

ЗЮ.І.ХП.

ЕЩЕ РАЗ О РЕЙСЕ "МИКОЯНА"

Уважаемая редакция!

В № 132 от 5 июля с.г. вашей уважаемой газеты "Известия" был опубликован очерк писателя т. Кригера Е. "Огненный рейс", о кругосветном плавании линейного ледокола "Микоян" во время минувшей Великой Отечественной войны.

Событие, имевшее место семнадцать лет тому назад, о котором знали только его непосредственные участники и очень узкий круг лиц, было таким образом предано широкой гласности. Миллионы советских людей, читателей вашей газеты, узнали о нем и так или иначе реагировали на него.

Полагаю, что в ваш адрес уже поступают и еще долгое время будут поступать многочисленные отклики граждан нашей страны, на этот очерк т. Кригера Е. Нет никакого сомнения в том, что на него откликнутся и бывшие моряки "Микояна", участники этого кругосветного плавания. Первые сведения о двадцати семи бывших моряках "Микояна", все проживающих в данное время в Одессе, Николаеве, Херсоне, Ленинграде и Владивостоке уже сообщены вашими корреспондентами и были опубликованы вашей же газетой.

Внимательно прочитав очерк "Огненный рейс", я также решил откликнуться на него. К этому меня побуждает то, весьма немаловажное обстоятельство, что никто иной, а именно я имел ряд встреч с писателем т. Кригером Е., бесе-

довал с ним и составлял для него подробную запись всех этапов рейса, от выхода "Микояна" из Батуми 25 ноября 1941 года, до прихода его в Молотовск 2 декабря 1942 года. Именно эти записи, составленные мною со скрупулезной точностью и как в судовом вахтенном журнале зафиксировавшие все: время, место действия, события и даже погоду и сами по себе являвшиеся уже готовым очерком, требующим только компоновки и литературной обработки, а также личные беседы автора со мною и послужили основой для написания им этого очерка. Об этом говорит в нем и сам автор.

Следовательно, вся ответственность за правильность, за добропорядочность материала, явившегося основой этого очерка, в немалой мере распространяется и на меня. Это обстоятельство и заставляет меня прокомментировать этот очерк.

Я полагаю, что не совершу грубой ошибки, если стану утверждать, что очерк есть художественное произведение, в основу которого положены реальные факты /именно факты, а не что либо иное/, факты, за которыми стоят живые люди, с их мыслями, их стремлениями, их действиями, их плохими и хорошими делами.

Не являясь литературным критиком, я не берусь судить о художественных достоинствах этого очерка. Пусть это сделают критики. Но высказать свое мнение о достоверности излагаемых в очерке фактов, я имею полную возможность, как непосредственный участник события, описанного в очерке. Считаю это своей святой обязанностью. Это я и сделаю. Как на мой взгляд должен был построить свою работу автор

этого очерка, приступая к работе над ним.

Первое, что очевидно должен был сделать автор, это возможно точнее произвести запись состоявшихся бесед.

Была ли у автора возможность сделать это? Безусловно была. Условия для этого были самые благоприятные.

Второе, что должен был сделать автор, это самым внимательным и добросовестным образом ознакомиться с имеющимся у него материалом, в данном случае с теми записями, которые ему были переданы. Располагал ли автор такой возможностью? Да располагал. Эти записи находились у него более года.

Третье, что он должен был сделать /уж коли шла речь о кругосветном плавании корабля/ это расстелив перед собой карту обоих полушарий, вооружившись карандашом, и следуя указаниям в записях /которые идут в хронологическом порядке, вычертить путь пройденными кораблями, мысленно представить себе этот путь, попутно ознакомившись с местами описываемых событий. Была ли эта возможность у автора? Да, была. Ч

Четвертое и совершенно не лишнее действие автора заключалось бы в том, что обнаружив какие-либо неясности, оказавшиеся для него как в записях, так и во время беседы, он постарался бы внести в них полную для себя ясность. Сделать это ему было тем более необходимо, что сам он не являлся ни очевидцем, ни тем более участником описываемых им событий. И эта прекрасная возможность была у автора. - Он не один раз встречался со мной, мог

выяснить любой интересующий его вопрос и внести во все полную для себя ясность.

