но и здесь получили приказ: не задерживаясь продолжить движение в **Хайфу**. Это вызвало удивление командира «Микояна», он знал, что Хайфа подвергается частым налётам немецкой авиации. В Хайфе простились с капитаном-наставником И.А.Боевым. Выполнив своё задание, он возвращался на родину. В Хайфе «Микоян» приняли и поставили к причалу на ремонт. Но не прошло и двух дней, как портовые власти потребовали переменить место стоянки. Через неделю пришлось перейти на другое место. За 17 дней корабль переставляли 7 раз, но выбора не было, ледоколу срочно требовался ремонт. Потом советские моряки поняли для чего их гоняли от причала к причалу: англичане использовали советский корабль для проверки наличия магнитных мин в порту, которые выставила на акватории порта вражеская авиация. Рисковать своими кораблями и людьми они не желали, а советским экипажем... что ж, на войне как на войне. Но за свою подлость англичане сами же и поплатились. Ремонт был в самом разгаре, когда в порту произошла катастрофа. В Хайфе скопилось множество военных кораблей, транспортов и танкеров. **20 декабря** в порту неожиданно прогремел мощный взрыв и мощный удар потряс «Микоян». Почти одновременно зазвенели корабельные колокола громкого боя, объявляя «аварийную тревогу». Выбежавшие на палубу ледокола моряки увидели жуткую картину — танкер «Феникс», как установили позже, подорвался на донной mine. Над ним взвился огонь и клубы густого дыма. Раздался второй взрыв, который разломил корпус танкера на две части, и он уходил в воду, медленно дрейфуя в сторону «Микояна». Из проломленного корпуса на поверхность воды хлынули тысячи тонн горевшей нефти, которая начала огненным кольцом охватывать ледокол. Кормовая часть «Феникса» горела, а на носовой части столпились и кричали уцелевшие моряки, некоторые прыгали в воду, плыли, пытаясь спастись, к берегу или к «Микояну». Ледокол двигаться не мог — из трёх машин, две бортовые находились в ремонте и были разобраны, а кормовая машина находилась в «холодном» состоянии. В действии был всего один котёл. Малейшее промедление грозило неминуемой гибелью. Моряки бросились к гидромониторам и мощными струями воды начали отгонять горевшую нефть, сбивать пламя. Отдали швартовы. В этом адском пламени команда ледокола практически спасла экипажи двух судов, на которые перекинулся огонь: гидромониторами сбивали пламя, а обожженных и пострадавших людей приняли на борт и оказали медицинскую помощь. Огонь отрезал от берега и английских зенитчиков,

которые находились на волноломе. Советские моряки на судовой спасательной шлюпке пробились к военным вовремя - огонь уже подобрался к ящикам со снарядами. Спасли и этих. Кочегары ледокола бросились в котельные отделения — экстренно разводить пары в котлах; машинисты — в машинное отделение готовить машину дать ход. Трое суток огромный пожар бушевал в Хайфе и все эти дни аварийная партия "Анастаса Микояна" работала так, как будто Хайфа была родным советским портом. наших моряков удивило то, что ни английское командование, ни местные власти, даже не пытались бороться с огнём. Как только пожар погас сам по себе, старший военно-морской начальник в Хайфе прислал командиру «Микояна» капитану 2 ранга Сергееву «Благодарственную Грамоту», в которой выражал восхищение отвагой и лихостью, проявленные экипажем в особо опасной ситуации. В газетах, вышедших в Хайфе и Порт-Саиде, правительство Великобритании выразило глубокую признательность советским морякам за спасение английских солдат. Когда последствия небывалого пожара были более или менее ликвидированы, на ледоколе продолжился ремонт.

