

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ

Издается с мая 2005 г.

Распространяется через первичные организации БТО РПСМ и круинговые компании: «SCF UNICOM», «BALTIC GROUP INTERNATIONAL SPB», «БАЛТКРУИНГ», «BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT SPB», Морское Агентство «РУСАМ», Калининград, «OCEANWIDE», «INTERORIENT NAVIGATION COMPANY SPB», «АФАЛИНА», «COLUMBIA SHIPMANAGEMENT SPB», «BRIESE SWALLOW SPB», «PALMALI SAINT-PETERSBURG», а также ГУМРФ им. адм. С. О. МАКАРОВА и УТЦ «МАРСТАР»



Бюллетень
Балтийской
территориальной
организации
Российского
профсоюза моряков
WWW.BRO.RU

№ 2 (115), 2017

ЧТО ПРОИСХОДИТ



По завершении торжественной закладки музея участники мероприятия возложили цветы к монументу «Памяти моряков Полярных конвоев 1941–1945 годов», который находится в сквере напротив колледжа ГУМРФ на Большом Смоленском проспекте. Памятник был открыт в Санкт-Петербурге 31 августа 2014 года – в день 73-й годовщины прихода в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш». Тогда на открытие памятника были приглашены ветераны-участники Полярных конвоев. Они приехали, около тридцати человек из разных стран – России, Белоруссии, Великобритании. На тот момент всем ветеранам было уже далеко за восемьдесят. Сколько их осталось сейчас?..

СЕВЕРНЫЙ КОНВОЙ ИДЕТ СКВОЗЬ ГОДЫ

1 марта 2017 года в колледже Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова состоялась закладка Музея истории Северных конвоев 1941-1945 годов. Организаторами выступили ГУМРФ, Санкт-Петербургская региональная общественная организация «Полярный конвой» и компания «Бриг». В здании колледжа и ранее существовал мемориальный зал истории Северных конвоев, теперь же организаторы уверены, что им удастся создать самую полную экспозицию по этой тематике, не имеющую аналогов в мире. Открытие музея общей площадью 600 кв. метров запланировано на август 2018 года.

...Вспомнить тех, кто стоит у штурвала,
Чтоб погода нелетной была,
Чтобы бомба суда миновала
И торпеда в ночи обошла!

А. Городницкий

В торжественной церемонии закладки музея приняли участие не только представители Администрации Санкт-Петербурга и морской общественности города, но, что более важно, потомки моряков-участников Северных конвоев, которые преподнесли в дар создаваемому музею семейные реликвии – фотографии из семейных архивов и личные вещи, принадлежащие их родственникам, исполнявшим свой долг перед Родиной в суровых арктических водах.

По общему мнению, у создаваемого музея благородная миссия: во-первых, это дань уважения и признательности ветеранам войны, а во-вторых, воспитание патриотизма у молодежи на примере героических страниц отечественной истории. Но было бы неправильно при этом делать акцент исключительно на воинском героизме, ведь есть еще и такое понятие, как гражданский подвиг. Тысячи советских торговых моряков не были мобилизованы на фронт, а наоборот, как специалисты были направлены работать на Север и Дальний Восток, и самоотверженно трудились во имя Победы. У них была своя война: на Северном морском пути – со льдами и штормами, в Тихом океане – с вражескими подводными лодками.

Если говорить про Северные конвои, то с 1941-го по 1945-й год по Северной Атлантике под защитой военных кораблей со-

юзников прошло 1400 гражданских судов, и до 1943 года на этих судах работали только советские моряки, проявляя железную силу духа и негнбимый характер. Это и экипаж героического парохода «Старый большевик», попавший под бомбежку нацистов и не только справившийся с пожаром, но и давший серьезный отпор противнику. И экипаж танкера «Донбасс», и моряки с «Декабриста», погибшие у острова Надежды, и команда парохода «Двина», совершившая в одиночку рейс с Новой Земли в Нью-Йорк. Славные имена этих людей также нельзя забывать.

В связи с этим Балтийская территориальная организация РПСМ решила взять на себя инициативу по поиску любых сведений, относящихся к участию балтийских моряков в Северных конвоях. В профкоме уже собрано множество материалов, посвященных военно-

му времени: об участниках Таллинского перехода, о моряках-балтийцах, мобилизованных в партизанские отряды и защищавшие Ленинград в годы блокады. В БТО уверены: отыщутся следы и тех моряков, которые в 1941-1942 гг. были направлены из Балтийского морского пароходства в Мурманск и Архангельск для обеспечения работы транспортных судов в составе конвоев.