Пятое, что ~~мы~~ мог бы /да и должен был-бы, на мой взгляд, сделать автор/, это разыскать еще хотя бы несколько человек, бывших моряков "Микояна", участников этого рейса и по крупицам сведений, собранных от каждого из них, кропотливо воссоздать общую картину события. /Как это делает к примеру писатель тов. Смирнов, который через десятых лиц, через всевозможные органы и организации, разыскивает необходимых ему людей, собирает достоверные сведения, проверяет, обобщает их и таким образом готовит достоверный материал для своего будущего произведения.

Никто не лишал автора такой же возможности при работе над очерком "Огненный рейс". И только проделав всю эту черновую, кропотливую, но абсолютно необходимую работу, автор со спокойной совестью должен был приступить к компоновке и литературной обработке всего собранного материала, готовя задуманное им произведение.

Так по логике вещей должно было бы обстоять дело. Но автор /как я в этом убедился прочита^в/очерк/, взяв на себя труд осветить это весьма примечательное событие времен минувшей войны, в котором участвовало сто шестьдесят пять советских военных моряков и поведать о нем советским людям, не приложил к этому должного труда и сделал это крайне недобросовестно.

Ничем не затруднил себя автор, рождая на свет свое детище. Не использовал ни одну из имевшихся у него возмож-

ностей для создания действительно художественного и действительно правдивого произведения.

Найдя такой метод работы явно устаревшим, отжившим и абсолютно для себя неприемлемым, он решительно от него отказался. Потолок собственного кабинета заменил ему все эти глупые условности. Пылкая фантазия, которой не лишен автор, дополняла то, чего не оказывалось там.

Только этим и ничем иным можно объяснить, что столь небольшое по размеру произведение пестрит таким большим количеством ляпсусов и несуразностей.

Прочитав очерк я был буквально потрясен той вольностью и той бесцеремонностью, какую автор позволил себе в обращении с фактами. Лепя одно на другое, громоздя в одну кучу события, не имеющие между собой никакой связи, пренебрегая датами, развивая ход события по своему собственному усмотрению, а не потому как они были в действительности.

Не желая быть голословным, проиллюстрирую это фактами. Начну с того, что прежде отвечу на вопрос, который невольно возникает у каждого прочитавшего этот очерк и на который так и не удосужился ответить т. Кригер Е.

?
Этот вопрос мне сразу же задали мои товарищи по работе, прочитавшие этот очерк. По какой собственно причине, уже хорошо вооруженный корабль, со сплоченным и обученным экипажем, прошедшим хорошую школу в боях за Одессу, в самый разгар войны, которая еще так неудачно складывалась для Советского Союза, приказом Высшего командования

был разоружен и послан в этот кругосветный вояж?

Вопрос законный и вполне естественный. И хотя не с моим чином давать ответ на такой вопрос, я не сильно погрешу против истины, если отвечу на него следующим образом.

Являясь ледоколом со всеми присущими ему, как ледоколу, качествами, как боевой корабль "Микоян" мог иметь разумеется только относительную ценность, тем более в условиях Черного моря. Во сто крат он был ценнее как ледокол для работы и службы в наших северных морях.

Мурманск и Архангельск являлись в то время едва-ли не единственными нашими портами, куда шел основной поток поставок, со стороны наших бывших союзников по войне, Англии и Соединенных Штатов Америки. Вот тут он был по-настоящему нужен и по-настоящему ценен.

Поэтому вполне естественно, что рассмотрев данный вопрос, правительство дало указание командованию сделать все возможное, чтобы вывести ледокол "Микоян" из Черного моря и привести его на Северный морской путь. Что нами, бывшими моряками "Микояна" и было сделано. Разоружен он был по той простой причине, что Турция, являвшаяся нейтральным государством, не имела права пропускать через свои проливы военные корабли воевавших государств. Советский Союз, уважая эти договорные обязательства Турции, не хотел их нарушать.

