

Юрий Копытов

# РАЗВЕДЧИКИ ЛЕДОВЫХ МОРЕЙ





## Архангельский литературный музей

*Я преклоняюсь перед беззаветным мужеством моряков и инженеров гидрографических судов во время войны. Может со стороны показаться: далеко они были от фронта. Совсем нет. На плохо вооруженных моторно-парусных шхунах изо дня в день несли они свою – тоже солдатскую – службу и, не боясь врага, работали часто под обстрелом. Опасность, холод и голод были их постоянными спутниками, также как стойкость, находчивость и великое терпение.*

**И.Д.Папанин, дважды Герой  
Советского Союза**



Автор книги Юрий Петрович Копытов

Юрий Копытов

## **РАЗВЕДЧИКИ ЛЕДОВЫХ МОРЕЙ**

*О гидрографах Арктики*

Ивану Васильевичу Баранову  
— на добрую память  
от автора *Копытов*  
6 июля 2001 г.

Архангельский литературный музей



ББК 84 (2 РОС-РУС) 6

К-30

УДК 882

**Копытов Ю.П.**

**К-30 РАЗВЕДЧИКИ ЛЕДОВЫХ МОРЕЙ.** О гидрографах Арктики. – Архангельск: АНО «Архангельский литературный музей», 2009. – 352 с.: ил.

Знаниями о планете Земля человечество обязано отважным морякам. Это они, отправляясь в неизведанное, открывали новые земли, это их записи и наблюдения использовались в качестве рекомендаций по безопасному плаванию и при составлении морских карт. Мореплаватели-первопроходцы заложили основу науки, которая, в конце концов, получила название Гидрография. Первоначально она была составной частью кораблевождения, затем постепенно оформилась в самостоятельную отрасль.

Эта книга о первопроходцах Арктики, чей самоотверженный труд обеспечил безопасное плавание транспортных судов по Северному морскому пути.

Автор мемуаров – Юрий Петрович Копытов, потомственный помор, капитан Архангельской гидрографической базы, участник становления и развития Полярной гидрографии России, более 50 лет проработал в арктических морях.

В книге множество познавательных историй, узнать о которых полезно и маститому исследователю, и мечтающему о море мальчишке. Издание богато иллюстрировано (большинство снимков из личного архива автора книги) и снабжено обширным справочным материалом.

На лицевой стороне обложки фото Юрия Копытова.

На тыльной стороне обложки фото Петра Вардамова.

ББК 84 (2 Рос-Рус) 6

© Юрий Копытов, 2009

© АНО «Архангельский литературный музей», 2009

© ОАО «ИПП «Правда Севера», 2009

ISBN 978-5-85879-575-9

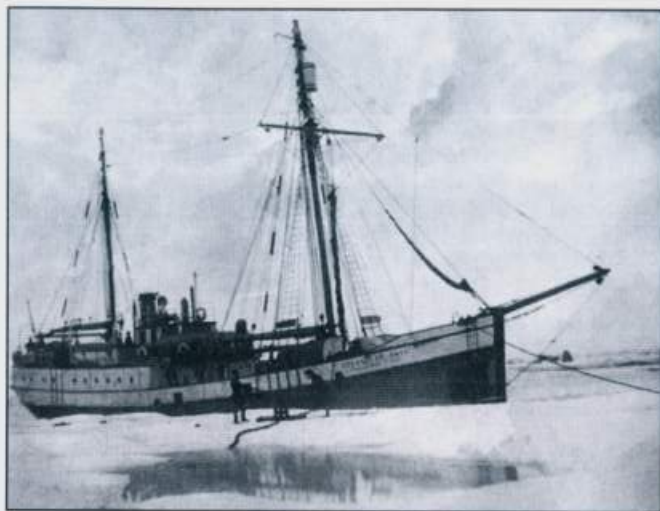


Ледокольный пароход  
«А. Сибиряков». 1932

## Вступление

Изучение Северного Ледовитого океана, его морей и побережья ведётся более двух с половиной столетий. К 30-м годам XX века моряки и учёные уже сумели накопить определённый опыт в освоении морей Арктики, в познании её природы. Возможность использования Северного морского пути в летний период года как транспортной магистрали, соединяющей западные и восточные районы нашей страны, доказал ледокольный пароход «А. Сибиряков». В 1932 году в течение одной навигации он прошёл от Архангельска до Владивостока.





Гидрографическое судно «Профессор Визе». Море Лаптевых. 1938

Чтобы по этому маршруту организовать регулярное судоходство, в декабре 1932 года при Совете Народных Комиссаров СССР было создано Главное Управление Северного морского пути, в составе которого начало действовать Гидрографическое управление Главсевморпути (ГУСМП). Возглавил его Петр Владимирович Орловский\*, его заместителем (по научной работе) стал Николай Иванович Евгенов. И тот, и другой — известные полярники. Орловский принимал участие в организации Карских товарообменных операций, а Евгенов в качестве старшего штурмана ледокола «Таймыр», который входил в состав Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, впервые в истории освоения Арктики в 1914–1915 гг. прошёл от Владивостока до Архангельска. Позднее Евгенов

\* В последующие годы Гидрографическим управлением (с 1957 года Гидрографическое предприятие) руководили: Г.Н.Боровиков (1939–1941), К.С.Галаанин (1941), В.И.Сухоцкий (1941–1961), А.К.Жилинский (1961–1983), В.И.Пересыпкин (1983–1986), Е.В.Клюев (1986–2002), В.И.Медведев (2002–2006), Г.А.Багалин (2006–н.вр.).



Гидрографическое судно «Вихрь»

руководил Карскими товарообменными операциями и участвовал в различных экспедициях.

Программу по гидрографическому изучению арктических морей (от Новой Земли до Берингова пролива) обсудили и приняли на межведомственном совещании, в котором участвовал президент Академии Наук СССР академик Александр Петрович Карпинский, профессор Юлий Михайлович Шокальский, Рудольф Лазаревич Самойлович, Владимир Юльевич Визе и другие учёные. Чтобы выполнить намеченное, следовало создать материально-техническую базу. Первое, с чего начали, — приступили к строительству деревянных моторно-парусных судов (с 1934 года работы осуществлялись на верфях Карело-Финской АССР и Архангельской области). В 1935–1936 годах уже были введены в эксплуатацию гидрографические суда «Вихрь», «Шторм», «Торос», «Папанин», «Политотделец», «Евгенов», «Профессор Визе».

Второй, не менее важной задачей стала подготовка специалистов, для чего при Гидрографическом управлении были открыты курсы техников-гидрографов, а в 1935 году в Ленинграде открылся Гидрографический институт Главсевморпути\* (первый выпуск состоялся в 1938 году).

\* Позднее этот институт был переименован в Высшее Арктическое морское училище имени адмирала С.О.Макарова.



Павел Иванович Башмаков  
и копия приказа о его назначении

Приказ  
по Главному Управлению Северного Морского  
Флота  
Гидрограф. отд. СНК  
14 мая 1933 года: *А. Седов*

Гидрограф Гид. И. Башмаков зачис-  
лен временно на обслуживание  
на судне в Архангельске на гидро-  
графический судно с экипажем  
содержания 300 руб. в месяц

Начальник Главного Управления  
Северного Морского Флота *О. Шенников / Шенников*

## Славный путь

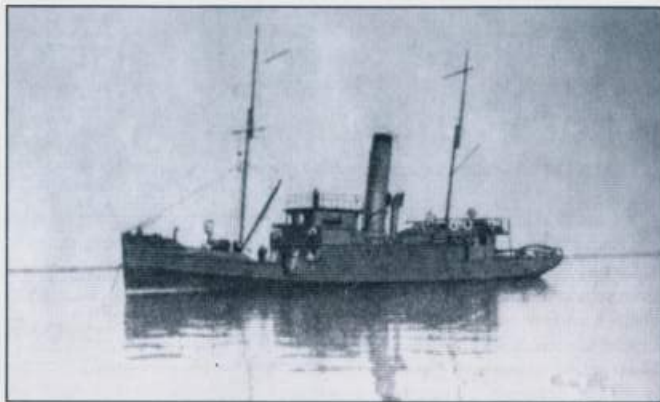
### Архангельская гидрографическая база (1933–2003)

16 мая 1933 года при Архангельском территориальном управлении Главсевморпути был организован Гидрографический отдел. Его возглавил Павел Иванович Башмаков, чье имя было знакомо каждому моряку, связавшему свою судьбу с Арктикой. Гидрографы приступили к обслуживанию средств навигационного ограждения (СНО) на Новой Земле и в юго-западной части Карского моря, и лощманским проводкам через Новоземельские проливы. Затем стали заниматься промерными работами, а район, оказавшийся под их опекой, значительно расширился на Восток.

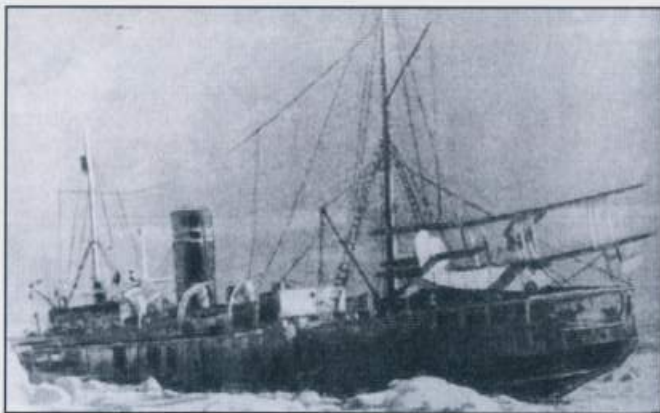
С ликвидацией Архангельского управления Главсевморпути его Гидрографический отдел был переподчинен Гидрографическому управлению Главсевморпути, и его название изменилось – Новоземельский гидроотдел, который в 1941 году был реорганизован в Архангельскую гидрографическую базу. Чтобы привести пролегающую в арктических морях трассу в нормально действующую транспортную магистраль, начались планомерные исследования и эксплуатация средств навигационного оборудования (СНО). В навигацию 1934 года, еще не имея своих судов, Архангельская гидробаза уже приступила к промерным работам в Карских Воротах и проливе Югорский Шар, для чего использовала небольшие катера и шлюпки. Тогда же Арктическим институтом и Гидрографическим управлением была организована экспедиция в северо-восточную часть Карского моря (руководитель Р.Л. Самойлович). Базируясь на ледокольном пароходе «Георгий Седов», гидрографы провели глубоководные гидрологические исследования, взяли пробы грунта. Кроме того, изучали земной магнетизм и физические свойства морского льда. На островах Уединения и Визе они определили астрономические пункты, поставили навигационные знаки, провели гидрографическое обследование мелководных районов северной части Карского моря и его глубоководных впадин. За 75 дней л/п «Георгий Седов» прошел более 5000 миль, из них 4300 – во льдах.

В том же 1934 году аналогичные исследования вела и другая гидрографическая экспедиция (руководитель В.И. Воробьев). На судах «Циркуль», «Хронометр», «Штатив» и других она провела обширные





Гидрографическое судно «Хронометр» –  
одно из первых судов Полярной Гидрографии



Ледокольный пароход «Садко»

гидрографические изыскания вдоль западного побережья полуострова Ямал, у острова Белый, в Гыданском, Енисейском и Пясинском заливах. Численность участников экспедиции превышала 300 человек, в ней были задействованы 8 судов. Их обслуживали два самолета полярной авиации.

Первые экспедиции полярная гидрография совершала на арендованных у торгового флота судах. Например, в навигацию 1935 года на арендованном судне «Ломоносов» и маломерном боте «Северинд-4» гидрографы продолжили промер в Новоземельских проливах и провели топографическую съёмку от реки Амдерминка до устья реки Кара.

Вечером 5 июня 1935 года из Архангельска вышел ледокольный пароход «Малыгин». Его путь лежал в северо-восточную часть Карского моря, в последние годы зарекомендовавшую себя впечатляющими географическими открытиями. Руководил экспедицией гидрограф Иван Алексеевич Киреев. Рано утром 29 июля «Малыгин» подошёл к острову Исаченко, а через час на горизонте показались неизвестные острова (позднее им было присвоено имя Сергея Мироновича Кирова). В течение нескольких дней участники экспедиции «задержались» на открытых ими островах и провели здесь первичную топосъёмку. Обследовав акваторию на рекомендованных курсах Диксон – пролив Вилькицкого, экспедиция выявила несколько опасных для судов поднятий дна. 28 октября «Малыгин» вернулся в Архангельск, оставив за кормой 7 тысяч миль. Вернулся не налегке – за навигацию участники экспедиции взяли весомый «улов». В результате они определили 9 астропунктов, промерили и зафиксировали 1620 глубин судового и 18 600 глубин катерного промера, в 18 точках измерили элементы земного магнетизма, засняли 273 километра береговой черты, установили 7 навигационных знаков, выполнили 85 гидрологических и 58 гидробиологических станций\*.

В 1935 году интересной по своим научным результатам была Первая высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко». Ею руководил известный полярник Георгий Алексеевич Ушаков, а полярную гидрографию представлял в ней Николай Иванович Евгенов. «Садко» с севера обогнул Шпицберген, обследовал северную часть Карского моря, где открыл новый остров, которому впоследствии было присвоено имя полярника Ушакова. В общей сложности севернее 80-й параллели «Садко» прошёл более трех тысяч миль.

В Третьей высокоширотной экспедиции на «Садко» гидрографы Евгенов и Кухарский (в попутных поисках гипотетической Земли Санникова)

\* Пункт с определенными координатами на море, где производится серия гидрологических наблюдений.





Пароход «Ломоносов»



Полярный исследователь Георгий Алексеевич Ушаков.  
Фото из семейного архива Ушаковых

обследовали острова Де-Лонга, выполнили многочисленные промеры и собрали интересные материалы по лодии.

Начав эксплуатацию первых, пусть несовершенных, но всё-таки приспособленных для плавания в разряженном льду, специализированных судов, Гидрография ГУСМП получила возможность поднять свою работу на более высокий уровень. В 1936 году, кроме лоцмейстерских, занятых на строительстве и обслуживании навигационных знаков, вышли 6 судов, приспособленных для осуществления морского промера и других исследований. Экспериментальными работами с навигационно-гидрографическими дальномерами в ту навигацию занималось гидрографическое судно «Евгенов» под руководством гидрографа Клабе и капитана Шадрина.

Летом 1936 года гидрографическое судно «Торос» пыталось пройти из Архангельска в порт своей приписки (бухту Провидение). Но маломощное судно льды не пропустили. Чтобы продлить период гидрографических исследований, было решено поставить это судно на зимовку в малоизученном архипелаге Норденшельда в Карском море. В течение зимы и весны наступившего 1937 года экспедиция без дела не сидела. С помощью экипажа она описала берега и с поверхности льда промерила глубины. В своём отчёте начальник экспедиции Н.Н.Алексеев писал: «Ледовым промером были охвачены пролизы Фрам, Свердруп, Таймырский, рейд Заря, залив Бирули, бухты Теттермана и Ледяная. Наша съёмка совершенно изменила очертания острова Таймыр. Вместо одного острова на карте появились целых три, причём по размерам каждый из них превосходит любой из островов архипелага Норденшельда. Прочие острова, как и береговая линия материка, также в той или иной мере изменили свои очертания». По приблизительным подсчётам, отряд исследователей, базировавшихся на «Торосе», осуществил топографическую съёмку общей площадью в 1500 кв. км.

Опыт первой незапланированной зимовки пошёл впрок. Именно с той поры гидрографы стали использовать и считавшийся ранее нерабочим межнавигационный зимний период. Причём в первую очередь они его применили в районах труднодоступных для маломощных гидрографических судов. Непреднамеренная зимовка «Тороса» имела и другие положительные результаты — к началу очередной навигации были изданы подробные морские карты южной части архипелага Норденшельда. На них появился открытый экспедицией остров pilota Махоткина, залив Гидрографический, мыс Уют и пролив Торос, названный так в честь судна.

Гидрографические исследования, гидрологические и метеорологические наблюдения проводились также на судах: «Малыгин», «Ломоносов», «Вест», «Папанин», «Циркуль», «Профессор Визе», «Мурманец», «Полярник».



Гидрографическое судно «Торос»



Гидрографическое судно «Ост»

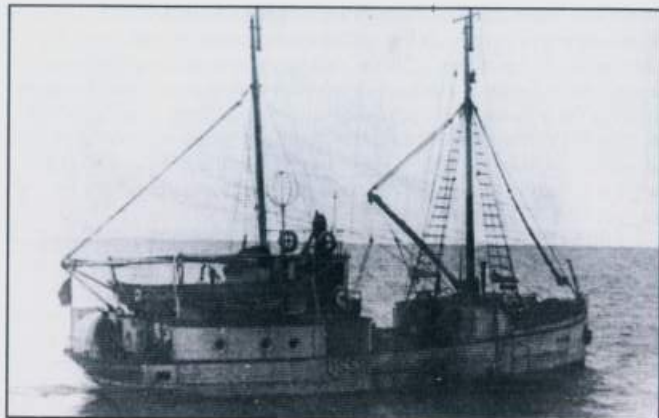
В 1937 году гидрографические экспедиции в Карском море работали на десяти морских судах, в том числе на ледокольных пароходах «Георгий Седов», «Малыгин», «Садко», гидрографических судах «Папанин» и «Мурманец». Но из-за тяжелой ледовой обстановки и ошибок руководства Главсевморпути арктическая навигация этого года сложилась неудачно. Одно судно погибло, а 25 транспортных судов зазимовали (в их числе почти весь ледокольный флот). Это обстоятельство в какой-то мере всё-таки повлияло на дальнейшее расширение гидрографических работ.

В 1938–1939 гг. Гидрографическое управление ГУСМП сумело организовать две зимовочные экспедиции – они продолжили исследования архипелага Норденшельда в Карском море. С этой целью туда были направлены гидрографические суда «Норд» во главе с гидрографом А.И.Косым и «Торос» под руководством В.А.Радзеевского. Они закрепили метод промера, производимого с поверхности льда, впервые введенный в практику в 1936 экспедиций гидрографического судна «Торос».

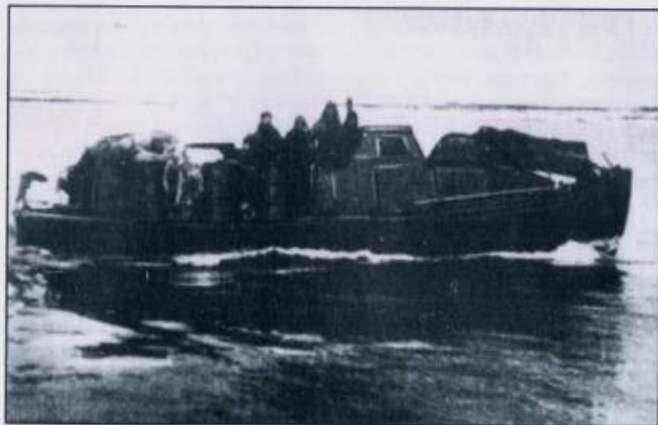
Гидрографическое судно «Норд» зимовало в южной бухте острова, названного в честь пилота Алексея. В первую очередь на острове был определен астрономический пункт и сделан промер в самой бухте. В середине октября судно вмёрзло в лёд, и началась зимовка. Во время неё экспедиционный состав занимался наблюдениями на суточных гидрологических станциях, метеонаблюдениями и обработкой полученных летом материалов. А экипаж готовил судно к следующей навигации: проводил текущий ремонт судовых двигателей и вспомогательных механизмов. Все вместе готовились к предстоящему ледовому промеру.

По воспоминаниям члена экспедиции гидрографа-геодезиста А.Постникова сильные холодов в полярную ночь не было, но часто бушевала пурга. «Трудно представить себе настоящую арктическую пургу не испытав её, – писал он, – сильный ветер высоко взметает снег над поверхностью льда. Мелкая снежная пыль забивает нос, рот, глаза, проникает через одежду. В такую погоду даже в светлое время уже в нескольких шагах ничего не видно, а если отойти от судна на десятки метров, обратную дорогу можно и не найти. Чтобы добраться в пургу до метеоплощадки, приходилось крепко держаться за леер, протянутый от судна. Будки с приборами находили и открывали на ощупь. Никто не завидовал дежурному метеонаблюдателю, который нес вахту в течение суток. Зато, когда всё стихало, небо становилось прозрачным, светила полная луна и ярко горели звёзды, было необыкновенно хорошо. А северное сияние! Более красивого зрелища мне ещё не приходилось наблюдать».





Гидрографическое судно «Песец»



Моторный катер «Петушок»

В середине марта на расстоянии 25–30 километров от судна приступили к промеру в проливе Матисена, куда предварительно забросили палатки, печки, топливо, продовольствие и остальное снаряжение. Основной способ промера заключался в следующем. По оси пролива через каждые шесть километров устанавливались так называемые магистральные вехи, координаты которых при помощи теодолита определялись по видимым пунктам триангуляции. Между ними сооружались снежные гурни с красными флажками. Они указывали расстояние между галсами. Во время промера через каждые 500 метров пробуривали лёд и через образовавшуюся лунку измеряли глубину. Чтобы уложиться в срок, иногда приходилось выходить на промер и при ветре, а иногда даже и при отсутствии видимости. Дневная норма промера составляла от 30 до 35 глубин. К июню с промерами было покончено. К этому времени на льду появилась вода, и началось интенсивное таяние снега. Но сковавший бухту лёд ещё держал «Норд». Так продолжалось вплоть до 31 июля. Наконец удалось выйти на чистую воду и заняться судовым промером, топографической съёмкой островов архипелага, магнитными наблюдениями и обследованием банок.

В 1939–1940 гг. исследования архангельских гидрографов были перенесены на северо-восток Карского моря. Экспедиция на гидрографическом судне «Папанин» (капитан А.В.Марышев), зимовала в бухте Книповича в Таймырском заливе. Летом она выполняла судовой и катерный промер в заливе Толля, а с ранней весны следующего года — промер со льда. Пожалуй, это была одна из важнейших гидрографических экспедиций, проведённых в последний год перед началом Великой Отечественной войны.

Нужно иметь в виду, что кроме обследования побережья Арктики и промеров дна, часть гидрографических судов занималась лоцмейстерскими работами: строились навигационные и створные знаки, на фарватерах и подходах к берегу выставлялись буи и вехи, приходилось осуществлять лоцманские проводки в Новоземельских проливах. В основном этим занимались гидрографические суда «Шторм», «Песец», «Лоцмейстерский». Попутные исследования в Карском море проводили и другие суда: летом 1939 года — ледокольный пароход «Георгий Седов» (район полуострова Михайлова и архипелага Норденшельда), гидрографические суда «Полярник» (район о. Белый), «Мурманец» (район островов Арктического института), «Циркуль» (пролив Вилькицкого), ледокольный пароход «Малыгин» (район от пролива Югорский Шар до пролива Вилькицкого); летом 1940 года — ледокольный пароход «Садко» (западное побережье Таймыра), гидрографические суда «Торос» (район о. Белый), «Полярник» (район островов западного побережья Таймыра),



«Мурманец» (район архипелага Норденшельда), ледокольный пароход «Георгий Седов» (начальник экспедиции В.И.Воробьев), занимался промером в открытой части Карского моря.

В период с 1937 по 1941 гг. гидрография получила ещё пять серийных судов: «Норд», «Ост», «Полярник», «Зюйд», «Якутия». Это позволило значительно увеличить объёмы работ и повысить их качество. Для обследования прибрежных районов и рек применялись так же катера типа «Петушок» и «Рыбинск» с двигателями до 75 л.с. и деревянные катера типа вельбот и карбас.

В связи с широким внедрением в практику гидрографических работ, осуществляемых с поверхности льда, в исследованиях в зимний период использовались собачьи и оленьи упряжки, вездеходы, а в отдельных случаях и аэросани.

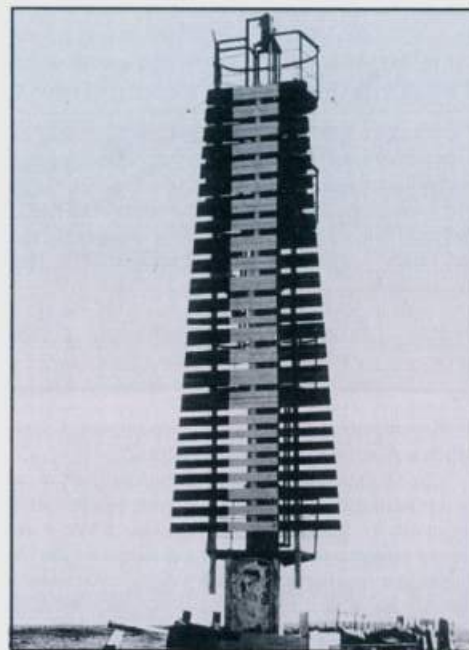
В результате целенаправленной и планомерной работы полярной гидрографии на островах арктического побережья и в устьях сибирских рек были построены десятки навигационных и створных знаков. По запросу судов полярные станции работали в качестве радиомаяков, были выпущены десятки навигационных карт и пособий, что значительно повысило безопасность мореплавания по трассе Севморпути.

Велась и очень трудоёмкая работа по ограждению трассы (для безопасности плавания транспортных судов). В связи с этим уместно вспомнить, что в 1933 году на всю трассу Севморпути имелось 42 светящихся и 44 не светящихся навигационных знаков, да и то подавляющее число их приходилось на район Новой Земли и на подходах к устьям рек Енисей и Обь. Целенаправленная работа полярных гидрографов способствовала тому, что к концу 1937 года количество светящихся знаков возросло до 125, а не светящихся – до 233.

Увеличение объёма работ потребовало усовершенствования руководства многочисленными отрядами и экспедициями. В связи с этим накануне Великой Отечественной войны полярные гидрографы впервые создали подразделения, постоянно действующие непосредственно на Северном морском пути. Одновременно с Архангельской возникли гидрографические базы в бухтах Тикси и Провидения. В 1944 году такая же база организовалась на Диксоне. После войны Нордвикская и Певекская лоцмейстерско-гидрографические экспедиции были преобразованы в гидробазы. Такие же подразделения появились в Игарке и на Колыме.

В результате самоотверженной работы моряков и гидрографов Архангельской гидробазы в предвоенный период удалось создать условия для безопасного плавания судов в Западной части Карского моря, установить

Навигационный знак



навигационное оборудование вдоль его берегов и собрать большое количество материалов для издания более достоверных карт и пособий, обеспечивающих безопасное плавание в этих районах. Уже тогда, в годы становления Полярной гидрографии, моряки и полярники с большим уважением называли имена начальников экспедиций и отрядов Якова Константиновича Смирницкого, Ивана Алексеевича Киреева, Сергея Николаевича Кравкова, Николая Ивановича Евгенова, Владимира Иосифовича Сухоцкого, капитанов Алексея Васильевича Марышева, Петра Ивановича Котцова, Александра Николаевича Микешина и многих других. Их имена увековечены на картах Арктики и в названиях гидрографических судов. А возглавляет этот список Павел Иванович Башмаков, первый начальник Архангельской гидробазы.



Гидрографическое судно «Знойда»  
30 сентября 1939 года

В историю освоения Северного морского пути вписались не только героические, но трагические события.\*

Одно из них произошло с участниками гидрографической экспедиции, базировавшейся в 1936 году на гидрографическом судне «Торос». Это судно только что было принято после постройки, и перед экспедицией была поставлена задача — выполнить промеры в губе Колоколкова (Баренцево море). В лоции Баренцева моря об этой губе написано, что она мелководная, в большей части осыхающая, во входе в неё лежат песчаные банки, над которыми при западных и северных ветрах образуются крутая волна и буруны. Принимая это во внимание, промеры следовало выполнять только с помощью шлюпок. В это время самому судну предписывалось лежать в дрейфе в открытом море.

30 июня в губе начался промер со шлюпки, но вскоре работе стал мешать сильный ветер, и шлюпка (в ней находились 12 человек во главе со штурманом Н.А.Бардиновым) направилась к судну. Получив сообщение с берега о её выходе, «Торос» снялся с дрейфа и направился навстречу. Но обнаружить вынесенную в море шлюпку ему удалось только через полтора часа. К этому времени в живых остался только один человек, десятеро признаков жизни не подавали, двенадцатого в шлюпке не было. В результате расследования выяснилось, что при проходе через береговые отмели

\* В 1937 году вблизи Колгуева погибло гидрографическое судно «Поляротделец», в 1939 году у о. Белый, а в 1940 году у о. Вилькицкого (Карское море) погибли гидросуда «Знойда» и «Торос».

(от ветра там кипели буруны) шлюпку залило водой, находящиеся в ней люди погибли от сильного переохлаждения.

Эту трагедию переживал весь Архангельск. Газета «Правда Севера» в выпуске от 5 июля 1936 года рассказала, как горожане провожали погибших в последний путь: «Вчера в четыре часа дня на набережной Архангельска у Воскресенского ковша собрались тысячи трудящихся Архангельска, чтобы проводить в последний путь безвременно и трагически погибших участников промерной экспедиции на гидрографическом судне «Торос». Десять гробов с телами погибших товарищей Алексея Агеева, Николая Бардинова, Дмитрия Воробей, Михаила Катышева, Дмитрия Лазарева, Александра Наседкина, Николая Салофеева, Александра Сазонова, Трофима Стрелина и Андрея Хабарова, установленные на автомашинах, утопают в зелени и цветах...».

Все погибшие были погребены на Кузнецовском кладбище. Тело Николая Федосеева море не вернуло. Позднее не повезло и самому «Торосу», об этом в моём следующем рассказе.



Похороны погибших за освоение Арктики  
на судне «Торос» 1936 г.

Архангельск. 4 июля 1936 года.

Фото из фондов Государственного архива Архангельской области



## Последний рейс

Хроника плавания «Тороса»

23 июня 1940 года на Маймаксанской судовой верфи СМП закончился ремонт гидрографического судна «Торос», и его команда начала готовиться к выходу в море.

3 июля в 19 часов 35 минут после определения остаточной радиодевiation\* судно отошло от причала. На его борту находился экипаж в составе 20 человек, пассажиры (стройпартия в составе 5 человек) и 5 человек (члены экспедиции). Запасы топлива, воды, продовольствия и груз экспедиции составляли 98,9 тонны. Осадка носом – 3,2 м, кормой – 3,8 м.

7 июля «Торос» подошёл к проливу Костин Шар о-ва Новая Земля, и члены экспедиции приступили к выполнению промеров.

10 августа через пролив Маточкин Шар «Торос» последовал к острову Белый, где продолжил промер.

16 августа судно взяло курс на маяк острова Вилькицкий, высадило двух человек (для ремонта огней маяка) и далее последовало к острову Диксон (для пополнения запасов горючего).

С 19 по 25 августа участники экспедиции выставляли полигон вех – 51 шт. – для последующей привязки промерных галсов, после чего начали промер.

13 сентября, закончив промер, «Торос» направился к острову Вилькицкого, где предстояло взять обратно на борт закончивших свою работу строителей.

14 сентября, подойдя к берегу острова Вилькицкого на радиус видимости маячного огня (9 миль), последнего обнаружить не смогли. Капитан Радзеевский решил развернуть судно, чтобы вывести его на большие глубины. Он дал распоряжение измерять глубину эхолотом через каждые 5 минут и вёл судно со скоростью 7 миль в час. В 24 часа «Торос» находился в 4-х милях от берега, огонь маяка по-прежнему не просматривался, измеренная эхолотом глубина была 10 метров. Определив, что по состоянию погоды на якорь встать нельзя, капитан начал поворот от берега, чтобы

\* Угол между действительным направлением на пеленгуемую радиостанцию и направлением, которое показывает радиопеленгатор.



Авария гидрографического судна «Торос» в Карском море у острова Вилькицкого. 1940

выйти на большие глубины, и в 00 ч. 03 мин. дал команду «лево на борт». В этот момент с мостика вахтенный матрос заметил справа по носу прибой волн (бурун). Капитан дал «полный назад», и почти сразу же судно ударилось о грунт. По инерции перескочив трехметровую песчаную косу, «Торос» оказался в небольшой котловине с глубинами 4–5 метров. При волнении он стал подвергаться ударам о грунт. Попытки развернуться и перескочить косу к успеху не привели. Через некоторое время судно выбросило на береговую отмель, при этом глубина под носом была 2,5 метра, а под кормой – 3,0. С наступлением рассвета выяснилось, что «Торос» находится у юго-западной косы острова Вилькицкого, в четырёх милях к западу от навигационного знака. Между тем, в корпусе усилилась течь, с 13 часов 15 минут начали непрерывную откачку воды. Осмотр показал, что руль с рудерпостом\* и часть набора ахтерштевня\*\* сломаны. Судно ока-

\* Вертикальная часть ахтерштевня, служащая для навешивания руля.

\*\* Открытая или замкнутая стальная рама в кормовой оконечности судна.



залось развернутым носом на восток вдоль берега, левый борт накренился в сторону моря, а палуба на сильном прибое всё время заливалась водой. К 23 часам насосы с поступлением воды уже не справлялись.

15 сентября в 00 ч. 15 мин. электронасос затопило, крен увеличился до 30°. В 00 ч. 59 мин. затопило динамо-машину, погас свет. К этому времени крен на левый борт увеличился до 40°, во всех помещениях по левому борту была вода, экипаж собрался на спардеке. Все сели на правом борту и укрылись брезентом. Пять человек из состава экипажа во главе со старшим помощником капитана высадились на берег ещё утром минувшего дня с целью заводки леерного сообщения с берегом. Но шлюпку при высадке залило водой, поэтому выполнить это намерение не удалось. Дожделись утра, спустили на воду спасательную шлюпку и приступили к высадке людей на берег. К полудню справились.

16 сентября к острову подошел ледокольный пароход «Георгий Седов». Из-за сильного ветра он смог снять с берега всего 5 человек. Операция по спасению на время была приостановлена.

19 сентября экипажи обоих судов совершили несколько выездов и сняли с аварийного судна часть снабжения, ценное радио- и навигационное оборудование, 2 ВДГ, ГРЩ, компрессор и др. В ночь с 19 на 20 сентября «Георгий Седов», взяв на борт спасённых людей, покинул место гибели.

В приговоре суда водного транспорта Северного бассейна от 19–20 декабря 1940 года сказано, что авария гидрографического судна «Торос» произошла вследствие недостаточной изученности района острова Вилькицкого, в особенности из-за незнания характера местных течений. Они сбили «Торос» с курса и снесли его на расстояние около 6 миль. В действиях капитана состав преступления не установлен.\*

## «Малыгин» и его судьба

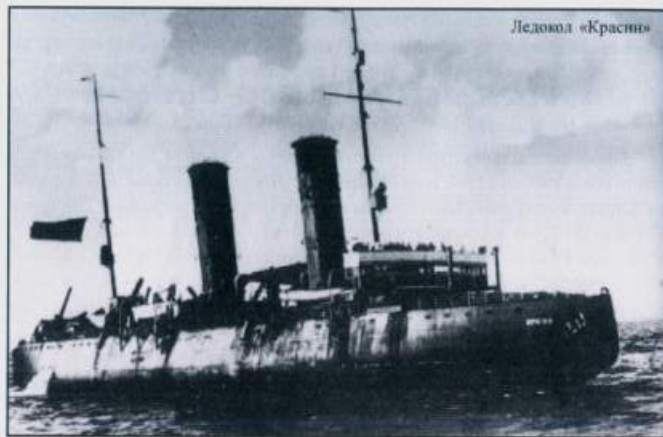
Наиболее тяжёлой утратой для гидрографии и в целом для ледокольного флота стала гибель в 1940 году ледокольного парохода «Малыгин», который пять арктических навигаций трудился на полярную гидрографию. Построен он был в 1912 году в Англии и поначалу работал (нередко в ледовых условиях) у берегов Канады как товаро-пассажирский. Во время Первой мировой войны Россия купила это судно, чтобы продлить навигацию в Белом море. В ту пору оно носило название «Брюс», но вскоре было переименовано на русский лад — «Соловей Будимирович».

Дальнейшая судьба обрусевшего иностранца такова. В январе 1920 года «Соловей Будимирович» был затёрт льдом у мыса Святой Нос Тиманский в Баренцевом море, и через Карские Ворота дрейфующим льдом его вынесло в Карское море. Без топлива, с минимумом продовольствия пароход оказался в критической ситуации. А ведь на его борту в это время находились 85 человек, в том числе женщины и дети. В конце июня 1920



Ледокольный пароход «Малыгин».  
Фото из семейного архива Ушаковых

\* Примечание 1 (см. стр. 280).



Ледокол «Красин»

года ледокол «Красин» и ледорез «Ф.Литке» вывели дрейфующее судно на чистую воду.

Позднее «Соловей Будимирович» переименовали в «Малыгина». Он участвовал в Карских товарообменных экспедициях, в зимнее время — в зверобойном промысле в Белом море, ходил с туристами на Шпицберген, в 1928 году спасал экипаж потерпевшего крушение дирижабля «Италия», за что был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Накануне 1932 года «Малыгин» при подходе к Баренцбургу (о. Шпицберген) сел на прибрежные камни и получил пробоины в подводной части. Был он тогда на краю гибели, но водолазы ЭПРОНа сумели зимой заделать пробоины, а ледокол «Ленин» и спасательное судно «Руслан» стащили «Малыгина» с мели. Затем ледокол взял «Малыгина» на буксир и повел его в Мурманск. «Руслан» шёл следом, но после выхода из Айсфиорда в открытое море начался сильный снегопад, и он потерял караван из вида. В дальнейшем, из-за обледенения корпуса и надстроек и открывшейся течи, «Руслан» погиб. По истечении нескольких суток в 120 милях от Шпицбергена норвежское судно подобрало шлюпку, в ней находились трое спасшихся сильно обмороженных члена экипажа с «Руслана».