Как уже говорилось, по задумке организаторов, музей истории Северных конвоев в Санкт-Петербурге должен стать самым крупным из музеев, рассказывающих о подвиге как военных, так и гражданских моряков разных стран в период Великой Отечественной войны. Поэтому, без сомнения, материалы, которые Балтийская территориальная организация намерена собрать и передать музею, займут достойное место в экспозиции.

ПРОФСОЮЗ ИМЕНИ ЖЕЛТОЙ СОБАКИ

Смутное время сейчас на Украине. Время ожидания чудес и массового нашествия шарлатанов. Например, «новых» общественных организаций, ставших в очередной раз «самостийными», а точнее, получившими независимость, как только их вышибли из прежних объединений.

Скажем, имеется вывеска «Федерация морских профсоюзов Украины». И красуется она над конторой, что прежде была в составе Международной федерации транспортников. Однако с января 2014 года контору выперли. Причина проста – систематический демпинг в виде подписания субстандартных соглашений об оплате труда для украинцев, работающих под иностранными флагами.

Интересно, что до сих пор в судоходных компаниях, нанимающих украинцев, можно встретить справки желтого цвета, где написано, что «настоящее судно имеет коллективный договор, подписанный от имени «Украинского Профсоюза имени Черного моря». Что на деле означает субстандартное околпачивание: с одной стороны, моряков, которым – и низкая оплата, и мизерные компенсации в случае чего, и никакой правовой защиты, а с другой стороны – судовладельцев, никак не прикрытых этой бумажкой от акций МФТ.

В разное время жёлтые профсоюзы имели дело с разными иностранными компаниями, даже и очень солидными, и вот теперь очередная «самостийно незалежная спилка» изображает из себя общественную инициативу, беспокоящую трудоустройством украинских моряков.

Как это происходит. Выпертые из МФТ собрали в кучу ещё пару ржавых вывесок, обозвали всю банду «Украинская национальная платформа морских профсоюзов», устроили где-то какую-то пресс-конференцию и озвучили следующее. Мол, моряки из Индии и Индо-

незии, Китая и Филиппин, массово заполняют рабочие места, прежде укомплектованные украинцами. Посему украинские моряки готовы получать меньше, чем индонезийцы, и попросили свою «платформу» передать такие пожелания трудящихся международной обществуности. Такова суть заявления. Сказать по этому поводу можно многое, но выражается всё одним единственным словом – брехня.

Из релиза МФТ:

«...Международная федерация транспортных рабочих выразила резкое осуждение в адрес предложения небольшой коалиции украинских профсоюзов резко сократить размер минимальной заработной платы для моряков страны. Называющая себя украинской Национальной платформой морских профсоюзов, новая группа, работающая в интересах бизнеса, пообещала сократить согласованные и одобренные условия. Платформа публично предлагает судовладельцам возможность уклониться от утвержденной минимальной ежемесячной ставки заработной платы для позиции матроса первого класса, сегодня составляющей 1806 долларов США, сократив ее до 1085 доллара США... Пока не было случая, чтобы какой-то судовладелец опустил до такого предложения. Они знают, что профсоюз, предлагающий уменьшить установленные путем переговоров условия для моряков, является неприемлемым, и МФТ такого не потерпит. Аналогичным образом Федерация будет относиться к любому судовладельцу, который попытается воспользоваться этой изворотливой сделкой в попытке атаковать с трудом завоеванные и с трудом заработанные права моряков – последствия не заставят себя ждать...»

Профсоюз работников морского транспорта Украины, который является признанной членской организацией Международной федерации транспортников, занимает по этому поводу твердую позицию: «Во всем мире украинские моряки славятся своими знаниями и упорным трудом. Эта новая попытка подорвать их права и заработные платы является глубоко циничным и подлым ходом. Профсоюзы призваны отстаивать права и условия труда работников, а не сговариваться с целью идти на уступки.»



Лозунг новых профсоюзов: «НЕ В ДЕНЬГАХ СЧАСТЬЕ!»

Например, в составе двухсотпятидесяти-тысячного отряда филиппинских моряков есть и работники компании «Maersk», и каботажники Юго-Восточной Азии, и десяток других категорий. Причем уровень оплаты филиппинского рейтинга бывает и выше, чем уровень оплаты украинского моряка. И особое спасибо за это разным черноморским «незалежникам», которых и раньше было по шутке на каж-

дый одесский круинг. Что же касается граждан Индонезии, которые массово батрачат у российских браконьеров на Дальнем Востоке за 300 баксов в месяц, то не дай бог украинцам заполнить такие вакансии. Где-нибудь в Беринговом или Охотском морях...