?

Опуская целый ряд погрешностей, допущенных автором в начале очерка, коснусь их, начиная с описания им картины

атаки "Микояна" итальянскими торпедными катерами и самолетами торпедоносцами, имевшую место вечером 2 декабря 1941 года у острова Родос.

?

1. Правдиво описав ее, автор тем не менее увидел из своего кабинета, то, чего не видели мы, находившиеся в то время на нем. Цитирую: "Микоян" атаковали два самолета-торпедоносца. От них отделились какие-то черные тела, обросшие парашютами. Находясь в числе других моряков во время этой атаки на верхней палубе корабля, я видел торпеду, пущенную по кораблю, первым атаковавшим его самолетом-торпедоносцем, но как она обрастала парашютами, увы, не видел, а не увидев не написал о том в записях, которые находились у автора. Спрашивается, где же эту подробность мог видеть автор? Дальше в лес - больше дров. Переходя к описанию пребывания ледокола в Хайфе и событий происшедших там, он не только серьезно погрешил против истины, извратив факты, но и допустил сплошную несуразность, которую легко обнаруживает каждый читающий этот очерк.

2.

?

Автор, например, не в состоянии будет ответить на вопрос. Как кораблю, оказавшемуся в огне разразившегося пожара, удалось выйти из него, так и не подняв якоря, так и не отдав кормовые швартовы?

Если бы автор, проявив добросовестность в работе, ознакомился с содержанием находившихся у него записей, то он бы увидел, что там черным по белому написано, что "Микоян" пришел в Хайфу вечером 3 декабря 1941 года, что

ушел он из Хайфы утром 6 января 1942 г. и, следовательно, находился в ней не семнадцать дней, а тридцать три с половиной дня. Что танкером, подорвавшимся на mine, был английский танкер "Феникс", а не "Хопестар". Что взрыв этого танкера произошел днем 20 декабря 1941 года и что по одному этому уход "Микояна" из Хайфы 6 января 1942 года никак не мог произойти на третий день после взрыва танкера, как обо всем этом повествует в своем очерке автор "Огненного рейса". Вся картина этого события настоятельно извращена автором, что я нахожу нужным хотя бы коротко описать это событие так, как оно было в действительности.

Незадолго до прихода "Микояна" в Хайфу, итальянская авиация несколько раз бомбила этот город и сбрасывала мины в порт и на подходы к нему. Придя в Хайфу вечером 3 декабря 1941 года экипаж "Микояна" уже с утра следующего дня приступил к аварийным ремонтным работам, к залечиванию многочисленных ран, нанесенных кораблю.

20 декабря, как и в предшествующие дни, с самого утра по всему кораблю, на верхней палубе, в его машинных и котельных отделениях, эти работы шли полным ходом. Части экипажа было разрешено с обеда сойти на берег. Под бортом корабля на бакштове стоял спущенный для этого катер. Наступило время обеда. Стоявший справа на борту метрах в тридцати от "Микояна" английский танкер "Феникс", еще перед обедом начавший сниматься с якоря, отдав кормовые швартовы и выбирая якобы уже на полкорпуса подавшись

вперед, подорвался на оказавшейся под ним mine. Страшные силы взрыв потряс и "Микоян".

Выскочив на палубу, мы увидели как "Феникс", разломившийся пополам, с задранными носом и кормой, объятый пламенем и дымом, медленно оседает в воду.