В Хайфе экипаж «А.Микояна» застала новость о том, что 7 декабря 1941 года Япония внезапно напала на военно-морскую базу США Пёрл-Харбор, а 10 декабря японский флот потопил два военных корабля королевского флота Великобритании и в связи с этим Британия находится в состоянии войны не только с Германией и Италией, но и с Японией. Когда выходили из Батуми, на Дальнем Востоке был мир. Но за прошедший месяц положение в мире изменилось к худшему, война охватила и эти районы мирового океана. Морякам стало известно также и о том, что 8 декабря японское правительство объявило проливы Лаперуза, Корейский и Сангарский своими «морскими оборонительными зонами», поставило под свой контроль Японское море и все выходы из него. Японские корабли топили и захватывали советские торговые суда. На просторах Индийского и Тихого океанов Япония начала вести боевые действия против Англии и США. А это значило, что изначальный план идти во Владивосток через британские владения в Индийском океане не работал, т.е. этот кратчайший путь на Дальний Восток для «А.Микояна» был закрыт. (Сергею Брилёву, в ходе съёмок фильма «Огненная кругосветка, довелось встречаться с хранителем Корабельного сектора Центрального музея ВМФ в Санкт-Петербурге Рогачевым Г.М., который предоставил ему возможность ознакомиться с уникальным документом – **картой маршрута ледокола «А.Микоян»** с пояснениями, которые в рейсе (на свой страх и риск) были составлены мотористом ледокола, старшиной 2-й статьи Н.И. Кузовым. Из неё следует, что изначально, пройдя Суэцкий канал, ледокол собирался идти до Владивостока через колониальные владения союзной Британии вдоль берегов, омываемых Индийским океаном. – Авт.)

В этих условиях капитаном было принято другое решение. Задумка состояла в том, чтобы, пройдя Суэцкий канал и Красное море, не поворачивать на Восток (на Индию - Сингапур - Гонконг), а идти на Юг. То есть, пройдя вдоль берегов Африки, обогнуть мыс Доброй Надежды и, преодолев Атлантику, вырваться на просторы Тихого океана, через который и достичь советского Дальнего Востока.

6 января 1942 года «А.Микоян» вышел из Хайфы и направился в Порт-Саид, где формировался караван судов для перехода по Суэцкому каналу. 7 января ледокол, взяв на борт лоцмана, двинулся дальше на юг. Суэцкий канал ледокол проходил ночью, обходя торчащие мачты затонувших судов. На берегах полыхали пожары: только что закончился очередной налёт германской авиации. Вышли в Красное море и встали на якорь на рейде порта **Суэц**, где «А.Микоян» должен был получить необходимое снабжение. Погрузка угля, а это 2900 тонн, производилась вручную, капитан Сергеев предложил помощь: задействовать судовые грузовые механизмы и выделить на работы часть команды. От английских властей последовал категорический отказ, они старались не допускать контакта советских людей с местными жителями из страха «красной пропаганды». В порту Суэц, по договоренности с англичанами, на ледоколе должно было быть установлено несколько боевых пушек и зенитные пулеметы, но своё обещание благодарные англичане так и не выполнили. От имени английского командования капитан Сергеев получил благодарственное письмо и подарок... пушку 1905 года выпуска (калибр 45 мм), предназначенную для салютов наций при входе в иностранные порты...

Чтоб придать судну хоть сколько-нибудь грозный вид, наши моряки пошли на хитрость. У местных арабов добыли брёвна. А боцманская команда из этих брёвен и брезента изготовила на палубе подобие мощных артиллерийских установок - ведь впереди лежал опасный Индийский океан, где действовали японские подводные лодки. Конечно, эти бутафорские пушки пользы не могли принести, но при встрече с вражеским кораблём страху на него могли нагнать. После стоянки в Суэце ледокол отправился дальше, миновал Красное море и прибыл в **Аден**.

1 февраля 1942 года, несмотря ни на что, «А.Микоян» вышел из Адена и в одиночестве пошел на юг, держа курс на кенийский порт **Момбаса**.

Союзники (британцы) на переходе не оказывали экипажу ледокола никакого содействия. Во время стоянки в порту пополнили запасы и в первую очередь угля. Сергеев обратился к английскому коменданту с просьбой обеспечить проход ледокола Мозамбикским проливом, на что вежливо получил отказ. Британцы категорически отказались предоставить советским морякам и карты пролива. Отправились дальше, идя Индийским океаном вдоль восточного побережья Африки, петляя между массой мелких островков. 19 марта пришли в **Кейптаун**. Пополнили запасы, сверх всяких норм загрузили более 3000 тонн угля. «Микоян» был готов идти дальше. Английское командование сообщило капитану Сергееву обстановку в Атлантическом океане. На линии Кейптаун—Нью-Йорк действуют немецкие подводные лодки. С начала года они перенесли свои действия от берегов Европы сначала к восточному побережью США, а затем в Карибское море, Мексиканский залив, район Антильских и Бермудских островов. Путь к Панамскому каналу оказался крайне опасным. Сергеев выбрал другой, более длинный путь — обогнуть Южную Америку и восточной частью Тихого океана идти на Дальний Восток. Также Сергеев решил обмануть немецкую разведку, которая, как он считал, действовала здесь. С этой целью он сообщил местным репортерам о том, что «Микоян» идёт в Нью-Йорк. Это сообщение было опубликовано во всех местных газетах и передано по радио.