Короче, смысл прокламации «морской платформы», брехливо изложенной, прост. Очередной желтый профсоюз заявляет себя, предлагает левакам субстандартные коллективные договора, ну а перед народом наряжается защитником и заступником.

Теперь два слова о том, почему субстандартные, то есть марионеточные общественные организации с момента появления – а дело было в начале двадцатого века в США – стали обзывать «профсоюзом желтой собаки».

Обычно такие организации шивались на живую нитку прямо на месте забастовки, чтобы напугать бастующих работяг дешевой и на все готовой рабсиллой. А её черпали либо из подонков, либо из отчаявшейся бедноты, готовой на всё ради еды – сосиски в булке с жёлтой горчицей. Этот кусочек мяса заворачивали в трудовой контракт с дешевой зарплатой и пихали штрейкбрехеру прямо в морду: подписывай, а потом жрать будешь. Вот и коллективные договора «профсоюза имени Черного моря» такого же желтого цвета.

Вадим Мамонтов,
председатель Калининградской
региональной общественной
организации РПСМ, инспектор МФТ

КАКАЯ ВАЛЮТА У ВАС?

«Не бойсь», – говорят моряки с судов, принадлежащих Хатангскому морскому торговому порту, – «не доллары». Впрочем, судя по всему, у них и рублевого эквивалента этой валюты тоже не имеется. Откуда об этом известно нашей газете? Из обращения капитана танкера «Владимир Русанов», направленного им в Дальневосточную региональную организацию РПСМ. В нем капитан просит профсоюз обратить внимание на сложившуюся ситуацию на судах компании «Хатангский морской торговый порт».

«Хатангский морской торговый порт» оперирует собственным арктическим флотом и флотом для работы на малых глубинах и арктических реках. Часть морских судов, как и «Владимир Русанов», задействована в перевозках за границей, но инвалюты взамен суточных морякам не выплачивается. Во всяком случае, на «Владимире Русанове» дела обстоят именно так. Капитан неоднократно обращался к руководству компании за соответствующими разъяснениями, но внятного ответа так и не получил. Компания в свое оправдание всякий раз приводит разные аргументы, суть которых сводится к одному: «не положено».

Балтийской территориальной организации РПСМ вышеуказанный работодатель знаком давно, и, надо сказать, не с лучшей стороны. В 2015 году в БТО РПСМ за содействием обращались члены экипажа т/х «Петр Анохин», зашедшего из немецкого Ростка в наш Ломоносов. Причем проблема была такой же – судовладелец систематически нарушал российское законодательство в отношении положения оплаты труда работников. Та же невыплата инвалюты, та же тарифная сетка без учета компенсационных выплат. Судя по всему, спустя два года позиция работодателя не изменилась, и в этой связи очень интересно, каким образом ХМТП умудряется получать для своих судов свидетельства о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Ну да ладно. Пусть этим вопросом занимается Российский регистр судоходства, а юристы БТО РПСМ в очередной раз готовы



разъяснить как морякам, так и их российским работодателям, в каких случаях инвалюты именно что «положена». Ведь их позиция за два года тоже не поменялась. Ситуацию комментирует главный правовой инспектор БТО РПСМ Дмитрий Иванов:

«Членам экипажей морских судов в период нахождения в заграничии должна выплачиваться инвалюта взамен суточных. Размеры суточных определены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1994 года № 819-р. Пунктом 1 данного распоряжения установлены предель-

ные размеры норм выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов заграничного плавания морского флота российских судоходных компаний:

- для старшего командного состава – от 12 до 17 долларов США;
- остального командного состава – от 11 до 14 долларов США;
- рядового состава – от 8 до 10 долларов США.

Предусмотрено, что указанные выплаты производятся за каждые сутки заграничного плавания независимо от его продолжи-

тельности за счет средств судовладельцев. Конкретный размер выплаты иностранной валюты взамен суточных членам экипажей судов должен устанавливаться судовладельцем с учетом классификации и вида флота. Учитывая ограничения Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» о запрете валютных операций между резидентами, выплата инвалюты взамен суточных должна производиться в рублевом эквиваленте путём пересчёта долларовых ставок в рубли по курсу Центрального Банка РФ на последний день месяца, за который рассчитывается заработная плата».

