

Е. И. ЦЫМБАЛ

**ОГНЕННЫЕ
РЕЙСЫ**

Е. И. ЦЫМБАЛ

ОГНЕННЫЕ РЕЙСЫ

ОДЕССА
ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЯК»
1979

ББК 63.3(2)722

9(с)27

Ц94

Научно-популярный очерк, посвященный 35-летию Победы, рассказывает об участии моряков Черноморско-Азовского бассейна в Великой Отечественной войне. Книга объединяет в себе переработанные издания «Маяка» — «Танкеры идут на прорыв» (1973) и «Трассы жизни» (1975), а также новый раздел «Огненные рейсы».

Рекомендуется массовому читателю.

Рецензенты:

В. Н. Немятый, кандидат исторических наук,
Б. В. Бортоновский, капитан 1-го ранга в отставке

Ц $\frac{10604-040}{M217(04)-79}$ БЗ.8.5.79.0505030202

© Издательство «Маяк», 1979 г.

ТРАССЫ ЖИЗНИ

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

В Советском Союзе германские империалисты видели главное препятствие на пути к осуществлению своих сумасбродных планов завоевания мирового господства. 6 июня 1941 года Гитлер утвердил окончательный план нападения фашистской Германии на нашу страну. Его секретная директива, разосланная командующим войсками, гласила: «День вторжения — 22 июня. Время — 3 часа 30 минут утра. Армия действует независимо от авиации».

9 июня в Берхтесгадене Гитлер выслушал доклады командующих о готовности к нападению и напутствовал своих генералов: «Желаю успеха. На параде в Москве встретимся».

Так начиналась величайшая военная авантюра XX века, выношенная и подготовленная международным империализмом.

Ранним утром 22 июня 1941 года ожесточенные бои развернулись на обширном фронте от Баренцева до Черного моря. Пограничные села и города нашей Родины подверглись массированному артиллерийскому и минометному обстрелу, на многие города были совершены воздушные налеты. Немецко-фашистские войска вторглись на нашу землю.

В первые же часы войны самолеты противника появились и в районе Одессы. Они минировали фарватеры Днепро-Бугского лимана, усеяли минами район Дунайского гирла, подходы к Севастополю.

Смертельная угроза нависла над страной. С первого же дня войны Коммунистическая партия выступила как вдохновитель и организатор борьбы армии и народа против гитлеровских захватчиков. СССР превратился в единый боевой лагерь.

Партия в своей организаторской и политической работе руководствовалась указаниями В. И. Ленина о том, что «...раз дело дошло до войны, то все должно быть подчинено интересам войны, вся внутренняя жизнь страны должна быть подчинена войне, ни малейшее колебание на этот счет недопустимо»¹.

Опираясь на законы общественного развития, бессмертное учение марксизма-ленинизма, на преимущества социалистического строя, Коммунистическая партия и Советское правительство немедленно начали разработку конкретной программы мобилизации всех сил страны для отпора немецко-фашистским захватчикам. Эта программа была начертана уже в первых документах военного времени: в Заявлении правительства от 22 июня 1941 года и в директивах Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) партийным и советским организациям прифронтовых областей от 29 июня 1941 года².

Конкретные указания Центрального Комитета партии, изложенные в первых директивных документах военного времени, легли в основу работы партийных организаций, боевой деятельности советских войск, партизанской борьбы в тылу врага, перестройки народного хозяйства на военный лад.

Этими историческими документами руководствовались и партийные организации водного транспорта, в том числе и черноморского. В условиях войны перед ним встали сложные и ответственные задачи. Он должен был в значительной мере обеспечить снабжение войск на юге страны, оперативные перевозки, эвакуацию народнохозяйственных ценностей и населения.

Коммунисты Одессы с первых дней войны развернули большую организаторскую и воспитательную работу, направленную на выполнение директив партии и правительства. В райкомах, горкоме и Одесском обкоме партии буквально с первых часов войны установился особо напряженный ритм работы.

Вот как, по рассказу А. И. Пермякова, бывшего помощника первого секретаря, встретили утро 22 июня 1941 года в Одесском обкоме партии:

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 41, с. 117.

² См.: КПСС о Вооруженных Силах Советского Союза. Сборник документов 1917—1958 гг. М., 1958, с. 355—356.

«Около четырех часов утра дежурный шофер привез меня в обком. Первый секретарь А. Г. Колыбанов находился уже в своем кабинете, разговаривал по телефону. Потом сказал:

— Александр Иванович, помогите дежурному собрать членов бюро, заведующих отделами, всех ответственных работников обкома, кого только сумеете разыскать.

В это время снова зазвонил телефон. Жестом попросив меня остаться, Анатолий Георгиевич взял трубку.

— Слушаю Вас, Гавриил Васильевич, — ответил он звонившему, командиру Одесской военно-морской базы контр-адмиралу Г. В. Жукову. — Спасибо. Знаю. Мне уже звонили из Москвы и Киева. Будем держать связь. Информировать меня чаще. А с командующим округом я переговорю.

Колыбанов положил трубку и снова обратился ко мне:

— Разыщите начальника пароходства и свяжите меня с ним, а вернее — пусть он приедет в обком. Чем раньше, тем лучше.

Колыбанов в обычной своей манере, спокойно и четко, отдавал распоряжения, отвечал на телефонные звонки. Его собранность и выдержка передавались окружающим. Это помогало преодолевать гнев и боль, ярость и тревогу, вызванные вестью о нападении фашистов, и уверенно выполнять порученную работу.

Ровно в пять утра в кабинете первого секретаря началось совещание.

— Главное сейчас, — сказал в заключение Анатолий Георгиевич, — быстро, не теряя драгоценного времени, собрать на предприятиях, в порту, учреждениях ответственных работников, коммунистов и приступить к выполнению мобилизационных планов. Через каждые два-три часа прошу докладывать мне о ходе дела. Если где-то возникнут затруднения — звоните немедленно.

Ответственные работники были распределены по районам города и тотчас разъехались на места».

Сразу же после правительственного сообщения о нападении фашистской Германии на заводах и фабриках, в учреждениях и учебных заведениях состоялись митинги. Патриотизмом, непоколебимой верой в победу над зарвавшимся агрессором были проникнуты выступ-

ления их участников. В резолюции многолюдного митинга труженников Черноморского пароходства говорилось: «Считаем себя мобилизованными на выполнение всех задач, которые будут поставлены перед нами для обеспечения победы над врагом. Каждый из нас будет самоотверженно продолжать работу на своем участке и в любую минуту, когда это потребует, грудью встанет на защиту своей социалистической Родины».

Газета «Моряк» в экстренном выпуске 22 июня 1941 года рассказала о митингах и собраниях, состоявшихся на судах и береговых предприятиях пароходства. Она опубликовала совместное заявление экипажей пароходов «Орел», «Черноморец» и «Пенай» о готовности моряков встать на защиту социалистического Отечества и «до последней капли крови драться с агрессором». Клятвенное обещание достойно выполнить свой патриотический долг единодушно дали участники митингов на судах «Белосток», «Крым», «Красный Профинтерн», «Плеханов», «Войков».

— Пока каждый из нас — боец трудового фронта, будем работать за двоих и троих, — сказал на митинге в Одесском порту кадровый докер Плаксиенко. — Но по первому же зову партии и правительства я возьму в руки оружие и, как в 1918 году, пойду бить врага.

Коммунисты разъясняли трудящимся директивы партии и правительства, постановления местных партийных и советских органов. Высокий политический и трудовой подъем вызвала среди населения передовая статья «Правды» от 24 июня 1941 года.

«Мы не рассчитываем на легкую победу, — подчеркивалось в ней. — Мы знаем, что победа над фашизмом, над чужеземными ордами, вторгшимися в нашу страну, будет трудна и потребует от нас немало жертв». Она «зависит от нас самих, от нашей самоотверженности, от нашей дисциплинированности, от продуктивности нашего труда, от нашей организованности, от нашей готовности жертвовать всем для достижения победы».

«Правда» звала весь советский народ на ратные и трудовые подвиги.

Партийные организации Черноморского пароходства донесли задачи, поставленные в передовой «Правды», до сознания каждого моряка, портовика, судоремонтни-

ка. В ходе обсуждения ее в трудовых коллективах намечались конкретные меры для ускорения темпов и повышения качества перевозок, оказания помощи фронту.

Каждый понимал, что от работы портовиков, судоремонтников, экипажей торговых судов во многом зависит судьба воинских перевозок на Черном море, снабжение южных участков фронта. Центральный Комитет ВКП (б), Одесская областная и городская партийные организации постоянно следили за работой торгового флота, помогали морякам трудиться с наибольшей отдачей.

...Вернувшись утром 22 июня из обкома партии, начальник Черноморского пароходства Г. А. Мезенцев отдал необходимые распоряжения службам и отделам и отправился в порт. На причалах кипела работа. Все здесь ему было знакомо: и люди, и каждый участок большого, сложного портового хозяйства. В годы гражданской войны бегал он здесь юнгой. В 1936 году, уже капитаном дальнего плавания, поднимался отсюда на мостик легендарного теплохода «Комсомол», уходившего к берегам республиканской Испании...

На четвертом причале начальник пароходства встретил среди грузчиков заместителя начальника политотдела пароходства В. В. Попова.

— Вас, политотдельцев, никогда не опередишь, — пошутил Мезенцев. — Чем решили заняться в первую очередь, Всеволод Всеволодович!

Попов рассказал, что все работники политотдела сейчас на судах, передаваемых Военно-Морскому Флоту. Проверяется также боевая готовность производственных участков порта и судоремонтных заводов.

23 июня работники политотдела пароходства перешли на казарменное положение. Приказом политотдела для всех партийно-политических работников устанавливалась военная дисциплина. По примеру политотдельцев перешли на казарменное положение коммунисты, а затем и все работники Одесского и других портов Черноморского бассейна.

Работники политотдела и управления пароходства провели беседы с плавсоставом о повышении бдительности в связи с минной опасностью на морских коммуникациях. Вдоль всего западного побережья Черного моря стоял уже заградительный «забор», в котором ос-

тались лишь узкие проходы для наших кораблей между берегом и минными полями. Немецкое командование предприняло меры для «закупорки» нашего флота в базах, усеяв подходные фарватеры и акватории портов неизвестными нам неконтактными донными минами. Первые такие мины на парашютах сбрасывались 22 июня 1941 года в районе Севастополя¹. Кроме того, наши наблюдательные посты засекали появление подводных лодок противника у Тендровской косы. Враг пытался полностью блокировать все морские подступы к Одессе.

Еще больше осложнилось плавание торговых судов по Черному и Азовскому морям после того, как 26 июня 1941 года перестало действовать навигационное ограждение и сохранились только средства навигационного оборудования согласно лоциям военного времени. Судам разрешалось заходить в порты лишь в светлое время суток. Ночные рейсы были отменены. Однако вскоре оказалось, что невооруженным судам безопаснее плавать именно в ночное время. Моряки научились водить их в полной темноте и без единого огонька. Категорически запрещалось носить даже ходовые и якорные огни.

В самом начале войны на Черном море была оперативно организована специальная лоцманская служба. В нее вошли призванные из запаса опытные капитаны дальнего плавания А. Ф. Горшков, Ф. И. Родионов, И. М. Письменный и другие.

Черноморское сухогрузное пароходство к началу войны являлось самым мощным в бассейне. В его составе насчитывалось 58 крупных морских судов общей грузоподъемностью 165 000 тонн и большое количество мелких, подчиненных Одесскому порту. С ростом перевозок, вызванных неотложнейшими нуждами военного времени, была коренным образом перестроена работа флота и порта. Для усиления контроля и практической помощи морякам бюро обкома партии командировало секретаря обкома по транспорту Е. Ф. Карюкова. На него возлагалась ответственность за организацию морских перевозок. Практика подтвердила целесообразность такого шага. Секретарь обкома сумел еще теснее сплотить людей вокруг партийной организации. От име-

¹ См.: Морской сборник, 1945, № 5—6, с. 46.

ни областного комитета партии он решал многие сложные вопросы. И только наиболее важные проблемы выносились на обсуждение бюро горкома или обкома КП(б)У.

На коммунистов управления пароходства, порта и судоремонтных заводов легла основная тяжесть забот о подготовке и передаче ряда торговых судов Военно-Морскому Флоту. Особенно много было хлопот с переоборудованием пассажирских теплоходов в госпитальные суда и санитарные транспорты. К этой работе привлекались многие городские организации, медицинские учреждения, санатории, поликлиники.

Активно действовала в те дни партийная организация первого судоремонтного завода, ныне имени 50-летия Советской Украины. Коммунисты работали на самых ответственных участках производства, показывали пример трудового героизма, увлекали своих товарищей по бригаде, участку, цеху на самоотверженный труд во имя победы над врагом.

В корпусном цехе бригады Лисницкого и Мидилуева на ремонте судов «Балаклава» и «Чичерин» выполняли нормы на 200—250 процентов.

В литейном, кузнечном и других цехах ежедневно ширились ряды тех, кто перевыполнял сменные задания. Особенно отличались высокопроизводительным трудом бригады механического цеха под руководством мастера коммуниста Г. Круглого. Они обязались работать пофронтовому — ежедневно давать три нормы, не допуская брака. Их слово не расходилось с делом.

Сутками, почти без отдыха, трудились ремонтные бригады. Вместе с моряками они приводили мобилизованные суда в порядок, помогали доставлять на причалы необходимые материалы, устанавливать на судах зенитную артиллерию.

В результате первая группа судов — 30 транспортов общей грузоподъемностью 34 700 тонн — была передана военному командованию к 1 июля 1941 года. В их числе были, в частности, «Абхазия», «Крым», «Украина», «Совнефть», «Аджаристан», «Апшерон», «Рот-фронт».

В распоряжении пароходства оставалось еще много судов общим водоизмещением 355 тысяч тонн. Работа флота, всего берегового хозяйства бассейна была полностью подчинена интересам фронта.

В начале июля 1941 года нарком Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов приказал вооружить артиллерией 54 парохода и теплохода торгового флота в Черноморском бассейне.

Этим моряки занимались во время коротких стоянок под грузовыми операциями в Одессе и Мариуполе. В Одесском порту моряки с помощью рабочих-судоремонтников установили орудия на судах «Ворошилов» и «Спартак». Самоотверженно трудились коммунисты судоремонтного завода слесарь П. Кияновский, начальник корпусного цеха Д. Крайний, мастера В. Луканов, Г. Круглый, М. Бублик, И. Рябошапченко.

Артиллерийские расчеты на транспортных судах формировались из членов экипажей. Нередко они непосредственно в боевой обстановке учились стрелять по всплывающим подводным лодкам и самолетам противника. Первые сбитые фашистские стервятники появились на счету комендоров пароходов «Чапаев» и «Курск», теплоходов «Ворошилов», «Крым» и «Анатолий Серов», ледокола «Торос». Пример в овладении комендорским искусством показывали коммунисты и комсомольцы. На пароходе «Чапаев» по инициативе парторганизации были созданы месячные курсы комендоров. Моряки, проходившие ранее военную службу, обучили артиллерийскому делу два расчета и дополнительно по три наводчика на каждую пушку в виде резерва.

За короткое время на транспортных судах Черноморско-Азовского бассейна было подготовлено около 300 артиллеристов и более 400 пулеметчиков¹. Многие из них овладели несколькими видами боевого оружия, могли при необходимости заменять друг друга.

С фронта приходили тревожные вести. Гитлеровцы, используя превосходство в живой силе и технике, не считаясь с потерями, продвигались все дальше в глубь нашей страны.

Уже в послевоенное время стало известно, что в плане «Барбаросса» фашистские стратеги отводили не последнее место оккупации северо-западного Причерноморья, возлагая немалые надежды на водные пути юга СССР для организации снабжения южного крыла восточного фронта.

¹ Парт. архив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 65, л. 24.

Подготавливая нападение на советское государство, гитлеровцы тщательно разработали план расчленения, ограбления и порабощения нашей страны. Для «изъятия» богатств на оккупированных территориях готовился специальный аппарат. Еще накануне войны в Германии, в частности, было создано общество по «изучению Востока», которое возглавляло «восточное бюро» под руководством Альфреда Розенберга¹.

В Вене активно действовал «рабочий кружок по вопросам Дуная Общества Юго-Восточной Европы». Его шефом был наместник фюрера в Австрии Бальдур фон Ширах. Этот так называемый «рабочий кружок» изучал, например, возможность «прямой связи немецкой водной сети с морскими коммуникациями Черного моря... в особенности с сырьевыми районами Южной России до Каспийского моря»².

В июле 1941 года один из руководителей этой, по сути, разведывательной организации Брендель писал своему прямому начальству в Берлин, что «все товары, которые приходят вниз по течению Днестра, Буга, Днепра и Дона из богатых сырьем русских районов, а также товары, достигающие берегов Черного моря из районов северного и южного Кавказа и из Малой Азии, могут быть охвачены прямым судоходным сообщением»³.

Все это свидетельствует о стремлении гитлеровцев обеспечить себе пути подхода к жизненно важным промышленным и стратегическим районам нашей страны, которые они мечтали захватить.

Осуществление планов захвата причерноморских областей Украины командование вермахта возлагало на десять немецких дивизий и румынскую армию, общей численностью до 600 тысяч человек. Эти войска действовали против частей Красной Армии в районах Прикарпатья, Молдавии, между Дунаем и Днестром. На южном участке фронта враг упорно стремился выйти к портовым городам — Одессе, Николаеву, Херсону, а затем и Севастополю, перерезать наши морские коммуникации, лишить черноморский военный флот его основных баз, а также парализовать перевозки военных и народно-

¹ См.: Филиппов И. Ф. Записки о «третьей рейхе». М., 1966, с. 192.

² Фил. Одес. облгосархива в Измаиле, ф. р-752, оп. 1, д. 8, л. 164.

³ Там же, л. 174.

хозяйственных грузов торговыми судами Черноморско-Азовского бассейна.

Создавшаяся обстановка требовала улучшения оперативного руководства морскими перевозками. 6 июля 1941 года создается единое Черноморско-Азовское бассейновое управление (ЧАБУ). Оно не раз меняло место пребывания, но в Одессе и Феодосии, Ростове и Новороссийске оставались его оперативные группы. Они были призваны обеспечивать плановую эвакуацию предприятий народного хозяйства, имущества морского транспортного флота из Одессы и Крыма, перевозки по заявкам командования Советской Армии и Военно-Морского Флота и дальнейшую мобилизацию торговых судов для военных целей. Управление тесно сотрудничало со штабом Черноморского флота, особенно с отделом военных сообщений (начальник — капитан второго ранга Н. И. Литвиненко) и управлением военно-транспортной службы (начальник — капитан второго ранга Б. В. Бортновский).

К началу обороны в Одессе оставалось еще значительное количество судов торгового флота. Порт по-прежнему выполнял большой объем погрузочно-разгрузочных работ, на полную мощность действовали судоремонтные предприятия. Поэтому здесь была оставлена группа политработников во главе с заместителем начальника политотдела пароходства В. В. Поповым.

Забот у политработников было много. Уходили на фронт коммунисты. Парторганизации предприятий и учреждений морского транспорта, становились все малочисленнее. К концу 1941 года, например, число членов партии в них сократилось почти в пять раз¹. Партийные организации нуждались в квалифицированной помощи.

На суда, в экипажах которых не осталось членов партии, на время выполнения заданий военного командования направлялись сами политотдельцы. В июле 1941 года обязанности помощников капитанов по политчасти на судах «Ленин», «Ногин», «Брянск», «Красный Профинтерн» и «Товарищ» выполняли работники политотдела Л. И. Маслюченко, И. М. Горюхин, Р. Д. Зейлигер, П. П. Нежнев, А. Н. Пугачев.

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 106, л. 124.

В экипаж «Красного Профинтерна» пришло партийное пополнение с берега, и здесь была вновь создана партийная организация. За короткое время И. М. Горюхин установил тесный контакт с командой, завоевал авторитет и доверие. Матросы называли его своим комиссаром. Он организовал несколько субботников, во время которых на палубах оборудовали защитные приспособления на случай пулеметного обстрела: 8 тонн песка и несколько тонн цемента для них моряки доставали с берега своими силами.

Коммунисты «Красного Профинтерна» сплотили экипаж в крепкий, дружный коллектив. За два первых месяца войны судно перевезло из Одессы в порты Кавказа более 15 тысяч тонн грузов, а обратными рейсами доставило большое количество боевой техники и воинское пополнение для фронта.

В мирное время партийные организации морского транспорта постоянно заботились о максимальном использовании возможностей каждого судна для увеличения и ускорения перевозок народнохозяйственных грузов. В условиях войны эта забота еще более возросла, стала настоящим мерилом участия моряков торгового флота в борьбе с ненавистным врагом. Ведь каждая лишняя тонна боеприпасов, каждый танк, орудие или пулемет, доставленные фронту, усиливали отпор фашистам. Моряки хорошо понимали это и старались, чтобы суда не простаивали ни одного лишнего часа под грузовыми операциями и в ремонте, чтобы все плавсредства вплоть до небольших катеров, работали на нужды фронта.

Теплоход «Ворошилов» война застала у стенки судоремонтного завода. Члены экипажа немедленно прервали свой отпуск и собрались на теплоходе. Они взяли обязательство — 75 процентов ремонтных работ выполнить своими силами. И сдержали слово. Целый месяц работали по 12—14 часов в сутки. В этом многонациональном экипаже особенно высоких показателей в труде достигли русские А. Кочетков и Н. Юрик, украинец С. Шуликин, абхазец Д. Аласания, испанец Бланко Мануэль Серранес. По нескольку суток не выходил из машинного отделения секретарь партийного бюро старший механик С. Безрученко. 24 июля без ходовых испытаний, обязательных после капитального ремонта, теплоход вышел из Одессы в свой первый военный рейс.

...Фронт приближался к Одессе. Город готовился к обороне. Районные военные комиссариаты буквально осаждались добровольцами, требовавшими отправки на фронт. Создавалось народное ополчение. В него вступило 55 тысяч одесситов, в том числе около 550 портовиков.

Общее партийное собрание Одесского порта 4 июля 1941 года обсудило доклад секретаря партийного бюро А. М. Разуваева о текущем ремонте и переоборудовании судов и наметило ряд мер по повышению авангардной роли коммунистов в решении военнохозяйственных задач. По инициативе партийцев в порту был создан истребительный батальон во главе с коммунистом Н. В. Сталиным (заместитель комбата И. П. Гербыченко). Батальон патрулировал территорию порта, боролся с пожарами, поддерживал порядок при посадке на суда гражданского населения. Одна рота истребительного батальона под командованием коммуниста В. З. Зубкова была отправлена на фронт.

Большую помощь партийная организация оказывала штабу МПВО порта, который возглавлял коммунист Б. В. Загоровский. Вблизи причалов были вырыты траншеи и щели, оборудованы помещения для управления порта в гроте крутого берега, откуда хорошо просматривалась территория, прилегающая к причалам, акватория порта и вся Одесская бухта. В старых катакомбах устроили бомбоубежище почти на две тысячи человек с вентиляцией, электроосвещением, телефонной связью, запасом пресной воды и продовольствия.

В начале июля секретарь обкома партии Е. Ф. Карюков вместе с начальником пароходства Г. А. Мезенцевым и начальником порта П. М. Макаренко собрали руководителей производственных участков порта, капитанов, диспетчеров. Обсуждался вопрос о подготовке флота и портового хозяйства к приему и переработке еще большего потока грузов: начиналась эвакуация народнохозяйственных ценностей.

НА ДАЛЬНИХ ПОДСТУПАХ

Линия фронта постепенно приближалась к Одессе — между Дунаем и Днестром шли ожесточенные бои.

Накануне войны — весной 1941 года командование 14-го стрелкового корпуса, его разведка внимательно следили за событиями, развертывавшимися на западном берегу Дуная. Многие были подозрительным, внушало тревогу. Например, в начале мая румыны вдруг стали эвакуировать учреждения и гражданское население из Сулины, Тулчи, Исакчи и Галаца. Видно было, как на берегу Прута — напротив Джурджулешт — они закапывают в землю фугасы, вокруг селения Сатул-Ноу — напротив Измаила — ставят проволочные заграждения.

Перебежчики сообщали, что отдан приказ о начале военных действий против СССР — наступление назначено на 10 мая, затем перенесено на 20-е. Нельзя было не обратить внимания и на такие факты: 15 июня из Галаца в Тулчу проследовали два монитора типа «Братяну» и остались в Тулчинском рукаве. Зачем? Раньше такое не наблюдалось — база мониторов находилась в Галаце. 17 июня эскадренный миноносец «Реджина Мария», проходивший капитальный ремонт в Галаце, взял курс на Тулчу, а затем ушел в Констанцу. Этот переход был похож на поспешное бегство. Корабль явно не успел закончить ремонт — он так и шел с полупокрашенными наружными бортами, с палубой, доверху заваленной всякими ящиками, стройматериалами. Среди военных моряков, членов экипажа, можно было увидеть и много рабочих, очевидно, судоремонтников.

Напряженность в районе дельты Дуная возрастала. 19 июня на Килийскую пограничную заставу явился перебежчик, переплывший Дунай на камышовых снопах. Это был, как вспоминает участник тех событий пограничник Николай Терентьевич Голодняк, высокий мужчина в лохматой шапке, в постолах. Он хорошо говорил по-русски и на допросе в комендатуре сообщил, что в Старую Килию каждую ночь прибывают войска. В частях немало немцев, переодетых в румынскую форму.

— Меня послали к вам жители Старой Килии, — заявил он, — чтобы предупредить об опасности. Мы ваши друзья.

Вскоре поступил новый тревожный сигнал: в Старую Килию между 15 и 20 июня прибыл батальон морской пехоты. А по Дунаю непрерывно шныряли катера, переполненные офицерами, среди которых многие были в немецких мундирах.

Все говорило о приближении серьезных событий. Военный совет Черноморского флота 17 июня отдал приказ — Дунайской военной флотилии перейти на оперативную готовность¹.

Но не получили и, конечно, не могли получить такого приказа моряки торгового флота, находившегося в это, еще мирное, время на Дунае.

Вахтенный матрос Николай Бондаренко, сменив своего товарища, поднялся на мостик буксирного катера «Каховка». На востоке чуть-чуть алела полоска неба, предвещая рассвет. Мирно спал небольшой рыбацкий городок Вилково. Спокойно, величаво катил свои воды Дунай. Далекий, еле слышный гул самолетов нарушил предутреннюю тишину. Матрос насторожился. И вдруг на противоположном берегу мелькнули оранжевые вспышки, загремели раскаты орудийных залпов, застрекотали пулеметы. Над «Каховкой» с осиным жужжанием пролетели трассирующие пули.

Вахтенный, повинувшись годами выработанной привычке, бросил взгляд на хронометр — 4 часа 15 минут. В тот же миг возле причала разорвались один за другим несколько снарядов. Взлетели в воздух обломки разбитых лодок, закипела гладь реки.

В краткой сводке, полученной Военным советом Черноморского флота, было сказано, что в районе Измаила и Рени «22 июня в 4.45 румынская артиллерия открыла огонь по советскому берегу Дуная и кораблям Дунайской военной флотилии. В то же время береговые батареи и корабли флотилии открыли ответный огонь по огневым точкам противника. Артиллерийская перестрелка продолжалась до 6.30»².

Капитан «Каховки» И. К. Омелянов в своем отчете писал: «...Вахтенный Бондаренко доложил, что звонили с пограничной заставы, просили меня подойти в штаб. Все еще слышались орудийные залпы. Уже около двух часов шла война. Но мы тогда еще толком ничего не знали. Рядом, на пристани, в ожидании парохода «Северная Буковина» скопилось множество пассажиров. Они волновались. Многие из них здесь проводили свой

¹ Отд-ние Центрального военно-морского архива (далее — отд-ние ЦВМА), ф. 19, д. 6535, л. 5 об.

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 749, л. 65.

отпуск и теперь спешили возвратиться в Килию и Измаил.

Вместе с капитаном «Северной Буковины» явились к начальнику пограничной заставы. Он сообщил: между румынскими и нашими пограничниками на всем протяжении границы по Дунаю произошел инцидент с применением артиллерийского огня.

Мы были свидетелями, как примерно в 7.30 утра на сторожевом катере № 127 сыграли боевую тревогу. Катер снялся с якоря и ушел вниз по течению, в Старостамбульское гирло. Спустя несколько минут экипаж этого сторожевика вступил в бой с румынскими пограничными заставами¹.

Естественно, что в те часы, о которых рассказывает И. К. Омелянов, моряки «Каховки», «Северной Буковины» и других транспортных судов не имели полной информации о происходящих событиях. Им было неизвестно, что батареи противника из Галаца, крепости Исакча, Тулчи и Чатала, с острова Сагул-Ноу открыли огонь по группе мониторов Дунайской военной флотилии в Рени, постам Картал и Раздельный, подвергли мощному обстрелу Измаил. Но они видели, как противник вел огонь по кораблям, транспортным судам и пограничным заставам в районе Новой Килии, Вилково и острова Лимба². К счастью, ни один боевой корабль Дунайской военной флотилии в первые часы войны не пострадал.

Однако возвратимся к рассказу капитана И. К. Омелянова.

«В 15.00 экипаж «Каховки» получил первое боевое задание. Мы отправились в Старостамбульское гирло, чтобы снять советских пограничников с дальней девятнадцатой заставы. В 17.30 подошли к месту назначения, но ошвартоваться не смогли — неприятельская батарея открыла по буксиру огонь. Пришлось маневрировать, уклоняться от обстрела. Вскоре получили новое распоряжение — следовать протокой Липка к заставе № 20. Глубина протоки для нашего судна оказалась недостаточной — сели на мель недалеко от Сулинского маяка, с которого противник корректировал огонь своих бата-

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 13, оп. 3, д. 235, л. 32

² Отд-ние ЦВМА, ф. 19, д. 6535, л. 6 об.

рей. Не замедлили обстрелять и нас. Под интенсивным артогнем экипаж «Каховки» своими силами снялся с мели. Выйдя снова в Старостамбульское гирло, решили применить хитрость — укрылись под румынским берегом. Маневр удался. Потеряв судно из виду, противник прекратил огонь. С наступлением сумерек мы возвратились к девятнадцатой заставе, приняли на борт всех пограничников. Тем временем небольшими катерами перебросили на наше судно бойцов с двадцатой заставы. В полночь буксир «Каховка», выполнив задание военного командования, ошвартовался в Вилково».

Мужество и отвагу в этом рейсе проявили старший механик Казаков, второй механик Мирошниченко, рулевой Альбин и матрос Бондаренко. Почти сутки они не покидали вахты, под артиллерийским и пулеметным обстрелом помогали грузить боевую технику и имущество пограничных застав. Достоинно приняли боевое крещение и остальные члены экипажа...

Тяжелые испытания выпали на долю членов экипажа парохода «Северная Буковина». Из Вилково судно пришло в Измаил. У причала на него с неба обрушили бомбы фашистские стервятники, а с земли обстреляли артиллерийские батареи, установленные на острове Саул-Ноу. Семь человек были убиты или ранены, среди них капитан и старший механик. Из машинной команды на посту остался только один кочегар Николай Дыга.

Несмотря на непрерывный огонь вражеских батарей, было решено сняться с якоря и взять курс на Одесский порт. Когда «Северная Буковина» вышла на середину Дуная, обстрел с правого берега усилился. Фашисты старались потопить судно или принудить его возвратиться в Измаил. Перед пароходом от разрывов тяжелых снарядов то и дело поднимались огромные фонтаны воды. Моряки стремились вырваться из огневого кольца. Стараясь уклониться от прямого попадания, умело вел судно старший штурман, заменивший капитана.

В машине, у котлов, комсомолец Николай Дыга работал за четверых. Он напрягал все силы, чтобы выдержать, не подвести товарищей. И так — двое с лишним суток!

Благодаря мужеству, отваге, высокой дисциплинированности экипажа пароход «Северная Буковина» вырвался из опасной зоны и доставил ценный груз в Одессу.

Самоотверженно действовали коллективы советских дунайских портов, экипажи других торговых и пассажирских судов. Воспитанные в духе советского патриотизма, высокой организованности, сознательной дисциплины, они быстро перестраивались на военный лад. Большое влияние на моряков, особенно молодежь, оказывали люди, пришедшие сюда в мирные дни после службы в военно-морском флоте. Они любили и берегли лучшие флотские традиции — в большом и малом. Спаянные крепкой дружбой и сознательной дисциплиной, команды торговых судов переходили на фронтный режим и четко выполняли самые сложные и ответственные задания.

Батареи противника, установленные на острове Сатул-Ноу, методически вели огонь по Измаилу, особенно по его порту, мешали погрузке и разгрузке транспортных судов, бункеровке кораблей военной флотилии. Штабы флотилии и 14-го стрелкового корпуса с участием 79-го пограничного отряда разработали план операции по уничтожению вражеских батарей на Сатул-Ноу. Рано утром 26 июня, после артподготовки, наши войска на катерах и лодках форсировали Дунай, высадились на неприятельском острове. Бой был стремительным и коротким. Противник в панике отступил. Более 70 человек попали в плен, остальные разбежались. Были захвачены 2 орудия и 10 пулеметов¹. В этой операции принимали участие и моряки транспортного флота.

А через несколько дней группа работников Измаильского порта — диспетчер Хантадзе, грузчики Артелян и Гарби переправились на правый берег Дуная. Под пулеметным огнем смельчаки вывезли с вражеского пикета, разгромленного артогнем, пушку, несколько ящиков с артиллерийскими снарядами и гранатами, документами пикета и другие трофеи. На другом участке во время пограничной перестрелки грузчики Иванченко и Степанов, хорошо знавшие местность, незаметно проникли в расположение врага и захватили в плен семейных солдат. Портовики стали также надежными разведчиками при погранзаставе. Они не раз проникали в тыл противника, добывали ценные сведения для военного командования².

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 19, д. 6535, л. 10.

² См.: Водный транспорт, 1941, 23 авг.

В те дни советские войска осуществили операцию, изменившую обстановку на этом участке фронта в нашу пользу. С рассветом, после «обработки» вражеских позиций артиллерией, бронекатера, взяв десант, устремились к вражескому берегу Дуная. Оттуда открыли ураганный огонь. Но моряков это не остановило. Они штурмом прорвали укрепленные позиции перед Старой Килией, и в ожесточенном бою, длившемся около двух часов, уничтожили почти 200 и пленили 720 солдат и офицеров противника. Было захвачено 3 орудия, около 30 пулеметов, до 1000 винтовок, большое количество снаряжения и боеприпасов. В этом смелом рейде участвовали и моряки транспортного флота, на сейнерах и лодках перебрасывая подразделения 23-го стрелкового полка на правый берег.

Противник оставил остров Сатул-Ноу, Старую Килию, селения Пардино и Татару, и на четвертый день войны в наших руках оказались оба дунайских берега протяженностью 76 километров — от Переправы до устья реки Репида. Поскольку Переправа, этот сильно укрепленный пункт, оставалась в руках противника, основная коммуникация, питающая Дунайскую военную флотилию и порты, была под постоянной угрозой. Доставлять грузы из Одессы приходилось под непрерывным огнем, но благодаря героизму моряков движение наших транспортов по Дунаю не прекращалось. Старшина А. Лысенко, матросы В. Блохин и В. Стацук на нефтеналивной барже прорвались сквозь плотную завесу артиллерийского и пулеметного огня и своевременно доставили горючее в Измаил. На обратном пути баржа вновь подверглась артиллерийскому обстрелу с вражеского берега. Лысенко был ранен, потерял много крови, но не оставил вахту. В Одесском порту, доложив о выполнении задания, он потерял сознание и был отправлен в госпиталь.

Противник неоднократно предпринимал попытки форсировать Дунай. Утром 6 июля румынские части под прикрытием огня своих батарей в очередной раз двинулись к советскому берегу. 7-я и 717-я батареи и два бронекатера заставили замолчать артиллерию врага. Без ее поддержки фашистское воинство быстро убралось восвояси. Не удалась его высадка также в районе Карталя. Вражеский десант был уничтожен, 45 солдат и офи-

церов взято в плен. Провалилась вылазка противника и в районе Ферापонтьевского монастыря.

Однако севернее устья Прута обстановка осложнилась. 1 июля с территории Румынии 11-я немецкая и 3-я румынская армии с рубежа Ботошаны — Яссы начали наступление в направлении Могилева-Подольского. Приняла на себя этот удар 9-я армия, которой командовал генерал Я. Т. Черевиченко. Насколько тяжело приходилось нашим войскам, говорит хотя бы тот факт, что, например, против 176-й стрелковой дивизии наступали три немецкие пехотные дивизии и танковая бригада и одна румынская дивизия¹.

Тогда же командованию Дунайской военной флотилии и расположенного в Болграде 14-го стрелкового корпуса стало известно, что противник с помощью гидросамолетов стал минировать устье Дуная — торговые пароходы «Реджеле Кароль», «Андалузия», «Маракабо Дакуа», доставили большое количество мин, в том числе магнитных.

Взвесив все эти обстоятельства, советское военное командование решило, изматывая силы противника в боях, постепенно оставить территорию между Дунаем и Днестром.

Во второй половине июля началась эвакуация наших дунайских портов. К 5 августа из южной части придунайских земель был выведен весь подвижной железнодорожный состав, вывезены ценные народнохозяйственные грузы. Ушли все торговые и пассажирские суда, а также корабли Дунайской военной флотилии.

Высокую оценку боевого содружества моряков торгового флота и Дунайской военной флотилии дал в своем донесении представитель политуправления Черноморского флота батальонный комиссар Щегельский. Он писал, что работники водного транспорта, выполнявшие задания военной флотилии на Дунае, трудились самоотверженно. «Несмотря на налеты авиации и артобстрел, работы в порту и на буксирах не прекращались. Часть граждан, которые обслуживали буксиры, ушли вместе с флотилией, оставив в Измаиле свои семьи»².

¹ См.: Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу у 1941 — 1945 рр., т. I. К., Політвидав України, 1967, с. 80.

² Центральный военно-морской архив (далее — ЦВМА), ф. 2092, оп. 017 227, д. 110, л. 71.

Оккупантам мало что удалось захватить в советских придунайских районах. Еще до вывода кораблей и торговых судов из дельты Дуная местные партийные и советские органы организовали эвакуацию оборудования промышленных предприятий, сельскохозяйственной техники, скота.

Вслед за железнодорожными эшелонами к Одессе двигалось большое количество автомашин, тракторов, подвод, которые увозили в тыл ценное имущество.

Фашистские полчища, неся огромные потери, продолжали рваться на восток. Для руководства всеми действиями по организации отпора врагу 30 июня 1941 года был создан Государственный Комитет Оборона во главе с И. В. Сталиным.

Партийные, советские, профсоюзные и комсомольские организации на местах развернули большую работу по выполнению директив Государственного Комитета Оборона.

В начале июля 1941 года Президиум Верховного Совета УССР, Совет Народных Комиссаров Украины и Центральный Комитет КП(б)У опубликовали обращение, в котором призывали украинский народ теснее сплотиться вокруг ленинской партии, стойко и мужественно защищать каждую пядь советской земли от агрессора.

Партийные организации морского транспорта Одессы, выполняя директивы партии и правительства принимали неотложные меры по усилению своей военно-хозяйственной деятельности. В распоряжение штаба Южного фронта управление пароходства направило ряд работников для организации и обслуживания переправ через водные рубежи. Был среди них и капитан-наставник В. Г. Баглай. Начальник пароходства сказал ему:

— Областной комитет партии и военное командование утвердили вас, Виктор Георгиевич, уполномоченным на днестровских переправах. Вам поручается ответственное задание. Прежде всего нужно организовать переправу боевой техники и народнохозяйственных ценностей в районе Каролино-Бугаза. На Днестре сейчас работают несколько катеров, имеются две баржи. Их надо умело использовать. Обстановка между Дунаем и Днестром с каждым днем осложняется. 5 июля гитлеровцы форсировали Прут восточнее Хуши и подходят

к Кишиневу. В Бугазе нужно быть сегодня же. Берите мою машину и отправляйтесь. Будьте осторожны, фашистские воздушные пираты охотятся даже за отдельными людьми, а уж об автомашинах и говорить не приходится.

К вечеру Баглай прибыл в небольшой морской порт Бугаз, расположенный в месте слияния Днестровского лимана с Черным морем. До поздней ночи просидел он с начальником порта В. С. Голубцовым, уточняя все детали предстоящей работы. А днем в Бугаз приехал и представитель военного командования майор Александров. В устье Днестра закипела работа.

Пришлось строить новые причалы — из свай и железнодорожных шпал. Эту трудоемкую работу делали в ускоренном темпе, днем и ночью. Под руководством капитана Бугазского порта В. И. Бацаценко на строительстве причалов работали сотрудники соседнего санатория «Затока». Небольшой коллектив порта почти двое суток не покидал строительных площадок, развернутых на обоих берегах Днестра.

По инициативе коммунистов работники порта создали трудовую коммуну. Все перешли на казарменное положение. Члена партии Галину Ляхович утвердили комиссаром коммуны по продовольствию. Она привлекла на помощь женщин из поселка. Питание строителей было организовано четко, по твердому распорядку. По согласованию с местными властями в распоряжение портовиков была передана свиноферма, принадлежащая санаторию. Женщины пекли хлеб, готовили хлебный квас. Они же помогали строителям: подносили материалы, забивали сваи — нужной техники на месте не было, а ждать, пока ее доставят, — значит потерять много драгоценного времени. В мирных условиях, при наличии соответствующей техники, на строительство таких причалов ушли бы недели. А тут люди знали, что к Днестру отступают с боями войска. Никто, разумеется, не подсчитывал тогда, какой производительности труда достигли строители.

Но известно точно — через 36 часов переправа начала действовать. Кое-что пришлось потом доделывать. Но движение барж с грузами осуществлялось бесперебойно, неумоимо сновали юркие буксиры «Ульянов», «Драч» и катер «Зенит».

Как только переправа вступила в строй, начались бомбежки. Видимо, вражеские самолеты-разведчики донесли о большом скоплении автомашин и подвод у Бугаза. Днем теперь совсем не стало покоя, поэтому с наступлением темноты переправа действовала с удвоенным напряжением. Моряки, сменяя друг друга, руководили движением судов, буксировавших баржи. Капитан В. Г. Баглай и представители военного командования устанавливали очередность погрузки военного имущества, оборудования эвакуируемых предприятий, сельскохозяйственной техники, скота. Несмотря на частые налеты авиации противника, в районе переправы не было неразберихи, а тем более паники.

Фронт приближался. Переброску грузов и воинских частей требовалось ускорить. Пришлось работать под ожесточенными бомбежками и в светлое время суток. Появились первые жертвы. Многие получили ранения.

Капитан Баглай и майор Александров выехали в штаб 9-й армии, с боями отходившей к Бугазу. Доложили обстановку. Командование отдало приказ организовать противовоздушную оборону переправы. В район Бугаза было срочно переброшено несколько зенитных батарей. Переправа вновь стала действовать надежно и бесперебойно. Днем и ночью моряки перевозили части 9-й армии — с танками, автомашинами, артиллерией.

Большую помощь переправе оказывали жители Овидиопольского района. Здесь часто бывал первый секретарь райкома партии И. Г. Илюхин. В наиболее напряженные дни партийные активисты дежурили и на восточном берегу Днестра, помогая организовывать продвижение людей и транспорта до Одессы. В селах Роксоланы и Большая Аккаржа с помощью местных жителей наладили питание личного состава воинских частей и населения, эвакуируемого из придунайских районов. Большую часть забот о питании взяли на себя комсомольские активисты во главе с секретарем Овидиопольского райкома комсомола Г. В. Зиздой.

Через пролив, соединяющий Днестровский лиман с морем, плыли в те дни суда из Аккермана в Одессу. В середине июля прибыл в Бугаз и буксир «Симеиз». Много довелось испытать его экипажу: противник уже был совсем недалеко от Аккермана, а во многих местах вышел даже на берег Днестра.

— Вам просто повезло, — сказал В. Г. Баглай, здороваясь с Н. К. Мироненко, капитаном «Симеиза».

— Смелым всегда везет, — отшутился капитан.

Позже он рассказал Баглаю, своему старому товарищу, о пережитых событиях.

Спустя неделю после начала войны команда буксира «Симеиз» получила задание подняться вверх по Днестру и доставить две баржи с боеприпасами и вооружением в Жебриянскую бухту, где стояла береговая батарея.

На подходе к заданному району буксир подвергся налету вражеской авиации. Пришлось маневрировать, уходить под высокий берег, укрываться в его тени. В это время ожесточенные бои шли уже на территории Молдавии, и капитан Н. К. Мироненко получил приказ возвратиться в Днестровский лиман. Он оставил баржи под надежной охраной у Аккермана и взял курс на Одессу, где получил задание снова идти в Жебрияны с болиндером на буксире, чтобы вывезти личный состав и оборудование береговой батареи.

Вверх по реке поднимались ночью. К утру пришли на место и стали помогать батарейцам грузить свое имущество на болиндер. Работали весь день, хотя фашистские стервятники не раз появлялись над районом демонтированной батареи, сбрасывали бомбы, обстреливали из пулеметов. Только с наступлением темноты прекратился смертоносный обстрел. Под спасительным покровом ночи, почти вслепую (светящихся бакенов на реке уже не было) двинулся «Симеиз» в обратный путь. Темнота, хоть и затрудняла буксиру с болиндером продвижение, укрыла их от вражеского огня с берегов, и на рассвете отважных моряков уже встречали в Бугазе. Здесь, под защитой зенитной артиллерии, охранявшей переправу, караван дождался следующей ночи. Капитан Мироненко взял курс на порт Бакал, расположенный в Каркинитском заливе недалеко от Очакова. Береговая батарея в порт назначения была доставлена своевременно.

...8 июля 1941 года директивой командующего войсками Южного фронта левофланговые соединения 9-й армии, прикрывавшие Одесское направление, были выделены в Приморскую группу войск, преобразованную 19 июля в Приморскую армию. Арьергарды ее отступали

с боями, давая возможность основным частям переправиться через Днестр, и моряки, работавшие на Бугазской переправе, отчетливо слышали отзвуки этих боев. Дорого досталась фашистским захватчикам каждая пядь советской земли.

С приближением фронта к Днестру бомбежка переправы и порта Бугаз усилилась. Включилась в обстрел и дальнобойная артиллерия противника. Среди защитников переправы, портовиков и судовых экипажей снова появились жертвы. Был контужен капитан Баглай. Ему предлагали немедленно эвакуироваться в Одессу. Но он решительно отказался.

— Мы обязаны переправить всех до единого, кто принял на себя удар противника и ведет сейчас бой у Затоки, — сказал Баглай своим товарищам.

Еще два дня наши арьергардные части сдерживали натиск противника, чтобы войска Приморской армии, се тылы успели преодолеть длинную и узкую песчаную косу, отделяющую Днестровский лиман от Черного моря. И все это время моряки, несмотря на усилившийся обстрел, не покидали своих постов. Как только были доставлены на левый берег последние подразделения арьергарда, часть судов во главе с капитаном Баглаем и начальником порта Бугаз В. С. Голубцовым, вырвавшись из зоны обстрела, взяли курс на Одессу.

Переправа работу закончила. Чтобы противник не сумел воспользоваться ею и быстро форсировать лиман, в районе Бугаза организовали оборону. Эту задачу командование 25-й Чапаевской стрелковой дивизии поручило роте 31-го полка, минометной роте и артиллерийской батарее¹. Все попытки врага форсировать водный рубеж не увенчались успехом — ни сразу, ни в последующие дни. Советские воины прочно удерживали рубеж.

В это время в районе Аккермана советские войска еще вели оборонительные бои, а из самого Аккермана эвакуировались через лиман в Овидиополь народнохозяйственные грузы, войска, боевая техника. Обслуживали переправу суда Днестровского речного участка, позже подошла вторая группа судов, работавших у Бугаза. И здесь черноморские моряки мужественно выпол-

¹ Центральный архив М-ва обороны СССР (далее — ЦАМО СССР), ф. 288, оп. 9900, д. 8, л. 53.

няли свой патриотический долг. Экипажи буксиров «Драч», «Ульянов» и «Мичурин», несмотря на непрерывные бомбежки, сумели перевезти через лиман личный состав воинских частей, гражданское население, много хлеба, боеприпасов. Продолжалась эта героическая работа вплоть до 5 августа.

