

Огни бухты Провидения

В начале лета 1941 года на судостроительном заводе в г. Николаеве на Буге был построен и спущен на воду крупный ледокол «Анастас Микоян». Даже в масштабах страны это было значительное событие. В СССР в то время насчитывалось кораблей такого типа всего четыре.

Швартовые испытания ледокола были прерваны — провести их не дала внезапно начавшаяся война, но какое-то время еще было в запасе — фронт не сразу подкатился к Николаеву. Заводские механики и рабочие спешно вооружали корабль, многие из них так и остались на борту, но уже как члены экипажа. Произошел редкий случай, когда на корабле, в основном, служили те, кто его строил.

В будущих морских боях громадному ледоколу отводилась роль вспомогательного крейсера.

Из Николаева «Микоян» отправился на помощь Севастополю.

Все работы по его вооружению были завершены уже там. В полубашнях были установлены 7 дальнобойных 130-мм орудий и 16 зенитных орудий. Это огромная сила. По боевой мощи она составляла чуть ли не два артиллерийских дивизиона. Экипаж состоял из 230 моряков.

Но Севастополь вскоре пришлось покинуть. Стонала осажденная Одесса. Она отбивалась стойко и яростно, но держалась из последних сил. И 13 сентября 1941 года ледокол вышел ей на помощь.

25 ноября исполняется 60 лет с того дня, когда совершенно безоружный ледокол «Анастас Микоян» вышел из Черного моря и под стволами врагов взял курс в район бухты Провидения, чтобы затем проводить свои и союзные караваны по северному ледовому пути.

Об этой истории известно мало. О ней знают, разве что, историки флота, да и то не все. Она действительно похожа на легенду.

специальный отряд кораблей, перед которыми стояла задача оказывать поддержку сухопутным частям Одессы. Перед выходом на задание у нас побывал писатель капитан II ранга Леонид Соболев. Он выступил по радиосети и призвал хорошо воевать. Собственно, нас и не надо было убеждать — среди членов экипажа было много одесситов, мы своими глазами видели, что сделали захватчики с Одессой. Расчеты орудий, изготовленных к стрельбе, только ждали сигнала. И когда он поступил, стали бить все семь «стотридцаток» по скоплениям живой силы и техники врага. Огневой налет корректировали специальные базовые посты. Огонь был настолько мощным и эффективным, что командование немецко-румынских войск приняло «Микоян» за новый броненосец береговой обороны (он и вправду был на него похож) и отдало приказ своим авиационным частям на его потопление. Пикирующие бомбардировщики пытались выполнить эту задачу, но, увы, каждый раз наткнулись на такую плотную завесу огня, что считали более благоразумным вовремя ретироваться.

В Ставке Верховного Главнокомандования тогда разрабатывались вопросы использования Северного морского пути для нужд фронта. В целях усиления Северного флота было решено перевести с Тихоокеанского флота сквозь льды Арктики в район Баренцева моря отряд военных кораблей. Для этого необходимы были ледоколы, в которых в то время испытывался недостаток.

Один из крупных ледоколов, построенный в 1941 году в городе Николаеве на Буге, был вооружен и сражался под Одессой и Севастополем как вспомогательный крейсер. Теперь же он очень был нужен на Севере.

В глубокой тайне началась подготовка к осуществлению этого. Операция по выводу корабля из Черного моря за рубеж в конце 1941 года, когда враг был уже у стен Севастополя, готовилась в контакте с нашими военными моряками.

Из Черного моря мог выйти только безоружный корабль (таково было условие прохода через проливы), и поэтому ледокол был разоружен.

Через адмирала Исакова мы дали задание командованию Черноморско-



Пожалуй, самая сложная задача была выйти из Черного моря.

Ледокол сопровождали три танкера с нефтью «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов». С ними было надежнее. Но они могли пройти только до Босфора, а дальше «Анастасу Микояну» предстояло идти одному. Несмотря на то что с ледокола было снято все вооружение, пройти через Босфор оставалось проблемой. Вопрос решался по дипломатическим каналам.