P.S. Дальневосточная региональная организация РПСМ взяла на контроль обращение капитана, и посетила в порту Находка т/х «Георгий Седов», принадлежащий тому же судовладельцу. Беседы с экипажем не получилось, так как капитан распорядился никаких бумаг не показывать, и в надстройку представитель профсоюза не пускать. Таким образом, проверить соблюдение российских законов на т/х «Георгий Седов» не удалось, но инспекция государственного портового контроля, прибывшая на судно по запросу профсоюза, обнаружила, что требования КТМС-2006 судовладелец не выполняет. В частности, у судна отсутствуют документы, подтверждающие, что судовладелец застраховал свою ответственность по выплате заработной платы и репатриации моряков.

ЗА 152 ДНЯ ВОКРУГ СВЕТА

В Санкт-Петербург нечасто заходят суда, совершившие кругосветное плавание. В сводках движения судов в порту одни и те же названия пароходов встречаются, практически, ежемесячно. Происходит это потому, что наш неглубоководный порт в основном принимает суда, стоящие, как говорится, «на линиях». Тем не менее, трамповая система перевозки грузов во всем мире тоже достаточно широко распространена, и «кругосветка» для моряков не является чем-то из ряда вон выходящим.

Вот и члены экипажа т/х «Warnow Sun», в составе которого россияне и украинцы, восприняли очередной рейс, как рядовое событие. Так сложились обстоятельства, говорят они с улыбкой. А рейс, между тем, получился вокруг света, и занял 152 дня. «WARNOW SUN» вышел из Санкт-Петербурга 9 сентября прошлого года, и вернулся только в этом феврале.

Вообще, балкер работает на линии «Атлантик Ро-Ро Кэрриерс», что соединяет порты США и Европы. Регулярными портами заходов в «штатах» являются Балтимор, Нью-Йорк, Хьюстон, Новый Орлеан и Тампа. Основной порт захода в России – Санкт-Петербург. Как же так вышло, что моряки побывали и в Японии, и в Китае, и во Вьетнаме? Об этом незапланированном путешествии «Warnow Sun» вокруг Земли нашей газете рассказал капитан судна Вячеслав Юрьевич Цветков.

– Дело, в общем-то, обычное, – улыбается Вячеслав Юрьевич. – У нас не оказалось груза в обратном направлении из Америки по нашему обычному маршруту. Вот этот «круг» и нарисовался.

Вячеслав Юрьевич закончил ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова в 1985 году. Работал в Балтийском морском пароходстве на судах типа «Астрахань»: десять лет на «Костроме», потом столько же на «Евгении Мравинском». Со временем ушел под «флаг», работал в нескольких компаниях. На «Warnow Sun» у капитана первый контракт.

– В Хьюстоне мы получили новое рейсовое задание на погрузку около 30 тыс. т. навалочного груза на Японию, – рассказывает капитан. – За ним вышли в Порт-Артур, а потом уже через Панамский канал на Йоккаити, это на юго-восточном побережье острова Хонсю. Надо сказать, нам с погодой повезло. Этот район Тихого океана, где мы шли, шторма обходят стороной. Так что прошли в штатном режиме – без приключений. Правда, для экипажа стало приятным сюрпризом, что пройдя линию перемены даты, один рабочий день мы, некоторым образом, «потеряли». Дело в том, что когда Тихий океан пересекаешь на восток, один день как бы прибавляется, а когда идешь в западном направлении, один день пропадает.



Т/х «Warnow Sun»



Капитан т/х «Warnow Sun»
В.Ю. Цветков

По приходу «Warnow Sun» в Японию стало известно, что судовладелец уже подобрал нового фрахтователя – груз уже ждал судно в Китае и Вьетнаме.

– В китайском Хуангпу грузились оборудованием для завода по производству алюминия в Норвегии, – продолжает Вячеслав Юрьевич. – Загрузили полностью все трюма. А во Вьетнаме, в Пху Май, взяли еще попутный груз – оборудование для ветряных электростанций, которое заказал производитель «ветряков» в Норвегии.

– Достаточно громоздкие конструкции, представляющие собой колонны, из которых состоит «тело» ветряка. Всего на верхнюю палубу взяли 24 секции, – уточняет капитан. – Они тяжелые: от 40 до 80 тонн.

После бункеровки в Сингапуре судно взяло курс на Суэцкий канал. Переход пролегал через опасный район с точки зрения возможности захвата судна пиратами. И хотя сейчас там гораздо спокойнее, чем было лет пять назад, меры предосторожности в Аденском заливе еще долгое время не будут лишними.