Ночью 26 марта 1942 года, бесшумно снявшись с якоря, ледокол покинул Кейптаун. На всякий случай действительно некоторое время шли как бы в Нью-Йорк, но в пустынном районе Атлантики изменили курс. За несколько дней до этого к берегам Южной Америки вышел конвой под охраной английских военных кораблей. Командор этого конвоя отказался включить в его состав советский ледокол, сославшись на то, что тот слишком дымит при работе машин на полном ходу, а это, мол, может демаскировать конвой.

Чтобы не нарваться на немцев, Сергеев решил вести «Микоян» к берегам Южной Америки, по сути, вдоль кромки антарктических льдов, не имея никакого опыта плавания в тех широтах. Это его и подвело, т.к. ледокол вскоре попал в полосу жестоких штормов. Качка достигала 56 градусов, корабль бросало словно щепку. Иногда океан затихал, чтобы обрушиться на корабль с новой силой. Пострадала носовая надстройка, тяжелые стальные двери сорвало и унесло в океан. Это были печально известные морякам «ревущие сороковые». Так продолжалось семнадцать суток. В постоянных яростных штормах пересекли Атлантический океан и вошли в залив Ла-Плата. Моряки облегчённо вздохнули, т.к. на «Микояне» начался настоящий голод. Подошли к уругвайскому порту **Монтевидео**. Сергеев запросил разрешение на вход в порт. Но в ответ ему сообщили, что власти не разрешают посещение порта военными кораблями и вооружёнными судами, настолько внушительно выглядели бутафорские «пушки» ледокола. Пришлось вызывать специального представителя, чтобы убедить портовые власти в том, что «вооружение» не настоящее. Только после этого получили разрешение войти в порт. Линейный ледокол «А. Микоян» был первым советским судном, посетившим этот южноамериканский порт. Его появление вызвало небывалый ажиотаж среди местных жителей. В рассказе о пребывании экипажа «А.Микояна» в Монтевидео, который со слов советских моряков составил исследователь Е.Л.Войскунский, приводились следующие детали событий 16 марта 1942 года: «Когда советские моряки сошли на берег... тысячи людей заперудили улицы города. Со всех сторон раздавались возгласы приветствий. Морякам подносили цветы, жали руки... Пятитысячная толпа шла следом за моряками...».

А когда моряки в парадной форме, торжественно выстроившись на площади Независимости, возложили цветы к памятнику национальному герою Уругвая генералу

Артигасу, обожание уругвайцами русских достигло своего апогея. На судно зачастили делегации, экскурсии, просто множество любопытных граждан. **Для жителей Монтевидео экипаж «Микояна» символизировал собой героизм всего советского народа, боровшегося на фронтах с чумой XX века германским фашизмом.**

В Монтевидео пополнили запасы, провели необходимый ремонт, и после отдыха вышли в путь. А чтобы обмануть немецкую разведку, демонстративно взяли курс на север. С наступлением темноты развернулись и полным ходом устремились на юг. У мыса Горн была велика опасность быть атакованными немецкими рейдерами или подводными лодками. Поэтому пошли Магеллановым проливом, довольно сложным и опасным для плавания. В частых туманах, мимо Огненной Земли, с заходом в порт **Пуанта-Аренас** миновали пролив, вышли в Тихий океан и взяли курс на север. Перебежками, с короткими заходами в порты **Коронель** и **Лота**, прибыли в чилийский порт **Вальпараисо**, пополнили запасы, провели ревизию котлов, машин и механизмов. После непродолжительного отдыха продолжили путь на север, держа курс на перуанский порт **Кальяо**. Здесь пополнили запасы и пошли в панамский порт **Бильбао**. Вновь пополнили запасы, и взяли курс на **Сан-Франциско**. Ледокол прибыл в Сан-Франциско, а затем перешёл в **Сиэтл** на ремонт и вооружение. Американцы быстро и качественно отремонтировали корабль и основательно вооружили: установили четыре 76,2-мм орудия, десять 20-мм зенитных автоматов, четыре 12,7-мм и четыре 7,62-мм пулемётов. Из Сиэтла «Микоян» направился в порт **Кодьяк** на Аляске. Из Кодьяка пошел в порт **Датч-Харбор** на Алеутских островах. Выйдя из Датч-Харбора, «Микоян» обогнул Алеутские острова севернее и направился к родным берегам. Наконец в дымке показались очертания далёкого пустынного берега — Чукотский мыс. **В начале июня 1942 года ледокол «А. Микоян» достиг бухты Золотой Рог.**