С 1935 года «Малыгин» стал работать на Полярную гидрографию. Он помогал в исследовании малоизученных районов и способствовал нескольким географическим открытиям.

Осенью 1937 года вместе с «Садко» и «Георгием Седовым» он был затёрт льдами в море Лаптевых и остался на вынужденную зимовку.

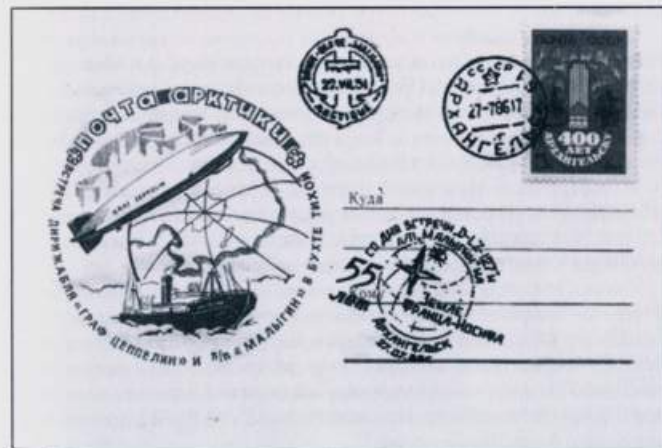
В августе 1938 года к «Малыгину» и «Садко» пробился ледокол «Ермак» и вывел их из ледового плена (из-за поломки рулевого устройства «Георгий Седов» остался во льдах и продолжил свой знаменитый 812-суточный дрейф).

В 1940 году после окончания экспедиционных работ в море Лаптевых «Малыгин» последним уходил из Арктики.

23 октября, имея на борту 85 человек, он вышел в море из бухты Провидения. На следующий день разыгрался шторм со снегом, который усиливался с каждым часом.

Вечером 27 октября береговые радиостанции приняли сигнал бедствия, поданный «Малыгиным». В нём сообщалось, что из-за выбитой волнами горловины бортовой угольной ямы вода проникла в котельное отделение и начала распространяться по другим отсекам. Судно получило постоянный, постепенно увеличивающийся, крен. Вскоре пришлось погасить котлы, и неуправляемый «Малыгин» стал игрушкой для волн.

28 октября около двух часов ночи поступило последнее сообщение о том, что крен достиг опасных пределов, что шторм продолжается, и волны



Конверт, выпущенный в память о встрече в бухте Тихой дирижабля «Граф Цепелин» и ледокольного парохода «Малыгин»





Фото из семейного архива  
Маргариты Жгилевой (в девичестве Бердниковой).  
Публикуется впервые

Николай Васильевич Бердников

уничтожили все судовые спасательные средства. После чего судовая радиостанция замолчала.

На поиски «Малыгина» отправились суда, самолёты, пограничники и рыбаки Камчатки, но никого спасти не удалось. Весь экипаж судна во главе с капитаном Николаем Васильевичем Бердниковым и члены экспедиции погибли.\* Отдельные предметы судового имущества, в том числе портфель начальника экспедиции Якова Константиновича Смирницкого нашли на побережье Камчатки. Портфель с деньгами и документами выбросило на берег, он был набит пробкой и крепко увязан.

Память о «Малыгине» и *малыгинцах* сохранена на картах Арктики в следующих названиях: банка Малыгина в Карском море, мыс Малыгина на западном побережье бухты Провидения, бухта Малыгинцев на юге острова Котельный в море Лаптевых, бухта Якова Смирницкого на острове Котельный, мыс Бердникова на Земле Франца-Иосифа, гидрографическое судно «Яков Смирницкий» Архангельской гидробазы.

Несмотря на потери флота и весьма ограниченную материально-техническую базу, исследовательские работы в довоенные годы постепенно всё-таки развивались и начали перемещаться в восточные моря Арктики, к устьям рек Хатанга, Анабар, Лена, Индигирка и Колыма.

Осенью 1940 года ГУ ГУСМП направило на побережье моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского морей крупные зимовочные отряды и экспедиции. Весной 1941 года методом промера глубин с поверхности льда зимовщики обследовали в общей сложности более 8000 километров. Тогда же в одном из отрядов на промере впервые были использованы вездеходы. Всего до начала Великой Отечественной войны ГУ ГУСМП в Арктику было направлено более 80 экспедиций.

## Годы войны

### Архангельская гидробаза (1941–1945)

Великая Отечественная война потребовала от коллектива Архангельской гидрографической базы коренной перестройки всей своей деятельности. Наряду со своей основной обязанностью приходилось выполнять специальные задания штабов Беломорской военной флотилии и Северного флота. Хотя большинство опытных работников были призваны в действующую армию, и часть гидрографических судов переданы военной гидрографии («Циркуль», «Шторм» и «Песец»), работы на трассе Северного морского пути не прерывались. Экипажи судов и экспедиционные отряды вели оперативную и ледовую разведку, проводили промеры глубин, прокладывали новые фарватеры, выполняли лоцманские проводки судов, снабжали полярные станции и посты СНИС\*, выполняли задания командования, работали в оперативном подчинении арктических баз Беломорской военной флотилии.

На начало 1941 года Архгидробаза имела в составе флота гидросуда: «Норд» (зимовал в Арктике), «Папанин», «Полярник», «Шторм», «Песец» и принятую в первой половине года после постройки на Маймаксанской судовой верфи ГУСМП «Якутию».

В середине июня 1941 года в море вышли «Шторм» и «Полярник». Они взяли грузы для экспедиционных отрядов, базирующихся на Новой Земле. «Якутия» получила задание высадить спасательную партию на остров Колгуев там, где в 1937 году потерпело аварию гидрографическое судно «Политотделец», и выгрузить пилотматериалы в губе Саханиха, что на западном побережье Новой Земли.

Плавание судов в Белом море, юго-восточной части Баренцева моря и на подходе к Новой Земле осложнялось наличием дрейфующего льда. Гидрографическое судно «Якутия» высадило партию на Колгуеве и направилось к Новой Земле, но 22 июня все находящиеся в море суда Гидробазы получили указание прекратить работы и возвращаться в Архангельск.

Началась Великая Отечественная война.

\* Примечание 2 (см. стр. 280–281)

\* Служба наблюдения и связи



Пролив Маточкин Шар. Новая Земля



Гидрографическое судно «Папанин»



Во второй половине июля 1941 года «Папанин», «Полярник», «Якутия», «Шторм» и «Песец» вышли в Арктику, чтобы обеспечивать плавание гражданских и военных судов в Карском море. К этому времени все суда уже были перекрашены в маскировочный светло-серый цвет, характерный для пасмурной и туманной погоды Арктики. Название судна, порт приписки и марка (на трубе) тоже были закрашены. С личным составом накануне похода проводились усиленные занятия по военному делу, сигнализации, тренировки по всем видам тревог. Вот только с вооружением судов в начальный период войны было плохо. Имелось всего по 5–10 карабинов старого образца и охотничьи ружья.

Каждое судно получило персональное рейсовое задание. Экипажу гидрографического судна «Песец» (капитан Ф.В.Худяков) поручили обеспечить лоцманскую проводку судов через пролив Югорский Шар и одновременно осуществлять контроль средств навигационного ограждения.

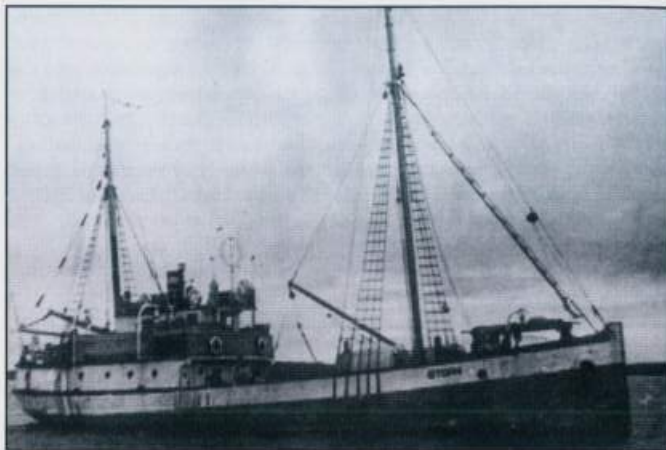
В навигацию 1941 года гидрографическое судно «Шторм» под командованием капитана П.И.Котцова выполняло гидрографические, лоцмейстерские и другие работы по обеспечению безопасности плавания судов, а также лоцманскую проводку через пролив Маточкин Шар на Новой Земле. В августе «Шторму» пришлось заняться выяснением места работавшей на пеленг неизвестной радиостанции. Пеленгование с разных точек показало, что станцию следует искать на одном из западных островов Земли Франца-Иосифа (после войны на Земле Александры архипелага ЗФИ действительно были найдены остатки немецкой радиопеленгаторной и метеорологической станции).

Немало усилий пришлось затратить экипажу «Шторма» для переброски из Маточкина Шара в Амдерму авиабензина для самолётов.

Несмотря на частые облёты немецкими самолетами западного и восточного побережий Новой Земли, пролива Карские Ворота, многочисленные обстрелы полярных радиостанций и ряда навигационных знаков, прямой встречи с самолётами «Шторму» удалось избежать и выполнить все порученные ему задания первой военной навигации. Плавание «Шторм» закончил в конце ноября 1941 года.

В арктическую навигацию 1941 года выполняли порученные им задания экипажи гидрографических судов «Папанин», «Полярник» и «Норд». Последний вернулся в Архангельск, закончив автономную зимовку в заливе Фаддея в море Лаптевых.

Серьёзные испытания выпали на долю коллектива Архангельской гидробазы и в 1942 году. В самом его начале из состава флота в Военную гидрографию были переданы гидрографические суда «Шторм» и «Песец», а от



«Шорм», одно из первых гидрографических судов Архангельской гидробазы

Мурманского арктического пароходства приняты «Мурманец», «Нерпа» и «Академик Шокальский». Флот, от которого в основном зависела производственная работа, к навигации был подготовлен своевременно. Гидрографические отряды, комплектация которых представляла определённую сложность, были вовремя снаряжены и начали работы в своих районах.

13 июля 1942 года из Архангельска под командованием капитана А.Н. Микешина вышло в море гидрографическое судно «Норд». Вместе с другим гидробазовским судном «Полярник» оно было передано в оперативное подчинение Северной гидрографической экспедиции ВМФ. Эти суда приступили к совместным промерным работам в районе острова Моржовец и Конушинского берега. Им была поставлена цель: проложить запасной фарватер для плавания судов в Белом море. 8 августа «Норд» и «Полярник» получили приказание следовать в пролив Югорский Шар и поступить в распоряжение командира Северного отряда Беломорской военной флотилии капитана 1-го ранга Н.П.Аннина. Работая в Новоземельских проливах, в юго-восточной части Баренцева моря и в юго-западной – Карского, экипажи этих судов выполняли задания военного командования до конца навигации 1942 года.

В тот же год 28 октября «Норд» и «Мурманец» были направлены в Архангельск, но вскоре попали в жестокий шторм. В течение всей навигации «Норд» имел значительную течь деревянного корпуса, в штормовых условиях она ещё более усилилась. В дополнение к механическим средствам воду пришлось откачивать даже ручным брандспойтом. Так как против ветра и большой волны судно идти не могло, капитан принял решение лечь на обратный курс. Вот что писал в своём рейсовом донесении капитан Микешин: «Идя по волне, судно всё-таки временами подвергалось сильным ударам волн, так что было сломано левое крыло мостика с отличительным фонарём, и левая стенка штурманской рубки дала трещину. Неоднократно матросам приходилось с риском для жизни крепить шлюпки. Левую шлюпку волной сбило с носового гака, но добавочное крепление её удержало...». 3 октября 1942 года судно зашло в бухту Варнека (о. Вайгач), где и было оставлено на зимовку.

Зимовали в Арктике «Папанин» и «Якутия». Благополучно вернулись в Архангельск «Полярник», «Академик Шокальский» и «Нерпа».

Участвуя в сборе средств на постройку танковый колонны, коллектив Гидробазы собрал в ноябре-декабре 1942 года более 100 тысяч рублей на танк «Гидрограф Арктики». Так же успешно он провёл сбор тёплой одежды, обуви и подарков, предназначенных бойцам Красной Армии, сражавшимся на фронтах Отечественной войны.

Первый месяц арктической навигации 1943 года был омрачён гибелью в Карском море «Академика Шокальского». 27 июля в районе мыса Спорый Наволок (острова Новая Земля) судно атаковала немецкая подводная лодка «U-255». В результате обстрела термитными снарядами «Академик Шокальский» загорелся, перевернулся и затонул. Подойдя к льдине, на которую выбрались спасшиеся, подлодка обстреляла их из пулемёта и ушла в море. Погибло восемь человек. Те, кто выжил (19 членов экипажа и экспедиции) отремонтировали одну уцелевшую шлюпку, добрались на ней до берега и вдоль него пошли на юг, к заливу Благополучия. 29 июля подлодка вновь подошла к берегу, на который (чтобы обогреться и сварить себе нехитрую пищу) высадились моряки, и уничтожила их шлюпку. Люди при этом не пострадали, но остались без продовольствия. Голодая, они шесть суток продолжали идти по скалам, ледникам, через многочисленные течения и реки. В пути погибли ещё трое. В начале августа оставшихся 16 человек обнаружил и подобрал «Полярник», отправленный на поиски пропавших.

Всю навигацию 1943 года гидросуда «Норд», «Полярник» и «Нерпа» находились в оперативном подчинении Новоземельской Военно-морской





Гидрографическое судно «Нерпа»



Гидрографическое судно «Академик Шокальский»

база. Они выполняли задания военного командования, работая в основном в юго-западной части Карского моря и Новоземельских проливах. Из-за неудовлетворительного технического состояния «Норд» направили на ремонт до окончания навигации. В Архангельск он прибыл 25 сентября 1943 года.

В навигацию 1943 года гидрографическое судно «Юкутия» (капитан А.В.Марышев) перешло в море Лаптевых и с началом льдообразования 16 октября встало на автономную зимовку в бухте Зимовочная (залив Фаддеев). Здесь весной 1944 года экипаж и экспедиция начали ледовый промер, совмещая его с описанием берегов. Осенью 1944 года, при попытке выйти из не вскрывшейся летом бухты, «Юкутия» обломала лопасти винта и осталась на вторую зимовку.

В навигацию 1943 и 1944 годов, базируясь в порту Тикси, производило промер в море Лаптевых гидрографическое судно «Папанин».

Навигацию 1944 года гидрографическое судно «Мурманец» (капитан П.И.Котлов) начало 19 июля. После окончания зимовки судно вышло из порта Диксон с заданием снабдить объекты Диксонской гидробазы. В дальнейшем занималось лодмейстерскими работами в районе Енисейского залива и доставляло грузы на зимовки Карского моря. 6 октября «Мурманец» и «Циркуль» (в течение летнего времени он выполнял промеры в проливе Ойциана) под охраной «СКА-22», «СКА-509» и «Т-62» вышли из Диксона в пролив Югорский Шар. Здесь намечалось формирование каравана в Архангельск. Во время перехода, который сопровождался попутным ветром и сильной бортовой качкой, течь корпуса «Мурманца», обычно составлявшая 22-23 тонны в сутки, увеличилась до 90 тонн. В помощь трюмному насосу, работавшему от главного двигателя, приходилось спускать аварийный. При этом оба насоса едва справлялись.

Из Юшара «Мурманец», «Шторм», «Циркуль» в сопровождении «СКА-22» и «СКА-509» вышли 18 октября и 25 октября благополучно прибыли в Архангельск.

Гидрографическое судно «Полярник» (капитан Я.О.Котлов) вышло из Архангельска на Диксон 23 июля 1944 года. Перед ним стояла задача произвести промеры в архипелаге Норденшельда. Из-за тяжелой ледовой обстановки в восточной части Карского моря судно с 16 по 30 августа выполняло промеры в шхерах Минина, после чего было отозвано в порт Диксон для выполнения задания военного командования. С 8 по 15 сентября «Полярник» выполнял промеры подходов к порту Диксон (ему помогала маневренная партия гидрорайона Карской военно-морской базы). 23 сентября судно было поставлено на зимовку.

В навигацию 1944 года погибло гидрографическое судно «Норд».

Получив задание ввести в действие навигационные огни в восточной части Карского моря, «Норд» (капитан В.В.Павлов) вышел из Диксона 23 августа. Через три дня севернее острова Белуха он неожиданно встретил немецкую подводную лодку «U-957», шедшую в надводном положении. 45-мм орудие «Норда» успело сделать несколько выстрелов, и тут же с подлодки на него обрушился град снарядов и пулеметных очередей. В первые минуты погибла большая часть экипажа, и всё судно было охвачено огнём. Снарядами были разбиты спасательная шлюпка правого борта, рулевая рубка и рабочий катер. Радиист Л.А.Попов до последнего момента передавал в эфир открытым текстом: «Всем, всем, я — «Норд», обстрелян подводной лодкой». Этот сигнал был услышан, но подошедшие позднее к этому участку моря суда и самолёты ничего не обнаружили. А между тем уцелевшим морякам удалось сплутить на воду левую спасательную шлюпку, и в неё, прикрытую от подлодки корпусом судна, спустилась буфетчица В.Б.Пооль, маячный мастер П.Г.Марчук, офицер связи В.С.Скоморох, матросы Е.М.Полев и П.В.Подомарев, последний был ранен в живот.

Потерявшее управление судно дрейфовало по течению, пока в трюме не взорвались ацетиленовые баллоны. «Норд» затонул. Шлюпка была обнаружена немецкой подлодкой. Трое из тех, кто в ней был (Марчук, Скоморох и Полев), были пленены и загнаны внутрь вражеской субмарины. Позднее к ним добавили ещё одного пленника (боцмана Рогачева), которого немцы подобрали с горевших обломков судна. Раненного матроса и буфетчицу они оставили в шлюпке, так что общее количество погибших составило 22 человека. Четверо пленных прошли через немецкие концлагеря на территории Польши и выжили. В марте 1945 года их освободили советские войска. День Победы они встретили недалеко от Берлина, будучи пехотинцами Советской Армии.

В целом за годы войны погибли 2 гидрографических судна, приписанных к Архангельской гидробазе, и 33 человека, входивших в их экипажи.

В трудные годы военного времени полярные гидрографы продолжали свои исследования трассы Северного морского пути. Основными районами, где они трудились, были Новоземельские проливы, а также проливы Малыгина, Вилькицкого, северо-западное побережье Таймыра, шхеры Минина, архипелаг Норденшельда. В связи с возросшим грузопотоком в восточном секторе Арктики (он оставался наименее изученным), в нём постоянно работали экспедиции, базировавшиеся на гидрографических судах «Смольный» (капитан А.Б.Стрельцов), «Ост» (капитан С.П.Антонов) «Вихрь» (капитан Р.К.Иванов).

Строительство СНО продолжалось и в военное время. В 1943 году были построены 9 маяков, 1 радиомаяк и 3 туманно-предостерегательных станции. В соответствии с требованиями военного времени часть светящих знаков включалась только по заявкам наших судов. Расширение сети СНО позволило в сложных условиях войны обеспечить увеличение грузоперевозок по трассе Северного морского пути более чем в два раза.

Тяжело давались в военные годы километры топографической съёмки и километры промера, в которых числилась деятельность гидрографии. И всё же с 1941 по 1945 годы в этом направлении была проделана колоссальная работа. Если принять за 100 процентов работы, выполненные в 1933–1940 годах (за 8 лет), то за 5 военных лет произведено прибрежного промера — 170 %, триангуляции — 300 %, топографической съёмки побережья — 400 % и морского промера — 45%. И вся эта деятельность велась с риском встреч с немецкими подводными лодками. Таков был вклад Полярной гидрографии в общее дело Победы.



Порт Диксон



## С ружьём против подлодки

Будни «Якутия»  
в арктическую навигацию 1941 года

Из Архангельска «Якутия» (капитан А.В.Марышев), имея на борту 19 членов экипажа и двух человек экспедиционного состава, вышла 27 июля 1941 года, а уже через два дня при переходе от Терско-Орловского маяка к мысу Канин Нос вахтенные обнаружили неизвестную подводную лодку. Она шла в надводном положении на сближение. На «Якутии» объявили боевую тревогу, и она свернула в сторону малых глубин. Подлодка тоже изменила курс и легла в кильватер. Расстояние между ними сокращалось, и моряки «Якутии» приготовились к неравному бою. В их распоряжении имелось всего 5 германских кавалерийских карабинов (калибра 7,92 мм выпуска 1890-х годов) и два охотничьих ружья. К счастью, в небе появились два советских самолёта, и заметившая их подлодка предпочла уйти под воду. Больше она не всплывала, и «Якутия» снова легла на прежний курс. 2 августа судно встало на якорь у радиостанции Юшар (для отправки служебных телеграмм о своём прибытии). Через четыре дня – приступила к плановым



Навигационный знак

работам на о. Белый (на электромаяке установили ацетиленовый огонь-дублёр). Затем (до 12 сентября) обслуживала навигационные знаки в районе Диксона, в шхерах Минина, на островах центральной части Карского моря, в архипелаге Норденшельда и побывала на мысе Челюскин.

8 августа, возобновив освещение знака у о. Вилькицкого, «Якутия» взяла курс на о. Диксон. 13 августа закончила лоцмейстерские работы в районе порта Диксон, затем отправилась в восточную часть Карского моря.

18 августа бросила якорь у острова Попова-Чухчина, чтобы пополнить запас пресной воды. Оказалось, озерко, находящееся на перешейке острова, пересохло. Его дно было покрыто гнилым плавником. И тогда, пользуясь представившейся возможностью, команда посвятила несколько часов поискам следов экспедиции Русанова (1912–1913 гг.). Удача им сопутствовала. На берегу озерка обнаружили воткнутой в гальку кусок доски. Надпись на ней говорила о том, что на острове похоронены Чухчин и Попов. В гальке лежали человеческие останки. Были найдены два двухлинейных патрона выпуска 1912 года от норвежской винтовки Краг-Юргенсена и один охотничий патрон 16-го калибра нюрнбергской фабрики Унтерндерфер. Кроме того, обнаружили обрывок брючного ремня, связку сшивных ремней, фрагменты выцветшего драпа, часть рукава от костюма, выцветшие обрывки синего шерстяного свитера и в самом озерке – норвежский сапог с правой ноги. Голеннище сапога было отгрызено, а каблук сохранил в себе гвозди, которыми был когда-то подбит. Обследовали так же и лежащий рядом остров Цыганюка, который на русской карте под № 1547 обозначен пунктиром. Но свои следы экспедиция там не оставила.

1 сентября в 9 часов 50 минут «Якутия» приступила к промерам в бухте Киповича. Здесь рассчитывали пополнить запасы пресной воды и угля. Последний нужен был как балласт, так как судно в своей первой попытке идти к острову Вардропер в свежую погоду показало весьма сомнительную остойчивость. Рейс осуществлялся по белым пятнам на карте через район, который в 1940 году не успело достаточно обследовать гидрографическое судно «Папанин». В 15 часов 47 минут «Якутия» встала на якорь в бухте Киповича (здесь в 1939–1940 гг. зимовал «Папанин»).

4 сентября в море началось первое образование сала, ударили морозы. Этот день ознаменовался и тем, что в 23 часа 50 минут «Якутия» закончила работы по всей трассе восточной части Карского моря. На следующий день судно встало на якорь у мыса Челюскин и, установив ацетиленовый огонь-дублёр, пошло на запад с проверкой работы огня.

9 сентября вблизи острова Бианки в архипелаге Норденшельда «Якутия» обнаружила необозначенный на картах небольшой островок. Высадившись



Гидрографическое судно «Якутия»

на берег, гидрограф Вильям Янович Лескинен определил координаты открытой суши и положил их на карту.

12 сентября «Якутия» получила распоряжение следовать к островам Известий ЦИК. Там попал в беду ледокольный пароход «Садко» — сел на неизвестную банку в белом пятне\*.

В течение нескольких суток в условиях штормовой погоды экипаж «Якутии» спасал с аварийного судна людей, ценное имущество, оборудование и вооружение. Затем «Якутия» направилась в Диксон за материалами и оборудованием для продолжения спасательных работ. На обратном пути судно попало в жестокий шторм. Обстановка усугубилась, когда для промывки топливного фильтра потребовалось на несколько минут остановить главный двигатель. Судно сразу поставило бортом к волне, крен при этом достиг критической величины. Под воду ушли все иллюминаторы левого борта, возникла угроза обрыва креплений и последующей потери спасательных шлюпок

\* Белое пятно на карте обозначает необследованный участок моря, где не обозначены глубины и неизвестен рельеф дна.

и катера. Восстановив работу главного двигателя, «Якутия» с большим трудом вышла на курс и продолжила свой путь. Когда подошла в район аварии, начавшийся шторм опять прервал спасательные работы.

15 сентября к «Якутии» присоединилось гидрографическое судно «Академик Шокальский». Оно приступило к работам по съёмке оборудования с «Садко». В 23 часа авральная работа на «Садко» ввиду сильной усталости экипажей прекратилась. Основное оборудование, оружие, орудие, часть снарядов и продовольствия были сняты.

С 16 по 24 сентября стояла штормовая погода, вынудившая отстояться у островов Известия ЦИК.

25 сентября фангсбот «Якутии» начал шлюпочный промер подходов к «Садко». Получив результаты промера, спасательное судно «Шквал» смогло-таки подойти к борту «Садко».

26 сентября «Якутия» по распоряжению штаба пошло к о. Диксон. Приняв на борт людей и груз, вновь отправилась в район аварии «Садко» и сразу же при встречном ветре попали в шторм.

29 сентября двадцать пять минут первого ночи двигатель снизил обороты — засорились фильтры. Приблизительно через час удалось выбрать момент и установить судно кормой к волне и ветру. Поставив стаксель, остановили двигатель. Но как только винт перестал работать, судно, не слушая руля, пошло вправо и легло лагом к волне. Вскоре его положило на левый борт, и крен достиг такой величины, что на кренометре не хватало делений. Весь левый борт ушёл под воду. Вода покрыла фальшборт, половину грузового люка и достигла кильблоков спасательной шлюпки № 2. Под воду ушли все иллюминаторы левого борта. Моряки, уцепившись за неподвижные предметы, уже не стояли, а висели, как флаги. Моторный катер и спасательные шлюпки грозили сорваться со своих мест. И если к этому прибавить шум от падающих в помещениях предметов, визг свиней в стронувшемся с места и полужатоленном свинарнике, залепляющий глаза снег, вой ветра и рёв воды на главной палубе, то картина получилась совсем не весёлая.

Пришлось дать полный ход вперёд и приводить судно к ветру. Стаксель был убран. При 225 оборотах винта в минуту «Якутия» долго не могла встать на курс. Качка была ужасной, груз и хорошо закрепленные предметы могли в любую минуту сорваться со своих мест. И всё же команде удалось выстоять.

30 сентября в три часа ночи «Якутия» всё-таки подошла к «Садко». Моряки снимали оборудование до 8 утра. Работы прервались в связи с новым штормом.



6 октября Штаб морских операций освободил «Якутию» от продолжения операции по спасению «Садко», и она, по пути зайдя в Диксон, последовала к Новой Земле, чтобы доставить груз и пассажиров. Выполнив задание, «Якутия» (в районе рейда Бугрино близ Колгуева) присоединилось к каравану грузовых и гидрографических судов, шедших в сопровождении эскорта военных кораблей.

24 ноября пришло распоряжение командира конвоя: гидрографическим судам «Папанину», «Шторму», «Якутии» следовать в Архангельск самостоятельно. В районе Мадахи от каравана отстал «Шторм».

26 ноября в 9 часов 35 минут открылся Терский берег, и «Папанин», увеличив ход, ушёл вперед.

27 ноября в 20 часов 40 минут «Якутия» подошла к бар Северной Двины и встала на якорь в ожидании рассвета. Снявшись с якоря в 9 часов 15 минут 28 ноября, судно закончило свой рейс в 19 часов 40 минут у причала Маймаксанской судоверфи.

Мой подробный рассказ о плавании гидрографического судна «Якутия» занял не одну книжную страницу, между тем, донесение капитана А.В.Марышева немногословны и будничны. В одном из них, например, сказано, что за рейс руководимое им судно прошло 5773,4 мили, из них 520,1 – во льдах, израсходовало 32,8 тонны дизтоплива и 2,2 тонны смазочного масла.

На Земле Франца Иосифа. 1954.  
Фото Петра Котцова



## И помощь пришла

«Мурманец» (1942–1943)

Этот рассказ о событиях далекого 1942 года начну с выдержки из книги «Разгром конвоя PQ-17», написанной Дэвидом Ирвингом. «Пострадавшие моряки в очень неподходящей для таких широт одежде продолжали бороться за жизнь. Спасательный плотик главного механика с «Олопаны»\* наконец достиг Земли – в тридцати милях к югу от того места на берегу Новой Земли, где находился плотик капитана судна. Двенадцать моряков обнаружили выброшенную на берег канистру с машинным маслом и с его помощью разогли костёр, используя прибитые к берегу обломки дерева. Дым от костра привлёк внимание небольшого каботажного судна, которое отвезло семерых серьёзно больных моряков в госпиталь в Белушней губе...».

Судно, о котором упоминается в книге, было гидрографическим под названием «Мурманец» и принадлежало Архангельской гидробазе Главсевморпути.

В 1942 году «Мурманец» находился в арктическом плавании в статусе ледово-оперативного разведчика. Из оружия на нём было только 2 пулемёта и 6 старых винтовок. Почти сразу же по выходе из устья Северной Двины в Белое море радист А.А.Огнев перехватил радиogramму, переданную открытым текстом с танкера «Донбасс»: «Атакован самолётами, нужна военная помощь». Судя по координатам, попавшее в беду судно находилось к западу от Новой Земли, но чем закончилась для него встреча с врагом, узнать не удалось – радиопередача внезапно оборвалась.

К южной оконечности полуострова Гусиная Земля, что на Новой Земле, «Мурманец» подошёл рано утром, и капитан П.И.Котцов направился к берегу на судовом катере, чтобы проверить оптический систему навигационного знака. Здесь к нему и сопровождавшим его морякам подошли немцы – их чум стоял неподалеку – и рассказали, что около двух суток назад к этому берегу подходили две шлюпки, и высадившиеся из них люди знаками просили показать, каким путём добраться до ближайшего поселения. Рассказывая

\* «Олопана»



Гидрографическое судно «Мурманец»

об этом, ненцы показали монеты, подаренные им моряками. Это были американские центы.

Присутствие у Новой Земли американцев на шлюпках указывало на то, что не иначе они с какого-нибудь потопленного судна. Далее следуя на север вдоль берега, вперёд смотрящий с «Мурманца» заметил в средней части полуострова Гусиная Земля дым костра. Посланный на берег катер под командой старшего помощника капитана П.А.Савельева доставил на борт 12 человек, все оказались членами экипажа потопленного американского парохода «Олопана»\*. После двухсуточного пребывания в море на спасательном плоту они сумели добраться до берега. Среди спасшихся были главный механик и старший помощник «Олопаны».

Из рассказов американцев моряки «Мурманца» узнали, что конвой PQ-17 был сформирован в Исландии. В его состав входило 34 транспорта и несколько десятков кораблей охранения, в том числе авианосец, 2 линкора, 6 крейсеров, 11 эсминцев. Вышел конвой из Хваль-фиорда 27 июня и уже через 3 дня был обнаружен немецким самолётом-разведчиком.

Трагедия случилась между 2 и 5 июля. Атаки самолётов и подводных лодок следовали одна за другой, в результате несколько судов были

повреждены и затонули. После одного из таких нападений английское командование почему-то приказало кораблям охранения оставить караван и отойти на запад, а транспортным судам рассредоточиться и следовать по своему усмотрению дальше, в порты назначения.

Исполняя приказ, некоторые суда, прижимаясь к кромке льда, поодиночке пошли к Новой Земле, часть в сопровождении двух малых военных кораблей двинулась туда же группой, а некоторые взяли курс на Кольский залив и горло Белого моря. Но это их не спасло – вражеские самолёты и подводные лодки продолжали своё чёрное дело. Из конвоя PQ-17 они потопили 23 транспорта. Свою могилу в холодном море нашли 153 моряка из торгового флота союзников.

В составе этого конвоя были и русские танкеры «Донбасс» и «Азербайджан», которые всё-таки дошли до порта назначения. Экипаж «Донбасса» в ходе рейса испытал на себе 13 воздушных атак, сбив при этом два и повредив один немецкий самолёт. На подходе к Новой Земле он подобрал со шлюпок более 50 американских моряков, спасшихся накануне с потопленного парохода «Даниэл Морган»\*. В танки «Азербайджана», наполненные льняным маслом, попала торпеда, в результате чего возник пожар, но экипаж сумел погасить огонь, восстановить мореходность танкера и продолжил плавание.

Экипажи погибших судов конвоя PQ-17 на спасательных шлюпках и плотках направлялись в сторону Новой Земли, но в бухты не заходили – они не знали, что на берегу есть становища и полярные станции. Лишённые в течение нескольких суток нормального питания, легко одетые люди сильно ослабли, многие чувствовали свою обречённость.

Оставив больных и обмороженных американцев в Белушье губе, «Мурманец» взял на буксир две шлюпки с «Олопаны» и «Алькао Рейнджер»\*\*. Людей, находившихся в них, принял на борт и доставил их в становище Малые Кармакулы, где сдал на английский военный транспорт «Эмпайр Тайд»\*\*\* (капитан этого корабля участвовал ещё в Первой мировой войне, поэтому, зная этот район, смог избежать преследования подлодок и укрыл свой транспорт на рейде становища).

Между тем «Мурманец» поспешил на юг в бухточку, расположенную в заливе Моллера. Там, судя по сообщению зам. начальника Главсевморпути И.П.Мазурука (он облетал на самолёте побережье), сидело на мели какое-

\* «Daniel Morgan»

\*\* «Alcoa Ranger»

\*\*\* «Empire Tide»



то судно. Им оказался американский транспорт «Уинстон Сайлем»\*. Он вёз военное снаряжение, танки и самолёты. Спасаясь от подводок, капитан завёл его в бухточку и посадил на грунт, после чего экипаж покинул судно, высадившись на берег.

Обследовав «Уинстон Сайлем», моряки «Мурманца» выяснили, что никаких повреждений корпуса и механизмов на нём нет, что транспорт вполне мореходен. Чтобы ветром и волнением его не забросило дальше на мель, они завезли судовые якоря с кормы на север (бухточка была открыта как раз с этого направления) и дали рекомендации союзникам, как им безопаснее следовать далее вдоль побережья (позднее «Уинстон Сайлем» всё-таки был снят с мели и смог доставить свой груз по назначению).

Оказав помощь американцам, «Мурманец» взял курс на Малые Кармакулы. По пути подобрал еще 6 спасательных шлюпок, где были люди с погибших транспортов «Алькоа Рейнджер», «Вашингтон\*\*», «Хатлбюри»\*\*\* и «Паулус Поттер»\*\*\*\*. В результате «Мурманец» оказался страшно перегруженным: кроме экипажа и экспедиции на нём находилось более 80 спасённых моряков. Все его помещения (длина «Мурманца» чуть более 30 метров) были полны наиболее сильно пострадавшими людьми, остальные ютились на палубе. Даже в радиорубке, где была койка радиста, уложили голландского капитана с отмороженными ногами. Всем спасённым оказали посильную помощь, их накормили, напоили горячим чаем, а курящих угостили русской махоркой.

Среди спасённых оказались и двое русских моряков с потопленного парохода «Киев». Они возвращались на Родину на американском транспорте, и когда тот затонул, то им пришлось ещё раз испытать волнения, схожие с теми, которые они уже пережили.

Сдав всех спасённых на пароходе «Эмпайр Тайд» (он всё ещё стоял в Малых Кармакулах), «Мурманец» направился дальше на север. По пути тщательно обследовал побережье, но терпящих бедствие людей на переходе до пролива Маточкин Шар не обнаружил.

В проливе на рейде становища Лагерное стояли три-четыре иностранных транспорта и русский военный тральщик, который вел стрельбу по высокому кружившему над ним немецкому самолёту-разведчику. Тот вскоре улетел. Обследовав ледовую обстановку на восточном выходе из пролива Маточкин Шар, «Мурманец» вернулся в Баренцево море, и вновь пошёл на север вдоль

побережья. Здесь, в заливе Русская Гавань, повстречался с танкером «Азербайджан», так счастливо избежавшим гибели и сумевшим дойти до берега. Далее, вплоть до мыса Желания, море и побережье были пустынными.

Изложенные выше военные «приключения» были не единственными, в которых «Мурманцу» пришлось участвовать. В последующие навигации, выполняя ледовую и оперативную разведку, судно несколько раз удалось ускользнуть от шнырявших в Карском море немецких подводных лодок.