– Вооруженную охрану, которую нам организовал судовладелец, мы взяли в Шри-Ланке на рейде, – говорит капитан. – Вообще, в на-

стоящее время подобные услуги по охране судов и их проводке широко распространены, много компаний этим занимается. Обычно присылают на судно группу из 3-4 человек – рядовые из местных, старший группы обязательно европеец. Нас охраняли трое: двое солдат из Шри-Ланки и офицер-англичанин. Вообще, судя по тому, как они обращаются с оружием, как несут вахты, как дают отчеты, подготовка у них серьезная.

Согласно правилам прохода опасных районов, моряки тоже не сидели сложа руки: натянули вдоль бортов колючую проволоку, подготовили так называемую «цитадель» – помещение, где можно укрыться в случае проникновения пиратов на борт, проверили работу спутниковой связи.

Вооруженную охрану «Warnow Sun» взял 26 декабря, и 2 января в Красном море сдал ее на специальное судно. Так что Новый Год экипаж «WARNOW SUN» встретил, проходя самые опасные места. Поэтому, хотя в кают-компании и была наряжена искусственная елка, обстановка, в которой осуществлялся переход, к веселью не располагала.

5 января судно пришло в Суэц. По словам капитана, Суэцкий канал сильно преобразился за последнее время. В августе 2014 года началось строительство параллельного канала длиной в 72 километра, с тем чтобы обеспечить двустороннее движение судов. «Новый Суэц» представляет собой 35-километровый отрезок собственно нового русла и 37-километровый отрезок старого русла, углубленный и расширенный. И хотя еще остались участки, где движение судов одностороннее, сейчас почти на всем протяжении канала суда идут одновременно в обоих направлениях: с юга на север по старому, а с севера на юг по новому руслу. Максимальное время ожидания не превышает трех часов.

Ну, а дальше на пути «Warnow Sun» были норвежские порты Эгерсунд и Хаавик, где экипаж сдал груз, и немецкий Браке, где, наоборот, взяли на борт сталь для следующего рейса в США. 7 февраля «кругосветка» завершилась в Санкт-Петербурге.

– Ну что вы, – говорит капитан, – кругосветка, кругосветка... Обычное дело, ни геройства, ни романтики здесь нет. Это просто наша работа.

ВЕЧНОГО ПОЛЕТА В ЭФИРЕ

31 января в Санкт-Петербурге на сто втором году ушел из жизни старейший российский радиолобитель, ветеран Великой Отечественной войны, в прошлом начальник службы связи Балтийского морского пароходства, Олег Степанович Ключарев.

Олег Степанович родился в Стрельне под тогдашним Петроградом в 1915 году. После революции и гражданской войны отец Олега Степановича служил в одном из Наркоматов, и семья переезжала туда, куда направляли на работу ее главу – Петроград, Москва, Подмоскovie, Тбилиси. В конце 30-х годов семья вернулась обратно, уже в Ленинград.

Закончив в 1937 году Морской техникум – бывшее Петровское морское училище на Васильевском острове, – Ключарев попал в институт Арктики и Антарктики, был на зимовке на Чукотке. После возвращения

был зачислен в экипаж ледокольного парохода «Дежнев», но в выйти в рейс не получилось – началась война. Олег Степанович был мобилизован в Севастополь, участвовал в обороне и освобождении города. После демобилизации вернулся в Ленинград, устроился в БМП, работал на таких судах пароходства, как «Сестрорецк» и «Совгавань», а на трофейном судне «Сибирь» совершил почти что «кругосветку» – «Сибирь» на буксире шла из Ленинграда на Дальний Восток через мыс Доброй Надежды, причем с заходом только в один порт, Дакар.

Олег Степанович прожил большую интересную жизнь, в которой были и голод НЭПа, и война, арктические и антарктические зимовки, и служба связи Балтийского морского пароходства, которую он возглавлял в 70-х годах, и работа в Регистре судоходства за границей – в Венгрии, Китае, Финляндии.

Феноменально, но дело, которое увлекло Олега Степановича в юношеском возрасте, не переставало радовать его долгие годы. Он получил разрешение выходить в эфир в 1933 году, с той поры и до последнего момента радиосвязь стала неотъемлемой частью его жизни. В последнее время,

несмотря на преклонный возраст, Олег Степанович старался не отставать от молодых: освоил компьютер, свободно пользовался специальными программами для цифровых видов радиосвязи. Вот только работать на клавиатуре, а тем более на ключе, становилось все труднее, беспокоил артрит, так что радист чаще выходил на связь в режиме телефонии. Теперь QSO с Олегом Степановичем стал невозможен.