За самоотверженную помощь фронту, участие в боевых операциях Наркомат морского флота СССР 14 августа 1941 года отметил первую с начала войны группу работников Черноморского бассейна. Среди награжденных значком «Почетному работнику морского флота» и похвальной грамотой Наркомата были начальник порта Бугаз В. С. Голубцов, капитан дальнего плавания В. Г. Баглай, капитан буксира «Ульянов» Н. Ф. Демьяненко, домохозяйка Г. И. Ляхович. Награды были вручены и отличившимся во время операций на Дунае: начальникам портов Ново-Килийского — Т. А. Глинянову, Вилковского — Г. Е. Козулину, капитанам портов Ново-Килийского — А. Х. Погожему и Измаильского — В. Ф. Ляндовскому, капитану буксира «Каховка» И. К. Омелянову, боцману В. Н. Калинину, кочегарам Н. Д. Дыге и К. С. Батюшину. Все они, с честью выполнив задания, возвратились в Одесский порт. Героические действия черноморских моряков не дали возможности гитлеровским захватчикам блокировать Одессу со стороны моря во время героической 73-дневной обороны города.

ОДЕССА — КАВКАЗ — КРАСНОВОДСК

С первых же дней войны Одесса оказалась в прифронтовой полосе. 26 июня 1941 года начальник гарнизона генерал-майор артиллерии Воробьев и комендант города капитан Проценюк издали приказ о введении в Одессе и пригородных районах военного положения. Жители города помогали военному командованию в мобилизации всех сил и средств для борьбы с врагом, в обеспечении общественного порядка и безопасности.

Особенно напряженно трудились в те дни работники железнодорожного узла и морского порта. Неблагоприятные условия, сложившиеся для нашего государства в первые месяцы войны, продвижение немецко-фашист-

ских войск в глубь страны вызвали необходимость в эвакуации населения, материальных и культурных ценностей. От ее успеха во многом зависела перестройка на военный лад всего народного хозяйства, дальнейшее развитие военной экономики, снабжение всем необходимым фронта и тыла.

Трудность состояла в том, что одновременно с эвакуацией населения и имущества нарастал объем перевозок к линии фронта — людских резервов, военной техники, боеприпасов, что также требовало большого количества подвижного состава, морского и речного тоннажа.

Ничего не оставлять врагу! — таков был приказ Родины. Из Молдавии, Измаильской, Винницкой и других областей и районов юга Украины к Одессе устремились эшелоны с заводским и фабричным оборудованием, сельскохозяйственной техникой, зерном, шли целые колонны грузовых машин, обозы, гурты скота.

Управление железной дорогой не могло справиться со всеми перевозками. Принимается решение наладить переброску населения и грузов морским путем — в Новороссийск, Батуми. Этот участок стал начальным звеном большой комбинированной трассы, по которой осуществлялась эвакуация из Одесского, Николаевского и Херсонского портов через Кавказ и Каспийское море до Туркестана, Узбекистана, Алтая. По приказу Наркомата морского флота СССР эвакуационные работы на причалах развернулись 8 июля 1941 года. Под погрузку зерна стали теплоход «Кубань» и пароход «Брянск». На эти суда прибыли работники политотдела пароходства. Они помогли организовать погрузку скоростными методами¹. Люди трудились не зная усталости. Наравне с грузчиками работали свободные от вахты моряки. Уже на второй день суда были готовы сняться в рейс.

Обстановка оставалась тяжелой. К началу июля враг оккупировал Литву, Западную Белоруссию, значительную часть Латвии, Украины и Молдавии. Создалась угроза прорыва немецко-фашистских войск к Ленинграду и Киеву.

9 июля 1941 года Государственный Комитет Обороны дал распоряжение о вывозе на восток важнейших

¹ См.: Эшелоны идут на восток. М., 1966, с. 154.

промышленных предприятий Одессы. Теперь портовикам и морякам параллельно с грузами, поступавшими из Молдавии, с запада и юга Украины, нужно было обеспечивать отправку оборудования важнейших одесских заводов и фабрик. В порту и на ближних подступах к нему скопилось много гражданского населения, ждавшего отправки морем. Так как рейсы в Новороссийск и Батуми занимали слишком много времени — до них приходилось преодолевать расстояние соответственно в 670 и 1060 морских миль, руководство Черноморско-Азовского пароходства и Одесского порта предложило часть грузов доставлять в Мариупольский порт. Их рекомендация была принята правительством.

Первым в Мариуполь 16 июля 1941 года прибыл товарно-пассажирский теплоход «Ленин» с семьями военнослужащих Одесского военного округа и продовольствием для войск Южного фронта. Через два дня подошел теплоход «Грузия». Моряки доставили большое количество эвакуированных, часть оборудования завода «Большевик» и несколько десятков тонн пробки — сырья для этого предприятия. Остальное оборудование завода прибыло в Мариуполь 21 июля на теплоходах «Армения» и «Абхазия»¹.

В результате напряженной работы портовиков и судовых экипажей за первые три месяца войны из Одессы в Мариуполь было эвакуировано свыше 200 тысяч советских граждан. На этой линии систематически работали суда «Березина», «Десна», «Каменец-Подольский», «Украина». Много станков и машин одесских предприятий доставили в Мариуполь теплоход «Анатолий Серов», пароходы «Зырянин», «Фабрициус», «Ногин», «Чапаев», «Коммунист», «Псков» и «Красный Профинтерн».

Между одесскими и мариупольскими портовиками в те суровые, полные тревог дни поддерживалась тесная связь. Многие специалисты эвакуированных дунайских портов успешно трудились не только в Одессе, но и в Мариуполе, передавали азовским морякам свой опыт работы во фронтовой обстановке.

Огромный поток пассажиров и грузов, прибывавших в Мариупольский порт, вызвал большое напряжение в

¹ Центральный архив М-ва морского флота (далее — ЦА ММФ), ф. 65, оп. 2, д. 2677, л. 41.

его работе. Как и на одесских причалах, здесь тудились круглые сутки. Приходилось оперативно решать сложные производственные вопросы. Особенно большое затруднение испытывали мариупольцы при разгрузке судов, доставлявших так называемые тяжеловесы, негабаритные грузы.

Теплоход «Анатолий Серов» перевозил в Мариуполь железнодорожные вагоны с мукой, сахаром, электромоторами, двигателями и другим оборудованием. Каждый такой вагон весил не менее 20—25 тонн, а иногда и больше. Требовалось немалое мастерство, чтобы снять его с борта теплохода и поставить на железнодорожную колею с помощью порталных кранов «Кировец». Труднее было, когда на рудовозе прибывали тяжеловесы, непосильные для «Кировца», а более мощными механизмами порт в то время не располагал.

Портовики и судовые команды всегда помогали друг другу. Серовцы в Мариупольском порту были, как говорится, своими людьми. Многие тысячи тонн руды от берегов Крыма и Кавказа перевез их экипаж в довоенные годы для завода «Азовсталь». Морякам и портовикам нередко приходилось работать плечом к плечу, чтобы сэкономить на разгрузке дорогое время. И сейчас, когда возникли трудности с тяжеловесами, думали сообща, как выйти из создавшегося положения. Старший штурман теплохода комсомолец К. К. Третьяков предложил использовать долгие годы стоявшие без дела гидравлические краны.

— Не то ты предлагаешь, Корней Кононович, — краны-то неисправны, — сказал один из руководителей погрузочного участка.

Секретарь партийной организации Мариупольского порта Новицкий поддержал Третьякова:

— Наши коммунисты-механизаторы приведут краны в рабочее состояние.

На подготовку кранов понадобилось менее суток. Большую помощь портовикам оказали судовые механики и мотористы во главе с секретарем партбюро Звонаревым. Моряки участвовали и в разгрузке тяжеловесов.

В тесном содружестве с портовиками работали все экипажи черноморских транспортных судов. Эта доверенная традиция в годину тяжелых испытаний приумножалась каждым трудовым коллективом.

В середине июля 1941 года моряки Черноморско-Азовского пароходства получили задание перевести в Мариуполь огромные плавучие доки одесского судоремонтного завода грузоподъемностью в 5 и 6 тысяч тонн. Это сложная в техническом отношении задача. А решать ее нужно было быстро, почти без подготовки, с помощью буксирных судов, которые имелись под рукой. Подбирать наиболее подходящие для этой цели суда не было времени.

Первый железобетонный док грузоподъемностью в шесть тысяч тонн отбуксировали в рекордный срок, за десять суток. Да еще использовали это огромное сооружение для перевозки большого количества заводского оборудования и пассажиров. Руководил буксировкой дока капитан дальнего плавания В. Э Цильке.

Перевоска в Мариуполь второго дока проходила в более тяжелой обстановке. Достаточно сказать, что 28 июля, когда началась подготовка этой экспедиции, на Одессу и порт восемь раз налетали фашистские бомбардировщики. Береговая артиллерия и зенитные орудия, установленные на торговых судах, отбивали их атаки.

Буксировать док с оборудованием и пассажирами доверили экипажам теплохода «Кубань» и ледокола № 7, которым руководили опытные капитаны Г. И. Вислобоков и В. Г. Попов. Возглавил экспедицию старший капитан-наставник Наркомата морского флота СССР В. Г. Баглай, уже знакомый читателю по предыдущим главам книги.

Заметим, кстати, что «Кубань» выполняла роль буксира в этом случае как бы попутно. Теплоход-рефрижератор сам шел в рейс с немалым грузом — около 1200 тонн. Было на нем более 3500 пассажиров.

Небезынтересны подробности экспедиции, зафиксированные В. Г. Баглаем в донесении Наркомату:

«...Прибыл из Бугаза в Одессу 22 июля. Вскоре получил задание от начальника пароходства Г. А. Мезенцева — любой ценой вывести в Мариуполь пятитысячный новый сварной док. С целью маскировки от вражеской авиации он был притоплен, и немало усилий стоило приведение дока в надводное состояние. Погрузили два восьмидюймовых буксирных троса, необходимое снаряжение и продовольствие. Капитаном дока назначили

Бацаценко, старшим механиком — Косого. Экипаж доукомплектовали за счет матросов, работавших со мной на переправе в Бугазе».

Дальше капитан Баглай писал, что к экспедиции был прикомандирован военный лоцман старший лейтенант А. И. Сорокин, а для ее сопровождения военное командование выделило около десятка сторожевых катеров и канонерскую лодку «Красный Аджаристан». Чтобы вывести док из завода, пришлось, помимо ледокола, мобилизовать катера № 2, «Драч», «Этор» и мелкие суда, которые нашлись в порту.

«Подойдя с этой «армадой» к доку, рассказывал начальник экспедиции, я приказал автогенном обрезать якорь-цепи, выбирать их было нечем. Запрягли в корень ледокол № 7, всю «мелочь» пустили вперед по курсу, а буксирный катер «Драч» уперся носом в корму дока — стал и толкачом, и рулем. Выводили махину в сумерках через ворота у Воронцовского маяка. Они оказались шире дока всего лишь на пять метров. Дул свежий ветерок. Док дрейфовал, и «Кубань» отдала якорь. Это не улучшило, а ухудшило наше положение — грозил обрыв буксира. Пришлось объявить аврал, мобилизовать пассажиров. Кое-как с неполадками справились. Восход солнца застал нас уже в море. К экспедиции присоединился эсминец «Фрунзе». Фашистские летчики пытались атаковать караван, но корабельные артиллеристы бдительно несли боевую вахту».

Экспедиция привела док в Мариуполь, позже его отбуксировали в Потти, где использовали для ремонта боевых кораблей и торговых судов.

Третья экспедиция — ее возглавлял капитан дальнего плавания Н. П. Норов, — несмотря на непрерывные бомбежки с воздуха и штормовое море, доставила плавающий док грузоподъемностью в четыре тысячи тонн из Одессы в Камыш-Бурун.

Успешную проводку плавающих доков в порты Крыма и Кавказа обеспечивали команды судов «Кубань», «Драч», «Этор», «Тайфун», ледоколов «Макаров», «Соллобала», «Снег». Мужество, большевистскую настойчивость, завидную смекалку в этих операциях проявили капитаны Вислобоков, Попов, Бацаценко, старший штурман Шапошников, военный лоцман Сорокин, старшие механики Забияко и Юрьев, боцманы Булавин, Ка-

линин, Терещенко, кочегар Сологуб, матросы Шаповалов, Белоусов, Кушнарченко.

Несколько крупных плавучих доков у одесских берегов остались принимать в ремонт поврежденные суда.

Экипажи судов и портовики экономили буквально каждый час, пароходы не задерживались у причалов. Они доставляли оружие и боеприпасы для Приморской армии, а уходили до предела загруженные народным добром, увозили квалифицированных рабочих и их семьи, студентов и других жителей города. Отдельные суда на период эвакуации закреплялись за одним или двумя предприятиями. Заводские коллективы участвовали в погрузке и выгрузке оборудования. Так, пароход «Черноморец» сделал не один рейс, эвакуируя цехи Одесского судоремонтного завода № 2. Его команда во главе с капитаном С. А. Перловым, старшим механиком К. Н. Лазаревым поддерживала тесную связь с дирекцией завода. Совместно определяли порядок погрузки, меры для успешного выполнения каждого рейса.

Экипаж теплохода «Калинин» во главе с опытным капитаном И. Ф. Ивановым по праву считался лучшим на линии Одесса — Новороссийск. На этом судне были перевезены станки и машины демонтированных заводов «Кинап», консервных имени В. И. Ленина и имени М. И. Калинина, оборудование Одесской электростанции и станкостроительного завода имени В. И. Ленина. В общей сложности калининцы вывезли из города 10 тысяч граждан, почти 15 тысяч тонн станков и машин, 6 тысяч тонн цемента, 2 тысячи тонн военного оборудования. Грузы, для перевозки которых по железной дороге потребовалось бы чуть ли не 30 эшелонов, были приняты на борт, а затем сняты на причалы кавказских портов с помощью членов экипажа.

Как и на других судах пароходства, пример в труде, в исполнении долга показывали коммунисты во главе с секретарем партийной организации боцманом К. П. Лебедевым. Большим уважением экипажа пользовался коммунист ленинского призыва электромеханик Н. Д. Александров. Он не только служил примером в труде, но и помогал молодым морякам. Люди тянулись к нему за советом, поддержкой. Всегда занятый делом, аккуратный в работе, скромный, отзывчивый и общительный, Николай Дмитриевич умел поставить на место

нарушителей трудовой дисциплины. Когда электромеханик брал слово на собрании экипажа, моряки, знавшие за собой грешки, поеживались. Он не разносил, не повышал тона, никогда не горячился, но умел пристыдить так, что попасть под его критику второй раз желающих не находилось. Пример с ветерана партии брали молодые коммунисты моторист С. К. Новиков, механик И. С. Ольберт.

Экипаж судна, воспитанный партийной организацией, никогда не отступал перед трудностями, с первых дней войны жил в постоянной готовности выполнить любое задание Родины, работал четко, слаженно, при встречах с противником дрался смело и отважно. Артиллеристы «Калинина» не раз метким огнем отбивались от фашистских самолетов. Боевыми и трудовыми подвигами на черноморских путях прославились старший штурман теплохода Соловьев, штурман Чернецкий, механик Зарманьян, матросы Наумов и Пшанцев.

Героические рейсы совершали экипажи пароходов «Азов», «Чапаев», «Фабрициус» и многих других. Моряки, что называется, на своих плечах вынесли трудности эвакуационных перевозок. Особенно тяжело было первое время. Какие только опасности не подстерегали моряков! Лоцманы еще как следует не освоились с минной обстановкой на Черном море. На трассах между Одессой и Севастополем, Одессой и Новороссийском все чаще появлялись подводные лодки противника, подступы к портам контролировала его авиация, нападавшая на невооруженные суда. Небезопасными были и стоянки в портах. Об обстановке на причалах Одесского порта в середине первого военного лета рассказал 1 мая 1944 года на страницах газеты «Морской флот» помполит теплохода «Ворошилов» А. Г. Белинский. Он писал: «Чуть свет начинается погрузка. Под непрерывным обстрелом с воздуха грузим ценное оборудование крупнейшего завода. Левый двигатель ремонтируем только ночью — днем команда с заводскими рабочими занята на погрузке... Опять налет. Воздушная волна сорвала на мостике двери, сбила кормовой телеграф, левую вантину бизань-мачты, нанесла много повреждений. Но погрузка все продолжается. Последние три дня ее производит только команда: заводские рабочие заняты на предприятиях и дома сборами в дорогу...»

С выходом в море для команды и пассажиров начались новые тяжелые испытания. «...Трое суток, — писал об одном из рейсов А. Г. Белинский, — трепал нас сильный шторм. Все продовольственные запасы розданы пассажирам. Днем прямо на палубе разжигаем костры — варим пищу, в первую очередь детям».

Вслед за теплоходом «Ворошилов» шли суда «Ленин» и «Грузия». Они тоже везли людей, демонтированное оборудование промышленных предприятий. Сильный шторм сбивал с курса, двигатели работали на пределе, но скорость не увеличивалась. Трудно было идти в такой шторм днем, а в ночное время и того хуже — маяки не указывали путь, суда двигались без топковых огней, что называется на ощупь. В ночь на 27 июля 1941 года пароход «Ленин», на борту которого находилось почти 2500 пассажиров и более 500 тонн груза, подорвался в районе мыса Сарыч, снесенный штормовым ветром на минное поле.

Вся тяжесть спасения пассажиров и экипажа потерпевшего бедствие парохода легла на команду теплохода «Ворошилов». Ей помогали военные моряки двух катеров сопровождения. В кромешной тьме, в штормовом море общими усилиями удалось спасти пятьсот человек. Как уже говорилось выше, «Ворошилов» ушел в рейс не вполне отремонтированным и теперь двигался на одной машине. Все же он дошел до Ялтинского порта. Спасенных оставили на берегу, где им оказали необходимую помощь, и взяли курс на Новороссийск.

В спасательных работах отличились многие моряки. Из ворошиловцев особенно бесстрашно и умело действовали коммунисты матрос Биткин, штурман Дюдин, моторист Король, беспартийные Аласания, Воропаев, Шуликин. Мужественно и стойко исполняли свой долг капитан Шанцберг и его замполит Белинский.

Пассажиры вручили капитану письмо, в котором говорилось:

«Мы выражаем глубокую благодарность командованию и всему экипажу теплохода «Ворошилов» за проявленную заботу и чуткое, внимательное отношение к нам во время рейса из Одессы в Новороссийск. В исключительно тяжелых условиях командованию судна лишь ценой громадных усилий удалось благополучно довести судно к месту его назначения...»

В начале августа 1941 года нарком Военно-Морского Флота СССР Н. Г. Кузнецов отдал приказ проводить транспортные суда на Черном море только под конвоем боевых кораблей, увеличить количество военных лоцманов, обслуживающих торговый флот. Обращалось внимание командиров военно-морских баз на своевременное ознакомление капитанов транспортных судов с оперативной обстановкой и условиями плавания¹. Это помогло сократить потери транспортных судов, что имело большое значение для обеспечения своевременной эвакуации и доставки грузов для нужд фронта.

Фашистская Германия, начиная войну против СССР в середине лета и рассчитывая на ее молниеносный исход, надеялась получить в свои закрома обильный урожай 1941 года. Хлеб в том тревожном году выдался на славу: на Украине, в Белоруссии, на Кубани, в Поволжье. Гитлеровцы тщательно подсчитывали, сколько зерна соберут для них наши крестьяне.

Но враг и тут просчитался. Партия и правительство приняли самые решительные меры, чтобы хлеб был собран и вывезен. В первых числах августа Государственный Комитет Обороны рассмотрел вопрос об эвакуационных перевозках на Черном и Азовском морях. От партийных и хозяйственных организаций бассейна требовалось в первую очередь обеспечить переброску хлеба в безопасные районы, наладить с этой целью круглосуточные погрузочные работы в портах. Одновременно ГКО предложил Военному совету Черноморского флота наряду с обеспечением торговых судов надежным конвоем оказывать управлению пароходства помощь в пунктах эвакуации, вплоть до выделения воинских подразделений для ускорения погрузочных работ. Особенно это касалось портов, где скапливалось большое количество зерна.

Вначале хлебные грузы отправляли из Одессы по самому короткому маршруту — в Николаевский и Херсонский порты, а затем по железной дороге на восток. Но к середине августа обстановка в северо-западном районе Черного моря ухудшилась. Немецко-фашистские войска, развивая наступление, обошли Одессу с севера и стали приближаться к морскому побережью в районе

¹ ЦА ММФ, ф. 65, оп. 3, д. 2(2), л. 445.

Очакова. Возникла острая необходимость ускорить эвакуацию важнейших промышленных объектов, вывоз сырья, хлеба и других народнохозяйственных грузов из Николаева и Херсона. И возлагалась эта задача в большей мере на морской транспорт.

Существенную помощь моряки оказывали отходившим частям и соединениям войск Южного фронта. Им предстояло форсировать Южный Буг в его низовьях. Армейские инженерные средства с этой задачей в сжатые сроки справиться не могли. Начальник Черноморско-Азовского пароходства Г. А. Мезенцев предложил поднять вверх по Южному Бугу несколько плавучих доков, развернуть их поперек реки и использовать в качестве переправ. В свое время, в 1936 году, он успешно провел огромный док из Черного моря во Владивосток. Многие участники героического перехода были награждены орденами и медалями, в том числе Г. А. Мезенцев — орденом Ленина. Теперь он использовал свои знания и опыт в боевой обстановке.

К середине дня 13 августа войска противника, обойдя Одессу, вышли к побережью Черного моря в районе Аджиаски (сейчас Рыбаковка). С этого момента город оказался окруженным неприятельскими войсками с суши. Для сообщения с Одессой оставались только пути по воздуху и морю.

В условиях осады резко возросла роль порта. В отдельные дни он перерабатывал до 5 тысяч тонн грузов. Под грузовые операции одновременно становилось около 20 судов. Такой интенсивности погрузочно-разгрузочных работ одесские портовики не знали в мирное время, хотя и тогда их показатели нередко были рекордными не только на Черноморском бассейне.

Героически, с невероятным напряжением сил работали и экипажи судов. С выходом противника к Черноморскому побережью опасность плавания увеличилась, так как суда подвергались артиллерийскому обстрелу с берега.

Когда гитлеровцы прорвались к Аджиаске и взяли в полукольцо Одессу, возникла необходимость срочной эвакуации населения, оборудования предприятий, материально-культурных ценностей из Николаева и быстрого вывода судов с грузами из Николаевского порта. Это дело оказалось очень сложным и трудным. И не только

в организационно-хозяйственном отношении. Эвакуация явилась также огромным испытанием для наших кадров — испытанием на зрелость. Рабочему, инженеру, директору предприятия приходилось разрушать плоды собственного труда. Люди твердо верили, что в глубоком тылу возродятся их заводы, оживут демонтированные станки и машины. Но очень трудно уничтожить то, что годами создавалось твоими руками, к чему прикипел душой и сердцем. К тому же нелегко было решать, какие ценности вывозить в первую очередь, а что в силу необходимости уничтожить.

Для оказания помощи местным партийным и хозяйственным органам в проведении эвакуационных мероприятий в Николаев прибыли второй секретарь ЦК КП(б)У Д. С. Коротченко и председатель Совнаркома Украины Л. Р. Корниец. Хорошо понимая остроту проблемы, Д. С. Коротченко собрал всех руководителей, занимавшихся вопросами эвакуации:

— Как вы думаете, товарищи, что мы должны грузить на суда и отправлять в первую очередь?

Оказалось, единого мнения нет. Одни предлагали срочно эвакуировать продовольственные товары, другие — цветной металл и промышленное сырье, оборудование предприятий.

Выслушав всех, Демьян Сергеевич подвел итог.

— Все по-своему правы. Советским людям нет расчета оставлять врагу ни одного килограмма металла, зерна, цемента и других ценностей. Все, что не сумеем эвакуировать, как это ни тяжело, придется уничтожить. Но мы обязаны, говорил он, спасти самое главное: квалифицированные кадры, машины, станки, все ценное оборудование. Вывезем и поставим заводы на Урале и в Сибири. Будем выпускать оружие, помогать армии ковать победу над врагом. Выиграем войну — тогда сумеем обеспечить страну всем необходимым для мирной, счастливой жизни нашего героического народа.

Откровенный разговор, четкий план действий помогли повысить темпы работ. Каждый понимал, что фронту нужны танки, артиллерия, самолеты, боевые корабли. А без заводов Николаева, Запорожья, Днепропетровска, Одессы и других промышленных центров страны невозможно обеспечить их производство в требуемых масштабах.

Эвакуация проводилась в ускоренном ритме. На помощь пришли суда из Одессы и Мариуполя. Из Николаева, как и из Одессы, успели вывезти все ценное оборудование промышленных предприятий, в первую очередь кораблестроительных заводов, рабочих-корабелов и их семьи. Одновременно были выведены недостроенные корабли, плавучие доки. Суда, принимавшие на борт станки и машины, догружались зерном.

В начальный период войны с территории Украинской ССР было эвакуировано на восток страны свыше 400 крупных предприятий¹, а также большое количество оборудования средних и небольших заводов и фабрик, не считая строительных организаций, флот Черноморско-Азовского пароходства только через Одесский порт вывез машины и станки 34 крупных предприятий. Большое количество заводов союзного значения эвакуировалось через Николаевский, Херсонский, Керченский, Мариупольский и другие порты бассейна. Всего морским путем на восток было переправлено около 60 крупных предприятий республики.

Работал флот и на нужды действующей армии. Около миллиона солдат и офицеров, 918,7 тысячи тонн различных воинских грузов, а также свыше 38 тысяч лошадей перебросили в течение июля — августа 1941 года труженики пароходства на южные участки фронта².

В ходе эвакуации населения, материальных и культурных ценностей еще глубже раскрылась животворная сила братской дружбы и взаимной помощи народов нашего многонационального социалистического государства. Эвакуированные с Украины, из Молдавии длительное время находились в дороге. Значительная часть их добиралась по сухопутью к берегам Каспия и через Краснодарск на восток. Трудящиеся Краснодарского края, Грузии, Азербайджана, Дагестана, Туркмении, Узбекистана, других республик и областей на всем пути следования рабочих, специалистов промышленности, сельского хозяйства, работников транспорта, науки, культуры помогали им. Забота населения об эвакуированных носила организованный характер. Это большое государственное дело возглавляли местные партийные

¹ См.: Морехина Г. Г. Рабочий класс фронту. М., 1962, с. 156.

² Отд-ние ЦВМА, ф. 38, д. 2286. л. 18.

организации и советские органы, они руководствовались указанием В. И. Ленина, сделанным во время гражданской войны: «Первая производительная сила всего человечества есть рабочий, трудящийся. Если он выживет, мы все спасем и восстановим»¹.

При непосредственном участии портовиков и моряков торгового флота Черноморско-Азовского бассейна из промышленных центров Украины, в том числе из Одесской области, было перевезено 360 тысяч человек, значительную часть которых составляли квалифицированные рабочие, инженеры и техники.

Одесса, окруженная войсками противника с суши, продолжала сражаться, приковывая к себе десятки вражеских дивизий. Моряки доставляли защитникам осажденного города все необходимое для того, чтобы они могли сдерживать натиск врага, наносить ему чувствительные контрудары.

НА ВАХТЕ БОЕВОЙ

Гигантские сражения развернулись по всему фронту. В ожесточенных и упорных боях советские воины отстаивали каждую пядь родной земли. Фашистские армии, вопреки надеждам на легкую победу, несли огромные потери в живой силе и технике. На полях битвы в Белоруссии, на Украине, под Смоленском и в Прибалтике Красная Армия сбивала спесь с гитлеровских вояк. Не случайно уже в начале июля 1941 года немецкая газета «Гамбургер Фреденблат» писала: «Никто в Германии не должен питать надежду на то, что русская кампания будет легкой. Германский народ не должен также недооценивать упорство русских солдат»².

Когда вражеские войска блокировали Одессу с суши, городская партийная организация объявила себя полностью мобилизованной на фронт. Коммунисты и комсомольцы Одессы заявили, что они скорее погибнут, нежели отдадут врагу родной город.

Ставка Верховного Главнокомандования еще 5 августа дала указание штабу Южного фронта отвести

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 38, с. 359.

² См.: Правда, 1941, 12 июля.

войска на рубеж Чигирин — Вознесенск — Днестровский лиман. Одновременно командующий Южным фронтом получил приказ Ставки: «...Одессу не сдавать и оборонять по последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот»¹.

Через три дня, 8 августа, в Одессе и ее окрестностях было введено осадное положение, а 13 августа командующий Черноморским флотом доложил Наркомату Военно-Морского Флота СССР свои соображения, сущность которых состояла в том, что Одессу отдавать врагу ни при каких обстоятельствах нельзя, что упорная оборона города скует значительные силы противника и сорвет его планы. Было высказано мнение и о том, что оборона Одессы тесно связана с удержанием нашими войсками Крыма.

Тщательно проанализировав обстановку, сложившуюся на южном участке советско-германского фронта, командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский на заседании Военного совета флота заявил:

— Можно пойти на то, чтобы отдать Николаев, отойдя на линию Ингулец — Кременчуг, но крепко держать Одессу и Очаков. Мы можем удержать Одессу и Очаков, имея Черноморский флот, который, занимая господствующее положение на театре, может обеспечить питание гарнизонов Одессы и Очакова, доставляя снаряжение и живую силу.

Командующего поддержали члены Военного совета, и это заключение было доложено Ставке.

В районе Одессы шли ожесточенные бои. Противник пытался с ходу ворваться в город. На наши оборонительные позиции лезли до зубов вооруженные полчища, они атаковали, не считаясь с потерями.

Но их яростные атаки захлебывались одна за другой. Врагу не удалось сломить железную волю защитников Одессы.

Гитлеровцам Одесса нужна была не только как крупный промышленный и культурный центр. Их в неменьшей мере интересовал ее морской порт. Об этом свидетельствует, в частности, запись в дневнике фашист-

¹ История Великой Отечественной войны Советского Союза, т. 2. М., Воениздат, с. 113.

ского штабного генерала Гальдера, сделанная в августе 1941 года: «Без Одессы мы не можем захватить Крым»¹.

19 августа Ставка Верховного Главнокомандования образовала Одесский оборонительный район в составе Приморской армии и Одесской военно-морской базы с приданными ей кораблями. Командующим войсками оборонительного района был назначен контр-адмирал Г. В. Жуков. В состав Военного совета вошел первый секретарь Одесского обкома партии А. Г. Колыбанов.

Войска Одесского оборонительного района героически сражались на ближних подступах к городу, сдерживая натиск врага, превосходившего их в живой силе в 4,5 раза, в артиллерии — более чем в 5 раз. На город наступало большое количество танков. В воздухе господствовала фашистская авиация².

Перед защитниками Одессы стояла задача — активной обороной сковать как можно больше дивизий противника, измотать врага, уничтожить максимальное количество его живой силы и боевой техники. В решении этих тактических задач большую роль играли Одесский морской порт и Черноморско-Азовское пароходство.

Уже после войны, выступая на военно-исторической конференции, посвященной героической обороне города, бывший командир крейсера «Красный Кавказ» контр-адмирал А. М. Гущин говорил:

— Оборону Одессы трудно представить изолированной от работы Черноморско-Азовского пароходства. Сама возможность этой обороны в течение продолжительного времени находилась в прямой зависимости от действий транспортных судов на морских коммуникациях, соединяющих Крым и Кавказ с Одессой.

Портовики, экипажи судов портофлота, работая круглые сутки, теряли счет дням. Только на час-два, если удавалось, они покидали вахту для отдыха — ведь силы человека не беспредельны. Прямо у причалов были оборудованы общежития. Домой никто не уходил неделями.

Партийная организация расставила коммунистов на самые ответственные и трудные производственные участ-

¹ Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв. № 493, с. 37.

² См.: Бьюнзко Н. П. Черноморский флот в Великой Отечественной войне. М., Восниздат, 1957, с. 50.

ки. Большинство партийцев, а точнее, почти 73 процента всей организации, работало непосредственно на причалах и в мастерских — грузчиками, крановщиками, слесарями, плотниками.

Работа в порту требовала от людей не только невероятного напряжения всех сил и большого мужества, но и высокого мастерства, изобретательности. Приходилось решать самые неожиданные и крайне сложные технические задачи. Вот характерный пример. Противник перерезал последнюю железнодорожную магистраль Одесса — Знаменка. Как быть с большим количеством паровозов и вагонов, скопившихся на Одесском узле? Портовики вместе с железнодорожниками уже обсуждали различные варианты использования их, когда стало известно, что в Николаеве до двух десятков железнодорожных эшелонов с ценными грузами стоят из-за нехватки паровозов.

— Совсем недавно мы отправляли в Мариуполь на доках железнодорожные вагоны. А если приспособить доки для переброски в Николаев паровозов? — предложил начальник порта П. М. Макаренко.

Его поддержал секретарь обкома партии Е. Ф. Карюков.

Прежде всего нужно было перебросить тяжелые паровозы на плавучие доки. После нескольких прикидок решили железнодорожную колею на причалах соединить с рельсами, уложенными на доке, и по ним накатывать паровозы.

Перешивку подъездной колеи на причале, а также укладку рельсов на доках ускоренными темпами производили бригады под руководством начальника первой дистанции пути М. Т. Сальникова. Большую помощь им оказывал начальник службы пути Одесской железной дороги С. С. Егоров.

Как только открылась «зеленая улица» с причала прямо на плавучий док, сотни железнодорожников и моряков дружно взялись за работу. Под бомбежками и артиллерийским обстрелом они найтовали и крепили паровозы на доках, грузили топливо, инвентарь.

К морякам и железнодорожникам, работавшим на причалах, в те дни приезжали первый секретарь обкома партии А. Г. Колыбанов, контр-адмирал Г. В. Жуков и другие члены Военного совета Одесского оборони-

тельного района. Они на месте помогали решать многие вопросы, рассказывали бригадам путейцев, экипажам судов и портовикам о положении на фронте, о героических подвигах защитников Одессы.

Контр-адмирал Жуков чаще всего бывал у железнодорожников. Обращаясь к членам локомотивных бригад, он шутя спрашивал:

— Ну что, други мои, паровозы-то свои вы по морю еще никогда не водили, не боязно? Судовых машинистов приглашать не придется?

Добрая шутка подбадривала локомотивные бригады, которым предстояло идти на доках.

В предельно сжатые сроки на 6000-тонный док погрузили 26 паровозов с тендерами, с полным запасом топлива и воды. Вместе с локомотивами отправлялись в Николаев и 52 паровозные бригады. 7 августа на буксире ледокола «Макаров» (капитан Д. Г. Чертков) и морского буксира «Силин» (капитан П. М. Бондаренко) плавучий док покинул Платоновский мол. Эту экспедицию возглавил опытный капитан дальнего плавания К. И. Мощинский. На переходе, в районе Очакова, гитлеровцы пытались потопить караван. Дважды немецкая авиация совершала налеты, но была отогнана зенитной артиллерией канонерской лодки конвоя. Док получил только небольшие повреждения от близких разрывов бомб.

Через сутки плавдок с паровозами был доставлен в Николаев. Его подвели к причалу между хлебными элеваторами.

— Выгрузить паровозы оказалось еще сложнее, чем погрузить, — рассказывал участник экспедиции докмейстер С. А. Лозукин. — На крутом изгибе рельсового пути два первых локомотива сошли с линии. Пришлось перенести док к торцу Широкого мола, где убрали тупик пути, продолжили рельсы напрямую к кромке мола под соответствующим уклоном. Затем соединили их с концами рельсов, уложенных на стапель-палубе плавдока. Все паровозы удалось благополучно выкатить на причал. Их моментально стали подавать под эшелоны, подготовленные железнодорожниками Николаевского узла.

Благодаря находчивости, смелости и отваге моряков, портовиков, железнодорожников из осажденной Одессы в Николаев были переброшены 84 паровоза, 29 тен-

дерев и 44 вагона с имуществом. Это позволило дополнительно эвакуировать из Николаева и Херсона на восток страны десятки эшелонов с ценными народнохозяйственными грузами.

По достоинству оценить значение этой операции помогают нам признания гитлеровского генерала Гудериана в его статье «Опыт войны в России». Он сетует, что немецкие войска не могли справиться с восстановлением железных дорог на оккупированной территории нашей страны и что им не удалось захватить крайне необходимый вермахту советский подвижной железнодорожный состав. Поэтому в критические дни сражения под Москвой группа армий «Центр» могла подвозить к фронту вместо требующихся 70 эшелонов в сутки только 23. В «недостачу», о которой пишет Гудериан, так или иначе вошли паровозы и вагоны, вывезенные морем из Одессы.

Можно без преувеличения сказать, что в дни обороны города почти каждый рейс моряков транспортного флота был героическим подвигом. А порой они совершали, казалось бы, невозможное. Это и перегон речных судов из низовьев Днепра через Черное и Азовское моря в Ростов-на-Дону. И сражения экипажей торговых судов в открытом море с вражескими торпедоносцами...

Вряд ли, например, опытный капитан дальнего плавания М. И. Григор согласился бы в мирные дни вести пароход «Фабрициус» по речному фарватеру, по которому раньше не проходило ни одно морское судно. А в те дни рискнул. Фашистские танковые авангарды рвались к Мариуполю. На дальних подступах к городу шли ожесточенные бои. Морской порт уже не мог принять прибывший из Одессы пароход «Фабрициус» с оборудованием завода имени Октябрьской революции и 3 тысячи пассажиров. Пароход переадресовали в Ростов-на-Дону. Но как провести по реке морское судно с большой осадкой? Конечно, разумно было бы на подходе к речному фарватеру передать людей и заводское оборудование на баржи. Но потребовались бы дополнительные плавсредства, плавкран и время.

— Ничего этого у нас нет, — объяснил капитан Григор собравшемуся в кают-компании экипажу. — Поэтому пойдем на риск. Будем почаще делать промеры глубин реки. Но задание выполним, груз доставим!

Пользуясь низовым ветром, повысившим уровень воды, пароход вошел в Дон. Неоднократно на излучинах корпус судна на полном ходу касался песчаного грунта. Все же «Фабрициус» благополучно ошвартовался у Ростовского причала. Казалось, все позади. Но, когда начали выгрузку оборудования, уровень воды в реке упал настолько, что пароход сел на песчаный грунт у пристани. Выйти из порта невозможно, пока снова не поднимется вода. К счастью, вскоре снова подул низовой ветер. «Фабрициус» с помощью катеров развернулся и ушел в Азовское, а затем в Черное море.

Большую роль в эвакуации народнохозяйственных ценностей и доставке грузов для фронта сыграли не только крупнотоннажные суда. Небольшие сейнеры и рыболовецкие баркасы почти без дополнительного оборудования использовались для переброски боеприпасов, продовольствия, пополнений. Командование Одесской военно-морской базы и управление порта взяли на учет около 300 мелких судов, пригодных для эксплуатации, организовали их ремонт на промышленной верфи у Пересыпи. Там работала небольшая бригада кадровых судоремонтников и сотни подростков, мобилизованных комсомолом по поручению Военного совета Одесского оборонительного района. За короткий срок они отремонтировали и поставили в строй 285 плавединок, в их числе баркасы, весельные ялы, шлюпки, рыбацкие мореходные лодки. Этот малый флот использовался не только в порту, но и на перевозке грузов на линии Одесса — Очаков — Николаев — Херсон.

В середине августа 1941 года городская партийная организация широко развернула агитационную работу по разъяснению обращения обкома КП(б)У и областного Совета депутатов трудящихся «К гражданам Одессы», в котором говорилось: «Наступил момент, когда славные боевые традиции одесского пролетариата должны быть воплощены в новые боевые подвиги рабочих, работниц, работников науки, техники, искусства, домохозяйек...»¹

На этот призыв граждане Одессы ответили героическим трудом, особенно на строительстве укреплений. Основное внимание уделялось подготовке передового

¹ Большевицское згаяя, Одесса, 1941, 21 авг.

главного рубежа и рубежа, прикрывающего подступы к городу. В этих работах участвовало более 100 тысяч жителей. Для возведения фортификационных сооружений трудящиеся одесских предприятий в срочном порядке изготовили 150 тысяч лопат, 50 тысяч кирок, 25 тысяч топоров.

В конце августа и начале сентября на всех предприятиях и в учреждениях города состоялись партийные собрания. Коммунисты обсудили задачи парторганизаций в условиях осажденного города. С докладами на собраниях выступили секретари обкома партии А. Г. Колыбанов, Г. С. Сенин, Л. И. Найдек, В. Д. Горба, Д. Г. Гапий, Е. Ф. Карюков, И. А. Сосновский, председатель облисполкома Н. Т. Кальченко, секретарь горкома КП(б)У Н. П. Гуревич, секретари райкомов партии М. Ф. Волохович, Н. Г. Луценко, И. Н. Никифоров, П. Л. Черненко, Л. А. Луки, В. Н. Пронченко. Они рассказали коммунистам о всей сложности обстановки на фронте, разъяснили задачи, стоящие перед защитниками Одессы, ее населением. Собрания наметили конкретные меры по повышению авангардной роли коммунистов в мобилизации усилий трудящихся на защиту родного города от фашистских захватчиков, нацелили партийцев на дальнейшее повышение бдительности, дисциплины и порядка. Ряду городских райкомов и первичных организаций поручалось обеспечить перевод оставшихся в Одессе фабрик и заводов на производство вооружения и боеприпасов. 26 августа бюро обкома КП(б)У утвердило список более 20 предприятий, переключавшихся на выпуск военной продукции, которая раньше в городе не производилась. В их числе были первый и второй судоремонтные заводы. Все цехи этих предприятий перешли на круглосуточную работу, а коллективы — на казарменное положение. Для усиления среди них массово-политической и организаторской работы обком КП(б)У направил наиболее подготовленных партийных и советских работников. Их утвердили комиссарами заводов и фабрик, наделив чрезвычайными полномочиями. Военный совет оборонительного района поддерживал тесную связь с комиссарами предприятий.

Эти меры усилили партийное влияние в трудовых коллективах, в результате помощь одесских рабочих фронту стала еще эффективнее. За короткое время,

в условиях непрерывных бомбежек города и методического артиллерийского обстрела промышленных объектов, одесситы дали фронту 5 бронепоездов, 50 переоборудованных под танки тракторов ЧТЗ-5-50, более 2 тысяч минометов и огнеметов. Были вооружены минометами пять танкеток Т-20, изготовлены 225 тысяч гранат, отремонтированы более 6 тысяч винтовок, сотни пулеметов, 60 тракторов, 600 автомашин, отправлены фронту тысячи противотанковых и противопехотных фугасок, сотни тысяч единиц инженерных приспособлений, инструментов, обозно-вещевого имущества. Части Приморской армии получили около 90 тысяч бутылок с горючей жидкостью.

Рабочие первого судоремонтного завода в период обороны построили бронепоезд, смонтировали 28 и отремонтировали 6 танков, укомплектовали 2 подвижные мастерские для ремонта оружия и боевой техники на передней линии фронта. Газета «Правда» в те дни сообщала, что бронепоезд № 21, построенный рабочими одесского судоремонтного завода, известен фашистским захватчикам своими страшными огневыми налетами¹.

Судоремонтники, наладив производство боевой техники, одновременно усилили помощь флоту. За два месяца на стапелях одесских заводов было выполнено 150 срочных заказов по ремонту боевых кораблей и судов торгового флота.

Гитлеровцы намечали парад своих войск в Одессе на 10 августа 1941 года. Потом дату переносили на 20, 23, 25, 29 августа, 4 сентября. Затем о параде перестали говорить совсем². Одесса стойко отбивала натиск врага, готовилась к новым жестоким схваткам. На улицах воздвигли 243 баррикады, сооружали пулеметные гнезда, устанавливали противотанковые надолбы. Мирный город стал неприступной крепостью. Грань между фронтом и тылом исчезла здесь окончательно — фронт был везде.

Несмотря на то, что Одесса с суши была отрезана от Большой земли, Приморская армия получала все необходимое не только для оборонительных, но и наступательных боев. Наши войска изматывали врага своими

¹ См.: Правда, 1941, 10 сент.

² См.: Правда Украины, 1964, 9 апр.

стремительными атаками. Когда морская пехота шла в наступление и над выжженной солнцем и порохом степью гремело «Полундра!», враг в панике откатывался назад.

22 августа 1941 года областной комитет партии принял постановление об участии коммунистов в организации охраны и обеспечении порядка в осажденном городе. Устанавливалось круглосуточное дежурство для защиты административных зданий и жилых домов от зажигательных бомб.

С целью укрепления боеспособности войск, защищавших Одессу, партийная организация города направила 725 коммунистов — опытных партийных, советских и комсомольских работников в политсостав Приморской армии, а 212 — в военные комиссариаты города.

Накануне Великой Отечественной войны партийная организация Одессы насчитывала в своих рядах свыше 22 200 коммунистов. Из них почти 12 тысяч ушли на фронт в первые же дни войны. Когда враг приблизился к городу, многие первичные парторганизации в полном составе отправились на передовую. К октябрю 1941 года в Одессе из 800 первичных организаций осталось лишь 189, они объединяли всего 1908 человек.

Резко уменьшилось число коммунистов на предприятиях и в учреждениях морского транспорта. В Одесском порту накануне войны работали 239 членов и кандидатов партии, а к 1 октября их осталось только 103. Коммунисты вели огромную работу в коллективах. Страстным партийным словом, личным примером они сплывали и поднимали людей на новые героические подвиги в труде и в боях. На передовой первыми поднимались в атаку, а из боя выходили последними. Так действовали они и в тылу: первыми брались за самую трудную, нередко опасную работу. Вот один из многочисленных примеров.

В конце августа у Военного мола ошвартовались санитарные транспорты «Армения» и «Грузия», чтобы принять раненых. Артиллерия противника обрушила на суда шквальный огонь. Вражеские батареи, установленные в районе Григорьевки и Сычавки, не умолкали ни днем, ни ночью. От снарядов загорелись на молу ящики с боеприпасами, рядом с которыми лежали сотни раненых бойцов. Но грузчики во главе с начальником участка

коммунистом Г. Крыжановским не растерялись. Сорвали с себя куртки и, рискуя жизнью, потушили ими огонь, помогли экипажам судов закончить прием раненых, и корабли быстро покинули порт.

Отважно действовали моряки и портовики и при очередной разгрузке теплохода «Белосток», доставившего вооружение и боеприпасы. Обстановка требовала разгрузить судно максимум за четыре часа. Но как только «Белосток» ошвартовался у причала, противник открыл по нему артиллерийский огонь. К району порта устремились 18 вражеских бомбардировщиков. Капитан мог вывести судно на внешний рейд — там было больше возможностей для маневрирования, а следовательно, и безопаснее. Однако это задержало бы разгрузку боеприпасов. И судно осталось у причала.

На «Белосток» прибыл заместитель начальника политотдела пароходства Попов. Он обратился к экипажу теплохода и грузчикам:

— Под Одессой идет жестокий бой. Срочно нужны боеприпасы. Видите — на причале их ждут автомашины с передовой. Медлить, товарищи, нельзя. Коммунисты, за мной! — и первым бросился к трюмам.

Разгрузка не прекратилась даже тогда, когда от прямого попадания бомбы на причале взорвалась пятитонная автомашина со снарядами. Осколками был убит военный комендант теплохода Руденко, ранены шесть грузчиков и заместитель начальника политотдела Попов. «Белосток» был разгружен досрочно, и войска получили долгожданные снаряды, которые обрушили на ненавистного врага.

Бесстрашием, завидным хладнокровием в минуты смертельной опасности отличались грузчики бригад Цапка, Покраса, Полищука — коммунисты Тарасов, Чеботарев, Леонтьев, Марков и Тапхович.

Самоотверженно выполняли свой патриотический долг старшина плавучего элеватора Москаленко, бригадиры грузчиков Данилюк, Носков, Куриленко, Найденов, механизатор Григоренко, главный диспетчер порта Павлов и многие другие. Немало славных дел было на счету женской бригады грузчиков, которую возглавляла Маклакова.

Военное командование заботилось о том, чтобы, по возможности, снизить потери флота, уменьшить число

жертв среди гражданского населения, выполняющего, не щадя сил и жизни, заказы фронта. С этой целью за рекордное время — всего семь дней — были построены вспомогательные причалы. Сооружали их армейские подразделения под командованием инженера-полковника Цигурова, офицеров Каменецкого и Павлова при большой помощи портовиков во главе с инженерами-гидротехниками Буштедтом и Якуненко.