В 1943 году в свой очередной арктический рейс «Мурманец» вышел из Архангельска 4 июля. Ему предстояло вести наблюдение за кромкой льда, выполнять гидрологические работы и попутно промерять глубины в морях Баренцевом, Карском и Лаптевых. На судне было 6 винтовок и установленный на кормовой рубке пулемет. Чтобы избежать встречи с вражескими подводками и самолётами, капитан П.И.Котцов стремился идти как можно ближе к берегу. Эта тактика вскоре себя оправдала. Когда «Мурманец» выходил из губы Южная Сульменева на Новой Земле, его обнаружил четырёхмоторный немецкий самолёт, летевший вдоль берега. Начался обстрел, и капитан Котцов приказал так изменить курс, чтобы как можно ближе прижать судно к крутым скалам залива. Самолёт не рискнул зайти на вторую атаку и улетел, а судно отделалось несколькими попаданиями осколков от разрывных снарядов в носовую часть корпуса и мачту. Незначительную рану щеки получил матрос В.Данилов.

Выполняя задание, «Мурманец» прошёл в море Лаптевых и, следуя вдоль кромки льда, проследовал по месту, где (по предположению) находилась легендарная Земля Санникова. И хотя погода стояла ясная, её не обнаружили. Вернувшись в Карское море, «Мурманец» встал на якорь в небольшой бухточке полуострова Михайлова. Здесь он какое-то время поджидал военные суда эскорта для перехода в порт Диксон. Не прошло и часа, как радист Огнев сообщил капитану, что где-то вблизи по радио ведут переговоры две немецкие станции, и одна из них настолько близка, что даже слышен громкий фон от микрофона. Капитан Котцов кинулся в радиорубку и прильнул к приёмнику. По отдельным словам переговоров он понял, что «Мурманец» немцами обнаружен. Тот из переговорщиков, который был младше по чину, просил разрешения утопить советское судно, но старший по каким-то соображениям сделать это запрещал.

В подобной обстановке поджидать эскорт было уже небезопасно, поэтому «Мурманец» немедленно снялся с якоря. Следуя шхерами Минина, порой даже по необследованному фарватеру, благополучно он дошёл до Диксона. В дальнейшем из-за угроз немецких подводных лодок на зимовку в Диксоне были оставлены 15 судов, в том числе и «Мурманец».

\* «Winston-Salem».

\*\* «Washington».

\*\*\* «Hartlebury».

\*\*\*\* «Paulus Potter».

Большую часть навигации 1943 года «Мурманец» выполнял гидрографические работы: промерял глубины, вёл ледовую и оперативную разведку, обслуживал маяки и знаки, снабжал полярные станции. В общей сложности прошёл 8628 миль, выполнив все порученные ему задания.

Не исключено, что кто-то из участников конвоев военных лет, приезжавших в Архангельск на памятные торжества, был одним из тех счастливчиков, кого спас экипаж гидрографического судна «Мурманец». Уверен, что до конца своих земных дней спасённые с благодарностью вспоминали русских моряков, протянувших братскую руку помощи, и то маленькое деревянное судёнышко, на котором они тогда окончательно поверили в своё спасение.

Торосы



## *Всем, всем! Я – «Норд»!..*

В навигацию 1942 года Военное ведомство арендовало гидрографическое судно «Норд». Сначала оно работало в Белом море в составе Северной гидрографической экспедиции, в дальнейшем – в Северном отряде Беломорской Военной флотилии. В соответствии с этим протекал его ремонт, снабжение и оснащение вооружением.

11 июля «Норд» принял на борт шесть сотрудников Северной экспедиции и трёх краснофлотцев, 13 июля отошёл от причала Гидробазы и, ведомый лоцманом, направился вниз по Маймаксе. В 9 часов 20 минут сдал лоцмана и последовал морем вдоль Зимнего берега. Около 17 часов с целью проверки материальной части дал 3 выстрела из 45-миллиметрового орудия. 14 июля около 17 часов по распоряжению, полученному с гидрографического судна «Мороз», стал на якорь напротив Конушинской корги. С этого момента началась работа «Норда» в составе судов Северной гидрографической экспедиции.

7 августа получили по радио приказ начальника Штаба Беломорской Военной флотилии: «Судам «Норду» и «Полярник» следовать в Юшар в

Гидрографическое судно «Норд»





распоряжение капитана I ранга Н.П.Аннина». 8 августа на острове Моржовец («Норд») выгрузил имущество экспедиции и её сотрудников. Около 15 часов совместно с гидрографическим судном «Полярник» снялся с якоря и пошёл по назначению. Рано утром 12 августа стал на якорь на рейде Хабарова. 13 августа вместе с гидрографическим судном «Полярник» вышел в Белую губу, куда прибыли 15 августа. С этого момента началась служба «Норда» по заданиям Штаба Северного отряда.

27 августа он производил ограждение банки Самоед, весь сентябрь выполнял задания военного характера, причём несколько раз ходил в бухту Рогачева и проходил проливом Костин Шар.

30 сентября завершил работы в Белой губе и направился в Юшар, куда прибыл 2 октября. Здесь продолжал выполнять военные задания по указанию штаба Северного отряда. Во время работы в проливе приходилось производить очень много швартовок. Выпадали дни, когда подходили и отходили от бортов пароходов раз по двадцать, и это сильно вредило деревянному корпусу судна. Течь оставалась такой же, какая появилась ещё в июле при стоянке у Конушина. Воду приходилось откачивать каждую вахту.

Получив предписание следовать в Архангельск, «Норд» утром 28 октября вышел по назначению. Вместе с ним отправился и «Мурманец». По проливу шли в мелкой битом льду. Миновав маяк Гребень, произвели пристрелку орудия, дав семь выстрелов. При этом от сотрясения у «Норда» вылетели 2 задних стекла штурманской рубки, и дал трещину наличник двери кают-компаний.

29 октября утром заметили два корабля, идущих контркурсом, а вскоре — ещё семь судов, тоже следовавших на запад. Волнение усилилось до шести баллов, и «Норд», присоединившись к каравану, шёл параллельным курсом. К вечеру ветер усилился, пошла встречная крупная зыбь. Мимо маяка Ходовариха проследовали в пяти милях, для осторожности взяли вправо, чтобы дальше отойти от берега. В 23 часа ветер достиг силы шторма. На 10 минут «Норд» останавливал машину, чтобы откачать воду — она подходила к картеру. В первом часу 30 октября вода стала сильно прибывать и перестала поддаваться откачке. Чтобы она не попала в смазку картера, пришлось остановить главный двигатель и применить все возможные средства для откачки, вплоть до ручного брандспойта. При очень крупной волне и сильном ветре, заходящем через восток к норду силой в 10 баллов, судно лежало лагом\*. По палубе ходили с опаской, судно заливало, во всех помещениях была вода. Лотом Томсона всё время брали глубину. Ориентируясь на неё,

судно дрейфовало под углом к берегу. Чтобы несколько уменьшить качку, с большим трудом поставили грот и стаксель, но последний разорвало в клочья. Об аварии сообщили по радио. От одной из станций пришёл ответ, из него стало ясно, что для оказания помощи направляется судно. Чтобы оно поскорее добралось до терпящего бедствия «Норда», с того через равные промежутки времени для ориентации пускались ракеты.

Аврал продолжался всю ночь. В шесть утра воду частично откачали, и механик попробовал дать ход. Против волны идти было нельзя — ветер от норд-веста дул с силой 9 баллов, шла очень крупная зыбь, а укрыться было негде. Приняли решение спускаться по ветру и взяли курс на о. Матвеев. С рассветом в трех милях увидели маяк Ходовариха. Хорошо, что накануне вечером догадались отойти в море, иначе судно выкинуло бы на берег. Идя по волне, «Норд» временами подвергался сильным ударам волн. Из-за этого сломалось левое крыло мостика (с отличительным фонарём), и дала трещину стенка штурманской рубки. Матросам не раз приходилось с риском для жизни крепить шлюпки. Волной с носового гака сбило левую шлюпку, но добавочное крепление всё-таки её удержало. Около 21 часа, не доходя до о. Матвеева, легли в дрейф в ожидании рассвета. Ветер уменьшился до 8 баллов, волна стала ровнее.

31 октября в 3 часа снялись с дрейфа и легли курсом на Юшар. В 11 часов зашли в бухту Варнека и начали приводить судно в порядок. В корме, в машинном отделении, за правой цистерной был слышен и виден ручей течи. За один час течь пропускала по 3—4 тонны холодной морской воды. Откачивающие средства работали непрерывно.

Вести аварийное судно на буксире в Архангельск посчитали занятием опасным — шторма не утихали, — поэтому 13 ноября командир Северного отряда капитан I ранга Н.П.Аннин приказал капитану «Норда» А.Н.Микешину оставаться на зимовку в бухте Варнека. С помощью ледореза «Литке» 21 ноября «Норд» прошёл в глубь бухты и 25 ноября остановился на месте зимовки, обломив при этом лопасти винта.

А теперь я поведаю о том, что случилось с «Нордом» 26 августа 1944 года. В этот злополучный для него день радиет полярной станции, что на мысе Челюскина, услышал торопливый писк морзянки. Открытым текстом на волне 600 метров передавалось: «Всем, всем, я — «Норд», обстрелян подводной лодкой». Через 6—7 минут эфир замолчал, и только позднее всплыли подробные обстоятельства, связанные с гибелью судна.

Однако, обо всём по порядку.

Начну с того, что «Норд» был построен в 1938 году на Пиндуской судовой верфи Карелии. Из себя он представлял моторно-парусное деревянное

\* Бортом к волне



судно, пригодное для самостоятельного плавания в разреженном льду. Водоизмещение имело 430 тонн при длине 34,1 метра. Двигатель в 200 л. с. позволял развивать скорость до 7 миль в час. До начала Великой Отечественной войны «Норд» участвовал в гидрографических изысканиях трассы Северного морского пути и несколько раз автономно зимовал в Арктике. А в годы войны, оставаясь в ведении Архангельской гидробазы, он несколько раз передавался в оперативное подчинение Беломорской военной флотилии, Новоземельской и Карской военно-морских баз, то есть выполнял и задания военного характера. Для защиты от возможного нападения вражеских самолётов и подводных лодок перед навигацией 1942 года на судне было установлено 45-мм орудие и пулемёт ДШК.

В мае 1944 года при подготовке к очередному арктическому рейсу в командование судном вступил Владимир Васильевич Павлов. В 1933 году он участвовал в знаменитом рейсе парохода «Челюскин», где был дублёр ст. помощника капитана. Проявил себя в этом походе как настоящий моряк-полярник, и по заслугам был награждён орденом Красной Звезды.

Итак, 26 июля 1944 года «Норд», взяв курс на порт Диксон, вышел из Архангельска. Как и большинство гидрографических судов, шёл он в *одиночном плавании*, то есть без конвоя, сохраняя при этом полное радиомолчание. Без особых приключений 8 августа прибыл в порт назначения, сделав по пути кратковременную остановку в Югорском Шаре, где капитан получил инструкции на дальнейший переход Карским морем. Те инструкции настраивали экипаж на особую бдительность – в Карском море шныряли 11 вражеских подводных лодок, оснащённых новейшим видом вооружения – акустическими торпедами. Буквально на четвёртый день (12 августа) те опасения подтвердились: вблизи острова Белый немецкая подводная лодка «U-365» потопила пароход «Марина Раскова» и два военных тральщика («АМ-118» и «АМ-114»), при этом погибли 362 человека.

С 11 по 20 августа «Норд» ходил к полуострову Михайлова, где высадил береговую гидрографическую экспедицию, затем поступил в распоряжение Карской военно-морской базы.

В свой последний рейс судно вышло из порта Диксон 23 августа в 2 часа 30 минут. Поставленная перед ним задача была такова: проверить навигационное ограждение и зажечь огни маяков на островах Вардропер, Кравков, Рингнесс, Белуха, доставить свежую почту, медикаменты, продовольствие в бухту полуострова Михайлова, сменить личный состав (трёх военнослужащих) на посту СНИС мыса Стерлева. Разгрузившись в бухте Михайлова, «Норд» выполнил всё, что ему предписывалось провести на мысе Стерлева, и взял курс на о. Белуха. На борту находились: 20 членов

экипажа, обслуживающий орудия краснофлотец, маячный мастер, офицер связи и 3 краснофлота, принятых с мыса Стерлева, всего 26 человек.

Дальнейшие события излагаю, основываясь на воспоминаниях бывшего матроса Евгения Полева (ранее ни в одной из публикаций они не приводились) а также по рассказам Ивана Рогачева и Петра Марчука, спасшихся после гибели «Норда». Кстати, Евгения Михайловича Полева в некоторых публикациях иногда называют Геннадием и юнгой, на самом деле в это время Евгений служил матросом. А оговорки произошли, видимо, потому что после окончания 2-го курса Архангельского морского техникума он был на «Норде» практикантом. Что же касается путаницы с его именем, то какое-либо объяснение сей метаморфозе мне подобрать трудно.

Итак, что же случилось с «Нордом» 26 августа 1944 года?

Судя по воспоминаниям очевидцев, около 5 часов утра по судну раздался звонки громкого боя, объявившие тревогу. На вахте в это время стоял ст. помощник капитана Михаил Михайлович Шиллинг, ст. матрос Петр Подомарев и матрос Яков Наумов. Большая часть команды отдыхала. Одновременно с объявлением тревоги с криком «за нами гонится подводная лодка!» в кубрик забежал матрос Яков Наумов. В это же время раздалась залпы установленного на «Норде» орудия, вслед за тем все ощутили, как на судно обрушился град снарядов и пуль. Стреляли с немецкой подводной лодки. Судя по её первоначальным манёврам, вероятно, она хотела предложить «Норду» остановиться и сдаться в плен, но, встретив сопротивление, обрушила на него шквал огня из орудия, пулемётов и автоматов. Позднее, оправдывая свои действия, немцы признались, что первый снаряд «Норда» едва не попал в рубку их подлодки – тут следует отдать должное меткости и мастерству судового артиллериста-краснофлота Ивана Тихонова (он вскоре погиб у своего орудия).

С объявлением тревоги пытался открыть огонь из пулемета ДШК обслуживавший его 3-й механик Александр Колтовой, но выстрелить не успел – погиб от вражеской пули. Выскочив из носового кубрика, члены экипажа стали действовать согласно «Расписанию по тревогам». Они разбежались по своим местам, но к этому моменту положение судна было критическим. На баке, в районе грузового трюма и на шлюпочной палубе уже бушевал огонь, правая спасательная шлюпка была разбита. Боцман Иван Рогачев и матрос Евгений Полев должны были (согласно расписанию) тушить пожар. Пока подсоединяли к магистрали пожарные шланги, оказались отрезанными огнём от остальных. Матрос Полев, опалив волосы, получив ожоги лица и рук, сумел пробиться через огонь. Вбежав в жилую надстройку, услышал, как поднявшийся из машинного отделения ст.



моторист Геннадий Макаровский крикнул: «Включили аварийный ход – будем выбрасываться на берег!». К тому моменту капитан Павлов, видимо, принял решение – отстреливаясь, идти к острову Белуха. Но сделать это немцы не позволили, они быстро подавили судовое орудие, в придачу сумев положить несколько снарядов в штурманскую и рулевую рубки. После этого «Норд» практически потерял управление и ход. Появившийся на мгновение в коридоре надстройки ст. радист Леонид Попов успел сказать, что открытым текстом передал о нападении подлодки, и о том, что капитаном дана команда покинуть судно.

Полев бросился на палубу, и тут ему в плечо попал небольшой осколок, после чего телогрейка загорелась. Под пробковым нагрудником он не мог её потушить, поэтому подставил себя под рожок пожарной магистрали, и вскоре весь промок. Потом взглянул за надстройку и увидел, что матрос Иван Вдовин начал спускать на воду левую спасательную шлюпку, но сраженный пулей упал на палубу. Обстрел судна продолжался, и тут сразу после команды «оставить судно!», раздалось: «Раскинулось море широко...». Это во весь голос пел ст. краснофлотец Корельский (его приняли на борт с мыса Стерлегова в качестве пассажира). Так, с песней на устах, он прыгнул за борт... Последовал ли кто ещё его примеру, Полев не видел. Сам он заметил, что левую шлюпку на воду всё-таки спустили, и начал пробираться к шлюпочной палубе. Проползая на животе мимо рулевой рубки, увидел капитана Павлова, старпома Шиллинга и ещё нескольких человек, лежавших на палубе мёртвыми. Трое убитых были и возле умокнувшего орудия. Спустившись в спасательную шлюпку, Полев обнаружил в ней старшего матроса Петра Подомарева. Он был ранен в живот и непрерывно просил пить. Далее в шлюпку спустилась буфетчица Валентина Пооль и маячный мастер Петр Марчук, который в последствии об этих событиях вспоминал так: «Как такового, боя не произошло. За 5–7 минут судно было в упор расстреляно немецкой подводной лодкой. Весь наш орудийный расчёт, капитан, рулевой, радист погибли в первые же минуты. Затем немцы из автоматов стали расстреливать оставшихся. Когда я выскочил из трюма на палубу, где готовил к выгрузке ацетиленовые баллоны, нас в живых оставалось шестеро...».

Последним в шлюпку спустился лейтенант Василий Скоморох. Он получил ранение в руку – пуля пробила её насквозь. После нескольких минут ожидания лейтенант дал команду всем лечь на дно и перерезал фалинь, удерживавший шлюпку. Её быстро понесло ветром и течением. Поначалу немцы её не видели, так как она находилась с правого борта горящего

«Норда» под прикрытием дыма. Но когда заметили, то сразу же пошли за ней и без особого усилия нагнали. Вскоре беглецы услышали слова, произнесенные на ломанном русском языке: «Русские, не стреляйте! Наш топор востёр!».

Подлодка обошла шлюпку и легла в дрейф, вследствие чего шлюпку просто прижало к её борту. В это время раздался подряд три взрыва. Вероятнее всего, это на «Норде» начали взрываться ацетиленовые баллоны, что и послужило главной причиной разрушения судна. Несколько немецких матросов с автоматами в руках вскочили в шлюпку и, быстро осмотрев её, забрали вёсла, парус и НЗ. Затем приказали Марчуку, Скомороху и Полеву перейти на подлодку и загнали их в один из её отсеков. Полев спускался последним и был свидетелем следующей картины, которую позднее сам описал: *«У немцев был унтер, который говорил по-русски без акцента. Этот унтер сказал, что нашу шлюпку они отбуксируют к берегу, и дал буфетчице Валентине Пооль вместо отобранного НЗ несколько банок. Эту сцену они снимали кинокамерой. Буфетчица обрадовалась и даже что-то запела. Что было дальше со шлюпкой, не знаю».*

Судьба оставленного в шлюпке раненого матроса П.Подомарева и буфетчицы В.Пооль неизвестна. В некоторых публикациях о гибели «Норда» говорится, что при погружении подлодка утопила шлюпку, однако Евгений Полев утверждал, что после того, как их взяли на борт подлодки, она некоторое время шла на дизелях (в надводном положении) к горящему

Гидрографическое судно  
«Мурманец»



«Норду» и снял с него боцмана Ивана Рогачева. Сам боцман впоследствии рассказывал, что бушевавший на палубе огонь загнал его на мачту, а когда та обгорела и рухнула в воду, он едва не утонул. Когда к тонущему «Норду» подошла подлодка, он держался за какой-то конец, свисавший с носовой части судна. Руки его совершенно обгорели и превратились в кровавое месиво. Позднее чуть ли не все 6 месяцев плена он ходил в повязках.

Первые допросы пленных начались ещё на лодке. Кстати, здесь лейтенант Василий Скоморох скрыл свою настоящую фамилию, назвавшись Василием Пелых, о чём заранее предупредил своих товарищей. В ходе допросов выяснилось, что до нападения подлодка какое-то время следила за «Нордом», так как немцы знали, что он подходил к полуострову Михайлова и к мысу Стерлегова. Вероятно, немцы намеревались получить данные о ледовой обстановке в Карском море, поэтому и предприняли попытку захватить гидрографическое судно. По этой же причине они и в плен взяли только четверых здоровых мужчин, бросив в шлюпку тяжело раненого матроса и женщину.

Получив с «Норда» сигнал бедствия, штаб морских операций в тот же день (26 августа 1944 года) направил из Диксона на поиски судна военный тральщик «АМ-116». На четвёртый день тот вернулся в порт, не выяснив ничего нового. Не дали результатов и поиски с помощью самолётов. Летчики И.И.Черевичный, М.И.Козлов и С.М.Сокол, обследовав большие морские пространства и побережье, никаких следов гибели судна не нашли. И только 6 и 7 сентября на мысе Стерлегова зимовщики обнаружили выброшенный на берег мешок муки и кусок судовой переборки. В ней признали часть обшивки кают-компаний «Норда», что и дало основание считать судно погибшим.

Воспоминания те события, Е.М.Полев высказал мнение (другие спасшиеся их не подтвердили), что во время боя «Норд» не имел хода, так как сел на какую-то банку. Поверить в это трудно, ибо внимательное изучение карты показывает, что на пути от мыса Стерлегова до острова Белуха никаких банок или рифов с глубиной менее 4 метров нет. Район предполагаемой гибели с 27 августа обследовал сначала тральщик, а потом самолёты, и если бы «Норд» или его остатки находились на отмели, то их бы обязательно обнаружили.

Четверых пленных *нордовцев* подлодка доставила на свою базу в норвежский порт Хаммерфест, там некоторое время они содержались в тюрьме гестапо. Не добившись от русских нужной информации, немцы отправили пленников через Осло в Польшу, где заключили в концлагерь под Гданьском. По дороге в Осло к ним добавили группу зимовщиков с полярной станции мыса Стерлегова. В ней находились старшина В.Уткин и краснофлотец Кондрашов, которых «Норд» с острова Диксон доставил на пост СНИС 25 августа.

26 сентября эти люди были взяты в плен экипажами немецких подводных лодок «U-711» и «U-957», одна из которых потопила «Норд». Станцию немцы подожгли и разрушили артиллерийским огнём. Из всего персонала станции и поста СНИС спаслись только 2 человека.

В.Скоморох, Е.Полев и В.Уткин освободились из плена 5 марта 1945 года, можно сказать, самовольно. Они сбежали из лагеря и, повстречав разведчиков наступающих частей Советской армии, перешли вместе с ними линию фронта. Вскоре были освобождены из плена и остальные нордовцы. День Победы Петр Марчук, Иван Рогачев и Евгений Полев встретили уже в рядах нашей пехоты вблизи Берлина. Где-то на фронте погиб Василий Скоморох.

Позднее, выжившие вернулись в Архангельск. Иван Александрович Рогачев снова подался в Полярную гидрографию, и многие годы плывал боцманом на судах Архангельской и Тиксинской гидробаз (на одном из этих судов вместе с И.А.Рогачевым довелось поработать и автору этих строк). Будучи увлекающимся рассказчиком, Иван Александрович охотно вступал в беседу, но стоило обмолвиться о «Норде», он каждый раз как-то «зажимался» и, нервно потирая руки (на них так и остались шрамы от ожогов), старался поскорее перейти на другую тему или отделялся несколькими скупными фразами.

В 1950 году вернулись в Архангельск после демобилизации П.Г.Марчук и Е.М.Полев. Петр Григорьевич Марчук после окончания техникума и учёбы в институте работал в Архангельске на Соломбальском ЦБК, прошёл путь от электромонтёра до главного энергетика комбината. Евгений Михайлович Полев окончил Архангельский лесотехнический институт, работал на разных должностях в Архангельской области, а с 1963 года жил и работал в Северодвинске.

К большому сожалению, к моменту выхода этой книги в живых не осталось ни одного *нордовца*.\*

В послевоенные годы в память о гидрографическом судне «Норд» были названы: банка, бухта и остров в архипелаге Норденшельда в Карском море, озеро и бухта на востоке Таймырского полуострова, мыс на острове Преображения в море Лаптевых.

Остается добавить, что в составе флота Полярной гидрографии с 1951 по 1987 годы работало гидрографическое судно «Норд», названное так в память о погибшем собрате.

\* Приложение 3 (см. стр. 281)



## Имя на карте

Познакомившись с содержанием предыдущего материала, вы узнали, как погибло гидрографическое судно «Норд». Мой следующий рассказ о капитане «Норда» Владимире Васильевиче Павлове, в честь которого назван остров, находящийся в группе островов Мона в Карском море.

Владимир Васильевич родом из Шенкурска Архангельской губернии. Родился 28 октября 1899 года в семье телеграфиста. В 1911 году Павловы переехали в Архангельск, где Владимир поступил и в 1915 году окончил гимназию, затем был принят в Архангельское торгово-мореходное училище, окончить которое ему не удалось – был мобилизован в Белую армию. Служил в Архангельске, а после освобождения города от интервентов в 1920 году был призван во флот и зачислен в Архангельский флотский полужкипаж. С 1916 по 1919 год летом плавал в качестве практиканта на судах Мурманского срочного пароходства. Командование предоставило возможность продолжить учёбу в Архангельском техникуме водного транспорта, где Владимир выучился на штурмана дальнего плавания. В 1921 году его откомандировали в Северное морское пароходство, с той поры по 1929 год работал на судах «Канин», «Юшар», «Декрет» и «Яков Свердлов», в 1927 году получил диплом капитана дальнего плавания.

В 1929 году по семейным обстоятельствам Павлов переехал в Мурманск, где его приняли на должность старшего помощника капитана «Мурманца». Отныне вместо заморских стран он ходил к заснеженным берегам Земли Франца-Иосифа, Новой Земли и островов Карского моря. Эти рейсы, включая выходы на зверобойный промысел во льдах Белого моря, позволили ему приобрести богатый опыт ледового плавания.

В 1933 году, комплектуя экипаж парохода «Челюскин», которому предстояло доказать проходимость Северного морского пути в течение одной навигации, капитан Владимир Иванович Воронин и начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт предложили Владимиру Васильевичу Павлову занять должность дублёра старшего помощника капитана этого судна.

10 августа 1933 года «Челюскин» вышел из Мурманска и направился в Арктику. Уже первая встреча со льдом показала непригодность судна к



Капитан гидрографического судна «Норд»  
Владимир Васильевич Павлов. Погиб в 1944 году

самостоятельному ледовому плаванию, но оно всё-таки продолжило свой путь на Восток. С помощью ледокола «Красин» 2 сентября «Челюскин» вышел в море Лаптевых и 17 сентября подошёл к Колочинской губе. Здесь его ждал тяжёлый лёд, который воспрепятствовал выходу в Берингов пролив. 20 октября направление дрейфа изменилось, и судно понесло назад, в Чукотское море, где началась его вынужденная зимовка.

13 февраля 1934 года «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. 104 *челюскинцев* высадились на дрейфующую льдину и образовали лагерь. Благодаря энергичным мерам, предпринятым правительством, 13 апреля с помощью авиации люди были сняты с льдины.

Спасатели, члены экипажа и участники экспедиции парохода «Челюскин» за героизм и мужество были награждены орденами Советского Союза. Орден «Красной Звезды» за № 254 был вручён в Кремле и Владимиру Васильевичу Павлову.

С 1934 года Павлов работал морским инспектором в Ленинградском территориальном управлении Главсевморпути. В летнее время проводил иностранные суда, участвовал в Карских морских операциях по доставке грузов в Арктику и вывозке леса из Игарки. В сентябре 1937 года капитана



Почтовая открытка со спешагением

Павлова командировали в Японию принимать новый танкер «Юкагир». Под его командованием этот танкер совершил рейс по Северному морскому пути с Востока на Запад, доставив нефтепродукты в порт Тикси. По полярной трассе в 1938 году это был единственный успешный сквозной рейс.

С 1939 года Павлов активно участвовал в освоении Западного сектора Арктики — его приняли на работу в Гидрографическое Управление Главсевморпути в качестве капитана гидрографического судна «Циркуль». С началом Великой Отечественной войны «Циркуль» был мобилизован и включён в состав вспомогательных судов Северного флота. В июле-сентябре он проводил гидрографическое обследование в Кандалакшском заливе Белого моря (в местах высадок планируемых десантов) и, несмотря на то, что выполнению работ мешали налёты вражеской авиации, задание выполнил в срок. В 1942 году «Циркуль» вновь передал в ведение Главсевморпути, и он продолжал выполнять гидрографические и лоцмейстерские работы в Карском море.

В 1943 году Владимира Васильевича Павлова назначили групповым капитаном Архангельской гидробазы, но при первой же возможности (в мае 1944 года) он перешёл в плавсостав и принял командование гидрографическим судном «Норд», подробную историю гибели которого вы уже знаете.



Гидрографическое судно «Циркуль»



## Трагедия в Карском море

24 июля 1943 года капитан гидрографического судна «Академик Шокальский» И.С.Снисаренко получил распоряжение А.И.Минеева (начальника морских операций Западного сектора Арктики). Суть приказа заключалась в том, что судну следует перейти в залив Благополучия на Новой Земле и на тамошней полярной станции сменить зимовщиков. Помимо основного задания, судну предстояло провести и гидрологические работы в северной части Карского моря.

В 22 часа 40 минут судно вышло из порта Диксон. На его борту, кроме экипажа, находилась экспедиция АНИИ во главе с В.С.Большаковым и 3 пассажира. Всего 27 человек. Около полудня 26 июля, встретив тяжёлый лёд, «Академик Шокальский» вдоль его кромки пошёл на север и постепенно стал приближаться к северо-восточной оконечности Новой Земли.

27 июля в 20 часов в расстоянии 10 миль от мыса Спорый Наволок судно вышло на чистую воду и взяло курс на залив Благополучия. Через 50 минут на горизонте из-под низкого полярного солнца появилась немецкая подводная лодка (в октябре 1941 года вражеская подводная лодка уже преследовала «Академика Шокальского» у северо-восточного побережья Новой Земли, и тогда от неё удалось уйти под защиту берега). Немецкая субмарина шла на сближение и вскоре открыла артиллерийский огонь. Капитан объявил боевую тревогу и приказал полным ходом идти к кромке льда. На боевую вахту тут же заступил пулемётный расчёт, остальные члены экипажа готовились к тушению пожара, заделке пробоин и уничтожению секретных документов. В спасательные шлюпки закладывалось продовольствие и пресная вода.

Капитан Снисаренко отдал радисту Корнееву распоряжение передать в эфир открытым текстом: «По судну стреляет подлодка районе Спорый Наволок». Но тот передал текст неполным (без упоминания места), что позднее затруднило поиски людей. А в это время снаряды уже попадали в судно, и оно, охваченное ярким пламенем, форсированным ходом спешило к кромке льда. Первым (прямо в штурманской рубке) осколком снаряда

был убит стоявший на вахте 3-й помощник капитана Степан Андреевич Кочнев, вторым – боцман Александр Николаевич Юшманов и чуть позже в машинном отделении – 3-й механик Игнатий Иванович Данилов. Был ранен гидролог Александр Васильевич Иванов, радист-зимовщик Владимир Борщевский и врач Надежда Сергеевна Котельникова. Взрывной волной получил контузию и капитан Снисаренко.

В момент входа в лёд, руль заклинило на правый борт, и «Академик Шокальский» начал циркуляцию вправо, в сторону, где была подлодка. А та, уже с близкого расстояния, в упор расстреливала его из двух пушек. Поскольку управление судном было утеряно, капитан распорядился остановить главный двигатель. Старший механик А.Ф.Кокушкин сквозь огонь спустился в машинное отделение и, стоя по пояс в воде, остановил машину. Судно тут же навалило на льдину, и капитан дал команду всем его оставить.

Обе спасательные шлюпки, одна из которых была повреждена осколками снарядов, уже были спущены на воду, но неудачно, и оказались полужатопленными. Люди начали прыгать за борт, некоторые сумели залезть в шлюпку и, стараясь прикрыться горевшим корпусом судна, направились к льдинам. К этому времени изрешеченный снарядами и охваченный огнём «Академик Шокальский» получил значительный крен на левый борт и дифферент на корму. Убедившись, что борт все покинули, прыгнул в воду и



Гидрографическое судно «Академик Шокальский»

капитан Снисаренко. Подтянуться к шлюпке ему помог начальник экспедиции Большаков.

А в это время подлодка обошла горящее судно, заметила шлюпку и открыла по ней пулемётный огонь. Выбравшиеся на лёд люди бросились прятаться за выступами льда и в наполненные водой лунки. Когда через левый борт судно перевернулось килем вверх, подлодка начала медленно обходить льдины и откровенно охотиться за людьми. Уже на льду были убиты моторист Виктор Грачев, повар Клавдия Пелевина и гидрохимик Бронина Наумовна Футерман (сотрудница Арктического института, только что прибывшая из блокадного Ленинграда). К шлюпке, в которой находился Большаков, подошла подлодка, на борту которой хорошо был виден номер «U-255». Находившийся на её палубе унтер-офицер, угрожая оружием, заставил Большакова прочитать на своём спасательном нагруднике название судна. Вслед за этим, набрав ход, лодка перевернула форштевнем шлюпку, всадила в неё пулемётную очередь и ушла в открытое море.

Корпус перевернувшегося «Академика Шокальского» (на нём остался раненый радист Владимир Боршевский и матрос Сергей Метляев) быстро относительно течением и ветром. Уцелевшие моряки после ухода немецкой подлодки начали собираться группами на льдинах. К одной из них (в ней находился капитан) поднесло горевший факел огня, его придержали и, насобирав от остатков судна щепок, развели костёр. Увидев его, на небольшой льдинке подплыл Большаков, чтобы тоже обсушиться. Остальные, собравшиеся на крупной льдине в 300 метрах, очень долго не могли развести костёр, но потом всё-таки разожгли его от спичек, высушенных кем-то на голове под шапкой.

На пойманной и освобождённой ото льда шлюпке Снисаренко, Большаков и Геваркянц, поставив её на киль, принялись гребсти в сторону основной группы. Чтобы добраться до цели, потребовалось полтора часа. Наконец дошли, вытянули шлюпку на лёд, и старший матрос Корконосов начал её ремонтировать. В ход пошло то, что осталось от правой шлюпки, тоже вытасненной на лёд. В шлюпках был запас продуктов: два ящика с сухарями, мешок с сухарями и мешок с буханками хлеба. Все они оказались подмоченными. А западная железная коробка со спичками была цела, позднее её содержимое разделили по два-три коробка на брата.

Когда шлюпку отремонтировали, 19 уцелевших моряков, лавируя на ней среди льдин, направились к берегу. Гребли в три смены без остановки. Каждая смена гребла по 30 минут. Через 15 часов благополучно добрались до суши, где развели костёр и разбили временный лагерь.

Утром следующего дня разбились на две группы. 5 человек пошли по берегу на юг (в сторону полярной станции залива Благополучия), остальные 14 человек сели в шлюпку и вдоль берега двинулись в том же направлении. Что произошло с людьми дальше, рассказал капитан Иван Сидорович Снисаренко:

*«30 июля утром Галкин, Лескинен, Геваркянц, Большаков и Каторгина решили идти пешком по берегу, а мы, остальные 14 человек, подняли на шлюпке паруса и тоже пошли вдоль берега. Вначале пешеходы нас обгоняли, затем, когда ветер усиливался, мы начали их обгонять и оставили далеко позади. Чтобы обогреться, поджаривались и взяли на шлюпку пешеходов, подвернули в берег в одну из бухт, в 6-7 милях севернее мыса Миддендорфа, где развели костер и приготовили кусочками мяса для супа. Вокруг костра многие быстро уснули сладким сном, спал и я. Вскоре сквозь сон я услышал разговор, переходящий в спор, о якобы находящейся на горизонте подлодке. Поднялся и запеленговал чёрную точку. Пеленг быстро менялся. Лодка шла к нам, я решительно объявил об этом и предложил запастись сухарями. Подлодка дала полный ход, что было заметно по сильным брызгам, разлетающимся по форштевню. По моему распоряжению команда быстро начала рассеиваться по горе. Я из-за горки наблюдал за действиями подлодки. Она подошла близко к берегу, примерно в 2-3 кабельтовых, встала на якорь и начала спускать резиновую надувную лодку. Тут дал ходу и я. Бежал и всё время оглядывался. Когда увидел зелёную ракету, сообразил, что резиновой лодке велено возвращаться. Тихим ходом я пошёл на присоединение к группе людей в 5 человек. На одной из высоких гор начали ждать подхода остальных, но, не дождавшись их, пошли к берегу, чтобы с высокого мыса осмотреть действия подлодки. Её уже не было. Вблизи места, где мы оставили шлюпку, показалось 7 человек. Они спустились вниз и на сближение с нами идти боялись — приняли нас за вражеский десант. Наконец все сошлись, нашли укромное место с обилием плавника и развели костёр. Вскоре вокруг него собрались все восемнадцать человек, только Лескинен почему-то отсутствовал. Здесь я выяснил подробности о действиях подлодки. Встав на якорь примерно в четверть мили от берега, она спустила резиновую надувную лодку с двумя автоматчиками, и те направились к нашей шлюпке, столкнули её в воду, взяли на буксир свою посудину, подняли паруса и вернулись обратно к подлодке. Нашу шлюпку подлодка отбуксировала в море и разбила форштевнем. Таким образом, поздно вечером 29 июля мы лишились шлюпки и вместе с нею провизанта. Осталось последнее средство передвижения — свои собственные ноги. Я*



вёл наблюдение за горизонтом, воздухом и водой. Если бы нас искал самолёт, мы бы его наверняка заметили. По моим расчётам, до полярной станции Благополучия оставалось пройти 80 миль или 140 километров. Об этом я объявил всему коллективу. Продуктов было захвачено на скорую руку чрезвычайно мало, примерно по 5-6 сухариков на брата...