Наталья Шалашова, инструктор Балтийской территориальной организации РПСМ и радиолобитель, знала Олега Степановича лично: «Я работала на радиоцентре Балтийского морского пароходства, а Олег Степанович был в то время начальником службы связи. Мы, радисты, все новости, как хорошие, так и плохие, всегда узнавали первыми. Но не смотря на эмоции, Олег Степанович оставался строгим, но справедливым руководителем. Как говорят, человеком на своем месте... Я ни капли не преувеличу, если скажу, что до последнего момента Олег Степанович был в большом почете у радиолобителей не только Санкт-Петербурга или России, но и всего мира. Как только он появлялся в эфире, на его позывной сразу же «налетали» – всем хотелось получить QSL



Олег Степанович Ключарев

от старейшего радиста. Кстати сказать, свою первую QSL я получила именно от него. До сих пор в клуб радиолобителей на его позывной U1AU приходят карточки со всех концов земли – люди не знают, что его больше нет. Без сомнения, U1AU останется в сердцах многих навсегда».

ЛЕДОКОЛ «АНАСТАС МИКОЯН»: ЧЕРЕЗ ТРИ ОКЕАНА

Когда говорят о Северных конвоях, прежде всего, имеются в виду операции 1941 – 1945 г.г. по проводке караванов транспортных судов из портов США и Великобритании в Архангельск и Мурманск. Однако при этом как-то выпускается из виду, что в то же время советские транспортные суда возили грузы и с другой стороны – Северным морским путем, в военном отношении считающимся самым безопасным. Без сомнения, это стало огромной помощью для фронта. Достаточно сказать, что только в навигацию 1942 года по Севморпути было проведено четыре каравана из 36 транспортных судов с военными грузами и десятком кораблей, призванных усилить Северный флот. Одним из участников этих полярных походов был ледокол «Анастас Микоян», трудовому подвигу которого предшествовал подвиг военный.

Ледокол проекта 51 был заложен на верфях Николаевского судостроительного завода в 1935 году. При создании судов этой серии советские конструкторы максимально использовали имеющийся опыт арктических навигаций, кроме того, особое внимание уделялось условиям работы экипажа, насчитывавшего по штату мирного времени 138 человек: 2-х и 4-местные каюты, столовые, библиотека, души, баня, лазарет, механизированная кухня — все это делало новые ледоколы самыми комфортабельными на советском флоте. Судовые мастерские были оборудованы фрезерными, токарными, сверлильными и другими станками, и укомплектованы полным набором инструментов, что позволяло выполнять сложные ремонтные работы самостоятельно. Три мощные радиостанции имели огромную дальность действия: так, головное судно проекта «Иосиф Сталин», проходя испытания в Финском заливе, поддерживал связь с «Ермаком», работавшим в Арктике, и с ледоколом «Лазарь Каганович», находившимся на Чёрном море. При этом суда проекта 51 работали на угле, запасы которого обеспечивали дальность плавания до 6000 миль.

Первоначально судно называлось «Отто Шмидт», однако в 1938 году, когда ледокол спустили на воду, легендарного полярника, в честь которого было названо судно, «разоблачили», арестовали и расстреляли. Так что судно назвали именем наркома Анастаса Микояна. Ледокол достраивался еще три года, вплоть до войны. В августе 1941 года, без ходовых испытаний, ледокол покинул достроечную стенку, чтобы встать на защиту Одессы. На судне были установлены три орудия калибра 130 мм, шесть зениток калибра 76 мм и четыре пулемёта ДШК. Ледокольная артиллерия принимала участие в отражении вражеского наступления, а зенитки сбивали шесть самолетов врага. В число экипажа были включены работники-судостроители, умелые руки которых устраняли заводские недоделки и боевые повреждения прямо на ходу.

В ноябре 1941 года Государственный комитет обороны принял решение вывести ледокол из Черного моря и направить на Чукотку – страна нуждалась в ледоколах в Арктике для доставки военных грузов. Размеры «Анастаса Микояна» не позволяли провести его по внутренним водным путям, поэтому путь у судна был только один – через Босфор и Дарданеллы. Командовал судном капитан С.М. Сергеев.