Новые причалы, вынесенные за акваторию порта, сыграли немалую роль в бесперебойном снабжении фронта. В то время, как противник вел массированный прицельный артиллерийский огонь по порту, многие пароходы, доставлявшие пополнения и боеприпасы фронту, спокойно разгружались в районе Аркадии и 16-й станции Большого Фонтана.

Были приняты и другие меры. Не исключалось, что подводные лодки противника и торпедные катера могут прокрасться под покровом ночи на акваторию первого судоремонтного завода, где постоянно отстаивались боевые корабли и торговые суда в ожидании большого или мелкого ремонта. Завод и корабли необходимо было оградить от такой опасности.

На заседании Военного совета контр-адмирал Г. В. Жуков внес предложение — затопить на фарватерах старые, требующие капитально-восстановительного ремонта торговые суда, чтобы надежно закрыть акваторию порта со всех сторон. Это предложение поддержали начальник Одесского порта П. М. Макаренко, военный комендант порта П. П. Романов, члены Военного совета. Немедленно был отдан соответствующий приказ.

Для затопления выделили пароходы «Войков», «Орел», «Плеханов», «Петр Первый», «Псков» и два небольших буксира, находившихся в распоряжении судоремонтного завода. Заводские коммунисты возглавили бригады, которые всю ночь снимали дорогостоящие детали на этих судах. Вскоре они легли на дно канала, ведущего в Нефтяную гавань.

Работать в осажденном городе с каждым днем становилось все труднее и опаснее. За 73 дня вражеская авиация совершила на Одессу 325 налетов. В результате возникли 213 пожаров, разрушены 440 зданий и пострадали 3058 человек (убиты 1105 и тяжело ранены 840).

Тем не менее в сентябре и октябре работа на многих предприятиях и в морском порту не прекращалась даже во время воздушных тревог и артобстрелов.

Отмечая заслугу одесских портовиков в дни обороны города, областной комитет партии в отчете ЦК КП(б)У писал, что «они проявили себя подлинными патриотами Родины, обеспечивая своим трудом и героизмом своевременную погрузку и отправку пароходов»¹.

Во второй половине сентября, когда начался новый этап эвакуации из Одессы, временные причалы в Аркадии и на Большом Фонтане использовались для отправки скопившихся в городе запасов черных и цветных металлов, имущества предприятий морского флота и железнодорожного транспорта. Небольшие теплоходы «Львов», «Белосток» и другие без затруднений выгружали доставленные подкрепления, забирали раненых, эвакуируемых, ценные народнохозяйственные грузы.

Для ускорения перевозок моряки использовали корпуса недостроенных электроходов «Пролетарий» и «Труд», а также суда, стоявшие в Одессе на капитальном ремонте — «Георгий Димитров», «Балаклава», «Потемкин». Значительное количество грузов было перебросано на двух железобетонных и на недостроенных 6000- и 4000-тонных металлических доках.

В середине сентября ко многим трудностям, которые испытывали люди в осажденной Одессе, прибавилась еще одна большая беда: противник разрушил водопроводную станцию в районе Беляевки, снабжавшую днестровской водой город. 15 сентября решением исполкома Одесского городского Совета депутатов трудящихся были введены специальные карточки на отпуск воды для нужд населения².

Усугублялось положение и тем, что по сравнению с мирным временем значительно увеличился расход пресной воды в порту. Как уже отмечалось, портовики обрабатывали одновременно до двух десятков судов, которые нуждались в немалых запасах воды. Большое количество ее забирали и боевые корабли. Портовики нашли выход. За короткий срок недалеко от причалов

¹ Из истории Одесской партийной организации. Очерки. Одесса, Маяк, 1964, с. 398—399.

² См.: Одесса в Великой Отечественной войне Советского Союза. Сб. документов и материалов, т. I. Одесса, кн. изд-во, 1947, с. 135.

пробурили скважины, построили три насосные станции. Обеспечив нужды флота, порт оказывал посильную помощь и населению города.

Гитлеровцам так и не удалось перерезать морскую трассу, связывающую осажденную Одессу и войска ее оборонительного района с Большой землей. Моряки торгового флота, портовики и судоремонтники мужественно выстояли свою вахту до конца.

На подступах к Одессе продолжались упорные бои. Но защитники города прочно удерживали занимаемые позиции, смело контратаковали и нередко отбрасывали врага.

ОТВАЖНЫЙ ГАРНИЗОН

Осадив Одессу, фашистские войска устремились к Николаеву. Ожесточенные бои завязались в районе Очакова. 11 августа 1941 года Очаковский сектор советской береговой обороны вступил в бой с танками противника. В течение девяти дней небольшой гарнизон старинного приморского города, выдавшего на своем веку немало баталий, особенно морских, отважно сопротивлялся фашистским захватчикам. Большую помощь его защитникам оказала прибывшая сюда канонерская лодка «Красная Армения». Ее артиллерийским огнем было уничтожено немало танков и живой силы противника.

Только 20 августа, когда гитлеровцы бросили на Очаков целую дивизию и значительное танковое подкрепление, советские войска оставили город и эвакуировались на небольшие черноморские острова Березань и Первомайский. Еще раньше, в ночь на 14 августа, была переведена из Очакова в Севастополь часть кораблей наших Военно-Морских Сил.

Упорные бои морских пехотинцев под Очаковым, а также за острова Березань, Первомайский и Кинбурнскую косу с селениями Прогной и Покровский, замыкающими вход в Днепро-Бугский лиман, имели большое значение для успешной обороны Одессы.

Осенью 1941 года командование вермахта предпринимало настойчивые попытки парализовать наши коммуникации на Черноморском театре. Противника осо-

бенно интересовали морские пути, ведущие в порты Николаев и Херсон, поскольку на Одесский порт ему рассчитывать не приходилось.

Судя по заметкам, сделанным в дневнике начальником сухопутных сил вермахта генерал-полковником Гальдером, командование немецко-фашистских войск планировало использовать порты на северо-западном побережье Черного моря для снабжения армий, действовавших на юге Украины. Так, рассчитывая на быстрый захват Одессы, Гальдер 15 августа 1941 года отметил: «В первую очередь необходимо возможно скорее доставить для 11-й и 17-й армий в Одессу и Херсон 15 000 тонн боеприпасов, 15 000 тонн продовольствия, 7000 тонн горючего». Далее указывалось, что эти грузы должны быть доставлены в течение 10 дней после взятия Одессы, что в болгарских портах Варна и Бургас ждут корабли, имеющие на борту 65 000 тонн боеприпасов и других воинских грузов¹.

— Однако гитлеровское командование и в этом случае просчиталось, — вспоминал впоследствии адмирал Ф. С. Октябрьский. — Противник не учел железной воли и стойкости советских людей, отстаивавших каждую пядь родной земли, не предусмотрел, что ему придется вести тяжелые бои не только под Одессой, но и ломать упорное сопротивление наших войск в районе Очакова. Фашистские генералы и в мыслях не допускали, что горстка советских воинов, переправившись на остров Первомайский, накрепко закроет путь их кораблям в Николаевский и Херсонский порты.

Остров, ставший непреодолимой преградой на пути вражеских кораблей в Днепро-Бугский лиман, представлял собой всего небольшой клочок суши, искусственно насыпанной еще в петровские времена. Возведенные там укрепления укрывали защитников от артиллерийского и минометного огня, который противник вел непрерывно. Так, командир островной батареи доносил 26 августа 1941 года в штаб Черноморского флота: «В течение одних суток на острове разорвалось более 150 вражеских снарядов»². Расположенные на Первомайском береговые батареи наносили по противнику, ско-

¹ Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв. № 493, л. 35.

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 805, л. 7.

пившемуся в районе Очакова, ошеломляющие удары. Горели фашистские танки, автомашины, уничтожалась живая сила. Изо дня в день гитлеровское командование требовало от своих войск как можно скорее ликвидировать гарнизон острова. Но небольшая крепость, окруженная водами лимана, жила и сражалась. Часто находившийся здесь комиссар Очаковского сектора береговой обороны Вишневский говорил батареяцам:

— Мы выполняем ту же задачу, что и окруженная Одесса — преграждаем врагу дорогу в Крым. Мы не пускаем вражеские корабли в Очаков, Николаев и Херсон. И каждый из нас должен выполнить свой долг до конца.

Бойцы и командиры 15-й и 22-й береговых батарей, защищавших остров Первомайский, поклялись, что будут стоять так, как их «братишки» под Одессой. Они знали — там становится все тяжелее. Накануне 19 августа, в вечерней сводке Совинформбюро впервые наряду с Кингисеппским, Новогрудским и Гомельским направлениями было названо Одесское.

Нелегко было держаться на острове всего в нескольких сотнях метров от берега, где уже хозяйничали фашисты. Когда наши войска оставили Очаков, в гарнизон острова влились сотни пехотинцев, зенитчиков, саперов. И старожилы-батареяцы, и новички, собравшиеся на Первомайском, не знали отдыха. У них не было спокойных ночей. А днем фашисты били буквально по каждому, кто выходил из укрытия.

Порой казалось, что остров необитаем. Командиры батарей 15-й — старший лейтенант Савон и 22-й — капитан Радченко берегли каждого воина, учили неопытных действовать под носом у противника.

В мирные летние дни Первомайский покрывался сочной высокой травой и чудесными цветами. Теперь он весь был изрыт вражескими снарядами и минами. Каждый кустик, каждый камень пристреляны врагом, неусыпно следящим за островом. Но ни силой, ни хитростью фашисты не могли сломить бесстрашный гарнизон. Неоднократные попытки высадить на остров десантников терпели неудачу.

Боезапас гарнизона постепенно иссякал. Отвечать на вражеские залпы приходилось все реже. 25 августа командир 22-й батареи капитан Радченко собрал комендоров, всех бойцов.

— Николаев оставлен,— сказал он,— идут бои под Перекопом и у стен Одессы. Мы поклялись драться здесь до последнего и с острова не уйдем. Но у нас мало боеприпасов. Скоро придет помощь — в Севастополе для нас грузят транспорт. А пока — беречь каждый выстрел.

Командир внимательно посмотрел на строгие, напряженные лица бойцов и добавил:

— Стрелять нужно так, чтобы каждый снаряд поражал врага смертельно, чтобы каждая пуля попадала в цель.

На другой день из штаба Черноморского флота радиовали: отправлены моторно-парусное судно «Петр Штепенко» и шхуна с боеприпасами и другими грузами. Первомайцы ликовали.

Транспортные суда, шедшие курсом на Первомайский, с трудом пробивались к острову. Моряков подстерегали вражеские мины, подводные лодки и самолеты-торпедоносцы. Но они знали: мужественный гарнизон ждет снарядов, продовольствия, медикаментов. И выполнили боевое задание.

Как и планировалось, к месту назначения подошли в ночное время. Лоцман еле-еле различал очертания острова. Причал близко. Вокруг тишина. Суда переведены на самый малый ход — противник не должен их слышать. Вдруг осветительные ракеты повисли над островом, озарив батареи. Суда, однако, не были замечены противником. Зато наблюдатели с батареи сумели разглядеть приближающихся друзей и радостно приветствовали их.

Моряки старались подойти к острову вплотную. Но сделать это скрытно от врага никак не удавалось.

— Время не ждет, братцы! — обратился к ним лейтенант К. Пушкин, отвечающий на батарее за боезапас.

Моряки решили воспользоваться шлюпками. С огромным нетерпением ждали боевых друзей капитан Радченко, майор Кудлай, старший лейтенант Савон, лейтенант Сотников и другие командиры.

— Хлеба не надо, снарядов побольше! — взволнованно говорил лоцману командир батареи.

Экипажи судов складывали боеприпасы в шлюпки, доставляли их к острову, а «островитяне» по пояс в воде передавали 112-килограммовые снаряды и тяжеленные

полузаряды к ним по цепочке, как по конвейеру, в подземное хранилище. Гарнизон острова снова становился боееспособным.

Как только начало светать, фашисты заметили оживление на острове и открыли яростный огонь. Но разгрузка не прекращалась. Люди упорно работали, чтобы «Петр Штепенко» и шхуна успели в предутреннем тумане сняться с якоря и уйти к Тендре под защиту боевых кораблей.

Однако случилось худшее. Два снаряда попали в моторно-парусную шхуну. Один, к счастью, не взорвался, зато второй сделал в борту большую пробоину. Судно загорелось, в его трюмы, заполненные тяжелыми снарядами, хлынула вода. Судно начало тонуть. Но лиман в том месте был неглубокий, и верхние надстройки остались над водой. Рядом находилась и небольшая шхуна, приведенная на буксире. Только большими усилиями, под огнем противника, удалось погасить пожар.

Но теперь и наши батареи не оставались в долгу, хотя большая часть снарядов еще находилась на шхунах. Наступила ночь. Члены экипажа «Петра Штепенко» и батарейцы снова взялись за разгрузку.

В кромешной тьме трое отважных: коммунист Хаджинов — матрос, комсомолец Прохода — судовой кок и штурман Гальченко бросились выносить снаряды из затопленных трюмов. К ним присоединились батарейцы. Две ночи подряд, несмотря на методический артиллерийский и минометный обстрел, смельчаки доставали со дна драгоценный боезапас. Ныряли, пока не валились от усталости на прибрежные камни.

— Теперь не мешало бы угостить сукиных сынов нашими «галушками»! — поглядывая на отливающие силовой снаряды, обратился Прохода к батарейцам.

— За нами дело не станет, — откликнулся капитан Радченко.

На острове знали: в Очакове, на месте нашей бывшей 15-й береговой батареи, гитлеровцы пытались установить 203-миллиметровое орудие. Наблюдавший за берегом лейтенант Пушкин был поражен варварством оккупантов. В стереотрубу было хорошо видно, как они сгоняли местных жителей — стариков, женщин и детей, и заставляли их впрягаться в повозки с камнем. Люди под плетями тащили, спотыкаясь, непосильный груз.

Не раз наблюдали с Первомайского и картину купания новых «хозяев». Прежде чем войти в воду, гитлеровцы сгоняли на пляж женщин и детей, ограждая себя таким живым заслоном от огня наших батарей...

Но вот наступил подходящий момент и капитан Радченко, наблюдавший за вражеским берегом, дал команду:

— Огонь!

Грянул залп.

В расположении вражеской батареи взметнулись к небу огненные фонтаны.

— Батарея приказала долго жить, — доложил корректировщик.

Снова прозвучала команда:

— Огонь!

И рухнула казарма, где засели гитлеровские молодчики. Немецкий наблюдатель, стоявший на вышке около казармы, полетел вниз...

Как только наши дальномерщики засекали подходящую цель — автомашины, танковые подразделения, скопления пехоты, — дальнобойная и противокатерная островные батареи открывали уничтожающий огонь.

Моряки Черноморско-Азовского пароходства теперь часто доставляли боеприпасы и другие грузы на Первомайский из Ак-Мечети.

Иногда, как это временами бывает и на самом напряженном участке фронта, артиллерийская дуэль вдруг прекращалась. Над морем нависала тишина. Тогда первомайцы слышали далекие раскаты канонады. Они доносились с запада — там, под Одессой, шли жестокие бои.

Защитники острова стойко отражали все атаки врага...

В конце лета 1941 года, когда заметно оживилось движение боевых кораблей и транспортных судов между Севастополем и Одессой, гитлеровцы усилили воздушные удары по нашим портам и флоту, стремясь полностью изолировать осажденный гарнизон Одессы. В связи с этим командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский на одном из заседаний Военного совета предложил, чтобы наиболее опасный участок — 105 миль от Тарханкута до Одесского рейда — суда проходили в темное время суток.

Но, как известно, жизнь вносит свои поправки во многие инструкции, приказы и наставления. Скорректировала она и это решение Военного совета. Оказалось, что для многих транспортных судов, имевших небольшую скорость, на этот переход не хватало даже длинной осенней ночи. Пароходы, вышедшие из Одессы с наступлением темноты, к рассвету достигали только середины Каркинитского залива. Здесь их подстерегали фашистские торпедоносцы. Под удары авиации противника попадали тихоходные суда и на пути из Севастополя в Одессу. Они, как правило, к наступлению вечерних сумерек достигали мыса Тарханкут, а с рассветом, находясь между Тендрой и Одесским портом, подвергались атакам вражеских налетчиков.

В связи с этим Военный совет Черноморского флота решил создать на полуострове Тендра посадочную площадку для наших истребителей. Вскоре на песчаной косе обосновалось небольшое аэродромное хозяйство, а затем приземлились самолеты. Они оказали существенную помощь военным и торговым кораблям на дороге между Одессой и Севастополем.

Связь Одессы с Большой землей в период ее героической обороны не прекращалась ни на один день, хотя морская трасса все время была небезопасной. Восемь рейсов совершил экипаж теплохода «Калинин» к одесским берегам, в шести из них моряки прорывались в порт буквально сквозь огонь, под обстрелом и бомбежками врага. Под прикрытием боевых кораблей и авиации калининцы доставили в Одессу около 1500 тонн боеприпасов, большое количество техники и почти 3-тысячное пополнение для частей Приморской армии.

Самоотверженно трудились экипажи и других судов. Пароход «Чапаев» перевез около 2500 тонн грузов, 8 тысяч солдат и офицеров. Теплоход «Крым» подвозил в Одессу боеприпасы, а обратными рейсами переправлял раненых в порты Кавказа.

Капитан парохода «Курск» В. Я. Труш, вспоминая первый налет вражеской авиации на судно в Одесском порту, говорил:

— Боевое крещение команда выдержала с честью. Никто не растерялся.

Особенно тяжело пришлось экипажу «Курска» 10 августа. Ясным тихим утром, когда первые лучи солнца

окрасили все вокруг в радужные тона, пароход, покинувший ночью Одессу, подходил к Тендре, имея на борту свыше двух тысяч эвакуированных граждан осажденного города. «Курск» сопровождали летчики 9-го истребительного полка Борис Черевко и Владимир Грек. Все шло хорошо. Вдруг в голубом небе вырисовались силуэты трех «дорнье-215». Медленно плыли их серые цельнометаллические тела с подвешенными бомбами. Завязался бой. Два самолета противника были сбиты, но третий упорно рвался к транспорту. В решающий момент у наших летчиков кончился боезапас. И тогда Борис Черевко, презрев смертельную опасность во имя спасения многих жизней, принял смелое решение: «Иду на таран». Один миг — и хвостовое оперение «дорнье» отвалилось. Опрокинувшись на крыло, машина перешла в штопор и рухнула вниз. Самолет Черевко потерял управление и тоже начал падать. На высоте тысяча метров летчик отстегнул ремни и, выпрыгнув из самолета, раскрыл парашют. Уже обессилевшего, потерявшего сознание летчика-героя подобрал в открытом море наш катер, вызванный по радиации моряками парохода «Курск», наблюдавшими за воздушным боем... Это был второй таран на Черноморском флоте. За подвиг Борис Черевко награжден орденом Красного Знамени.

Постоянное барражирование самолетов над морскими коммуникациями позволяло торговым судам курсировать между Тендрой и Одессой не только в ночное время, но и днем.

Все необходимое для ведения боевых действий Приморской армии под Одессой доставляли также торговые суда «Ураллес» (капитан И. Короткий), «Фабрициус» (капитан М. Григор), «Пестель» (капитан С. Кушнаренко), «Шахтер» (капитан П. Безайс), «Березина» (капитан А. Кравченко), «Ташкент» (капитан К. Мошинский) и другие.

Торговые суда на переходах между Севастополем и Одессой часто швартовались к причалам у полуострова Тендра или укрывались от налетов авиации противника под защитой батарей, установленных на островах Берзаны и Первомайский.

Военный совет Черноморского флота внимательно следил за тактической обстановкой в районе Тендровского боевого участка. 15 сентября вице-адмирал

Октябрьский связался по радиации с командиром участка генерал-майором береговой службы Кузьмичевым и приказал: отражать атаки до последней возможности, сковывать противника, истреблять его живую силу. Если придется оставить острова, то отходить на Тендру, которую держать при любых условиях.

— Без Тендры, — подчеркивал командующий флотом, — нельзя твердо держать Одессу¹.

И гарнизоны Березани, Первомайского, Тендры стояли насмерть.

Забегая немного вперед, скажем, что гарнизон Березани держался до 23, а Первомайского — до 25 сентября. Перед эвакуацией их на Тендру моряки заминировали Днепро-Бугский лиман, затопили в нем несколько боиндеров. И долго еще корабли противника не могли базироваться в районе Николаева.

Командиром Тендровского боевого участка, в состав которого вошли 2-й Черноморский полк морской пехоты, зенитный артиллерийский дивизион, 108-й подвижной артиллерийский дивизион, охрана рейда (рейдовые катера, шхуны и два болиндера, отдельная 130-миллиметровая батарея и два бронекатера, управление и политотдел участка, его тыл), Военный совет Черноморского флота назначил полковника Хвескевича.

Эти части и подразделения создали новый заслон на пути противника. Высокий боевой дух царил на Тендре. Политработники проводили беседы с солдатами и офицерами о броненосце «Потемкин», который 14 июня 1905 года подошел к Тендре под красным знаменем, о революционном подвиге потемкинцев. И воины поклялись драться так, чтобы быть достойными наследниками немеркнущей славы героев.

Большую роль сыграл гарнизон Тендры в дни эвакуации войск Приморской армии из осажденной Одессы в Крым. И позднее, вплоть до 5 ноября 1941 года, артиллерия и самолеты, сосредоточенные на Тендре, контролировали морские коммуникации между Одессой и Севастополем.

Наши воины, 86 дней сдерживавшие бешеный натиск гитлеровцев под Очаковом, упорно дравшиеся за Березань и Первомайский, а затем защищавшие Тендру, внес-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 810, л. 27.

ли достойный вклад в героическую оборону Одессы и Крыма. Подвиг бойцов и командиров Очаковского укрепленного района и Тендровского боевого участка занимает достойное место в летописи Великой Отечественной войны.

К ГОРЯЩИМ ПРИЧАЛАМ

Тяжелые летне-осенние бои 1941 года на советско-германском фронте явились суровым испытанием для нашего социалистического государства, проверкой боеспособности Красной Армии, мужества, идейной стойкости советских людей, воспитанных Коммунистической партией.

Неудачи первых дней войны не сломили воли многонациональной семьи народов Советского Союза в самоотверженной борьбе за победу. На всех фронтах враг встречал упорное сопротивление. Уже в первый период войны Красная Армия обрушила на фашистские полчища ошеломляющие контрудары. Так, в сентябрьских сводках Совинформбюро сообщалось, что войска 24-й армии Резервного фронта нанесли контрудар по группировке 4-й армии противника в районе города Ельня, что начались наступательные действия войск Брянского фронта на Рославльском и Новозыбковском направлениях против немецко-фашистской группы армий «Центр». На Карельском перешейке было остановлено наступление финских войск. Войска 22-й армии Западного фронта, вышедшие из окружения в районе Великих Лук, заставили противника перейти к обороне западнее города Андреаполь. Советская дальняя авиация бомбардировала военные объекты противника в Берлине и Либаве.

Это воодушевляло советский народ, поднимало на новые боевые и трудовые подвиги, укрепляло веру в победу над фашистскими захватчиками, посягнувшими на нашу священную землю.

Мужественные защитники городов-героев Ленинграда, Киева и Одессы продолжали сковывать и изматывать врага, срывали его стратегические планы. За их героическими действиями в те дни внимательно следили не только советские люди, но и все прогрессивное человечество.

На фронте под Одессой продолжались тяжелые бои. Приморская армия, моряки военного и торгового флота, все население города самоотверженно выполняли свой долг перед Родиной.

На ближних подступах к Одессе враг, неся большие потери в живой силе и технике, бросал в бой все новые и новые войска. К осени под стенами осажденной Одессы, наряду с шестью румынскими армейскими корпусами, было сосредоточено значительное количество немецких частей. Разведчики Приморской армии зафиксировали, что сюда с других участков фронта переброшены отдельный пехотный батальон, зенитный дивизион, два дивизиона противотанковой артиллерии, инженерные и другие подразделения.

Гитлеровский прислужник Антонеску признавал, что «для захвата Одессы мобилизована вся армия», но успеха она добиться не могла. В середине сентября он издал приказ, в котором грозил строжайшими карами командирам соединений, полков, батальонов и рот, солдаты которых уклонялись от боя. В приказе указывалось, что «если солдаты отступают, начальник обязан установить сзади пулеметы и беспощадно расстреливать бегущих»¹. Но никакие драконовские меры не помогали. Все чаще враг бежал с поля боя, не выдержав контрударов советских воинов.

Командующий Одесским оборонительным районом контр-адмирал Г. В. Жуков в своих воспоминаниях пишет: «Мы проводили активную оборону. Наши части непрерывно беспокоили врага, нападали на него, изматывали, уничтожали. Не раз наступающие и обороняющиеся менялись ролями. Командир 14-й румынской дивизии генерал Ставреску 7 сентября издал приказ, в котором даже поучал солдат своей наступающей дивизии, как надо... обороняться»².

Несли потери, притом немалые, и наши войска. Все острее ощущалась потребность в маршевых пополнениях, боеприпасах, оружии, которые доставлялись с Большой земли только морем.

Верховное Главнокомандование приняло решительные меры для оказания поддержки Одесскому оборони-

¹ Сообщения Советского информбюро, т. I. М., 1944, с. 240.

² Героическая Одесса. Одесса, 1945, с. 27.

тельному району. Защитникам города из резервов 51-й армии были отпущены 5 тысяч винтовок, 650 пулеметов и 120 минометов с тремя боекомплектами¹. Одновременно 15 сентября Ставка направила бойцам и командирам соединений и частей, сражающихся под Одессой, радиogramму с просьбой продержаться под Одессой, радиogramму с просьбой продержаться 6—7 дней в течение которых будет предоставлена помощь авиацией и вооруженным пополнением².

Морякам Черноморско-Азовского пароходства было поручено срочно перевезти из Новороссийска в Одессу части 157-й стрелковой дивизии. На линию Новороссийск — Одесса были поставлены суда «Курск», «Ташкент», «Восток», «Абхазия», «Армения», «Белосток», «Днепр», «Крым» и «Украина». Их экипажи успешно справились с переброской пополнений для Приморской армии. Эти рейсы были особенно напряженными. Морякам приходилось отбивать многочисленные атаки торпедоносцев противника, маневрировать, уклоняться от их комбинированных «звездных» атак.

Пожалуй, еще большая опасность, чем в открытом море, подстерегала транспортные суда в Одесском порту. В начале сентября гитлеровцы, пытаясь сломить сопротивление защитников города, подавить их мужество и моральную стойкость, усилили бомбежки с воздуха, систематически вели обстрел из дальнобойных орудий.

В один из сентябрьских дней в порт доставил пополнения для фронта, боеприпасы и продовольствие пароход «Ташкент». Не успел он ошвартоваться, как началась очередная бомбежка, усилился артобстрел. Бомба в 250 килограммов попала в судно. К счастью, она не разорвалась, но сделала большую пробоину в корпусе на уровне ватерлинии. Вода хлынула в трюм. Шесть грузчиков и стивидор, работавшие здесь, своими телами закрывали пробоину, пока экипаж не подвел брезентовый пластырь.

— Спасибо, родные, вы действовали, как настоящие герои, — горячо благодарил портовиков капитан «Ташкента» К. И. Мощинский.

Снаряды продолжали ложиться у борта парохода. Потом — несколько разрывов на палубе, осколки попали

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 807, л. 23.

² Там же, д. 809, л. 139.

в открытые для разгрузки трюмы, где находились боеприпасы. Начался пожар. Казалось, взрыв судна неминуем. Но благодаря хладнокровию капитана, умелым, четким действиям экипажа беду удалось предотвратить. Докеры во главе с бригадиром Х. Р. Покрасом не прекращали разгрузку даже в самые критические минуты.

Штаб противовоздушной обороны порта за весь период обороны города зарегистрировал 616 налетов вражеской авиации на причалы и транспортные суда. Самый сильный налет фашистских стервятников длился 2 часа 40 минут. Всего на территорию порта только во время дневных и ночных налетов были сброшены почти 1500 фугасных бомб. В течение суток враг обрушивал сюда от 50 до 250 артиллерийских снарядов.

О том, какое напряжение царило в порту, говорят и записи в журнале боевых действий Приморской армии за 1941 год. Приведем отдельные выписки.

«15 сентября. Авиация противника сбросила магнитные мины, часть из них взорвалась. Бомбами разрушен причал. Тральщик «Петраш» получил незначительное повреждение. Артиллерия продолжала обстрел города.

16 сентября. Авиация противника одиночными самолетами типа Ю-88, Ме-111 продолжала налеты на Одессу. Артиллерия противника методически обстреливала город и особенно порт. Нашей авиацией сбит один самолет Ю-88.

19 сентября. В течение ночи авиация противника действовала наиболее активно — произвела 34 групповых и одиночных налета на город с интервалами 12—20 минут. Сброшено колоссальное количество фугасных, зажигательных бомб и мин. В городе возникло много пожаров, причинены большие разрушения.

На участке 25-й стрелковой дивизии противник впервые применил огнеметание. Артиллерия и эсминец «Беспощадный» подавили батареи дальнобойной артиллерии, стрелявшие по Одессе из районов Александровки, Гильдендорфа. Сбит один немецкий самолет. 69-й истребительный полк произвел 65 самолето-вылетов...

Крейсер «Микоян» был атакован самолетами, сброшено 9 бомб, попадания нет.

21 сентября. Самолеты противника большими группами атаковали корабли на рейде и в порту. В результате на канонерской лодке «Красная Армения» возник по-

жар, мотобот ОП-8 от попадания бомбы затонул. Сбито 2 самолета противника...

В результате бомбардировок и обстрела города с начала войны убито 948, ранено 1765 человек из гражданского населения, разрушений — 405, пожаров — 155»¹.

Над осажденной Одессой участились жаркие воздушные схватки. Ее небо защищали мужественные воины 69-го истребительного авиационного полка. Они имели тесную связь с частями Приморской армии, нередко приходили на помощь боевым кораблям и торговым судам в районе Одесского порта.

Однажды в полк приехали представители командования Приморской армии. Они сообщили об угрозе прорыва фашистами обороны и попросили у авиаторов поддержки. Командир полка майор Л. А. Шестаков собрал партийный и комсомольский актив и сказал: «Пойдем к людям, прямо скажем — судьба города зависит от каждого из нас». Комиссар полка Н. А. Верховец, комиссар эскадрильи С. А. Куница, секретарь партбюро К. С. Пирогов, секретарь комсомольского бюро А. А. Ваниев, коммунисты Ю. В. Рыкачев, П. В. Полоз, А. А. Маланов, А. Г. Череватенко, В. А. Серогодский, А. В. Алелюхин, И. Г. Королев направились в подразделения. Не было ни одного летчика, техника, моториста, с которым бы они не встретились, не поговорили. А когда начался бой, коммунисты личным примером повели за собой беспартийных. По 6—7 вылетов совершили за сутки летчики. Наземные войска получили возможность перегруппировать свои силы, закрепиться. Фашисты не прошли².

В те дни отважные соколы 69-го истребительного авиационного полка часто вылетали навстречу идущим в Одессу транспортам, барражировали над акваторией порта. В июле портовики обработали 67 судов, в августе — 79, а в сентябре, несмотря на усилившиеся бомбежки и артиллерийский обстрел, — 95 транспортов.

Враг неоднократно пытался штурмом овладеть Одессой. Приморская армия в упорных боях перемалывала его живую силу и технику, нанесла ему ряд сокруши-

¹ ЦАМО СССР, ф. 268, оп. 9900, д. 32, л. 223, 226, 230, 236, 238.

² См.: Наши крылья. М., Молодая гвардия, 1959, с. 89.

тельных ударов. Понеся большие потери, румынские и немецкие войска были вынуждены отказаться от дальнейших наступательных действий и продолжали топтаться у главной полосы обороны в 8—15 километрах от города.

Наше командование не оставляла тревога за морской порт. Из-за огневых налетов противника порой здесь приходилось приостанавливать обработку судов.

«Порт должен работать бесперебойно круглые сутки. Мы не имеем права рисковать морскими коммуникациями. Лишившись их, невозможно будет оборонять город». Таково было мнение командования Одесского оборонительного района и Черноморского флота.

Военный совет оборонительного района 20 сентября поставил задачу — разгромить вражеские части в районе Григорьевки. Именно здесь, поблизости от небольшого селения, расположенного на пути из Одессы в Николаев, противник установил батареи тяжелой артиллерии, которые методически обстреливали город, порт, боевые корабли и транспортные суда.

Операцию планировалось осуществить десантом 3-го полка морской пехоты при поддержке частей 157-й и 421-й стрелковых дивизий Приморской армии.

На рассвете 22 сентября в районе Григорьевки была выброшена группа моряков-парашютистов в составе 23 человек с задачей нарушить связь противника, создать панику в его тылу. Пока они дерзкими действиями сеяли страх и панику в рядах противника, шла высадка морского десанта. Его поддерживала артиллерия крейсеров «Красный Крым», «Красный Кавказ», эскадренных миноносцев «Бойкий», «Беспощадный», «Безупречный» и канонерских лодок, а также авиация Черноморского флота. В десанте участвовали канонерская лодка «Красная Грузия», один буксир, 22 катера, а также 10 баркасов, которые были собраны в Одесском порту и направлены в помощь десантникам.

Морской десант нанес фашистским захватчикам чувствительный удар и сыграл большую роль в обороне Одессы. Разгромленные им 13-я и 15-я пехотные дивизии противника потеряли только убитыми и пленными до двух тысяч человек. Выбыло из строя и не менее 4,5 тысячи раненых. Наши войска захватили свыше 50 орудий и минометов, 127 пулеметов, более 1000 винтовок и автома-

тов, большое количество боеприпасов и военного имущества. Линия фронта на этом участке была отодвинута почти на 10 километров, в результате противник лишился плацдарма с выгодными позициями для артиллерии. Все четыре 105-миллиметровых орудия батареи, чей прицельный огонь причинял немалый урон порту, были захвачены десантниками и доставлены в Одессу как главные трофеи успешной операции¹.

В порту стало спокойнее, зато противник усилил авиационные удары по морским коммуникациям. Гитлеровцы готовились к захвату Крыма и к северо-западному побережью Черного моря перебрасывали авиационные соединения с других участков фронта. В общей сложности здесь стало действовать 520 вражеских бомбардировщиков и 180 истребителей. Они охотились буквально за каждым судном. Торпедоносцы люфтваффе обычно садились на воду и по многу часов караулили наши суда.

Все чаще морякам приходилось вступать в схватку с фашистскими стервятниками. Они метким огнем сбивали противника с боевого курса, заставляли уходить, как говорится, не солоно хлебавши. Преодолевая любые трудности, рискуя жизнью, моряки не прекращали рейсов в осажденную Одессу.

Ставка Верховного Главнокомандования внимательно следила за событиями в Одессе, постоянно оказывала помощь защитникам города маршевыми пополнениями, боеприпасами, оружием.

Вскоре в Приморскую армию прибыло новое мощное оружие — реактивные минометы. 17 сентября нарком Военно-Морского Флота радировал в Севастополь, что «в Новороссийск направлены две батареи эрэсов специально для Одессы». При этом подчеркивалось: «ни в коем случае не допускать захвата их врагом, даже поврежденными».

Противник, испытав на себе ошеломляющие удары советских реактивных минометов под Оршей и на других участках фронта, усиленно охотился за ними. В его штабах разрабатывались планы захвата «нового оружия большевиков», к их осуществлению привлекались самые матерые разведчики. Не исключалось поэтому, что гит-

¹ ЦАМО СССР, ф. 288, оп. 9900, д. 32, л. 251.

леровцы попытаются добыть его, напад на транспорт в открытом море.

...Пароход «Василий Чапаев» стоял в Новороссийском порту под погрузкой. Его экипаж совершил не один рейс в осажденную Одессу, доставив немало маршевых пополнений и большое количество важного груза для Приморской армии. Чапаевцы были уже готовы к очередному рейсу, но «добро» на выход в море портовые власти почему-то задерживали.

— Почему стоим? Весь груз на борту, нужно бы сниматься, — тревожились моряки.

— Успеем. Все в свое время. Ждем в гости начальника пароходства, возможно, пойдет с нами в Одессу, — успокаивал людей капитан В. В. Анистратенко.

Начальник ЧАБУ поднялся на судно вместе с представителями военного командования. В кают-компании собрали экипаж. Моряков ознакомили с последними сообщениями Советского информбюро, рассказали им о телеграмме участников конференции рабочих Латинской Америки, адресованной рабочим СССР. В ней выражалось восхищение героизмом советского рабочего класса в борьбе с врагом¹.

— Моряки всегда были в передовых рядах советского рабочего класса. Сегодня, в суровых условиях тяжелой войны, они берегут и приумножают его славные традиции, свято выполняют свой долг перед любимой Родиной, — подчеркивалось на собрании.

Г. А. Мезенцев рассказал о положении на боевых рубежах под Одессой, о трудностях, которые испытывали защитники города, и в заключение сообщил:

— Вашему экипажу поручено выполнить особое задание — доставить в Одессу новое грозное оружие. Надеемся, что выполните его с честью.

Еще не закончилось собрание экипажа, как на Импортном причале появились необычные автомашины. Портальные краны быстро подняли их на палубу.

На этот раз «Василий Чапаев» вышел в море в сопровождении усиленного конвоя: эсминца «Сообразительный», тральщика и трех сторожевых катеров. За одну ночь караван преодолел расстояние между Новороссий-

¹ См.: СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Краткая хроника. М., Воениздат, 1964, с. 65.

ском и Крымским полуостровом. Светлое время суток отстоялись на якоре в Севастополе, надежно прикрытом зенитной артиллерией. И только с наступлением вечерних сумерек транспорт и корабли сопровождения покинули бухту Камышовую.

На участке Севастополь — Одесса «Василий Чапаев» сопровождал опытный лоцман капитан третьего ранга И. М. Письменный. Спокойно прошли самые опасные районы. Лишь на подходе к Одессе конвой подвергался обстрелу тяжелых батарей противника, установленных возле села Чабанка. Но гитлеровцы, видимо, поздно обнаружили караван. Недолетавшие снаряды не причинили вреда. 21 сентября «Василий Чапаев» в предупредительной дымке подошел к причалу.

Фронт получил две батареи реактивных минометов, много других ценных грузов. Вскоре в оперативных сводках уже отмечалось, что «катюши» не раз заставляли гитлеровцев панически отступать.

...Вся жизнь осажденного города была тесно связана с портом и флотом. Как только на горизонте появлялись силуэты знакомых пароходов, прорывавшихся сквозь огневые заслоны противника и свирепые осенние штормы, на душе ее защитников становилось радостнее, спокойнее — значит, не прерывается связь с Большой землей, действуют морские трассы.

Как и в мирное время, одесситы поддерживали тесную дружбу с трудящимися Крыма, приходили друг другу на выручку, делились самым необходимым. В конце сентября Севастопольский гарнизон, широко развернувший оборонительные работы, начал ощущать нехватку транспортных средств. Узнав об этом, одесситы выделили для Севастополя более 70 автомашин. Доставить их поручили экипажу теплохода «Анатолий Серов». Моряки во главе с капитаном Д. В. Рудневым успешно справились с этим заданием. Затем севастопольцы получили из Одессы много минометов, изготовленных на местных предриятиях.

Защитники Одессы испытывали затруднения с довольствием. Запасы быстро уменьшались, а пополнять их, доставляя в нужном количестве морем, не всегда удавалось — флот в первую очередь перебрасывал маршевые пополнения и боеприпасы. Еще 23 августа в городе была установлена карточная система распределения про-

дуктов питания¹. А через несколько дней Военный совет оборонительного района сообщил командующему Черноморским флотом, что хлеба для армии и населения осталось на несколько суток.

Трудящиеся Крыма немедленно приступили к отгрузке продовольствия. 29 сентября из Феодосии в Одесский порт ушел с хлебом, мясом и другими продуктами теплоход «Жан Жорес». Одновременно в Севастопольском порту продовольственные грузы принял теплоход «Грузия».

Движение более чем 50 транспортных судов на линии Одесса — Севастополь — порты Кавказа умело координировали представители военного командования капитан второго ранга Б. В. Бортновский и капитан дальнего плавания А. Е. Данченко². Они поддерживали тесную связь с Черноморско-Азовским бассейновым управлением, «Совтанксро́м», капитанами транспортных судов и портами, помогали распределять конвои, обеспечивать транспорты лоцманами, вооружать торговые суда и т. п.

Забота Коммунистической партии, всего советского народа о воинах Приморской армии и населении Одессы придавала осажденным новые силы, помогала стойко и мужественно преодолевать трудности. «Самой характерной чертой для всей массы доблестных защитников Одессы, — писал 26 сентября 1941 года в «Правде» генерал-майор И. Е. Петров, — является полное отсутствие уныния и паники. Оборона проходит в очень тяжелых условиях. Трудности неизмеримы. Но среди защитников города нет ни трусов, ни нытиков. Защитники Одессы знают, что за ними неиссякаемая мощь нашей страны, нашего народа. Защитники Одессы будут драться до последней капли крови».

В конце сентября фронт под Одессой стабилизировался. Несмотря на продолжающиеся атаки, артобстрелы, налеты авиации, было заметно, что противник, ощутив силу наших контрударов, особенно григорьевского десанта, вынужден ослабить свою активность. Спеси у фашистских вояк поубавилось. Антонеску 26 сентяб-

¹ См.: Большевистское знамя, 1941, 24 авг.

² См.: Вольський С. А. Величний подвиг. К., Політвидав України, 1967, с. 114.

ря попросил командование вермахта помочь ему войсками и авиацией. К этому времени стало совершенно ясно, что 18 румынским дивизиям и отдельным немецким частям сопротивление защитников Одессы не сломить. Это, видимо, поняли и в ставке фюрера, не ожидавшей такого отпора на этом участке фронта. Гитлер отдал приказ срочно готовить к переброске в район Одессы из-под Киева 71-ю и 99-ю немецкие дивизии¹.

А осажденная Одесса тем временем усиленно готовилась к обороне в зимних условиях. Строились землянки на подступах к городу, подвозилось зимнее обмундирование, заготавливалось продовольствие, топливо.

— Одессу врагу не сдадим! Будем драться до победы! — эти лозунги, как боевой клич, вдохновляли всех, кто грудью встал на защиту города.

Тем временем войска Южного фронта вынуждены были отходить на восток под ударами превосходящих сил противника. Гитлеровские части вышли к Перекопскому перешейку, а затем к Чонгарскому мосту и Арабатской стрелке. Крым оказался отрезанным. Продолжалось также наступление немецко-фашистских войск на Харьков, Донбасс, Ростов. Приморская армия оказалась в глубоком тылу противника. В случае захвата врагом Крыма вывести наши войска из Одессы было бы практически невозможно. Следовательно, эвакуация Одесского гарнизона была неизбежна.

Защитники Одессы уже выполнили поставленную перед ними задачу. Они длительное время сковывали почти всю румынскую армию и значительные силы группы немецких армий «Юг». Это вынуждены были признать и битые гитлеровские генералы. В частности, фон Конради пишет: «Безусловное господство на море русских привело к тому, что Одесса, блокированная 4-й румынской армией, смогла продержаться до середины октября, так как русским удавалось обеспечить ее снабжение с моря... В результате этой двухмесячной задержки и того, что при наступлении не хватало целой армии, цель, поставленная на 1941 год, не могла быть достигнута».

Оборона Одессы занимает достойное место в ряду успешных операций Красной Армии и Военно-Морско-

¹ Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв. № 493, с. 45—46.

го Флота, героических подвигов советских воинов, спутавших карты вермахта в самом начале войны и лишивших гитлеровцев надежды на молниеносное завершение похода на Восток.

После тщательного анализа оперативной обстановки, сложившейся на юге страны, Ставка Верховного Главнокомандования отдала приказ Военному совету Черноморского флота эвакуировать Одесский оборонительный район и его войсками усилить оборону Крыма.

В директиве Ставки говорилось:

«1. Храбро, честно выполнившим свою задачу бойцам и командирам Одесского оборонительного района в кратчайший срок эвакуироваться из Одесского района на Крымский полуостров.

2. Командиру 51-й отдельной армии бросить все силы армии для удержания Арабатской стрелки, Чонградского перешейка, южного берега Сиваша и Ишуньских позиций до прибытия войск из Одесского оборонительного района.

3. Командующему Черноморским флотом приступить к переброске из Одессы войск, материальной части и имущества в порты Крыма: Севастополь, Ялту и Феодосию, используя по своему усмотрению и другие удобные пункты высадки...»¹

Значительная роль в осуществлении этой операции отводилась транспортному флоту, особенно сухогрузным судам Черноморско-Азовского пароходства и одесским портовикам. 1 октября командующий Черноморским флотом вице-адмирал Октябрьский сообщил Военному совету Одесского оборонительного района ориентировочный график подхода 15 судов для эвакуации осажденного гарнизона. Напряженная работа предстояла не только сухогрузным судам. В связи с усилением автомобильных перевозок внутри оборонительного района, а также для снабжения уходящих из Одесского порта судов с войсками и боевой техникой потребовалось большое количество горючего. Доставку его из портов Кавказа военное командование возложило на коллектив черноморского нефтеналивного пароходства «Совтанкер». Это задание своевременно выполнили экипажи теплоходов «И. Сталин» и «Серго». Уже на за-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 242, л. 371—372.

вершающем этапе эвакуации города горячее доставил также танкер «Москва».

С тогдашним старпомом (позднее он стал капитаном) танкера «И. Сталин» Н. И. Плявиным автору этих строк уже после войны довелось в качестве его помощника по политической части плавать на танкере «Станислав». Как-то в районе Бискайского залива мы разговорились о героических делах республиканской Испании, перешли к событиям на Черном море в годы Великой Отечественной войны. Вспоминая тяжелые дни 1941 года, Николай Иванович говорил:

— Смертельная опасность сопровождала каждый рейс в осажденную Одессу. До конца дней не перестану восхищаться нашими людьми. Ведь чем сложнее, опаснее была обстановка, тем увереннее, энергичнее действовал каждый моряк, тем теснее сплывался экипаж танкера.

Об этом свидетельствуют и многочисленные рейсовые донесения с торговых судов. Лаконично, точно рассказывают они о бесстрашии, самоотверженности моряков транспортного флота, их постоянной готовности к подвигу во имя победы над врагом, свободы и независимости любимой Советской Родины.

...Чтобы выполнить директиву Ставки об эвакуации, защитникам Одессы предстояло решить сложнейшие задачи. Необходимо было сдерживать натиск противника, нанося ему мощные контрудары, и одновременно незаметно вывозить оборудование действующих цехов, заводов и порта, значительную часть населения, партийный и советский актив, личный состав Приморской армии с оружием и боевой техникой.

Был разработан очень смелый план, тщательно продуманы все детали предстоящей операции.

Так, например, с боевых позиций снималась в первую очередь тяжелая артиллерия. Чтобы противник не заметил этого, корабельной и береговой артиллерии предписывалось заблаговременно произвести пристрелку целей вместе с полевой артиллерией, а в дальнейшем вести огонь по войскам противника самостоятельно, заменив эвакуируемую тяжелую артиллерию Приморской армии. Одновременно с тяжелой артиллерией вывозились тылы частей обороны. Главные же силы армии должны были пока оставаться на своих рубежах.

В помощь Военному совету была создана специальная комиссия из представителей военного командования, партийных и советских работников, принявшая участие в подготовке плана эвакуации осажденного гарнизона.

Воснный совет поставил ответственные задачи перед коллективом портовиков и экипажами торгового флота — подготовить все необходимое для быстрой погрузки на пароходы военной техники, организовать посадку и размещение на судах раненых солдат и офицеров, вывезти примерно 40 тысяч человек гражданского населения, вывести из строя важнейшие объекты в порту, а затем, в самый последний момент, эвакуировать около 1800 портовиков, обеспечивавших погрузку судов.

К эвакуационным работам был привлечен весь партийно-хозяйственный актив города, все коммунисты. В тот напряженный период большую организаторскую работу среди портовиков и моряков проводили секретарь Одесского обкома КП(б)У по транспорту Е. Ф. Карюков, начальник порта П. М. Макаренко, комиссар порта М. М. Гильдин, секретарь парторганизации порта А. М. Разуваев, начальник штаба военно-морской базы капитан первого ранга К. И. Деревянко, военный комендант порта капитан-лейтенант П. П. Романов, начальник военно-транспортной службы Черноморского флота капитан второго ранга Б. В. Бортновский, старший инженер по эксплуатации порта Г. И. Стокфиш.