08 июня 1942 года ледокол вошёл в порт **Владивосток** для текущего ремонта. Вспомогательный крейсер Черноморского флота «А.Микоян» был передан в состав Тихоокеанского флота. Произошла и смена командира корабля - в командование ВК «А.Микоян» вступил опытный полярник, бывший капитан ледореза «Фёдор Литке» капитан 3-го ранга Юрий Константинович Хлебников.

Отдых экипажа был коротким. Почти сразу получили новое боевое задание. Ещё в июне 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение о переброске по Северному морскому пути нескольких боевых кораблей с Дальнего Востока в поддержку Северного флота. 8 июня приказом Наркома ВМФ № 0192 была сформирована экспедиция особого назначения—18 (**ЭОН-18**). Командиром был назначен капитан 1 ранга В.И.Обухов.

22 июля 1942 года боевые корабли лидер «Баку» и эсминцы «Разумный» и «Разъярённый» прибыли в бухту Провидения, где уже находились 19 советских транспортов, прибывших из США с военными грузами. «А.Микоян» был назначен штатным ледоколом ЭОН-18. **В сущности это и было задание, выполняя которое корабль совершил этот путь из черноморского порта Батуми.** Перед участниками ЭОН-18 поставили сложнейшую задачу: за одну навигацию пройти Северным морским путем и доставить столь необходимые фронту грузы, а также пополнить Северный флот крупными боевыми кораблями.

9 августа 1942 года, спустя девять месяцев после выхода из Туапсе, ледокол «А.Микоян», пройдя 25 000 миль (46300 км), вошел в **Анадырский залив**. За Чукотским мысом экипажу ледокола открылась **бухта Провидения** (цель перехода с Черного моря).

Храбрость, героизм, упорство, чувство долга советских моряков экипажа ледокола «Анастас Микоян» позволили экипажу с честью осуществить замысел ГКО, связанный с переходом ледокола из Черного моря на Дальний Восток.

Проводку каравана, состоящего из 6 транспортов и трёх боевых кораблей, в Мурманский и Архангельский порты ледокол «А.Микоян» начал 13 августа 1942 года. Экспедиция ЭОН-18 была успешно завершена 15 октября 1942 года.

Ледокол «А. Микоян» совместно с ледоколами «И.Сталин», «Л.Каганович» и «Ленин» повернул на восток и направился за транспортами, шедшими из США с грузами по ленд-лизу. Ледоколы совершили ещё несколько рейсов из бухты Провидения в Карское море,

ведя за собой транспорты с военными грузами. **До окончания навигации по Северному морскому пути они провели в Архангельск и Мурманск 4 конвоя из 36 судов.**

20 ноября 1942г., по окончании навигации на трассе Северного морского пути, «А.Микоян» направился в Молотовский порт (12.09.1957 г. был переименован в Северодвинск). У острова Вайгач к нему присоединился ледокол «Ленин», т.к. зимой этим судам предстояло проводить отечественные и союзные транспорты через льды Белого моря.

24 ноября подошли к острову Колгуев, где к ним присоединились два английские конвойные корабли «ТJ-71» и «ТJ-83», которые должны были сопровождать ледоколы в Молотовск. Конвой, обогнув мыс Канин Нос, разделяющий Белое и Баренцево моря, направился в Белое море. «Анастас Микоян» подошел к 42-му меридиану и в Судовом журнале появилась запись: «Пересекли 42-й градус восточной долготы». **Это означало, что корабль совершил полное кругосветное путешествие**, так как на этой же долготе он находился в **Туапсе**, откуда год назад вышел на выполнение важного государственного задания.

Конвой проследовал в Белое море в противолодочном охранении: головным шел «А.Микоян», в кильватер за ним «Ленин», английские корабли шли по бортам. Море штормило, порой шла пурга.