Перевозить раненых и контуженых теперь было не на чем. Всем вместе предстояло преодолеть 4 громадных ледника и двигаться по сильно пересеченной местности. 11 человек во главе с капитаном образовали первую группу и немедленно тронулись в дорогу. Вторая группа из 8 человек во главе со ст. помощником капитана М.А.Галкиным после небольшого отдыха вышла влед через 5-6 часов. Хотя расстояние до первого ледника составляло всего около 6 миль, первая группа добралась до него только 30 июля вечером. Это потому, что пришлось отдаляться от берега вглубь острова, чтобы перейти несколько быстрых и глубоководных речек. К тому же поднялся сильный ветер, и пошёл дождь со снегом. Постепенно люди теряли силы, некоторые начали отставать.

Первоначально образовавшиеся группы стали распадаться, образовывались новые. Отстали и где-то пропали на переходе матросы П.И.Корконосов и В.В.Трубин, перед последним ледником, выбившись из сил, остались ждать помощи буфетчица Е.А.Бибикова (впоследствии её так и не обнаружили). Впереди оказалась группа наиболее выносливых и сильных, в ней было 5 человек во главе с М.А.Галкиным. Её-то первой и обнаружили (в 15 часов 1 августа) наблюдатели с гидрографического судна «Полярник», его направили на поиски бедствующих. Находившийся в этой группе матрос-камбузник Юрий Павлович Малков вспоминал: *«В конце концов, нас осталось пять человек: я, Еришов, Польшников, Матвеев и нагнавший нас Галкин. Так мы все вместе и шли, несмотря на тяжёлую дорогу и потерю сил. Я шёл босиком и так стёр себе ноги до костей и обморозил, что после меня оставался кровавый след на льду».*

2 августа между вторым и третьим ледниками команда «Полярника» сняла с берега ещё две группы, и 3 августа в заливе Благополучия последним был принят на борт 2-й помощник капитана В.М.Васильев. Прилетевший 4 августа гидросамолёт взял спасённых и доставил их в порт Диксон. Васильев присоединился к экипажу «Полярника» — тот продолжал поиски пропавших.

Они закончились 5 августа. В этой связи привожу строки из судового журнала: «Состояние снятых с берега людей весьма неважное. Сильное нервное потрясение, ноги потёрты и изранены настолько, что за немногим исключением почти никто уже двигаться не может, питаются травой — голодные были, у большинства лёгкая одежда. Сильная усталость, слабость».

А в донесении капитана Снисаренко о гибели «Академика Шокальского» отмечено следующее: «В момент обстрела и высадки на лёд проявили спокойствие, бесстрашие и отличное отношение к выполнению своих обязанностей следующие товарищи: старший механик Александр Фёдорович Кокушкин, матрос 2-го класса Георгий Иванович Польшников, камбузник Юрий Павлович Малков, буфетчица Екатерина Александровна Бибикова».

Место гибели гидрографического судна «Академик Шокальский» Ш = 76°06 сев. Д. = 68°44 в. Из 27 человек, находившихся на его борту, шестеро погибли и пятеро пропали без вести. Погибли: 3-й штурман Степан Андреевич Кочнев, боцман Александр Николаевич Юшманов, 3-й механик Игнатий Иванович Данилов, ст. моторист Виктор Петрович Грачев, повара Клавдия Дмитриевна Пелевина, гидрохимик Бронина Наумовна Футерман. Пропали без вести: ст. матрос Пётр Иванович Корконосов, матрос 2-го класса Василий Владимирович Трубин, матрос 2-го класса Сергей Сергеевич Метляев, буфетчица Екатерина Александровна Бибикова, радист-зимовщик Владимир Боршевский.

Из тех, кто остался жив, многие ещё долгие годы работали в Арктике. Капитан И.С.Снисаренко ушёл на заслуженный отдых в 1957 году, старпом М.А.Галкин с 1953 года ходил капитаном и капитаном-наставником на судах Мурманского арктического пароходства, гидрограф В.Я.Лескинён много лет провёл на зимовках, в его честь назван остров в архипелаге Норденшельда. На судах Гидробазы ходили в море (до выхода на пенсию) 2-й механик Н.Н.Бик, матрос И.Ф.Матвеев, штурман В.М.Васильев. В Архангельском морском арктическом пароходстве и на зверобойных судах работал выучившийся на штурмана Ю.П.Малков.

## После войны

В послевоенные годы гидрографическим исследованиям в Арктике придавалось большое значение, и при поддержке государства они получили широкий размах. Выросла и совершенствовалась техническая база, началось внедрение новейших разработок, пришло пополнение гидрографического флота. Зимовочные экспедиции, возглавлявшиеся гидрографами Ф.Ф.Барановым, П.Я.Михаленко и А.А.Князевым в 50-е годы обследовали восточное побережье Новой Земли, Байлацкой губы и Земли Франца-Иосифа. Фактически они были заново положены на карту. Промерная партия лоцмейстерского отряда Архангельской гидробазы под руководством А.М.Хованцева и О.И.Барсукова в зимние периоды 60-70-х годов обследовала промерами со льда подходы к западным и восточным берегам полуострова Ямал и острова Белый, и эти исследования тоже послужили основой для переиздания карт и помогли освоению газонефтеносной провинции.

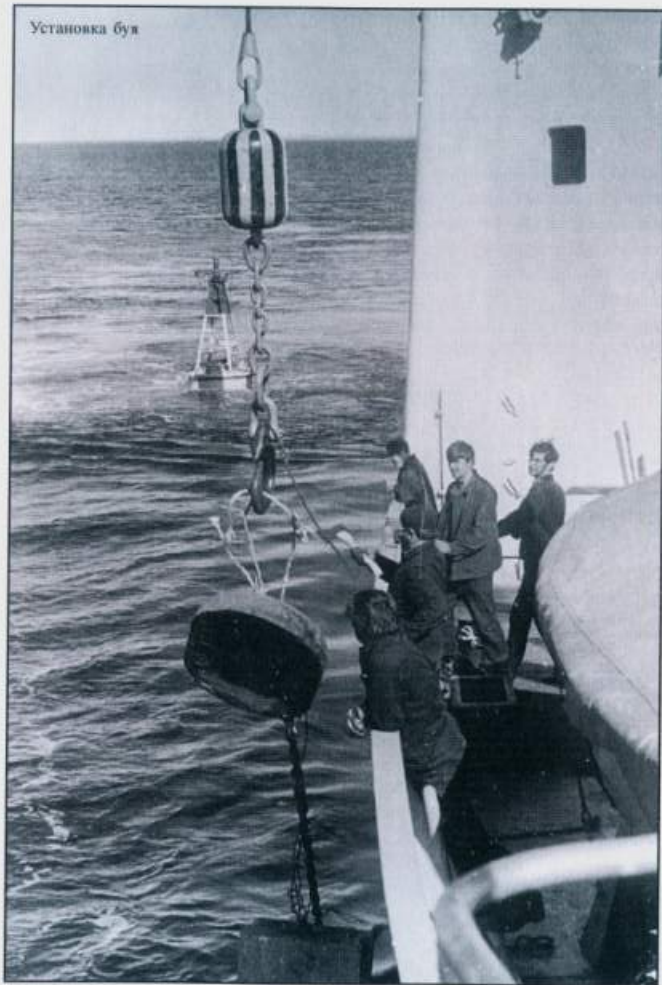


Гидрографическое судно «Айсберг» (погибло в Беринговом море в 1952 году)

Высадка лоцмейстерской партии







Внедрение новых радионавигационных систем в качестве координирующей аппаратуры позволило гидрографическим судам выполнить в арктических морях сотни тысяч километров морского промера.

В послевоенные годы быстрыми темпами развивались средства навигации: радиомаяки и системы управления ими, радионавигационные системы, радиолокационные маяки-ответчики, электрические аппараты для маяков и источники питания для них в виде сухих батарей типа «Знак» (позднее – изотопных электрогенераторов типа «Эфир» и «Бета», обеспечивающих непрерывную работу навигационного знака или радиомаяка в течение 10 лет).

Но присутствовали и «факторы», препятствовавшие развитию исследований и даже тормозящие их. Вплоть до 1958 года гидрографам приходилось работать на судах лишь приспособленных. Это были деревянные боты довоенной постройки и полученные по ремонтам небольшие транспортные пароходы водоизмещением 2000–2500 тонн («Моздок», «Яна», «Могилёв», «Верещагин»). Эти неэкономичные суда пожирали невероятное количество угля, имели небольшой ход и мало годились для гидрографических работ.

Чтобы более подробно рассказать о послевоенных годах Полярной гидрографии, в дальнейшем я буду пользоваться своими личными воспоминаниями и впечатлениями тех лет.

В Архангельскую гидрографическую базу я поступил на работу в мае 1947-го и проработал в ней до сентября 2003 года, не считая небольших перерывов (с 1990 по 1991), связанных с выходом на пенсию. Общий мой стаж работы в гидрографии составил почти 55 лет.

Начинал я матросом на ордена Трудового Красного Знамени гидрографическом судне «Мурманец», а на пенсию в 1989 году вышел с должности начальника Службы флота, проработав в этом качестве 10 лет. Будучи пенсионером, работал капитаном подменного штата, то есть замещал капитанов, уходящих в отпуск в межнавигационный период. Таким образом, с полным основанием могу сказать, что большая часть деятельности Полярной гидрографии (а в 2008 году ей исполнилось 75 лет) прошла перед моими глазами и при моём участии.

В Арктической навигации 1946 года участвовали гидрографические суда: «Мурманец» (с экспедицией АНИИ «ледовый патруль»), «Нерпа», «Айсберг», «Полярник». Промерами в северной акватории Енисейского залива занималась «Якутия» а в южных районах Карского моря – «Исследователь».



«Проваливай, восвояси!» На окраине посёлка Диксон

Как я упоминал, в тот год Архангельская гидробаза приняла на свой баланс поступившие по репарации из Германии пароходы «Моздок», «Яна», «Могилёв» и «Верещагин». Их поставили на ремонт и частичное переоборудование помещений, дабы хоть как-то приспособить для гидрографических работ. Параллельно на этих судах устанавливались электрорадионавигационные приборы (эхолоты и радиопеленгаторы) — время установки гирокомпасов и радиолокаторов тогда ещё не пришло.

В арктическую навигацию 1947 года в Арктику вышли все 4 парохода и 6 мотоботов, из них один «Исследователь» отправился на зимовку в порт Диксон. Остальные суда, с базирующимися на них отрядами гидрографов, занимались лодмейстерскими работами и промерами в Карском море (кроме гидрографического судна «Мурманец», с базировавшейся на нём экспедицией «ледовый патруль»).

Навигация не обошлась без происшествий. Серьёзное ЧП случилось на восточном побережье Северного острова (о-ва Новая Земля). Там у мыса Воронина (на нём строительная партия устанавливала навигационный знак) стоял на якоре «Моздок». Подходы к берегу в этом месте изобилуют подводными камнями и рифами и очень опасны для плавания шлюпок и катеров. Вечером 30 сентября от берега по направлению к судну отошла



На посту

шлюпка с завершившими работу людьми. Внезапно с гор сорвался ветер, он принёс снежные заряды, они способствовал наступлению сумерек, в которых никто не заметил, что шлюпку сносит на буруны, где вскоре её перевернуло. Все оказались в воде, и из 9 человек сумели добраться до берега только трое.

Арктическая навигация 1947 года закончилась, как и обычно, в конце октября — начале ноября, и все суда вернулись в Архангельск. Большая их часть начала готовиться к зиме, а «Моздок» и «Верещагин» были отданы в аренду Архангельскому морскому арктическому пароходству и встали под погрузку пиломатериалов, предназначенных заказчикам из Западной Европы.

А теперь мои заметки о рейсе «Мурманца» в 1947-м и «Моздока» в 1947—1948 годах.



## «Мурманец» в 1947 году

В мае 1947 года меня приняли на работу в Архангельскую Гидрографическую базу. Работал я матросом I класса на гидрографическом судне «Мурманец». Этот небольшой деревянный парусно-моторный бот построили в Норвегии в 1929 году и вначале использовали как зверобойное. Мощность его главного двигателя (марки «Боллиндер») составляла 150 л. с. Запускался он при помощи медного запального шара, который предварительно следовало разогреть особыми паяльными лампами.

Широкая известность к «Мурманцу» пришла в 1938 году, когда он участвовал в снятии с дрейфующего льда станции «Северный полюс» во главе с Иваном Дмитриевичем Папаниным и добавился в 1940-м, когда он обеспечивал разведку кромки льда в Гренландском море при выводе «География Седова» из ледового плена после 812-суточного дрейфа. За эти подвиги судно наградили орденом Трудового Красного Знамени, красочно выполненный макет которого, до списания «Мурманца» в 1953 году, возвышался над его рулевой рубкой. Большинство членов экипажа получили ордена и медали СССР.

Плохие условия для проживания людей – главный недостаток этого судна. Его команда размещалась в 12-местном кубрике, расположенном в носу. ВК и умывальник были на верхней палубе, баня – в крошечной рубке на самой корме. В ней стоял отопляемый дровами и углём титан. Чтобы дать команде возможность помыться, судно пришвартовывалось к льдине, матросы сходили на неё, откалывали лёд, затаскивали его на судно и бросали в титан, где он таял, превращаясь в пригодную для мытья горячую воду. Рядом с камбузом, расположенным в средней части судна, находилась крошечная столовая, в ней приходилось обедать по очереди. Комсостав жил в корме (ниже главной палубы), отдельная каюта была только у капитана. Для членов экспедиции оборудовали (довольно примитивно) на твиндеке трюма дополнительное помещение. Только спартанское воспитание и военная закалка помогали нам пережить все эти неудобства.

Капитаном судна в тот год был Л.П.Антонов, его помощниками (по старшинству) – В.П.Котцов, Ф.И.Широкий, Е.В.Безбородов, механики – А.П.Олонкин, Ф.И.Мошков, Ю.Н.Кузнецов, радист В.Г.Кропотов, боцман



Н.К.Голяшев. Незадолго до выхода в море на судно прибыла экспедиция Арктического института в составе К.А.Сычева (начальника), гидрологов Л.Дубровина, А.Денисова, С.Цветкова...

8 июня мы вышли в рейс и примерно через трое суток начали свой первый гидрологический разрез\* по Кольскому меридиану (от Кольского полуострова до кромки льда) с частотой проведения станций через 30 миль.

Технология проведения станций заключалась в следующем: судно ложилось в дрейф, за борт (для измерения глубины места) травилась гиря лота Томсона, затем ручной лебёдкой трос выбирался, и гидролог рассчитывал, сколько батометров следует опустить в воду. Затем снова травили трос, навешивая через определенное расстояние батометры, у которых верхние и нижние крышки резервуара были открыты для отбора проб воды – по ним впоследствии определялась её солёность и химический состав. Трос достигал дна, и батометры в течение 10 минут начинали фиксировать температуру воды на данной глубине. После этого гидролог надевал дополнительный груз и посылал его по тросу вниз, чтобы тот закрыл батометры. Как только закрывался последний батометр, вахтенные матросы начинали крутить ручки лота Томсона, трос выбирался, гидролог отсоединял вынырывающие из воды батометры и вставлял их в специальную стойку.

\* Серия гидрологических станций, выполненных через равные промежутки (например, через 30 миль на одном курсе)

Иногда какие-нибудь неполадки вынуждали делать эту операцию повторно. Хорошо, если подобное случалось на малой глубине, а ведь в Карском море встречались глубины до 500 и более метров! Тогда вахтенным матросам ох уж как доставалось. Вспоминая те времена, невольно с горечью вздыхаешь, до чего же гидрографический флот был беден в оснащении — ни тебе эхолота, ни тебе облегчающих труд электрических лебёдок.

Доведя разрез до кромки льда, «Мурманец» повернул на восток и направился к Новой Земле, подойти к которой из-за тяжёлого льда не удалось. Спустившись к югу, мы вновь отошли на запад, чтобы повторить гидрологический разрез и описать кромку льда.

«Кромка льда» совсем не означает резко очерченной границы, ибо таковой она бывает только в том случае, если её достаточно сплотил сильный ветер, дующий прямо на лёд. Почти всегда кромка бывает «распущенной», т. е. при подходе к ней с чистой воды сначала встречаешь отдельные ледяные крошки, затем маленькие обломки льда, которые постепенно увеличивают свои размеры, причём лёд может располагаться отдельными полосами, мысами и проч.

Обычно «Мурманец» шёл вдоль кромки, следуя её изгибам, и в лёд сплочённостью более 4–5 баллов не заходил. Начало этого плавания выпало на первую половину июня, ярко светило и пригревало солнце, погода была устойчиво хорошей, и на льду частенько грелись тюлени, нерпы и морские зайцы, на которых мы охотились. Обычно, заметив лёжку зверя, судно медленно подходило к льдине. Охотники, а это были боцман Голяшев и третий помощник капитана Безбородов, осторожно подкрадывались к животным, и почти каждый раз их меткие выстрелы достигали цели. Охота велась ради жира. Его засаливали впрок. Ведь это было в 1947 году, когда в СССР ещё не были отменены продовольственные карточки. Реже на льду встречались белые медведи, удачная охота на которых приносила не только сало, но и мясо, шедшее (после тщательной отмочки и обработки) на котлеты.

Дней через 10 подойдя к западному побережью Новой Земли, «Мурманец» смог пробиться в залив Русская Гавань, и забрать для последующего сравнительного анализа материалы наблюдений, полученные на полярной станции. Используя прибрежную полынью, мы вышли из залива и направились вдоль побережья на север. По пути зашли на мыс Вилькицкого, где на птичьём базаре насобирали яиц кайры. Вскоре после этого встретили непроходимый лёд, и тогда «Мурманец» направился на юг, к Карским воротам, сделал заходы на полярные станции в Малых Кармакулах и губе Белушья. Карские ворота и Юшар были забиты льдом. Судя по сводкам, его тяжёлый массив прижался к восточному берегу Новой Земли

и острова Вайгач, а у Ямала была чистая вода. Все суда, следующие в Карское море, проходили через Карские ворота только с помощью ледоколов, поэтому и «Мурманец», поджидая ледокольную проводку, лёг в дрейф.

К исходу вторых суток к нам подошёл ледокол «Илья Муромец» и взял на короткий буксир. Через сплочённый лёд вёл нас осторожно, но когда выбрался на разводье, прибавил скорость, причём не снижал её, даже если врезался в ледяные полосы. При этом из-под винтов ледокола выскакивали увесистые обломки ледяных глыб и с огромной силой били в борта «Мурманца». Наше старое судёнышко страшно скрипело, его корпус дрожал, и нам казалось, что даже высокие мачты покачивались. Капитан потребовал, чтобы ледокол сбавил ход, а потом вообще от его услуг отказался.

Выполнив серию гидрологических станций в юго-западной части Карского моря, мы дождались улучшения ледовой обстановки, поднялись к северу и при первой возможности начали стандартный разрез от мыса Желания до полуострова Михайлова. Зайдя в порт Диксон, пополнили бункер, а потом приступили к выполнению разрезов в Енисейском заливе и Обской губе. Обследовали кромку льда в Карском море, и зашли на остров Воронина, где установили автоматическую радиометеорологическую станцию (АРМС), и дальше отправились в море Лаптевых.

Ледовая обстановка в Арктике в то лето была хорошей, об этом говорит и тот факт, что уже в конце июля ото льда освободился пролив Вилькицкого, где мы выполнили несколько гидрологических станций, после чего зашли в бухту Солнечная на острове Большевик архипелага Северная Земля. Там зимовала гидрографическая экспедиция, в её составе были известные гидрографы П.Я. Михаленко, И.И. Чевыкалов и О.А. Козлович.

Войдя в море Лаптевых, свернули на юг и направились к острову Андрея, расположенному у восточного берега полуострова Таймыр. Там нужно было собрать плавник и при возможности поохотиться на моржей. Нам дали задание заготовить мясо моржей и передать его зимовочной экспедиции (его использовали в качестве корма для ездовых собак — основного вида транспорта в условиях арктической зимовки). Подошли мы к острову утром 1 августа, тут же спустили катер, охотники выехали на кося и за короткое время уложили около десятка моржей. На якорь от места охоты «Мурманец» стал довольно далеко, поэтому грузить на него добычу нам было тяжело, вот и решили подвести судно поближе. Измерять глубину места, где предполагалось бросить якорь, отправились втроем на катере, управлять которым доверили мне. Старпом В.П. Котцов ручным лотом измерял глубину, а моторист Толя Пустошный ставил специальные буйки, по которым судно следовало ориентироваться.



Поставив последний буйк, возле которого, по мнению старпома, «Мурманец» должен был встать на якорь, мы заглушили мотор и стали наблюдать, как судно осторожно подходит к нему. Когда остановилось у последнего буйка, кто-то на судне выразил желание, дескать, хорошо бы ещё немного подойти поближе. Ручным лотом они принялись измерять глубину, понемногу продвигаясь вперёд, но скоро сели на мель. Мы, находящиеся на катере, видели, как при этом подскочила корма «Мурманца». Тут же на нём объявили аврал, и началась работа по съёмке с мели. Её закончили только через трое суток. Что только не предпринимали: ручной



Установка буйковой станции

помпой перекачивали воду и топливо, на шлюпках завозили якоря, но наши усилия ни к чему не приводили. Происходило это потому, что якоря в песчаном грунте никак не держали и ползли. Между хлопотами мы, тем не менее, не забывали во время малой воды съездить на берег, чтобы обработать туши. Повезло нам – корпус судна не получил никаких повреждений.

Наш капитан, надеясь, что с мели удастся сняться самим, о случившемся сообщил начальству не сразу. Но, видя тщетность собственных усилий, всё-таки дал в Штаб морских операций аварийную телеграмму. На третьи сутки подошло гидрографическое судно «Айсберг», которое и помогло нам очутиться на плаву. Случай этот так повлиял на капитана Антонова, что уже до конца навигации он близко к берегу не подходил и вставал на якорь в милю от обычных мест стоянок, что создавало для нас массу неудобств, связанных с долгими (иногда и небезопасными) поездками на судовом катере.

Погрузив добычу, мы пошли в сторону кромки льда, прошли вдоль неё через всё море Лаптевых до Новосибирских островов, зашли на полярную станцию на острове Бельковского и от него выполнили ещё один разрез до

островов Фаддея. Затем была прежняя работа в Карском море. Кроме прочего доставляли грузы и пассажиров из Диксона на полярную станцию мыса Лескина, что на Западном берегу Енисейского залива. В числе пассажиров был и начальник полярки бывший седовец, Герой Советского Союза И.М.Недзвецкий. Выгрузку осложнил начавшийся ледостав и мелководье в районе станции, но всё-таки она закончилась успешно. В завершение навигации мы выполнили разрез по маршруту Диксон – остров Белый – мыс Выходной на Новой Земле. Сильно мешала штормовая погода и связанное с ней обмерзание судна, но и это задание мы выполнили благополучно. Через Карские Ворота мы направились в Архангельск, куда и прибыли 30 октября.

В общем-то всё было, как в обычном рейсе: и плавание во льду, и штормовые дни, и светлое время с незаходящим солнцем, и осенняя темень с продолжительными снегопадами. Однако ни одна помеха не смогла испортить моего первого впечатления от Арктики. В тот раз она приветствовала меня ярким солнцем, царящей над её просторами первозданной тишиной, высоким ясным небом, чистейшим воздухом и прозрачной водой. А полярные сияния! Ими я любовался поздней осенью с наступлением заморозков. Таких красок, таких фантастических переливов больше нигде не наблюдал. И стало понятно, почему те, кто хоть раз побывал в Арктике, заболевают «арктической болезнью» и потом снова и снова их тянет туда, где они «подхватили» эту болезнь.

Вплоть до списания в 1952 году «Мурманец» ежегодно ходил в ледовый патруль с экспедицией АНИИ, судно и его экипаж внесли немалый вклад в дело освоения Северного морского пути. Именем ордена Трудового Красного Знамени гидрографического судна «Мурманец» названа банка в заливе Русская Гавань (острова Новая Земля) и мыс юго-восточной оконечности острова Малый Таймыр в море Лаптевых. Оно присвоено проливу между островами Плоский и Циволька (группа островов Новая Земля), проливу между островами Сальма и Вильчека в архипелаге Земли Франца-Иосифа и проливу между мысом 8 марта и островами Петра в море Лаптевых.

## От Темзы до Енисея

10 декабря 1947 года меня перевели матросом I класса на гидрографическое судно «Моздок». В этот период он был арендован Архангельским морским арктическим пароходством и использовался для грузоперевозок в страны Европы.

Судно стояло на Экономии, в его трюмы и на палубу грузили лес. Два дня я потратил на оформление и получение мореходки, облазил «Моздок» и познакомился с его экипажем. 13 декабря вечером, с помощью портового ледокола № 8, на котором, кстати, мой отец работал капитаном с 1922 по 1934 год, мы отошли от причала и взяли курс на Мурманск. Ледокол сопровождал нас до выхода в Двинской залив, а дальше мы шли самостоятельно — льда в Белом море практически не было.

А теперь, коротко о судне. «Моздок» построили в 1924 году в Германии. Архангельская гидробаза получила его в 1946 году по репарации, оборудовала на нём дополнительные помещения, установила электрорадионавигационные приборы и стала использовать на промерных и лоцмейстерских работах в Карском море. Судно представляло собой сухогруз трёхстворного типа.\* Мощность его гл. машины составляла 600 л. с., скорость — около 8 узлов. Уже в море мы услышали по радио сообщение о том, что с 16 декабря в стране отменяется карточная система, и в оборот поступят новые деньги. В Мурманск пришли как раз 16-го, и увидели новые рубли и даже кое-что на них купили. Заход наш был связан со сменой капитана — А.М.Бахтин передал руководство судном капитану Г.В.Дранищину\*\*.

В экипаж входили его помощники (по старшинству) Г.Н.Анисимов, В.И.Неманов, А.А.Параничев, Е.В.Безбородов, механики М.П.Сырорыбов, Е.И.Пантюхин, Б.Г.Вяткин, радист А.Вальков, боцман А.В.Пахолов, плотник С.В.Емельянов, матросы П.Антуфьев, П.Хабаров, Ю.Копытов, Н.Трошин, В.Борисов, М.Самсонов, машинисты А.Юздов, А.Сорокин, Ф.Спиридонов,

\* Судно, имеющее полубак, среднюю надстройку и полуюют.

\*\* Позднее Герман Васильевич Дранищин стал известным полярным капитаном, и его честь был назван построенный в Финляндии в 1980 году дизель-электрический ледокол «Капитан Дранищин» мощностью 26000 л.с.



Петр Павлович Копытов, капитан ледокола №8. 1929 год



П.Скрижевский, кочегары Н.Королев, Н.Козлов, С.Лаптев, В.Сироткин, А.Марын, Б.Кошечев. Остальных (кроме повара М.Орловой) вспомнить не могу.

Из Мурманска мы взяли курс на бельгийский порт Гент. Если переход Белым морем проходил в относительно хорошую погоду, то сразу же при выходе из Кольского залива мы попали в сильный шторм при встречном ветре. Хорошо, что переход до Норвежских шхер был недалёк. Приняв двух лоцманов у селения С. Хоннингсвог, мы зашли в северные шхеры, и для нас начался самый спокойный период рейса. Мы любовались покрытыми снегом скалистыми берегами, выкрашенными в яркие тона домиками немногочисленных селений и городков. Мне уже приходилось проходить Норвежскими шхерами, но всё равно их суровая красота впечатляла. Сменив лоцманов у лоцманской станции Лёдингген, «Моздок» последовал южным участком шхер, и мы, члены его экипажа, сожалели о том, что это блаженство вот-вот закончится и впереди нас поджидает штормовое море, об этом, кстати, всё время предупреждали метеопрогнозы, да и в шхерах погода стала ухудшаться. Ветер настолько усилился, что у одного из лоцманов сдуло форменную фуражку, и наш второй помощник подарил ему свою меховую запасную шапку.

Приближался Новый год, и, из опасения не попасть домой вовремя, лоцманы упросили нашего капитана отпустить их пораньше. «Моздоку» выходить из шхер пришлось самостоятельно. Встречный ветер в 10 баллов устроил нам изрядные новогодние «праздники», сопровождая чуть ли не до берегов Бельгии. Попутно мы зашли в норвежский порт Кристиансани, чтобы размагнитить\* наше судно. Порт Гент от моря далеко, поэтому добираться до него пришлось по каналам. В некоторых местах останавливались у набережной. Ожидая развода мостов, подходили к специально отведённому месту стоянки. Причал, у которого мы ошвартовались, был почти в центре города. Удивило, как бережно бельгийцы обращаются с досками. При их выгрузке они старались не повредить ни одной, попутно подбирали все отколовшиеся щепочки. Видеть подобную бережливость нам, выросшим в лесном краю, было странно.

Гент как типичный западноевропейский город предстал перед нами своими домами вековой давности, многие из которых были украшены замысловатой лепниной и башенками. От старинных соборов и церквей

\* Уменьшить намагниченность корпуса с помощью переменного магнитного поля, создаваемого размагничивающей станцией.

Гидрографическое судно  
«Моздок»



глаз было не отвести. Получив здешние деньги, мы несколько раз прогулялись в город, попутно заглянули в магазины. В одном из них я купил себе первый в жизни костюм, издержав на него все выданные мне деньги.

Дня за два до окончания разгрузки к нам на борт прибыл представитель советского посольства, уполномоченный решать вопросы репатриации. Он предупредил, что обратно судно пойдет не пустым, ему предстоит отвезти в порт Висмар (ГДР) 15 человек репатриантов. При этом попросил, чтобы экипаж до выхода в море не проговорился об этом, а если кто из пассажиров поинтересуется, куда держим путь, то ответить, что, дескать, идём в Ленинград.

За два часа до отхода действительно привезли репатриантов. Их было 14 человек, один не явился. Всё время, пока наше судно следовало по каналу к выходу в море, не теряя нас из виду, по берегу ехал на автомашине тот уполномоченный. Из разговора с пассажирами выяснилось, что почти все они воевали в рядах Советской армии и побывали в немецком плену, после войны оказались в англо-американской зоне и, напуганные слухами о репрессиях в Союзе в отношении военнопленных, завербовались работать на шахтах Бельгии. Два-три репатрианта были родом из Прибалтики, при немцах они служили в полиции и с наступлением советских войск сбежали на Запад. Всех наших временных пассажиров объединяла тоска по Родине. Хотя они тревожились за свою судьбу, но из Бельгии всё-таки решили податься домой. Их опасения не были напрасными – у причала Висмара

наше судно поджидали автоматчики и крытые машины. Временные попутчики под дулами автоматов сошли по трапу, и их повезли на проверку в лагерь под Берлином.

Переход от Гента до Висмара прошёл при хороших условиях, для сокращения пути мы проследовали Кильским каналом. Проходили его ночью, поэтому обозреть округу почти не удалось. Мосты через канал нас поразили. При приближении к ним (особенно в темноте), казалось, что наше судно вот-вот зацепится мачтами, и они, как карточные домики, рухнут на палубу. Успокаивались, лишь оказываясь под мостом — они были построены с хорошим запасом.

В Висмаре «Моздок» встал под погрузку цемента. Хотя тот был упакован в мешки, всё равно цементная пыль проникала во все щели. В городе видны были следы недавней войны. Нетрудно было предположить, что немцам (они работали грузчиками) жилось несладко. Никто из нас не удивлялся, когда они выпрашивали сигарету или что-нибудь оставшееся после обеда. Для советских моряков в городе действовал Дом моряка, привлекавший многих своим рестораном.

Цемент мы доставили на полуостров Рыбачий в порт Линнахамари, где разгрузились с помощью своих стрел. Пришли в Мурманск, и нас сразу же поставили под погрузку апатитового концентрата. Загружались на 15-м причале (между Мурманском и Ростой), и всё время погрузки над судном висела туча белой пыли. Она пропитала собой всё, мы обнаруживали её даже в своих плотно закрытых чемоданах, находившихся в рундуках кают. Избавляться от этой пыли пришлось очень долго — в укромных уголках трюмов её находили даже спустя 2–3 года.

Перед выходом в море в нашем экипаже опять произошли замены: вместо Г.В.Драницина капитаном назначили В.П.Бурмакина, а третьего помощника капитана А.А.Параничева сменил К.С.Сердцев. На этот раз мы шли в столицу Норвегии. Разгружались у причала завода удобрений, расположенного в пригороде, но в Осло всё-таки побывали. Бросилось в глаза множество людей с лыжами на плечах. Вероятно, они направлялись за город на лыжную прогулку. Все были в разноцветных свитерах и куртках, юнoshi и девушки со здоровым румянцем на щеках выглядели бодро и жизнерадостно.

Перед отходом весь экипаж в авральном порядке принялся наводить чистоту, старательно зачищал и мыл трюмы. На этот раз переход был коротким — шли мы в датский порт Ольборг на Ютландском полуострове в проливе Каттегат. Здесь нам предстояло взять сливочное масло в бочках и доставить его в порт Либава (Лиена). Уровень жизни датчан был скромнее,

товары в магазинах дороже, и, видимо, поэтому местные докеры то и дело *стреляли* у нас папирсы.

Разгрузившись в Либаве, направились в польский порт Щецин (бывший Штеттин), расположенный в устье Одра. Зашли в Щецин через Поморскую бухту и порт Свиноуйсьце, где ещё совсем недавно действовала немецкая военно-морская база Свинемюнде. В мелководной бухте, на акватории Свиноуйсьце и по сторонам ведущего в порт фарватера в конце войны были потоплены многие военные и торговые суда. Тягостное впечатление производил гигантский корпус пассажирского парохода, он лежал на борту у причала (впоследствии его привели в порядок и дали новое имя — «Русь»). Следы минувшей войны встречались повсюду, уличное освещение отсутствовало.

Здесь мы грузили лес, причём огромные брёвна длиной более 15 метров и диаметром до 1 метра. С трудом докеры запикивали их в люк трюма, пособия себе различными оттяжками. Самые громадные брёвна закрепили на палубе. Лес предназначался одной из лондонских судоверфей, где в те годы ремонтировались наши ледоколы «Ленин» и «Ф.Литке». Минная опасность в те годы ещё сохранялась, поэтому плавание в Северном море осуществлялось по обставленным буйами протраленным фарватерам. По этому поводу мы обычно шутили, что, дескать, на этот раз у нас *буйное* плавание. По пути в Лондон, чтобы размагнитить судно, зашли в шведский порт Карлсхамн затем проливами Зунд и Каттегат последовали в Северное море. Подойдя к устью Темзы, приняли на борт английского лоцмана. Двигаться по этой реке следовало с опаской — в разных направлениях сновали буксиры с баржами, паромы, большие и малые суда. Так что до входа в шлюз Сорри-док шли в напряжении. Подобных доков в Лондоне было несколько, они предоставляли возможность не зависеть от приливов и отливов, и грузовые операции производились в них.

По пути прошли местечко Гринвич, входящее в Большой Лондон и где ещё в 675 году была основана астрономическая обсерватория. Именно от меридиана, проходящего через Гринвич, начинается отсчёт градусов долготы в восточном или западном направлении. Таким образом, мы, пройдя траверз\* обсерватории, перешли из восточного в западное полушарие.

Здесь же в Гринвиче в старинном сухом доке позднее поставили на вечную стоянку знаменитый клипер «Катти Сарк»\*\*, к сожалению, погибший здесь в результате пожара.

\* Направление на предмет, перпендикулярное диаметральной плоскости судна.

\*\* «Cutty Sark».



На «Моздоке» опечатали судовые галлеоны, и всем нам по нужде приходилось посещать специальные заведения на берегу. А в них, между прочим, вместо пипифакса использовались старые газеты. Не знаю, специально или нет, но очень часто нам попадались газеты с карикатурами на советских руководителей. Увидеть Сталина в виде ворона, сидящего на дереве над кучей черепов, нам, воспитанным на обожествлении вождя, было и обидно, и страшно. Разговоров об этом между матросами не заводилось, хотя, я уверен, те рисунки видели все.

Пришли мы в Лондон где-то около 10 апреля 1948 года, было тепло, и нашу неопрятно выглядевшую посудину старпом решил «подновить». Краски на судне не было, и Анисимов велел замалевать борта кузбаслаком – бочка хранилась в боцманских закромах. С раннего утра в воскресенье принялись за работу, и к вечеру борта преобразились. На следующий день солнышко стало припекать, и кузбаслак кое-где потёк. словно мухи к липкой бумаге, английские докеры начали прилипать к нему и подняли шум.

Наконец мы дождались выдачи денег и возможности выйти в город. В этот день было всё: и поездка через центр на двухэтажном автобусе, и возможность рассмотреть знаменитые памятники Лондона, и, конечно же, посещение магазинчиков «У Антона», где обычно отоваривались советские моряки. Большинство из нас выходило оттуда в модных тогда среди моряков тёмно-синих макинтошах.