Коммунисты-портовики возглавляли погрузку судов, организовывали дополнительные бригады грузчиков из рабочих и служащих, личным примером вдохновляли людей на героический труд.

Ветерана торгового флота капитана порта В. И. Ковалева знал каждый черноморский моряк. Его уважали за огромный опыт, мужество и находчивость. Днем и ночью Василия Ивановича можно было встретить на причалах, там, где в его знаниях и опыте возникала нужда. Принципиальный руководитель, коммунист, верный товарищ, он умел повести людей за собой.

Личным примером и добрым словом помогали товарищам преодолеть усталость и тревогу А. Т. Грек, Б. В. Загоровский, Г. Е. Крыжановский, А. И. Павлов, Х. Р. Покрас, В. И. Проняков и другие коммунисты порта. Часто бывали в бригадах грузчиков и судовых экипажах контр-адмиралы Л. А. Владимирский и Г. В. Жу-

ков, генерал-майор И. Е. Петров, принявший в начале октября командование Приморской армией в связи с болезнью генерал-лейтенанта Г. П. Софронова.

К Одесскому порту в конце сентября и начале октября спешили корабли Черноморского военного и торгового флота. Они были готовы выполнить приказ Ставки — перебросить Приморскую армию в Крым, где уже шли бои с фашистскими захватчиками.

ЖДИ НАС, РОДНАЯ ОДЕССА

Сила сопротивления врагу не ослабевала ни на минуту. Части Приморской армии, боевые корабли Черноморского флота, летчики 69-го истребительного авиационного полка активными действиями способствовали успешному проведению эвакуации.

Командование Одесского оборонительного района 2 октября организовало сильную контратаку.

В результате стремительного удара наших войск противник был сбит со своих передовых позиций и к исходу дня отброшен в район Дальника. Части Приморской армии разгромили 4 вражеских батальона, уничтожили до 1000 фашистских солдат и офицеров, взяли 162 пленных, захватили 44 орудия, 40 пулеметов и много других трофеев. Все попытки противника в последующие дни перейти в наступление и улучшить свое положение на этом участке оказались безуспешными. Войска Одесского оборонительного района отбивали атаки врага, нанося ему большой урон. В грохоте боев гитлеровцы даже не заметили, что многие воинские части и значительное количество боевой техники сняты с передовых позиций и грузятся в порту на транспорты. В первую очередь из Одессы в Крым отправлялись наиболее боеспособные части, получившие хорошую закалку под стенами осажденного города.

Портовикам и судовым экипажам, работавшим с предельным напряжением, стало еще труднее. Гитлеровцы держали под прицельным огнем не только основные причалы порта, но и временные пристани в Аркадии и на Большом Фонтане, которые были ими обнаружены. Транспортные суда и боевые корабли приходилось то и дело перешвартовывать, выводить на внешний рейд.

Все это очень усложняло погрузочные операции, забирало многие часы драгоценнейшего времени.

Тем не менее 4 октября портовики в соответствии с планом эвакуации, отправили транспорты «Котовский», «Серго» и крейсер «Красный Кавказ», увозившие в Крым 133-й и 384-й стрелковые полки, роты противовоздушной обороны, отряд аэростатов заграждения и несколько рабочих батальонов. Вместе с войсками на этих судах покинуло город большое количество гражданского населения.

Вслед за первым караваном направились к крымским берегам, где шли тяжелые бои с наступающим противником, «Грузия», «Ураллес», «Судком», «Жан Жорсс», «Абхазия», «Белосток». За первую неделю октября моряки переправили в Крым около 18 тысяч солдат и офицеров, 130 тяжелых орудий, 129 автомашин, 53 трактора и почти тысячу лошадей. Одновременно из Одессы было эвакуировано 2600 раненых.

Советскому военному командованию никогда прежде не приходилось осуществлять эвакуацию целой армии из окруженного противником города. А здесь предстояло вывезти несколько десятков тысяч бойцов и командиров вместе с боевой техникой и тылами. И сделать это надо было в глубочайшей тайне от врага. Малейшая неточность в расчетах, малейшая нечеткость в выполнении операции могли привести к самым тяжелым последствиям. Поэтому все детали эвакуации, ее порядок и сроки завершения уточнялись, выверялись по нескольку раз. Наконец, 11 октября 1941 года был издан приказ Военного совета Черноморского флота. Командованию Одесского оборонительного района предлагалось приложить все усилия к тому, чтобы транспорты в порту не задерживались. Отвод войск с занимаемых позиций должен был производиться в несколько очередей. Последним, арьергардным частям необходимо было отойти в ночь с 15 на 16 октября. На командиров соединений и частей возлагалась обязанность вывезти артиллерию, кроме используемой для прикрытия отхода последнего эшелона, все ручное, автоматическое оружие, минометы, танки, батареи РС, авторезину и боезапас, а также не менее 500 автомашин и тракторов.

Для прикрытия отхода войск и сопровождения последнего каравана судов в Одессу прибыли крейсера

«Красный Кавказ» и «Червона Україна», эскадренные миноносцы «Бодрый», «Смышленный», «Шаумян» и «Незаможник», а также четыре базовых тральщика и десять сторожевых катеров.

Начиная с 12 октября вся бомбардировочная авиация Черноморского флота действовала в зоне Одесского оборонительного района. Одновременно по распоряжению Наркомата Морского Флота СССР из портов Крыма и Кавказа взяли курс на Одессу 17 крупнотоннажных судов Черноморско-Азовского пароходства, получив предписание прибыть в Одессу не позднее 15 октября.

Руководители и партийная организация Одесского порта вместе с представителями обкома партии и политотдела пароходства провели в те дни большую организаторскую работу. Каждый получил конкретное задание на период эвакуации. Почти 1800 механизаторов и грузчиков были распределены по боевым и транспортным судам. Они помогали морякам крепить на палубах боевую технику, оборудовать трюмы и кубрики, чтобы разместить в них как можно больше людей.

В соответствии с боевым приказом командующего Приморской армией части 25-й, 95-й, 421-й стрелковых и 2-й кавалерийской дивизий под прикрытием арьергардных батальонов, усиленных батареями полевой артиллерии и орудиями противотанковой обороны, вечером 15 октября начали отходить с основного оборонительного рубежа в пункты посадки на транспорты. В 23.00 они находились уже в районе порта, а в 3.00 16 октября закончили посадку на транспортные суда и боевые корабли. Затем ускоренным темпом погрузились и арьергарды. Всю ночь раздавались мощные взрывы — это уничтожались наши батареи прикрытия и некоторые другие объекты. Эвакуация Одесского оборонительного района так и осталась незамеченной противником.

Вместе с боевыми кораблями в ночь на 16 октября 1941 года из Одесского порта ушли транспортные суда «Восток», «Жан Жорес», «Василий Чапаев», «Калинин», «Армения», «Абхазия», «Москва», «Грузия», «Ураллес», морские буксиры «Гарпун», СП-13, СП-15, гидрографические суда «Зенит» и «Черноморец», а также углеперегрузатель УП-2.

Чтобы подобрать солдат и офицеров, работников морского флота, по разным причинам отставших от транспортов, в порту задержался только пароход «Большевик». Он принял на борт 83 человека и утром снялся с якоря.

Вслед за ним взяли курс на Севастополь буксирные катера «Симеиз», «Этор» и «Силин» с командами подрывников-саперов. После этого тральщик ТЩ-15 поставил мины на внешнем рейде. Последним, в 9.00, покинул порт сторожевой катер охраны водного района Одесской военно-морской базы...

Только к полудню 16 октября противник понял, что Одесса оставлена советскими войсками. Но лишь к вечеру его авангардные подразделения отважились войти в город.

Переход кораблей и транспортов в Севастополь совершился успешно. Правда, во второй половине дня немецкая авиация предприняла ряд попыток атаковать наши корабли. Но успеха не имела. Гитлеровцам удалось нанести повреждение только шедшему замыкающим «Большевику». Советские истребители, охранявшие караван, провели в тот памятный день 23 воздушных боя. Они сбили 17 вражеских самолетов. Трех фашистских пиратов уничтожила зенитная артиллерия. Наши потери — шесть самолетов. Потерь в личном составе эвакуированных войск на переходе морем не было.

Морским путем из Одессы в Крым были вывезены все войска, армейские тылы, штабные подразделения. Одесский гарнизон, насчитывавший около 80 тысяч человек, в течение нескольких часов был полностью принят на корабли и переброшен в район Севастополя.

Героическая эпопея обороны Одессы завершилась.

Советский народ никогда не забудет подвиг защитников города, славных трудовых коллективов портовиков, судоремонтников, моряков торгового флота.

В фондах Одесского историко-краеведческого музея хранится интересный документ — письмо бывшего командующего Черноморским флотом адмирала Ф. С. Октябрьского, направленное 27 мая 1947 года исторической комиссии Одесского порта. В частности, он говорит:

«В тяжелый период обороны, когда было принято решение оставить Одессу, портовики проделали тяжелую

и сложную работу, обеспечив погрузку войск Приморской армии, боевой техники и населения, показав делом свою преданность и любовь к Советской Родине. Как командующий флотом, руководивший этим делом, выражаю свою особую благодарность всем рабочим, служащим и руководству Одесского порта. Спасибо, дорогие друзья, за службу»¹

Экипажи торговых судов Черноморско-Азовского пароходства в течение 73 дней героической обороны Одессы совершили в двух направлениях 378 рейсов. В перевозках грузов личного состава воинских частей, гражданского населения участвовал 71 пароход и теплоход общим водоизмещением 345 тысяч тонн. Моряки торгового флота доставили в Одессу 63 759 солдат и офицеров, 19181 тонну различных грузов и 1314 лошадей. Одновременно они вывезли в Крым и на Кавказ свыше 120 тысяч воинов, 51 063 тонны грузов и около 4 тысяч лошадей Приморской армии.

Флот пароходства эвакуировал из Одессы 300 760 человек гражданского населения, 24 768 тонн оборудования промышленных предприятий, а также 262 472 тонны разных грузов, в том числе 14 600 тонн металла и 31 956 тонн зерна.

Ничего не оставлять врагу — этот приказ Родины был выполнен. Даже одно из трофейных орудий — 105-миллиметровую пушку завода Бофор, моряки переправили в Севастополь и передали музею².

Исполнив свой долг и покидая город по приказу командования, его защитники клялись:

— Мы вернемся! Жди нас, Одесса. Мы отомстим фашистам за каждую твою рану, за каждую твою слезу!

Высоко оценив героический подвиг защитников города, Советское правительство учредило медаль «За оборону Одессы», а самой Одессе было присвоено звание города-героя.

¹ Одес. гос. ист.-краевед. музей, инв. № 928—5994.

² См.: Красный черноморец, 1941, 21 окт.

ОПЕРАЦИЯ «СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО»

К концу ноября — началу декабря 1941 года всему человечеству нашей планеты стало ясно: разработанный гитлеровцами и рассчитанный на молниеносную войну план «Барбаросса» провалился. Война, вопреки всем планам и надеждам фашистов, принимала затяжной характер, а это с каждым месяцем и днем приближало победу нашей страны.

Советское Верховное Главнокомандование планировало и осуществляло мероприятия, направленные на изгнание врага с захваченной территории и победоносное завершение войны. В их числе был перевод части танкерного флота с Черного моря на Дальний Восток и Север.

Благодаря постоянной заботе Коммунистической партии и Советского правительства вместе со всем народным хозяйством страны развивался морской транспорт и его неотъемлемая часть — нефтеналивной флот. Уже в конце первой пятилетки, в связи с увеличением перевозок нефтепродуктов, появилась необходимость создания специализированного пароходства. В 1932 году была организована Дирекция наливного флота Черного моря — «Совтанкер», который к началу Великой Отечественной войны имел 22 наливных судна, общим дедвейтом 170 122 тонны, пароход «Стахановец» и два буксира — «Вежилов» и «Тайфун».

Танкерный флот состоял в основном из новых крупных судов отечественной постройки. Николаевские корабели еще в годы первых пятилеток начали поставлять стране танкеры, не уступавшие лучшим зарубежным образцам, — «Азербайджан», «Вайян-Кутюрье», «В. Аванесов», «Донбасс», «И. Сталин», «Кремль», «Москва», «Серго», «Эмба», «Сахалин» и другие. Нака-

нуне войны, в 1940 году, они перевезли 5 250 тысяч тонн сырой нефти, бензина, мазута и других наливных грузов для народного хозяйства страны. В «Совтанкере» выросли замечательные кадры моряков. Экипаж танкера «Советская нефть», спасший французских моряков в открытом море, знали далеко за рубежами нашей Родины.

С началом боевых действий на черноморском театре танкерный флот, наряду с другими судами бассейна, активно включился в перевозки грузов для фронта, принял участие в эвакуации народнохозяйственных ценностей из прифронтовых районов побережья и переброске жидкого топлива для участвующих в сражениях боевых машин.

Уже 28 июня 1941 года «Совтанкер» получил задание штаба Черноморского флота «...срочно перебросить из Батуми 14 800 тонн мазута в Новороссийск, Севастополь, Одессу, Очаков и Николаев»¹.

Моряки танкерного флота успешно справились с этой важной оперативной задачей. В общей сложности за вторую половину первого года войны они перевезли 611 тысяч тонн нефтепродуктов и 53 тысячи тонн других грузов².

О сложности работы, о трудностях плавания в прифронтовой полосе рассказывают дошедшие до нас строки политдонесений.

«5 августа 1941 года, «Сахалин». Экипаж принимал участие в установке зенитных орудий и пулеметов на борту. Трое суток стояли на внешнем рейде Керчи, сообщения с берегом не было. Экипаж оказался без продуктов, хлеба. Никаких упреков. Все понимают, что трудности только начинаются».

«17 августа, «Советская нефть». На порт Одессы было 17 налетов авиации противника. Судовые артиллеристы вели непрерывный огонь. Отличились: коммунисты — второй штурман А. С. Журавлев, третий механик И. И. Колесник, члены ВЛКСМ — моторист В. Пьяниченко и матрос А. Елисева. Последняя лучше всех девушек действовала в орудийном расчете носового орудия, бесперебойно подносила снаряды».

¹ ЦВМА, ф. 1087, оп. 017216, д. 85, л. 263.

² Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 189, оп. 1, д. 29, л. 48.

«26 марта 1942 года, «Эмба». Во время налета противника на порт Туапсе танкер был подожжен. Электрик С. А. Зазай, несмотря на бушевавший вокруг него огонь, не покинул своего места у пулемета, стрелял до тех пор по фашистским стервятникам, пока не загорелась на нем одежда. Несмотря на полученные ожоги, он помогал затем тушить пожар...»¹

Сравнительно молодой Черноморский нефтеналивной флот, только частично приспособленный для перевозок небольших партий нефтепродуктов в таре (в особых сухогрузных трюмах), стал фактически пионером в области использования палуб для перевозок тяжеловесов и негабаритных грузов еще в довоенное время². А после начала войны черноморцы стали смело использовать имевший место в мировой практике опыт загрузки танков зерном. Наиболее широко он был применен в октябре 1941 года, когда потребовалось ускорить переброску около 140 тысяч тонн хлеба из Крыма, Мариуполя и глубинных пунктов Азовья³. Под эти перевозки, наряду с сухогрузными судами, было поставлено почти 75 процентов танкерного флота⁴.

Обстановка, сложившаяся на сухопутных фронтах и морских театрах в конце 1941 года, вызвала необходимость усиления нашего Северного и Дальневосточного пароходств танкерным и ледокольным флотом. Решить эту задачу в то время можно было только за счет внутренних ресурсов страны и прежде всего путем переброски тоннажа с Черного моря, так как суда этого типа, имевшиеся на Балтике, были блокированы немецко-фашистскими захватчиками в Финском заливе.

Учтя все эти обстоятельства, Государственный Комитет Обороны СССР в конце октября 1941 года принял решение о переводе с Черного моря на Север ледокола «А. Макаров», танкеров «В. Аванесов», «Туапсе», «Сахалин», «Вайян-Кутюрье», «И. Сталин», «В. Куйбышев», «Серго» и «Эмба»⁵.

Переговоры с турецким правительством по этому вопросу дали положительные результаты. Было полу-

¹ Паргархив Одес. обкома КП Украины, ф. 189, оп. 1, д. 19, л. 107.

² См.: Морской флот, 1941, № 11—12, с. 22.

³ ЦА ММФ, ф. 65, оп. 3, д. 2/3, л. 823.

⁴ См.: Морской флот, 1941, № 11—12, с. 23.

⁵ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 20962, л. 121—122.

чено согласие на проводку наших судов через Босфор и другие территориальные воды Турции. Правда, турецкое правительство оговорило свое согласие условием: ни одно из наших судов не должно принадлежать к Вооруженным Силам. Поэтому ледокол «А. Макаров»¹, который во всех иностранных справочниках числился как вспомогательный крейсер в военное время, решено было пока задержать и отправить позже, если будет достигнута соответствующая договоренность и успешно завершится операция по переброске остальных судов.

Вместо ледокола «А. Макаров» в группу судов, отправлявшихся на Дальний Восток, был включен «А. Микоян» — корабль ледокольного типа, построенный в начале 1941 года на николаевских судостроительных заводах².

Руководителем экспедиции был назначен начальник пароходства «Совтанкер» И. Г. Сырых.

Судьбу свою Иван Григорьевич связал с морем давно. Подростком еще плывал матросом на небольших суденышках, приписанных к Новороссийскому портофлоту. В начале тридцатых годов работал портовым грузчиком в Туапсе, а потом стивидором и одновременно учился на рабфаке. Здесь он, завоевав ударным трудом и активным участием в комсомольской работе авторитет у портовиков, стал коммунистом. Его рекомендовали на учебу в Москву. Закончив Промышленную академию, Иван Григорьевич возвратился в родной коллектив и в 1937 году стал начальником пароходства «Совтанкер». Молодой, энергичный, он многое сделал для улучшения перевозок наливных грузов в Черноморско-Азовском бассейне. Пароходство накануне войны не один раз завоевывало почетные места в социалистическом соревновании.

18 ноября 1941 года в журнале истории Черноморского флота была произведена запись о получении на имя командующего флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского распоряжения адмирала И. С. Исакова о том, что по-

¹ Ледокол «А. Макаров» постройки 1916 г., грузоподъемностью 4600 тонн, мощностью 6500 л. с. 17 ноября 1941 года ушел из Туапсе в Севастополь и пропал без вести. Гибель судна и ее причины остались не зафиксированными и являются одной из загадок периода Великой Отечественной войны на Черном море.

² Центральный парт. архив Ин-та марксизма-ленинизма (далее — ЦПА ИМЛ), ф. 473, оп. 1, д. 32, л. 277.

мощником начальника экспедиции назначен капитан второго ранга П. И. Тарадин.

Тарадин вылетел в Новороссийск 20 ноября 1941 года, имея при себе план предстоящей операции по переводу судов на Дальний Восток¹.

Военный совет Черноморского флота к этому времени уже многое сделал для подготовки экспедиции. Был разработан план перехода судов через Черное море к Босфору, выполнение которого возлагалось на вице-адмирала Л. А. Владимирского. Все намеченные к переводу танкеры и ледокол «А. Микоян» должны были собраться в Потти. В зависимости от скорости судов из них формировались два отряда, которым для конвоирования от Потти до Босфора придавались эскадренные миноносцы.

Выход отрядов из Потти был назначен в сумерки. Идти они должны были вне видимости берегов. В случае отставания одного из судов остальные должны были следовать дальше, не задерживаясь, а к Босфору подойти в темное время суток или на рассвете.

Руководство экспедиции, капитаны танкеров и ледокола были поставлены в известность и о том, что Военный совет Черноморского флота распорядился на всем пути следования вести гидросамолетом воздушную разведку и поиск подводных лодок протвинника.

Рекомендовалось строжайшее соблюдение всех мер предосторожности. Радиосвязь на время перехода категорически запрещалась, исключая случаи аварии².

Таков был план операции, объявленной совершенно секретной. Командованию экспедиции для ее выполнения предстояло проделать большую организаторскую работу, так как даже сбор предназначенных к переводу судов в одном пункте был связан с немалыми трудностями. Ведь все они находились в море, выполняя боевые приказы.

...Капитан танкера «Сахалин» Придо Адович Померанц вторые сутки не уходил с мостика. Судно, с трудом преодолевая тугие накатывающие свинцовые волны, держало курс на Севастополь. В обычных рейсах капитан Померанц полностью полагался на своих помощников, их

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 248, л. 199.

² Там же, ф. 10, д. 248, л. 101 — 102.

знания и опыт, приобретенный за годы совместного плавания. Но теперь, когда за каждым всплеском волны можно было ждать появления перископа вражеской подводной лодки, а в облачном небе, как хищники, высматривали свои жертвы немецкие торпедоносцы, в сложных штормовых условиях, Придо Адович находился рядом с вахтенным штурманом. Он без нужды не вмешивался в команды своих коллег, но всегда был готов прийти на помощь в трудную минуту, принять решение, от которого зависела судьба экипажа, судна, груза.

И ближайшие помощники капитана, как и весь экипаж «Сахалина», знали, что решение Померанца будет единственно правильным. На Черноморском бассейне он справедливо пользовался репутацией человека инициативного, решительного, не боящегося разумного риска, если этого требовало дело. Все помнили, как в апреле 1941 года «Сахалин» вошел в Керченский канал, а лоцмана, чтобы провести судно к порту, не оказалось. Придо Адович провел танкер сам¹. Его смелое решение позволило избежать задержки в проводке других судов, скопившихся на подходе к каналу, а инструкции о заходе в Керченский порт с тех пор были пересмотрены: опытным капитанам разрешалось заходить в порт самостоятельно, без помощи лоцманов.

Нелегкой и непростой дорогой пришел Придо Адович на капитанский мостик. На судне, пожалуй, не было ни одного человека, который бы по-хорошему не завидовал жизненному пути командира. Многие, кто плавал с ним длительное время, знали его биографию. Родился он в 1886 году на побережье пролива Муху в Эстляндской губернии. Уже в раннем детстве полюбил море, когда с отцом, рабочим одного из предприятий города Хаапсалу, по воскресным дням плавал на утлом суденышке под парусом к островам Сарема и Хиума, где рыбачили их дальние родственники.

Жизнь эстонского рабочего, как и любого труженика царской России, была тяжелой. Придо рано начал зарабатывать на хлеб. В 1902 году устроился кастрюльником на норвежское судно, бросившее якорь в порту его родного города, затем плавал учеником, матросом на английских пароходах, до изнеможения драил палубу

¹ См.: Штурвал Туапсе, 1941, 1 мая.

и круглыми сутками орудовал лопатой возле топок, дышал угольной пылью и задыхался от невыносимой жары. Потом почти пятнадцать лет трудился на российских торговых судах.

Великая Октябрьская социалистическая революция застала молодого моряка в Петрограде. Он с радостью приветствовал исторический зал «Авроры».

С 1923 года Померанц крепко-накрепко связал свою жизнь с Одессой. Он плывал боцманом на судах «Госчапа», как сокращенно называли созданное в сентябре 1922 года Государственное Черноморско-Азовское пароходство. Успешно окончив морской техникум, получил назначение в «Совтанкер». Плавал вторым и старшим штурманом. В 1936 году ему, уже опытному судоводителю, доверили танкер «Вайян-Кутюрье», затем «Ялту», а в 1937 году назначили капитаном теплохода «Сахалин».

С первых дней войны «Сахалин» в походах. Порты Крыма, Кавказа, осажденная Одесса...

Капитан Померанц, как и все советские люди, непоколебимо верил, что победа в схватке с гитлеризмом будет на стороне народа, вставшего на защиту родного Отечества. И для приближения этого светлого часа отдавал все силы. Члены экипажа всегда поражались работоспособности капитана, а когда началась война, казалось, он вообще не знал отдыха.

Услышав сообщение о приказе Верховного Главнокомандования оставить Одессу и эвакуировать ее гарнизон в Крым, капитан стал еще более сосредоточенным. Он сутками не сходил с мостика, руководя отражением атак вражеской авиации.

Сахалинцы стали уже опытными воинами. Многие из них хорошо овладели комендорским делом и умели отражать вражеские налеты. Славу особо метких зенитчиков имели секретарь судовой парторганизации помполит В. И. Чекурда и матрос-рулевой С. П. Герасимов.

... «Сахалин» шел в Севастополь.

— Можно считать, ночь миновала, — обронил, ни к кому не обращаясь, вахтенный штурман Телохин и обвел взглядом сереющий горизонт.

— Кажется, без особых происшествий, если не считать шторма, — откликнулся помполит. — Да и шторм

вроде бы утихает. Смотрите, тучи расходятся. Севастополь солнышком встретит.

И тут по всему судну загремели колокола громкого боя. Тревога! Тройка вражеских самолетов вошла в разворот, чтобы спикировать на танкер. Моряки мгновенно заняли места по авральному расписанию. Комендоры встали к орудиям.

— Право на борт, — спокойно произнес капитан, принявший командование судном.

— Еще, еще право! Так держать!

Когда вражеские стервятники начали один за другим срываться в пикé, моряки открыли огонь. Через несколько минут «Сахалин» поддержали артиллеристы эсминца, вышедшего навстречу с главной базы. Противник вынужден был сойти с боевого курса, а танкер, приняв военного лоцмана, благополучно прошел по каналу между минными полями, оставив позади боновые заграждения.

На траверзе Константиновского равелина радист вручил капитану радиограмму:

«...Примите все меры ускорения разгрузки судна тчк Следуйте Камыш-Бурун под оборудование городской электростанции тчк Срочно возвращайтесь Новороссийск тчк Сырых».

Придо Адович не знал тогда, что аналогичные радиограммы получили также капитаны танкеров «В. Аванесов» и «Туапсе». Не знал, конечно, и того, какое задание его ждет.

Как только в Новороссийске собрались отобранные для экспедиции суда, они получили приказ идти в Батуми (по ряду обстоятельств, указанный ранее пункт сосредоточения был изменен). Морякам объявили, что им предстоит выполнить важное правительственное задание, которое требует серьезной подготовки. Необходимо обновить оснастку, танкеры окрасить, вычистить, подремонтировать.

Это никого не удивило: суда нуждались в ремонте и сделать это, вероятно, лучше всего в Батуми. Удивление по приходу в Батуми вызвало распоряжение демонтировать зенитные установки.

Но приказ есть приказ. Оружие аккуратно снимали, заботливо смазывали и отправляли на склад, хотя каждый знал: долго оно там не задержится. Война!

Прибывший в Батуми представитель Главного штаба Военно-Морского Флота СССР капитан 2-го ранга П. И. Тарадин на совещании капитанов ледокола и танкеров рассказал о плане операции. Здесь же были разработаны все детали предстоящей экспедиции, уточнен план взаимодействия с командирами боевых кораблей, выделенных для сопровождения каравана в район Босфорского пролива.

25 ноября 1941 года вице-адмирал Владимирский дал «добро» на выход в море, и в ночь на 26-е караван снялся с якоря.

ПЕРЕХОД БАТУМИ — БОСФОР

Трудно ждать ласки от моря поздней осенью, когда сталкиваются над ним в поединке и вспучивают его до небес яростные ветры, несущие с собой то колючие ливни пополам со снегом, то секущие струи нудного мелкого дождя, то непроглядные туманы. Метеорологи не обещают морякам легкого плавания в таких погодных условиях. Но надеяться на лучшие не приходилось, и ледокол «А. Микоян» вместе с танкерами и выделенными для охраны лидером «Ташкент», эсминцами «Сообразительный» и «Способный» — целый караван — покинули порт.

Ледокол и танкеры шли кильватерным строем, а рядом в ночной мгле на небольшом расстоянии от каравана разрезали крутые агатовые волны корабли конвоя.

Двигались медленно — не больше десяти узлов. Грузенные до отказа сырой нефтью, предназначенной для Турции, танкеры чувствовали себя в штормовом море более уверенно, чем быстроходные, но валкие эсминцы, которые в условиях шторма увеличить ход не могли.

Штурманы проложили курс до самого Стамбула. Время рассчитали так, чтобы на место прибыть рано утром, до рассвета. Но море разыгрывалось не на шутку, и самым реальным расчетам грозил пересмотр...

В рубке «Сахалина» Придо Адович колдует над картой. Семен Максимович Телохин, которому как раз в эту ночь выпало стоять свою штурманскую вахту, всматривается в темень и пытается уловить хотя бы очертания идущего впереди «Туапсе». Но это ему не

удастся, так как завеса дождя с каждым мгновением становится плотнее. На мостике и помполит Василий Иванович Чекурда. Он опытный моряк и хорошо понимает всю трудность штормового перехода, в котором опасностью угрожает не только стихия...

— О чем думаете, комиссар?

— Кажется, не успеть нам, Придо Адович, до расвета к Босфору. Смотрите, что наш Посейдон выделяет!

— Посейдон — это ничего, — растягивает каждое слово капитан. — Пока что он работает на нас.

— Да, — подхватил Телохин. — В такую погоду вряд ли немцы сунутся.

— Пойду взгляну, как там в машинном, — сказал помполит.

В машинном отделении рев бушующего моря не слышен. Мерно постукивают поршни, мелькают шатуны, дрожат тонкие черные стрелы под стеклами круглых, как рыбий глаз, приборов. Все заняты своим делом.

— Так и за три дня к Босфору не доберемся, — вздыхает вахтенный механик Семен Братченко. — Идем как по акватории порта. Реверс за реверсом. Машину же надорвем.

— Знали бы вы, что делается наверху! — ответил Чекурда. — Эги не видать!

— Да, мы чувствуем, как покачивает.

— Ну вот... А ведь мы не одни идем. И сигнализация ограничена.

— Ладно, товарищ помполит, — улыбнулся Бритченко, — это я так, для разговора. Мы не подведем.

Да, такие не подведут. Случались сахалинцам и сложнее переделки, когда приходилось не только штормам противостоять, но и неприятельских мин избегать, и от вражеской авиации отбиваться, но никогда еще железное сердце танкера не давало перебоев. В золотых руках второго механика комсомольца Семена Бритченко, моториста Ивана Крашенюка и их товарищей оно всегда работало без перебоев.

В курилке, куда зашел Василий Иванович, — дым ко-ромыслом. Идет горячий спор. Бойкий на язык матрос Аркадий Акулов петухом налетел на боцмана Куприя:

— Вот вы, Дмитрий Осипович, — боцман. Значит, должны все знать. Так и скажите, куда мы чапаем?

— Хоть и боцман, а знаю, что знаю, — парировал Куприй. — Идем в Царьград, возем туркам нефть.

— Ага, вроде бы и войны никакой нет, — съехидничал матрос Иван Дубинин. — Возем нефть на продажу.

— Да-а, как в мирные времена, — вздохнул кто-то.

— А ведь только с вами, Дмитрий Осипович, капитан на «ты», — вернулся к началу разговора Аркадий, — мог бы он по дружбе и проговориться, куда мы после Стамбула.

— Да-да, наш капитан проговорится! — засмеялись все.

— А все жс, Дмитрий Осипович, — не отставал от боцмана Аркадий, — объясните. А, может, вы скажете, товарищ помполит?

Василий Иванович присел к накрытому белой скатертью столу, придвинул к себе пепельницу, достал портсигар.

— Мы вроде бежим куда-то, — с горечью произнес боцман. — Возем туркам нефть, когда наши товарищи кровь за Родину проливают...

— Раз возем — значит, надо, — сказал Аркадий. — Меня волнует, что дальше делать будем. Вот бы этот кроссвордик решить, товарищ помполит!

— Все вы знаете, что мы выполняем правительственное задание. И раз нам его доверили, должны гордиться оказанной честью.

— Жаль, товарищ помполит, что от фронта уходим, только воевать научились.

— Нас впереди ждут большие трудности и чтобы их преодолеть, немалое мужество потребует. Ведь идет мировая война. Через двое-трое суток будем знать больше, думаю только, что дорога предстоит дальняя.

— А теперь отдыхать, друзья. Дело к полуночи, — поднялся Чекурда. Выходя из курилки, вслух подумал: — Свежеет. Как бы урагана не было...

Опасения помполита оправдались. Море разыгралось не на шутку: зюйд-вест до одиннадцати баллов, иногда переходящий в ураган. Заступая на вахту, рулевой Степан Герасимов замерил в 6.00 скорость ветра. Доложил капитану:

— Двадцать пять метров в секунду!

— Оповестите всех членов экипажа: переходным мостиком пользоваться только в спасательных поясах, — распорядился Придо Адович.

Наступило утро, но никто не увидел восхода солнца: оно так и не смогло пробиться сквозь низкие черные тучи и темно-серую пелену дождя. Капитан Померанц несколько раз вслух поругивал погоду. Но в душе был рад, что она надежно укрыла караван от налетов вражеской авиации. Подумал, что и подводные лодки вряд ли отважатся выйти на охоту в такой шторм. Все же старпому Станкову приказал:

— Выставьте вахтенных для наблюдения за морем.

И добавил уже не в порядке приказа, а как бы объясняя самому себе:

— Ночью все равно: смотри, не смотри — ничего не увидишь.

— Да еще такой ночью, как была эта! — подхватил старпом.

— А днем напороться на мину — очень обидно, — закончил после паузы свою мысль Придо Адович.

Выполняя приказ военного командования, караван продвигался вдали от турецких берегов. Весь день не утихал шторм. За изморосью сле-сле угадывались контуры идущих рядом судов и кораблей конвоя. К ночи опять все поглотила темнота.

Пережитые моряками невзгоды в этом переходе вспоминает контр-адмирал В. Н. Ерошенко, бывший командир лидера эскадренных миноносцев «Ташкент». Он пишет: «Порой «Способный» и «Сообразительный» совсем скрываются из виду за завесой дождя или густыми снежными зарядами, словно перенесшимися на Черное море из Заполярья... Ночью волна если и стихает, то ненадолго. Внезапно командир идущего впереди «Сообразительного» капитан-лейтенант С. С. Ворков доносит, что с эсминца замечены силуэты неизвестных кораблей. Владимирский приказывает ему сблизиться с ними и выяснить, что это за корабли. Тем временем изготавливаемся к бою. На своих постах и артиллеристы, и торпедисты... Корабли оказываются турецкими транспортами. Чтобы не вышло ошибки, они застопорили ход и освещают накрашенное на бортах крупное изображение национального флага — полумесяц на красном поле...»

Отблески света заметили на танкерах. Забили тревогу. Каждый занял место согласно расписанию. На ходовой мостик танкера «Сахалин» взошел начальник экспедиции И. Г. Сырых.

— Что бы это могло быть, Придо Адович? — обратился он к капитану.

— Думаю, ничего страшного.

— Основания?

— Встреча с фашистами обошлась бы без иллюминации.

— Верно.

И действительно, вскоре мимо колонны танкеров по левому борту, похоже курсом на Синоп, проследовали небольшие турецкие транспорты.

— Отбой, машина средний ход! — скомандовал капитан.

Судно вздрогнуло и начало набирать скорость. Моряки скатывали шланги, убирали на место пожарный инвентарь. Боцман возился под дождем у баталерки, свертывая кошку.

К утру 29 ноября море поутихло, в воздухе потеплело. В дымке утреннего тумана все чаще и чаще стали появляться рыбацкие баркасы, фелюги с черными косыми парусами — первые вестники приближающейся суши. А вскоре открылись и темные, покрытые вечнозелеными зарослями кустарника берега Северной Анатолии.

Море стало более спокойным, хотя волна, как говорят моряки, еще не убилась. Загруженные до предела танкеры шли спокойно. Показался высившийся на европейском берегу Босфорского пролива Румелифенери (Европейский маяк). Корабли конвоя отвернули вправо и легли на обратный курс.

— Счастливого плавания! — был последний прощальный семафор с «Ташкента».

В этот момент невесть откуда вынырнул и развернулся у ледокола «А. Микоян» небольшой катерок под турецким флагом. Затем он обошел все три советских танкера и на каждом оставил лоцмана.

— Добрый день, мастер! — по-английски приветствовал турок Придо Адовича, поднявшись в сопровождении вахтенного на мостик «Сахалина». — Будем стоять два часа. Так что давай кофе и икру, угощай старого агу, — заявил лоцман.

— Насколько мне известно, по-вашему «ага» означает также «бедный человек», а ведь вы, лоцман, не можете быть бедным, — пошутил капитан.

— Сегодня в Турции все бедные.

— Почему?

— Кругом война.

— Да... Теперь понятно. Потерпите, ага, все будет, только скажите: почему так долго ждать?

— Идет ремонт боновых заграждений. Скоро кончат.

Придо Адович был предусмотрительным хозяином. Он хорошо знал нравы турецких морских властей, десятки раз ходил по Босфору с лоцманами. Поэтому в его каюте уже все было подготовлено. Буфетчица Анастасия Саломашенко с помощью дежурного кока Якова Бондаренко, одно время работавшего официантом в ресторане лучшей одесской гостиницы «Лондонская», сервировали стол, сварили душистый черный кофе.

Начальник экспедиции И. Г. Сырых и капитаны судов очень беспокоились, что из-за шторма не удалось подойти к Босфору в темное время суток, как было намечено в начале операции. Однако за столом еще более встревожились. Лоцман сообщил, что многие турки были осведомлены не только о подходе первого каравана. Турецкий пайлот, как здесь называют лоцманов, почти точно перечислил и те танкеры, которые предполагалось отправить через Босфор вторым эшелонном.

— Вот тебе и конспирация, — возмущался Иван Григорьевич, когда турок ушел из-за стола и занял свое место на ходовом мостике.

— Где-то промашка. — только и сказал капитан, старательно раскуривая трубку, набитую на сей раз натуральным турецким табаком из лоцманского кисета.

Еще более тревожную весть принес на «Сахалин» военно-морской атташе в Турции капитан первого ранга К. К. Радионов, когда караван встал на якорь в бухте Золотой Рог у Стамбула. Он рассказал, что 28 ноября слышал по радио сообщение немцев, будто советские суда были обстреляны турецкой береговой батареей.

— Вы представить себе не можете, как я рад видеть вас целыми и невредимыми! — пожал он руку Придо Адовичу и Ивану Григорьевичу.

Никто из присутствующих тогда не знал, что эту передачу противника зафиксировали также советские радиостанции, в связи с чем вице-адмиралу Октябрьскому из Главного штаба Военно-Морского Флота был отправлен запрос о том, как прошла операция. Поскольку на обратном пути лидеру «Ташкент» уже разрешалась

связь с командованием Черноморского флота, в штаб пошло донесение: «Первый эшелон прошел хорошо, Владимирский вернулся всеми кораблями, танкеры на месте, никаких обстрелов...»¹

— Нам связь с Большой землей запрещена, а как бы хотелось передать туда, что пока все хорошо, — вздохнул Сырых. — Не понимаю, — обратился к Радионову, — для чего немцам понадобилось такое заведомо ложное сообщение?

— Думаю, для провокации. Для чего же еще? — ответил тот и добавил: — Не волнуйтесь, Иван Григорьевич, о вашем благополучном переходе на Родине узнают.

— Без связи как без рук, — вступил в разговор Чекурда. — Целых три дня не имеем известий о положении на фронтах. Как там? Как Севастополь?

— Могу обрадовать, — улыбнулся капитан первого ранга. И зачитал несколько последних сводок Советского информбюро.

С особым воодушевлением было встречено сообщение о том, что 29 ноября наши войска, сломив упорное сопротивление противника, заняли Ростов-на-Дону и нанесли значительное поражение группе войск Клейста.

Когда К. К. Радионов дошел до заключительных слов: «Противник, бросая оружие, начал беспорядочный отход на запад», — все бурно зааплодировали. На судах советского каравана состоялись митинги. моряки поклялись не жалеть сил, а если потребуется, и самой жизни для выполнения поставленной перед ними задачи.

Начальник экспедиции И. Г. Сырых передал К. К. Радионову рапорт Советскому правительству, в котором, в частности, писал: «Первый этап перехода показал высокую выучку моряков каравана, сумевших обеспечить в тяжелых штормовых условиях бесперебойную работу механизмов на всех судах, штурманы показали искусство ориентироваться в сложной обстановке, преодолевать трудности боевого перехода»².

Часть поставленной задачи выполнена. Но все же более легкая часть. Впереди — Дарданеллы, Эгейское и Средиземное моря. Впереди — океан...

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 248, л. 181.

² ЦПА ИМЛ, ф. 473, оп. 1, д. 30, л. 188.

ЛЕДОКОЛ УХОДИТ НА ЮГ

29 ноября вечером на танкере «Сахалин», где находился начальник экспедиции И. Г. Сырых, собрались все капитаны судов каравана. Пришел на совещание и советский военно-морской атташе в Турции капитан первого ранга К. К. Радионов.

— В связи с тем, что секретность операции сорвана, возникла необходимость пересмотра ранее намеченных планов, — обратился он к присутствующим. — Но прежде, чем мы приступим к обсуждению наших дальнейших действий, — несколько слов общего характера.

К. К. Радионов дал глубокий анализ той весьма непростой обстановки, которая сложилась в конце ноября 1941 года в районе Юго-Восточной Европы и Ближнего Востока, где шла ожесточенная борьба между Англией и Германией за влияние на Турцию.

Из сообщений печати моряки знали о том, что турецкое правительство 25 июня 1941 года провозгласило нейтралитет в войне Германии с Советским Союзом. Однако в этот же день в турецком национальном собрании состоялась ратификация договора о дружбе между Турцией и Германией. По поводу этого акта были произнесены речи, восхваляющие гитлеровский поход «против коммунизма».

Вообще, с началом войны в Турции очень активизировались всевозможные профашистские элементы, развивающие идеи пантюркизма. Во главе их стояли многие политические деятели, в том числе и редактор газеты «Джумхуриет» Юнус Нади, Менеменджиоглу и другие¹.

К. К. Радионов рассказал руководителям экспедиции о том, что турецкий премьер-министр в беседах с германским послом фон Папенем не скрывал своих симпатий к гитлеризму и ненависти к народам СССР. Глава турецкого правительства одобрял гитлеровские планы физического уничтожения десятков миллионов советских граждан. Одновременно он заявил, что «уничтожение России является подвигом фюрера»².

¹ См.: Десборин Г. А. Международные отношения и внешняя политика СССР 1917--1945 гг., вып. 4. М., 1947, с. 60.

² Юсупов А. Р. Стамбул. М., Наука, 1970, с. 123.