26 ноября в 21 час 55 минут под кормой «А.Микояна» произошёл сильный взрыв. Момент подрыва ледокола «А.Микоян» отмечен и в Судовом журнале ледокола «Ленин»:

« - 26/ХI 42 г. В 21 ч. 55 м. на л/к «Микоян» замечен взрыв. Дали полный ход назад машинам и сигнал боевой тревоги. Ледокол «Микоян» уклоняется вправо от курса на 90 градусов. В 21 ч. 57 м. следуем за л/к «Микоян» малым ходом. В 22 часа слышали человеческий крик с правого борта. Остановиться и маневрировать для поисков корабля не могли, так как не знали состояния подорвавшегося «Микояна» и было неясно, находимся на минном поле или «Микоян» торпедирован. ...».

Ледокол наткнулся на минное заграждение, выставленное немецкими кораблями в сентябре 1942 года, уже после неудачной экспедиции крейсера «Адмирал Шеер». Мощный корпус ледокола выдержал взрыв вражеской мины, и он остался на плаву, но получил серьёзные повреждения. Сразу же была создана ремонтная бригада из самых опытных специалистов корабля. Ремонт проходил прямо в море, среди льдов, т.к. вблизи не было ни одной бухты. Благодаря поистине героическим усилиям советских моряков ледокол удалось спасти. Несмотря на полученные повреждения, плохо управляемый, «А.Микоян» продолжил путь, идя в кильватере за «ТJ-71». Ледокол «Ленин» шёл за ним и был готов взять его на буксир. С моря корабли прикрывал «ТJ-83».

30 ноября 1942 года «Микоян» прибыл в Молотовский порт и стал на ремонт к стенке завода № 402.

Так закончился этот беспримерный, уникальный по дерзости поход. Было пройдено 28560 морских миль, из них свыше 2000 миль во льдах. **Нет в истории мореплавания подобного случая, когда безоружный ледокол, не приспособленный для океанских, а тем более кругосветных плаваний, без всякого сопровождения и охранения, прошел все зоны боевых действий, четыре океана, практически совершив поход вокруг Земного шара.**

С открытием навигации 1943 года «А.Микоян», по договоренности с союзниками, отправился на ремонт в США, в порт Сизтл. Ледокол своим ходом пошел на восток Северным морским путем, да еще и повел за собой караван судов. По возвращении из ремонта «А.Микоян» был передан Владивостокскому Арктическому Морскому пароходству и включён в состав военизированных судов Северного бассейна. Обеспечивал ледовые проводки союзных и отечественных конвоев в Баренцевом, Белом, Карском морях, по Северному морскому пути, во льдах восточной части Арктики и Дальнего Востока. После войны «А.Микоян» был разоружён. Ещё долгие годы водил суда во льдах Арктики и Дальнего Востока. В 1966 году был выведен из эксплуатации и был превращён в бункеровочную базу Дальневосточного морского пароходства. В 1968 году был разрезан на металлолом.

По-разному сложились судьбы членов экипажа ледокола «Анастас Микоян». Например, **Фёдор Васильевич Хилько**, моторист ледокола, после войны трудился на Николаевском судостроительном заводе (с 1956 года - «Николаевский судостроительный завод имени И. И. Носенко»), в 1947 году возглавил бригаду слесарей-монтажников, которая монтировала двигатели на строящихся китобойных базах «Советская Украина» и «Советская Россия», на научно-исследовательском судне «Академик Сергей Королёв», передовик производства. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 декабря 1960 года Хилько Ф.В. было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Почётный гражданин г. Николаев.

Алексей Ионович Голубков, старшина 1-й статьи, командир группы машинистов, трудился после войны на Адмиралтейском судостроительном заводе в Ленинграде, строил корабли и вёл монтаж морского оборудования судов. Бригада под его руководством два года трудилась на строительстве атомного ледокола «Ленин». Бригаде был доверен монтаж в центральном отсеке приборов, регулирующих работу сердца корабля – атомного реактора. После спуска атомохода на воду в числе строителей корабля Голубков А.И. был награждён медалью «За трудовую доблесть». Затем принимал участие в реконструкции и переоснащении целого ряда ленинградских заводов, в том числе Кировского завода, где участвовал в строительстве нового гигантского кузнечного цеха. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля 1966 года Голубкову А.И. было присвоено звание Героя социалистического труда.