Нефть, хлынувшая из разорванных танков корабля, горя на воде, сплошным огненным кольцом охватила танкер. Сбившиеся на носу и корме, уцелевшие члены экипажа зывали о помощи. Огонь быстро подошел к "Микояну" и пламя охватило его с кормы, как раз в самой уязвимой его части, так же как именно здесь, в одном из кормовых отсеков расположены баки со значительным количеством горючего, бензина, керосина, соляра. Надо было во что бы то ни стало выходить из огня. Малейшее промедление грозило гибелью. Для этого надо было отдать кормовые швартовы, выбрать ^я коря и дать ход. Но сделать все это было как раз очень трудно. Машины не прогреты. Под парами один котел. Беда, нависшая над кораблем, углублялась еще и тем грозным обстоятельством, что не было никакой гарантии, что и под днищем нашего "Микояна" не находится такая же мина, на которой только что разлетелся "Феникс". Но раздумывать было уже некогда. Надо было действовать. По сигналу "пожарная тревога", моряки сильными струями воды из мониторов стали сбивать огонь охвативший корму, идя по воде от кормы, все время усиливаясь, огонь все ближе подходил к кораблю и охватил его почти по всему его правому борту. Часть моряков во главе с капитан-лейтенантом Холиным Н.Г., подоид-

дя катером к стенке взобралась на нее и с великими трудностями, где перерубив, где скинув массивные стальные швартовы, освободила корабль от этих пут и тут же по приказу командира была направлена на помощь терпящим бедствие английским морякам. Давая попеременно пар то на машину, то на брашпиль, "Микоян" стал выходить из огня и затем подняв якоря и дав ход, отошел в относительно безопасное место. Вскоре дружными и самоотверженными действиями моряков, был ликвидирован пожар и на корме корабля. Нефть продолжая разливаться и гореть, охватывала все большую территорию порта. Пламя и дым закупорили выход из него. На месте только что оставленном "Микояном", бушевало сплошное море огня. Огонь добрался и до стоявшего на правом борту "Феникса" другого английского танкера, экипаж которого убежал на берег, оставив корабль на произвол судьбы. Огонь перекинулся и на брэнватер, где располагалась английская зенитная батарея и охватил находившийся там склад боезапасов и другие постройки. Личный состав батареи оказался отрезанным от безопасной части суши и также взывал о помощи. Команды портовых буксиров вместо оказания помощи терпящим бедствие кораблям и людям, сами поддавшись панике, разбежались с них. Огонь продолжая распространяться по воде, грозил перекинуться на все стоящие в порту суда и портовые сооружения. Английский транспорт "Холестар", убоявшись оставаться в порту, стал выходить в море, но не найдя выхода из него, с хода налез на брэнватер. Сильно повредив носовую часть корпуса, он

все же сумел дав задний ход, отойти от него, и найти выход из порта. Объятый пламенем он вышел в море и там ликвидировал возникший на нем пожар. /Позже уже на подходе к Дурбану, мы еще раз встретились с ним/. Катер, посланный им с "Микояна" между тем делал свое дело. Залезая в сильный огонь, он пробивался к горящему "Фениксу" снимая оттуда людей, подбирая уже оказавшихся в воде и вывозя в безопасное от огня место. Так совершив несколько таких, действительно огненных рейсов, он спас всех, кого оказалось возможным спасти. Таким же образом были вывезены солдаты и офицеры зенитной батареи.

Попытка моряков "Микояна" вывести из огня, соседний с "Фениксом" английский танкер, не увенчалась ~~ни~~ успехом. Было уже слишком поздно. Забравшись на незнакомый, ~~и~~ объятый пламенем корабль и не зная еще какой груз находится в нем, моряки, проникшие в машинное отделение корабля, не смогли запустить машину и дать ход. Другая их часть, действовавшая на верхней палубе корабля, сколько ни билась, но так и не смогла, ~~ни~~ ни отдать кормовые швартовы, ни выбрать якоря, ни расклепать якорные канаты. Находиться на нем было уже невозможно, его оставили и он сгорел.

Только оказавшись в сравнительной безопасности, мы смогли оглядеться вокруг и увидеть довольно любопытную картину, которая как в зеркале ~~в~~ отразила внутреннее содержание людей одной и другой системы, одного и другого мира. В то время как моряки "Микояна" дружно и самоотверженно встали на защиту своего попавшего в беду корабля и

рискуя своими жизнями отстояли его и оказали всем, кому только смогли оказать свою помощь. Моряки всех кораблей, стоявших в порту, даже тех, которым не угрожала еще непосредственная опасность, сошли на берег, оставив их на произвол судьбы. Видя с какой смелостью и решительностью действуют моряки русского корабля и сознавая свою беспомощность в ликвидации катастрофы, или хотя бы уменьшения ее последствий, командование порта обратилось к командиру корабля, капитану 2-го ранга т. Сергееву С.М. с просьбой взять на себя всю полноту власти и действовать в порту так, как он найдет это нужным и передало в его полное распоряжение три портовых буксира.