Г. А. Мезенцев, начальник Черноморского пароходства



И. Г. Сырых, начальник пароходства «Совтанкер»

В. В. Анистратенко, капитан теплохода «Василий Чапаев»

И. И. Сокальский, помощник капитана по политической части теплохода «Василий Чапаев»





В. Г. Попов, капитан ледоко-
ла № 7



Г. Н. Вислобов, капитан теп-
лохода «Кубань»

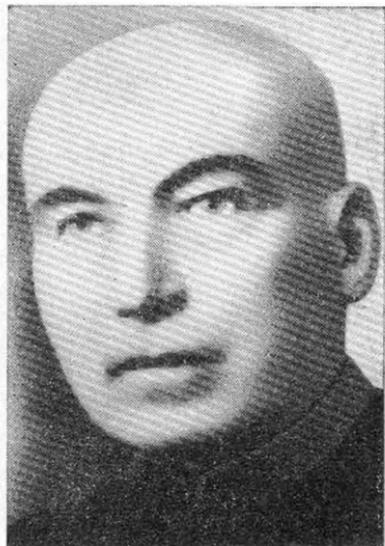
А. Ф. Шанцберг, капитан теп-
лохода «Ворошилов»



В. Я. Плашевский, капитан
санитарного транспорта «Арме-
ния»



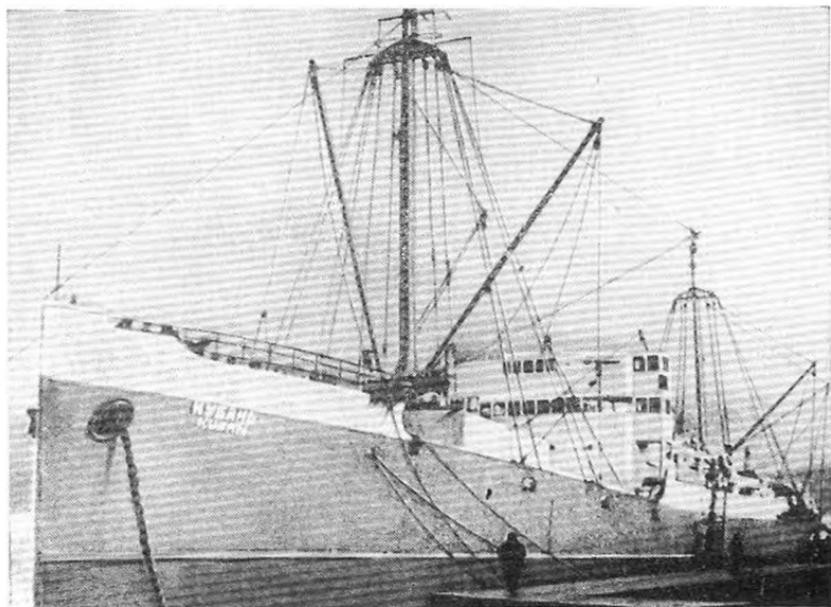
М. И. Григор, капитан парохода «Фабрициус»



П. А. Бейзас, капитан теплохода «Калинин»

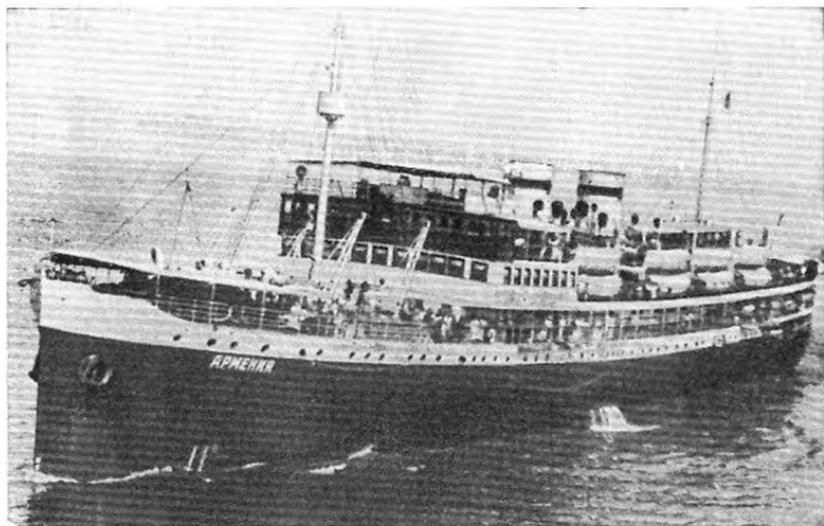
Группа участников Феодосийского десанта на борту теплохода «Кубань» (второй справа — старший штурман С. М. Шапошников)

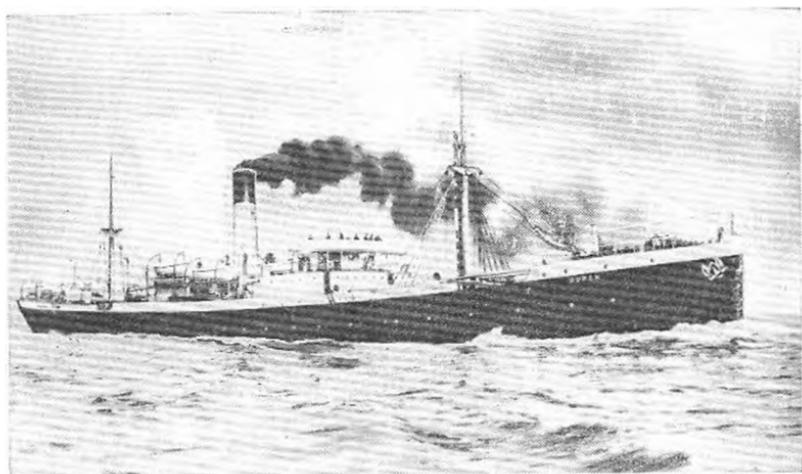




Теплоход «Кубань»

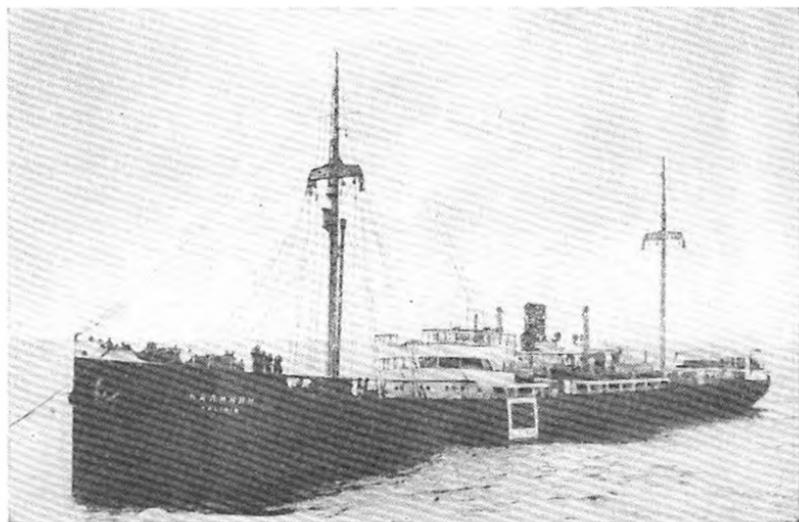
Санитарный транспорт «Армения»





Пароход «Курск»

Теплоход «Калинин»





М. И. Фокин, капитан санитарного транспорта «Грузия»

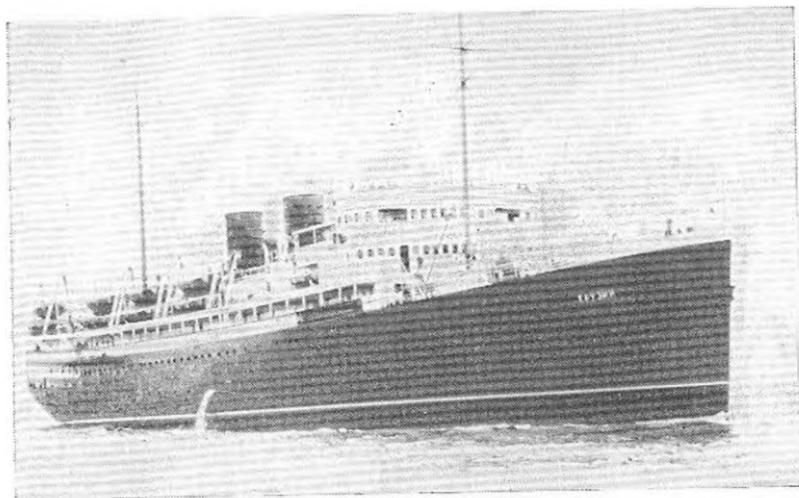


В. А. Габуния, старший помощник капитана транспорта «Грузия»

Э. И. Фрейман, капитан парохода «Большевик»

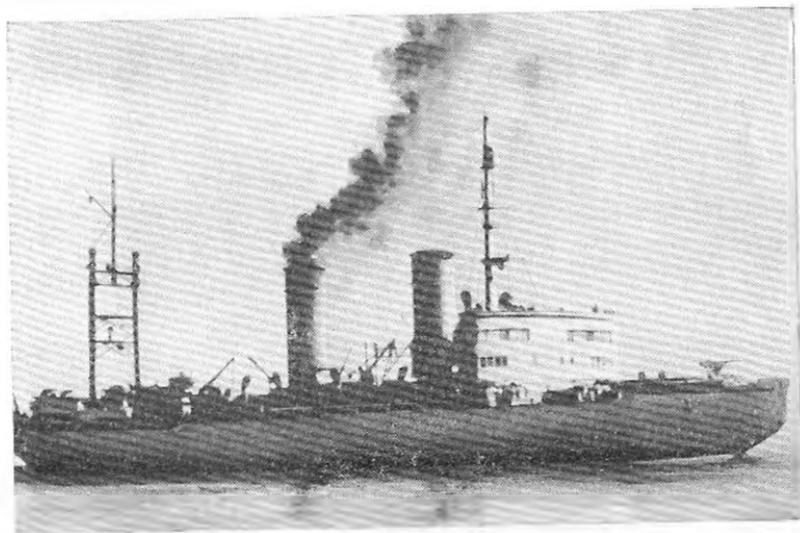


Б. В. Бортновский, начальник военно-транспортной службы Черноморского флота



Санитарный транспорт «Грузия»

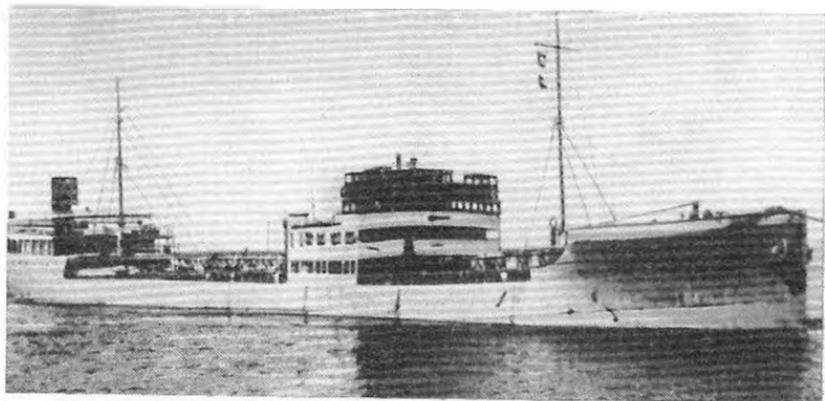
Ледокол «А. Микоян»

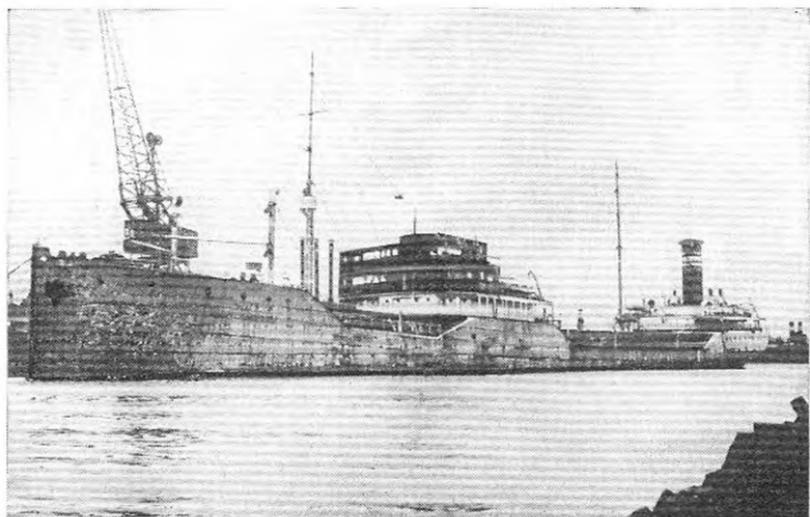




Танкер «Сахалин»

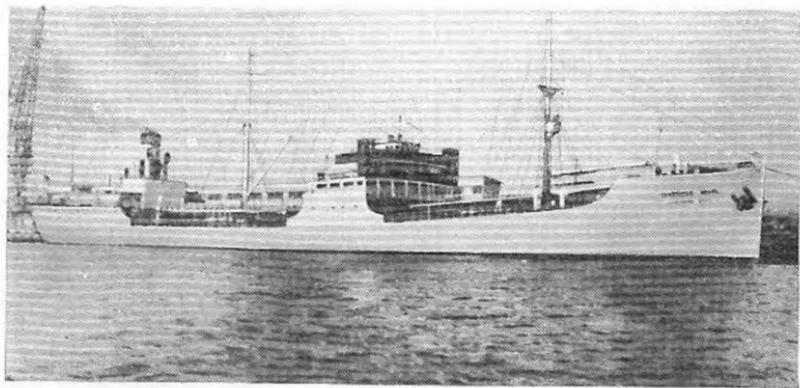
Танкер «В. Аванесов»





Танкер «Серго» (до 1933 г. «Союз горнорабочих СССР»)

Танкер «Советская нефть»



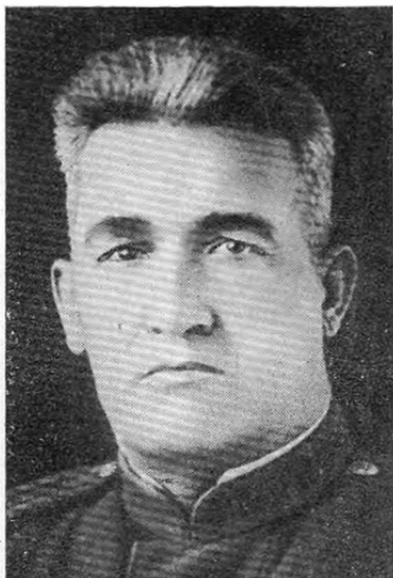


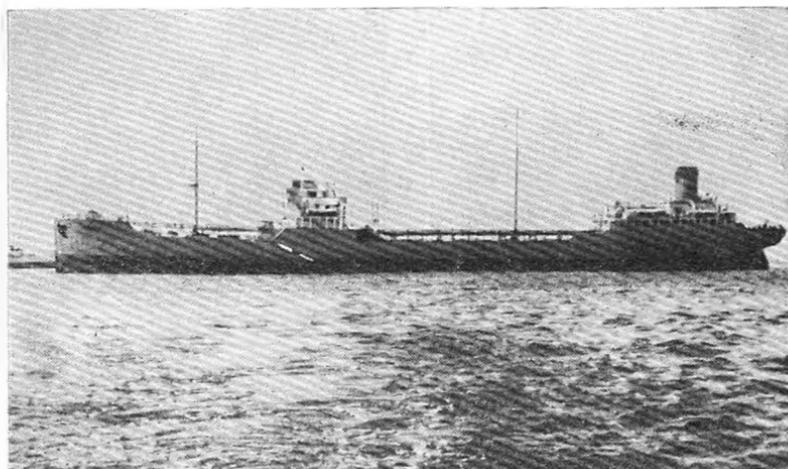
Группа членов экипажа танкера «Москва» (снимок 1952 года).
В центре капитан П. А. Померанц — в годы войны капитан танкера
«Сахалин»

Л. С. Борисенко, капитан па-
рохода «Зырянин»



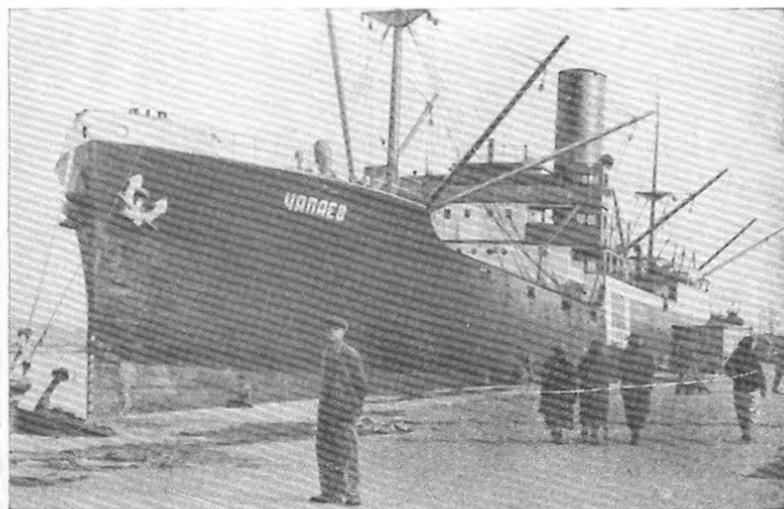
И. М. Письменный, военный
лоцман





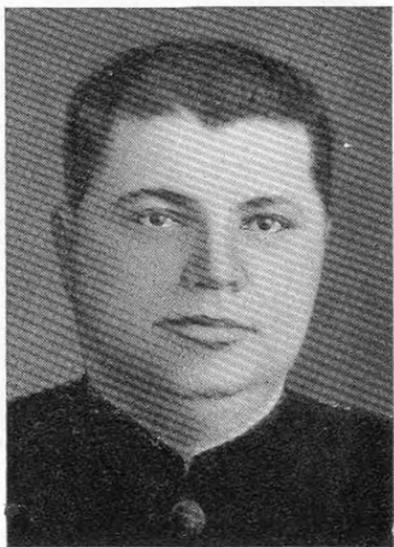
Танкер «Москва»

Пароход «Чапасв»





А. И. Чирков, капитан парохода «Чапаяв»



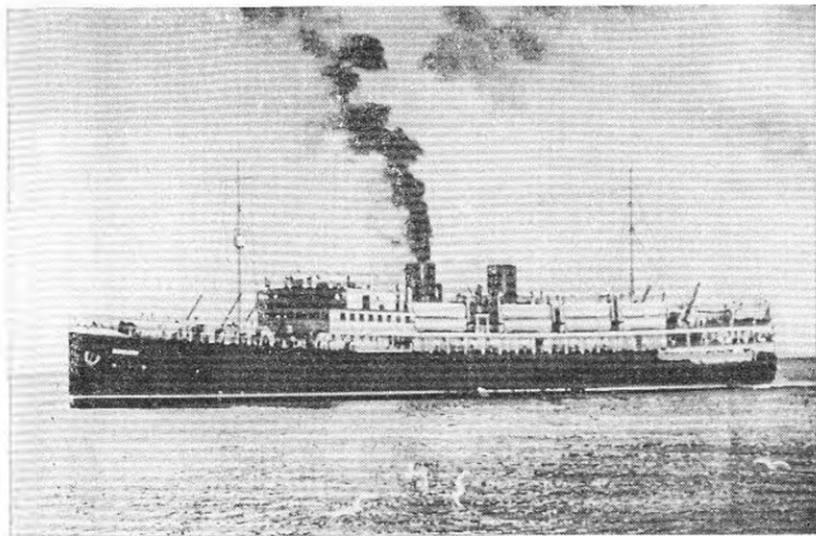
Н. В. Фомичев, капитан теплохода «Тракторист»

В. Н. Ушаков, капитан санитарного транспорта «Львов»



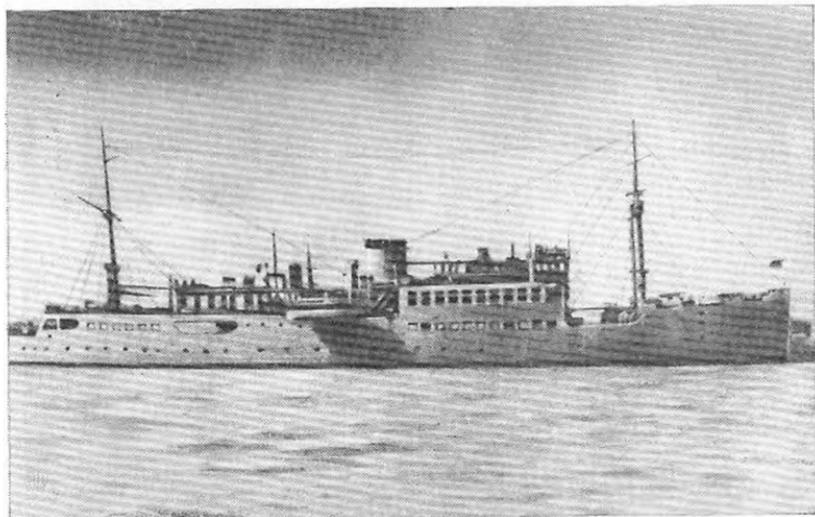
К. И. Мощинский, капитан парохода «Ташкент»

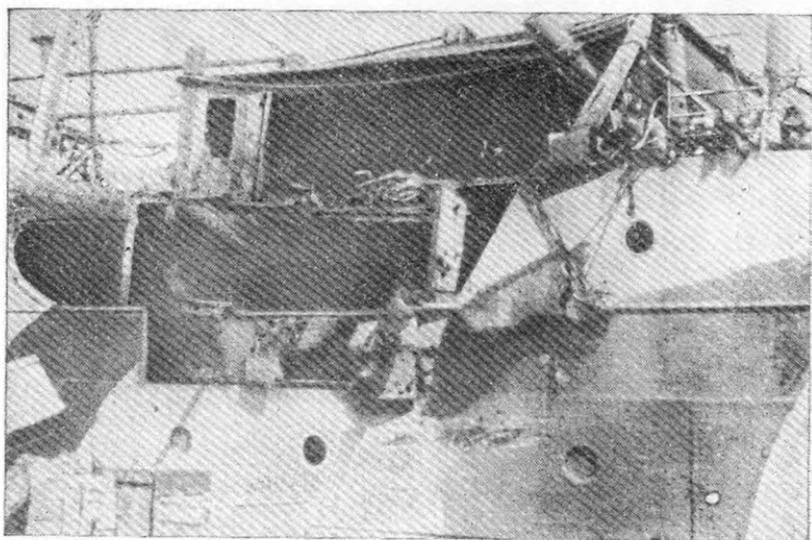




Теплоход «Абхазия»

Санитарный транспорт «Львов»





Разрушения на транспорте «Львов» после вражеской бомбардировки

Погрузка раненых на санитарный транспорт «Львов»





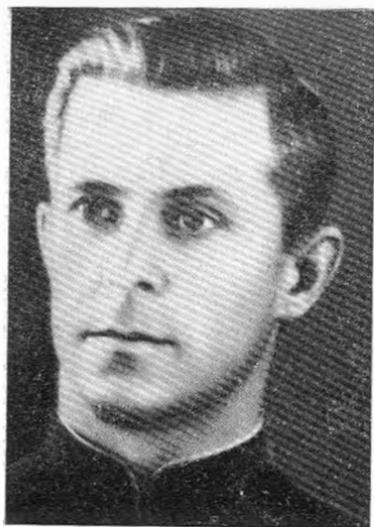
Г. Г. Фурдуй, помощник капитана по политической части теплохода «Сакко и Ванцетти»



Н. Н. Крук, старший помощник капитана парохода «Курск»

Группа моряков с теплохода «Анатолий Серов»



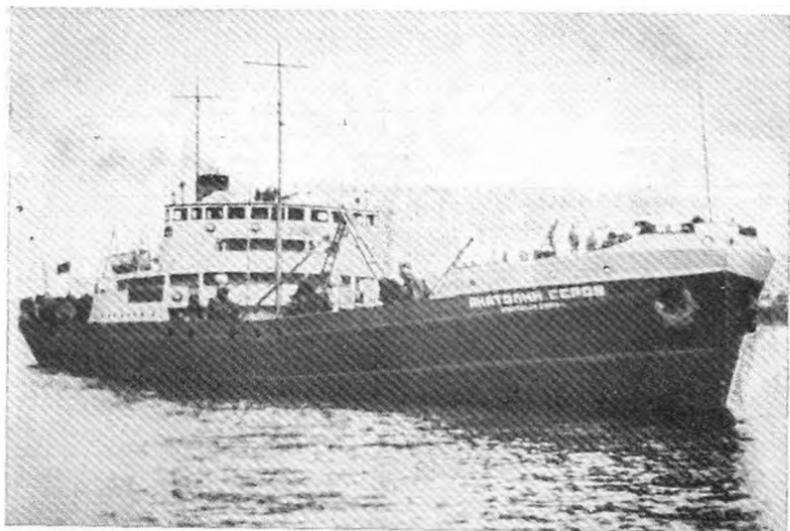


К. К. Третьяков, капитан теплохода «Анатолий Серов»



С. Н. Кушнарэнко, капитан парохода «Пестель»

Теплоход «Анатолий Серов»



Подогреваемые националистическим угаром, пантюркисты вновь вытащили на свет сумасбродный план территориальных приобретений за счет СССР. В июле 1941 года турецкий журнал «Бозкурт» поместил карту, из которой следовало, что пантюркисты хотели бы захватить почти половину Советского Союза. Они устремляли свои взоры на весь Кавказ и области к северу от него до Ростова и Сталинграда, все Заволжье от устья Волги до Казани, всю советскую Среднюю Азию, Крым и большую часть Сибири.

Эту авантюристическую политику тогдашних турецких правителей искусно подогревали гитлеровцы. Они топили турецкие суда в Черном море, сбрасывали бомбы на турецкие города и, по своему обыкновению, приписывали свои злодеяния Советскому Союзу. Турецкое правительство поставляло в Германию промышленное и сельскохозяйственное сырье, покрывая, в частности, потребности немецкой военной промышленности в хромовой руде. Через проливы проходили суда, доставлявшие германским армиям подкрепления, продовольствие и вооружение. Нарушая конвенцию, заключенную в 1936 году в швейцарском городе Монтре о режиме черноморских проливов, Турция пропустила в Черное море в 1941 году ряд судов, в том числе германский сторожевой корабль «Зеефальке» и итальянский корабль «Тавризио»¹.

Турецкая печать всячески скрывала от населения правду о положении на фронтах войны, не публиковала сообщений Совинформбюро. В то же время правительство Турции открыто поощряло антисоветскую пропаганду, создание разного рода антисоветских организаций, которые в большинстве своем находились на содержании у гитлеровцев².

Рассказал К. К. Радионов и о причинах срыва секретности перехода ледокола и танкеров. Как ему стало известно, еще 27 ноября 1941 года в 11 часов дня директор турецкого нефтяного общества в Стамбуле Талаат пригласил к себе коллегу из американской нефтяной фирмы «Сокони Вакуум» Эрота Уокера и сообщил:

¹ См.: Деборин Г. А. Международные отношения и внешняя политика СССР 1917—1945 гг., с. 61.

² См.: Юсупов А. Р. Стамбул, с. 123.

— Где-то 29 ноября советские танкеры привезут в Стамбул нефтегрузы. Необходимо сейчас же вступить в переговоры со всеми здешними нефтефирмами насчет размещения такого большого количества нефти. Нефть будем выгружать во все нефтебазы, а если не хватит места, то и в нефтеналивные шаланды¹.

Этот разговор велся в присутствии двух мелких чиновников нефтяного общества. Тогда же в кабинет заходили еще два турка.

Уокера крайне удивило сообщение турецкого коллеги. Его, Уокера, опытного специалиста, хорошо знающего порт, в совершенно секретном порядке информировал адмирал Келли в Анкаре о возможности доставки в Турцию нефти на советских танкерах и спрашивал совета относительно быстрой разгрузки. А тут разговор в присутствии других лиц! Поэтому на вопрос Талаата, известно ли Уокеру что-либо о приходе советских танкеров, он ответил, что ничего не знает².

Однако сообщения Талаата слышали те, кому слышать не полагалось.

— Таким образом, товарищи, вы видите, что положение значительно осложнилось, — сказал в конце совещания К. К. Радионов. — Хотел бы только рекомендовать капитану Сергею Михайловичу Сергееву и капитану-наставнику Ивану Арсентьевичу Боеву сегодня же ночью увести ледокол «А. Микоян» в Мраморное море и дальше по заданному курсу. Полагаю, что немецкая разведка уже принимает соответствующие меры. Однако никто не может думать, что корабль уйдет немедленно. Каково ваше мнение, капитан Сергеев?

— Экипаж готов следовать по заданному курсу хоть сейчас.

— Сейчас не нужно, еще светло. А ночью снимайтесь. Мы все подготовили. После совещания останьтесь вместе с капитаном Боевым.

— Есть!

— Остальным придется некоторое время постоять в Стамбуле. Во-первых, надо разгрузиться. Во-вторых, продумаем тактику дальнейшего перехода. Полагаю, что нецелесообразно идти через Дарданеллы караваном.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 44.

² Там же, л. 45.

В ночь на 30 ноября ледокол «А. Микоян» снялся с якоря и направился в Мраморное море. Судно спокойно прошло Дарданеллы, острова Самос, Кос и Родос, занятые итальянскими войсками. Противник, видимо, не рассчитывал, что советские моряки так быстро покинут Стамбульский рейд. Но тишина бывает обманчива, и на ледоколе бдительно несли вахту, пристально следя за воздухом, всматриваясь в морскую даль. Трудно было поверить, что в необычно красивых, точно сапфировых, водах Эгейского моря притаилась смерть.

Утром 2 декабря прозвучал сигнал тревоги. Со стороны мыса Мармарис к ледоколу заходил вражеский самолет. Но он не застал врасплох советских моряков, хорошо изучивших повадки фашистских стервятников.

Находившийся на борту ледокола лейтенант английского флота Харкенесс в представленном им отчете своему командованию писал о том, что если бы легкое, то он мог бы обратить противника в бегство. Но все его вооружение состояло из шести револьверов и одного автоматического ружья. «...Не могу не заметить, — подчеркнул Харкенесс, — высокое и хорошее моральное состояние, стойкость русских офицеров и матросов»¹.

Девять месяцев продолжался переход ледокола «А. Микоян» к порту назначения. За это время члены экипажа не раз сталкивались с тяжелыми испытаниями. Во время ремонтных работ в палестинском порту Хайфа, где размещалась английская база снабжения флота, на одном из танкеров произошел взрыв и начался пожар. Горящая нефть растекалась по акватории порта, где скопилось множество нефтеналивных и других судов. Началась паника. Многие команды танкеров и спасательных судов разбежались. Только экипаж «А. Микояна» организованно вел борьбу с огнем, отгоняя его от бортов судна струями воды из мониторов. Тогда командир порта обратился к советскому экипажу с просьбой помочь ликвидировать пожар на танкере, оставленном командой. Двое суток моряки ледокола во главе с боцманом Тимофеем Морозом боролись с бушующим пламенем. Благодаря их усилиям было спасено от верной гибели несколько норвежских, английских и датских судов.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 115.

Командование английской базы в письме, переданном капитану ледокола С. Сергееву, благодарило личный состав судна «...за мужественное поведение во время спасения английских солдат и иностранных моряков»¹.

В Хайфе ледокол вынужден был простоять более месяца. Здесь были устранены повреждения, нанесенные судну противником в Эгейском море. Только 2 января 1942 года «А. Микоян» получил указание следовать на Дальний Восток в Петропавловск-Камчатский².

Нападение противника на советское судно в Эгейском море свидетельствовало о том, что гитлеровцы следят за переходом танкеров и примут более активные меры с целью сорвать эту операцию. Поэтому было решено действовать еще осторожнее, усилить бдительность, тщательно закамуфлировать танкеры, изменив их внешний облик, чтобы ввести противника в заблуждение.

НА РЕЙДЕ ЦАРЬГРАДА

Красив вид Стамбула с моря днем... Словно из воды поднимаются его дворцы и минареты. Величественно выглядит храм Айя-Софья.

Красив город над Босфором и ночью. Залитые лунным светом минареты на фоне ночного неба возвышаются над сказочными силуэтами зданий, как бы переключаясь с величественными пирамидальными то полями...

С интересом слушали моряки беседы помполита о Стамбуле, о Турции, заглядывали и в энциклопедию, которая из богатой библиотеки одна только и осталась на судне (все книги, подшивки газет и журналов пришлось оставить в Батуми). Но ни красоты древнего города со старинными крепостями, ни рассказы о его достопримечательностях не могли отвлечь моряков от мыслей о доме, Родине, объятый пламенем войны. Радиостанции на танкерах по-прежнему молчали. Получить вести с Родины можно было только от работников советского консульства в Стамбуле.

¹ Чорноморська комуна, 1966, 29 верес.

² Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 20 962, л. 139.

Электромеханик, секретарь комсомольской организации, Аркадий Гражданцев, приняв от Василия Ивановича Чекурды сводку событий на советско-германском фронте, полученную в консульстве, знакомил с последними известиями матросов палубной команды, забегал на мостик к штурманам и рулевым, опускался к механикам и мотористам, заглядывал и на камбуз.

14 декабря сводка Совинформбюро принесла радостное известие о провале немецкого плана окружения и взятия Москвы. На судне состоялся митинг, на котором черноморцы поклялись любой ценой прорваться сквозь огненное кольцо в Эгейском море. Никто не сомневался в том, что разведка фашистской Германии будет следить за каждым шагом советских танкеров. Еще в конце ноября 1941 года газеты публиковали сообщения западных агентств о том, что в Турции, особенно в Стамбуле, появилось много немецких «туристов»: 85 процентов сданных иностранцам за последний месяц меблированных квартир и комнат, говорилось в этих сообщениях, снято немцами, все они располагают большими средствами и расточительно расходуют их ¹.

Никто не знал тогда, насколько широко раскинула свои щупальца фашистская разведка во многих странах. Только после войны стало известно, что еще с 1936 года в США, Мексике, Аргентине, Великобритании и Турции действовала фашистская агентура. Еще тогда Канарис начал готовить операцию «5 ключей»: пять особо доверенных гитлеровских агентов получили по 20 миллионов долларов и задание заняться большим бизнесом и ждать часа, когда они понадобятся рейху ².

Никто не знал тогда, что даже у британского посла в Анкаре сэра Нетчбэлла-Хьюджессена служил личным камердинером платный агент гитлеровцев Эльяс Базна, получивший кличку Цицерон ³.

Но сообщение в печати о наплыве в Турцию туристов из Германии многих навело на размышления. Что такое туризм в военное время, как не стремление под благовидным предлогом забросить в другую страну своих соглядатаев? Да еще «туризм», так щедро субсидируемый?!

¹ См.: Красный черноморец, 1941, 26 нояб.

² См.: Комсомольская правда, 1972, 27 февр.

³ См.: Березков В. Тегеран 1943. М., АПН, 1968, с. 87.

Поэтому вопрос дальнейшего перехода советских танкеров, особенно через воды, контролируемые фашистами, волновал не только участников перехода, но и советское посольство в Турции. С военно-морскими силами Великобритании, действовавшими в бесейне Средиземного моря, была достигнута предварительная договоренность о том, что они возьмут под свою охрану советские суда. Но моряков беспокоило: когда, с какого момента англичане будут эскортировать наши суда на участке Чанаккале (Дарданеллы) — Порт-Саид и если по каким-либо причинам это окажется невозможным, то каким путем они берутся обеспечить безопасность перехода наших судов хотя бы до острова Кипр? ¹

В ходе переговоров по этому вопросу стало ясно, что командование британского средиземноморского флота не хочет брать на себя ответственность за проводку советских судов через контролируемые фашистами воды, ссылаясь на то, что их корабли заняты обеспечением развернувшегося наступления английской армии в Ливии. Была выражена только готовность послать на советские танкеры английских морских офицеров, которые смогут дать советским морякам рекомендации относительно выбора курса в турецких территориальных водах.

Такой шаг англичан не явился чем-то неожиданным для начальника советской экспедиции и его коллег. Советские моряки с самого начала перехода надеялись прежде всего на себя, следуя мудрому изречению А. В. Суворова «на себя надежность — основание храбрости».

— Мы здесь ходили до 1939 года, — сказал капитан «Сахалина» П. А. Помсранц, — пройдем и теперь.

Экипажи танкеров «В. Аванесов», «Сахалин» и «Туапсе» тщательно готовились к опасному переходу в непосредственной близости от немецких и итальянских военно-морских баз, развернутых на многих островах в Эгейском море.

¹ Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 20 962, л. 131.

ПРОРЫВ БЛОКАДЫ

Постороннему взгляду трудно по внешнему виду стоять на якоре судов определить, что делается на них, к чему они готовятся, куда собираются. Даже очень внимательному наблюдателю с берега могло показаться, что советские танкеры намерены в Стамбульском порту простоять долго. Идет неторопливая разгрузка, без лишней суматохи пополняются запасы продовольствия, производятся какие-то ремонтные работы, перетряхиваются постели из кубриков, дряхлятся палубы...

На самом деле советские моряки трудились до седьмого пота. Как уже говорилось выше, решено было танкеры закамуфлировать, придать им очертания других судов. Это требовало изобретательности, большого труда, и, наконец, материалов. В приобретении их, перевозке на танкеры большую помощь морякам оказывали сотрудники советского консульства в Стамбуле.

Моряки все делали для того, чтобы нужные материалы доставлялись незаметно. Однако полностью избежать общения с местным населением было невозможно. Чуть ли не каждое утро стамбульские рыбаки подвозили к танкерам и предлагали по сходной цене рыбу. На борт частенько поднимались гости — представители местных властей. Они нередко задавали один и тот же вопрос: куда советские танкеры пойдут после Стамбула? Члены экипажа неизменно отвечали, что после сдачи груза и небольшого ремонта теплоходы отправятся к родным берегам, скорее всего в Батуми.

Капитаны и их старшие помощники частенько навещали красивый особняк на улице Независимости (Истикляль Джаддеси), в котором помещалось советское консульство. И не только по неотложным делам, хотя это случалось чаще всего, но и просто для того, чтобы встретиться с советскими людьми, побывать на родной земле. Да, мы не оговорились. Именно на родной земле. Когда строился этот дом «по ту сторону Черного моря» для русского посольства в Османской империи, его фундамент был заложен в земле, доставленной в трюмах кораблей из России. После Великой Октябрьской революции в этом доме разместилось советское посольство, а когда турецкая столица была перенесена в Анкару, помещение заняло консульство Советского Союза.

— Этот дом, что судно в океане, — частица нашей страны, — сказал Придо Адович.

Готовясь к длительному переходу, капитан еще в Черном море решил систематически делать заметки. Значительная часть его записей перешла затем в рейсовый отчет.

Мы воспользуемся заметками капитана о событиях, которые произошли во время подготовки танкера «Сахалин» к прорыву огненной блокады и переходу на участке Стамбул — Фамагуста — Порт-Саид.

10 декабря 1941 года. Весь экипаж усиленно работает. Готовимся к любым неожиданностям. Поход будет трудным... Получив немалое количество нефтепродуктов, турецкие власти вроде бы настроены к нам благосклонно. В отношении нашего прохода через проливы они делают вид, что ничего не знают и не видят. Мы фактически действуем на свой страх и риск. Но высшие турецкие власти, по-видимому, не дали определенных указаний низшим чинам. Поэтому нам приходится самостоятельно находить пути общения с ними.

12 декабря 1941 года. Необходимо ввести в заблуждение наблюдающих за нами агентов немецкой разведки, обосновавшихся на берегах Босфора. В том, что они за нами следят, сомнений быть не может. К судну уже неоднократно подходили на катерах и шлюпках «рыболовы» с фотоаппаратами. Вчера вдоль левого борта «Сахалина» прошел катер под немецким флагом и снова нас фотографировал. Чтобы сбить любопытных с толку, договорились с капитаном танкера «В. Аванесов» Б. П. Осташевским оформить съемку судов на Батуми, а ночью уйдем в Мраморное море. Тогда нас только ищи.

15 декабря 1941 года. Совместно с танкером «В. Аванесов» снялись в Мраморное море для выполнения маскировочных работ и дальнейшего следования. Отход у турецких чиновников оформили на Батуми.

Приняли на борт танкера английского офицера мистера Зелигмана Андриана Рихарда и двух лоцманов. Один из лоцманов — английский капитан, выходец из Латвии — Отто Давидович Кадекс. Хорошо владеет русским языком. Второй — турецкий подданный Али Рахим Кебеджи. Он будет играть роль старшего помощника при заходах в турецкие порты. Наш танкер решено замаскировать под турецкое сухогрузное судно «Бакыр». Сложная

работа. Грузоподъемность «Сахалина» 8500 тонн, а «Бакыра» — только 2000 тонн. Приходится постоянно думать над тем, как лучше осуществить подобное перевоплощение. Члены экипажа тоже заняты этой нелегкой проблемой.

16 декабря 1941 года. Бросил якорь в Мраморном море у Эрекли. На борт поднялись турецкие власти. Пытались узнать наш дальнейший путь. Пришлось дать хороший обед. Установились хорошие отношения. Недостающие строительные материалы и продукты доставляются на судно без лишних формальностей.

21 декабря 1941 года. Заканчиваем работу по камуфляжу. Долго не удавалось замаскировать дымовую трубу. Решили срезать ее на три с половиной метра своими средствами. Взамен поставили фальшивую из фанеры длиной шестнадцать с половиной и шириной три с половиной метра. Трубу выкрасили на местный манер — в черный цвет. Вывели турецкую эмблему. Заготовили также полотнища с советскими эмблемами. Их назначение — в случае надобности закрывать турецкие опознавательные знаки со стороны берега, а в портах закрывать их с обеих сторон... Реллинги зашили фанерой, удлиннили спардек. К мачтам пристроили фальшивые грузовые стрелы. По бортам также прошлись черной краской. Палубные расширители вместе с переходным мостиком замаскировали брезентом под палубный груз. Танкер, таким образом, принял вид сухогруза».

К записи от 21 декабря при составлении рейсового донесения Придо Адович добавил еще несколько строчек:

«Выполняя эту работу, экипаж трудился весьма усердно, желая закончить порученное дело как можно быстрее и лучше. Работали по 18—20 часов в сутки. Не обошлось без смекалки и удивительной находчивости моряков. Считаю, что только благодаря этому невыполнимая в обычных условиях работа была сделана почти отлично»¹.

Танкер «В. Аванесов» закончил маскировочные работы несколько раньше, чем «Сахалин», и в 18.00 19 декабря 1941 года вышел из Дарданелл в Эгейское море². На

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 13, оп. 1, д. 36, л. 93.

² Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 64.

Сорту у него находились два английских морских офицера — Чакстейн и Роджерс, а также турецкий лоцман Мунир Эгемен.

Всем, кто занимался отправкой советских нефтеналивных судов из Стамбула, было, конечно, известно, что на многих островах в Эгейском море расположены военно-морские и авиационные базы итальянских и немецких фашистов. Знали о сильных и хорошо вооруженных гарнизонах на островах Лесбос, Хиос, Самос, Кос и Родос, расположенных совсем близко от турецких берегов. Но известие о благополучном прорыве ледокола «А. Микоян» сквозь заставы, расставленные фашистами на островах Греческого архипелага, вселило надежду, что и второе судно, следуя по пути ледокола, благополучно минует опасности. Однако случилось иначе.

В 15.00 21 декабря советским дипломатам в Стамбуле англичане передали две телеграммы, полученные от консула Великобритании в небольшом городе на азиатском берегу Дарданелл — Чанаккале. В них сообщалось, что танкер «В. Аванесов» торпедирован, экипаж высадился на мыс Баба-Бурну (у входа в Митиленский залив) и на турецком пароходе будет доставлен в Стамбул¹.

О том, как это произошло, писал в своем рапорте английский офицер:

«...19 декабря в 18.00 мы снялись с якоря и взяли курс на Чанаккале. Все утро члены экипажа обучались умению пользоваться оружием, которое состояло из шести боевых винтовок, двух английских пушек и трех автоматов. Наблюдение проводилось всем личным составом, посты были расставлены по всей длине корабля; обусловлены сигналы боевой тревоги...

В 16.45 вышли из бон и миновали Чанак. В 18.05 на траверзе Кумкале следуем полным ходом (11 узлов) по направлению к каналу Тенедос и мысу Баба, проходя между островами Гайдари и Тенедос. В 21.30 Баба была на траверзе пеленг 0,90°, расстояние 0,25 мили. В 21.35 курс 116°, канал Митилена. Впоследствии крюйс-пеленгом определили место корабля в 3 кабельтовых от берега...

В 21.45 мы услышали глухой отдаленный взрыв, а наше судно получило незначительный толчок. Сразу же раздался внутрикорабельный сигнал тревоги. Я немед-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, л. 36 779, л. 64.

ленно поднялся на мостик, где Мунир Эгмен доложил, что, по его мнению, это был учебный выстрел турецких береговых батарей. Я не имел оснований думать иначе...

В 21.50 снова дан сигнал, что путь свободен. Я пошел на нижний мостик и тут же услышал сильный шум (напоминающий шум, издаваемый стаей уток, выходящих из озера). Через три-четыре секунды произошел сильный взрыв, и с правого борта у машинного отделения появился столб пламени. Танкер сразу же заметно начал погружаться кормой, машины остановились, они были выключены, и через пять минут вода стала пробиваться через главную палубу. Судно находилось в 2,5 мили от мыса Баба по пеленгу 126°.

Была темная ночь, берег едва просматривался. Вскоре стало очевидно, что судно тонет... В 22.10 три шлюпки с командой были на воде. Четвертую по правому борту на корме уничтожило взрывом. Спуск на воду шлюпок и управление ими были проведены русской командой в абсолютной тишине и по всем правилам морского искусства. Даже среди четырех женщин — членов команды — не было и следа паники.

Когда мы покинули корабль, я заметил, что кормовая часть оказалась почти полностью под водой и была видна пробоина размером около 30 футов в носовой части от киля. Корабль имел дифферент на корму 30°.

...В то время, когда мы гребли к берегу, я и большинство из команды заметили подводную лодку, медленно прохвдющую между нами и берегом. Я служил на подводных лодках и потому уверен, что она шла под электромоторами. По всей вероятности, она принадлежала к классу «70» или итальянскому классу «Балилла» (Джен)¹. Она не подходила ближе и не входила в связь.

В 22.20 мы высадились на турецкий берег, через четверть часа большинству из нас показалось, что подводная лодка или какое-то другое судно прошло близко от берега.

Уже на берегу обнаружили, что один человек серьезно ранен осколком в бедро, другой получил легкое ранение в ногу, а второй помощник легко ранен в голову. Все ранения были получены на палубе...

¹ «В. Аванесов» был торпедирован 20.12.41 г. немецкой подводной лодкой U-652». (Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв. № 423, с. 462).

Чакстейн, Мунир Эгемен и я решили искать помощи на берегу. Мы отправились в путь, карабкаясь по холмам. Безрезультатно истратив два часа, возвратились. К нашему удивлению четыре русских моряка за это время вошли в контакт с турецким крестьянином, который сообщил о случившемся в бабакалейскую полицию по телефону.

Приблизительно в 03.30, когда большинство команды расположилось в кустарнике, мы услышали выкрики по-турецки: «Кто идет?» и в это мгновение в нашу сторону был открыт пулеметный огонь. Так продолжалось около двух часов. Когда находившийся среди нас лоцман-турок Мунир Эгемен вышел из укрытия, его заковали в цепь, бросили на землю и он был избит группой турецких солдат, окруживших нас.

Через какое-то время мы были вызваны один за другим, нам велели поднять руки, насильно обыскали с ног до головы под ружьями, направленными прямо в грудь. Все, что было у нас при себе, отобрали...

Приблизительно в 10.00 прибыл турецкий офицер Таман Шукрю Кайя и сделал подробный опрос. Позднее подошли катера с таможенными чиновниками. Нас снова обыскали...

Женщин и багаж отправили лодкой в Бабакале, все остальные под конвоем по тяжелой каменистой дороге, вдоль берега, пошли туда же. Здесь мы были помещены в маленькую комнату и оставлены как предмет любопытства для столпившихся солдат и бездельников.

В Бабакале я узнал, что накануне днем у мыса Баба была обнаружена подводная лодка. Нам стало также известно, что Анбаши, возглавлявший команду, которая окружила нас, имел инструкцию от своего начальства открывать огонь по всякому, кто будет выходить на берег, или по любой приближающейся лодке. Он заявил: «Вам повезло, что мы не видели приближения ваших лодок».

После того, как мы провели при ужасных обстоятельствах день и ночь в Бабакале, нас посадили на пароход «Мерсин», и мы отплыли в Чанаккале в полдень 21 декабря. В Чанаке я усердно пытался войти в контакт с консулом, чтобы остановить танкер «Сахалин», направлявшийся в море, но мне в этом было отказано. Однако я сумел передать записку, которая, конечно,

не содержала никакой важной информации. В Стамбул прибыли утром 23 декабря.

Не могу не отметить храбрость, дисциплину и высокое моральное состояние русской команды «В. Аванесова», взаимную симпатию и товарищество между ними.

В. А. Роджерс, капитан-лейтенант Королевского военно-морского резерва¹.

На «Сахалине» в первые дни не знали, что случилось с «В. Аванесовым». Заканчивали последние работы по камуфлированию, подкрашивали зашитые фанерой места, укрепляли брезент над «палубным грузом».

Распоряжался всем этим, как всегда, боцман:

— Чтобы везде был полный порядок, чтобы никто наш танкер не принял за танкер.

— Не волнуйтесь, Дмитрий Осипович, — наведем полную тень на палатку, — с улыбкой уверял Акулов.

Наконец, к ночи 22 декабря все было готово, а утром 23-го «Сахалин» поднял якорь и лег курсом на Стамбул, чтобы ввести в заблуждение местные турецкие власти. Около Принцевых островов развернулись и двинулись обратным курсом — к Дарданеллам. Шли малым ходом, чтобы к проливу подойти в сумерки. Маневр удался. В девять вечера вызвали лоцмана, который должен был провести танкер через Дарданеллы. Но войти в пролив «Сахалину» тогда не пришлось: лоцман передал Придо Адовичу письмо от английского консула в Чанакале с предписанием вернуться в Эрекли и ждать дальнейших распоряжений. Из этого же письма узнали на «Сахалине» об участии «В. Аванесова». Единственным, что как-то облегчило эту печальную весть, было сообщение, что никто из команды потопленного танкера не погиб.

Капитан Померанц в своем дневнике тогда записал: «Жаль «Аванесова». Но это нам урок. Будем больше полагаться на себя».

Когда Придо Адович писал эти строки, он еще не знал, что экипаж торпедированного судна прибыл в Стамбул, что многие изъявили желание пополнить команду «Туапсе» и идти с ней. Пережитое не поколебало волю советских моряков. Они готовы были снова идти на прорыв сквозь огонь и новые испытания.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 137—140.

Работа нашлась всем аванесовцам. Старший механик В. И. Шуров с группой мотористов влились в команду танкера «Туансе» и вторично пошли на прорыв блокады. Ответственное задание получили другие шестнадцать человек из экипажа «В. Аванесова». Они отправились в порт Синоп, чтобы принять ранее интернированный турецкими властями советский буксир «Красный Водолей» и доставить его в Батуми. Капитаном буксира был назначен известный уже читателю И. А. Боев, сопровождавший как капитан-наставник ледокол «А. Микоян» до Порт-Саида, а помполитом — Г. И. Волощенко, занимавший эту должность на танкере «В. Аванесов».

Не менее важное поручение выпало и на долю капитана потопленного танкера Б. П. Осташевского. Ему вместе с капитаном В. С. Беляевым поручили вести в черноморские порты теплоход «Сванетия». С началом войны это судно — самое быстроходное на Черном море (оно развивало скорость до 16—17 узлов) — было задержано турками в Стамбуле и стало пристанищем для работников советского посольства в Берлине, которых в июле 1941 года вывезли сюда через Болгарию. Они жили на «Сванетии» до тех пор, пока в Стамбул на пароходе «Бессарабия» не были доставлены эвакуированные из Москвы немецкие дипломаты. Произошел обмен. Советских граждан переправили на материковую часть Турции, откуда по железной дороге они добрались до нашей границы, а «Сванетия» осталась в Стамбуле.

И вот теперь капитан Осташевский должен был отвести это судно на Родину. Забегая вперед, скажем, что, несмотря на немецкие подводные лодки, перископы которых все чаще и чаще появлялись у турецких берегов, он сумел привести «Сванетию» без конвоя в Батуми. Бывалому моряку помог большой опыт, знание театра войны на Черном море, правильный выбор курса с учетом обстановки в районе северных турецких берегов.

А знал он эти берега досконально. И не только как моряк, которому еще в юности приходилось ходить вдоль них на разных судах. Познакомился он с ними и со стороны суши, правда, далеко не по собственному желанию.

В годы гражданской войны плывал он на небольшом пароходе «Добыча», приписанном к Севастопольскому

торговому порту. И стала эта «Добыча», как впоследствии шутил молодой моряк, острый на слово одессит Осташевский, добычей недобитых врангелевских вояк, удиравших в Европу. Силой оружия заставили белогвардейцы команду судна следовать в Стамбул. В пути моряки всячески саботировали приказы разъяренных офицеров. Когда пароход все же дотащился до Стамбула, всю команду ссадили на турецкий берег и бросили на произвол судьбы. Немало пришлось русским морякам хлебнуть горя в чужом краю, прежде чем добрались они до родины. Почти три месяца довелось мытарствоваться и Борису Пименовичу, пока, наконец, не удалось устроиться на турецкое судно «Ришт-паша» и вернуться с ним в родную Одессу...

Рано утром, 24 декабря, танкер «Сахалин» бросил якорь в Эрекли.

— Мы снова здесь, мы снова перед вами, — изогнувшись в картинном поклоне, продекламировал Аркадий Акулов.

Но шутки никто не подхватил. Все свободные от вахты моряки молча стояли на палубе, курили, смотрели на знакомые очертания порта, на траверзе которого им так долго пришлось уже стоять и к которому так неожиданно-негаданно пришлось вернуться снова.