Юзеф Злотник: Из советского посольства в Турции нам намекали, мол, не волнуйтесь, вас пропустят с наступлением ночи, но танкеры останутся. Мы поняли, что неофициально мы платим нефтью за проход. Так все и произошло. Танкеры остались на Стамбульском рейде, а ледокол вечером снялся с якоря и пошел навстречу своей судьбе.

Через Дарданеллы ледокол вышел в Эгейское море, сплошь усеянное великим множеством больших и малых островов. Его проходили, в основном, ночью, отсиживаясь днем где-нибудь в укромной бухте, чтобы не попасть на глаза врагам.

Самый опасный отрезок пути — из Эгейского в Средиземное море. «Микоян» взял курс вдоль южного побережья Турции в направлении острова Родос.

Юзеф Злотник: Мы уже знали о том, что в апреле-мае 1941 года немецкие войска во взаимодействии с итальянскими сломали сопротивление греков. Вся материковая часть Греции и все ее наиболее крупные острова в Эгейском и Средиземном морях были оккупированы. Особенно был нацеливан войсками остров Родос... И вот мы прозябли великую дерзость. Командир ледокола С.Сергеев повел огромный и совершенно безоружный корабль под самым носом у немцев — на расстоянии всего одной мили от острова. Те не могли понять, в чем дело. На появление советского корабля, похоже, они не рассчитывали. В замешательстве дважды выслали самолет с целью опознания, мол, что это за чудо?

Вскоре все стало ясно. И к ледоколу вплотную подошли три торпедных катера. Из них, обрадованные легкой добычей, немецкие офицеры кричали в рупоры на ломаном русском языке: «Русс, сдавайся!» Если честно, то перед экипажем стоял очень узкий и жестокий выбор: или сдаваться в плен, или вместе с кораблем идти на дно Средиземного моря. Но надо отдать должное, вели они себя мужественно: не спустили флаг корабля и пощады не просили.

Потопить судно и себя они были готовы с самого начала. На это нужен был только приказ командира: «Открыть кингстоны. Корабль взорвать». Собственно, такое указание было спущено «сверху». И вот наступил критический момент: или-или...

А ход-то у «Микояна» был сравнительно тихенький — всего десять узлов. Не удерешь. И сдачи не дашь — оружие нет. Разобравшись в ситуации, фашисты начали атаку. Из скорострельных автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов они буквально в упор расстреливали ледокол. Кроме того, по нему из торпедных катеров и самолетов с предельно близкой дистанции было выпущено шесть торпед. А ледокол не просто шел, он маневрировал. И когда немецкие катера оказались

совсем близко, он пошел на них. Полный ход назад, вперед, повороты-развороты... Этим и спасался. Когда самолет противника лег на боевой курс и казалось, что нет выхода, старший трюмный Николай Мефодиев в порыве отчаяния включил гидроулы и направил навстречу самолету мощную струю воды (а это 21 атмосфера). Летчик от неожиданности взмыл вверх, и выпущенная торпеда шлепнулась за кормой. Так воевали: по тебе торпедами, а ты — струей воды... А тут, как по заказу, пошел мощный ливень. Дождь, мгла и темнота, в конце концов, скрыли ледокол от глаз противника. Только с наступлением рассвета, уже в районе Хайфы, моряки смогли рассмотреть, какие тяжелые повреждения причинены ледоколу.

Всего зияло более пятисот пробоя и множество вмятин на 20-миллиметровой обшивке ледокола. Но главное — он выжил.

Ликовали и итальянские газеты: они дали информацию, что возле острова Родос их торпедные катера выследили, атаковали и потопили большой советский корабль «Микоян».

Юзеф Миронович, по большому счету, вы шли на верную смерть. Безоружные, ничем и никем не защищенные. Не страшно было?

— Нет. Как ни странно, о смерти мы не думали. Нам было по двадцать-тридцать лет и казалось, что жизнь вечна. Мне, например, тяжелее сейчас, чем тогда. Пугает одиночество. Вот вы пришли, и мне стало немножко легче.

— Каков был дальнейший ваш курс?