Двое с лишним суток бушевало пламя в порту Хайфы. Двое с лишним суток экипаж "Микояна" был на ногах, наводя порядок то в одной, то в другой части порта, готовый вступить в новую схватку с огнем и оказать помощь всюду, где она потребуется.

К счастью усилившийся на следующий день северо-западный /Н.В./ ветер, отжал горевшую нефть на ее первоначальные позиции и держал ее там до тех пор, пока она вся не сгорела. Только после этого экипажи вернулись на свои суда. Все это происходило на глазах жителей Хайфы, видевших прямо из города, расположенного на небольшой возвышенности все, что делается в порту. Описанию этого удивительного события уделили много места все местные газеты. Старший морской начальник выразил командиру корабля и членам экипажа свою благодарность за лихие действия во время этой

катастрофы.

Так выглядело это событие.

Описание автором навала одного из кораблей на "Микоян" во время этого пожара, не соответствует действительности. Английский транспорт "Антар", навалившийся на "Микояна" и оборвавший ему канат левого якоря, сделал это в другое время, при других обстоятельствах и этот случай к данному событию никакого отношения не имеет.

Продолжая очерк и повествуя о том, как "Микоян" уйдя из Хайфы и пройдя Суэцким каналом и "Красным морем, пришел в Аден, автор так и не ответил на недоуменный вопрос читателей очерка. Почему "Микоян", придя в Аден, не пошел во Владивосток обычной морской дорогой, через Коломбо - Сингапур - Шанхай, а выйдя из Адена 1 февраля 1942 года стал спускаться на юг вдоль восточного побережья Африки? Ответить на этот вопрос не составит большого труда, если вспомнить обстановку того времени, сложившуюся в результате англо-японской войны, в этой части Индийского океана и в частности главной английской военно-морской базы в Сингапуре, которая была сдана англичанами, японцам 15 февраля 1942 г. Это и должен был пояснить читателям автор очерка "Огненный рейс". Не имея возможности проследовать во Владивосток этим кратчайшим путем, "Микоян" был вынужден опираясь на базы союзников, расположенные на восточном побережье Африки /Момбаса, Дурбан и др., направиться в Кейптаун /Южно-Африканский Союз/.
Куда же ушел "Микоян" из Кейптауна, придя туда 19

марта 1942 г.

Легко понять состояние командира или капитана, который ведя свое судно из Ленинграда в Новороссийск, после многих дней плавания вдруг обнаружил бы, что вверенное ему судно находится у берегов Аляски.

А ведь именно такое абсурдное положение создал автор очерка, уверяя доверчивых читателей в том, что "Микоян" выйдя из Кейптауна и идя с юга на север от берегов Африки к берегам Северной Америки, пересек Атлантический океан и пришел в Нью-Йорк. Побывав там "Микоян" якобы вторично пересек этот океан, идя уже с севера на юг, и оказался в заливе Ла-Плато. Как могла оказаться в очерке эта несусветная чушь? Откуда? Из каких источников взял автор эти сведения, преподнося их читателям? Источником этих сведений для автора явился все тот же упомянутый мною выше, потолок, куда он устремлял свой взор значительно чаще, чем в находившиеся у него записи. Окинув беглым взглядом эти записи и обнаружив, что против даты 26 марта 1942 г. стоят два слова - курс Нью-Йорк, - автор и направил туда линейный ледокол "Микоян", даже не полюбопытствовав узнать дошел ли последний до Нью-Йорка.

3.