— Околичиваемся мы тут, братицы, в чужих водах, а у нас на Родине земля горит, — вздохнул судовой плотник Яков Яковенко.

— Уже лучше бы, как «Аванесов», — пан или пропал, но не стоять без дела, — подхватил моторист Дацевич.

— А может, все-таки лучше не пан и не пропал? — обернулся на эти слова Аркадий Гражданцев. — Может, лучше пока здесь постоять, а потом все-таки пробиться, как «Микоян»?

— Это, конечно, лучше — согласился Дацевич, но ведь душа болит, Аркаша. Ты же в последнее время ни словечка не сказал о том, что у нас дома делается.

— Кто может поделиться с другим тем, чего сам не имеет? — грустно улыбнулся Гражданцев.

— И даже ради Нового года ничем не обрадуешь, тезка? — подключился к разговору Акулов.

— А ведь и правда Новый год скоро, — раздалось сразу несколько голосов.

— Отпраздновать бы с елочкой, — мечтательно про-
изнес судовой врач Садовников.

— Как дома, у мамы, — в тон ему добавил Акулов.

— А что ж, и отпразднуем! Назло врагам! — решитель-
тельно заявил Василий Иванович, вышедший на палубу
как раз к концу этого разговора.

— И с елочкой?

— Будет и елочка, — загадочно улыбнулся Чекурда.

В. И. Чекурда рассказал морякам о том, что узнал
только что сам. Гости капитана — местные чиновники из
Эрекли — передали письмо английскому офицеру Ка-
дексу, а тот сообщил Придо Адовичу, что экипаж
«В. Аванесова» в полном составе прибыл в Стамбул.

— А с фронта никаких новостей? — спросил кто-то.

— К сожалению, нет.

Под Эрекли отпраздновали Новый год. Весь день
31 декабря токарь Иванов и плотник Яковенко чем-то за-
нимались в лазарете вместе с Николаем Васильевичем
Садовниковым. К вечеру, когда весь экипаж собрался
в кают-компании, на минуту потух свет, а потом вспых-
нул снова. На столе красовалась елка. Зеленая, колючая
(ребята додумались: подобрали ветошь нитка в нитку,
окрасили ее масляной краской и просушили: получились
настоящие зеленые колючки, которыми потом обернули
деревянный каркас), усыпанная хлопьями ваты...

У всех потеплело на душе. Забылись на минуту невза-
годы и тревоги последних дней, отошли на задний план
заботы. Люди — и молодые, и постарше — как будто вер-
нулись в прекрасные светлые дни мирного времени. Да-
же известный на судне неутыба Дадевич смеялся от ду-
ши, когда увидел на «елке» главное украшение — связку
ключей — намек на его обязанности кладовщика, кото-
рые он выполнял по совместительству и до того рьяно,
что, как говорили на судне, «у него среди зимы снега не
выпросишь», а тут даже ключи на елку отдал...

Но еще больший праздник для сахалинцев был 4 ян-
варя, когда в Эрекли из Стамбула пришел танкер «Ту-
апсе». Все с волнением слушали подробности разгрома
немецко-фашистских захватчиков под Москвой.

— Отступают, сдаются в плен, — рассказывали туап-
синцы.

— Это им, гадам, за «Аванесова»!

— За все фашистская мразь получит сполна.

Капитан «Туапсе» В. Н. Щербачев передал П. А. Померанцу инструкции от советского военно-морского атташе и представителя Наркомата Морского Флота СССР в Стамбуле П. С. Муравского. Он же сообщил о том, что из Батуми подошел танкер «Вайян-Кутюрье», который, видимо, тоже пойдет на прорыв.

Только через двое суток капитан Померанц снова достал дневник:

«7 января 1942 года. Отправка затягивается, видимо, идут дополнительные переговоры с турками и англичанами. Другим объяснить не могу. Позавчера танкер «Туапсе» ушел в Константинополь, увез, как было приказано, все наши судовые журналы. Дневник я оставил. В случае чего — всегда успею выбросить в иллюминатор. Но лучше, конечно, сохранить. Сегодня в 3.30 утра подняли якорь. Под прикрытием темноты, не зажигая огней, покинули стоянку у Эрекли. Курс на Дарданеллы. В пролив вошли вечером. Встретили лоцманский катер. За получением разрешения от военных властей на проход пролива, послали катер в Чанаккале. Разрешение получено без задержки».

Капитан Померанц был осведомлен о выработанном англичанами плане проводки танкера через Дарданеллы и дальше. Они предлагали идти в турецких водах днем, без маскировки, официально предупредив правительство Турции («и противника», — подумал Придо Адович) через прессу о сроке выхода танкера из Дарданелл.

Этот вопрос еще 27 декабря 1947 года обсуждался советскими представителями в Анкаре с английским адмиралом Келли. Последний рекомендовал отправить танкер в новолуние 15 января.

— Судно пойдет турецкими водами днем, а ночью будет отстаиваться на якоре, — советовал Келли.

Адмирал даже просил турецкий генеральный штаб помогать переходу и оповещать экипаж танкера в пути об обстановке на театре¹.

Но Придо Адович решил еще после случая с «В. Аванесовым» полагаться прежде всего на себя, на свой опыт и вел судно по графику, выработанному без участия английских офицеров. Они были этим несколько разочарованы, но не считаться с разумными предложениями рус-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 68—69.

ских коллег не имели достаточных оснований. Поэтому представители Великобритании постепенно отошли от активного участия в проводке судов и ограничивались ролью консультантов. В командование танкерами на переходах не вмешивались.

Очередную запись капитан Померанц сделал 9 января:

«В 07.15 вошли в залив Сордали, отдали правый якорь и спрятались от неприятеля на день. Турецкие власти на борт не прибывали. В 17.20 подняли якорь, продолжаем следовать дальше. Держимся как можно ближе к берегу...

10 января 1942 года. С рассветом вошли в бухту Сахагин. Оказалось, что место, где мы бросили якорь, — запретная зона. Турецкие солдаты подняли предупредительную стрельбу в воздух, велели послать на берег нашего представителя. Отправили второго штурмана Леонида Калинина вместе с турецким лоцманом. Вскоре они вернулись. Но не одни. На борт «Сахалина» поднялся офицер местного гарнизона. Пришлось хорошо угостить... Он остался доволен и разрешил оставаться на месте, сколько нам понадобится. Снялись в 16.50. Двинулись дальше почти у самого берега.

13 января 1942 года. Позавчера утром вошли в бухту Иисуса, укрылись за мысом. Погода отличная — полный штиль, ночи светлые. В другое время мы бы радовались этому. Сейчас хорошая погода нам не попутчик. Решили ночевать. Вчера в 20.00 снялись.

14 января 1942 года. Пока идем благополучно, подводных лодок и торпедных катеров противника не встречали. Сегодня ночью в 2.55 вынуждены были остановиться перед портом Кир-Василий. Только с рассветом смогли войти в малюсенькую бухточку, куда, видимо, крупные корабли не заходят. Стали на якорь. Осмотрелись. По бортам не более 20 — 30 сажен воды. Вновь ночь — хоть иголки собирай. Придется отстаиваться, пока не задует ветер да не соберутся тучи, иначе беды не миновать».

Во время стоянки в Кир-Василий на «Сахалин» приходили два турецких солдата-пограничника. Их встретили приветливо, накормили, как говорил кок Бондаренко, «под завязку». Придо Адович договорился с ними, что в случае какой-либо опасности для танкера они предупредят экипаж двумя выстрелами из винтовки.

Такая мера оказалась не лишней. Как только на «Сахалине» услышали условный сигнал, немедленно сменили стоянку. И не напрасно: минут через сорок раздался сильный взрыв. Утром знакомые пограничники рассказали, что заметили какую-то подводную лодку, потому, мол, и выстрелили два раза, как было условлено.

Действительно, выпущенная лодкой торпеды как раз угодила бы в судно, ведь взрыв произошел на месте прежней стоянки. Теперь ни у кого не оставалось сомнений в том, что кто-то с берега докладывает о продвижении советского судна и его стоянках.

17 января Придо Адович записал:

«Вчера возник небольшой конфликт с английским офицером мистером Зелигманом. Он вдруг начал настаивать, чтобы мы снялись до наступления темных ночей. В 19.00 мы подняли якорь. Луна еще не взошла. Ориентировались только по компасу. Во время разворота судна на выход из бухты коснулись камня и слегка повредили нижнюю часть форштевня. Вновь стали на якорь. Днем осмотрели повреждение. Нарушены заклепки, через которые морская вода попадает в форпик. Пока ремонтировались, пограничники сообщили нам, что ночью английские самолеты бомбили остров Самос, мимо которого должен был пройти «Сахалин». Мистер Зелигман чувствует себя виноватым. Ведь если бы мы вышли, когда он предлагал, то в узости между Самосом и турецким берегом нас бы определенно заметили итальянцы — на Самосе их военная база. Да, нужно быть осторожнее».

В дальнейший путь танкер «Сахалин» двинулся с наступлением темноты. И в обычных, мирных, условиях плавания в лабиринте островов Греческого архипелага, особенно ночью, сопряжено с немалыми трудностями, а сейчас, когда за каждым мысом, за каждым поворотом можно наткнуться на вражеское дозорное судно или подводную лодку, было чрезвычайно тяжелым. Капитан Померанц распорядился усилить наблюдение за морем. Шли, почти прижимаясь к турецкому берегу, — метрах в 45—50 от него. И с материка, и островов доносились какие-то звуки, лай собак, мелькали огоньки. Хорошо, что танкер мало заметен на фоне высоких берегов Южной Анатолии. Когда проходили узости, все члены экипажа стояли на постах по боевому расписанию. И были

готовы дорого отдать свои жизни и вверенное им судно, если бы не удалось избежать встречи с противником...

Однако вернемся снова к записям П. А. Померанца.

«18 января 1942 года. Благополучно миновав Самос, в 07.35 бросили якорь в небольшом порту Фетиис, чтобы укрыться от наблюдателей противника. В сопровождении английского офицера, турецкого лоцмана и переводчика выехал на берег с визитом к местному генерал-губернатору. Приняли меня очень любезно, поздравили с победой Красной Армии под Москвой...

20 января 1942 года. Вчера в 15.10 стали на якорь в порту Адалия. Решили ждать темной ночи и шторма. Гостей с берега, к моему удивлению, на «Сахалине» не было. Сегодня снялись в 20.08. Нам везет: небо затянулось низкими грозowymi тучами. Они как пеленой закрыли остров Родос с его аванпостами — итальянскими военно-воздушными и военно-морскими базами. Ввиду этого решили идти не по проливу между островом и турецким берегом, а, форсируя ход, обойти остров с морской стороны на расстоянии 10—12 миль. Маневр удался. Никто нас не заметил. К рассвету замаскировались...

Английский офицер примирился с нашим графиком перехода, помалкивает. А турецкий лоцман молодец. Местность знает отлично».

За короткими, по-телеграфному лаконичными записями капитана П. А. Померанца трудно увидеть все испытания и невзгоды, которые выпали на долю экипажа танкера «Сахалин». Каждую минуту по сути беззащитное судно мог обнаружить вражеский самолет или дозорный катер, каждую минуту оно могло подрваться на mine или стать жертвой фашистской подводной лодки.

Несколько раз Придо Адович говорит в своем дневнике, что «Сахалину» приходилось идти, буквально прижимаясь к турецким берегам. Но ведь эти берега были тоже чужие. Турецкие территориальные воды считались нейтральными, но не очень доброжелательным был этот нейтралитет: «Сахалин» трижды подвергался обстрелу пограничников с турецкого берега. Этих инцидентов, как и многих других, П. А. Померанец не зафиксировал. Закончил он свой дневник перехода 21 января 1942 года, записав: «В 12.00 подошли к рейду Фамагусты. Приняли на борт местного лоцмана. Под его проводкой отправились на якорную стоянку.

На борт прибыли английские военные власти. Поздравили с благополучным преодолением самого опасного участка.

Сообщили, что дальнейший курс «Сахалина» — Порт-Саид».

22 января «Сахалин» прибыл в Бейрут. Позади остались две недели тревоги и нечеловеческого напряжения, позади Дарданеллы и Эгейское море.

Согласно полученным из Стамбула указаниям английские офицеры и турецкий лоцман Али Рахим Кебеджи покинули «Сахалин» и возвратились на берега Босфора. «Сахалин» в сопровождении английского корвета взял курс к берегам Египта.

— Как же это понимать, товарищ помполит? — спрашивали Чекурду моряки. — Там, где было всего труднее и опаснее, мы шли одни, а здесь с охраной?

— Ну, здесь тоже небезопасно, — возразил Чекурда, — сами видели, сколько мин с английского корвета расстреляли.

За ходом операции по переводу танкерного флота из Черного моря на Дальний Восток внимательно следили советские представители в Турции. Ведь именно здесь, в районе Босфора и Дарданелл, а также у южных турецких берегов, были наиболее опасные участки для плавания наших судов. Да и местная администрация нередко чинила препятствия, создавая дополнительные трудности нашим морякам.

Это хорошо видно из докладной записки капитана первого ранга К. К. Радионова от 15 января 1942 года. Он, в частности, писал, что «начальник таможни и полиции Стамбула до сих пор еще не разрешает погрузить продукты на танкеры и перевезти несколько человек с одного танкера на другой согласно заявке нашего консульства от 13.1.42 г. Выход «Туапсе» поэтому задерживается»¹.

В результате только 21 января 1942 года, после долгих проволочек, танкер «Туапсе» удалось вывести из Дарданелл в Эгейское море.

Капитан Владимир Иванович Щербачев, полагаясь главным образом на собственный опыт, уверенно повел свое судно дальше.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 73.

Используя темные и длинные зимние ночи, моряки танкера «Туапсе» постепенно преодолевали опасные зоны у островов Миос, Родос и других итальянских военных баз и ушли к Кипру.

Плавание советских танкеров в прибрежных турецких водах затруднялось анархическим поведением местных гарнизонов.

Пограничники без всякого повода неоднократно подвергали ружейному и пулеметному обстрелу экипажи наших нефтеналивных судов.

3 февраля 1942 года советский посол в Анкаре получил из Стамбула телеграмму. В ней сообщалось, что танкер «Сахалин» трижды обстреливался турками с берега во время стоянок в пустынных бухтах вне запретных зон¹. Буквально через день пришел новый тревожный сигнал. Советские моряки ставились в известность о том, что «итальянцы держат в Додеканезе 6—7 подводных лодок, 2 старых миноносца, авиацию, торпедные катера. Главная база — Лерос. Авиация, торпедные катера частично базируются на Родос. Каждую неделю миноносец обходит все острова до Митилены. В Афинах 8 немецких подводных лодок»².

Поскольку предполагалось, что операция будет продолжена и через Дарданеллы пойдут остальные танкеры, как это планировалось, советские дипломаты принимали меры для устранения тех затруднений, которые моряки встречали в турецких территориальных водах.

С этой целью советский посол в Анкаре С. А. Виноградов еще 2 января 1942 года посетил министра иностранных дел Турции. Последний в беседе указал, что ему известен факт потопления танкера «В. Аванесова», но еще не установлено, где он был потоплен, в турецких территориальных водах или вне их.

— Если будет доказано, — заверил министр, — что танкер потоплен в наших водах, то турецкое правительство заявит протест.

Одновременно министр выразил удивление, что по выходу из Дарданелл танкер освещался прожекторами с турецкого берега и обещал заняться выяснением этого вопроса.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 79.

² Там же, л. 89.

В тот же день советское посольство почтой известило правительство Турции о потоплении танкера «В. Аванесов» в турецких территориальных водах¹.

Немного позже посол СССР в Турции информировал военно-морского атташе Радионова, находившегося в Стамбуле, об операции по переброске танкеров. Он сообщил, что 6 февраля 1942 года беседовал с главой турецкого правительства Нуманом Менеменджиоглу о том, чтобы наши танкеры впрямь могли свободно заходить в пустынные бухты, расположенные вдоль южного турецкого побережья.

Премьер-министр ответил, что он изучит этот вопрос, и если благополучное разрешение его не затронет турецкого нейтралитета, то он даст необходимые указания местным властям. Он обещал также подумать над тем, чтобы обеспечить конфиденциальность этого мероприятия, если наша просьба будет удовлетворена².

Однако этот вопрос вскоре был снят с повестки дня. Советское правительство сочло необходимым приостановить перевод части черноморских танкеров на Дальний Восток.

Это вызывалось, во-первых, тем, что фашистская Германия приняла ряд мер для дальнейшего укрепления своих вооруженных сил на Средиземном море. Так, весьма осведомленный корреспондент английской газеты «Дейли мейл» сообщал из Мадрида, что немецкий адмирал Редер во время встречи с итальянским адмиралом Риккарди предъявил ему требования Гитлера о том, что до начала нападения на Мальту итальянские корабли должны быть переданы в распоряжение германских морских офицеров. Редер также сообщил, что в район Средиземного моря направляются германские штабные офицеры, которые должны находиться на всех итальянских кораблях. Они должны установить взаимодействие между итальянским флотом и военно-воздушными силами держав «оси»³.

Наряду с этим Советское правительство получило информацию о напряженной внутривосточной обстановке, которая сложилась в Турции.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 145.

² Там же, л. 123.

³ См.: Красный черноморец, 1942, 22 янв.

Во-вторых, изменилась обстановка как на всем советско-германском фронте, так и на черноморском театре. Гитлеровцы потерпели сокрушительное поражение под Москвой. Советские войска высадили в Керчи и Феодосии десант, что значительно укрепило положение осажденного Севастополя. На Керченском полуострове был образован Крымский фронт. Для бесперебойного снабжения этих войск потребовалось большое количество не только сухогрузных, но и нефтеналивных судов. Учтя все эти обстоятельства, правительство предложило наркому Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецову задержать в черноморских портах некоторые танкеры, предназначенные для переброски через Босфор.

Узнав о том, что переброска танкеров в Средиземное море приостановлена, английский адмирал Хорвард Келли направил 16 февраля 1942 года из Анкары в Стамбул письмо советскому военно-морскому атташе.

«Дорогой капитан Радионов!

...На наших офицеров большое впечатление произвел высокий уровень дисциплины и сработанности экипажей. Это в особенности было отмечено на судне «В. Аванесов» в момент гибели его в результате торпедирования подводной лодкой, несмотря на все меры предосторожности, принятые капитаном и находившимся на борту этого судна британским офицером. Благодаря прекрасной организации и усилиям, проявленным капитаном при этом, не погиб ни один человек. Прошу передать капитану мое соболезнование по поводу гибели его судна, происшедшей, безусловно, не по его вине»¹.

Операция закончилась только для тех советских судов, которые не успели пройти через проливы. Среди них был и танкер «Вайян-Кутюрье», получивший предписание вернуться в Черное море, приняв на борт начальника экспедиции И. Г. Сырых. А ледоколу «А. Микоян», танкерам «Туапсе» и «Сахалин» предстояло длительное плавание к советским дальневосточным портам².

Однако возвратимся к событиям, которые разворачивались в это время на черноморском театре военных действий.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 2, д. 36 779, л. 33 — 34.

² В этом рейсе 4 июля 1942 года недалеко от мыса Сан-Антонио (Куба) немецкая подводная лодка потопила танкер «Туапсе». Экипаж удалось спасти (примеч. авт.).

ЗАРЕВО НАД СЕВАСТОПОЛЕМ

В ставке вермахта били тревогу. Поздним осенним вечером 16 октября 1941 года Гитлер по прямому проводу вел разговор со специальным поездом, стоявшим в Выгоде. Здесь, на небольшой железнодорожной станции, затерявшейся в причерноморской степи, обосновался штаб румынской армии, наступавшей на Одессу.

Получив шифровку от немецкой военной миссии в Румынии о том, что советские войска, защищавшие Одессу, беспрепятственно погрузились на морские транспорты и взяли курс на Севастополь, Гитлер, как это часто бывало, пришел в ярость. Он не стеснялся в выражениях. В адрес Антонеску из «Вольфшанце», этого осинового гнезда фюрера в Восточной Пруссии, посыпалась самая отборная брань, почерпнутая, очевидно, еще в мюнхенских пивных.

Корабли Черноморского флота и транспортные суда с войсками и боевой техникой, отбивая яростные атаки фашистской авиации, уверенно шли по намеченному курсу — к берегам Крыма. Выполнив свой долг под Одессой, они спешили на помощь нашим войскам, дравшимся в степях Таврии.

К этому времени враг был под Ленинградом, занял Прибалтику и Белоруссию, рвался к Москве. Шли бои и на подступах к Крыму — на Перекопе, а затем южнее, на Ишуньских позициях...

С рассветом 17 октября основная часть боевых кораблей и транспортных судов с войсками эвакуированной из Одессы Приморской армии вошла в Южную бухту Севастополя.

Накануне Военный совет Черноморского флота детально рассмотрел намеченные штабом меры по приему и размещению приморцев.

— О воинах нужно проявить самую теплую, какую только можно в настоящих условиях, заботу, — подчеркнул в своем выступлении командующий флотом адмирал Октябрьский.

Немецкое командование решило предпринять все, чтобы закончить операцию на полуострове и захватить главную базу Черноморского флота — Севастополь еще до подхода сил Приморской армии. Из донесений разведки штабам противника было известно, что Крым защищает всего одна сильно ослабленная непрерывными боями 51-я отдельная армия, поэтому они были уверены в успехе. Однако гитлеровцы просчитались и тут. 18 октября 1941 года их ставка отдала приказ о массированном наступлении на Крым. На узком участке фронта были сосредоточены 13 дивизий противника с сотнями танков и самолетов. Но в тот же день части Приморской армии начали погрузку в железнодорожные эшелоны, которые направлялись к Перекопскому перешейку, где завязались тяжелые, кровопролитные бои.

Командарм Приморской армии генерал-майор И. Е. Петров, получив боевой приказ штаба Южного фронта, собрал командиров частей и поставил перед ними задачу:

— Немедленно, не теряя ни одного часа, прямо со станций разгрузки, ускоренным маршем выйти на боевые рубежи. Противника нужно задержать на Перекопе любой ценой и возможно дольше. Как это сделать? Не мне вас учить. Вы это хорошо знаете — Одесса научила. А опыт, говорят, — во многом залог успеха.

По карте каждой части были определены оборонительные позиции.

Гитлеровцы настойчиво добивались развития успеха на нашем левом фланге — вдоль Каркинитского залива. Поэтому частям Приморской армии, прибывшим из Одессы, времени на отдых, вопреки пожеланиям командования, не оставалось ни минуты. Прямо с морских причалов они уходили на передовую.

Одной из первых вступила в бой на крымской земле 2-я кавалерийская дивизия Приморской армии. Вечером 22 октября на рубеже деревня Воронцовка — устье реки Самарчик она пришла на помощь 42-й кавалерийской и 172-й стрелковой дивизии, в полосе которых враг пытался прорвать фронт и выйти на оперативный простор.

А через день уже вся Приморская армия участвовала в боях на Крымском полуострове. Только после упорных многодневных усилий и ценой неисчислимых людских потерь немецко-фашистским войскам удалось прорвать наши оборонительные позиции.

План вермахта состоял в том, чтобы взять Керчь, форсировать узкий пролив и прорваться на Кавказ — к кубанскому хлебу и нефти. Севастополь предполагалось захватить с ходу, для чего немецко-фашистское командование выделило четыре пехотные дивизии, 118-й моторизованный отряд и 5-ю моторизованную румынскую бригаду с частями усиления. В распоряжении гитлеровских генералов было 13 артиллерийских дивизионов, 500 бомбардировщиков и 200 истребителей.

Что мог противопоставить этим силам Севастополь?

В составе гарнизона, кроме стрелкового полка, других сухопутных войск не было. Оборонительные рубежи занимали лишь отдельные подразделения морской пехоты да несколько наспех сформированных батальонов из курсантов училища береговой обороны¹.

В этой очень тяжелой обстановке, осложненной еще и непрерывными бомбовыми ударами противника, был создан городской комитет обороны из представителей партийных, советских и военных органов. Все, кто мог носить оружие, силотились вокруг него для отпора врагу. Было проведено собрание партийного актива города. Выступивший на нем Ф. С. Октябрьский проинформировал собравшихся об обстановке на фронте, положении, сложившемся в Крыму.

— Враг на подступах к Севастополю, — заявил командующий флотом. — Приморская армия и части морской пехоты, державшие оборону на севере Крыма, с тяжелыми боями отходят. Рассчитывать на приход больших сил мы не можем, как не можем надеяться и на быстрое получение подкреплений с кавказского побережья. Необходимо мобилизовать все силы флота и города и дать врагу достойный севастопольцев отпор².

В городе началась усиленная подготовка к обороне. Трудящиеся заводов и фабрик взяли в руки оружие.

¹ См.: Кулаков Н. М. Город морской славы. М., Политиздат, 1964, с. 9.

² См.: Борисов Б. Севастопольцы не сдаются. Симферополь, Крымиздат, 1961, с. 45.

29 октября начальник гарнизона, один из героев обороны Одессы, контр-адмирал Г. В. Жуков ввел в Севастополе и его окрестностях осадное положение¹.

На следующий день на всех предприятиях, в учреждениях, воинских частях, на боевых кораблях и транспортных судах прошли собрания, на которых партийные и комсомольские руководители города, политработники армии и флота познакомили севастопольцев с обращением городского комитета обороны.

«Товарищи черноморцы!» — говорилось в обращении. — В этот грозный час еще больше сплотим свои ряды для разгрома врага на подступах к Севастополю.

Не допустим врага к родному городу!..

Трудящиеся Севастополя! Если потребуется, с новой силой повторим героические подвиги героев обороны города в 1854—1855 годах. Все, как один, в ряды защитников родного Крыма, своего любимого города!»

Из военных моряков были спешно сформированы 23 батальона. Более 15 тысяч труженников города вступили в отряды народного ополчения. При поддержке корабельной артиллерии и береговых батарей они 30 октября встретили врага на подступах к Севастополю. Началась его героическая оборона, оставившая одну из самых ярких страниц в истории Великой Отечественной войны. Пожалуй, никто в то время не мог предположить, что продлится эта оборона 250 дней, сыграв важную роль в срыве фашистского плана «молниеносной войны».

Защитники Севастополя вели упорные, не стихавшие ни днем ни ночью бои. Противник нес большие потери в живой силе и технике. Но ряды защитников тоже редели. Осажденный город испытывал постоянную нужду в свежих пополнениях, оружии, боеприпасах, инженерном оборудовании, которые доставить можно было только морем или по воздуху.

Для судов Черноморско-Азовского пароходства, на которые легла вся тяжесть перевозок, как и для кораблей Черноморской эскадры, был оставлен на подходах к городу с моря лишь узкий фарватер среди обширных минных полей. Этот «Севастопольский лабиринт» пароходы и теплоходы преодолевали в одном и другом направлениях

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 19, д. 6532, л. 55.

тслько с военным лодманом. Многие зависело и от умелых действий членов экипажа.

Фронт вплотную подошел к Севастополю. Противник пытался сжать полукольцо, образовавшееся вокруг города. Безумолку гремела артиллерийская канонада, по нескольку раз в день обрушивались на осажденных бомбовые удары. В городе горели промышленные и военные объекты, жилые дома, но черноморская твердыня не сдавалась.

Ставка фюрера нервничала — в район Севастополя ежедневно приходили шифровки, одна грознее другой. Немецко-фашистское командование не считалось с потерями, бросало свои дивизии на город, однако его отважные защитники стойко отбивали все атаки.

Советское командование морем направляло отчаянно сражавшемуся гарнизону пополнения. Имея на борту необходимые для боев грузы и маршевые роты, в Севастопольский порт одно за другим пришли транспортные суда «Армения», «Чехов», «Абхазия», «Белосток», «Украина» и «Львов». Они уже несли вымпелы Черноморского флота — были военизированы. За ними сквозь артиллерийский огонь и атаки вражеской авиации прорвались в Северную бухту сухогрузы «Курск» и «Березина» с боеприпасами и оружием.

Нефтеналивные суда «И. Сталин», «Советская нефть», «Вайян-Кутюрье» и «М. Громов», наряду с горячим, доставляли севастопольцам танки, автомашины, продовольствие и даже маршевые пополнения.

В предпоследний день октября экипаж теплохода «И. Сталин» готовился в обратный рейс. В воздухе немолчно ревели самолеты — шли жаркие воздушные схватки, в городе рвались бомбы и снаряды. Танкер принял на борт 2500 краснофлотцев-курсантов и более 100 тонн боевых торпед — в условиях войны приходилось идти и на такой риск. Наконец, погрузка закончена, и с наступлением сумерек «И. Сталин» медленно двинулся к бонному заграждению. На траверзе Константиновского равелина он взял на буксир недостроенный эсминец и по узкому фарватеру вышел в открытое море.

Едва занялся рассвет, как на танкер в районе Феодосии напали три вражеских самолета-торпедоносца. К счастью, прошли уже времена, когда на гитлеровцев работал фактор внезапности. Комендоры под началом

штурмана К. Л. Лукьянова и моториста Д. Р. Олейникова были начеку. Они метким огнем принудили торпедоносцев сойти с боевого курса. Сброшенные торпеды упали вдали от танкера¹.

Но трудности перехода на этом не закончились. Вражеская авиация атаквала непрерывно, и танкер, отбиваясь, убавляя или повышая скорость, уходил от бомб, и круто менял курс, уклоняясь от торпедных ударов. Во время резких маневров несколько раз обрывался буксир. Бросить недостроенный, не имеющий собственного хода эсминец? Этого моряки не могли сделать. Рискуя жизнью, они снова и снова подавали буксир. Вот он лопнул опять, к тому же в очень опасном месте: штормовая волна понесла корабль прямо на минное поле. И снова победила находчивость и железная воля советских людей. Старший штурман Демьян Ковшов быстро сориентировался и дал команду:

— Шлюпку на воду! Добровольцы за мной!

Под непрерывным обстрелом с воздуха коммунист с горсткой смельчаков подошел к эсминцу и закрепил конец буксира.

— Ну, братцы, жить вам теперь по сто лет, — говорили товарищи, подымая шлюпку на борт теплохода.

И не раз еще в этом рейсе перед экипажем танкера возникали сложные задачи. Отбив десятки вражеских атак, судно в намеченный срок пришло в Новороссийск.

Командующий 11-й немецкой армией, наступавшей на Севастополь, генерал-полковник фон Манштейн обратился с просьбой к фюреру усилить авиационные удары по советским морским коммуникациям и портам Кавказа с целью обескровить Севастополь. Берлин, как не было туго вермахту на других участках восточного фронта, дал приказ срочно перебросить на южное направление еще 520 бомбардировщиков и 180 истребителей².

Манштейн, надеясь на скорое падение главной базы Черноморского флота, 5 ноября подписал обращение к своим солдатам: «Под Севастополем идут последние бои. Город осажден и не сегодня-завтра капитулирует»³.

Но севастопольцы стояли насмерть.

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 189, оп. 1, д. 29, л. 9.

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 820, л. 222.

³ Красный флот, 1942, 30 апр.

Когда 7 ноября 1941 года советские войска с парада на Красной площади в Москве отправлялись прямо на передовые позиции, штаб Черноморского флота получил приказ Ставки Верховного Главнокомандования о создании Севастопольского оборонительного района. Командующим района назначался вице-адмирал Ф. С. Октябрьский. Его заместителями: по сухопутной обороне — И. Е. Петров, по береговой обороне — генерал-майор П. А. Моргунов, по военно-воздушным силам — генерал майор Н. А. Остряков. Членом Военного Совета был назначен дивизионный комиссар Н. М. Кулаков, начальником Севастопольского гарнизона — контр-адмирал Г. В. Жуков.

В приказе говорилось, что главной задачей Черноморского флота является «активная оборона Севастополя и Керченского полуострова» и подчеркивалось: «Севастополь не сдавать ни в коем случае и оборонять его всеми силами»¹.

Штаб оборонительного района организовывал отпор врагу. моряки Черноморско-Азовского пароходства мужественно выполняли свой долг, помогая осажденным. Экипажи судов «Фабрициус», «Анатолий Серов», «Макаров», «Курск», «Василий Чапаев», «Березина», подстерегаемые гитлеровскими подводными лодками, преследуемые самолетами-торпедоносцами врага, прорывались сквозь лабиринт минных полей, доставляя защитникам города пополнения, оружие, боеприпасы.

Не дождавшись капитуляции осажденного гарнизона, Манштейн 11 ноября дал приказ о штурме Севастополя. На подступах к городу с новым ожесточением закипели бои, не утихавшие ни днем ни ночью десять суток. Потерпев неудачу, гитлеровцы начали готовиться к новому штурму, стягивая к осажденному городу свежие силы. Сюда спешно были переброшены 170-я, 73-я и 24-я пехотные немецкие дивизии, две румынские горно-стрелковые бригады; на специальных железнодорожных платформах из Германии прибыло несколько батарей сверхтяжелых орудий, рассчитанных на разрушение мощных крепостных стен, которых, кстати сказать, в Севастополе не было; по крымским стенам к нему двигались колонны тяжелых танков.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 822, л. 27.

Противник намечал захватить город к вечеру четвертых суток нового штурма — 21 декабря. Срок этот установил Гитлер не случайно. Он надеялся многое компенсировать взятием Севастополя. Здесь были расчеты не только военного, но и политического характера. 22 декабря исполнялось полгода с начала вероломного нападения немецко-фашистских войск на СССР, а широко разрекламированной «молниеносной» войне не видно было конца. Гитлеровцы, потерпев неудачу под Москвой и Ростовом, утратили инициативу на решающих участках фронта. Нужно было поднять заметно падающий дух войск, ликвидировать уныние, царившее в Германии.

Зима в Крыму, конечно, не чета зиме в Подмоскovie. Но и здесь в декабре холодно. Ледяной ветер с гор пронизывает, как говорится, до костей. Перед наступлением у немецких солдат отобрали шинели. Пленные 47-го полка 22-й пехотной дивизии рассказывали, что офицеры им заявили:

— Шинели получите в Севастополе¹.

Город, отрезанный от Большой земли, мужественно отбивал яростные вражеские атаки. Только морские пути связывали его с базами питания. Фашисты прилагали невероятные усилия их преградить. Морякам приходилось буквально прорываться через завесы вражеского огня. Героически выполняя свой долг, боевые корабли и суда Черноморско-Азовского транспортного флота подвозили осажденным маршевые пополнения, боеприпасы, продовольствие, забирали раненых, эвакуировали население, государственные ценности.

Особенно опасны севастопольские рейсы были для торговых судов, которым не всегда удавалось выделить корабли боевого охранения.

«1 декабря 1941 года пришли в Севастополь; ошвартовались в Сухарной балке, — рассказывает об одном рейсе в своем донесении политотделу пароходства первый помощник капитана теплохода «Жан Жорес» В. Т. Маклаков. — При входе в Южную бухту появился вражеский самолет-разведчик, и вскоре по корме легло 4 снаряда дальнобойной артиллерии, осаждавшей город...

Вместо запланированных 3200 тонн взяли более 4 тысяч тонн грузов и 450 пассажиров.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 228, д. 33, л. 211.

Все члены экипажа, наряду с выполнением своих прямых обязанностей, принимали участие в погрузке...

В Потти пришли 7 декабря — на 3 часа раньше установленного срока»¹.

Моряки торгового флота часто выполняли оперативные задания военного командования. Переброска по приказу Ставки 338-й стрелковой дивизии с Закавказья в Севастополь — для усиления сражающегося гарнизона тоже была поручена морякам Черноморско-Азовского бассейнового управления. Погрузка была назначена в Потти на 6 декабря². Первым принял на борт 1700 солдат и офицеров теплоход «Анатолий Серов». За ним — «Зырянин», «Ногин», «Димитров», «Абхазия», «Курск». Потом на Севастополь взял курс теплоход «Львов» с продовольствием для осажденного гарнизона.

Неутомимо работали на трассе жизни экипажи танкерного флота. В начале декабря несколько рейсов к причалам Севастополя совершили моряки «Москвы» и «Апшерона». Последний, следуя с грузом горючего, наскочил в условиях плохой видимости на вражескую мину и 11 декабря затонул на подходе к севастопольскому фарватеру³.

Маршевые пополнения и боевая техника, доставленные в Севастополь судами торгового флота и боевыми кораблями, значительно укрепили силы его защитников.

17 декабря Манштейн предпринял новое наступление. Враг бросил в бой огромные силы — более семи дивизий, около 150 танков, почти 300 самолетов, большое количество артиллерии. Город обстреливала и 800-миллиметровая «Дора», которую вместе с полуторатысячной прислугой доставили в район Севастополя на шестидесяти железнодорожных составах⁴.

Ожесточенные бои нередко переходили в рукопашные схватки. Враг вынужден был вводить в бой свежие силы — под Севастополь срочно перебрасывалась 170-я немецкая дивизия.

Учитывая это, Ставка Верховного Главнокомандования 20 декабря переподчинила Севастопольский оборо-

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 40, л. 31.

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 834, л. 36.

³ Там же, д. 772, л. 172.

⁴ См.: Сажин П. Севастопольская хроника. М., Советский писатель, 1975, с. 503.

нительный район Закавказскому фронту, дав приказ командующему фронтом генерал-лейтенанту Д. Т. Козлову немедленно направить в Севастополь одну дивизию, перебросить 3 тысячи человек маршевого пополнения, усилить гарнизон авиационной поддержкой и наладить регулярное снабжение его боеприпасами¹.

Штаб Закавказского фронта выделил в помощь севастопольцам из состава 44-й армии 345-ю дивизию и 79-ю стрелковую бригаду. Боевые корабли «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Бодрый» и «Незаможник» доставили из Новороссийска в Севастополь 4000 человек и вооружение стрелковой бригады.

Моряки торгового флота получили задание перенравить из Поти на Крымский полуостров личный состав и вооружение 345-й дивизии, а также 81-й танковый батальон из Новороссийска².

Управление и политотдел пароходства спешно отбирали наиболее быстроходные суда и организовывали их пересоборудование с учетом предстоящих перевозок. Доукомплектовывались и инструкторовались экипажи. По инициативе коммунистов и комсомольцев из моряков были созданы бригады грузчиков и ремонтников. Вместе с портовиками они подготовили суда к рейсу менее чем за сутки. На рассвете 21 декабря от Потийского порта ушли в суровое зимнее море и взяли курс на Севастополь крупнотоннажные суда «Калинин», «Димитров», «Анатолий Серов». Они везли в Крым 5250 солдат и офицеров 345-й дивизии и 21 артиллерийское орудие. Вслед за ними вышли пароходы «Курск», «Фабрициус» и «Красногвардеец», имея на борту 4820 человек пополнения для Севастопольского гарнизона, 16 орудий и 12 минометов³. Экипаж теплохода «Жан Жорес» доставил из Новороссийска в Севастополь 81-й отдельный танковый батальон⁴.

В конце декабря по поручению Ставки Верховного Главнокомандования маршал Б. М. Шапошников сообщил защитникам города, что в их распоряжение направляется 3-й дивизион 8-го гвардейского минометного

¹ См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945. т. 2. с. 307

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 837, л. 62.

³ Там же, д. 772, л. 209—210, 214—215.

⁴ Там же, д. 837, л. 62.

полка¹. Перебросить его поручили морякам торгового флота.

Только в декабре из портов Кавказа в Севастополь было доставлено около 30 тысяч войск и большое количество оружия, значительную часть которых перебросили в Крым экипажи судов Черноморско-Азовского бассейнового управления.

Благодаря помощи Большой земли советские воины и трудящиеся города создали на подступах к Севастополю непреодолимый заслон. Из-за больших потерь гитлеровцы вынуждены были сократить фронт наступления на город с 30 до 6 километров. В общей сложности за две недели противник потерял в боях около 40 тысяч человек убитыми и ранеными, много танков, артиллерии, десятки самолетов². Оккупанты вынуждены были бросать в бой даже личный состав своих тыловых частей³.

Войска Манштейна, пользовавшегося славой непобедимого генерала, не смогли сломить сопротивление героев Севастополя.

В ТЫЛ АРМИИ МАНШТЕЙНА

В дни, когда шли ожесточенные бои под Ростовом и Севастополем, а под Москвой развивалось контрнаступление наших войск, в Ставке Верховного Главнокомандования планировали новую операцию, в которой должен был сыграть немалую роль Черноморский флот. Речь шла о высадке морского десанта на Керченский полуостров, что давало возможность ликвидировать угрозу вторжения противника через Керченский пролив на Кавказ и, самое главное, оказать существенную помощь осажденному Севастополю.

Из донесений разведки стало известно, что для восполнения больших потерь, понесенных под Севастополем, Манштейн снял часть своих войск с Керченского полуострова и бросил их на осаду города, что существенно увеличивало шансы на успех. К тому же противник не успел закончить инженерно-строительные работы по

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 838, л. 134.

² См.: Кулаков Н. М. Город морской славы. М., Госполитиздат, 1964, с. 34—85.

³ См.: Красная Звезда, 1942, 3 янв.

укреплению побережья. Правда, на полуострове оставались еще немалые вражеские силы — 46-я немецкая пехотная дивизия, 8-я румынская кавалерийская бригада (общая численность — до 25 тысяч человек), 50 полевых орудий вдоль побережья, несколько вооруженных катеров, несших регулярную патрульную службу с моря.

Вице-адмирал Октябрьский был вызван в Новороссийск, где совместно со штабом Закавказского фронта должен был завершить работу по организации десанта¹.

На заседании Военного совета командующий Закавказским фронтом Козлов представил слово начальнику пароходства, который доложил:

— Работа по переоборудованию пароходов и теплоходов идет полным ходом.

— Какое настроение у людей? — спросил командующий фронтом.

— Все экипажи готовы к выполнению любого, самого сложного, задания.

— На моряков торгового флота, — сказал генерал Козлов, — возлагаются особые надежды. Военный совет уверен, что вы оправдаете доверие Родины.

Руководство подготовкой десантной операции было поручено начальнику штаба Черноморского флота контр-адмиралу И. Д. Елисееву и члену Военного совета флота дивизионному комиссару И. И. Азарову. По их предложению было решено временно сократить перевозки между портами Кавказа и Севастополя. На этой линии оставались только военизированные транспорты «Абхазия», «Львов», «Белосток», «Чехов» и «Красная Кубань», а конвоирование транспортных судов к севастопольским бухтам возлагалось на четыре базовых тральщика и эсминец «Свободный»². Весь остальной боевой и торговый флот Черного и Азовского морей усиленно готовился к предстоящей операции.

Основным районом высадки десанта командование выбрало Феодосийский порт, который мог принимать крупные суда. Главные силы десанта предполагалось вывести кратчайшим путем в тыл Керченской группировки противника и, отрезав ее от главных сил 11-й немецкой армии, полностью уничтожить.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 835, л. 74.

² Там же, д. 836, л. 43.

Вспомогательные удары должны были нанести Азовская военная флотилия и Керченская военно-морская база, эвакуированная на Тамань.

Вместе с военными моряками высадку десанта войск призваны были обеспечить экипажи судов торгового флота, базировавшегося в портах Азовского моря, в частности в Темрюке. Пароходы «Красный флот», «Ейск», «Пеная», мелкие торговые суда «Фанагория», «Николаев», «Гордипия», «Танаис», «Дофиновка», «Урицкий» и «Должанка», баржи «Таганрог», «Хонер», «Минная» и земснаряд «Ворошилов» приняли более 3 тысяч десантников, 21 орудие, 6 танков, большое количество автомашин, боеприпасов, продовольствия.

Для высадки десанта военное командование привлекло все самоходные рыболовецкие суда, плавсредства Азовтехфлота и Азово-Кубанского пароходства. Только ближайшие рыбоколхозы в срочном порядке направили в Темрюк 55 сейнеров, 150 байд и лодок¹. По решению городского комитета обороны, трудящиеся Темрюка в небольших доках организовали ремонт судов, доставили на пароходы топливо, теплую одежду, продовольствие, газеты, журналы².

Черноморский военный и торговый флот остро нуждался в топливе, особенно в твердом. С оккупацией Донбасса доставка угля и металла в порты Кавказа резко сократилась, что очень сдерживало ремонт и действия боевых кораблей и транспортных судов. В ходе подготовки к десантной операции трудящиеся Грузии из имеющихся запасов выделили 4500 тонн угля торговому и техническому и 4000 тонн военному флоту³, передали морякам несколько тонн листовой стали.

Благодаря этому все четырнадцать транспортных судов, поступивших в распоряжение Закавказского фронта, были в срок отремонтированы и подготовлены для предстоящей операции. В первый отряд вошли «Зырянин», «Жан Жорес», «Ногин», «Анатолий Серов», «Шахтер», «Ташкент», «Красный Профинтерн» и «Азов», сбранные в Новороссийске. Во второй отряд, сформированный в Туапсе, — суда «Калинин», «Димитров»,

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 175, д. 32 594, л. 3—4.

² ЦПА ИМЛ, ф. 17, оп. 8, д. 495, л. 15.

³ Партархив ин-та истории партии при ЦК КП Грузии, ф. 14, оп. 1, д. 11 727, л. 196.

«Курск», «Красногвардеец» и «Фабрициус». Теплоход «Кубань» был включен в отряд огневой поддержки, состоявший из боевых кораблей.

Подготовкой транспорта руководили заместитель наркома морского флота Е. Самборский, начальник управления военно-транспортной службы Б. Бортновский, начальник пароходства Г. Мезенцев и начальник политотдела пароходства А. Степанов. По их инициативе были созданы специальные ремонтные бригады из самых квалифицированных специалистов во главе с инженерами А. Мирющенко, Н. Заболотным и П. Лиманчуком. В помощь береговым службам и экипажам политотдел направил большую группу партийно-хозяйственного актива.

Люди трудились по-фронтовому. В мирные дни, например, на переоборудовании третьего котла под жидкое топливо на пароходе «Димитров» понадобилось бы не менее недели, да и то в условиях заводского ремонта, а сейчас все было сделано за сутки. За сутки был почищен и форштеньг на пароходе «Курск», хотя в обычных условиях на эту работу уходило не менее пяти-шести дней.

Одновременно шли погрузка и переоборудование судов. На них были установлены коновязи и фальшпалубы, моряки и портовики изготовили необходимый для выгрузки десанта инвентарь: 126 бокс-ящиков, около 200 сходней, более 200 строп, 80 грузовых сеток, большое количество других приспособлений.

Приняв технику, боеприпасы, оружие и продовольствие, боевые корабли перед самым выходом в море взяли личный состав десантных частей. На крейсера «Красный Кавказ», «Красный Крым», эсминцы «Железняков», «Шаумян» и «Незаможник» погрузились подразделения 251-го и 633-го стрелковых полков 9-й горнострелковой дивизии.

Уходившее с ними торговое судно «Кубань» везло 627 десантников, 9 пушек, 15 автомашин, 62 тонны боеприпасов и около 200 тонн других военных грузов. Транспортные суда в Новороссийске и Туапсе взяли около 18 тысяч солдат и офицеров, 34 танка, 96 орудий и минометов, около полутора тысяч лошадей, 634 тонны боеприпасов, почти 300 автомашин, большое количество продовольствия, фуража, инженерного имущества.

Теперь стояла задача подойти к Феодосийскому порту возможно ближе и незаметнее, высадить десант, избежав лишних потерь.

По предложению Ф. С. Октябрьского подводным лодкам М-51 (командир капитан-лейтенант В. М. Прокофьев) и Щ-201 (командир капитан 3-го ранга А. И. Стрижак) поручалось разведать обстановку и погоду в районе высадки десанта и провести его навигационное обеспечение. На занятое противником побережье подводники высадили офицеров гидрографического отдела Черноморского флота Д. Г. Выжулла и В. Е. Моспана, которые зажгли сигнальный огонь на мысе Эльчан-Кая. Ориентируясь на него, корабли Черноморской эскадры ночью подошли к крымскому берегу, а ранним утром 29 декабря 1941 года открыли огонь. Немедленно отозвались батареи противника, установленные в районе мыса Ильи, горы Лысой, станции Сарыголь и на безымянной высоте. Увлеченные артиллерийской дуэлью, враги не заметили, как несколько советских сторожевых катеров со штурмовыми отрядами и специальными группами для приема швартовых с крейсера «Красный Кавказ» устремились к акватории порта.

Первым вошел в гавань и высадил штурмовую группу катер М-0131. Она захватила волнолом и Феодосийский маяк. Несмотря на ожесточенный огонь с берега, высадился и первый штурмовой отряд, который быстро овладел защитным молотом.