Выгрузив лес, приняли в трюмы груз (шерсть в кипах) и пошли в Мурманск, куда благополучно прибыли в конце апреля. Затем дождались возможности самостоятельного прохода Белым морем и 16 мая вернулись в Архангельск. Поставили судно на ремонт. Во время него на твиндеке 3-го трюма оборудовали помещение для экспедиции. Если судить по сегодняшним меркам, то нормальным это помещение никто бы не назвал. Его железные борта и подволоки были не обшиты, правда, паровые грелки установили в большом количестве. Деревянные двухъярусные койки сделали двойными (спящие разделялись тоненькой дощечкой). «Удобства» разместили в деревянных времянках, которые поставили на главной палубе по бортам между 3–4 трюмами.

Так мы подготовили судно к арктической навигации. «Моздоку» предстояло стать базой учебно-производственной экспедиции. В неё, кроме инженерного состава, включили и около 50 курсантов-гидрографов, обучавшихся в ВАМУ. Им предстояло восстановить и построить геодезическую опору по восточному побережью Новой Земли и отремонтировать навигационные знаки на мысе Марресалья и Вылкин Нос в Карском море. Возглавил экспедицию Н.Н.Алексеев.

Из Архангельска вышли 27 июля 1948 года. В этом рейсе судном командовал капитан Александр Николаевич Микешин. Тогда он был уже в возрасте (морской корпус окончил ещё до революции 1917 года), рисковать не любил и, облюбовав в качестве «гаража» залив Абросимова на Новой Земле, частенько заходил туда, и это «обстоятельство» нервировало начальника экспедиции. Навигация прошла без происшествий, если не считать, что на мысе Вылкин Нос во время выгрузки на берег разобранного знака, когда большая часть команды на судне отсутствовала, внезапно разыгрался шторм. «Моздок» ушёл отстаиваться к побережью Ямала, а тем, кого он оставил на берегу, пришлось более двух суток дрожать от холода и по очереди отогреваться в палатке строительной партии, к тому же паёк был весьма скудный. А в это время оставшиеся на борту стояли вахты и за себя, и за отсутствующих товарищей.

На бункеровку судно заходило в Диксон, там же был пополнен и запас пресной воды. В Архангельск мы вернулись 26 октября, и через 2–3 недели поставили «Моздок» на очередной ремонт на судоремонтный завод «Красная Кузница».

С 1 марта 1949 года я был направлен на восьмимесячные курсы штурманов малого плавания при учебно-курсовом комбинате Архангельского Арктического морского пароходства (располагался он на давно списанном ледокольном пароходе «Таймыр»). Занятия проходили в Архангельском мореходном училище. Учился я с удовольствием, тем более что у меня была хорошая база – и теоретическая (в 1946 году окончил курсы судоводителей), и практическая (пять лет работал матросом). В июле–августе преподаватели уходили в отпуск, и в нашей учёбе наступал перерыв. Как раз в это время у меня случилось прободение язвы желудка, и я попал в архангельскую больницу им. Семашко. Как тогда я благодарил судьбу, что задержался на суше, а ведь в каникулы собирался идти в море.

## Я — штурман

В середине января 1950 года я сдал экзамены и получил диплом штурмана малого плавания. После отпуска меня назначили на должность третьего помощника капитана гидрографического судна «Моздок», и с 16 марта я приступил к своим обязанностям.

Начинать свою штурманскую работу мне посчастливилось на судне, где капитаном был Петр Иванович Котцов. Строгий и взыскательный, он в тоже время был очень деликатным человеком и совсем не походил на *морского ватка*. На своей специальности не замыкался, интересовался радиотехникой, фотографией, английским языком, медициной, много читал, не матерился, спиртное не употреблял, пьяных не терпел, и всегда был подчёркнуто вежлив.

15 июля «Моздок» отошёл от причала в Соломбале. На его борту размещался персонал двух экспедиций. Одной из них (во главе с Н.Н.Алексеевым\*) предстояло работать на самом судне, а второй (во главе с Ф.Ф.Барановым) следовало зазимовать в заливе Благополучия на Новой Земле.

Простояв несколько часов на Чижовском рейде, снялись с якоря и направились в море — я как раз стоял на вечерней вахте, которая для меня была первой штурманской ходовой вахтой. Разумеется, очень волновался, но старался, чтобы никто этого не заметил. Капитан спросил, знаю ли я створы на выход из порта, я ответил утвердительно и вдруг услышал: «Тогда командуйте судном! В случае неуверенности или каких-либо особых обстоятельств зовите меня!». И, после того как судно легло на Васильевские створы, ушёл в свою каюту.

Выход из акватории Архангельска очень сложен, фарватер имеет много поворотов и проходит среди песчаных отмелей. По правилам порта заход

\* В 1951 году мы с удивлением узнали, что Алексеев арестован, и что его подлинная фамилия звучит иначе. Выяснилось, что за плечами этого человека жизнь полная событий. В 1919 году Николай Николаевич учился в Владивостокском политехническом институте, откуда был мобилизован в Белую Армию и направлен в Томскую офицерскую школу. В декабре 1919 года после взятия Томска Красной Армией он перешёл на её сторону, и его назначили командиром взвода инженерного батальона. После окончания Гражданской войны и демобилизации его, бывшего белогвардейца, сослали на жительство в Ветликий Усть-Юг. Посчитав эти действия властей в отношении себя обидными, Николай Николаевич самовольно уехал с места поселения, переименовав место и год рождения и взяв фамилию Алексеев. В 1951 году в Ленинграде он случайно повстречался с сослуживцем, с которым повзросл в Гражданскую. Поговорив, они дружески распростались, а на следующий день «друг» донёс в НКВД, что опознал в Алексееве *колячковского* офицера Саркана. Арестованный чистосердечно во всём признался, и «особое совещание» определило «самозванцу» пятилетнюю ссылку в Казахстан, откуда Алексеев был освобождён в 1953 году...



Петр Иванович Котцов. 1950-е годы



или выход должен обязательно совершаться с лоцманом, а тут транспортом длиной 73 метра, водоизмещением 3000 тонн доверили командовать впервые вставшему на самостоятельную вахту 20-летнему юнцу! Честно говоря, сам я, позднее став капитаном, таких «экспериментов» никогда не проводил.

Всё, что я тогда испытал, не описать словами. Ведь стоило хоть чуть отклониться от фарватера, и судно с полного хода могло бы выскочить на мель. Помню, как я тогда летал с одного крыла мостика на другое, следил за створами, мельком бросал взгляд на карту, чтобы проверить себя и не прозевать момент поворота. Страх и неуверенность прошли очень быстро, осталось только желание выполнить всё достойно. Мне повезло – видимость в этот вечер была очень хорошей, к тому же нам не помешало ни одно судно, да и на Берёзовом баре не копошилось ни одной землечерпалки. Я справился и запомнившуюся мне на всю жизнь вахту сдал своему сменщику уже за приёмным буюм.

При подходе к Новой Земле мы встретили непроходимый для нас лёд и только после нескольких суток ожидания смогли пробиться вокруг мыса Желания в залив Благополучия, где и начали разгрузку экспедиции Баранова. Нам было дано задание – за навигацию выполнить морской промер у западного побережья полуострова Ямал. В качестве координирующей системы использовался радиодальноммер. Система эта была по сути дела полукустарной и работала со сбоями. Одна из станций была высажена в устье реки Харасавэй – в то время совершенно безлюдном месте, если не считать пасших здесь оленей двух ненцев, не преминувших приехать к нам в гости. Позднее здесь была построена полярная станция и при ней радиомаяк, потом появились военные, а ещё позже – геологи, и Харасавэй стал одним из самых оживлённых мест западной части Арктики.

Для пополнения бункера и пресной воды заходили в Диксон. Частично мы использовали запасы угля, взятого в свои трюмы в Архангельске. Этот уголь стрелами поднимали из трюма, в мешках на своих плечах переносили по палубе и ссыпали в бункер. Для этого судно в хорошую погоду вставало на якорь вблизи берега, и на пару суток объявлялся всеобщий аврал. Работёнка эта была неблагодарной, тяжёлой, поэтому судовые умельцы, придумывая различные приспособления, стремились хоть как-то её облегчить, например, во время ремонта в переборке из 2-го трюма в бункер установили клинкетные\* двери, а на настил трюма уложили узкоколейные рельсы, по которым перегонялись вагонетки с углём. Позднее кое-что было сделано и для облегчения перегрузки угля из кормовых трюмов, но пока

мы всё делали вручную. Подобные авралы обычно заканчивались генеральной уборкой, а точнее – мойкой судна. Затем для всех объявлялся банный день.

Несмотря на сбой в работе радионавигационной системы судно всё же успешно справилось с заданием по промеру и 27 октября вернулось в Архангельск. После выгрузки и короткой стоянки в Соломбале нас поставили в затон Маймаксанской судоверфи Севморпути, расположенной в устье речки Соломбалки. После консервации механизмов судно стало на зимний отстой. Большая часть команды до 1 января 1951 года ушла в отпуска и отгулы, потом силами экипажа приступили к ремонту.

Заканчивая воспоминания о навигации 1950 года, в которой я участвовал, и о моём первом плавании в роли штурмана, хочу вспомнить и ещё об одном испытании, устроенном мне капитаном Котцовым. В тот раз «Моздок» в стремлении зайти в залив Русская Гавань на Новой Земле больше суток пробивался во льду. Я стоял на вахте, слушал, как капитан отдаёт команды, и одновременно наблюдал, как он остерегается задеть любую, даже небольшую льдинку. В это время мне не раз приходило в голову, что



Молодой лёд

\* Водонепроницаемые

уж слишком он осторожничает, что вон ту, малюсенькую, вполне можно бы и расколоть. На следующее утро я снова заступил на вахту, но благостной обстановки, что сопутствовала нам накануне, уже не было. Наше судно упёрлось в ледяные поля, и стало ясно, что дальше не пробиться. И тут Петр Иванович (а он уже более суток не сходил с мостика) развернул судно на обратный курс и, глянув на меня, сказал: «Выходите обратно! Только, пожалуйста, осторожнее! А я пойду отдыхать».

Стоило ему покинуть ходовой мостик, как я тут же уловил себя на том, что выполняю задание капитана, пожалуй, с осторожностью большей, чем предпринял бы он сам. На этот раз в мою голову уже не приходили мысли: почему бы мне ни расколоть какой-нибудь обломок льдины? Напротив, каждую из них я старательно обходил, или, сбавив ход и погасив инерцию судна, осторожно к ней приближался и постепенно оттеснял в сторону. Ту вахту я отстоял без происшествий, всё сделал, что требовалось.

Для нашего судна навигация 1950 года прошла, в общем-то спокойно, но в моей памяти запечатлелся один случай, который заставил нас изрядно поволноваться.

Выполнив задание по промеру, мы начали снимать с берега станции радионавигационной системы. К одной из них, располагавшейся на острове Белый вблизи полярной станции, мы подошли во второй половине дня, встали на якорь, и вскоре под командованием 2-го помощника капитана В.Н.Богданкова катер со шлюпкой на буксире ушёл к берегу. Температура воздуха упала ниже нуля, наблюдалось интенсивное льдообразование, и видно было, как вдоль берега южный ветер нёс редкий лёд.

Добравшись до места, люди быстро загрузили станционное имущество и отправились обратно к судну. Между тем уже стемнело, усилился ветер и пошёл снег. С полярки по радио приняли сообщение о выходе катера, и все, кто находился на мостике, усилили наблюдение. Катер был еле виден, а вскоре и вовсе пропал из вида. Через некоторое время мы всё-таки заметили слабый огонёк, и успели запеленговать его. Минут через двадцать огонёк блеснул ещё раз, и пеленг показал, что течением и ветром катер сносит на север. Из-за обширного мелководья, приблизиться к нему на судне было невозможно, и капитан принял решение сняться с якоря, обогнуть мель и «перехватить» катер, зайдя севернее его. Всё это заняло продолжительное время, но мы всё-таки сумели осуществить задуманное, причём подходили к катеру по малым глубинам, рискуя сесть на мель. Операция закончилась успешно, если не считать, что команда и пассажиры катера сильно продрогли.

Зиму 1950–1951 годов «Моздок» стоял в затоне Маймаксы. В это время по разным причинам отсутствовали капитан и его основные помощники, и на меня в какой-то мере легко исполнение части их обязанностей. Продолжалось это, пока из отпуска не отозвали старшего помощника капитана. Вскоре на судно направили ещё одного штурмана, и мне предоставили долгожданный отпуск.

Отпуск я не догулял, 10 апреля 1951 года был из него отозван и назначен вторым помощником капитана в команду, занимающуюся приёмкой и перегонном логгеров из ГДР.

Гидробазе следовало принять сразу 3 логгера (средних рыболовных тральщика). После некоторого переоборудования их предполагалось использовать на гидрографических работах. То ли из-за недостатка кадров, то ли по другой какой причине, но Архангельская гидробаза сформировала только одну команду (её возглавил В.В.Пустошный), вторую укомплектовали из моряков Архангельского морского арктического пароходства, а третью — из Ленинградского агентства Главсевморпути.

Получив необходимые документы и снаряжение, наша команда 17 апреля отбыла поездом в Ленинград. День отъезда совпал с началом ледохода на Северной Двине. В районе Архангельска это был самый ранний ледоход за все годы наблюдений. В ту пору железнодорожный вокзал находился на Левом берегу, через реку мы перебирались на морском буксире, который с трудом пробивался между стремительно несущимися льдинами.

После нескольких дней пребывания в Ленинграде сформированные команды поездом выехали в Калининград, где следовало сесть на попутное судно. Им оказался пароход «Сухуми», принадлежавший Архангельскому морскому арктическому пароходству. На нём мы прибыли в порт Варнемюнде. Было ясное утро 1 мая, по случаю праздника никто не работал, поэтому нас не встретили. Поиски представителей морфлота окончились неудачей, но нашим капитанам удалось-таки договориться с военным комендантом, и нам предоставили обыкновенный грузовик. А между тем, Штральзунд был в 150 километрах с гаком, путь предстоял утомительный. Со всеми своими чемоданами мы (40 человек!) погрузились в открытый кузов, и машина тронулась. Разумеется, ту тягостную поездку мы выдержали (благо, что хоть шоссе оказалось в отличном состоянии), но приятных воспоминаний о трассе Варнемюнде–Росток–Штральзунд ни у кого не осталось. На месте назначения нас никто не ожидал, устроиться в гостиницу удалось только через комендатуру.

Немцы праздновали 1 мая с размахом, повсюду висели флаги и лозунги, по улицам проходили нарядные люди, звучала музыка, в гостиничном



Гидрографическое судно «Торос»



ресторане захмелевшие гуляки пели хором «Вольга, Вольга, муттер Вольга», нам же зверски хотелось есть. Не в пример остальным, мы, гидробазовские, не захватили про запас ничего съестного. В конце концов, договорились, что нам откроет кредит ресторан гостиницы, в которой мы остановились. Долго ждать себя не заставили — не мешкая, спустились в обеденный зал и утолили голод.

Приёмка логгеров продолжалась 3–4 дня, и утром 11 мая мы уже стояли в экспортном ковше порта Рига. Была чудесная пора, в городских парках зацветали яблони, сирень, акация, каштаны, вишня... Это разноцветье и тёплый, облаканный солнцем город буквально очаровал нас. Наше «гостевание» несколько затянулось, так как на судно устанавливалась радиоаппаратура (обычно на верфи-строителе её не ставили).

Принятый нами логгер № 469 получил название «Торос», остальные — «Норд» и «Полярник». Это были небольшие судёнышки длиной 39,15 м, шириной — 7,44 м, с осадкой ок. 2,8 м, водоизмещением около 500 т. Мощность главного двигателя в 300 л. с. позволяли развивать скорость около 9,5 миль в час. Каждое из судов имело по 2 грузовых и по 1 сетевому трюму (впоследствии для груза оставили только один трюм, а в остальных оборудовали жилые и служебные помещения). Через год «Торос» и «Полярник» были переданы другим организациям ГУСМП, а «Норд» работал в Полярной гидрографии вплоть до 1987 года.

В Архангельск все суда шли вместе. Из Балтики в Северное море следовали через проливы Зунд, Каттегат и Скагеррак, в норвежские шхеры не заходили. Судёнышки на волне держались хорошо, но здорово качались. Стоя на своём судне, мне казалось, что оно идёт ровно, но если бросал взгляд на идущего рядом соседа, то иногда захватывало дух. На встречной волне его форштевень\* целиком вылетал из воды, а потом, поднимая массу брызг, сосед стремительно проваливался вниз.

В Архангельск мы прибыли 1 июля, и мне сразу же предложили перейти 2-м помощником капитана на гидрографическое судно «Могилёв». Пришлось согласиться, хотя менять судно не хотелось. 12 июля принял дела от К.Н. Широкова, а уже 14 июля мы вышли в море. Работать предстояло в Обской губе по обслуживанию средств навигационного оборудования (СНО). Капитаном был Я.О. Котцов, его ст. помощником — А.С. Попов, третьим помощником — В.А. Комаров (будущий зам. начальника Гидрографического предприятия). С выходом из порта капитан позволил себе «расслабиться», а старший помощник ушёл отдыхать после вахты, и нам с Комаровым пришлось самим покомандовать во время перехода через Белое море. Попутно определили поправку лага на Керешкой мерной миле\*\*.

На фарватере захода в Обскую губу, проложенном в опасном от мин районе, «Могилёву» следовало установить плавограждения. Обычно это делалось с помощью военных тральщиков, но в эту навигацию они почему-то не пришли, и мы справились без них. Выставив ограждение и введя в действие все огни, судно пришло в Диксон на бункеровку. Во время стоянки в порту разразился жестокий шторм, и почти трое суток пришлось отсиживаться на якоре под о. Конус.

В разгар навигации мы приблизились к входу в залив Благополучия, что на восточном берегу Новой Земли. Были сумерки, но проблескового огня навигационного знака на полуострове Сомнений разглядеть так и не удалось, поэтому утром в сопровождении штурмана, матроса и моториста туда отправился на катере маячный мастер. С собой взяли баллон с ацетиленом, запасные части для маячного фонаря и, конечно же, карабин с патронами — без него высаживаться на сушу в Арктике было запрещено.

Следивший за катером вахтенный помощник видел, как тот подошёл к берегу, как люди сошли на берег, закрепили швартовы и направились к знаку. Через некоторое время на верхней площадке знака он разглядел мастера,

\* Носовая конечность судна.

\*\* Участок акватории, предназначенный для проведения ходовых испытаний судов.

приступившего к ремонту фонаря. Минут через тридцать заработал проблесковый огонь, и вахтенный, в бинокль проверявший период действия огня для себя отметил, что на верхней площадке знака находятся все четверо высадившихся с катера, и доложил капитану, что огонь в действие введен.

На судне стали ожидать возвращения команды, но время шло, а люди почему-то в катер не сажались. Они передвигались по площадке, размахивали руками, вели себя как-то странно, и вниз не спускались. С мостика площадку перед знаком было не видно, её скрывали складки местности. Пришлось взобраться на салинг мачты, и только оттуда удалось определить, что путь к катеру отрезал белый медведь. Стало ясно, что людей нужно выручать, а значит посылать к ним ещё один катер, который, приняв на борт спасательную партию, вскоре отошёл от судна и направился к берегу.

Вооружённые люди высадились на берег, приблизились к знаку и выстрелами отогнали медведя. Здесь-то и выяснились все подробности. Оказалось, когда маячный мастер попросил принести ему сумку с

После схватки



Гидрографическое судно «Шорм» в ожидании ледокола

инструментами, к нему наверх вместе с сумкой поднялись все, а карабин оставили на земле. Полюбовавшись окрестностями, стали спускаться и обнаружили незваного гостя, на которого не действовали ни крики, ни бросаемые из сумки гаечные ключи. Выручил осаждённых лишь посланный им на помощь десант. Ясно, что над героями «медвежьего» приключения потом ещё долго посмеивались. В то же время для многих это происшествие послужило уроком – когда ты на берегу, оружие всегда держи при себе!

В заливе Благополучия я впервые узнал, что такое Новоземельская бора. А дело происходило так: в какой-то момент усилился ветер, дувший с берега. В лоции Новой Земли это явление описано довольно подробно и, как рекомендовала лоция, мы приготовили главный двигатель и усилили наблюдение. Вскоре для того, чтобы удержаться на якоре, пришлось подбавлять машиной (для уменьшения натяжения якоря-цепи). А между тем ветер всё усиливался, поэтому срочно снялись с якоря и вышли в открытое море, где стоял полный шторм.

С Новоземельской борой пришлось встретиться и осенью в проливе Маточкин Шар. На этот раз, судно, работая полным ходом вперёд, справиться с ветром смогло, но вперёд почти не продвинулось – ветер буквально срывал воду с поверхности залива и нёс её сплошной завесой. Хорошо, что буйство стихии быстро закончилось.



Под занавес навигации нам поручили перебазировать гидрографическую экспедицию № 2 ГУ Главсевморпути (она зимовала в Обской губе) с мыса Дровяной в факторию Тамбей. Не знаю, по какой причине это решение было принято так поздно, но выполнение этого задания нам доставило много неудобств — стояла осенняя ветреная погода, приближались морозы. Подходы к мысу Дровяной (он расположен на западном берегу северной части Обской губы) неглубоки, поэтому наше судно бросило якорь на большом удалении от берега, и это тормозило темпы переброски грузов. В довершение всего начались ранние заморозки. И последний кунгас с бочками ГСМ вывезти мы не успели, так и оставили его во льду.

В Тамбее выгрузить груз и экспедицию помог шторм — хорошо побушевав накануне, он разбил у бухты лёд. На пути в Архангельск заходили в пролив Маточкин Шар, где встретились с г/с «Шторм» и передали ему продовольствие. В порт вернулись 25 октября и ошвартовались у соломбальского причала. Затем «Могилов» направился в Молотовск (ныне Северодвинск), чтобы сдать погруженные на мысе Дровяной горюче-смазочные материалы (на новом месте часть из них экспедиции не понадобилась). После этого похода судно стало на зимний ремонт, а меня с 27 ноября 1951 года назначили и. о. старшего помощника капитана в перегонную команду по приемке и перегону логгеров из ГДР в СССР.

И снова, как в начале года, я повторил железнодорожный маршрут Архангельск—Ленинград—Калининград, откуда на приспособленном для перевозки пассажиров логгере пошли назначением в порт Штральзунд. На этот раз в Ростове на верфи «Нептун» нас уже ждали три СРТ типа «логгер». По своим размерам эти суда почти не отличались от тех, которые мы приняли до этого, но кое-какие конструктивные особенности у них всё-таки имелись.

Калининград покинули незадолго до Нового года и вечером 31 декабря встали на якорь в ожидании светлого времени. Во время перехода нас здорово помучил шторм, поэтому все с облегчением вздохнули, когда судно укрылось от ветра за островом Рюген. Почти все мы размещались в большом кубрике, устроенном в одном из трюмов, многие лежали на койках и тихо переговаривались в ожидании наступления Нового года. Ничего особенного для его встречи у нас, разумеется, не было, просто мы настроили себя в 00 часов попить чайку и залечь спать. Но вдруг наш боцман Ф. Плакуев (он тоже лежал на одной из верхних коек) резко сел, что-то хотел сказать, но коротко вздохнув, упал на спину. Морзя бросились к нему, но он не дышал и ни на что не реагировал. По радио к судну был вызван катер с врачом, но тот ничем помочь не смог и только констатировал смерть. Как впоследствии



Гидрографические суда «Зенит» и «Вихрь».  
Рига. 1952

выяснилось, наш боцман умер от обширного инфаркта, и так случилось, что первым документом, который я сел писать в наступившем 1952 году, был акт о его смерти. В дальнейшем тело покойного увезли в город Шверин, там его кремировали, урну с прахом доставили в Архангельск и захоронили на Кузнеческом кладбище.

На этот раз, несмотря на праздники, нас в Штральзунде встречали, помогли добраться до поезда, и вечером 1 января мы уже расположились в гостинице Росток. Наша команда приняла РЛ-623, позднее названный гидрографическим судном «Вихрь», ещё были приняты РЛ-622 (гидрографическое

судно «Зенит») и РЛ-624 (гидрографическое судно «Ломоносов»). Дальнейшая судьба этих судов такова: «Ломоносов» с 1 января 1953 года был передан морскому порту Провиденция, «Вихрь» как лоцмейстерское судно работало в Архангельской гидробазе (наскочив на неизвестную банку, оно затонуло в 1954 году у мыса Тонкий в Карском море). До 1987 года трудился «Зенит». Его тоже использовали как лоцмейстерское судно и изредка привлекали к морскому промеру в Архангельской, Тиксинской и Хатангской гидробазах. 12 января 1952 года все эти суда мы перегнали в Ригу и поставили на отстой до весны в экспортной гавани, одновременно начали монтировать на них радиооборудование.

Сразу же после майских праздников меня перевели старшим помощником капитана в перегонную команду по приемке ещё одной группы логгеров. И опять их было три. Приняли мы их в период с 10 по 15 мая в Штральзунде и уже 17 мая были в Риге. На этот раз моим судном стал логгер № 4103, названный гидрографическим судном «Хронометр». Во время рижской стоянки я дважды (в одном случае больше месяца, в другом чуть



меньше) исполнял обязанности капитана на «Ломоносове» и «Хронометре». То были мои первые прикосновения к капитанским обязанностям – стать капитаном я мечтал с детства. Правда, капитанским дипломом я тогда ещё не обладал – всё ещё ходил в звании штурмана малого плавания. Выполнять в море обязанности, превышающие полномочия младшего помощника капитана, не имел права, а потому 16 июня меня перевели на должность 2-го помощника капитана.

18 июня все три пригнанных нами гидрографических судна («Лот», «Ларг» и «Хронометр») вышли из Риги и 29 июня прибыли в Архангельск. Переход прошёл в хороших условиях при ясной и тихой погоде.

В начале июля 1952 года меня вызвали в отдел кадров. Гидрографическому судну «Могилёв» предстояло идти в Италию на капитальный ремонт, и мне предложили перейти на него третьим помощником капитана. Возможность сходить в дальний рейс (судно следовало вести в Неаполь), перевесили всё, даже временное понижение в должности, и я сразу же согласился.

8 июля принимал дела на уже знакомом мне по арктической навигации 1951 года «Могилёве». Капитаном и старпомом на нём шли «варяги» С.П.Губанов и Е.С.Кондратенко (моряки Архангельского арктического пароходства), вторым помощником капитана был назначен В.Ф.Нефедов,

старшим механиком – Е.И.Пантюхин, радистом – А.П.Печутин. После короткой подготовки, в которую входили бункеровка и определение девиации\*, 17 июля судно вышло из Архангельска. Накануне над городом пронёсся ураган со скоростью ветра до 40 м/сек., он натворил много бед: в Северной Двине утонуло несколько катеров и барж, повсюду валялись сломанные деревья, порванные электропровода, сорванные крыши. Недели раньше город уже пережил неприятности, над ним свирепствовал шквал с крупным градом, в окнах домов он выбил много стёкол, повредил всходы в огородах.

Переход проходил в отличных условиях, даже беспокойный Бискайский залив в этот раз не роптал, и на пологой зыби наше судно лишь немного покачивало. В пути мы получили радиogramму, из её содержания узнали, что отныне нам следует держать курс на Венецию. Пришлось зайти в Гибралтар и закупить недостающие навигационные карты и пособия.

Переход по Средиземному морю запомнился отличной погодой и множеством дельфинов. Они часами сопровождали нас. Морская вода поражала своей голубизной и уходящими в глубину золотыми прожилками солнечных лучей. Курс судна был проложен вблизи действующего вулкана Стромболи, и мы могли наблюдать, как курилась его вершина. Видели селения, расположенные на южном склоне. Вот уже поистине люди там жили на вулкане.

Ясным солнечным утром мы прошли Мессинский пролив, отделяющий Италию от острова Сицилия. Он запомнился сильным встречным течением и обилием судов. На пути к Венеции очень часто встречались рыбацкие судёнышки, так что вахтенный штурман всё время смотрел в оба и старался не отвлекаться. Выставленные рыбаками сети иногда тянулись на мило перпендикулярно берегу, приходилось менять курс, дабы не запутаться в них. В эти годы наши суда ещё не были снабжены радиолокаторами, и штурманам, особенно в плохую видимость, приходилось трудновато.

Наконец судно встало на рейде порта Венеция. Толпясь на верхнем мостике, любопытствующие осматривали город и его окрестности в бинокли. Утром следующего дня, взяв лоцмана, по каналу Витторнио-Эмануэла мы последовали к причалу верфи «Брзда», где предстояло ремонтироваться. Верфь находилась не в самой Венеции (она на островах), а в одном из её предместий – Местре – на материке.

Сразу же после швартовки на «Могилёв» поднялся представитель Торгпредства и предупредил, что на следующий день вечером из порта отойдёт пароход «Белоруссия», и на нём будут отправлены в Одессу

\* Отклонение магнитной стрелки компаса под влиянием судового железа.



большинство членов экипажа. На время ремонта на судне оставались только 5 человек: капитан, старший и второй его помощники, старший и второй механики. Утром агент принёс нам итальянские лиры, все отъезжавшие на 2–3 часа были уволены на берег, а вечером уже обживались на «Белоруссии» в роли пассажиров.

В этот раз побывать в самой Венеции мне не удалось, вместе с другими моряками я побродил лишь по Местре. На «Белоруссии», уже в качестве пассажира, мне довелось пройти Эгейским морем, проливами Дарданеллы и Босфор (они отделяют Европу от Азии) и выйти в Чёрное море. В старинных английских лодках сказано: «Дарданельский пролив имеет длину порядка 36 морских миль с несколькими крупными изгибами, затрудняющими плавание. Но имеются и узкости. Так на траверзе мыса Ганак ширина свободной воды всего 0,7 мили. Природа здесь красива и эзотически живописна».

В Босфоре, одном из красивейших мест мира, движение левостороннее, и суда, следующие в Чёрное море, прижимаясь к европейскому берегу, идут довольно близко от него. Были случаи, когда в силу каких-либо причин некоторые врзались в берег и разрушали дома на набережной. Кстати, одним из таких «разрушителей» оказался советский теплоход «Архангельск» Балтийского пароходства.

Следуя проливом мимо самого большого города Турции Стамбула, мы любовались его древними строениями и вслушивались в пояснения лодмана о султанском дворце, о знаменитой мечети Айя-София, о минаретах мечети Султан-Ахмет и других достопримечательностях.

Во время этого перехода, как это часто бывает на флоте, пункт назначения для «Белоруссии» изменили, и вместо Одессы мы попали в порт Констанца (Румыния), там приняли полный груз цемента и доставили его в порт Потти. Если к моему путешествию прибавить железнодорожный маршрут Потти–Архангельск, то получалось, что я обогнул всю Европу. Из Потти ехали поездом через Москву, в начале сентября я снова вернулся в родные места и вскоре ушёл в отпуск.

А между тем закончилась навигация 1952 года. Завершили выполнение своих заданий и вернулись в Архангельск гидрографические суда «Шторм», «Торос», «Ост», «Моздок», «Зенит» и «Вихрь». «Ломоносов» ушёл на зимовку в бухту Провидения, «Луг» – в Хатангу, «Хронометр» – в порт Диксон, «Лют» – в Игарку. Находилось в стадии списания гидрографическое судно «Мурманец», о судьбе которого чуть выше я уже подробно рассказывал.

## С «Могилева» – на «Вихрь»

Ремонт «Могилева» должен был закончиться в феврале–марте, поэтому часть экипажа, ожидая командировки в Венецию, коротала время в отпусках и отгулах, или была временно прикомандирована на другие суда. Наконец вызов пришёл, и 21 февраля 1953 года экипаж «Могилева» (18 человек) выехал из Архангельска в Москву. Поселили нас в подмосковном доме отдыха «Братцево», расположившемся в бывшем имении графа Шереметьева. Там мы временно обитали в ожидании оформления документов для отлёта по маршруту Москва–Киев–Будапешт–Вена. Из столицы Австрии до Венеции предстояло ехать поездом.

Через несколько дней улетели первые девять человек. День спустя – вторая группа. В её составе был и я. В Киеве поели в буфете аэропорта, где издержали остатки советских денег, в Будапеште просто погуляли возле самолёта. В Вене нас встретили и на машинах отвезли в советское Торгпредство, где выдали немного денег и разрешили пройтись по городу. Затем с работниками Торгпредства я поехал на машине в советскую военную



администрацию, чтобы получить пропуск, разрешающий проезд через военную зону. Такой же документ следовало добыть и у английского коменданта, но того на месте не оказалось, и в его поисках мы объездили чуть ли не весь город. Так мне повезло увидеть многие достопримечательности Вены, её дворцы, парки, оперный театр и даже гостиницу, с балкона которой выступал Гитлер после аншлюса Австрии. Из Вены выехали поздно вечером и на другой день прибыли в Венецию. Ехали в поезде, вернее, в вагонах, оборудованных мягкими сидениями с выдвигающимися подлокотниками. Любопытен был и маршрут, по которому мы следовали, — железнодорожные пути несколько раз ныряли в тоннели, вырубленные в Альпах.

На «Могилеве» работы уже заканчивались, внешний вид судна и внутренние помещения преобразились, каюты были переделаны, поставлена новая мебель и оборудование, всё блистало свежей окраской.

Наше нахождение в Венеции совпало с событием, которое всколыхнуло почти весь мир — 5 марта 1953 года умер И.В. Сталин. Ещё за 2–3 дня до этого работавшие на судне итальянцы говорили, что несколько раз по радио слышали о болезни Сталина, и спрашивали у нас, правда ли это? Но мы об этом ничего не слышали вплоть до того момента, когда советское радио передало траурное сообщение. В тот же день к нам на судно пришли представители коммунистических организаций города Местре и верфи Брзда, выразили свои соболезнования и оставили в знак траура большие букеты алых гвоздик, перевитых чёрными лентами. На центральной площади Местре был выставлен большой портрет Сталина, обрамлённый траурными лентами. Накануне похорон представитель верфи сказал нашему капитану, что экипаж может проводить траурный ритуал так, как это положено по нашим традициям и чтобы мы не обращали внимания на какое-либо вмешательство со стороны полиции. В день и час похорон весь наш экипаж был построен на шлюпочной палубе, в момент предания тела земле был приспущен Государственный флаг, и «Могилев» дал продолжительный гудок. Смерть Сталина переживали и итальянцы. В момент похорон по всей Италии на 5 минут было остановлено движение транспорта, давались протяжные гудки, у нас на судне все работы были приостановлены, и рабочие, выйдя на причал, молча стояли с непокрытыми головами.

Во время стоянки «Могилева» удалось несколько раз побывать в Венеции и познакомиться с этим старинным городом. Правда, случалось это не каждый день — итальянская полиция давала разрешение на совместный выход в город только на 3–4 человека. Каждому выписывался специальный пропуск. Обычно мы ехали из Местре на автобусе до въезда в Венецию и оттуда до



Наша пешая прогулка обычно заканчивалась у собора святого Марка. Здесь постоянно толпились туристы, они кормили голубей, тучами летающими над площадью. Побывали мы в музее, расположенном во дворце Дожей, даже заглянули на «мост вздохов», который когда-то соединял этот дворец с тюрьмой. К автобусной остановке возвращались на речном трамвайчике по каналу Гранде мимо старинных дворцов, входные двери которых нередко выходили непосредственно к воде канала. Прямо здесь обитатели домов садились в гондолу и отправлялись по своим делам. Да, бесспорно, основанная в IX веке Венеция действительно необычайно прекрасна.

В двадцатых числах марта мы провели в море ходовые испытания, затем вернулись в док для осмотра винто-рулевого комплекса. 31 марта взяли курс на Мурманск. Следуя по Средиземному морю, попали в тропический ливень, дождь лил столь обильно, что из рубки не было видно полубака. В Бискае в течение двух или трех суток шли в тумане. Жестокий шторм со снегопадом прихватил нас на переходе из южных в северные норвежские шхеры. Во время стоянки в Мурманске узнали, что в Архангельске во время ледохода из-за заторов было сильнейшее наводнение. Уровень воды в Соломбале поднимался до отметки 482 см, затопило первые этажи многих домов. Даже по улице Левачева, Маяковского, Красных партизан передвигались на шлюпках и катерах, не говоря уж о более низких местах.

Выждав время, когда Белое море очистилось ото льда, мы вышли в рейс и 22 мая прибыли в Архангельск. Тут узнали, что «Могилеву» предстоит идти на зимовку в порт Тикси и вообще он будет передан Тиксинской гидробазе. Экипаж начал сдавать судно будущим зимовщикам, а я

городского центра шли пешком по узким улочкам и многочисленным мостам. В Венеции нет автомобильного движения, передвигаться можно только пешком и по каналам на речных трамвайчиках (катерах) или в гондолах. В некоторых местах можно ездить на велосипедах.