Надо отметить, что Турция, сохраняя нейтралитет, полностью следовала Конвенции Монте-видео о статусе проливов, а именно не пропускала через проливы военные корабли воюющих сторон. А ледокол, между тем, был принят в состав ВМФ СССР. Пришлось снимать все вооружение и переодевать экипаж в гражданскую одежду. Перед проходом в Босфор на борт поднялся турецкий наблюдатель для осмотра судна. Не обнаружив военного снаряжения, турки дали «добро».

«Анастас Микоян» пошел без всякого прикрытия. К этому времени все острова Эгейского моря были заняты итальянцами и немцами, которые прекрасно знали о попытке прохода ледокола через их воды. И хотя поначалу союзники-англичане обещали выслать для проводки безоружного судна военные корабли к проливу Дарданеллы, потом отказались – для них это было опасно. Так что советский ледокол шел самостоятельно, прижимались к островкам турецкого берега, отстаивались в светлое время в маленьких бухточках.

У острова Родос «Микоян» поджидали итальянские катера. Капитан предупредил команду, что в случае неудачи ледокол будет затоплен. Был и еще один приказ: в плен не сдаваться. Команда приго-



Ледокол «Анастас Микоян». После войны был приписан к Дальневосточному морскому пароходству. В 1966 году выведен из эксплуатации, превращен в бункеровочную базу. В 1968 году разобран на металлолом.

товила ломы, пики, топоры, командиры достали спрятанные от турок пистолеты – экипаж был готов биться до конца перед тем как открыть кингстоны.

Катера попытались остановить судно. Сначала наши моряки попробовали схитрить: показали турецкий флаг, а один из моряков, татарин, якобы, по-турецки через рупор стал объяснять, что они, дескать, мирные турецкие граждане. Но спутать ледокол с турецкой шаландой даже итальянцы не могли себе позволить. И торпедные катера начали атаку.

Вот тут как раз пригодились и отменные маневренные качества судна и опыт, полученный при защите Одессы, когда ледокол удачно уходил от атак немецких самолетов. Капитан уклонился от четырех торпед! Катерники вызвали самолеты-торпедоносцы. Прилетело три, и гибель была бы неминуема, если бы не моряцкая смекалка. Из гидромонитора навстречу атакующему торпедоносцу моряки выпустили огромную струю воды. В свете луны она была похожа на стену воды, и летчик резко отвернул – торпеда прошла мимо. Таким же маневром ушли от второго, а третий сбросил торпеду на парашюте, но и от нее капитан смог уклониться.

Истратив торпедные запасы, катера и самолеты продолжили свои атаки, обстреливая ледокол из пулеметов и сосредоточив огонь на наиболее уязвимых местах – мостике и ходовой рубке. От пулеметных очередей начали возникать пожары, пули попали в топливный бак спасательного катера, поднялся столб огня, но моряки успели сбросить катер за борт, где он и взорвался. Многие из экипажа были ранены. Неожиданно начался мощный ливень, что стало для ледокола настоящим спасением свыше – в условиях нулевой видимости «Анастас Микоян» оторвался от катерников.

Войдя в зону, контролируемую английским ВМФ, можно было бы перевести дыхание, но не тут то было. В первом порту захода, Фамагусте, англичане встретили ледокол с недоумением. По сообщениям итальянской и немецкой прессы судно было затоплено, подтверждением чего являлись обломки катера и спасательный круг с надписью «Анастас Микоян». Никакой поддержки, разве что моральной, на Кипре советские моряки не получили – судно отправили в Бейрут. Там – такая же история: не получив захода в Бейруте, судно получило указание следовать в Хайфу. В Хайфе, под предлогом отсутствия свободных причалов, экипаж замучили постоянными перешвартовками. Но выбора не было, ледоколу срочно требовался ремонт. Потом моряки поняли для чего их гоняли от причала к причалу: англичане таким образом пытались обнаружить магнитные мины, которые выставила на акватории порта вражеская авиация. Рисковать своими кораблями

и людьми они не желали, а советским экипажем... что ж, на войне как на войне. Но за свою подлость англичане сами же и поплатились.

Залатав пробоины и завершив ремонт поврежденных судовых устройств, «Анастас Микоян» приготовился продолжить рейс. Первым на выход из порта пошел крупный английский танкер «Феникс». Он-то и «нашел» найденную ледоколом мину. В результате страшного взрыва вся акватория запылала от нефтепродуктов. В этом адском пламени команда ледокола практически спасла экипажи двух судов, на которые перекинулся огонь: гидропушками сбивали пламя, а обожженных и пострадавших людей принимали на борт и оказали медицинскую помощь. Огонь отрезал от берега и английских зенитчиков, которые находились на волноломе. Советские моряки на судовой спасательной шлюпке пробивались к военным вовремя – огонь уже подошел к ящикам со снарядами. Спасли и этих.