Сергей Михайлович Сергеев, капитан 2 ранга, первый командир. Благополучно приведя ледокол в бухту Провидения принял другой боевой корабль. Был награждён орденом Красного Знамени. В сентябре 1942 года был назначен Старшим Уполномоченным Постоянной Комиссии ВМФ по приёмке новых военных кораблей и в этой должности встретил День Победы. Затем служил в составе Амурской военной флотилии, был начальником инспекции 3-го отдела Управления боевой подготовки Главного морского штаба. Участвовал в советско-японской войне 1945 года, присвоено звание капитан 1 ранга. Почти полвека Сергей Михайлович Сергеев отдал флоту. Революционный матрос Балтфлота бойцом морского полка участвует в разгроме Колчака. Революция и гражданская без сна и отдыха сделали из балтийского матроса командира минного заградителя «Сильный». Участие этого корабля в высадке красного десанта во время конфликта с белокитайцами на КВЖД в 1929 году явилось первым серьезным испытанием для молодого флотского офицера. И он его выдержал с честью. За это из рук прославленного героя гражданской войны Василия Блюхера он получил заслуженную награду — почетное революционное оружие. Годы идут, служба идет успешно. И вот — Испания. Дон Корнели Гуардия Лопес, он же военный моряк коммунист-доброволец Сергеев С. М., выполняя свой интернациональный долг, командуя флотилией испанских эскадренных миноносцев, сражается с фашистами. Двумя боевыми орденами отметила Родина его заслуги в сражениях за далекую и родную сердцу Испанию (орден Красного Знамени, орден Красной Звезды). Вернувшись из Испании, 25 мая 1938 года был назначен начальником штаба бригады крейсеров Черноморского флота. И вот опять война. Великая Отечественная вошла в его жизнь только что рожденным на стапелях Николаева новым мощным ледоколом «А. Микоян». Он превращает его в крейсер, вооружает, комплекзует команду и сражается под Одессой, а затем превращает его вновь в мирный ледокол. Так было нужно Родине. Сергей Михайлович отдал Военно-морскому флоту СССР пятьдесят лет. Был награждён орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя» и многими другими.

В 1985 году, в год празднования 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг, все живые члены экипажа легендарного ледокола «А.Микоян» были награждены Орденом Отечественной войны II степени. Был удостоен этой высокой боевой награды и капитан порта Феодосия, член экипажа ледокола «А.Микоян» Геронтий Сергеевич **Молочинский**. Мне, автору настоящей статьи, как секретарю парткома партийной организации Феодосийского морского торгового порта, по

поручению властей города выпала честь вручить эту высокую правительственную награду Ветерану войны Геронтию Сергеевичу Молочинскому в мае 1985 года.

Закончилась война. Множество подвигов совершили моряки на своих кораблях. Они вместе – судьбы людей и кораблей. Зачеркнуть некоторые из них в угоду кому бы то ни было – это значит вычеркнуть страницу из всей истории флота. Крылатая фраза Ольги Берггольц «Никто не забыт и ничто не забыто!» - призывает вспомнить подвиг экипажа ледокола «А.Микоян» - эту страницу истории нашего славного Военно-морского флота.

Геронтий Сергеевич Молочинский после войны работал штурманом и капитаном на судах Дальневосточного морского пароходства. В 1961 году переехал в г.Феодосию, до выхода на заслуженный отдых в августе 1986 года работал в Феодосийском морском торговом порту, в том числе с декабря м-ца 1964 года, без малого 20 лет, капитаном порта Феодосия. К боевым наградам Геронтия Сергеевича заслуженно добавилась и высокая государственная награда за доблестный труд - **орден Трудового Красного знамени**.

Статья подготовлена по материалам, предоставленным Музеем истории Дальневосточного морского пароходства, очерков ветерана ДМП, писателя и историка Руднева Георгия Алексеевича, очерков Сергея Брилёва, статей, опубликованных в газетах «Правда», «Водный транспорт», «Дальневосточный моряк», "Аргументы и Факты" и др., воспоминаний членов экипажа ледокола «Анастас Микоян», книг «Военная кругосветка //Морские были», ХорьковГ.И. — М.: ДОСААФ-1988 и «А. Микоян»// Героические корабли», Божаткин М. И. — Одесса: Маяк-1973, а также материалов из Интернета (Военная литература и др.).

Лукашевич Виктор Евгеньевич, ветеран труда
Феодосийского морского торгового порта,
заместитель начальника порта (с 1994 по 2014 гг)

12 января 2020 г.

Статья в сокращённом варианте была опубликована в газете «Искра Правды» (Республика Крым) № 12 от 23 июня 2022 года и № 13 от 14 июля 2022 года.