24 июля совершенно неожиданно для себя получил назначение исполнять обязанности старшего помощника капитана гидрографического судна «Вихрь». Неожданность состояла в том, что должностные обязанности старшего помощника капитана по своему объёму необозримы и очень ответственны. На эту должность обычно ставили зрелого умудрённого житейским опытом человека, а мне в ту пору было всего 23 года, и мой судоводительский стаж равнялся 3 годам. А между тем, старпому следовало совмещать обязанности и администратора (он руководит палубной командой, и во многих случаях ему подчиняется весь экипаж), и работника МЧС (он направляет действия экипажа в моменты борьбы с огнём, по устранению аварийных происшествий и других ЧП), и преподавателя (он организывает проведение технической учёбы), и директора небольшой гостиницы (он обеспечивает комфортное проживание на судне), и ресторатора (именно он следит за тем, чтобы не иссякал необходимый запас продуктов, утверждает меню, контролирует качество приготовленной пищи, следит за чистотой в столовой и помещениях), наконец, ему предписывается быть ещё и вроде заведующего прачечной (каждую неделю должно стираться бельё). И это ещё не всё, что подкидывает старпому судовая жизнь.

Мой диплом капитана малого плавания занимать эту должность (без письменных гарантий администрации) не позволял. Однако всё утряслось, тем более что капитаном (и тоже впервые) был назначен Василий Никитич Богданков и первое время за нами «присматривал» капитан-наставник Петр Иванович Котцов.

Получив задание по обслуживанию СНО в Обской губе, вечером 25 июля мы вышли в море. На борту был лоцмейстерский отряд во главе с Михаилом Аркадьевичем Гольдиным. Судну предстояло, кроме плановых лоцмейстерских работ, выполнить ещё ряд дополнительных заданий, в том числе оборудовать вежами фарватеры для захода в Обскую и Кара-губу и проход проливом Малыгина, который значительно сокращал путь для речных судов, следовавших с запада в Обскую губу.

Фарватер в Кара-губу мы отыскивали на вельботе. Затем на нём же начали вывозить и ставить вежи в намеченных точках. Но потом, решив, что это займет много времени, начали обставлять фарватер прямо с судна. «Вихрь» был первым морским судном такого класса, который вошёл в реку Кара и встал на якорь прямо у посёлка, расположенного на её левом берегу у впадения в Карское море. Глубины на фарватере были минимальными для нашей осадки, и на следующий день мы пережили неприятные минуты, когда при сильном ветре и набирающей силу волне выходили в море. В месте, где было наиболее мелко, несколько раз задела грунт, но всё-таки благополучно его проскочили и вышли на большие глубины.

Основная наша работа заключалась в том, чтобы в Обской губе, на островах Белом и Шокальского ввести в действие автоматические светящиеся знаки. При выезде на знак пустые ацетиленовые баллоны мы заменяли наполненными газом. Судовой вельбот был не в состоянии вплотную подойти к береговому отмелю, поэтому бросал якорь на глубине 1,5-2 метра. И тогда наступала наша очередь. Стокилограммовые баллоны мы перегружали в маленькую шлюпку-ледянку и на ней насколько возможно подгребали к берегу. Дальше перемещали их на себе, причём дистанция иногда составляла сотни метров и больше. Нередко приходилось их затаскивать в гору. Труд не из лёгких. Наши ноги то по колено уходили в ил, то их засасывало в болотистую тундру, то приходилось преодолевать глубокие ямы. В этих работах участвовали все члены экипажа, независимо от должности и ранга. Нередко работы не прекращались и при ветре и при накате волны на берег. Тут уж на людях не оставалось ни одной сухой нитки, а ведь всё это происходило в Арктике, где солнце хоть и здорово светит, но, увы, совсем не греет.

В ту навигацию у наших коллег с Диксонской гидробазы почему-то не спорилось с вводом огней, и наш «Вихрь» бросили им на помощь. Зайдя в Диксон, мы погрузили газобаллоны и немедленно вышли в район, чтобы успеть ввести огни до того, как круглосуточный полярный день сменится ночными сумерками. С работой справились. Позднее, когда всё подсчитали, то оказалось, что общий навигационный план наше судно выполнило более чем на 180%. Произошло это, видимо потому, что свою работу мы смогли так организовать, что всё у нас шло как по маслу. Судно ещё только подходило к месту якорной стоянки, а мотор вельбота уже нетерпеливо стучал, баллоны и необходимое снаряжение уже лежали в нём и все выезжающие на берег были наготове.

С приближением осени «Вихрю» стали «подкидывать» одно задание за другим. Только успели снять на зиму буй в Обской губе, как нас направили сопровождать железнодорожный паром из Нового порта в Архангельск. Но прежде сбегали на Новую Землю, там, в районе залива Течений поохотились на моржей (потребовался корм для собак, обитающих на одной из зимовочных экспедиций). Лёжки располагались в районе залива Течений, на восточном берегу Новой Земли. Нас опередило промысловое судно Архморзверопрома, после их «визита» моржи свои лежбища покинули и почти всё время проводили в воде, вот почему охотиться на них нам пришлось прямо с катера. Он представлял собой вельбот, основным недостатком которого являлось отсутствие заднего хода. В него помешались шестеро: 2 стрелка с карабинами размещались с обоих бортов в носовой части, позади них с гарпунами в руках стояло по одному матросу, остальные — моторист и штурман. Заметив на воде семейство



Улица Маяковского в Соломбале во время наводнения\*. 1961

из 5–7 моржей, мы устремлялись за ним. Заскочив в их середину, останавливали ход, охотники стреляли в ближайшего зверя, а гарпунщики немедленно загарпунивали, иначе он моментально тонул.

Нам удалось взять более десятка моржей. Иногда с первого выстрела убить не получалось. Бывало, стрелок попадал в череп, но пуля от него отскакивала, раненый зверь вырывался на свободу и уходил в море. А однажды огромный морж полез даже в катер и чуть не перевернул его. В этом и в других подобных зверобойных выездах я участвовал, но только в качестве рулевого.

Прождав паром в районе Нового порта несколько дней — из-за мелководья в реке он не смог выйти в Обскую губу, — мы получили приказ следовать к Новой Земле, где в районе р. Савина сел на мель какой-то иностранец. Сделав вокруг него катерный промер, последовали дальше, в залив Шуберта на Новой Земле. Там взяли на буксир аварийное судно «Шторм» и отвели его в пролив Маточкин Шар. Через сутки или двое штаб Моропераций дал нам новое задание: следовать на помощь

потерявшему ход пароходу «Кировоград» — у него вышли из строя паровые котлы. Аварийное судно хотя и стояло на якорях недалеко от становища Малые Кармакулы (на западном побережье Новой Земли), но жестоким штормом его дрейфовало в сторону берега.

При сильнейшем ветре и качке мы вышли из пролива и начали спускаться к югу. Камбуз не работал — воду из кастрюль выплескивало, и что-либо сварить было невозможно. Подойдя к «Кировограду», мы установили с ним связь и договорились, что будем лежать около него в дрейфе и в случае крайней опасности предпримем все меры для снятия с него экипажа и пассажиров. Оказать какую-либо более действенную помощь в этих условиях не могли. Примерно через двое суток ветер начал стихать и подошедший к этому времени траулер «Москва» взял аварийное судно на буксир и потащил в Мурманск. Мы же, пожелав каравану спокойной дороги, снова вернулись в Матшар к своему подопечному. Через несколько суток подошло гидрографическое судно «Верещагин», которому было поручено отбуксировать «Шторм» в Архангельск. Нам приказали сопровождать их, и эта опека не была перестраховочной, так как снова потребовалось заводить «Шторм» в порт.

Закончился этот интересный и насыщенный событиями рейс 26 октября 1953 года. По итогам работы в навигацию наш «Вихрь» попал в передовики, и 3 квартала подряд экипаж получал переходящий вымпел и премию Главсевморпути.

В арктической навигации 1953 года от Архангельской гидробазы участвовали суда: «Яна», «Шторм», «Зенит», «Вихрь». «Могилев» ушёл на



Гидрографическое судно «Вихрь»

\* Уровень воды в Северной Двине в районе Соломбалы в тот год поднимался до 438 сантиметров.



зимовку в порт Тикси, «Моздок», «Ост» и «Мурманец» в рейс вообще не выходили (два последних находились в стадии списания). Причём гидрографическое судно «Яна» было сдано в аренду Мурманскому морскому пароходству и в зиму 1953–1954 гг. занималось грузоперевозками по Мурманскому побережью.

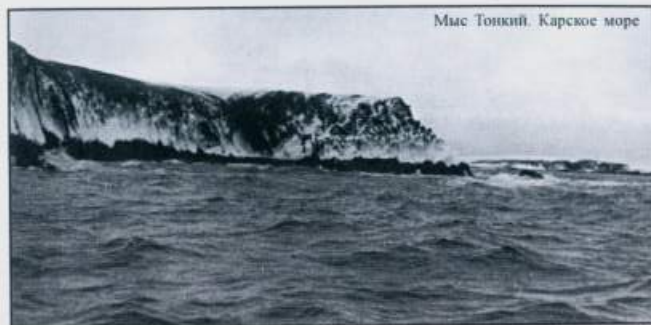
1954 год я встретил, находясь в отпуске, после, окончания которого, продолжил работать на «Вихрь». Он зимовал в караване судов, стоявших во льду Северной Двины в районе причала гидробазы в Соломбале. На время ледохода все суда были заведены в гавань судоремонтного завода «Красная Кузница», а когда река очистилась, они перешли к своему причалу.

В мае Гидробаза получила извещение, что планируется приёмка в Польше нового судна под названием «Геническ». При комплектовании его экипажа меня зачислили на должность 2-го помощника капитана. Поскольку точная дата приёмки судна ещё была неизвестна, то почти всех нас прикомандировали на гидрографическое судно «Моздок».

«Моздок», на котором я ранее работал в течение двух арктических навигаций, на этот раз не имел плана и был, что называется, на подхвате. С 15 по 26 июня на Лопшеньгской мерной миле в Белом море он проводил испытание радиологов, с 15 по 23 июля в этом же месте собирал аварийную древесину. Причём за столь короткое время, загрузил не только трюмы, но и часть палубы. 6 августа ушел на Новую Землю, чтобы в заливах восточного побережья собрать имущество зимовавшей в этих местах экспедиции гидрографического предприятия (по какой-то причине оно было оставлено).

Мы побывали в заливах Седова, Русанова, Благополучия, погрузив там тракторы, бочкотару и другое имущество. Заглянули и на мыс Тонкий, где при подходе к месту якорной стоянки в условиях плохой видимости, чуть было не сели на каменистую банку – её вовремя заметили вахтенные. Капитан «Моздока» В.В.Пустошный должного внимания на это не обратил, Штаб моропераций и Гидробазу о неизвестной банке не проинформировал. 4 сентября судно вернулось в Архангельск, а через день на Гидробазу пришло сообщение: «Вихрь» (капитан В.Н.Богданов) выскочил на банку и терпит бедствие. А ведь это как раз та самая банка, о которой не предупредил капитан «Моздока»!

А произошло всё так. «Вихрь» для приёмки топлива подошёл к «Штурму» – он стоял на якоре у мыса Тонкий. По окончании бункеровки (суда стояли на якоре) «Вихрь» отдал швартовы, малым ходом прошёл в сторону берега, затем развернулся и лёг на обратный курс, в сторону моря. В это время капитан был в своей каюте, а судном управлял его старший помощник Ф.Д.Антипов. Через несколько минут после дачи полного хода, судно



вылетело на банку и остановилось. Попытки сняться с мели самостоятельно (и с помощью «Штурма») не удалось. Следует отметить тот факт, что с самого начала не были предприняты энергичные действия по разгрузке судна – следовало тут же выбросить из трюма баллоны с газом, откачать за борт воду и топливо.

Отослав аварийную телеграмму, «Вихрь» стал ожидать помощь. Подчиняясь распоряжению штаба моропераций Запада, из Амдермы к аварийному судну подошёл пароход «Свяига». На буксире он начал стаскивать «Вихрь», причём тянул его через банку – зайти со стороны берега капитан «Свяиги» побоялся. Это привело к тому, что у «Вихря», до этого не имевшего водотечности, в трюме и машинном отделении появилась вода. Выходило, что корпус в подводной части повреждён. Только убедившись в этом, экипаж «Вихря» приступил, наконец, к разгрузке, баллоны и другое имущество стал вывозить на берег.

Через пару дней пароход «Свяига» был отпущен. Одновременно в Архангельске готовился к выходу «Моздок». Со своим снаряжением на него погрузились водолазы, и 12 сентября вышли в море. Однако через пару суток попали в сильный шторм. Штормовой ветер потрепал не только «Моздок», но и судно, к которому спешили на выручку. 15 сентября беспощадный шторм сбросил «Вихрь» с банки, и он затонул на глубине 12 метров. Экипаж «Моздока» увидел только торчащие из воды верхушки мачт. Забрав с берега экипаж «Вихря» и спасенное имущество, «Моздок» 24 сентября вернулся в Архангельск.

Так погиб «Вихрь», тот самый, которого в 1952 году я принимал в Ростове и на котором в 1953 году впервые пошёл в море старпомом.

## «Моряна», «Яна» и «Секстан»

Мои морские будни (1955–1956)

Почему-то сорвалась приёмка «Геническа», зато меня с 1 декабря направили учиться на штурмана дальнего плавания. Курсы были организованы при Архангельском мореходном училище. Занимался я охотно и успевал по всем предметам. Летом 1955 года в учёбе был объявлен перерыв, и нас распустили, не забыв дать «на дом» задания по астрономии, навигации, электрорадионавигационным приборам, морской практике и другим дисциплинам. По ним к началу занятий предстояло написать отчёты.

В середине июня меня назначили старшим помощником капитана на «Моряну». Вскоре вместе с экипажем я отправился в Ригу принимать и осваивать новое судно, построенное как парусно-моторная зверобойная шхуна. В экипаж входили В.В.Пустошный (капитан), Г.И.Сымыренников (ст. механик), И.А.Рогатов (второй механик), А.П.Печугин (ст. радист). В 20-х числах июля нас взял на буксир «Коммунар» и вывел из порта Риги. 2 августа пришли в Архангельск (с «Коммунаром» расстались на травёрзе Кольского залива).

Гидрографическое судно  
«Моряна»



Остров Хейса.  
Земля Франца Иосифа. 1956

Несмотря на то, что на судне не было никаких электрорадионавигационных приборов, нас начали готовить к выходу в Арктику. 18 августа, погрузив в трюм разборный деревянный дом, предназначенный для экспедиции гидрографического предприятия на острове Хейса, «Моряна» взяла курс на ЗФИ. После выгрузки на Хейсе сходили в Нагурскую (место базирования экспедиции) и потом пошли к Новой Земле. Плавать в проливах ЗФИ было трудно и опасно — к тому времени карт архипелага почти не было, и мы пользовались той, что была составлена по материалам исследований, проведённых в XIX веке. Из-за отсутствия на нашем судне эхолота, шли малым ходом с приспущенным в воду якорем. В заливе Благополучия на Новой Земле приняли со «Шторма» лоцпартию во главе с В.И.Пересыпкинским и пошли в Обскую губу на лоцработы. В течение навигации пришлось заходить в Диксон, Байдарацкую губу, Кара-губу, Новоземельские проливы. Деревянный корпус «Моряны» был создан по классическим канонам, он имел форму яйца и большую метацентрическую высоту\*, и поэтому качался даже при малейшем волнении. Когда же попадал в шторм, то делал в минуту с борта на борт от 15 до 20 размахов, и это нас выматывало.

Навигацию закончили 2 ноября, и уже неделю спустя я продолжил учебу на курсах штурманов дальнего плавания. Весной 1956 года всем нам предложили попутно с курсами окончить и заочное отделение Архангельского мореходного училища. И хотя для этого следовало сдать вступительные экзамены, выполнить немало всевозможных заданий и проч., большинство моих сокурсников, а вместе с ними и я, рискнули... Испытания прошли успешно, и мы были зачислены на I курс. В июне того

\* Одна из важнейших характеристик остойчивости судна. Чем больше его метацентрическая высота, тем оно остойчивее, т.е. способнее возвращаться в первоначальное (без крена) положение. Отсюда: чем больше метацентрическая высота, тем стремительнее качка судна.





Гидрографическое судно «Нерпа» Земля Франца Иосифа. 1956.  
Фото Петра Котцова

же года перевели на 5-й курс и допустили к госэкзаменам. Пришлось здорово потрудиться. В итоге мне выдали диплом с отличием с присвоением квалификации – штурман дальнего плавания. Вместе со мной училище окончили Григорий Печерский, Николай Тарутин, Владимир Перепелченко, Николай Поникаровский, Василий Фролов, Николай Ильин, Василий Романов, Борис Муравинский, Сергей Сахаров, Геннадий Бельшин.

После короткого отдыха меня направили старшим помощником капитана на гидрографическое судно «Яна», где я снова работал «под приглядом» капитана П.И.Котцова. В командный состав также входили В.В.Струнин (второй помощник капитана), Н.К.Воронцов (третий помощник), А.С.Мальгин (старший механик), Ю.Н.Дмитриев (второй механик), А.Карась (третий механик), М.Коротков (радист), Ф.И.Мацепуро (электрорадионавигатор), С.М.Хабаров (боцман).

Гидрографическая экспедиция под руководством А.А.Князева, зимовавшая несколько лет на ЗФИ, к навигации 1956 года сумела положить на карту почти все тамошние острова, но промер ещё был не завершён. 17 июля (с отрядом МГЭ-1 на борту) «Яна» вышла на промер в район ЗФИ. Это уже было то время, когда промеры начинали выполнять с помощью радионавигационной системы «Координатор».

Мы работали вместе с гидрографическими судами «Моздок» и «Нерпа» в проливах архипелага и на подходах к его южным островам. Рельеф дна там очень сложный, и судам приходилось всё время соблюдать предельную осторожность. Как-то мы стояли на якоре в проливе Австрийский канал и с мостика заметили между судном и берегом что-то чёрное, мелькающее в мелкой волне. Поскольку ЭТО не двигалось, мы спустили катер и приблизились к НЕМУ. Оказалось, что среди приличных глубин, но чуть в стороне от судоходного фарватера из воды невысоко выпирало острие одинокой скалы. Вероятно, эта вершинка всегда прикрывалась дрейфующим льдом, поэтому и не была замечена проходившими мимо судами. Мы по очереди постояли на ней – площадь её не превышала полтора квадратных метра и до блеска была отполирована льдом и водой. Определив координаты своей находки, мы тут же дали знать о ней мореплавателям.

17 августа «Яна» села на неизвестную банку. Промер в этот день мы выполняли в проливе Мурманца между островами Вильчека и Сальм. В 8.00, сменившись с вахты и позавтракав, я уже собирался, было, отдохнуть, как вдруг услышал резкий перезвон телеграфа, дававшего задний ход, и буквально через несколько мгновений последовал толчок корпуса. Выскочив



Гидрографическое судно «Яна» на мели.  
Пролив Мурманца Земля Франца Иосифа. 1956.  
Фото Петра Котцова

Гидрографическое судно «Яна».  
Пролив Маточкин Шар. 1956.  
Фото Петра Катцова



на палубу, глянул за фальшборт и сквозь исключительно чистую и прозрачную воду разглядел дно. Чтобы увидеть показания эхолота, немедленно кинулся в рубку и убедился, что судно выскочило на почти отвесно поднимающуюся из глубин скалу — батиграмма\* в это время показывала одномоментное изменение глубины от 180-ти до трех метров. Замеры воды в балластах и льялах показали, что «Яна» получила пробойню в одном из балластов правого борта. Работой машины на задний ход попытались сняться с мели, но наши старания к успеху не привели. Тогда с помощью катера стали промерять глубины вокруг судна. Результат показал, что сидим мы на банке с глубиной 3–4 и шириной 50–60 метров. Если бы шли курсом на 20 метров правее или левее, то её не коснулись бы и свободно прошли бы дальше.

Вода из правого балласта не откачивалась, а из левого откачали и на заклочный шов, где была небольшая протечка, начали ставить цементный ящик. Но прежде к месту повреждения пришлось подползти мне и искать место течи. Я перебирался из шпации в шпацию и всем телом ощущал, как совсем близко подо мной трётся о камень железное днище «Яны». Разумеется, старался отогнать мысль о том, что вот сейчас, сию минуту, какой-нибудь острый камень вдруг сделает своё чёрное дело, и тогда мне — конец. Устраняя протечку, мы одновременно завозили стеновые якоря вдоль

борта по направлению к корме и вери\* на стальном тросе с кормы для стягивания судна назад.

Через некоторое время к нам подошёл «Моздок» и долго не мог встать на якорь. Под ним оказалось так глубоко, что его якорь не доставал дно. Когда он закрепился, мы начали завозить на него буксир и одновременно (чтобы уменьшить осадку) с помощью катеров пытались перегрузить и уголь. Первая попытка сняться с банки не удалась — порвался буксирный конец. Чтобы ускорить разгрузку, мы стали выгружать уголь прямо в воду, и при помощи якорей, в конце концов, самостоятельно стянулись с мели. Затем привели судно в порядок и в тот же день поздно вечером снялись с якоря и пошли в Архангельск, куда прибыли 24 августа. Через пару суток нас поставили в Лайский док для ремонта подводной части. Повреждения днища оказались незначительными — кое-где ослабли или были сорваны головки заклёпок, а балласт правого борта оказался затопленным потому, что оторвался фланец кингстонного ящика, который проходил через него.

Аварийная комиссия, расследовав обстоятельства аварии, судовой экипаж «Яны» виновным в посадке на банку не признала. 5 сентября мы вновь вышли в арктический рейс и до конца навигации работали на морском промере в западной части Карского моря. Закончили навигацию 17 октября. Но закончили мы её не просто так — пришлось пережить ещё несколько неприятных минут. Осенний шторм вынудил нас срочно бросить работу и следовать в укрытие. При перемене курса судно (из-за ошибки рулевого) развернуло бортом к волне, и оно получило приличный крен на левый борт. Вскоре крен ещё больше увеличился. Причиной этого стал уголь — из-за сильного крена он пересыпался в трюме на один борт. Положение стало просто критическим. Осторожными перекачками руля нам удалось-таки лечь носом на волну, после чего, как обычно, уменьшая крен перекачкой балластной воды, стали ждать, когда ослабнет ветер.

Рассказывая о плавании в районе Земли Франца-Иосифа, как ни вспомнить историю открытия этого архипелага. Ещё в 60-е годы XIX столетия известный геолог и революционер-анархист П.А. Кропоткин высказал предположение о наличии неозластной земли между Шпицбергом и Новой Землей. В основе его были результаты наблюдений за движением льдов в этом районе. Это предположение подтвердила австрийская экспедиция Пайера — Вейпрехта, корабль которой «Тегетхоф»\*\*, затёртый льдами у Новой Земли, был отнесен дрейфом к неизвестной земле, берега которой путешественники увидели 30 августа 1873 года. Землей Франца-

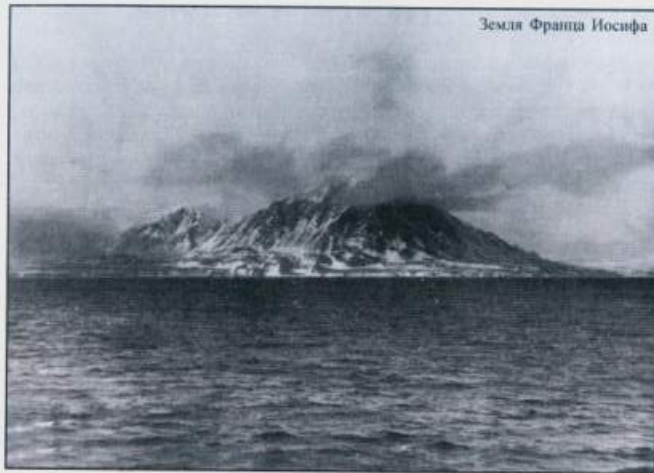
\* Бумажная лента самописца эхолота, на которой производится непрерывная запись глубины под килем судна.

\* Испомогательный якорь.

\*\* «Tegetthoff»



Земля Франца Иосифа



Иосифа они назвали её в честь австрийского императора. Поскольку от островов архипелага до Северного полюса было самое кратчайшее расстояние, то несколько экспедиций, стремившихся покорить Полюс, избирали ЗФИ своей базой. В 1894–1897 годах здесь работала английская экспедиция Джексона. В 1896 году к её базе шли норвежцы Ф.Нансен и Я.Иогансен. Покинув дрейфовавший во льдах свой корабль «Фрам», они предприняли попытку пешком дойти до Северного полюса, но вынуждены были спуститься на юг и перезимовать на одном из островов ЗФИ. Кстати, Нансен при переходе по архипелагу дал название двум островам. Один назвал Ева (в честь жены), другой – Лив (в честь дочери). Позднее выяснилось, что это один остров. Вот почему позднее он получил название Ева-Лив.

В 1899 году на острове Рудольфа зимовала итальянская экспедиция Каньи, в 1902 и 1904 годах здесь работали две американские экспедиции Болдуина и Фиала, которые были снаряжены на деньги миллионера Циглера. Ни одной из них не удалось достичь намеченной цели – Северного полюса.

В 1913–1914 годах на острове Гукера в бухте Тихой зимовало судно «Св. мученик Фока» под командованием Георгия Яковлевича Седова, умершего на пути к Северному полюсу и похороненного предположительно на мысе Аук на западном берегу о. Рудольфа.

Полярный исследователь  
Георгий Яковлевич Седов



Пароход «Св. мученик Фока»



В 1929 году к острову Гукера на ледокольном пароходе «Георгий Седов» прибыла экспедиция во главе с Отто Юльевичем Шмидтом. В подтверждение того, что архипелаг Земли Франца-Иосифа входит во владения СССР, она подняла на этом острове флаг нашей страны. В бухте Тихая была построена и начала действовать новая полярная станция, которая вела постоянные метеонаблюдения.

В 1937 году с острова Рудольфа вылетели советские самолёты с полярными исследователями, которых высадили на лёд в точке Полюса. Так начала действовать дрейфующая станция «Северный полюс» во главе с Иваном Дмитриевичем Папаниным.

В 50-х – начале 60-х годов XX столетия на ЗФИ работала экспедиция № 10 Гидрографического предприятия ГУСМП. В разные годы ею руководили гидрографы А. Князев и П. Михаленко. С помощью аэрофотосъёмки исследователи проделали колоссальную работу по картографированию островов архипелага. Одновременно с работами по триангуляции\* и описанию берегов зимовщики выполнили и небольшой объём промера со льда на мелководье в весеннее время. Основную работу по промеру глубин в проливах и на подступах к архипелагу с юга проделали суда Морской Гидрографической экспедиции в навигационные периоды в течение нескольких лет.

В летнее время на островах ЗФИ гнездится огромное количество водоплавающих птиц: часк, кайр, люриков и чистиков. Селятся они на верхушках скал – птичьих базарах. В проливах и на островах можно часто увидеть морских зайцев, моржей и, конечно же, белых медведей. Расскажу о них поподробнее.

Перед выходом из Архангельска у нас на «Яне» побывал представитель Архангельской зообазы и сообщил, что из зоопарков страны к ним поступили заявки на приобретение белых медведей. Нам предлагалось по возможности заняться охотой и доставить в Архангельск одного или двух медвежат. Подобными просьбами озадачили и другие суда экспедиции.

Уже на второй или третий день после прихода на ЗФИ от «Яны» отошёл катер, несколько человек отправились на нём подыскивать место для установки станции нашей радионавигационной системы «Координатор». Через какое-то время вахтенные заметили возвращающийся катер, причём шёл он медленно и временами даже стопорил двигатель. Когда приблизился, мы увидели, что на буксире он тащит убитую медведицу, вслед за которой, цепляясь за неё, плывут два медвежонок. Увидев перед собой судно и столпившихся на палубе людей,

\* Метод создания на местности опорной геодезической сети для точного определения координат объектов.



Попавшие в неволю у Земли Франца Иосифа. 1956

медвежата попытались, было, отплыть в сторону, но катер их быстренько догнал, на медвежат набросили петлю и подтянули к борту. Их подняли в шлюпку и накрыли сеткой из растительного троса. Бочман и судовой плотник быстренько соорудили две деревянные клетки, и малышей пересаживали туда. В качестве корма пришлось использовать мясо убитой мамы.

Судно продолжало работу, а медвежата между тем росли, и скоро сделанные наспех клетки стали для них тесными. Судовые умельцы сколотили новые и начали перегонять мохнатых пассажиров в их новые места жительства. Один медвежонок сразу понял, что от него требуют, а второй заупрямился, и тогда наши доморожденные укротители додумались: накинули на шею малышу верёвочную петлю и... стали тянуть. В результате бедному медвежонку сломали шейные позвонки. Виновники пытались делать бедняге искусственное дыхание, но и оно тоже было бесполезно. Оставшегося в живых медвежонка мы благополучно привезли 25 августа в Архангельск и сдали заказчику. Кстати, ещё одного медвежонка доставила «Нерпа».

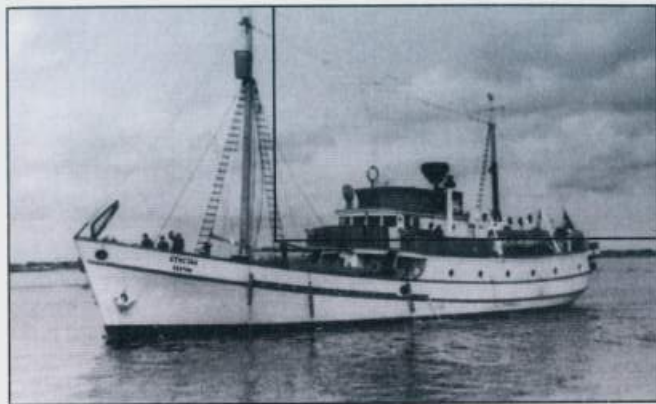
Осенью 1956 года Архангельская гидробаза получила извещение, что ей выделено ещё две шхуны финской постройки, однотипные принятому в 1955 году гидрографическому судну «Моряна». При достройке шхун на них за счёт уменьшения вместимости грузового трюма по заказу предприятия были сделаны экспедиционные помещения.



Мне вновь предстояло поменять место работы – я получил назначение на должность старшего помощника капитана гидрографического судна «Секстан», которое ещё предстояло принять. 14 ноября 1956 года экипаж во главе с В.В.Пустошным выехал из Архангельска через Ленинград, Ригу на Вентспилс, куда шхуну из Финляндии привели на буксире. И опять мы принимали судно без сдаточной команды, осваивали его при помощи спецификации и чертежей. Немного ознакомившись, перегнали «Секстан» в Ригу и встали до весны в экспортный ковш. Через пару недель буксир привёл однотипное судно «Горизонт», его тоже приняла наша команда и до весны законсервировала.

Получив долгожданный отпуск, новый 1957 год я встречал дома. На «Секстан» вернулся в начале марта, когда он уже стоял у причала Рижского судоремонтного завода, где на него установили РЛС «Нептун» и гидрокомпас «Гиря-М». Выйдя из Риги примерно 20 мая, мы вместе с «Горизонтом» 1 июня благополучно прибыли в Архангельск и начали готовиться к выходу в Арктику. В.В.Пустошного сменил капитан В.А.Антуфьев, старшим механиком остался Г.И.Смиренников.

14 июля «Секстан» с промерным отрядом МГЭ-1 вышел в море, и после высадки станций «Координатора» вместе с другими судами начал промер к востоку от мыса Желания в Карском море. Из-за дрейфующего льда сначала мы выбирали участки чистой воды и частенько меняли места, но постепенно лёд разнесло, и наша работа пошла веселей. Когда восточная часть Карского моря ото льда очистилась, экспедиция перебазировалась туда, и гидрографические суда начали промер в районе между островами Известный ГИК и островом Русский. В период перебазирования судно бунгераслось в Диксоне, и ничего примечательного в течение рейса не было. Исключением стало то, что произошло у острова Правды. Надо сказать, что заморозки в 1957 году в Арктике начались необычайно рано, пошёл снег, и кое-где, преимущественно у берегов, быстро начал образовываться лёд. Несмотря на такие условия, штаб морских операций поручил нам снять с острова Правды и доставить в Диксон сотрудницу полярной станции – ей подошло время рожать. К острову мы приблизились на рассвете и встали на якорь. В течение нескольких дней до этого дул штормовой ветер, поэтому на море была порядочная зыбь. По радио мы связались с поляркой, и нам сказали, что на южном берегу острова есть небольшая бухточка, где прибор не так силён, и к берегу там можно подойти. Спустив катер, я с одним матросом и мотористом направился к берегу, выбирая место, походил вдоль него, затем начал осторожно к нему приближаться. Действительно здесь было, вроде, тише,



Гидрографическое судно «Секстан»

и зимовщики уже тут нас ждали. Отдав с кормы якорь, мы носом подошли к берегу, быстро погрузили вещи, приняли роженицу и, подрабатывая задним ходом, начали оттягиваться назад, как внезапно катер накрыла волна. Вода попала во всасывающий коллектор, отчего двигатель заглох. Вторая волна выбросила нас на берег. Зимовщики – они были в валенках, поскольку на берегу уже лежал снег – лезть в воду, чтобы столкнуть катер, отказались. Наших силёнок для этой работы было маловато. Вскоре в днище появились пробоины, и в катер стала проникать вода. Побросав на берег находившееся в катере имущество, кое-как закрепив фалинь, мы бегом (в мокрой, обледеневшей одежде) кинулись на полярку обогреться и обсушиться.

С «Секстана» за нами послали другой катер. При попытке стянуть наш катер с берега он намотал буксирный трос на винт и сломал себе гребной вал, после чего с большим трудом на веслах ушёл обратно к судну. Только к вечеру следующего дня нам удалось стянуть с берега свой катер и вернуться на судно. Этому способствовали успокоившееся море и стихший ветер.

Задание мы всё-таки выполнили: зимовщицу благополучно доставили в порт Диксон, где на причале её уже поджидала машина «скорой помощи». В Архангельск мы прибыли 19 октября и после разгрузки поставили судно на зимний отстой в речке Соломбалке у Маймаксанской судовой верфи.

## Флаг Союза Советских Социалистических Республик поднять!..

Между тем, в системе управления гидрографией начали происходить структурные изменения. В 1954 году Главное управление Севморпути стало подчиняться Министерству Морского Флота СССР, а Гидрографическое управление преобразовали в Гидрографическое предприятие. Через 10 лет Главное управление Севморпути вообще было упразднено, и Гидрографическое предприятие стало подчиняться непосредственно Минморфлоту СССР. Забегая вперёд, скажу и о том, что с 1 сентября 1991 года Гидрографическое предприятие ввели в структуру Министерства транспорта Российской Федерации, а с 1999 года переименовали в Государственное унитарное предприятие Минтранса Российской Федерации.

Продолжая практику обновления флота в 1956-м и отчасти в 1957 годах, Гидрографическое предприятие и Минморфлот СССР через Всесоюзное объединение Судостроения согласовывали чертежи, строительные спецификации и сроки строительства в Финляндии целой серии гидрографических судов. Можно сказать, что наконец-то должна была сбыться мечта гидрографов и моряков – получить в своё распоряжение специализированные суда. Осенью 1957 года в Финляндию выехал представитель Архангельской гидробазы капитан В.В. Пустошный, которому предстояло участвовать в постройке судов в качестве наблюдающего В/О Судостроения.

21 февраля 1958 года меня назначили капитаном и предупредили, что направляя на приёмку головного судна из серии, в которую войдут 12 судов. Всем им предстояло быть построенными на верфи А/О «Лайвателлиус» в г. Турку (Финляндия), то есть там, где до этого уже сошли со стапелей «Моряна», «Секстан» и «Горизонт». Новые суда наметили построить деревянными, с ледовой обшивкой из перобы\*, с



Верфи Лайвателлиус, Финляндия

металлической оковкой форштевня и переменной ватерлинии до мидель-шпангоута\*.

Каждое судно должно было иметь 2 трюма, 2 грузовых стрелы, рабочий катер, 2 спасательных катера вместимостью по 18 человек. Комплект электрорадионавигационных приборов обеспечивал надёжность счисления и позволял использовать судно в качестве лоцмейстерского или промерного в случае установки на нём координирующей аппаратуры. Кроме жилых и обычных служебных помещений на судне имелись гидрографическая рубка, картонная, фотолаборатория.

Для приёмки головного судна должна была выехать группа из трёх человек: капитана, т. е. меня, старшего механика Г.И. Смиреникова и инженера-электрорадионавигатора А.Г. Гамбургера. Из Архангельска мы сначала отправились в Москву, где проходили различные собеседования в Минморфлоте, а также в ЦК КПСС (последнее произвело на нас особое впечатление). Отдел ЦК КПСС (забыл какой точно) располагался в большом каменном здании. Нам выдали пропуска, и в сопровождении офицера мы пошли в направлении кабинета, по пути к которому с изумлением рассматривали офицеров – они стояли на лестничных площадках у входа в коридор каждого этажа и проверяли документы. Беседа в кабинете свелась к инструктажу, суть которого – сплошные запреты. Кроме прочего нам перечислили набор провокаций, которые якобы обычно допускаются за рубежом в отношении простых советских граждан. Забегая вперёд, скажу, что за всё время нашего восьмимесячного пребывания в Финляндии большинство перечисленных запретов нами были нарушены, и ни разу никто из иностранцев нас не провоцировал и не вербовал.