Лишь когда в гавань вошло еще шесть катеров и началась массовая высадка десанта, огонь вражеской береговой артиллерии был перенесен на вход в порт и волнолом. Но было уже поздно. Транспорты, прорываясь один за другим сквозь завесу артиллерийского, минометного и пулеметного огня, заходили в порт и высаживали войска. Завязался ожесточенный бой. Десантные части теснили врага, выбивали его из портовых объектов.

Героически действовали и моряки торгового флота.

Выполняя главную задачу — своевременно доставлять десантникам все необходимое, они в трудные минуты шли в бой, помогая ликвидировать огневые точки врага в районе порта.

Экипаж теплохода «Кубань» во главе с капитаном Г. Вислобовковым и его помощником по политической части В. Ярошенко в условиях шторма, достигавшего се-

ми баллов, ловко обходил минные поля и буквально провалился в порт сквозь завесу сильного артиллерийского огня. Один из вражеских снарядов угодил в спардек, пробил палубу, разрушил несколько кают. Несколько моряков было убито и ранено, но кубанцы не сошли с курса.

Смелость и отвагу проявил помполит. Когда «Кубань» подошла к берегу, В. Ярошенко первым спустился на пирс и под градом пуль принял и закрепил швартовы, помог матросам установить сходни, и десантники неудержимой лавиной ринулись в бой.

Разгрузку моряки закончили за три часа вместо семи. Капитан дал команду принимать раненых, и вскоре «Кубань» под огнем противника отвалила от причала. В это время в небе появилось около тридцати вражеских бомбардировщиков, обрушив на порт тонны смертоносного груза.

Капитан Вислобоков умело вел теплоход к выходным воротам, буквально вырывая судно из-под бомбовых ударов. Он то замирал на месте, то снова устремлялся вперед, то сходил с курса, то снова ложился на курс. Не один раз там, где только что была «Кубань», вздымались фонтаны воды, песка и камня, поднятые со дна бухты разорвавшейся бомбой. А за молотом на теплоход перенесли огонь вражеские береговые батареи. Один снаряд разорвался над палубой, ударившись о грузовую стрелу первого трюма, осколком смертельно ранило капитана Г. Вислобокова...

Командование судном принял помполит Ярошенко. «Кубань» стала быстро уходить курсом на Новороссийск.

Поздним вечером к Феодосии подошли транспортные суда первого отряда. Места для маневрирования в тесной гавани было крайне мало, мешала штормовая погода. Пароход «Ташкент» резким порывом ветра прижало к защитному молу. Капитан П. Безайс принял наиболее правильное решение — высадил десантные войска прямо на стенку мола. Вскоре к причалам порта стали подходить суда второго отряда.

Противник стремился уничтожить наши транспорты, чтобы лишить десантные войска возможности получить пополнения и боеприпасы. Соединения фашистских бомбардировщиков шли на порт. Здесь не была еще органи-

зована противовоздушная оборона. В бой с воздушными пиратами вступила зенитная артиллерия боевых кораблей и батареи, установленные на торговых судах, но силы были неравные. Не могли на продолжительное время появляться в районе Феодосии и наши истребители: еще не было посадочных площадок.

В течение двух недель авиация противника потопила семь советских торговых судов. Многие моряки погибли, получили ранения. Чудеса героизма проявляли экипажи «Ташкента», «Красногвардейца», «Калинина», «Димитрова».

...Вражеская бомба попала во второй трюм парохода «Димитров». Вспыхнул пожар. Штормовой ветер раздувал огонь. Коммунисты Фомин, Полуянов и Фелюшкин первыми бросились на борьбу с пожаром. Их примеру последовали комсомольцы Словен, Нестеров, Степанов. Комендоры во главе с коммунистом Бондаренко били по самолетам и заставили их сойти с боевого курса, матросы комсомолки Ася Нога и Тамара Кириченко подносили боеприпасы, перевязывали раненых. Разгрузка в эти критические минуты не прекращалась.

В одном из рейсов отличился матрос комсомолец Нестеров. Пароход разгружался в Камыш-Буруне. На пирсе росли штабеля ящиков со снарядами, ленточкой выстраивались автомашины, тягачи, танки. Оставалось уже совсем немного груза, как вдруг старый строп не выдержал, и на дно бухты ушла санитарная машина.

Борис Нестеров, обслуживавший грузовую стрелу, обратился к капитану:

— Прошу «добро» достать машину.

— Попробуй. Санитарка здесь очень нужна.

Борис прыгнул в воду. Ледяной холод мгновенно сковал тело. Но моряк нырял, пока не удалось застропить машину. За подвиги на фронте матрос Б. А. Нестеров был награжден орденом Красного Знамени¹.

С огромными трудностями высаживал десант на Керченский полуостров экипаж парохода «Курск». Его капитан В. Я. Труш вел в те дни дневник.

«В море вышли с караваном судов, — писал он 30 декабря 1941 года. — Жестокий шторм, но в порт назначения прибыли в срок. Морская пехота уже занимала город.

¹ Партархив Одес. обксма КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 70, л. 201.

Шли уличные бои. Быстро высадили бойцов, выгрузили лошадей, боеприпасы, технику».

31 декабря: «В 8.30 массовый налет фашистских бомбардировщиков, но разгрузка продолжится. В 13.30 все переправлено на берег. Дважды делаю попытку сняться — мешает свежий ветер. И все же нам везет. Как только отходим от причала, на место, где мы стояли, ложится серия бомб. Потом бомбы падают по курсу, и мы возвращаемся.

Так и движемся вперед-назад. Наконец, в 15.30 удастся отойти. Фашисты преследуют нас, но мы уходим от них целыми, не считая сотен пробоин в бортах и корме от осколков.

Уже в море вспомнил — завтра Новый год. Хорошо мы его встречаем, нечего сказать: пять с лишним часов под непрерывной бомбежкой»¹.

Прославил себя в Керченско-Феодосийской десантной операции дружный многонациональный экипаж (русские — капитан П. Черкасов, рулевой Я. Зверков, украинцы — старший механик Г. Гуров, боцман П. Белосусов, матрос В. Терещенко, татарин — машинист Х. Сагдеев, молдаванин — кочегар Г. Фурдуй и другие) парохода «Красный флот». Он не растерялся даже в тот момент, когда бомба разорвалась на палубе. Вспыхнул пожар, начали рваться боеприпасы. Судну грозила гибель — на палубе над машинным отделением лежали штабеля снарядов. Мгновенно заработали мотопомпы, вступили в борьбу с огнем моряки и солдаты. Часть ящиков с боеприпасами удалось перетащить подальше от очага пожара. Но несколько мин взорвалось. Было повреждено помещение машинного отделения. Капитан приказал кочегарам оставить вахту, что означало лечь в дрейф, лишиться маневренности, стать более удобной мишенью для вражеской авиации.

Секретарь судовой партийной организации Гавриил Григорьевич Фурдуй обратился к капитану:

— Разрешите стать к котлам.

Самоотверженный поступок парторга вызвал новый подъем сил у членов экипажа. Моряки справились с огнем, заделали пробоины в корпусе судна. «Красный флот» своевременно доставил к берегам Крыма более

¹ Морской флот, 1944, 13 апр.

тысячи десантников, боеприпасы, инженерное оборудование¹.

Немало героических подвигов совершили во время высадки десанта экипажи судов «Калинин», «Жан Жорес», «Фабрициус», «Анатолий Серов». Они доставляли советские войска к месту высадки, участвовали в боях, трудились на разгрузке, вывозили раненых.

Энергичные действия морской пехоты, входившей в штурмовой отряд и отряд первого броска десанта, заставили врага не только отступить от Феодосии, но и создали серьезную угрозу окружения керченской группировки врага. Манштейн вынужден был стянуть к Феодосии силы со всего Керченского полуострова и даже отдал приказ о переброске сюда части войск из-под Севастополя. В этот же район спешили и войска, снятые с фронта под Таганрогом.

Таким образом, десантная операция своей цели достигла. Положение окруженного Севастополя улучшилось. Были сорваны планы противника использовать Крымский полуостров как трамплин для проникновения на Кавказ, к богатейшим нефтеносным районам нашей страны.

Фашистские «пророки» в свое время вещавшие, что «большевики не способны высаживать десанты, так как у них нет уже не только военно-морского флота, но и транспортов»², снова сели в лужу.

О шоковом состоянии командования немецко-фашистских войск в связи с неожиданным для него развитием событий в Крыму говорят пометки, сделанные начальником штаба сухопутных войск генералом Гальдером в дневнике. Он, в частности, писал, что 30 и 31 декабря 1941 года положение немецких войск на полуострове «часто становилось критическим». Командир 41-го немецкого армейского корпуса генерал Шпонек отвел под натиском советского десанта 46-ю пехотную дивизию. Он, как и другие военачальники на этом участке фронта, навлек на себя немилость фюрера. Гитлер предал генерала военно-полевому суду³.

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 36, л. 145, 147.

² Моряк, 1942, 17 янв.

³ Отд-ние ЦВМА. Б-ка инв. № 493, л. 53.

Моряки торгового флота, участвовавшие в Керченско-Феодосийской десантной операции, заслужили высокую оценку и благодарность советского военного командования. За образцовое выполнение боевого задания, мужество и отвагу многие были удостоены высоких правительственных наград. Капитан теплохода «Кубань» Г. Вислобоков (посмертно) и старший штурман С. Шапошников награждены орденом Ленина, помполит В. Ярошенко — орденом Красного Знамени, старший механик Г. Сорокин и механик В. Саболис, матросы С. Белоусов, С. Войцехович, П. Богинич, С. Миронов, Н. Шутов, Б. Чернец — орденом Красной Звезды¹.

За мужество и отвагу, проявленные при спасении парохода с десантными войсками и боеприпасами орденом Ленина был награжден секретарь судовой партийной организации кочегар Г. Фурдуй².

Правительственных наград удостоились и работники Новороссийского порта, разгружавшие десантные суда в Феодосии. Орден Красной Звезды получили грузчики С. Воловик, П. Немчинов и П. Путилин, медаль «За боевые заслуги» — А. Довбня, Н. Кеворков и П. Коробов³.

Активное участие принимали моряки торгового флота в боевых операциях на Керченском полуострове зимой и весной 1942 года. Суда Черноморско-Азовского пароходства стали важным звеном своеобразного конвейера, обеспечивающего наши войска всем необходимым для успешного ведения боевых действий.

КАМЫШ-БУРУНСКАЯ СТРАДА

Потеряв Керчь и Феодосию, гитлеровцы вынуждены были приостановить наступление на Севастополь. Обеспечивая этим ставку Гитлера принимала самые срочные меры. Из оккупированных стран Западной Европы перебрасывалась авиация, подтягивались свежие дивизии. Вскоре на участке фронта, пересекавшем Керченский полуостров в самом узком месте — между Арабатским и Феодосийским заливами противник создал серьезный

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 70, л. 79.

² Морской флот, 1942, № 6, с. 1.

³ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 70, л. 80.

перевес и стал теснить наши войска. Части 44-й и 51-й армий с боями отходили к Керченскому проливу. Феодосию пришлось оставить.

Теперь для снабжения войск Крымского фронта* мог использоваться только Керченский морской порт. Однако ледовая обстановка в проливе в суровую зиму 1942 года ограничивала доступ туда наших боевых кораблей и транспортных судов. Поэтому решено было строить через пролив ледовую дорогу от косы Чушка к мысу Еникале. В ночь на 6 января по ней к линии фронта переправились два стрелковых полка и стрелковая бригада 51-й армии. Но к утру наступила оттепель, пролив запестрел разводьями, переправа подразделений, в которых фронт испытывал крайнюю нужду, прекратилась.

Командующий фронтом пригласил к себе всех членов Военного совета. Были вызваны начальник Черноморско-Азовского пароходства Г. А. Мезенцев и начальник политотдела А. В. Степанов, начальник «Совтанкера» И. Г. Сырых и начальник политотдела нефтеналивного флота на Черном море Г. Н. Морозов. Обсуждался вопрос об использовании всех возможностей для переброски в Крым резервов, боевой техники, боеприпасов, продовольствия и фуража.

— Военный совет полагается на изобретательность и мужество моряков торгового флота. Командование окажет вам любую помощь, — обратился генерал к руководителям пароходства.

Почти все плавучие средства, которыми располагало управление пароходства, были брошены на перевозку войск и грузов для Крымского фронта. В распоряжение пароходства воинские подразделения флота выделили большую группу корабельных инженеров и инженеров-механиков, мастерские, материалы, необходимые для ремонта судов.

Военные моряки помогли приспособить несколько нефтеналивных судов под перевозки танков, тягачей, артиллерии. Экипаж танкера «Эмба» во главе с капитаном

* 28 января 1942 года Ставка Верховного Главнокомандования реорганизовала Кавказский фронт, разделив его на Крымский фронт и Закавказский военный округ. Командованию Крымского фронта были оперативно подчинены Севастопольский оборонительный район, Черноморский флот, Азовская военная флотилия и Керченская военно-морская база.

П. Н. Сорокой стал пионером этих необычных перевозок. В первый же рейс он доставил к берегам Крыма более 10 тысяч тонн снарядов, мин и патронов. За выполнение боевого задания командование объявило всему личному составу танкера благодарность¹.

В середине января во время оттепели к причалам Керчи из портов Кавказа ежесуточно прибывало по несколько крупнотоннажных судов. Но к 20 января резко похолодало, Керченский пролив сковало льдом толщиной до четверти метра и транспорты «Шахтер», «Фабрициус», «Красный Профинтерн», «Курск», «Азов» и танкер «Эмба» оказались в ледовом плену². Противник усилил бомбежку наших судов и сильно повредил «Эмбу» и «Красный Профинтерн».

Выручил терпящих бедствие ледокол № 7. Его экипаж во главе с опытным капитаном В. Г. Поповым сутками не знал ни сна, ни отдыха, пока не вывел суда в район чистой воды, как говорят моряки³.

Снабжение Крымского фронта через Керченский порт полностью обеспечить было невозможно. Специалисты-портовики предложили создать перевалочную базу фронтовых грузов в Камыш-Буруне, который находился ближе к открытому морю. Ледовая обстановка в нем не такая сложная, как в узком и мелком Керченском проливе. Здесь необходимо было только расширить причальный фронт.

— Посмотрите на месте, что можно сделать для расширения причалов и ускорения разгрузочных работ, — сказал начальник пароходства группе моряков, готовившихся к отправке на Керченский полуостров. — Используйте поврежденные суда, старые баржи. Штаб фронта надеется на нас. И мы должны из невозможного сделать возможное.

Попутным судном капитаны дальнего плавания М. Григор и А. Полковский, помполит Ф. Ломоносов, работники политотдела пароходства И. Горюхин, Д. Евтихевич, П. Нежнев и В. Шевченко во главе с заместителем начальника политотдела В. Поповым отправились в Камыш-Бурун.

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 189, оп. 1, д. 29, л. 11.

² Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 1192, л. 64.

³ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 84. л. 113—114.

Несмотря на то, что делать все пришлось под бомбежками, в начале февраля вступили в строй несколько новых причалов, 18-тонный и 6-тонный железнодорожные, а затем и два порталных крана. Сюда был пересброшен из Туапсе 40-тонный плавучий кран, и появилась возможность обрабатывать одновременно пять-шесть крупных судов.

Нередко на рейде у Камыш-Буруна скапливалось до десяти и больше транспортов. Как ускорить разгрузку, увеличить оборачиваемость плавсредств? Капитан А. Полковский, назначенный начальником порта Камыш-Бурун, предложил смелый план: суда, которым не находилось места у причала, должны с ходу врезаться в береговой ледовой припай. Разгрузка пошла быстрее. Матросы, штурманы, механики, мотористы работали днем и ночью. Снятые на лед боеприпасы, оружие, продовольствие на санях или просто волоком доставлялись к причалам, а оттуда — на передовую.

С каждым днем поток грузов, прибывавших в Камыш-Бурун, увеличивался. Портовые механизмы работали на пределе возможного. Не хватало квалифицированных кадров. Управление и политотдел пароходства отправили во фронтową порт еще одну группу опытных специалистов-портовоиков — диспетчера Н. Зубарева, бригадира грузчиков П. Досчика, электромашиниста Г. Пустового, форманов Д. Аракельяна и И. Мурзаева, грузчиков Г. Арутюнова, М. Абрамова, С. Угниадзе и других. Хотя коллектив Керченского порта испытывал огромные трудности, он также откомандировал в Камыш-Бурун группу специалистов, состоящую в основном из членов партии. Это позволило создать в новом порту боеспособную партийную организацию. Коммунисты возглавили социалистическое соревнование за быстрейшую обработку судов с грузами для Крымского фронта. Теплоходы «Ворошилов», «Калинин», «Василий Чапаев» и пароход «Курск» зимой 1942 года были обработаны в рекордные сроки.

Нефтеналивные суда, бравшие на борт танки, автомашины и пушки, не смогли в сложных ледовых условиях подойти к причалам. На лед такой груз не снимешь. Но и здесь нашли выход. Теплоход «Ворошилов», оснащенный тяжеловесными стрелами, стал «вахтенным» на внешнем рейде — принимал с танкеров грузы и доставлял их на берег. Только в течение двух недель — в конце

января и начале февраля 1942 года — ворошиловцы, несмотря на мороз, доходивший до 24 градусов, разгрузили танкеры «Эмба», «Серго» и «Куйбышев», перебросили к причалам Камыш-Буруна более 300 танков, автомашин, орудий и большое количество других грузов.

Успешно справлялись с переброской материальной части для бронетанковых войск Крымского фронта экипажи торговых судов «Азов» и «Тракторист». Палубы на них были усилены специальными креплениями, что дало возможность доставлять даже тяжелые танки ИС и КВ.

Суровая зима 1942 года в Крыму миновала скоро. Уже в середине февраля наступила устойчивая оттепель. Грузы из Керчи и Камыш-Буруна по раскисшим дорогам продвигались к линии фронта очень медленно. Появилась настоятельная необходимость ввести в эксплуатацию участок рокадной железнодорожной ветки. Паровозный и вагонный парк, отбитый у врага, был сильно поврежден и мог быть только частично восстановлен. Оставалось только доставить подвижной состав на судах. Но для его выгрузки ни в Камыш-Буруне, ни в Керчи не было технических средств. Тут пригодился опыт моряков торгового флота, которые во время обороны Одессы перебрасывали паровозы и вагоны на плавдоке.

В Новороссийском порту на доке разместили 26 груженых вагонов и 10 снаряженных паровозов. Вместе с экипажем дока, возглавляемым опытным капитаном В. Кордисом, в рейс отправились 60 железнодорожников — паровозные и поездные бригады. Буксировали док ледокол «Торос», канонерская лодка «Кубань» и два вспомогательных судна. Конвоировали караван пять сторожевых катеров, тральщик и восьмерка самолетов-истребителей.

Благодаря неутомимому труду матросов Ф. К. Солярского и И. В. Сычехого, докмейстера С. А. Лозукина, когегара В. Д. Антонова и других членов отважного коллектива, душой которого был инструктор политотдела пароходства Д. А. Корниенко, командированный сюда в качестве помполита, боевое задание было успешно выполнено. Вместо десяти часов, запланированных на разгрузку, паровозы и вагоны сняли с дока за четыре часа, а еще через два часа железнодорожные эшелоны с войсками, боевой техникой и продовольствием ушли к линии фронта.

Высокую оценку самоотверженному труду моряков транспортного флота дал в день 24-й годовщины Красной Армии начальник штаба Черноморского флота контр-адмирал И. Д. Елисеев. Он писал: «Силы героического Военно-Морского Флота, совершая на море отважные операции против фашистских оккупантов, убедились в стойкости, мужестве и отваге своих боевых товарищей — моряков Черноморского и Азовского морей. Стойко преодолевая стихию моря, подвергаясь риску, вы решительно идете вперед, четко выполняя задания командования. В этом выражается ваша, боевые друзья, огромная нам помощь в победах над врагом»¹.

Успех выполнения заданий флота торговым флотом во многом зависел от состояния судоремонтной базы. Так как сохранившиеся на бассейне доки с заказами флота не справлялись, пришлось срочно восстановить Керченский судоремонтный завод. Его, как вспоминает бывший секретарь Керченского горкома партии Н. А. Сирота, по существу нельзя было назвать заводом — это были руины, но люди и здесь ремонтировали боевые корабли и торговые суда, оружие и технику. «Судоремонтники трудились под непрерывным огнем противника, — писал Н. А. Сирота. — На боевом посту погибли молотобоец И. Д. Бойчук, котельщик Я. З. Марунько, кузнец И. Е. Пшеничный и другие — всего 18 человек»².

К началу мая 1942 года здесь были отремонтированы также 12 паровозов, 506 вагонов, 650 тракторов, построены 7 бронепоездов, изготовлены 2800 минометов, сто тысяч мин, более полумиллиона гранат, починены 7 тысяч винтовок, 35 орудий, 215 пулеметов и большое количество саперного имущества³.

Коммунисты завода показывали примеры героизма в труде, по несколько суток не уходили с производственных участков.

С целью перехвата наших морских коммуникаций, ведущих в Крым, гитлеровцы сосредоточили на аэродромах полуострова около 100 бомбардировщиков и торпедоносцев. Об огромной опасности плавания в те дни

¹ Моряк, 1942, 23 февр.

² Сирота Н. Так сражалась Керчь. Воспоминания. Симферополь, Крымиздат, 1961, с. 82.

³ ЦПА ИМЛ, ф. 17, оп. 8, д. 619, л. 9.

рассказывал на страницах газеты «Моряк» капитан парохода «Курск» В. Я. Труш: «На борту раненные бойцы. Одиннадцать «юнкеров» мчатся на нас развернутым строем. Вышли на рейд, маневрируем. Все 60 бомб легли по носу. Проходят пять минут, и на горизонте еще 7 стервятников... Затем новый заход. Пикируют три самолета, но опять мажут...»¹

В феврале и марте на переходах между Крымом и Кавказом получили боевые повреждения и затонули 10 транспортных судов. Это повлекло за собой сокращение перевозок для войск Крымского фронта. К тому же в начале 1942 года противник создал на Керченском полуострове большой численный перевес. Наши войска вели тяжелые бои и вынуждены были отходить, сосредоточиваясь в Керчи и Камыш-Буруне.

12 мая из Краснодара в Керчь прибыли Главком Северо-Кавказского направления Маршал Советского Союза С. М. Буденный и его заместитель адмирал И. С. Исаков. Оценив на месте обстановку, С. М. Буденный подписал 14 мая приказ об эвакуации войск Крымского фронта².

Все корабли и торговые суда, находившиеся у крымского побережья, немедленно приступили к переброске советских войск на Таманский полуостров. Для участия в этой операции из Новороссийска и Туапсе в Керченский пролив прибыли также катера, сейнеры и шхуны — всего 46 судов.

Противник продолжал развивать наступление. Его части 16 мая заняли Эльтиген и Камыш-Бурун, а 132-я немецкая пехотная дивизия завязала бои на юго-восточной окраине Керчи. Теперь экипажам пароходов «Березина», «Сакко и Ванцетти», «Адлер», «Интернационал» приходилось работать не только под бомбовыми ударами противника, но и под его артиллерийским огнем. Из-под самого носа фашистов пароход «Березина» вывез рабочих и инженерно-технический персонал судоремзавода, партийно-хозяйственный актив Крыма и ценные грузы. Враг пытался потопить судно на переходе. Находчивость капитана К. И. Мощинского, исключительная выдержка помполита П. А. Касперта, железная дисциплина и стой-

¹ Моряк, 1942, 13 апр.

² ЦА ММФ, ф. 1, оп. 1 (2), д. 6, л. 15.

кость всех членов команды помогли выиграть этот поединок.

Образцы трудового героизма на переправе показывали многие команды рыболовецких судов. Сейнер «XVII лет Октября» (капитан П. А. Зарава) за четверо суток совершил более 60 рейсов через пролив и доставил на Таманский берег свыше 14 тысяч бойцов и командиров. 19 мая судно получило несколько прямых попаданий и затонуло. Экипаж в полном составе перешел на другое судно.

В очередном рейсе через пролив моряки сейнера «Пелагида» заметили, что от нашего берега ветром оторвало баржу с тяжелоранеными и понесло в сторону противника. Враг открыл по барже артиллерийский огонь.

Капитан сейнера П. Т. Бондаренко, верный старой морской традиции — сам погибай, а товарища выручай, дал команду:

— Право на борт!

Судно развернулось и пошло на сближение с дрейфующей баржей прямо под вражеские снаряды.

— Самый полный! Так держать! — последовал очередной приказ.

Над проливом сгустились сумерки, усиливался шторм. Гитлеровцы направили на баржу мощный луч прожектора и пытались расстрелять ее в упор. Однако свежий ветер и быстрое течение всякий раз угоняли баржу в сторону. Но они же мешали «Пелагиде» взять баржу на буксир. Почти десять часов длилась эта борьба. Выдержка моряков победила. Полторы тысячи советских воинов были спасены.

За мужество и отвагу капитана «Пелагиды» П. Т. Бондаренко и моториста Т. Х. Ткачика военное командование наградило орденом Красного Знамени, рулевого Н. Г. Лукьянченко — орденом Красной Звезды.

Выполняя задание командования по эвакуации войск Крымского фронта, суда Черноморско-Азовского пароходства и «Совтанкера» продолжали доставлять пополнения, оружие и другие грузы осажденному Севастополю, который в течение всей зимы успешно отражал яростные атаки немецко-фашистских войск. Город содрогался от падавших на него десятков тысяч бомб, от града снарядов и мин плавился металл. Но его защитники стойко держались, дрались за каждый рубеж.

Готовясь к новому штурму Севастополя, противник решил прежде всего лишить его жизненно важной связи с портами Кавказа и усилил авиационный контроль за подходами с моря. Удлинившиеся с весной дни стали ему союзником. Над фарватерами и севастопольскими бухтами постоянно дежурили неприятельские самолеты-разведчики. Бомбардировщики охотились буквально за каждым судном на трассах между портами.

Во второй половине апреля нарком Военно-Морского Флота адмирал Н. Кузнецов отдал приказ: перевозки людей и груза в Севастополь осуществлять в основном боевыми кораблями. Только в исключительных случаях разрешалось привлекать быстроходные транспорты — с усиленным конвоем и прикрытием с воздуха. Торговые суда с малой скоростью и недостаточной маневренностью пришлось с трассы снять.

Под стены Севастополя гитлеровцы стягивали свежие войска. Из них дополнительно была сформирована группа войск в составе 132-й, 170-й, 46-й, 28-й пехотных и 22-й танковой дивизий, 306-го артиллерийского и 29-го отдельного пехотного полка. В качестве авиадесантного соединения ускоренными темпами формировалась 50-я пехотная дивизия¹. С других участков фронта перебрасывалась артиллерия. Прибывали, в частности, гаубицы калибра 425 миллиметров и орудия типа «Карл», предназначенные для разрушения крепостных стен и долговременных бетонных укреплений².

Для контроля наших морских коммуникаций штаб Манштейна выделил 150 самолетов, 20 торпедных катеров и подводных лодок.

Все фарватеры, ведущие к Севастопольским причалам, были усеяны заброшенными с воздуха магнитно-акустическими минами, а подходы к порту пристреляны дальнобойной артиллерией, установленной в районе Качи. Кроме того, в прибрежных крымских водах гитлеровцы широко использовали итальянские флотилии малых подводных лодок и катеров.

Но и в этой тяжелой обстановке снабжение осажденного гарнизона не прекращалось. Его обеспечивали боевые корабли всех классов и даже подводные лодки

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 1232, л. 54.

² Там же, ф. 2, д. 40 275, л. 31.

и торговые суда, которые в течение весны совершили к причалам города более десяти рейсов. Экипаж санитарного транспорта «Львов» (капитан В. Н. Ушаков) за исключительное мужество и героизм был удостоен ордена Красного Знамени. Рейсы «Абхазии», «Белостока» и «Грузии» окончились трагически — суда были потоплены.

Со 2 по 7 июня фашистская авиация предприняла воздушный штурм Севастополя. Сотни самолетов — весь воздушный корпус Рихтгофена* — появились над передним краем обороны и районами города. Каждый день враг сбрасывал от 2 500 до 6 000 бомб¹. Началось третье наступление на Севастополь.

3 июля 1942 года наши войска оставили Севастополь. Но бои на Херсонесском мысу продолжались еще несколько дней. К берегам Крыма пробивались наши корабли и подводные лодки. Они эвакуировали защитников города, дравшихся до последней возможности.

Героическая оборона Севастополя имела большое значение для изменения хода войны в пользу Советской Армии. Сковав огромное количество войск противника, защитники города серьезно нарушили планы немецкого командования. Мужеством и стойкостью севастопольцев восхищался весь мир. Английская газета «Таймс» в передовой статье подчеркивала: «...Его оборона безжалостно смешала германские карты... Немцы дорого заплатили за Севастополь людьми и временем. Эти потери невозместимы»².

Весомый вклад в оборону Севастополя внесли моряки торгового флота. За 250 дней они перевезли в двух направлениях более 257 тысяч тонн грузов, перебросили более 277 тысяч солдат и офицеров, раненых воинов и жителей героического города. Боевой опыт, приобретенный в те дни, помог потом морякам смело встретить и преодолеть большие трудности в период ожесточенных боев на Северном Кавказе и Кубани.

* Этот воздушный корпус фашистской Германии обеспечивал высадку десанта при захвате острова Крит.

¹ См.: Красный флот, 1942, 7 июля.

² Моряк, 1942, 7 июля.

У БЕРЕГОВ ТАМАНИ

Летом 1942 года противник перешел в новое наступление. По всему фронту -- от Белого до Черного моря -- завязались тяжелые, кровопролитные бои. Но основной удар враг теперь наносил на юге и его соединения вышли в большую излучину Дона, создав непосредственную угрозу Сталинграду и Северному Кавказу.

С невиданным героизмом, смелостью и отвагой защищали советские воины каждую пядь родной земли. Создав прочный рубеж на берегах Волги, они сдерживали также бешеный натиск армий противника, устремившихся в районы Кавказа. Здесь основную группировку, состоявшую из 17-й немецкой армии и румынского кавалерийского корпуса, гитлеровцы нацелили на захват Туапсе и Новороссийска, а 1-ю танковую армию -- на Нальчик и Орджоникидзе в надежде захватить кавказскую нефть. Еще в июне 1942 года на совещании в штабе группы армий «Юг» в Полтаве Гитлер заявил, что если он не получит нефть Майкопа и Грозного, то должен будет «покончить с этой войной».

Фон Паулюс подтверждает в своих мемуарах: захват кавказской нефти считался жизненно необходимым для дальнейшего ведения войны Германией и ее союзниками.

А овладение портами Новороссийском и Туапсе позволило бы ускорить и удешевить транспортировку нефти и значительно сократить растянувшиеся сухопутные коммуникации, питающие войска кавказской группировки.

Командование Красной Армии учитывало планы вермахта и самое серьезное внимание уделяло удержанию морского побережья и портовых городов. Значительная роль в этом деле отводилась Черноморскому флоту и Азовской военной флотилии, которые были переданы в оперативное подчинение Северо-Кавказскому фронту.

Потеря нашими войсками Керченского полуострова, Ростова-на-Дону и быстрое продвижение немецко-фашистских войск на юг резко осложнили оперативную обстановку на берегах Азовского моря. Многие суда торгового флота, принимавшие участие в перевозках для Крымского фронта, оставались в его водах только до середины лета. Босвые корабли Азовской военной флотилии базировались в еще не занятом врагом порту

Темрюк. Но вскоре противник вышел в район Новороссийска и Краснодара — положение флота в Азовском море еще более осложнилось. Единственным выходом для него в Черное море оставался узкий Керченский пролив.

Воснный совет Северо-Кавказского фронта предложил управлению Черноморско-Азовского пароходства вывести все находившиеся в азовских водах суда. Маршал С. М. Буденный подписал приказ, в котором требовал, чтобы «ни одно плавучее средство, независимо от ведомственной принадлежности, включая частные рыбацьи шлюпки, не могло быть захвачено противником»¹. Ответственность за выполнение операции возлагалась на командующего Азовской воснной флотилией адмирала С. Г. Горшкова.

Были организованы две оперативные группы. Одна, во главе с начальником Азовтехфлота Луфиренко, работала в Темрюке. Вторая, под руководством инструктора политотдела пароходства Горюхина, готовила флот к выводу в бухте Сенной.

Для пополнения на переходе запасов топлива и продовольствия, обеспечения ремонтных работ в бухте Сенной, Тамани и Анапе были созданы резервные базы, простейшего типа военные госпитали. Заблаговременно согласовывались способы маскировки судов, сообщались опознавательные сигналы на наши береговые батареи.

— Коммунисты, — докладывал руководству политотдела пароходства Горюхин, — довели боевую задачу до каждого участника перехода, проверили готовность экипажей действовать в любых возможных ситуациях опасного рейса.

Экипажи судов не были новичками в этих местах. Многие плавали здесь еще в довоенное время, многие хорошо изучили Керченский пролив за время работы там зимой и весной 1942 года. Начиная от мыса Еникале, Керченский пролив и Таманский залив — просто узкая промоина между Тузлинской косой и берегом. И весь путь — вплоть до мыса Железный Рог — обстреливался вражеской артиллерией и минометами. Фарватеры в светлое время суток усиленно контролировались вражеской авиацией, а ночью освещались мощными прожекторами. К тому же в Керченском проливе было много мелей, а самые

¹ Отд-ние ЦВМА, ф 175, д. 9114, л. 25.

проходимые места находились ближе к вражескому берегу.

С 3 августа 1942 года начался вывод судов Черноморско-Азовского и Доно-Кубанского пароходств, Азовтехфлота и плавсредств рыбной промышленности из Азовского в Черное море. Первыми уходили караваны пароходов, катеров и сейнеров из Темрюка.

Дни стояли ясные и долгие. В небе ни облачка. Противник целыми днями держал над Керченским проливом самолеты-разведчики, которые при появлении наших судов вызывали бомбардировщиков. На протяжении 3—19 августа ночами на узкие участки пролива обрушивалось по полторы — две тысячи снарядов.

Только некоторым нашим судам удавалось пройти в темноте, не обнаружив себя. Большинству приходилось плыть под огнем противника. Суда получали повреждения, многие моряки были ранены, некоторые из них — смертельно.

Трагическая участь постигла экипаж буксирного катера «Кемь», который в узкой промоине сел на мель. Проекторы противника так и впелись в беспомощное судно, а батареи обрушили на него мощный огонь. Судно сгорело. Небольшой катер «Анапа», на борту которого было более 10 тонн авиационных бомб, взорвался от прямого попадания вражеского снаряда.

Немало тяжелых невзгод в этом рейсе испытали моряки парохода «Сакко и Ванцетти», имевшего значительную осадку. Капитан Г. Д. Наумов, отлично знавший фарватер, вел пароход со всей осторожностью, особенно на мелководье. На руле стоял лучший матрос Кононенко. Все складывалось вроде неплохо — вражеский берег молчал. Вдруг Кононенко доложил, что судно не слушается руля. Наумов уже и сам заметил — сели на мель.

Рассчитывать на помощь в четверти мили от вражеского берега не приходилось. Но и бросить груженое судно никто из моряков не помышлял. Они делали все, чтобы выйти из беды. Попробовали с помощью винта разработать грунт, поворачивая то влево, то вправо, то двигаясь вперед и назад. Машина работала на пределе. Это привлекло внимание противника. По проливу заметался луч прожектора. Вот-вот могла открыться огонь вражеская артиллерия. На капитанском мостике собрались командиры: что делать?

— Есть только два выхода: оставить судно и на шлюпках уйти к таманскому берегу или попытаться все же выбраться на чистую воду, — сказал Наумов.

Командиры единодушно поддержали второй вариант. Самый опытный из них — помполит Фурдуй — предложил пойти на хитрость:

— Давайте сделаем вид, что экипаж покинул судно.

С этой мыслью все согласились. Как только луч прожектора приблизился к пароходу, раздавалась команда:

— Ложись!

И все на судне замирало. Введенный в заблуждение противник гасил прожектор. Тогда вновь начинались спасательные работы.

Ночью к борту «Сакко и Ванцетти», заглушив двигатель, подошел посланный с нашего берега катер. Военные моряки предложили смельчакам покинуть судно. Приближался рассвет, а когда станет светло, никому не спастись — это было ясно.

— Будем делать все возможное, но пароход врагу не отдадим, — ответил краснофлотцам за всех капитан Наумов.

Отвага, труд, находчивость, любовь к своему судну победили. «Сакко и Ванцетти» удалось снять с мели и вывести из пролива.

До 20 августа длился беспрецедентный по смелости и героизму перевод судов из Азовского в Черное море. Всего ушло 162 судна, в том числе 20, принадлежавших Черноморско-Азовскому пароходству, 55 кораблей Азовской военной флотилии. Из Темрюка в порты Кавказа было вывезено более 3 тысяч тонн боеприпасов, зерна, продовольствия и оборудования.

За отлично проведенную операцию, сохранившую значительную часть флота, многие моряки были удостоены правительственных наград. Ордена и медали получили капитаны судов Сорока, Бублик, Поднозов, Блажко, Пелех, Наумов, механики Криштоп, Чехирь, Бабко и другие.

В августе 1942 года продолжались ожесточенные бои советских войск с противником на Сталинградском и Кавказском направлениях. Обстановка на Северном Кавказе оставалась чрезвычайно напряженной. В сводках Совинформбюро сообщалось: с овладением перевалами в центральной части Главного Кавказского хреб-

та врагу удалось создать условия для прорыва на Сухуми, а оттуда к базам Черноморского флота... В западной части Северного Кавказа фашисты, захватив районы Краснодар и Майкопа, получили возможность прорваться к Новороссийску и по побережью Черного моря выйти к Туапсе. 17 августа с целью усиления руководства обороной Новороссийской базы Черноморского флота был создан Новороссийский оборонительный район. А немного позднее — 23 августа — Туапсинский.

В сложившейся ситуации перед коллективом Черноморско-Азовского пароходства была поставлена задача: не прекращая перевозок для фронта, обеспечить эвакуацию населения, оборудования заводов и фабрик, сырья и продовольствия из районов Краснодарского края через Новороссийский и Туапсинский порты. По предварительным подсчетам морякам предстояло перебросить в Батуми более 41 тысячи тонн различных грузов, не считая нефтепродуктов. Но скоро стало ясно — цифра эта минимальная.

Под эвакуационные перевозки управление Черноморско-Азовского пароходства выделило 21 транспортное судно. Для ускорения погрузочных работ Военный совет Северо-Кавказского фронта направил в Новороссийский порт 750 и в Туапсинский — 300 человек. Начали эти перевозки суда «Ян Томп», «Шахтер», «Тракторист», «Березина», «Сакко и Ванцетти», а также поврежденный «Димитров», который вели небольшие буксиры — «Алупка» и «Меркурий». Таким же способом, но только со значительно большим количеством груза выводились из Новороссийского порта поврежденные транспортные суда «Ворошилов», «Советская нефть», «Красный Профинтерн», «Ленинград». Моряки вывезли оборудование новороссийских заводов «Красный двигатель», компрессорного, сахарного имени Благова, цементных «Красный Октябрь» и «Пролетарий», заводов «Октябрь», «Абрау-Дюрсо». Всего — свыше 30 тысяч тонн. Более 40 тысяч тонн ценных грузов было транспортировано из Туапсе.

Так же, как и во время обороны Одессы, Севастополя и Керчи, моряки транспортного флота трудились по-фронтовому. Ярким свидетельством их героизма является эвакуация рудовоза «Анатолий Серов». Это крупнотоннажное судно, получив тяжелые повреждения

в Севастополе, ремонтировалось новороссийцами. Но в начале августа работы пришлось прервать — враг подходил к Новороссийску. С заделанной только наповину пробоиной, с 70 тоннами крупных авиационных и большим количеством зажигательных бомб на борту судно еле-еле шло вдоль побережья курсом на Туапсе.

В семи милях от Новороссийска «Анатолия Серова» атаковали вражеские бомбардировщики. Почти два часа длился неравный бой. Не менее сотни бомб взорвалось вокруг теплохода. Молодому капитану, комсомольцу К. К. Третьякову долго удавалось маневрируя уходить из-под прямого удара. И все же одна бомба попала в район четвертого трюма, повредила деку и «скулу» ниже ватерлинии. От взрыва вышли из строя главный и вспомогательный двигатели. Корабль получил крен на левый борт и начал тонуть. В этой ситуации капитан принял смелое и единственно правильное решение: направив судно к берегу, посадил его на мель.

— Давайте еще раз тщательно осмотрим пробоины и машинное отделение. Я со стармехом иду в машину, — сказал капитан командирам.

Оказалось, что есть надежда спасти судно.

Когда стемнело, моряки переправили на берег шестерых раненых товарищей, а сами приступили к ремонту. Работали всю ночь. Под утро, захватив оружие, боеприпасы, продовольствие, они перебрались на сушу и укрылись в прибрежных дюнах неподалеку от теплохода.

Гитлеровцы не оставили судно в покое. Больно было смотреть, как вражеские бомбардировщики пытались добить его, беззащитное, неподвижное...

Вечером К. Третьяков и помполит В. Бурлаков решили добраться до ближайшей воинской части, чтобы связаться с портом, попросить прислать водолаза и мотопомпу — необходимо было откачать воду из трюмов.

Переговорив с управлением порта, двинулись назад. Только отшагали километра два, как налетели «юнкеры». Где укрыться на ровной, как скатерть, степи? Обоих контузило, а помполита еще ранило в руку осколком. Первым очнулся Третьяков. Разыскал товарища — тот лежал без сознания почти у самой воронки от разорвавшейся бомбы. Привел его в чувство, успокоил:

— Держись, старина, мы еще с тобой поплаваем, — и, сам еле держась на ногах, понес помполита в ближай-

ший полевой госпиталь. Там Бурлакову сделали перевязку. Кость, к счастью, оказалась не задетой. Помполит категорически отказался остаться в госпитале и вернулся вместе с капитаном к экипажу.

Распределили фронт работ. Матросы Батюшков и Шевченко заделывали пробоины в корпусе. Вооружившись увесистыми кувалдами, они опускались в залитые водой трюмы или за борт и забивали отверстия деревянными чопами. И так более 200 раз. Комсорг судна матрос Швыдкий возглавил бригаду молодых моряков, которые помогали механику Высоцкому и мотористу Морозову ремонтировать машину. Боцман Ерохин и плотник Яровой изготовили надежный пластырь, чтобы заделать наиболее опасную пробоину в корпусе. И тем не менее, без помощи из Новороссийска с мели сняться было невозможно.

А оттуда круглые сутки доносилась канонада. Ночами полыхало зарево пожаров. Бои шли уже на подступах к городу. Но там не забыли об «Анатолии Серове». В одну из темных ночей, в самый разгар работ на теплоходе, подошел и стал лагом буксирный катер «Дельфин», доставивший небольшой плавкран. На борт «Анатолия Серова» поднялся начальник морской инспекции пароходства, капитан погибшего накануне теплохода «Фабрициус» М. И. Григор. Он, как и Третьяков, надеялся, что раненое судно еще можно спасти.

Однако военное командование, не располагая никакой информацией о состоянии дел на теплоходе, решило его взорвать, чтобы не оставлять врагу. Поэтому вскоре вслед за «Дельфином» подошел катер с командой военных минеров с заданием подорвать судно.

Моряки упростили подрывников повременить с выполнением приказа и за две ночи они вместе с командой «Дельфина» (на светлое время суток он уходил) завершили спасательные работы. 22 августа 1942 года «Анатолий Серов», который немцы считали давно потопленным, бросил якорь в Поти.

...В конце августа 1942 года соединения вермахта провалились к побережью Черного моря со стороны кубанских степей. Враг захватил Анапу.

На Таманском полуострове были отрезаны части нашей морской пехоты, которые фашисты стремились уничтожить.

Воснный совет Северо-Кавказского фронта принял решение вывезти наши войска из-под удара морем — с таманского побережья в Геленджик с помощью в основном судов транспортного флота. Они эвакуировали прямо с поля боя почти 5 тысяч бойцов и командиров вместе с вооружением и инженерно-техническими средствами¹.

Смелыми действиями в этой операции отличился экипаж буксирного катера «Фрунзе» во главе с капитаном С. А. Богатыревым. С тремя сейнерами на буксире катер сумел ночью пройти незамеченным вдоль берега, занятого противником, и принять более 500 человек. На обратном пути караван подвергся обстрелу со стороны вражеских застав, но плотная завеса предрассветного тумана помогла морякам успешно выполнить боевой приказ.

В середине июля 1942 года началась героическая оборона Сталинграда. Воины, защищавшие Кавказ, в своем обращении к сталинградцам писали: «Знайте, что героической борьбой за Сталинград вы боретесь за свой дом, за свою мать, жену и отца, за наш родной Кавказ, нашу Отчизну родную!.. Остановим, отбросим и разгромим ненавистного врага, очистим советскую землю от гитлеровской погани»².

Это обращение подписали и моряки Черноморско-Азовского пароходства, которые плечом к плечу с советскими воинами защищали свободу и независимость Родины.

КУРС — МАЛАЯ ЗЕМЛЯ

19 ноября 1942 года началось контрнаступление советских войск под Сталинградом. Одновременно с Волги советские войска повели решительное наступление на других направлениях. Ряд ошеломляющих ударов по противнику нанес Закавказский фронт севернее Туапсе. Советские воины три месяца сдерживали бешеные атаки отборных частей вермахта, трижды пополняемых свежими силами. Не раз противник менял направление ударов,

¹ ЦА ММФ, ф. 45, оп. 2, д. 238, л. 13.

² СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг., с. 252.

преследуя главную цель — прорваться к побережью Черного моря, но был сбит с занимаемых позиций и отброшен.

В это время советское командование получило ценные данные разведки: противник приступил к строительству оборонительной линии на Таманском полуострове. Значит, гитлеровцы рассчитывают укрепиться в низовьях Кубани?

В конце ноября 1942 года штаб Закавказского фронта уведомил Военный совет Черноморского флота: «...в ближайшее время не исключена возможность высадки наших оперативно-тактических десантов на побережье между Новороссийском и Анапой»¹. Предполагалось нанести удар по тылу гитлеровцев и выйти северо-западнее Новороссийска — в район Волчьих Ворот; здесь, соединившись с войсками Черноморской группы, отрезать части врага, засевшие в Новороссийске, и, разгромив их, освободить город и морской порт.

Накануне этой операции руководителей управления пароходства пригласили в штаб Черноморской группы войск Закавказского фронта. Начальник штаба генерал-майор А. Г. Ермолаев определил роль в ней транспортных судов, портовиков Туапсе, Геленджика, Сухуми, Поти и Батуми.

— Успех зависит от слаженности, взаимодействия судовых экипажей и портовиков, вашей тесной связи с командирами десантируемых частей и подразделений. Командование надеется, что и на этот раз моряки не подведут, — сказал генерал в конце беседы с представителями пароходства.

Началась подготовка к выполнению нового боевого задания. В отряд десантных судов вошли тральщики «Райкомвод», «Земляк», теплоход «Тракторист» и другие. Переброска личного состава 9-й горнострелковой дивизии из Батуми в Туапсе поручалась экипажу парохода «Димитров». К перевозкам грузов были привлечены 33 парусно-моторных судна, мобилизованных из рыболовецких организаций бассейна².

4 февраля 1943 года 20 небольших судов приняли в Геленджике первый десантный отряд, а из Туапсе вы-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 6091, л. 5.

² Там же, ф. ШТ, д. 1843, л. 181.

шел второй. Когда отряды достигли в море указанного квадрата, капитаны судов вскрыли пакеты с боевым приказом: место высадки десанта — район селения Озерейка.

Однако, как известно, высадка основных сил десанта в районе Озерейки успеха не имела. Зато на вспомогательном направлении обстановка сложилась в нашу пользу — десантники под командованием майора Ц. Л. Куникова, овладев береговыми укреплениями, расширили плацдарм в сторону Станички и возвышавшейся над ней горы Мысхако.

Противник неистовствовал. Он вводил в бой новые и новые резервы, пытаясь сбросить десантников в море. Его авиация по многу часов подряд бомбила захваченный советскими воинами плацдарм. Над смельчаками, назвавшими узкую кромку побережья «Малой землей», нависла смертельная угроза. Но к ним уже спешили на помощь: через сутки из портов Геленджик и Туапсе к Малой земле прибыли боевые корабли и транспортные суда с подкреплением.