— Выбирали путь, что безопаснее. По нашим данным, вокруг шныряли 40 немецких подлодок. Любая из них могла легко потопить нас. Таким образом прошли мы Суэцкий канал, вдоль всей Африки, дальше — Кейптаун, Монтевидео, Магелланов пролив (там вообще мало кто бывал — такая даль) и по западному берегу Америки поднялись к берегам Панамы. Сан-Франциско и так добрались аж до бухты Провидения.

— В самой бухте вас с радостью встречали?

— Как бы не так. Со всей присущей советским представителям суровостью. Даже обыск устроили. Нашли какие-то завалявшиеся обертки от шоколада и предъявили претензии: почему вы ели шоколад, если вам положено есть пшено? Когда американцы узнали эту историю, они недоумевали: а зачем вам пшено, вы, что, — курей везли? Нас даже не наградили медалями, вручили значки «За дальний поход» и похвалили: «Молодцы, ребята». А теперь, оказывается, это история.

— Связь между собой поддерживаете?

— Какая там связь? Живем в разных странах. Да и голды сказываются. Я среди членов экипажа был одним из самых молодых — 1917 года рождения, а большинство — 1910-го. До 90 лет мало кто доживает. Если кто-то еще есть в живых, пусть откликнется...

**А.МИХАЙЛЕВСКИЙ
П.ЗАПОРОЖЕЦ**

На снимках (вверху): в центре А.Микоян, справа от него командир ледокола С.Сергеев; (внизу) преподаватель Одесской мореходной школы (1972г.) Ю.Злотник среди курсантов.



В Одессе на Сегедской улице в тесноватой двухкомнатной квартирке проживает ныне ветеран той длительной эпопеи Юзеф Миронович Злотник. По меркам того времени он был человеком видным — еще в 1940 году окончил Ленинградское высшее военное инженерно-морское училище (можно себе представить, что значит до войны получить высшее образование, если большинство генералов его не имели). Командиром ледокола был тогда незабвенный капитан I ранга Сергей Михайлович Сергеев, а Юзеф Миронович у него — старшим механиком.

До военной службы Юзеф Миронович работал токарем на заводе имени Анри Марти (теперь — судоремонтный завод «Украина») и вот через много лет вернулся спасать родину.

Мы сидим в полутемной комнатке, увешанной пожелтевшими фотографиями людей, которые далеко или которых уже вообще нет, и беседуем о тех бессмертных событиях.

— Юзеф Миронович, как все это было? Как вы помогли Одессе?

— «Анастас Микоян» был включен в

— Юзеф Миронович, а что произошло под Дофиновкой?

— Там мы уничтожили береговую батарею противника. Она досаждала и нам, и Одессе. Мы ее вычислили и разнесли в щепки. Воевали мы, видимо, неплохо. Потому что получили благодарности от командования Одесского оборонительного района. Мы ушли из-под Одессы, израсходовав весь свой боезапас.

Трудно представить, как бы сложилась судьба ледокола, если бы он остался на Черном море — мог он, конечно, и погибнуть, слишком интенсивные бои шли здесь. Но «Микояну» была уготована другая участь. Вот что по этому поводу пишет сам Анастас Иванович Микоян в письме-отзыве на документальную повесть Э.Безуглова «Задание особой важности»:

«В то далекое время я, как заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР и по совместительству нарком внешней торговли, отвечал за работу некоторых наркоматов, в том числе Наркомата морского флота и «Главсевморпути».

го флота обеспечить скрытность операции и главное — дать кораблю до пролива Босфор надежную охрану. Авиация противника в то время имела численное превосходство в воздухе и топила корабль, если они не имели достаточного вооружения для отражения воздушного нападения.

Перед капитаном и командой ледокола была поставлена сложная задача: на первом этапе — во что бы то ни стало прорваться в Средиземное море и связаться с представителями командования союзной нам Англии, которое обязалось организовать охрану корабля во время движения его на Север.

Рейс обещал быть далеко не легким. И мы все понимали это.

Команда и капитан для этого необычного рейса были отобраны из числа тех, кто мог сделать даже, казалось, невозможное.

25 ноября 1941 года ледокол вышел в свой далекий путь, который продолжался около года.

В истории флота русского и советского, торгового и военного вряд ли найдется подобный случай.

А. МИКОЯН