\* Деревя твердой породы, произрастающие в Южной Америке.

\* Шпангоут в середине корпуса судна, указывающий наибольшую его ширину.



Из Москвы выехали 15 апреля. В Хельсинки добирались поездом, там нас встретил человек из Торгпредства и автобусом отправил в Турку. Тот автобус, вёзший, кстати, в Рауму ещё и целый экипаж танкера, построенного для Черноморского пароходства, высадил нас у подъезда гостиницы

«Хоспитц». Здесь ожидал господин Е.А.Васильев (агент фирмы «Нурминен»), который потом опекал нас вплоть до отъезда. Поселили всех вместе в большом 2-комнатном номере, надолго ставшем нам домом. Кстати, помимо телефона в нём были и все «удобства».

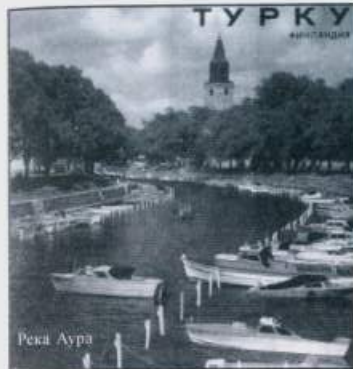
Приехали мы поздно вечером, и хотя следующий день был воскресным, связались по телефону с В.Зубко (зав. отделением Торгпредства СССР в Турку), узнали адрес В.В.Пустошного, отыскиали Василия Васильевича и, он, как говорится, ввёл нас в курс дела. На завтра, мы пошли знакомиться с верфью А/О «Лайватеоллисуус». А между тем тот день стал днём знаменательным. Именно 21 апреля 1958 года был заложен киль последнего судна нашей серии, позднее получившего название «Вихрь».

Верфь располагалась за городом, у её причалов на воде в разной степени готовности уже стояли 4 судна. В закрытом эллинге\* одновременно строилось до 8 судов. После постройки корпуса и установки в нём гл. двигателя и котла, судно на рельсовой дорожке выкатывалось из эллинга к слиповому спуску\*\* и боком на специальной тележке медленно спускалось на воду. На верфи работало около 300 человек. К постройке привлекалось немало субподрядчиков, это они в основном осуществляли монтаж механизмов, трубопроводов, электрического хозяйства, радио и электронavigационных приборов и т. п.

Мы быстро во всё вникли и (сначала вместе с наблюдающими Судимпорта, а потом и самостоятельно) стали поэтапно принимать от верфи выполненные ею работы. Иногда, чтобы не останавливать или не задерживать процесс, проводили приёмки и в выходные дни. В этом случае фирма предоставляла такси, а совместная работа обычно заканчивалась

\* Место постройки кораблей на берегу.

\*\* Рельсы, по которым судно спускается на воду.



Торгпредства, где *крутились* советские фильмы, летом всей колонией выезжали на природу, по вечерам бывали в парке, где играли в волейбол. Иногда ходили в городские кинотеатры, в основном – на французские фильмы с участием восходящей звезды Бриджит Бардо. И хотя получал письма и, по заранее оговоренным дням, жена звонила мне из Архангельска, всё сильнее и сильнее хотелось домой.

Было у нас время и обстоятельно познакомиться с Турку (бывш. Або). Это – древняя столица Финляндии, старейший её город и порт. Уже в XIII веке здесь были крепость и собор. Город разместился на семи холмах, на берегах реки Ауры, впадающей в Балтийское море. Турку возник на месте финского торгового посёлка Коройнен, завоеванного в середине XII века шведами. В 50-х годах XX века население города превышало 150 тысяч человек, а вместе с пригородами составляло 200 тысяч.

Несколько раз мы побывали в Тампере. Город этот промышленный, соперничает с

общим обедом или ужином в ресторане. Постепенно налаживался и наш быт. Командировочные, выдаваемые в валюте, позволяли нам жить нормально. Мы покупали всё необходимое для себя и семьи. Первым делом полностью сменили свой гардероб. Взял напрокат приёмник, он уверенно брал Москву и Ригу, поэтому и были в курсе событий, происходящих на Родине. Каждый выходной были всегда с отделением



Обзорная башня.  
Городской парк. Тампере. Финляндия



Гидрографическое судно  
«Меридиан»

Турку за 2-е место в стране по численности населения. Построен он на перешейке между двумя большими озёрами, и водное пространство является как бы частью городской территории. В густом сосновом бору разбит городской парк, а с расположенной в парке обзорной башни (её высота более 100 метров) хорошо виден весь город. Большое впечатление произвёл на меня возвышающийся на скале памятник: охваченная горем мать с ребёнком на руках с отчаянием смотрит в сторону озера, другой ребёнок прильнул к её ногам. Эта скульптура – память о кораблекрушении, оно произошло в сильный шторм осенью 1929 года на виду у всего города и унесло 138 жизней.

Первое судно под названием «Меридиан» прошло швартовые и ходовые испытания, и где-то к концу июня было полностью готово. Но его сдача застопорилась – по результатам опытного *кренования\** судна выяснилось, что остойчивость ниже норм Регистра. Произошло это потому, что при строительстве общий вес использованных материалов, оборудования и некоторых электронavigационных приборов превысил тот, что был заложен в построечную спецификацию. Особенно сказалось увеличение весовых нагрузок, располагавшихся выше ватерлинии. Теперь, чтобы восстановить заданные контрактом параметры остойчивости, следовало на днище судна уложить 40-50 тонн мертвого балласта, что в свою очередь уменьшило бы грузоподъемность судна (при сохранении неизменной высоты надводного борта – величины, строго контролируемой Морским Регистром). Снижение же грузоподъемности не устраивало заказчика, т.е. Гидрографическое предприятие.

Переговоры между фирмой, Судоимпортом и инспекцией Морского Регистра проходили около месяца, и только после того, как финны, проведя

необходимые расчёты, сумели убедить Регистр в возможности уменьшения высоты надводного борта при сохранении спецификационной грузоподъемности, дело сдвинулось с мёртвой точки. На всех судах серии финны начали укладывать мёртвый балласт, а мы приступили к приёмке уже готовых трёх судов.

По традиции на новом судне в присутствии сдающей и принимающей сторон проводится торжественная церемония по поднятию флага, после чего по обычаю все отдают должное Бахусу. К удовольствию присутствующих, и на этот раз сия традиция не прервалась и была охотно ими соблюдена.

Первые три судна приняли почти одновременно. К тому времени выяснилось, что по ходатайству отделения Торгпредства в Турку всю нашу компанию из трёх человек оставляют до окончания строительства всех 12 судов. Пустошного отозвали в Архангельск, и таким образом на верфи мы остались единственными представителями Гидрографии.

Новенькие суда решили буксировать, поэтому из Советского Союза экипажи для них не вызывались. В Турку за первым судном пришёл буксирный пароход, принадлежавший Балтийскому морскому пароходству, его капитан предложил отбуксировать сразу два, я позвонил в Ленинград, и руководство, учитывая, что время летнее, вероятность штормов невысока, а переход до Вентспилса не так далёк, дало добро.



Гидрографическое судно «Вихрь»

\* Испытания, проводившиеся с целью определения остойчивости судна.



У причала Архангельской гидробазы  
«Айсберг» и «Азимут». 1971



Передача гидрографических судов буксиру проходила так: всё снабжение в различных помещениях мы опечатали, закрыли все каюты, кроме одной, где размещались 2 или 3 человека из команды буксира, оставляемые для вахты на руле на время перехода, вручали капитану буксира документы на судно и подписывали акт передачи. Закончив все формальности по двум судам, в один прекрасный день мы проводили караван и облегчённо вздохнули, но через пару часов буксир вернулся. У головного судна «Меридиан» во время буксировки в кормовой части вырвало кормовые киповые планки и разорвало клееный деревянный планширь. Пришлось это судно оставить на верфи и отправить буксир с одним только «Айсбергом». Третье принятое нами судно «Створ» утащил за собой прямо в Архангельск буксир «Смелый». После гарантийного ремонта на верфи Валмет (г. Турку) он возвращался в Мурманск вот и предложил свои услуги.

Две перегонные команды Архангельской гидробазы перегоняли новенькие суда из Вентспилса в Архангельск по мере их готовности, и первое из них – «Айсберг» – прибыло в порт приписки 11 сентября 1958 года. До середины ноября в Архангельск уже перегнали 8 судов. 4 судна зазимовали в Риге. На последнем – «Вихре» – принятом нами в начале декабря, вернулись в Союз и мы. Сдав судно отстойной команде, мы вместе с Г.И.Смиренниковым вернулись домой. Так закончилась эта необычная, запомнившаяся на всю жизнь командировка. Новый год я встречал в кругу семьи.

## «В командование судном вступил...»

После завершения восьмимесячной заграничной командировки прошло всего два месяца, и с 1 марта 1959 года меня назначили капитаном гидрографического судна «Шторм». Это судно мне следовало подготовить для сдачи в долгосрочную аренду Арктическому и Антарктическому научно-исследовательскому институту. Представитель этого института приехал в Ригу («Шторм» стоял там), чтобы согласовать некоторые вопросы по дополнительному оборудованию рабочих мест, предназначенных для экспедиционного состава. Когда я принял судно, на нём был минимум экипажа. Постепенно команду скомплектовали. Моим старшим помощником назначили Григория Романовича Печерского, моего однокашника, на должность старшего механика перевели Евгения Петровича Шульгина, да и вся остальная команда была мне знакома по совместной работе в Гидробазе. Чтобы поскорее выполнить все заявки нашего арендатора, мы перевели «Шторм» на Рижский судоремонтный завод, и к 23 марта судно было подготовлено. Из Риги мы пошли на Мурманск, где и должны были принять экспедицию.

Так случилось, что в свой первый рейс в качестве капитана мне пришлось выйти в понедельник, что, в общем-то, противоречило всем

морским традициям и подсознательно действовало на психику. Задержка произошла



Юрий Петрович Комаров  
в рулевой рубке  
гидрографического судна  
«Шторм», 1960

из-за того, что Рижское КГБ не получило подтверждение на экипаж из Архангельска, а потому отход, который мы назначили на субботу, состоялся только в понедельник, т. е. в самый «немореходный» день.

Неприятности последовали уже при входе в пролив Зунд. Там нас накрыл густой туман, и пришлось отставаться на якорь. Норвежские деньги, заказанные агенту в Копервики, пришлось почему-то получать в Бергене, и для этого потребовалось сделать лишний переход в сторону от обычного пути шхерного плавания. В придачу к этому все магазины в Бергене оказались закрытыми на 3 дня по случаю пасхальных праздников, и нам пришлось уходить, как говорится, не солоно хлебавши. Правда, потом неприятности отступили. Деньги мы потратили, зайдя в порт Харстад. Дальнейший переход прошёл благополучно. И всё-таки до самого Мурманска пришлось быть предельно внимательным.

Первый рейс с экспедицией ААНИИ в Гренландское море мы выполняли с 28 апреля по 14 мая и вернулись в Мурманск. Второй рейс проходил со 2 по 18 июня с окончанием в порту Архангельск и третий рейс за навигацию 1959 года был нами совершен в период с 8 сентября по 11 октября. В каждом из рейсов мы проводили стандартные гидрологические разрезы на параллелях: южная и северная оконечности о. Шпицберген, а также по параллели входа в Ис-фьорд от берега Шпицбергена до кромки льда, расположившейся вдоль о. Гренландия. Плавание это было далеко не ординарным, т. к. Гренландское море, особенно зимой, весной и осенью, отличается штормовой погодой и почти всегда наличием крупной зыби. В общем, покачало нас изрядно.



По Гренландскому морю  
на гидрографическом судне «Шторм» 1959



Хозяин Арктики

Во время первого рейса заходили в Баренцбург. Из особых случаев следует отметить тот, который произошёл из-за халатности вахтенного. Мы попали в ледовую ловушку, из которой

выбрались с большим трудом. Судно несло льдом на камни о. Земля принца Карла, и без того нервную обстановку еще более усугубил Г.Р.Печерский: перепутав диапазоны работающего эхолота, он вдруг доложил о катастрофически малой глубине под килем. А между тем карта в этом месте показывала глубину более 200 метров.

При возвращении из 3-го рейса побывали в норвежском порту Хаммерфест, причем заход и выход с прохождением шхерного участка выполнили без лоцмана. Навигацию закончили успешно, выполнили все три рейсовых задания. Начальником экспедиции был В.Шамонтьев. Помимо него в состав входили гидрологи А. Янес, Л.Булатов, В.Марецкий и проходившие практику несколько курсантов ЛВИМУ. По итогам плавания в высоких широтах (с учётом штормовой погоды) мы разработали рекомендации для судов подобного типа, где давали дельные советы по подкреплению шлюпбалок спасательно-промерных катеров и балластировке самого судна.

Весной 1960 года после очередного докования и саморемонта «Шторм» был предъявлен инспекции Регистра, и до выхода в Арктику он совершил два рейса в Белое море с проходившими практику студентами Ленинградского гидрометеорологического института. На борту находились и сотрудники ААНИИ, в круглогодичной аренде которого находилось судно. Они испытывали новые приборы, в частности – автоматическую буквопечатающую вертушку, которая определяла скорость и направление глубинных течений.

20 июля «Шторм» вышел в Арктику. Я был его капитаном, а экспедицию ААНИИ возглавлял гидролог А.С.Денисов. В задачу экспедиции входила гидрологическая съемка Карского моря, включая Обскую губу и Енисейский залив. Попутно партия от Института химии Академии Наук СССР проводила исследования по теме «пути миграции стронция-90 в водах Карского моря».



С этой целью с разных глубин отбирались пробы морской воды, проводилось траление дна с отбором его обитателей и отстрел водоплавающей птицы. Добытые материалы консервировались и впоследствии были отправлены в Москву для глубокого изучения.

Как обычно, в Карское море мы вошли проливом Карские Ворота, причём какое-то время пришлось ждать, пока улучшится ледовая обстановка, чтобы можно было обойтись без ледокольной проводки. В течение навигации судно через каждые 30 миль плавания ложилось в дрейф и выполняло гидрологические станции, во время которых при помощи батометров на разной глубине определялась температура, а по отобранным пробам – химический состав воды. Обязательными для выполнения были гидрологические разрезы: пролив Маточкин Шар – остров Белый – остров Диксон, мыс Желания – полуостров Михайлова, разрезы в Обской губе и Енисейском заливе. Все они, за исключением разреза «Желания – Михайлова» выполнялись дважды. Кроме того, гидрологические станции выполнялись через 30 миль и при следовании вдоль кромки льда.

Обработка и анализ материалов этих наблюдений ложился в основу ледовых прогнозов на осенний период и сроков замерзания Карского моря, составленных Арктическим институтом. Одновременно аналогичные экспедиции проводились в море Лаптевых.

Восточно-Сибирском и Чукотском морях. В некоторых местах Карского моря мы выставляли на якорях долговременные станции с автоматическими вертушками для записи характеристик течения и температуры воды. В продолжение всего рейса каждые 4 часа проводились также актинометрические и метеонаблюдения. Судну неоднократно приходилось пробираться сквозь льды, и мы вновь убедились в его маневренности и способности самостоятельно плавать в разреженных льдах. Работая в восточной части Карского



Подготовка к тралению



«Надо, надо умываться...»  
Ледокол «Мурманск». 1968

моря, мы подошли к Северной Земле и, используя полосу чистой воды, хорошо просматривавшейся на ледовых картах, передаваемых Штабом моропераций, пошли на север, и сумели подняться до острова Шмидта, расположенного примерно на 81-м градусе северной широты. Это был совсем не плохой результат для судна такого класса как «Шторм». Два или три раза мы заходили на Диксон, где пополняли запас топлива и продовольствия и высадили на берег вертушку Института химии – выполнив свою работу люди возвращались в Москву.

В первых числах октября «Шторм» совместно с ледоколом «Ермак» начали испытывать гидроакустическую аппаратуру. «Ермак» заводил нас в прошлогодний крупнобитый лёд к северу от мыса Желания (о-ва Новая Земля), оставлял там в какой-нибудь полынье, а сам уходил дальше на север и в условленное время производил малоомощные подводные взрывы. Мы фиксировали их гидрофонами, спущенными в воду с нашего борта. В то время в Арктике уже наступала зима, температура понижалась до минус 10 градусов и ниже, образовывался молодой лёд. Работая в этом районе, мы, наверно, пересеклись с «медвежьей тропой», так как вблизи судна постоянно «паслись» до 10 белых медведей. Иногда они безбоязненно подходили прямо к судну, матросы их подкармливали, фотолюбители сделали множество интересных снимков. Один раз мы наблюдали, как забавлялись

медвежата. Один из них плавал в полынье, а другие, поочередно разбегались по льду и прыгали в воду, стараясь упасть пловцу на голову. Но тот ловко отплывал в сторону, и прыгун, поднимая массу брызг, плюхался рядом. Зрелище всех впечатлило, и все пожалели, что на судне не было кинокамеры.

Забегая вперёд, расскажу ещё одну историю о белом медвежонке. Летом 1968 года мне довелось быть в порту Диксон, и у окошка местной почты с вывеской «до востребования», где можно было встретить знакомых моряков, увидел моего хорошего друга Александра Георгиевича Гамбургера. Ледокол «Мурманск», на котором он работал инженером-электрорадионавигатором, стоял на рейде, а судно, на которое я должен был попасть, еще не пришло, так что у меня впереди были свободные сутки. Через пару часов на рейдовом катере мы приехали на ледокол, и началась наша долгая беседа о друзьях и знакомых, обо всём, что случилось за время, прошедшее с предыдущей встречи. После обеда мы оделись, вышли на палубу ледокола, и Александр повёл меня к своим подопечным. На кормовой палубе под вертолётной площадкой были установлены две деревянные конуры, в одной обитал пёс, а в другой – белый медвежонок. История его прописки на ледоколе мне тут же была рассказана.

Место рождения ледокола «Мурманск» – верфь Вяртсиля порта Хельсинки, а его крестным отцом был Президент Финляндской республики Урхо Калевя Кекконен. После окончания арктической навигации 1968 года ледоколу



После вахты



«Мурманск» предстояло пройти плановый ремонт на той самой верфи, где он был построен, и экипаж решил подарить крестному отцу белого медвежонка. Проведение этой акции, конечно же, было согласовано в верхах, а может быть даже оттуда и подсказано. И вот в начале навигации с помощью судового вертолёт в Карском море был отловлен совсем ещё маленький медвежонок. Его воспитателем стал Александр Георгиевич. Я убедился, что взаимоотношения у них были вполне нормальными, своего воспитателя медвежонок слушался. С момента поймки именно он кормил малыша, ухаживал за ним, мыл и выгуливал на вертолётной площадке. Кстати, прогуливаться с медвежонком любил и капитан ледокола Ф.И.Федосеев. Как и всякий малыш, медвежонок любил поиграть, и пока он не подрос, члены экипажа нередко уносили его в свои каюты или на рабочее место. Мне показывали фотографию, на которой этого малыша запечатлели в центральном посту управления силовой установкой ледокола.

Медвежонок подарили президенту Кекконену, после чего питомец ледокола «Мурманск» прописался в Хельсинском зоопарке. Через год или два ледокол снова зашёл в Хельсинки, и, конечно же, Александр Георгиевич Гамбургер не утерпел и пошёл в зоопарк. Долго он смотрел на уже взрослого зверя, беспокойно снующего из угла в угол, и потом тихонько позвал его по старой кличке. Медведь сначала остановился, посмотрел в разные стороны и на вторичный зов подошёл к месту, где стоял его бывший хозяин, и взглянул на него. То была их последняя встреча.

Однако вернусь к «Шторму». Закончив все работы, 21 октября он благополучно прибыл в Архангельск и вскоре встал на зимний отстой во льду Северной Двины у причала гидробазы в Соломбале. Обе навигации на нём показали, что суда этого класса для работы в Арктике вполне



подходят, что они впоследствии и подтвердили своей многолетней работой. Тот же «Шторм», о котором я буду вспоминать до конца своей жизни, как о судне, на котором впервые вышел в должности капитана, последнюю свою навигацию в Арктике отработал в 1980 году. Кстати, суда этого типа работали не только в Арктике. Например, гидрографическое судно «Вихрь» под командованием капитана Г.Р.Печерского (начальник экспедиции В.И.Пересыпкин) с 20 сентября 1969-го по 01 июня 1970 года работало в Гвинейской республике. Гидрографическое предприятие, согласно контракту предоставив судно и экспедиционный состав, проделало большую работу по замене средств навигационного оборудования в портах Конакри и Бенти. Там были обследованы фарватеры, выставлены буи, на створных знаках поставлена светотехническая аппаратура и составлены подробные планы заходов в порты. По отзыву гвинейской стороны работы были выполнены на «отлично». Правда, когда «Вихрь» вернулся в Архангельск, его пришлось списать. Подводную часть его деревянной обшивки съели тропические подводные черви, и восстановить водонепроницаемость было уже невозможно.



Установка буя на фарватере захода в порт Конакри (Гвинея). Борт гидрографического судна «Вихрь». 1970

## Навигация 1960 года

В 1960 году было списано и передано УВТ Бумдревпрома гидрографическое судно «Моздок», к тому времени имевшее уже достаточно почтенный возраст – 36 лет. Из Диксона привели на буксире для последующего списания ещё одного ветерана Арктики – гидрографическое судно «Циркуль». Построили его в 1908 году в Норвегии. Во время Первой мировой войны его купила Россия, и судно получило название «Иней». Немалую лепту внесло оно в гидрографические исследования Обь-Енисейского района, в работе первых Карских экспедиций. В 1932 году под новым названием «Циркуль» судно передали в Гидрографию Севморпути, и оно продолжило своё участие в изучении юго-восточной части Карского моря. В 1941–1942 годах «Циркуль» был мобилизован и входил в состав гидрографической службы Северного военно-морского флота. После списания в 1961 году его передали в Архангельскую детскую водно-техническую станцию.

В арктической навигации 1960 года участвовал ледокольный пароход «Георгий Седов» и гидрографические суда «Могилёв», «Фарватер», «Вихрь» и «Маяк». Трудились они на морском промере в Карском море в составе



Гидрографические суда «Фарватер» и «Вихрь»

Гидрографическое судно «Маяк»



МГЭ-1. «Моряна» и «Волна» занимались лоцмейстерскими работами, а на «Шторме» базировалась экспедиция ААНИИ. Навигация прошла безаварийно, и в октябре все суда возвратились в родной порт.

Из Игарки на ремонт в Архангельск пришёл «Норд» и буксирный пароход «Коми» (на следующий год его передали на баланс Архангельской гидробазы). Построенные в Финляндии в 1958 году суда типа «Меридиан» (с автономностью плавания в 30 суток) выполняли основной объём гидрографических работ в арктических морях. В течение 60-70-х годов они работали во всех арктических гидробазах в качестве лоцмейстерских и промерных судов, выполняя по 14–16 тысяч линейных километров промера ежегодно.

## Судьба «Георгия Седова»

Высокоширотные районы Арктики из-за сложных ледовых условий были недоступны для имевшихся в Гидробазе гидрографических судов, поэтому в 1958 году Гидрографическому предприятию передали ледокольный пароход «Георгий Седов».

Первый год «Георгий Седов» зимовал в порту Тикси, а в следующем, то есть в 1959 году, его приняла на свой баланс Архангельская гидробаза и стала использовать на морских промерах в Карском море. Капитаном назначили В.А. Комарова, а старшим механиком – Н.Т. Славнова.

Легендарный ветеран Арктики «Георгий Седов» служил людям до 1966 года. А построен он был в 1909 году в Глазго (Англия) и в первые годы носил название «Беотик». Первоначально им владела канадская зверобойная компания, промышленная зверя у берегов Ньюфаундленда. В межсезонье она использовала «Беотик» для доставки грузов на арктическое побережье Канады.

В 1916 году ледокол приобрела Россия, и он получил новое название – «Георгий Седов». Использовали его для перевозки военной техники, грузов для строящейся Мурманской железной дороги, во льдах Белого моря – для проводки не имеющих ледового класса транспортных судов.

Ледокольный пароход  
«Георгий Седов». 1929







Земля Франца Иосифа. 1954.  
Фото Петра Котцова

плавания на западном участке Северного морского пути.

В 1921 и 1926 годах ледокольный пароход «Георгий Седов» участвовал в Карских товарообменных экспедициях и, начиная с 1921 года, ежегодно выходил в Белое море на зимний промысел по добычке гренландского тюленя. В 1928 году «Георгий Седов» ходил к Земле Франца-Иосифа на поиски экипажа потерпевшего аварию дирижабля «Италия».

21 июля 1929 года под командованием капитана В.И.Воронина с экспедицией, возглавляемой О.Ю.Шмидтом, «Георгий Седов» вышел из Архангельска и взял курс на архипелаг Земля Франца-Иосифа. Предстояло построить на ЗФИ полярную станцию и водрузить на этом архипелаге флаг страны Советов, и это означало бы, что данная земля входит во владения СССР. «Седов» достиг  $82^{\circ}14'$  северной широты, что для этого района явилось рекордом свободного плавание. На следующий год он в очередной раз доставил на ЗФИ научную экспедицию, а затем проследовал на восток к загадочному архипелагу Северная Земля. Следуя северной частью Карского моря, экспедиция открыла острова Визе, Исаченко, Воронина, Длинный, архипелаг Седова у западного побережья Северной Земли и остров Шмидта. Как и в предыдущую навигацию, судном командовал капитан В.И.Воронин, начальником экспедиции тоже был О.Ю.Шмидт. На острове Домашний архипелага Северная Земля ледокол выгрузил зимовочную экспедицию из 4-х человек во главе с Г.А.Ушаковым. В течение двух лет она исследовала острова и составила первую карту архипелага.

В 1931–1936 годах «Георгий Седов» во время арктических навигаций занимался экспедиционными работами в Карском море и в море Лаптевых.

На его борту работали экспедиции Арктического института и Гидрографического Управления ГУСМП.

В 1936 году в честь ледокольного парохода «Георгий Седов» назван пролив (рейд) между островами Правды и Нансена в архипелаге Норденшельда в Карском море. В 1937 году его имя получил открытый им архипелаг вблизи Северной Земли.

В 1937 году недалеко от острова Бельковского в море Лаптевых вынуждено зимовали ледокольные пароходы «Георгий Седов», «Садко» и «Малыгин». Весной 1938 года большая часть их экипажей была вывезена самолётами, а в августе того же года ледокол «Ермак» вызволил из ледового плена «Садко» и «Малыгина». Вырвать «Седова» не удалось – во время ледового сжатия у него было повреждено рулевое устройство, двигаться самостоятельно он не мог, а буксировать его в сплочённых льдах было невозможно.

Зимовать на «Георгии Седове» остались 15 моряков во главе с капитаном К.С.Бадигиным, научной работой руководил студент 5 курса Гидрографического



На переднем плане исследователи Арктики Владимир Юльевич Визе (слева) и Отто Юльевич Шмидт (справа)

института В.Х.Буйницкий. За 812-дневным дрейфом ледокола следила вся страна, весь мир. «Седову» пришлось испытать неимоверную свирепость природы. Только за три осенних месяца 1938 года в его судовом журнале было зарегистрировано 51 ледовое сжатие, а в декабре 1939 года (последнем месяце дрейфа), по словам К.С.Бадигина, судно попало в *самое пекло ледяного ада*. Несмотря на трудности, нехватку приборов научные результаты дрейфа оказались значимыми. 29 августа 1939 года «Георгий Седов» достиг рекордной для дрейфующих судов  $86^{\circ}39'5$  северной широты.

13 января 1940 года ледокол из ледового плена был освобожден, а 4 февраля Москва с ликованием встречала седовцев. Свой героический дрейф они закончили на широте  $80^{\circ}30'$  сев. и долготе  $01^{\circ}50'$  вост. Всем участникам дрейфа было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Ледокольный пароход тоже получил награду – орден Ленина.

В годы Великой Отечественной войны и позднее, вплоть до момента передачи в 1958 году Гидрографическому предприятию ММФ, ледокольный пароход «Георгий Седов» использовался в Арктическом бассейне на грузоперевозках: снабжал полярные станции и зимовки, помогал зверобоям. С 1959 по 1966 год работал в Архангельской гидрографической базе ГПИМФ

на морском промере в составе морской гидрографической экспедиции № 1.

19 октября 1966 года, отмечая возвращение ледокола из последнего для него арктического рейса, общественность Архангельска устроила орденоносному ледокольному пароходу торжественную встречу. На рейде аванпорта Чижовка «Георгий Седов» встречал почётный эскорт из военных и гражданских судов. Все стоявшие в порту суда были расцвечены флагами международного свода сигналов. Протяжными гудками они приветствовали легендарного

«Георгий Седов»  
в Карском море после шторма



ветерана Арктики. На Красной пристани, где ошвартовался «Седов», состоялся многолюдный митинг, который (впервые в истории Архангельского телевидения) транслировался в прямом эфире, и его сумели посмотреть тысячи телезрителей, которые на Красную пристань Архангельска попасть в этот день не смогли. Прямо с ходового мостика «Седова» выступали *седовцы* Герои Советского Союза К.С.Бадигин, С.Д.Токарев, Н.С.Шарыпов и другие почётные гости.

В адрес «Георгия Седова» его бывший капитан Константин Сергеевич Бадигин сказал очень много тёплых слов и предложил поставить «Георгия Седова» на вечную стоянку в Архангельске, он, мол, своим трудом заслужил пенсию и почётную старость. Этот призыв, ещё раньше прозвучавший со страниц газеты «Правда Севера», был подхвачен во многих уголках нашей страны. Поддержали его и бывшие полярники Э.Кренкель, Б.Чухновский, А.Ляпидевский, писатель В.Беляев. А директор музея Революции в Москве предложил провести «Седова» по каналам в Москву, поставить его на вечную стоянку на Москва-реке и организовать в нём филиал музея.

Но благим помыслам осуществиться было не суждено. Разговоры так и остались только разговорами. Когда дело дошло до финансирования проекта,



Почтовый конверт со спецашением и автографами седовцев





Торжественная встреча ледокольного парохода «Георгий Седов»,  
возвращающегося из последнего арктического рейса.  
Северная Двина. 19 октября 1966 года

денег в стране Советов не нашлось. Члены коллегии Министерства морского флота СССР на своём заседании (15 ноября 1966 года) констатировали: «вследствие возрастного износа судно находится в неудовлетворительном техническом состоянии, подлежит списанию и разделке на металлолом. Для сохранения судна и использования его в качестве музея потребуется затратить: на ремонт корпуса и оборудование судовых помещений одновременно 350 тысяч рублей; на содержание обслуживающего персонала и поддерживающий ремонт ежегодно 55 тыс. рублей». Принять на себя такие затраты Министерство морского флота отказалось и ограничилось тем, что распорядилось увековечить память ледокольного парохода «Георгий Седов» по аналогии с ледоколом «Ермак», установить на построенном в Ленинграде новом ледоколе-гидрографе (ему было присвоено название «Георгий Седов») мемориальную доску и снять документальный фильм.

Короче, в конце концов, закончилось всё тем, что орденосное судно, в суровых буднях добывавшее славу Советскому Союзу, было этим Союзом продано.

Моему отцу Петру Павловичу Копытову посчастливилось работать на «Георгий Седов», когда этому ледокольному пароходу было всего семь

лет. Тогда царская Россия его только что приобрела. 4 месяца отец ходил на нём в море 3-м штурманом (с 1 ноября 1916 года по 20 февраля 1917-го).

С 1 ноября 1966 года, то есть спустя ровно 50 лет, на старенького «Георгий Седов» в качестве капитана назначили меня. В это время самостоятельно в море ледокол уже не ходил, и я по сути дела был вынужден 5 месяцев заниматься оформлением его смертного приговора, того самого, утверждённого на Коллегии Министерства морского флота СССР. Памятные судовые документы, приборы, инструменты и другие реликвии с ледокольного парохода я передал в морские и краеведческие музеи Архангельска, Москвы, Одессы и Мурманска. Орден Ленина и грамоту Верховного Совета СССР о награждении ледокольного парохода «Георгий Седов» сдал в отдел наград Архангельского Облсполкома (оттуда орден был передан Архангельскому областному краеведческому музею, где его вскоре украли, а преступников так и не нашли).

Между тем, осенью 1967 года Гидробаза получила указание Минморфлота о подготовке к отправке в ФРГ (для разделки на металлолом) списанного «Георгий Седов». Буксировка поручалась Северному Морскому пароходству. Встретившись со вторым секретарём Архангельского Обкома КПСС Н.П.Кудрявцевым (кстати, он тоже ратовал за организацию на «Седове» музея), я сообщил о решении Москвы, и партийный босс пообещал срочно связаться с министерством. Не знаю, предпринимал ли он что-либо – во всяком случае, никакого позитивного результата не последовало, и подготовка к отправке «Седова» не прекратилась.

18 октября 1967 года я передал (по акту) капитану буксировщика «Протей» обречённое судно, и оно отправилось в свой последний путь.

Как тут не привести в пример Норвегию, где к истории мореплавания относятся достойно и очень бережно. В Осло, в специальном музее, хранится знаменитый корабль «Фрам», на котором ходили Ф.Нансен и Р.Амундсен. Там же можно увидеть легендарный плот «Кон-Тики» и папирусную лодку «Ра», на которых тысячи морских миль проплыл знаменитый путешественник Тур Хейердал...

В последующие годы несколько раз возникали слухи, что будто бы немцы не пустили «Георгий Седов» в переплавку и организовали в нём музей. Но, увы, этот «факт» не подтвердился.

## «Сухопутный» период моей жизни

В январе 1961 года я серьезно заболел, нескольких месяцев упорно лечился в больнице, дома и в санатории. Потом взял отпуск и отгулы, и только в конце октября вышел на работу, но не в плавсоставе – меня перевели на должность помощника начальника гидробазы по кадрам. Откровенно говоря, эта работа была не по мне, и на следующий год в октябре меня назначили капитаном гидрографического судно «Яна», стоявшего в капитальном ремонте на СРЗ «Красная Кузница». Последствия болезни ещё сказывались и пока не давали мне возможность выходить в море. Расставаться с ним я не хотел, и всё время искал подходящий «повод», чтобы вернуться «на круги своя», и вскоре оказия подвернулась.

На Астраханском заводе «Красные Баррикады» для гидрографического предприятия строился небольшой буксир, и хотя он предназначался для Хатангской гидробазы, перегнать его из Астрахани в Архангельск вызвался я. Чтобы ближе познакомиться с достраивающимся буксиром в июле 1963 года я первый раз полетел в Астрахань, а на саму приёмку уже захватил с собой из Архангельска часть команды. Перелёты проходили через Москву, когда я первый раз возвращался из Астрахани, то столица в этот день встречала



Волго-Балтийский канал

т. к. весь любопытствующий народ с площади был вытеснен милицией.

4 сентября, по окончании приёмки «МБ-8» (так назывался наш буксирчик) мы повели его из Астрахани в Архангельск. А до этого мы больше месяца придирчиво проверяли свежее испечённого новичка, участвовали в швартовых и ходовых испытаниях с выходом в Каспийское море. А проживали всё это время в поселке Красные Баррикады под Астраханью. Побывали на рыбацкой тоне и воочию увидели, как ловят осётров. Чёрную икру ели ложками прямо из таза, заполненного ею до краёв.

Речное плавание резко отличается от морского и имеет немало особенностей. Правила расхождения судов тоже отличаются. Разные там «отмашки», семафоры и прочая канитель здорово осложняют жизнь моряка, рискувшего вести судно по реке. Часть путевых карт достать не удалось, и мы иногда шли, пристраиваясь за каким-нибудь судном, скорость которого совпадала с нашей или была чуть меньше. По пути следования на короткие стоянки заходили в Камышин, Волгоград, Куйбышев, Саратов, Горький, Череповец, затем через Марининскую систему попали в Онежское озеро и по Беломоро-Балтийскому каналу – в Белое море. 2 октября пришли в Архангельск. Позади осталось увлекательно-познавательное путешествие, позволившее познакомиться и с Волгой – главной речной магистралью Европейской части нашей страны.

С декабря 1963-го до июня 1969 года я работал групповым капитаном отдела флота Гидробазы. Я обязан был наблюдать за ремонтом гидросудов, за состоянием всех мелких плавсредств, за ведением технической документации по судам и отделу, участвовал в различных комиссиях и переписке, объём которой с каждым годом почему-то всё возрастал и возрастал. Именно в этот период мне пришлось принимать участие и в неприятных процедурах, связанных со списанием ледокольного парохода «Георгий Седов».



Гидрографическое судно «Яна»



В отделе помимо меня работало ещё четверо: капитан-наставник Иван Иванович Репинский, механик-наставник Георгий Павлович Голенищев, групповой механик Александр Степанович Малыгин и радиоинженер Виталий Михайлович Дмитриев. Начальником отдела был И.И.Репинский — опытный судоводитель, работавший ранее в Архангельском арктическом пароходстве капитаном транспортных судов.

Не могу не упомянуть и других капитанов, вложивших свою лепту в освоение Арктики. Не один десяток лет проработал в Полярной гидрографии Василий Васильевич Пустошный, Георгий Васильевич Пашинский, Андрей Константинович Просвириков, Владимир Фёдорович Пустошный, Григорий Романович Печерский, Валентин Николаевич Власов.