Теплоход «Тракторист» шел с особым заданием. Капитана Фомичева, помполита Мунтьянова и коменданта судна Иваницкого вызвали к начальнику штаба Черноморского флота контр-адмиралу Елисееву.

— Груз, который вы везете, — сказал он, — надо перебросить на берег очень быстро, невзирая на огонь противника. Подготовьте людей к самым серьезным испытаниям.

— Советую прежде поговорить с коммунистами, — добавил член Военного совета контр-адмирал Кулаков. — Расскажите им о сложности и немалом риске операции. Они поймут, разъяснят всем членам экипажа, как нужны десанникам снаряды и патроны. Я не сомневаюсь — задание моряки выполнят.

К полуночи теплоход с двумя мотоботами на буксире покинул порт Геленджик и взял курс на Новороссийск. До места выгрузки дошли без приключений. Едва приступили к работе, как вокруг судна начали рваться снаряды.

Обстрел усиливался. Снаряды падали все ближе и ближе. Осколки пробивали борта, надстройки.

Моряки быстро передавали тяжелые ящики с патронами из рук в руки на моторный бот, который по мелко-

воду должен был отвезти их к берегу. Через несколько минут доверху нагруженное суденышко отвалило с борта «Тракториста». Началась погрузка второго. Неожиданно первый бот возвратился. Взволнованный матрос доложил:

— К берегу не подойти — мелко.

По распоряжению помполита несколько человек во главе с штурманом Криворучко перебрались на мотобот. Он снова повернул к Малой земле и остановился, не дотя до берега какой-то десяток метров.

— Кто смелый — прыгай, — крикнул Криворучко и первым бросился в ледяную воду. За ним последовали матросы Бабанин, Стогниенко, Сычевой. По грудь в воде, спотыкаясь о скользкие камни, понесли они боеприпасы на плечах. Мокрая одежда прилипла к телу и стесняла движения, набухшие ботинки гирями висели на ногах. Ледяная вода судорогами сводила ноги и руки. Но моряки держались до тех пор, пока весь груз не был доставлен на берег. Вскоре к берегу снова причалили мотоботы. Их разгрузка с помощью малоземельцев пошла быстрее. А когда моряки уходили, добродушный старшина десантник наказывал:

— Не забывайте нас, почаще навещайте. В следующий раз чайком напоим...

Между Туапсе и портами Батуми, Поти, Сухуми регулярно курсировали большие пароходы «Курск», «Калинин», «Димитров», «Пестель», перебрасывая поближе к фронту маршевые пополнения, боеприпасы, боевую технику. Затем их перегружали на мелкие суда и баржи и под покровом ночи, когда прекращались активные действия вражеской авиации, отправляли в Геленджик, а оттуда — к Малой земле. Особенно смело действовали на этом опасном участке экипажи небольших судов «Вест», «Стахановец», «Пицунда».

В течение января — марта 1943 года из Геленджика на Малую землю были переброшены почти все части 18-й армии — 27 979 человек, 168 орудий, 45 автомашин, 32 миномета, 119 лошадей, боеприпасы, продовольствие. Из Туапсе в Геленджик на теплоходе «Тракторист» были перевезены штаб и политотдел, штабные подразделения армии¹. В памяти членов экипажа теплохода навсегда ос-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 17 975, л. 40.

тались встречи с отважными героями Малой земли, командующим армией генералом К. Н. Леселидзе и начальником политотдела армии полковником Л. И. Брежневым.

— Леонид Ильич, — рассказывает член экипажа А. В. Ефимова, — часто бывал на нашем судне. Его добрая улыбка, во-время сказанное теплое слово даже в самых тяжелых рейсах воодушевляли и помогали преодолевать опасности. Леонида Ильича нередко можно было видеть не только на капитанском мостике, но и в машинном отделении. Мы восхищались простотой, человечностью начальника политотдела армии, его заботливым отношением к окружающим — от генерала до солдата.

Судовые журналы свидетельствуют, что теплоходу «Тракторист» больше других приходилось бывать у берегов Малой земли. Так, в феврале 1943 года он каждую ночь две недели подряд пробивался к плацдарму на Мысхако. Специально для него саперы 18-й армии соорудили небольшой причал под Колдун-горой. Иначе невозможно было бы разгружать танки, автомашины и артиллерию.

Враг систематически бомбил место разгрузки судов на Малой земле, а его дальнобойная артиллерия обрушила сюда очень плотный огонь. Особенно усилились артиллерийские налеты в первой декаде февраля. Это было не случайно.

Армейская разведка установила, что на утро 13 февраля назначен решительный штурм наших позиций под Новороссийском.

Капитану теплохода «Тракторист» Н. В. Фомичеву в штабе 18-й армии сообщили:

— Вашему экипажу поручается ответственное задание: срочно доставить на Малую землю 12 гвардейских минометов и 120 ящиков со снарядами.

— Задание выполним! — по-военному отрапортовал Н. В. Фомичев.

На траверзе Новороссийска луч вражеского прожектора засек теплоход. Заговорила артиллерия. Снаряды ложились так густо, что, казалось, через мгновение от судна ничего не останется.

— Взять правес, — приказал капитан.

— Так это же просто врагу в пасть, — с недоумением произнес рулевой.

— Другого выхода нет, попробуем этаким маневром выйти из зоны огня, — спокойно объяснил капитан, не отрывая от глаз бинокля. Действительно, снаряды начали ложиться с перелетом, где-то мористее.

Не давал противник покоя «Трактористу» и во время разгрузки. Район причала обстреливался беспрерывно. Но экипаж не терял самообладания — люди работали споро, приходили на выручку друг другу. И важное задание было выполнено¹.

Защитники плацдарма получили грозное оружие. Сразу же после высадки «катюши» заняли подготовленные для них позиции и обрушили ошеломляющие удары по врагу. Это охладило стремление гитлеровцев штурмом сбросить 18-ю армию в море. Их атаки захлебнулись, натиск ослабел.

Начальник политотдела армии Л. И. Брежнев, не покидавший в те суровые дни передовых позиций на Малой земле, вновь побывал на «Трактористе». Он душевно беседовал с членами экипажа. От имени командования Леонид Ильич поблагодарил моряков за своевременную доставку гвардейских минометов защитникам плацдарма, пожелал им дальнейших успехов в тяжелом, но важном для разгрома врага труде.

Бесперебойное снабжение защитников Малой земли зависело от смелости и отваги не только судовых экипажей, но и коллективов морских портов, которые подвергались непрерывным бомбежкам. Особенно яростные атаки с воздуха обрушивались на порты Геленджик и Туапсе. Однако обработка судов не прекращалась даже во время бомбежек.

В период разгрузки парохода «Ахиллеон» самолеты противника методически бомбили Геленджик в течение восьми суток. 25 марта 1943 года прямое попадание вызвало на «Ахиллоне» пожар. Осколками были смертельно ранены комсорг судна моторист И. Коваль и матрос С. Зоря. Тяжелое ранение получил помполит М. Бурминский. Превозмогая боль, он продолжал руководить спасательными работами. Самоотверженность во время пожара проявил матрос Ю. Гаркуша. Рискуя жизнью, он пробился сквозь пламя в машинное отделение и потушил топку, предупредив неизбежный взрыв. Затем Гаркуша

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 13, оп. 3, д. 238, л. 29.

вынес на палубу угоревшего в кочегарке старшего механика С. Баскарева¹.

Во фронтовой обстановке стала более прочной дружба между портовиками и моряками. На «Калинине», «Пестеле», «Курске», «Димитрове» по инициативе комсомольских организаций экипажей были созданы, как их тогда называли, сквозные бригады. Они не только участвовали в погрузке и разгрузке судов, но и, находясь в море, готовили лебедки, трюмы к приему грузов. Это позволяло экономить в каждом рейсе 15 — 25 часов рабочего времени, сокращать стоянки в портах.

...Весной 1943 года Гитлер перебросил в район Северного Кавказа новые соединения военно-воздушных сил. В отдельные дни на малоземельцев налетало по 150 бомбардировщиков, засыпая их тысячами бомб. Не умолкала и вражеская артиллерия. Специалисты подсчитали: на каждого бойца, защищавшего Малую землю, пришлось по 5 тяжелых снарядов, а на всю армию, действовавшую здесь, враг обрушил более 11 железнодорожных эшелонов смертоносного металла.

Кроме авиации, командование вермахта сосредоточивало у берегов Кавказа большое количество подводных лодок, артиллерийских барж и торпедных катеров, переброшенных из других бассейнов по Дунаю в Черное море. В районе наших кавказских портов на протяжении первой половины 1943 года было установлено около 600 магнитных мин. На них подорвались и затонули пароход «Сакко и Ванцетти», баржа «Дунай-2» и другие суда.

Рейсы на Малую землю становились все труднее и опаснее. Противник охотился за каждым нашим судном. В начале июля 1943 года четыре вражеских катера в районе Архипо-Осиповки напали на парусно-моторные шхуны «Рица» и «Фурманов», направлявшиеся в Туапсе. Было выпущено 8 торпед. Одна из них взорвалась под «Рицей». Погибли многие члены экипажа и капитан Роленко. Команда шхуны «Фурманов» избежала такой участи. Умело маневрируя, моряки вывели судно из-под удара. Четыре торпеды противника прошли мимо цели. Шхуна своевременно прибыла в порт назначения. На

¹ Партийный архив Одес. обкома КП Украины, ф. 188, оп. 1, д. 139, л. 9—10.

борт поднялся командующий Черноморским флотом вице-адмирал Л. А. Владимирский. За смелые действия он объявил благодарность всем членам экипажа¹.

После разгрома немецко-фашистских армий на Курской дуге и успешных наступательных операций советских войск в Донбассе и на левобережной Украине кубанский плацдарм постепенно терял для противника свое прежнее значение. И все же враг цепко держался за Новороссийск и Таманский полуостров — они были ему необходимы, чтобы прикрывать подступы к Крыму, где базировались значительные военно-воздушные и военноморские силы, ограничивать действия нашего Черноморского флота. Не случайно в фашистской прессе того времени вопросам сохранения за вермахтом кубанского плацдарма уделялось немало внимания. В сентябре, например, одна берлинская газета писала: «Позиции, упорно обороняемые немецкими войсками на кубанском переднем укреплении, имеют для нашего командования большое значение. Они преграждают Черноморскому флоту вход в Азовское море и одновременно лишают советские войска возможности высадиться в Крыму»².

В течение лета и ранней осени 1943 года противник превратил Таманский полуостров с Новороссийском в мощный узел сопротивления. В самом городе и вокруг него выросла разветвленная сеть дотов, дзотов, противотанковых надолбов, было прорыто пять линий траншей, прикрытых семью рядами проволочных заграждений. Подступы к городу Новороссийску опоясывали сплошные минные поля. «Крупные жилые дома, заводы, элеватор, вокзал, — вспоминает Леонид Ильич Брежнев в книге «Малая земля», — были насыщены огневыми средствами, целые кварталы пересекались ходами сообщения, улицы перегораживались баррикадами. Особенно сильно был укреплен порт»³. Минные заграждения перекрывали доступ кораблям в бухту. В укрытиях вокруг порта было установлено около 60 орудий, 90 минометов, более 100 пулеметов. При этом огневые точки были спланированы так, что враг одновременно мог сосредоточить удар почти 100 орудий по возможному морскому десанту. Высад-

¹ Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 13, оп. 3, д. 238, л. 37.

² Правда, 1943, 17 сент.

³ Брежнев Л. И. Малая земля. М., Политиздат, 1978, с. 30.

ка здесь десанта, которую планировало советское командование, усложнялась еще и тем, что в сравнительно небольшой Новороссийской бухте были затоплены многие суда.

Удар по группировке, удерживающей Новороссийск, предполагалось нанести комбинированный — и с суши, и с моря. Войска 18-й армии должны были наступать со стороны Мысхако и по Туапсинскому шоссе. С этой целью на Малую землю перебросили большое количество боеприпасов, военной техники, продовольствия, каждую ночь морем перевозились маршевые пополнения.

Для участия в операции, наряду с большим количеством воснизированных шхун и мотоботов, выделялось около 150 мелких транспортных судов, а также суда «Тракторист», «Вежилов», «Рица», «Интернационал», «Дельфин».

Операция по освобождению Новороссийска началась 10 сентября 1943 года. Десантные войска ночью погрузились в кавказских портах на суда и пошли к Новороссийску. Артиллерия 18-й армии и наша авиация нанесли в это время комбинированный удар по огневым точкам противника. Особенно мощной обработке с воздуха подвергались боевые позиции врага, расположенные вокруг порта. Это дало возможность без больших потерь сделать проходы в бою-сетевых заграждениях, и десантные суда устремились к причалам. Противник обнаружил их лишь тогда, когда десантники уже высаживались на берег. Одними из первых ворвались в порт транспортные суда — парусно-моторный бот «Кибальчич» и парусно-моторная шхуна «Комиссар Фурманов».

Одновременно началось наступление советских войск с плацдарма Малая земля.

На комбинированную атаку противник ответил ожесточенным сопротивлением. Немецкое командование спешно перебрасывало свежие части в Новороссийск. Но ни укрепления, ни вводимые в бой резервы не могли сдерживать натиск советских войск. Они освобождали квартал за кварталом. Враг отступал.

В ходе разгоревшихся боевых действий неумоимо трудились моряки транспортных судов. Под артиллерийским и минометным огнем они продолжали высаживать на причалы порта пополнения, выгружать боеприпасы.

К утру 16 сентября совместными действиями войск 18-й армии под командованием генерал-лейтенанта К. Н. Леселидзе и десанта Черноморского флота город и порт были освобождены.

Над вражескими войсками на Таманском полуострове нависла угроза полного разгрома. Противник начал срочно эвакуировать свои войска в Крым.

Ликвидацией Таманского плацдарма завершилась битва за Кавказ, длившаяся свыше 14 месяцев. Это была большая победа советских войск.

Достоинный вклад в разгром оккупантов в районе Новороссийска и на Тамани внесли моряки транспортного флота. Экипажи многих судов принимали непосредственное участие в боевых десантных операциях. На ряде боевых участков «Черноморско-Азовского побережья наш транспортный флот непосредственно обеспечивал боевые действия передовых частей армии и флота, подвозя боеприпасы и технику, продовольствие и людей»¹.

Только на Малую землю с начала февраля моряки-транспортники доставили: маршевых пополнений — 78 481 человек, боезапаса — 6429 тонн, продовольствия — 6262 тонны, орудий разных калибров — 350, минометов — 173, пулеметов — 182, танков — 24, автомашин — 73, другого груза — 4138 тонн. А в общей сложности в тяжелейших оперативных условиях на Черном море транспортный флот в 1943 году перевез более 302 тысяч тонн грузов². Значительная часть из них предназначалась защитникам Малой земли.

ЗДРАВСТВУЙ, РОДНАЯ ОДЕССА!

Немецко-фашистские войска делали отчаянные попытки сдержать победоносное наступление советских армий. 27 октября 1943 года Гитлер собрал совещание в Вольфшанце³.

— Мы еще имеем кое-какие возможности на Черном море, — сказал он, — и их нужно использовать для удержания Украины и Крыма.

¹ Морской транспорт, 1943, № 4, с. 1.

² ЦА ММФ СССР, ф. 65, оп. 3., д. 8, л. 270.

³ Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв № 199, ч. 2, с. 780, 785.

Командующий военно-морскими силами фашистской Германии адмирал Дениц, к которому обращался фюрер, явно не разделял этих оптимистических настроений. Тогда Гитлер предложил Деницу продумать вопрос хотя бы о временном удержании Крыма... «для обеспечения безопасной эвакуации вермахта»¹. С этой целью в конце 1943 года на Черное море по Дунаю было переброшено около 500 кораблей и судов, в том числе 6 подводных лодок, 16 больших торпедных катеров, 23 тральщика, 26 охотников за подводными лодками, 50 десантных барж и т. д. Гитлеровцы располагали на территории Крыма 17 аэродромами. Они имели также авиационные базы в районах Одессы, Очакова, Николаева, Херсона и Скадовска. В начале марта 1944 года в Крым были перебазированы еще 200 бомбардировщиков². Но ничто не могло удержать лавину наступающих советских войск. Они форсировали Днепр, разгромили большую Корсунь-Шевченковскую группировку противника, ликвидировали его соединения под Никополем.

На южном крыле фронта войска 3-го Украинского фронта под командованием генерала Р. Я. Малиновского в начале марта 1944 года форсировали реку Ингулец и направили главный удар на Новый Буг, чтобы расколоть фронт 6-й немецкой армии и выйти к Николаеву и Одессе.

Большая роль в наступательных операциях Красной Армии на юге Украины и в Крыму отводилась Черноморскому военно-морскому и торговому флотам. Наши моряки, хотя гитлеровцы, как и прежде, бросали против них все силы, в этот период несли незначительные потери, что было результатом не только усиления конвойной службы, увеличения огневой мощи на торговых судах, но и тем, что они приобрели опыт в защите от вражеских налетов, в борьбе за спасение своих судов.

Чтобы с максимальной эффективностью использовать транспортный флот для нужд фронта, поднять на новый, более высокий уровень организацию перевозок на морских коммуникациях, Совет Народных Комиссаров СССР еще 21 сентября 1942 года передал управление Черно-морско-Азовского пароходства в оперативное подчинение

¹ Отд-ние ЦВМА. Б-ка, инв. № 199, ч. 2, с. 780, 785.

² Там же, ф. 7576, л. 63.

ние командующему Черноморским военно-морским флотом.

При тесном взаимодействии краснофлотцев и гражданских моряков началась наступательная операция, целью которой было освобождение Одессы и Одесского порта.

К исходу 9 апреля 1944 года войска 3-го Украинского фронта завязали бои уже на северной и северо-западной окраинах Одессы, а к утру следующего дня город был очищен от оккупантов.

Вслед за наступающими частями Красной Армии по побережью Черного и Азовского морей продвигались специально созданные управлением Черноморского и Азовского пароходств * оперативные группы из наиболее опытных моряков — лучших организаторов и хозяйственников.

Был среди них и капитан дальнего плавания М. И. Письменный. В его боевой характеристике, составленной в 1943 году, в частности, говорилось: «11 февраля 1943 года при наличии большой минной опасности в районе Геленджик — Новороссийск и активной деятельности торпедных катеров противника военный лоцман И. М. Письменный провел базовый тральщик «Мина» к Суджукской косе (район Мысхако) с войсками Красной Армии, далее на катерах «малый охотник» перебрасывал войска с тральщика на Малую землю в районе пристани Рыбозавода — при сильном артобстреле противником этого района... С 14 по 19 февраля 1943 года, будучи лоцманом, сделал одиннадцать рейсов на базовых тральщиках «Мина», «Гарпун» и «Земляк» к причалам Малой земли, помог перебросить 5000 бойцов, около 300 тонн боеприпасов и продовольствия. Проявил личную инициативу при разгрузке корабля. Стоя по пояс в воде, держал в руках конец примитивной сходни, по которой сошли на берег в боевой обстановке около 600 бойцов».

В характеристике далее говорилось, что в течение

* В начале октября 1943 г. возобновило свою деятельность Азовское Государственное морское пароходство (ЦА ММФ, ф. 1, оп. 3, д. 7, л. 3). В апреле 1944 г. организуются Черноморское сухогрузное морское пароходство и нефтеналивное пароходство «Совтапкер». Первое из них эвакуировалось из Батуми в Одессу 1 сентября 1944 г., а второе 19 января 1945 г. (Николаев. облгосархив, ф. Р-129, оп. 3, д. 1, л. 24, 92; д. 5, л. 14).

19 — 26 февраля И. М. Письменный проводил на Малую землю сейнеры, буксиры и теплоход «Тракторист» с подкреплением для частей 18-й армии. При обстреле противником района выгрузки был контужен.

После выписки из госпиталя в начале ноября 1943 года И. М. Письменного пригласил к себе секретарь Батумского обкома партии. В его кабинете находился представитель транспортного отдела ЦК ВКП(б).

— Нам нужен, — сказал он, — человек военный и хорошо знающий работу на транспортном флоте. Красная Армия успешно продвигается на Запад. Сегодня поступило сообщение, что наши войска ведут бои на улицах Киева, вышли к низовьям Днестра и к Крымскому перешейку. Скоро начнем освобождать от врага наши черноморские порты на Украине. Их надо как можно быстрее восстановить и ввести в действие.

— Все ясно.

— По согласованию с военным командованием, — уточнил секретарь обкома, — вы поступаете в распоряжение гражданского флота. Пойдете с оперативной группой вслед за нашими наступающими войсками.

На следующий день — 6 ноября 1943 года — начальник пароходства И. Г. Сырых инструктировал первую оперативную группу — 14 моряков. В мандате руководителя группы говорилось, что Иван Михайлович Письменный, начальник оперативной группы Управления Черноморского Государственного пароходства НКМФ СССР, командирован в порт Скадовск, а затем, по мере освобождения, в порты Херсон, Николаев, Очаков и Одессу с заданием «...разрешать все вопросы, связанные с деятельностью указанных портов и флота».

В освобождаемых портах немедленно разворачивались восстановительные работы. Особенно большое внимание представители Черноморского пароходства уделили ремонту пристанского хозяйства в Скадовске, где гитлеровцы разрушили причалы, сожгли складские помещения, уничтожили механизмы. С помощью местных партийных и советских органов было собрано около 300 рабочих, в том числе плотников, кузнецов, слесарей. В течение 25 дней работы велись днем и ночью. Были сооружены два деревянных причала и восстановлен небольшой судоподъемный эллинг, которые передали командованию 2-й Новороссийской бригады торпедных катеров,

переведенной в Скадовск для участия в боях за освобождение Одессы¹.

Другая оперативная группа в составе капитана дальнего плавания Кожушенко, инженеров Берестецкого и Лиманчука сыграла значительную роль в спасении имущества Николаевского порта. С помощью коммунистов-водников они организовали почти 1500 рабочих-портовиков на борьбу с пожарами. В течение десяти суток они тушили подожженные бежавшим противником складские и административные здания, спасали от бушевавшего огня элеватор с зерном и другие ценности².

Ранней весной 1944 года коллектив Николаевского порта восстановил многие механизмы. Наряду с речными судами в Николаев стали заходить морские пароходы и теплоходы. Уже в апреле николаевцы переработали около 9 тысяч тонн грузов, в основном, предназначенных войскам, наступавшим на Одесском направлении.

К началу решительных боев за Одессу моряки оперативной группы пароходства во главе с И. М. Письменным находились в расположении передовых частей 3-го Украинского фронта (в районе Жеваховой горы). 10 апреля 1944 года они поспешили в Одесский порт. Все здесь горело, повсюду раздавались взрывы — противник при отходе заминировал многие объекты.

— Ничего, товарищи, — выразил общее настроение Письменный, — все восстановим, наш порт будет еще лучше, чем прежде.

В первые же дни с помощью местных партийных органов собрали рабочих-портовиков, оставшихся в городе при оккупантах. Сформированные из них бригады тушили пожары, засыпали воронки от бомб и снарядов, очищали причалы от обломков и земляных валов³.

Через несколько дней в Одессу прибыла большая бригада работников Наркомата морского флота во главе с заместителем наркома Л. Ю. Белаховым. В контакте с местными партийными и советскими органами она занялась подготовкой порта к обеспечению предстоящих операций 3-го Украинского фронта. Белахов сообщал в те дни наркому морского флота: «...Сейчас в порту ра-

¹ См.: Черноморский флот, с. 266.

² Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 13, оп. 3, д. 238, л. 123.

³ Там же, ф. 13, оп. 3, д. 238, л. 123—124.

ботает 110 минеров... Развернулись мероприятия по набору рабочей силы... Набрано 3100 человек, среди которых преобладают кадровые работники предприятий морского флота»¹. Дальше говорилось о том, что из беседы с представителями военного командования 3-го Украинского фронта выяснилась необходимость ускорить введение порта в эксплуатацию, поскольку штаб фронта планировал доставить в Одессу морем большое количество «горючего для авиации, танков и автотранспорта, а также для народного хозяйства»².

Портовикам активно помогали рабочие, инженеры и техники первого и второго судоремонтных заводов. Партийные организации транспортного флота мобилизовали одесских моряков на активное участие в социалистическом соревновании за подготовку причалов порта к приему кораблей и торговых судов в самые ближайшие сроки.

Немецко-фашистское командование пыталось блокировать восстанавливаемые порты, в том числе Одесский, с моря. Гитлеровцы усилили свою 30-ю флотилию подводных лодок на Черном море³. В течение лета 1944 года они часто появлялись в районе Одесского и других черноморских портов⁴, нападали на наши транспортные суда в северо-западной части бассейна⁵.

28 июля в Одессу прибыли из Очакова первые 12 торпедных катеров и сейнер «Чайка»⁶. Это заставило противника активизировать свои действия. В начале августа он стал методически совершать воздушные налеты на порт и судоремонтные заводы Одессы. 6 августа 33 самолета гитлеровцев бомбили город, другая группа бомбардировщиков с помощью парашютов поставила мины в районе Практической и Карантинной гаваней, а также возле Платоновского мола⁷. Враг рассчитывал, что он задержит операции советского командования по сосредоточению флота в Одесском порту. Но эти попытки оказались тщетными. Усилиями трудящихся, возглавля-

¹ ЦА ММФ, ф. 65, оп. 3, д. 8, л. 70

² Там же, л. 73.

³ Отд-ние ЦВМА, ф. ШТ, д. 9558, л. 105.

⁴ Там же, д. 9560, л. 35.

⁵ Там же, д. 9565, л. 48, 76; д. 9571, л. 77.

⁶ Там же, д. 9563, л. 26.

⁷ Там же, д. 9567, л. 53.

смых коммунистами, в невиданно короткое время были отремонтированы уцелевшие причалы и подготовлены подходные фарватеры. 28 августа 1944 года первые транспортные суда с грузами для войск 3-го Украинского фронта покинули Одесский порт¹. На следующий день в Одессу прибыл большой отряд боевых кораблей с войсками и грузами для фронта², а неделю спустя возобновились перевозки из Батуми в Одессу горючего для войск 3-го Украинского фронта и народного хозяйства освобожденных районов Украины и Молдавии. Начало этим перевозкам положила команда танкера «Передовик»³.

Действенную помощь фронту оказывали коллективы одесских судоремонтников. Наряду с подготовкой к эксплуатации причалов порта, восстановлением заводских корпусов они успешно ремонтировали боевые корабли, выпасляли заказы на запасные части для автобронетанковых сил фронта, ремонтировали оружие. Так, коллектив первого судоремонтного завода за апрель — декабрь 1944 года отремонтировал 86 боевых кораблей Черноморского флота. Из них 22 — досрочно⁴. За это же время второй судоремонтный завод Одессы возвратил в строй 56 боевых кораблей Дунайской военной флотилии, 18 кораблей Одесской военно-морской базы и 8 судов торгового флота⁵. Многие из них приняли участие в боевых операциях, развернувшихся между Днестром и Дунаем и направленных на освобождение румынских и болгарских портов от фашистской оккупации.

ПО ДУНАЮ — К ПОБЕДЕ

Успешными действиями войск 2-го и 3-го Украинских фронтов были созданы предпосылки для разгрома армий фашистской Германии и ее союзников на Балканах.

Черноморский флот получил задание: обеспечить наступление левого крыла 3-го Украинского фронта и содействовать разгрому приморской группировки против-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 18 376, л. 100.

² Там же, д. 12 188, л. 72.

³ Там же, д. 12 250, л. 15.

⁴ Партархив Одес. обксма КП Украины, ф. 11, оп. 22, д. 165, л. 55.

⁵ Там же, ф. 11, оп. 19, д. 20, л. 135.

ника. Морякам ставилась задача нанести удары по кораблям и портам врага, обеспечить форсирование Днестровского лимана и высадить тактические десанты в тылу противника.

В своих оперативных планах командование фронтом отводило значительное место морякам торгового флота, коллективу Одесского порта, судоремонтных заводов и других предприятий Черноморского пароходства. Партийно-политические органы заботились об укреплении боевого содружества моряков с войсками 46-й армии, в составе которой создавалась особая десантная группа для форсирования Днестровского лимана.

Подготовкой моряков к участию в форсировании водного рубежа занимались начальник Черноморского пароходства П. М. Макаренко, заместитель начальника отдела кадров пароходства В. В. Попов, парторг ЦК ВКП(б) в Одесском порту И. А. Сидоров, главный диспетчер пароходства В. В. Визиров. Накануне десантной операции с помощью коллективов одесских предприятий морского транспорта и местных рыболовецких организаций были собраны, отремонтированы и приспособлены для переброски войск необходимые плавсредства, подготовлен инвентарь для погрузки и высадки боевых подразделений на берег.

Вспоминая об этих событиях, бывший начальник штаба 3-го Украинского фронта, впоследствии Маршал Советского Союза С. С. Бирюзов писал в книге «Суровые годы»: «Нелегкая задача стояла перед моряками. Крупные силы сухопутных войск требовалось перебросить через водную преграду шириной в 11 километров на побережье, заранее подготовленное противником в противодесантном отношении. Чтобы осуществить это, нужны были не только воля и храбрость, но и военная хитрость...»¹

Моряки транспортного флота смело преодолевали широкий Днестровский лиман, выбирали наиболее удобные участки побережья для высадки войск, пролагавших путь основным силам. В результате особая группа 46-й армии, освободив город Аккерман, устремилась к Дунаю. Развивая успех, войска 3-го Украинского фронта разгромили и дезорганизовали части 6-й немецко-румын-

¹ Бирюзов С. С. Суровые годы. М., Наука, 1966, с. 385.

ской армии. Ее остатки, находившиеся на побережье Черного моря, вынуждены были поспешно отступить на юг от дунайских гирл.

В освобожденные советские дунайские порты возвращались работники морского торгового флота и начинали восстановление причалов, портовых механизмов, судоремонтных мастерских, принимали участие в переправе войск 3-го Украинского фронта через Дунай и его притоки.

Для налаживания регулярного судоходства, перевозок военных грузов фронту из Черноморского и других бассейнов страны в Измаил было командировано большое количество опытных специалистов морского транспорта. Из Одессы выехали капитаны дальнего плавания В. Баглай, М. Григор, Д. Кнаб, Р. Слипко, Т. Рымкус, диспетчеры Я. Болек и А. Кавбаснян. Управление Каспийского пароходства послало на Дунай капитанов И. Москаленко, В. Миронова, Б. Хомякова, А. Шульгу и других. Многие из них участвовали в работе специальной группы, которую по поручению Наркомата морского флота возглавлял начальник Черноморского пароходства П. М. Макаренко. Эта группа занималась розысками, организацией охраны и возвращением угнанных оккупантами черноморских и азовских доков, недостроенных судов, дебаркадеров и других плавсредств, а также вывезенного водным путем из южных районов Украины и Крыма оборудования фабрик, заводов, железнодорожных депо и т. д.

Значительную помощь морякам оказывало командование наступающих частей 3-го Украинского фронта и Дунайской военной флотилии. Обнаружив в плавнях или в затоках ценности, вывезенные гитлеровцами из нашей страны, командиры частей немедленно сообщали об этом Военному совету фронта или Черноморского флота. 31 августа 1944 года в Браиле (на Дунае) одна из поисковых групп обнаружила несколько угнанных фашистами барж, на которых находилось свыше 500 рабочих и большое количество оборудования николаевских судостроительных предприятий. Сюда прибыли опытные моряки торгового флота, в том числе уже известный читателю капитан дальнего плавания И. М. Письменный. Ему поручили организовать вывод всех плавучих средств, находящихся на Дунае и его притоках от порта Рени до Джурджу.

С выходом войск 3-го Украинского фронта к Дунаю работники торгового флота развернули широкую организаторскую работу на переправах. Особенно успешно трудились они во время переброски на правый берег войск 46-й армии. На этой переправе работали 130 пароходов и барж. За пять суток в середине сентября 1944 года экипажи судов доставили в порты Корабия и Бечета 40 593 солдата и офицера, 519 орудий и минометов, 418 автомашин, 3772 лошади, около 3 тысяч тонн боеприпасов и продовольствия и большое количество других армейских грузов¹. Затем в течение 21 — 28 сентября 17 буксиров и 51 баржа перевезли из Русе в порт Лом войска 57-й армии².

С помощью трудящихся болгарского порта Русе были перебросены в Джурджу части 46-й армии. Водники-болгары помогли соорудить из спаренных барж специальные паромы, на которых через Дунай были транспортированы 2036 автомашин, 18 450 солдат и офицеров, 130 орудий, 4700 лошадей, 3050 повозок и другой груз³.

Для бесперебойного снабжения боеприпасами левого фланга 3-го Украинского фронта в начале сентября 1944 года была организована «вертушка» из нескольких спаренных барж, которые курсировали между Измаилсом и Тулчей. Там боеприпасы перегружались в железнодорожные вагоны и отправлялись к линии фронта. С целью поддержки правого фланга 3-го Украинского фронта наладили перевозки вверх по Дунаю до Чернаводы, Лома, Видина с последующим удлинением рейсов — по мере освобождения портов Русе, Турну-Северина и Белграда.

Почетная обязанность выпала в те дни на долю ренийских портовиков. Выполняя приказ военного командования, они в самые сжатые сроки с помощью специально оборудованных барж переправили через Дунай личный состав и материальную часть 2-го механизированного корпуса.

В конце октября 1944 года большое количество дунайских судов, в их числе буксирные пароходы «Жан Милот», «Троян», «Паун», «Сватоплук», «Маршал Тито», «Сербия» и другие, были сосредоточены на пере-

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 19, д. 34 469, л. 7.

² Там же, л. 9.

³ Там же, л. 11.

правах Дубровица — Гроцко — Белград. Они помогали обеспечить фронт всем необходимым для успешного ведения боевых действий.

По решению Государственного Комитета Обороны были организованы регулярные перевозки транспортным флотом по нескольким линиям Черноморского бассейна. Одну из них Одесса — Констанца — Варна — порты Дуная обслуживали морские суда «Ардсал», «Николаев», «Земляк» и «Сызрань». Эти транспорты общей грузоподъемностью более 26 тысяч тонн перевозили только груз для фронта¹. В течение ноября 1944 года из Одессы войскам 3-го Украинского фронта, югославской, а также болгарской и румынской армий, разгерманским бди с немецко-фашистскими войсками, было отправлено более 26 тысяч тонн военного снаряжения и боеприпасов. Обратными рейсами на судах возвращалось в СССР оборудование фабрик, заводов и другие материальные ценности, увезенные оккупантами.

Транспортировка военных грузов по Дунаю осуществлялась в крайне тяжелых условиях. Отступая под ударами Красной Армии, фашисты беспощадно разрушали портовые сооружения, взрывали мосты, подъездные пути, дебаркадеры, вывозили механизмы. Они затопили на Дунае около 600 самоходных и несамоходных судов, а оставшиеся на плаву были, как правило, непригодны к эксплуатации, так как гитлеровцы демонтировали оборудование, подорвали фундаменты машин, сняли арматуру.

Большие усилия потребовались для восстановления Измаильского порта. С помощью инженерной воинской части в течение первых трех суток после освобождения города портовики перешли колею железной дороги, отремонтировали трофейные вагоны, поставили на рельсы паровоз. Это дало возможность наладить переброску боеприпасов с железнодорожной станции в порт и перевалку их на транспортные суда. В итоге уже в сентябре 1944 года измаильские портовики доставили фронту около 30 тысяч тонн грузов². За это время дунайцы своими силами отремонтировали и ввели в эксплуатацию 120 судов³.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 10, д. 18 238, л. 216.

² Партархив Одес. обкома КП Украины, ф. 4982, оп. 1, д. 3, л. 13—14.

³ Там же, ф. 4980, оп. 6, д. 102, л. 317.

Плавание судов по Дунаю в тот период осложнялось серьезной миной опасностью. Караваны судов могли идти только за тральщиками. Немцы широко применяли на речной магистрали плавучие мины, замаскированные под выброшенные за борт деревянные ящики, картонные коробки, кошны сена, коряги и т. п. Большая вина за образование минной опасности на Дунае и затруднение оперативных перевозок, за ничем не оправданные людские жертвы, гибель многих военных и транспортных судов лежит на англо-американском командовании. С апреля по сентябрь 1944 года, когда в этом уже не было никакой необходимости, по его приказу в воды Дуная было сброшено около 2500 магнитных мин¹. Делалось это с целью затормозить наступление советских войск на Балканах.

Задачи транспортного флота, сосредоточенного управлением Черноморского пароходства и военным командованием на Дунае, усложнялись с развитием наступательных операций Красной Армии. Возникла необходимость в усилении перевозок водным путем, так как железные дороги Румынии, Болгарии, Югославии и Венгрии обладали еще недостаточной пропускной способностью и не могли обеспечить возросшие потребности фронта на завершающем этапе Отечественной войны.

Учитывая роль Дуная как крупнейшей водной магистрали не только в военное, но и в приближающееся уже мирное время, Совет Народных Комиссаров СССР 14 октября 1944 года принял постановление об образовании Советского Дунайского пароходства. Ему были переданы дунайские порты Измаил, Рени, Килия, Вилково и Черноморский порт Бугаз*, 160 речных, 4 морских и 13 судов технического флота, 3 плавучих дока, а также различные портовые механизмы. Кроме этого, для нужд пароходства в Румынии были размещены заказы на постройку 144 новых судов².

Работники водного транспорта придунайских государств, восславших с фашистской Германией, активно помогали советским морякам, многие из них включались в работу Советского Дунайского пароходства, своим

¹ См.: Бирюзов С. С. Суровые годы, с. 434 — 435.

* До 1 января 1945 года указанные порты оставались в подчинении Черноморского пароходства.

² ЦПА ИМА, ф. ОВОВ, инв. № 549, л. 6—7.

добросовестным трудом делали все возможное, чтобы приблизить победу над ненавистным врагом — фашизмом.

Партийные организации различных служб и агентств пароходства, созданных в освобожденных дунайских портах, проводили большую работу по интернациональному сплочению моряков. Коллектив пароходства внес свой весомый вклад в благородное дело помощи народам государств, избавленных советскими войсками от фашистского ига. Например, большую нужду в продовольствии и медикаментах испытывали в тот период жители Белграда. В частях Народно-освободительной армии Югославии не хватало оружия, боеприпасов, снаряжения, необходимы были и продукты питания.

Коммунистическая партия и советское правительство оказали бескорыстную помощь братскому народу. Для Освободительной армии, жителей Белграда и других городов Югославии было выделено 50 тысяч тонн зерна¹. Его транспортировку, перевозку других грузов для югославского народа осуществляли в основном экипажи судов Советского Дунайского пароходства. В октябре — ноябре 1944 года из Рени и Измаила одни за другим уходили караваны барж с хлебом, медикаментами, оружием. Эти грузы шли в румынский порт Калафат, затем переправлялись железнодорожным паромом в болгарский порт Видин, расположенный в 30 километрах от югославской границы, и оттуда дальше по назначению.

Баржи с зерном и другими грузами, предназначенными для югославского народа и его армии, водили буксиры «Смирна», «Алекос», «Караиман», «Евгений», «Дионисий». Активное участие в организации перевозок грузов для Югославии принимали начальник службы эксплуатации Черноморского пароходства В. В. Визиров, капитан дальнего плавания Д. В. Кнаб, начальник агентства Дунайского пароходства в Калафате П. Ф. Брюхнов, начальник порта Рени П. М. Обозный, старший диспетчер пароходства Я. Э. Болек².

Крупные перевозки воинских грузов по Дунаю осуществлялись на заключительном этапе войны.

¹ См.: Кузнецов П. Маршал Толбухин. М., 1966. с. 198.

² Фил. Одесс. облгосархива в Измаиле, ф. Р.— 751, оп. 1, д. 58 л 45, 232, 257.

Благодаря тесному сотрудничеству советских моряков и работников водного транспорта придунайских государств, их трудовому героизму, изобретательности в широких масштабах было налажено буксирование речных барж морскими судами между портами Дуная и Черного моря¹. В мирное время такие комбинированные рейсы считались недопустимыми, опасными. Однако военная обстановка потребовала пойти на заведомый риск. И это смелое решение полностью оправдало себя.

Работники советского пароходства в тесном сотрудничестве с моряками Дунайской военной флотилии помогали советскому командованию решать оперативные задачи, принимали участие в высадке десантных подразделений. Они неотступно продвигались вверх по реке вслед за частями Красной Армии. Торговые суда доставляли значительное количество грузов для 2-го и 3-го Украинских фронтов, а также 1-й Болгарской армии. Многие работники пароходства обеспечивали переправу советских войск через водные рубежи. Так, в течение января — апреля 1945 года через Дунай было переброслено около 413 тысяч солдат и офицеров, 23 тысячи раненых, более 11 тысяч военнопленных, 723 танка, свыше 11 тысяч автомашин, почти 2500 орудий, около 41 тысячи лошадей, много боеприпасов, горючего, снаряжения².

Все грузы без задержки перерабатывались в дунайских портах. Так, измаильцы в течение четырех месяцев 1945 года перегрузили 16 253 тонны, портовики Галаца — 7134, Будапешта — 11 032, Вены — 18 984 тонны грузов³. Бесперебойно обеспечивали фронт портовики Варны, Русе, Джурджу, Белграда, Калафата, Братиславы.

В годы Великой Отечественной войны моряки Черноморского и Дунайского пароходств вместе с военными моряками, при активном содействии водников придунайских государств оказали Красной Армии неоценимую помощь в разгроме врага, сыграли немалую роль в освобождении братских народов от фашизма и восстановлении их экономики.

В летописи боевых свершений тружеников Черноморско-Азовского пароходства — героическая оборона

¹ ЦА ММФ, ф. 1, оп. 2/5, д. 1, л. 2.

² Отд-ние ЦВМА, ф. 88, д. 36 952, л. 51.

³ Там же, л. 52.

Одессы, Севастополя и Кавказа, участие в Керченско-Феодосийской и Новороссийской десантных операциях, в освобождении от гитлеровцев южных районов Украины и Крыма, придунайских стран. Славный путь они прошли по дорогам минувшей войны!

Всего за 1941—1945 годы моряки советского торгового флота Черноморского бассейна, по неполным данным, перевезли для нужд фронта почти 2 млн. бойцов и командиров, 2642 тысячи тонн грузов, в том числе 1720 танков, более 40 600 автомашин и тракторов, 7542 орудия и т. д. *

Многие моряки торгового флота отважно сражались с врагом в партизанских отрядах, смело действовали в рядах подпольщиков на временно оккупированной врагом территории. Активную борьбу с оккупантами вели советские патриоты в Одесском порту, на судостроительных заводах Николаева и Херсона. Руководство морской группы противника «Зюйд», которая объединяла судостроительные предприятия юга Украины, сообщало в Берлин о том, что все попытки оккупационных властей наладить производство хотя бы небольших судов на верфях Николаева, Херсона и Одессы оказались «несбыточной мечтой»¹.

Большая заслуга моряков Черноморско-Азовского бассейна, действовавших в тылу врага, состоит не только в организации саботажа, диверсий, распространении антифашистских листовок, но и в том, что они сумели сохранить от уничтожения, уберечь от вывоза в Германию значительное количество станков, инструмента, портового оборудования, ценного сырья².

Оставшись по разным причинам на оккупированной территории, моряки торгового флота внесли свой вклад в борьбу советского народа против гитлеровских оккупантов, помогали Красной Армии ковать победу над врагом.

Вручая орден Ленина и медаль «Золотая Звезда» герою Новороссийску, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев от имени партии

* Подсчитано автором по архивным документам.

¹ Отд-ние ЦВМА, ф. 125, д. 183, л. 20.

² Парт. архив Одес. обкома КП Украины, ф. 11, оп. 45, д. 148, л. 214; Парт. архив Николаев. обкома КП Украины, ф. 3562, оп. 3, д. 29, л. 31—36.

и советского народа говорил: «...мы выражаем глубокую благодарность и признательность всем воинам, всем защитникам города, проявившим чудеса стойкости и храбрости, всем, кто боролся против фашизма, кто возвал и добыл великую победу. Честь им и слава!»¹

Эти слова всенародной любви и благодарности в полной мере относятся и к морякам черноморского транспортного флота — активным участникам обороны города-героя Одессы.

Родина высоко оценила вклад моряков Черноморского транспортного флота в историческую Победу, наградив более тысячи из них орденами и медалями.

В Указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении говорится: «В огне войны моряки прошли боевую проверку. Они показали себя мужественными, достойными сыновьями Родины».

Не всем довелось дожить до этого светлого дня. Многие пали смертью храбрых в борьбе за свободу и независимость любимой Родины, в том числе капитаны Г. Вислобов, С. Кушнаренко, механики С. Афанасьев, К. Лазарев, Г. Витман, Д. Герасимов, штурман В. Сенюшкин, помполиты И. Сокальский, Ф. Ломоносов, А. Калинта, Г. Фурдуй, радист И. Казмирчук, боцман Д. Ситнюк, матросы А. Николаев, Ф. Сидоренко и другие.

На смену им пришла наша замечательная молодежь. Вместе с ветеранами она восстанавливала и развивала флот, расширяла внешнеторговые и каботажные перевозки, строила новые порты и судоремонтные заводы.

За годы послевоенных пятилеток Черноморское пароходство пополнилось большим количеством первоклассных, оснащенных современной техникой грузовых и пассажирских судов. Многие из них названы в честь моряков — героев Великой Отечественной войны.

И сегодня, когда наши торговые корабли с миссией мира и дружбы посещают зарубежные порты, имена славных моряков Черноморского пароходства, начертанные на стальных бортах, напоминают людям планеты о бессмертном подвиге советского народа в битве с фашизмом. Они зовут к борьбе за мир, социальный прогресс, за счастье всего человечества.

¹ Брежнев Л. И. Ленинским курсом. Речи и статьи, т. 5. М., Политиздат, 1976, с. 132.



СОДЕРЖАНИЕ

ТРАССЫ ЖИЗНИ

Все для фронта	3
На дальних подступах	14
Одесса — Кавказ — Красноводск	27
На вахте босвой	40
Отважный гарнизон	53
К горящим причалам	62
Жди нас, родная Одесса	76

ТАНКЕРЫ ИДУТ НА ПРОРЫВ

Операция «Совершенно секретно»	81
Переход Батуми — Босфор	89
Ледокол уходит на юг	96
На рейде Царьграда	100
Прорыв блокады	103

ОГНЕННЫЕ РЕЙСЫ

Зарево над Севастополем	121
В тыл армии Манштейна	131
Камыш-Бурунская страда	140
У берегов Тамани	150
Курс — Малая земля	157
Здравствуй, родная Одесса!	166
По Дунаю — к победе	172

Цымбал Е. И.
Ц94 Огненные рейсы. — Одесса: Маяк, 1979 — 182 с.,
8 л. ил.

Научно-популярный очерк, посвященный 35-летию Победы, рассказывает об участии моряков Черноморско-Азовского бассейна в Великой Отечественной войне. Книга объединяет в себе переработанные издания «Маяка» — «Танкеры идут на прорыв» (1973) и «Трассы жизни» (1975), а также новый раздел «Огненные рейсы».

10604—040
Ц М217(04)—79 БЗ—8—5—79

ББК 63.3(2)722
9(с)27

Евгений Иванович Цымбал
ОГНЕННЫЕ РЕЙСЫ

Редакторы Г. Ф. Островская, Б. С. Прахье
Художник А. М. Карлушкин
Художественный редактор Н. И. Зайцев
Технический редактор Т. Н. Молчанова
Корректор Л. В. Довженко

Информ. бланк № 730

Сдано в набор 28.02.79. Подписано к печати 16.05.79.

БР 06200. Формат 84×103¹/₃₂.

На текст бумага типографская № 1,
на вкладку — мелованная.

Гарнитура бабиновская. Печать высокая.

Усл. печ. л. 9,66+усл. печ. л. вкл. 0,84. Уч.-
изд. л. 9,67+уч.-изд. л. вкл. 0,77. Тираж 25000 экз.
Зак. № 9-1301. Цена 50 к.

Издательство «Маяк»,
270001, Одесса-1, ул. Жуковского, 14

Одесская книжная фабрика РПО «Полиграфкнига»,
270008, Одесса-8, ул. Дзержинского, 24

50 к.