Трое суток полыхал огонь в порту, и все эти дни аварийная партия «Анастаса Микояна» работала так, как будто Хайфа была родным советским портом. Потом от имени английского командования капитан получил благодарственное письмо и... пушку 1905 года выпуска, предназначенную для салютов. Обещанные же ранее зенитные пулеметы и несколько боевых пушек на борт «Микояна» благодарные англичане так и не доставили.

Через Суэцкий канал ледокол продолжил свой путь к берегам советской Арктики. Чтоб придать судну хоть сколько-нибудь грозный вид, экипаж соорудил из бревен и брезента макеты орудий – ведь впереди лежал опасный Индийский океан, где действовали японские подводные лодки. На подходе к африканским берегам судно было действительно атаковано, но не японцами, а... английскими кораблями. Стреляли с дистанции в полтора кабельтова и не попали. Когда разобрались, то английские офицеры объяснили, что приняли «Микояна» за немецкий рейдер.

С приходом в Момбаса капитан попросил подробные карты Мозамбикского пролива и помощи в проходе сложным навигационным путем. Но и здесь советский экипаж получил отказ и рекомендации следовать вдоль восточного побережья Мадагаскара, что на неделю дольше и опаснее из-за японских подлодок. Не получив поддержки, ледокол на свой страх и риск двинулся дальше. Но словно Нептун был на стороне советских моряков: к судну приблизился дельфин. Капитан приказал «врубить» музыку на палубу, и произошло чудо. Дельфин под музыку пошел впереди судна, лавируя между рифами и ведя «Микояна» за собой.

В Кейптауне ледокол уже ждали, пресса была полна рассказами о героическом, полном опасно-

стей рейсе. Здесь же формировался караван на Южную Америку, но места в этом караване для советского судна не нашлось. Мотивировка была идиотская: малая скорость ледокола. Капитан скромно заметил, что скорость в караване девять узлов, а у «Микояна» – двенадцать. Тогда союзники привели другой аргумент: «Микоян» работает на угле, и от него много дыма, а это демаскирует караван. Делать нечего, капитан принял решение идти самостоятельно.

Спустившись глубоко на юг, «Анастас Микоян» проследовал к южноамериканским берегам. Через семнадцать суток, по пути попав в жестокий шторм, когда крен доходил до 56 градусов, ледокол пересек Атлантику. Нейтральный порт Монтевидео отказался принимать судно, ссылаясь на то, что «Анастас Микоян» военный корабль: уж очень «грозно» выглядели буфафорские пушки. И только после того, как уругвайские власти посетили ледокол и убедились, что пушки ненастоящие, судну дали заход.

После снабжения и ремонта повреждений, полученных на переходе, ледокол продолжил свой путь. Память о том, что Монтевидео переполнен немецкими шпионами, капитан демонстративно сообщил, что идет в Нью-Йорк, но с наступлением темноты сменил курс на мыс Горн. Поскольку вероятность встречи с немецкими подлодками в том районе была высокой, курс проложили через коварный Магелланов пролив. Затем вдоль побережья Южной и Северной Америки поднялись до Сан-Франциско, и в июне 1942 года ледокол пришел во Владивосток. Здесь провели текущий ремонт и вооружили судно 76-миллиметровыми пушками, зенитными автоматами и пулеметами. Теперь курс лежал в Анадырский залив.

За кормой «Анастаса Микояна» осталось три океана, почти девять месяцев плавания и около 25 000 миль, но настоящая работа только началась. На рейде в бухте Провидения его уже ждал караван из девятнадцати транспортных судов и трех военных кораблей – то была экспедиция особого назначения ЭОН-18, перед которой поставили сложную цель: за одну навигацию пройти Северным морским путем и доставить необходимые фронту грузы. Командование ледоколом, точнее, уже вспомогательным крейсером «Анастас Микоян», принял капитан третьего ранга Юрий Хлебников, а капитан Сергеев отбыл во Владивосток, где принял военный корабль. В середине августа караван вышел в Тикси. По пути к «Анастасу Микояну» присоединились еще несколько ледоколов: «Иосиф Сталин», «Лазарь Каганович» и «Ленин». Выполнив поставленную задачу по проводке судов, «Анастас Микоян» пришел в Молотовск, ныне Северодвинск, только в декабре 1942 года, тем самым – если смотреть по долголетию – завершив свое кругосветное плавание.