Если бы автор, проявив все ту же добросовестность в работе, потрудился бы и прочитать буквально следующую за ней запись. Ночь с 26 на 27 марта смена курса и попытка выяснить вопрос, что кроется за этой короткой записью? А сделать это он имел полную возможность, то перед его взором открылась бы картина совершенно отличная от той,

которая он нарисовал в очерке. Совершенно иная картина открылась бы и перед читателями очерка "Огненный рейс".

Как же все это выглядело в действительности?

В действительности это выглядело следующим образом.

Забункеровавшись и приняв все необходимое на время длительного перехода через океан, "Микоян" вышел из порта на рейд и стал на якорь. "Предупрежденный" английской морской разведкой о наличии на линии Кейтаун - Нью-Йорк значительного количества подводных лодок и нескольких рейдеров противника, именно по этой причине командир корабля, капитан 2-го ранга т. Сергеев С.М. вынужден был дважды отменять свои приказы о съёмке корабля с якоря и выходе в рейс.

Командир корабля произвел ложный маневр, который полностью себя оправдал. Сообщив корреспондентам местных газет о том, что корабль идет в Нью-Йорк /о чем было сообщено в печати и по радио, днем 16 марта 1942 года "Микоян" снялся с якоря и вышел курсом на Нью-Йорк. С наступлением темноты 26 марта /точнее ночью с 26 на 27 марта/ корабль резко изменил курс, спустившись до 34 градусов южной широты. По этой широте "Микоян" пересек Атлантический океан и утром 12 апреля 1942 г. пришел в столицу Восточной республики Уругвай, портовый город Монтевидео. Сильный шторм на протяжении всего рейса вымотал всех, но он же избавил "Микоян" от встречи с подводными лодками противника.

Точно такой же маневр был произведен и при уходе из

Монтевидео. Как только скрылись из виду берега Уругвая, "Микоян" изменил курс и спускаясь на юг, вдоль восточных берегов Аргентины, в последних числах апреля месяца, пройдя проливом Магеллана вышел из Атлантического океана в Тихий океан.

Поднимаясь на север вдоль западных берегов Южной и Северной Америки он пересек Тихий океан.

Как не пришел "Микоян" в Нью-Йорк, так не пришел он и в Мурманск, несмотря на уверения автором читателей о приходе "Микояна" в эти портовые города.

В тех же записях находившихся у автора, указана и причина, по которой этого не произошло и на которую он также не обратил ~~внимания~~ никакого внимания. А жаль. Причина была весьма уважительная и автору "Огненного рейса" с ней необходимо было ознакомиться.

Произошло следующее: 9 августа 1942 г. "Микоян" подошел к родным берегам Советского Союза на Северо-Восточную оконечность Чукотского полуострова и бросил якорь в бухте "Провидения" /что у входа в пролив Беринга/. Здесь нас ожидал большой караван судов, идущих с востока на запад по СМП. Здесь же и произошла и смена командиров корабля. Капитан 2-го ранге т.Сергеев С.М. был отозван в распоряжение штаба флота. Корабль принял капитан 3-го ранга т.Хлебников Ю.Н. и 14 августа 1942 г. "Микоян" вышел в свой первый рейс по СМП. Следом за ним двигался и весь караван. Ледовая обстановка в Чукотском оре оказалась настолько тяжелой, что потребовались совместные усилия четырех

собранных здесь ледоколов "Микояна", "Сталина", "Красина", "Кагановича", чтобы вывести караван из хаотического нагромождения льдов и продолжать дальнейшее продвижение на запад. Так за выполнением возложенного на "Микоян" задания по проводке судов прошла вторая половина августа, сентябрь, октябрь и заканчивался ноябрь мес. 1942 г.

В биографии корабля день 22 ноября 1942 г. явился знаменательным днем.

В этот день по расчетам штурманов, почти ровно через год со дня выхода из Батуми, на подходе к острову Колгуеву "Микоян" вышел на меридиан мыса "Гвардафуй /самую восточную точку пройденную кораблем, во время совершенного им рейса/ и имея за кормой свыше 28.000 миль пройденного пути, завершил кругосветное плавание.

Продолжая рейс и благополучно завершая проводку "Микоян" прошел на остров Колгуев и возглавив собранный там караван судов шел к горлу Белого моря.

Но судьба уготовила ему новое жестокое испытание. 26 ноября 1942 г. в 20-20, когда ледокол с караваном оказался на траверзе Канина Носа, он подорвался на шальной мине, которыми в изобилии было засорено море Баренца. Страшной силы взрыв пришелся под кормою корабля. Положение сложилось отчаянное. Только благодаря решительным и толковым приказам нерастерявшегося командира корабля, капитана 3-го ранга Хлебникова Ю.Н. сразу оценившего положение, в котором оказался корабль и быстро наметившего мероприятия к его спасению, а также героическим и само-

отверженным действиям, нетренированного и уже выдавшего вид экипажа "Микоян" не ушел на дно. Личный состав понес потери убитыми и ранеными.

Сильно поврежденный, полузатопленный, он был сначала заведен в бухту ^{Иокетту} Понаньгу /на Мурманском побережье/ и после осмотра его водолазами и принятия всех мер к поддержанию его на плаву, приведен в гор. Молотовск.

Его необходимо ставить в док, но дока в Молотовске не было. Коллективу местного судостроительного завода и экипажу корабля пришлось приложить много труда и изобретательности при производстве всех ремонтных работ. Общими усилиями "Микоян" был отремонтирован и продолжал нести свою трудовую и боевую вахту во льдах Белого и Баренцова моря. Здесь же в Молотовске половина экипажа была списана с корабля и расписана по боевым кораблям Северного флота. На "Микоян" пришли новые люди.

Летом 1943 г. проведя навигацию на СМП и проведя караваны судов с запада на восток в середине сентября, "Микоян" пришел в ту же бухту Провидения и в конце сентября ушел в САСШ /с.Сиэтл штата Вашингтон/. Там был поставлен в док, основательно отремонтирован, снабжен всем необходимым и вернувшись в Советский Союз в феврале 1944 г. был направлен на проводку судов в проливе ~~Иппу~~ Латеруза.

С тех пор и по сей день "Микоян" несет свою службу в наших северных и дальневосточных морях, занимаясь тем, для чего и был построен.

Вот как все это выглядело в своей действительности.

Достоверность всего изложенного мной может подтвердить каждый служивший в то время на "Микояне".

Не вводя в заблуждение читателей, эту же достоверность обязан был выдержать и автор очерка "Огненный рейс", к этому у него была полная возможность.

В присланном на мое имя, 19 марта с.г. коротком письме автор сообщив мне о том, что очерк им закончен и сдан в печать, уведомил меня также, что работает над книгой /на эту же тему/, которую также готовит к печати.

Судя по очерку совсем не трудно представить себе, как будет выглядеть эта книга, сколько в ней будет наломано дров.

Не к хватанию верхушек и писанию на любую тему за один присест, а к кропотливому изучению того, над чем работает автор и правдивому изображению событий, призывают советских писателей, решения III съезда советских писателей Союза ССР /или РСФСР/ этого требуем от своих писателей и мы советские люди. Эти призывы и эти требования в полной мере относятся и к автору очерка "Огненный рейс", писателю тов. Кригеру Е.

Своим товарищам, сослуживцам по "Микояну" со многими из которых я поддерживаю связь, я сообщил о том, каким образом событие, участниками которого мы являлись, получило в очерке писателя тов. Кригера Е. "Огненный рейс", такое искаженное отображение.

Полагаю, что редакция газеты "Известия", которая наряду с автором, также несет ответственность за добропорядоч

ность, помещаемого на страницах своей газеты материала, не побоявшись критики в своей адрес, сообщит об этом миллионам своих читателей, опубликовав это письмо и тем восстановив истину.

Это пойдет на пользу, как читателям, так и писателям.

С искренним уважением - КУЗОВ Н.И.

бывший старший моторист линейного ледокола
"Микоян".

II июля 1959 г.

Мой адрес: ст.Перловская Северной ж.д. Железнодорожная
улица, дом № 50, кв.28