Об упомянутом мной Валентине Николаевиче Власове расскажу подробнее. Он — потомственный моряк, его отец Николай Савватеевич Власов (капитан буксирного парохода «Муссон» Северного морского пароходства) погиб вместе с подорвавшимся на mine судном. Произошло это 15 ноября 1944 года вблизи норвежского порта Киркинес.

Валентин Николаевич Власов окончил морской техникум и Архангельский педагогический институт. Был он человеком эрудированным, хорошо знавшим историю и не лишенным чувства юмора.

С начальником отдела флота Иваном Ивановичем Репинским его связывало давнее, ещё с совместной учёбы в морском техникуме, знакомство. А потому Валентин Николаевич иногда позволял себе обращаться к своему руководителю и в шутливой форме. Одним из поводов, ставшим «причиной» подобного обращения, стало существовавшее в те годы положение о том, что экипаж выведенного из эксплуатации на зимний отстой судна переводился на оплату в размере 80% оклада без котлового довольствия (питания). Привожу отклик Власова на это «положение».

*Камер-коллегии столоначальнику,  
капитану-наставнику Ивану Ивановичу  
господину Репинскому.*

*Сим решеком спешу предуведомить Вас, што ноября 5 числа на память преподобного Иакова Боровицкого, Новгородския чудотворца, радением корабельных служителей и моим тож доставил я свою лодью на зимний отстой на Соломбальском заводе, што ещё Красной Кузницей прозывается.*

*А корабельные служители мужеска и женска полу, понеже на ладье хлад наступил, разбрелись хто-куды со своей пажитью на зимние квартиры.*

*Того ради, раздумью Вашему представляю: не обидно ли будет корабельным служителям столь рано казённых харчей, на зиму глядя, лишаться, ибо доподлинно мне от дотошных людей известно, што каверзы эфти мне никто иной, как всё тот же гораздо изворотливый Егорка Голенищев\* чинит.*

*Доколе я буду от эфтого Егорки обиды и помешательства сносить, а через то тем наипаче разные протори терпеть, никуда, кажись, неизвестно.*

*А ведь ежели на все эфти Егоркины злодейства со стороны взгляд кинуть, дак давно бы ему в остроге быть следовало, да попустительство он Ваше видя, только зубы скалит да в бороду ухмыляется.*

*А потому, ежели и на сей раз свершения Вашей воли по сему моему решеку не будет, буду я челом бить прямо в Санкт-Петербурх, в самую Адмиралтейств коллегию.*

*К сему решеку смиренный корабельный вожа  
Васька Власов руку приложил в лета от  
сотворения мира семь тысяч четыреста  
шестьдесят осьмое, ноября 5 числа.*

А вот ещё один *решеку*, составленный в связи с возникшими слухами о введении для работников Минморфлота обязательного ношения форменной одежды.

*Тайному советнику  
и корабельной канцелярии генералу  
Ивану Ивановичу Репинскому.*

*Милостливый сударь мой, Иван Иванович! Ног Ваших касаюсь, корабельный вожа Васька Власов челом бьёт, а об чём, — ниже прописано будет.*

*А прошёл промеж корабельных людшек слух, будто старец один рейтарского виду на Гидробазе сказывал, вышел де в*

\* Георгий Павлович Голенищев, механик-наставник, ответственный за ремонт гидрографических судов.

*нынешнем году на Москве-граде указ: всем корабельщикам с первого генваря форменные кафтаны носить вельми строго, а буде хто того указу ослушаетца, бить того батоги и кормовых денег лишать.*

*Я как тое малку сподобился слышать, людшек тех, што про указ слышали, себе призвал и распрос им учинил строгой. А как они мне на духу все обьказали, по многоразмышленном удивлении я тут себя в лоб и хватил: инда старец то не Вы ли?*

*И как есть это истинная правда, пришло мне с первых рук сведать, доподлинно ли то известно, што с первого генваря кафтаны форменные носить? И как тое кафтаны жалованы будут, али на свои деньги?*

*Я так умом своим понимаю, жалованный то кафтан лучше бы, а ежели самому справлять, к пользе никакого виду нету. Опять же и без того, мы обуты-одеты: шубейка баранья, шапка овчинная выбойная, сапоги телятенные опойные, а хто в достатке, так и штаны себе суконные синие справить может. А Егорка Голенищев ныне поприших, видно, боится, сукин кот, што за такие его мерзкие перед Господам Богом дела могут в колодки забить да скована в цепях держать.*

*А про кафтаны отпишите.*

*А сию грамоту запечатал своим перстнем  
корабельный вожа Валька Власов. Ноября 17 день,  
в лето от сотворения мира 7470-е.*

В этот «сухопутный» период моей трудовой деятельности меня не раз избирали в партбюро Гидробазы и одновременно – в базовый комитет профсоюза и в Севбасскомфлот. Четыре созыва, то есть восемь лет кряду, избирали депутатом Соломбальского районного Совета депутатов г. Архангельска.

В эти годы во время арктических навигаций на флоте Архангельской гидробазы изредка, но все же происходили аварийные случаи. Некоторые из них, такие как касания банок гидрографическими судами «Волна», «Секстан» и «Яна», серьезных последствий не имели. Но в 1968 году на «Волне» произошёл трагический случай, в результате которого погибли четыре человека. В тот злополучный день базирующийся на судне лоцмейстерский отряд должен был ввести в действие огонь на навигационном знаке Тадибе-Яха в Обской губе. Судно стояло на якоре, и,

как обычно, несколько человек из его экипажа и лоцотряда на судовом катере отправились к берегу. Погодные условия были не совсем благоприятными – западный ветер разводил порядочную волну, особенно ощутимую на идущих вдоль берега песчаных косах. На одной из них в катер заплеснуло прилично воды, и из-за увеличившейся осадки следующую косу пройти он уже не смог, а очередная волна его перевернула. Все люди оказались в воде, и четверо из них выбраться на берег не смогли. Позднее их тела были самолётом доставлены в Архангельск и захоронены.

Этот трагический случай наделал много шума, и в качестве одной из мер по предупреждению аварийности отдел флота был реорганизован в Службу флота, где появилась должность капитана-наставника, на которую в июне 1969 года назначили меня. Спустя месяц я уже вышел в море с инспекцией. Последующие 10 лет я то подменял штатных капитанов, то участвовал в приёмке судов, то выходил в море на 1,5–2 месяца с проверками, при этом переходил с одного судна на другое, что происходило не только в порту, но и в открытом море.



## Ледокол «Петр Пахтусов»

Все послевоенные годы гидрографический флот понемногу пополнялся. Вслед за логгерами были получены три зверобойные шхуны финской постройки. Их тоже приходилось приспособлять для работы гидрографов. Первые 12 специализированных судов типа «Меридиан» были построены в 1958 году в Финляндии, и последующие 20 с лишним лет именно они выполняли основной объём гидрографических работ. Имея специальную ледовую обшивку и мощность главного двигателя в 400 л. с., они развивали скорость до 10 узлов при автономности плавания 30 суток.

Чтобы трасса Северного морского пути осваивалась ещё успешнее, перед полярной гидрографией стояла задача: охватить исследованиями новые районы и увеличить объёмы работ. Чтобы решить её успешно, Гидрографическое предприятие организовало три экспедиции (МГЭ-1, МГЭ-2, МГЭ-3). Базировались они на судах, приписанных к Архангельску, Тикси и порту бухты Провидения. Каждую навигацию они выходили в Арктику для выполнения морских промеров (главную основу для создания будущих навигационных карт), причём работали не только в ранее неисследованных районах, но и уточняли промеры прежних лет.

Изучать высокоширотные районы Арктики обычным гидрографическим судам не позволяли ледовые условия, поэтому в 1959 году Архангельской гидробазе передали ледокольный пароход «Георгий Седов». Затем в Ленинграде по специальному проекту в 1966 году построили дизель-электрический ледокол-гидрограф «Петр Пахтусов» мощностью 5400 лошадиных сил, оборудовав его комплексом электрорадионавигационных приборов и промерной аппаратурой. Он был способен свободно проходить во льду толщиной до 60 см. Ледокол был назван в честь гидрографа Петра Кузьмича Пахтусова, неугомиго исследователя Новой Земли, умершего в возрасте 35 лет от понесенных в походах тягот.

Первую свою навигацию, «пробу сил», ледокол провёл на Балтике, занимаясь ледовыми проводками транспортных судов в Финском и Рижском

Ледокол «Петр Пахтусов» проводит караван речных судов по Енисею



заливах. Он первым из судов подобного класса прошёл в порт Выборг, вскрыл лёд и обеспечил ледокольную проводку транспортов из порта, несмотря на предельно малые для него глубины. Сложной работе в незначительной степени способствовало и то, что в команде новенького ледокола работали и моряки с прославленного ледокольного парохода «Георгий Седов»: капитан В.Ф.Пустошный, второй помощник капитана А.И.Демещкий, боцман Н.К.Макаров, матрос Е.В.Алехин и другие. Именно они составили костяк нового коллектива.

В мае 1967-го «Петр Пахтусов» прибыл в Архангельск, и с той поры началась его многолетняя вахта в арктических морях. Привлекался он и к проводкам по Северному морскому пути речных судов (их перегоняли на реки Сибири).

Шли годы, в экипаже менялись люди, а ледокол неизменно с июля по сентябрь участвовал в измерении морских глубин, в октябре-ноябре нёс лоцманскую вахту на реке Енисей и на ледокольном обеспечении в портах Дудинка и Игарка, а с декабря по апрель стоял на трудовой вахте в порту Архангельск. Во время неё оказывал лёд, заводил в порт и выводил из него транспортные суда, снабжал их пресной водой, топливом и многим другим, спускал лёд с акватории порта...

В навигацию 1969 года экипаж ледокола «Петр Пахтусов» установил рекорд: выполнил 22 тысячи километров морского промера. Это расстояние равно половине длины экватора! До этого, ни одно из промерных судов не могло похвастать лучшим результатом.

В апреле 1975 года ледокол участвовал в первой операции «ледовый причал» — проводил теплоход «Валдайск», который вёз грузы для геологов на мыс Варандей. Аналогичные рейсы были повторены им в 1976, 1978 и 1984 годах. Но список славных дел ледокола этим не заканчивается. На реке Енисей выше порта Игарка, куда морские суда обычно не заходят, «Петр Пахтусов» спас десятки речных судов (из-за внезапного ледостава они вмёрзли в лёд).

Общезвестно, что ледокольный флот убыточен. «Петр Пахтусов» — исключение! На своё содержание он зарабатывал в течение двух десятков лет, а всё потому, что много работал в аренде сторонних организаций. Труд экипажа был залогом успеха. В этой связи, как ни вспомнить Василия Никитича Богданкова, проработавшего в Полярной гидрографии 34 года. Капитаном «Петра Пахтусова» он был назначен в 1968 году, когда ледоколу исполнился всего один год. Проработав на нём почти 10 лет, Василий Никитич умер 29 ноября 1976 года во время рейса (ледокол стоял в порту Дудинка).

В разные годы им командовали капитаны В.С.Потаенко, В.А.Шамин, Б.И.Левинский, А.И.Демещкий. По несколько лет на нём работали и оставили о себе добрую память старшие помощники капитана: Г.М.Зуев, В.И.Колесников, В.В.Курбатов (последний капитан ледокола); помощники капитана: Т.П.Чхатишвили, В.А.Дудин, В.К.Горбалева; начальники радиостанции: П.Е.Аспедников, Н.Ф.Котлов; электрорадионавигаторы: Л.А.Хованский, В.К.Волнухин; механики: Е.П.Шульгин, В.Н.Папуков, С.М.Бажанов, О.М.Морозов, А.А.Полов; электромеханики: Г.С.Тыркалов-Грунау, Ф.И.Мащепуров, В.А.Лукиных; боцманы: Е.В.Алехин, Л.В.Трифанов; матросы: В.Я.Струтинский, А.Ф.Заварзин, А.А.Матерухин; электрики: В.В.Лукин, Н.В.Климов; мотористы: В.Н.Мотовилов, В.М.Иванов, Г.А.Карась, И.Д.Бобылев; повара: Е.Я.Свистак, Г.А.Субоч и многие другие моряки.

После 25 лет работы в составе флота Архангельской гидробазы «Петр Пахтусов» в 1992 году был передан Архангельскому морскому торговому порту, а тот через несколько лет продал его на металлолом. На разделочную базу где-то в Индии ледокол шёл самостоятельно и при этом *в поте лица* трудился — на место гибели он отводил не только себя, но и вёл на буксире крейсер Северного флота, тоже списанный.

Первый раз штатного капитана ледокол «Петр Пахтусов» я подменял в 1971 году. После ремонта на судоремонтном заводе «Красная Кузница» следовало провести ходовые испытания. Назначение я получил 6 июля, и в тот же день ледокол вышел в Двинской залив Белого моря. До этого не один раз я уже бывал на «Пахтусове» в качестве капитана-наставника, и в период проведения весенних ледокольных кампаний в порту Архангельск, и в арктических рейсах. Но одно дело стоять на мостике, наблюдать за действиями коллег и оценивать их работу со стороны, совсем другое — командовать ледоколом самостоятельно. До этого я ходил на судах шириной 9–10 метров, а у «Пахтусова» от борта до борта — 18 метров! Тут уж, к примеру, если идёшь по реке Маймаксе, то её берега кажутся очень близкими к бортам, а отсюда и опасение: как бы при расхождении со встречным судном не чиркнуть своим бортом о его борт или не задеть бровку канала.



Василий Никитич  
Богданков

С капитаном ледокола В.Н.Богданковым мы договорились, что на выходе из порта командовать судном будет он, а заводить его в порт буду я. Так и поступили, и всё прошло нормально. Ледокол



оказался легко управляемым. Поздно вечером того же дня мы пришвартовались у завода «Красная Кузница», чтобы устранить выявленные небольшие огрехи. Вечером следующего дня я уже самостоятельно (после подписания приемо-сдаточного акта) перевёл ледокол к причалу морского-речного вокзала, где предстояло принять необходимый запас пресной воды, погрузить снабжение и продовольствие и тем самым закончить подготовку к выходу в море. В эти же дни на судно прибыл отряд гидрографов во главе с М.П.Кошелевым – ледоколу предстояло принять участие в промерных работах в восточной части Баренцева моря к западу от Новой Земли. 10 июля, завершив подготовку, я вывел ледокол «Петр Пахтусов» в море.

Станции нашей радионавигационной системы были высажены на Новую Землю гидрографическими судами «Дмитрий Овцын», «Дмитрий Лаптев» и «Степан Малыгин». В море они вышли несколькими днями раньше нас, поэтому, сделав заход на одну из станций (там требовались медицинская помощь нашего судового медика), ледокол вскоре начал отсчёт выполненным километрам промера. Промерные галсы по направлению запад-восток располагались в открытом море и близко к берегу не подходили. Море было пустынным, лишь изредка проходили рыболовные траулеры.

Выполнять промер означало заниматься делом однообразным. Представьте себе: несколько десятков миль судно идет курсом 270 градусов, затем отходит на север или на юг на расстояние 1-2 километра в зависимости



Ледокол  
«Петр Пахтусов»



Юрий Петрович Копытов в должности начальника Службы флота  
Архангельской гидробазы

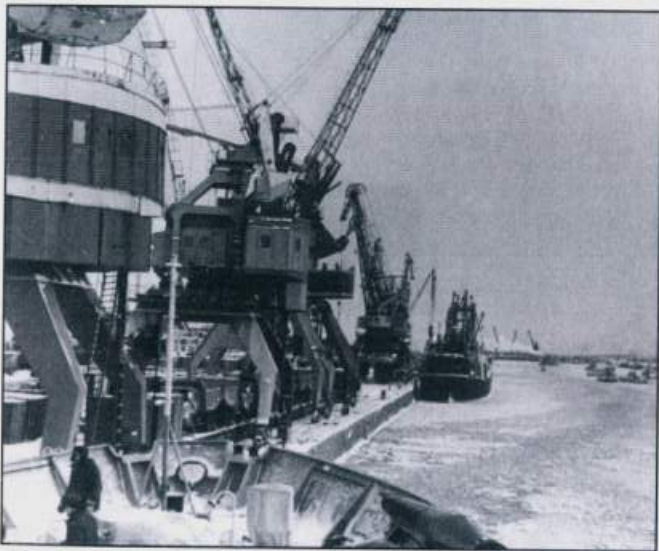
от масштаба промера для будущей карты, затем курс 90 градусов до конца галса, потом опять поворот и так много суток подряд.

Обычно перед выходом в море у экипажа напряженные дни: нужно всё подготовить, погрузить и ничего не забыть, к тому же то и дело «взбадривают» проверяющие, а их число – легион. Это и врачи, и пожарные, и Регистр, и морская инспекция, портнадзор, пограничники. Спокойствие наступает, только когда порт остаётся позади. Затем начинается заколдованный круг: вахта, сон, отдых... Вскоре и они приедаются, и тогда между членами экипажа устраиваются турниры по шахматам, домино, нардам, организовывается прокат кинофильмов или совместное прослушивание радиопередач и проч. Даже выезд катером на берег становится для людей хоть маленьким, но всё же событием, прерывающим повседневную рутину.

Этот рейс в Баренцево море являлся как бы предварительным, так как основные работы экспедиция должна была развернуть в Карском море. Отработав месяц в этом районе, все гидрографические суда и ледокол «Петр

Пахтусов» зашли в порт Мурманск для пополнения бункера воды и продовольствия. Спустя несколько суток суда вышли в Карское море, а «Пахтусов» 14 августа прибыл в Архангельск. Здесь ему предстояло принять для буксировки в Обскую губу несамоходный плавучий кран, предназначенный для нефтяников Приобья.

Я сдал ледокол штатному капитану и ушёл в отпуск. На душе было хорошо: завершившийся рейс показал, что за годы, проведённые на береговой работе, капитанские навыки мною не утрачены, что я уверенно чувствую себя даже на мостике такого мощного судна, как «Петр Пахтусов».



У причала порта Дудинка

## Крушение гидрографического судна «Иней»

Вспоминая о 60-х и 70-х годах XX века, не могу не рассказать о гибели (в 1968 году) в Восточно-Сибирском море гидрографического судна «Иней», приписанного к порту Тикси.

Если капитан транспортного судна старается, как можно далее обойти обозначенную на карте опасность, то капитан гидрографического судна поступает иначе. Он подводит своё судно как можно ближе к опасному месту, гидрографы тщательно его обследуют, чтобы потом нанести на карту. Иногда приходится прокладывать курс по белому пятну с не обозначенными глубинами, или по месту с точно неопределённой опасностью, подле которой стоят буквы «СС» (существование сомнительно) или «ПС» (положение сомнительно). Очень часто капитану-гидрографу приходится делать выбор между требованием гидрографов (они всегда просят подойти к опасности поближе, чтобы обследовать её) или оставлять под килем минимально допустимую безопасную глубину. В своей книге «Автографы на картах» гидрограф С.В.Попов написал: «Никакие самые строгие инструкции не могли полностью истребить этого антагонизма. Лишь высокая сознательность идущего на риски, ответственность перед людьми помогали преодолеть его». Но иногда правило, обеспечивающее безопасность судовождения, не срабатывало.

В составе флота Полярной гидрографии кораблекрушение гидрографического судна «Иней» было последним в XX столетии. Однако обо всём по порядку.

Принадлежавшее Тиксинской гидробазе гидрографическое судно «Иней» выполняло промер в северной малоисследованной части Восточно-Сибирского моря. Работы подходили к завершению, и в последний день начальник гидрографического отряда В.Л.Матвеевский и капитан М.Н.Руднев запланировали подойти к острову Вилькицкого для определения его точного местоположения – при промере выяснилось, что остров нанесён на карту неверно (с ошибкой в координатах).



Утром 2 октября «Иней» медленно подходил к острову, непрерывно измеряя глубину эхолотом, и казалось, ничто не предвещало беды. Вдруг глубина на ленте эхолота стала резко уменьшаться. Капитан Руднев мгновенно перевёл ручку машинного телеграфа на полный задний ход. Но после толчка судно встало, как вкопанное. Ручным лотом промерили глубины вокруг него, и выяснили, что «Иней» попал в каменную седловину. Работа главного двигателя попеременно назад и вперёд с одновременной перекладкой руля с борта на борт к полезным результатам не привела. Тогда на воду спустили оба промерных катера и попытались ими буксировать судно, но оно намертво сидело на мели в сорока метрах от берега. Усугублял ситуацию усиливающийся в сторону берега ветер.

Капитан приказал радисту дать в эфир сигнал бедствия. Одна из полярных станций его приняла и продублировала SOS радиоцентру порта Тикси. А между тем, ветер уже достиг силы шторма, и набегавшие волны всё ожесточеннее начали бить судно о камни. Вскоре в деревянном корпусе «Инея» появились пробойны, и забортная вода начала заполнять машинное отделение и трюмы. Судно всё больше кренилось в сторону моря, и гигантские волны начали его разрушать.

Экипаж судна и члены экспедиции надели спасательные жилеты и перешли в каюты шлюпочной палубы. Волны оторвали стоявшие у борта катера и выбросили их на берег. Покинуть судно теперь можно было только



Гидрографические суда «Иней» и «Прибой»

на резиновом плотике или по лееру, а его между судном и берегом могли натянуть только люди. Добровольно выполнить это намерение вызвались курсанты ЛВИМУ Ю.Гаазе, О.Овчинников и моторист В.Липихин. Остальные с замораживанием сердца наблюдали, как маленький плотик бросают волны. В конце концов, прикрепленный к плоту трос оборвался, но смельчаки на берег всё-таки выбрались. При помощи линеметательного пистолета с судна им подали капроновый линь, по нему переправили на берег немного продуктов, тёплой одежды, ветровые спички и солёнку для разжигания костра. Пытались, было, передать и карабин с патронами (близости могли оказаться белые медведи), но линь вырвался из рук, и сделать это не удалось.

Ночью волны выбили дверь в коридор шлюпочной палубы, и оставшиеся на судне тридцать человек перебрались на палубу мостика, где разместились в рулевой, гидрографической и радиорубке. Ветер не утихал и вскоре достиг ураганной силы.

А тем временем к острову Вилькицкого, вблизи которого терпел бедствие «Иней», полным ходом спешили ледоколы «Георгий Седов», «Москва» и гидрографическое судно «Шквал». В Тикси готовились к вылету самолёты и вертолёты. Утром к острову вылетел ЛИ-2, на нём было всё необходимое для бедствующих, но туман и заряды снега помешали выброске. Чуть позднее смог пробиться ИЛ-14. Сделав 4 захода, он сумел сбросить тюки со снабжением и аварийным запасом. На последнем заходе лётчик разглядел на мостике накренившегося судна моряков в красных спасательных жилетах, на острове заметил человека, который собирал тюки, и направлявшегося в его сторону белого медведя. Выстрелами из ракетницы лётчикам удалось отогнать медведя. В это же время из Тикси на помощь летели два вертолёта. Ночью к противоположному берегу острова подошёл и встал на якорь новенький, однотипный с «Петром Пахтусовым», ледокол-гидрограф «Георгий Седов» – совсем недавно он был построен на Адмиралтейском заводе Ленинграда и теперь шёл к месту своей приписки – в порт Провиденция. С рассветом с ледокола на остров высадились группа моряков во главе с начальником отряда гидрографом В.Григорьевым. Преодолев проходящую через середину острова возвышенность, они достигли «лагеря трёх». Встретившие их люди были измождены, обросли щетиной, но всё равно выразили готовность оказать помощь оставшимся на судне товарищам. Почти сразу же с «Инея» вновь передали спасательный линь с прикрепленным к нему леером. По натянутому между судном и берегом лееру стали перебираться измученные люди (21 человек). В это же время прилетели вертолёты, и



Авария у острова Вилькицкого гидрографического судна «Иней».  
Восточно-Сибирское море. 1968

один из них опустил на судно прочный трос с прикреплённым якорем. На него верхом сажались моряки (оставшиеся 9 человек), и вертолёт по одному переправлял их на берег. Капитан Руднев покинул судно последним, спустя 52 часа с момента посадки «Инея» на мель. Разбитый корпус так и остался лежать на юго-западной оконечности острова Вилькицкого, напоминая об опасностях постоянно угрожающих первопроходцам-гидрографам.

## Доброе пополнение

Неузнаваемо изменился флот Архангельской гидробазы в 70-х годах. Взамен устаревших в моря Арктики вышли построенные в Финляндии (по заказу Министерства морского флота СССР) 15 гидрографических судов усиленного ледового класса типа «Дмитрий Овцын». Их оснастили современнейшими (по тому времени) средствами радионавигации, электронными эхолотами, радио- и гидролокационными станциями, системами спутниковой навигации. На пяти последних судах этой серии (они были приняты в 1976–1977 годах) было установлено оборудование, которое автоматизировало гидрографические работы настолько, что при помощи ЭВМ непосредственно на судне изготовлялся промерный планшет, при этом на него наносились глубины моря, уже исправленные необходимыми поправками.

Для работников гидрографии было дорого и то, что всем этим судам были присвоены имена полярных исследователей-гидрографов: «Дмитрий Овцын», «Дмитрий Лаптев», «Дмитрий Стерлегов», «Степан Малыгин», «Эдуард Толль», «Николай Коломейцев», «Фёдор Матисен», «Валериан Альбанов», «Владимир Сухоцкий», «Николай Евгенов», «Сергей Кравков», «Георгий Максимов», «Иван Киреев», «Павел Башмаков», «Яков Смирницкий».

Эти суда работали по всей трассе Северного морского пути и способствовали значительному повышению эффективности и качеству гидрографических работ. Благодаря самоотверженной работе полярных гидрографов и оснащению трассы Северного Морского пути средствами навигационного обеспечения, транспортный флот получил возможность сначала продлить сроки арктических навигаций, а затем сделать их круглогодичными на трассе Карские Ворота – порт Дудинка\*, где постоянно возрастал объём вывозимой продукции Норильского комбината.

Возможности новых гидрографических судов позволили им работать не только в Арктике, но и на акватории всего Мирового океана. Начиная с 1974

\* В осенне-зимний период только на этом участке трассы в ту пору эксплуатировалось 127 единиц светотехнических СНО, 7 единиц радиотехнических, 80 единиц радиолокационных, в том числе 11 радиолокационных маяков-ответчиков.



Гидрографическое судно  
«Дмитрий Овцын»



года Архангельская гидробаза стала посылать свои суда работать и в межнавигационный период. Суда Архангельской гидробазы, арендуемые различными институтами и экспедициями Академии наук, ходили в Атлантику и Тихий океан и тем самым участвовали в выполнении комплексной программы геолого-геофизического изучения всего Мирового океана. С той поры и вплоть до 1988 года по 3-4 судна уходили в зимнее плавание, и в их диспетчерских сводках фиксировались названия портов Европы, Африки, Центральной и Южной Америки, островов Карибского бассейна и даже Гавайских островов. Во время этих рейсов суда обычно совершали по несколько профилей (галсов) между Африкой и Америкой и совмещали различные научные наблюдения с промером морских глубин.

Доброе пополнение получил флот в 1990–1991 годах – в Финляндии были построены три гидрографических судна: «Алексей Марышев», «Григорий Михеев» и «Петр Котцов». Их оснастили автоматизированными информационными системами сбора, регистрации, отображения и редактирования гидрографической информации, что позволяло реализовывать единую цифровую технологию съёмки рельефа дна, обрабатывать гидрографические материалы, составлять карты непосредственно на судне.

В 1991 году экспедиция, базировавшаяся на борту гидрографического судна «Петр Котцов» (капитан И.И.Егоров,

начальник экспедиции В.И. Медведев), впервые в отечественной практике провела в Баренцевом море площадную съёмку планируемой трассы подводного трубопровода и площадки Штокмановского газоконденсатного месторождения. А в 1993 году в Печорском море она провела площадную съёмку рельефа дна Приразломного нефтяного месторождения и резервной трассы Штокмановского трубопровода. По сей день результаты деятельности этой гидрографической экспедиции являются востребованными и вызывают пристальный интерес отечественных и зарубежных компаний, занимающихся проектами разработки Штокмановского и Приразломного месторождений.

Арктическая навигация 1990 года была, пожалуй, последней, когда в Арктику вышли все суда Архангельской гидробазы. В последующие годы туда ходили всего лишь по 2–3 судна. Они вводили в действие новые средства навигационного ограждения и обслуживали старые. Остальные суда, арендуемые сторонними организациями, довольствовались лишь эпизодическими рейсами. В нелёгкий для нашей страны период, когда многие предприятия и организации были брошены на произвол судьбы, и каждый выживал, как умел, на гидросудах «Иван Киреев» и «Яков Смирницкий», начиная с 1991 года, в Арктику стали выходить комплексные международные экспедиции, в составе которых были учёные Франции, Германии, Нидерландов и США.

Гидрографическое судно  
«Павел Башмаков»





Гидрографическое судно  
«Георгий Максимов»

Если подвести итоги деятельности Полярной гидрографии, изобразив их в цифрах, то даже человека не сведущего они впечатлят. Приведу некоторые примеры. Для сравнения: в 1933 года на всю Арктику имелось 56 морских навигационных карт и 34 светящихся знака. К 2003 году (году семидесятилетия учреждения Гидрографического предприятия) в морях Северного Ледовитого океана было выполнено порядка 5 миллионов 300 тысяч линейных километров съёмки рельефа дна. Комплект карт на моря Арктики превысил 700 адмиралтейских номеров, в том числе 177 – на английском языке. В 2003 году на трассе СМП обслуживалось более 2200 единиц различных средств навигационного оборудования (СНО), в том числе светотехнических – 824 единицы, радиотехнических – 23, радиолокационных – 757, несветящихся – 655. С 1995 года в Карском море стали действовать две опорные дифференциальные станции спутниковой системы GPS. Судоводители, следующие от пролива Карские Ворота до пролива Вилькицкого и устьевых участков Оби и Енисея, при любых погодных условиях, теперь в любой период полярной ночи или дня могут определять своё местоположение с точностью от пяти до одного метра.

К 2003 году Гидрографическое предприятие завершило основной этап создания банка данных электронных навигационных карт (ЭНК) на Северный морской путь. К этому времени все основные трассы были перекрыты электронными навигационными картами масштаба не

мельче 1:500000, а проливы и устьевые участки рек Обь, Енисей, Колыма и Хатанга – картами масштабом 1:5000 – 1:200000. Для пользования электронными картами были разработаны и выпущены специальные электронные картографические системы «ТРИС-100» и «ТРИС-200». Они позволяют решать обширные задачи в обеспечении безопасности мореплавания, ведения электронной прокладки местоположения судна и его пути следования, планирования предстоящего маршрута плавания, контроля при следовании по заданному маршруту и обработки навигационной информации. Электронными картографическими системами «ТРИС» оснастили работающие на трассе СМП гидрографические суда и ледоколы. Портативными комплектами ЭКС «ТРИС-100» снабдили лоцманов, осуществляющих проводки морских судов по рекам Енисей, Хатанга и Колыма.

Бассейн Северного Ледовитого океана (в границах России) один из самых изученных районов Мирового океана. И в этом немалая заслуга моряков и гидрографов Архангельска, чей труд удостоен высокой правительственной награды – ордена Трудового Красного Знамени (вручен в январе 1983). «За большой вклад в навигационное обеспечение судоходства в Западном секторе Арктики и в связи с 50-летием со дня основания Северного морского пути» – так сказано в Указе Президиума Верховного Совета СССР.

Как и многим другим предприятиям, коллективу Архангельской гидробазы тоже трудно жилось в период, когда страна страдала от общего спада производства. В это время надлежащего интереса к Северу государство не проявляло и гидрографические исследования не финансировало. Нехватка бюджетных ассигнований, отсутствие государственного заказа привели к тому, что исследовательские работы были почти прекращены. Суда застоялись у причалов. Одно или два из них выходили летом в Арктику, чтобы содержать в рабочем состоянии средства навигационного ограждения по трассе Севморпути.

Простая и доступная судами заинтересовались морские геологи и стали арендовать их на летний период, и тем самым невольно привлекали экипажи к своим работам на перспективу. Благо, что основная составляющая коллектива Гидробазы в трудные времена не разбежалась, а всё потому, что верила: гидрографы России ещё понадобятся.



Гидрографическое судно  
«Николай Коломейцев»



Гидрографическое судно «Алексей Марышев»

## «Степан Малыгин» и «Русалочка»

В канун Нового 1972 года мне предложили перегнать гидрографическое судно «Степан Малыгин» из Архангельска в Ленинград. К этому времени акватория порта уже была скована льдом.

Движение на выход судно начало 6 января, но без ледокольной проводки смогло пройти только до Чёрной башни. Из-за тяжёлой ледовой обстановки в канале уже стояли более десятка судов, причём большей частью на Мудьюгских створах. Канал здесь до дна был забит льдом, чему поспособствовал не утихавший нескольких дней северо-западный ветер.

В тот день вышел из строя «Петр Пахтусов», трудившийся на ледокольных проводках, и без его помощи ледокол «Василий Прончищев» не смог вывести ни одного судна. Все они (и выходящие из порта, и входящие в него) стояли в ожидании линейного ледокола «Капитан Мелехов», спешащего им на подмогу из Мурманска. С его помощью все (и наш «Степан Малыгин»



Ледовая проводка



Русалочка – главная достопримечательность Копенгагена

тоже) благополучно вышли в Двинской залив и пошли дальше по назначению.

Залив встретил нас тонким молодым льдом. С лёгким звоном и треском разлетался он под форштевнем, нисколько не препятствуя нашему ходу. Кто-то из команды даже с надеждой вздохнул: «Вот бы так до Ленинграда!». Но дойти именно так, не вышло – был январь, месяц зимних штормов, он-то и прихватил нас, когда мы, следуя вдоль побережья Норвегии, уже прошли Вест-фиорд.

Дуя с юго-запада, ветер постепенно усилился до штормового. Вечером, когда «Степан Малыгин» подходил к траверзу Бергена, стали встречаться суда, раньше его обогнавшие. Теперь они шли в шхеры на отстой. И хотя синоптики дали прогноз об усилении ветра, наше судно, сбавив ход, всё равно шло вперёд, поскольку заход в территориальные воды Норвегии без специального разрешения для нас был закрыт.

Ночью шторм озверел. Палубу то и дело обдавало брызгами. При минусовой температуре с добавлением непрерывно идущего снега они постепенно замерзали, образуя на «Степане Малыгине» ледяной панцирь. К утру, когда ветер немного поутих, вся носовая часть судна представляла собой сплошную льдину.

Проходя вдоль побережья Норвегии, мы постепенно изменяли свой курс к юго-востоку и вскоре пошли уже по волне, что уменьшило качку и увеличило скорость хода. Пройдя Скагеррак, вошли в сравнительно тихие воды пролива Каттегат и облегчённо вздохнули. Я запросил разрешение капитана порта Копенгагена на кратковременный заход для осмотра двигателя после шторма. Разрешение такое было дано, и лоцман поставил наше судно в центре города у пассажирского причала Лангелайн вблизи знаменитой «Русалочки».

Вид «Степана Малыгина», заросшего толстым слоем льда (его мы ещё не успели убрать) привлёк внимание многочисленных горожан и туристов. Перегудываясь, они оживлённо обсуждали увиденное и щёлкали затворами фотоаппаратов. Простояв около 5 часов, мы двинулись дальше.



Ледокол «Капитан Мелехов»

В Финском заливе, начиная от Таллина, воспользовались ледокольной проводкой. 21 января пришли в Ленинград. Морской канал и Нева в пределах порта тоже были скованы льдом, но к причалу Васильевского острова «Степан Малыгин» всё-таки смог пробиться самостоятельно.

Через несколько дней мы передали «Малыгина» экипажу Провиденской гидробазы (капитан Б.В.Сергеев). 5 июля 1972 года, после окончания гарантийного ремонта в Финляндии, «Степан Малыгин» прибыл в Архангельск, а уже 20 июля вышел в Арктику к месту своего постоянного базирования – порт Провидения. В дальнейшем судно работало на морском промере в Арктике, а в межнавигационный период с экспедициями арендаторов выходило в Тихий океан, побывав при этом в портах Мексики, Японии, Вьетнама, заходило на Фиджи и в Сингапур.



## Наш «Альбанов» лучше

В июне-июле 1972 года я подменял капитана г/судна «Волна». Для проведения геологических исследований в Кандалакшском заливе его арендовал Всесоюзный Ленинградский геологический институт. Учёные брали пробы грунта на разных глубинах и проводили гравиметрическую съёмку исследуемого района. Экипаж «Волны» впервые работал с морскими геологами, и моряки с интересом наблюдали, как специалист по донным отложениям из каждой поднятой колонки грунта брал кусочек и не только осматривал его, определяя цвет, консистенцию и другие параметры, но и нюхал, и даже пробовал на вкус.

Стояла отличная погода, и весь запланированный объём работ был выполнен досрочно. Сдав судно штатному капитану, я начал готовиться к выезду в Финляндию на приёмку нового гидрографического судна «Валериан Альбанов». Кроме меня поехал старший механик К.Т.Хозяинов и электромеханик В.И.Пономарев. Из Архангельска отбыли 2 августа. В Москве к нам присоединился инженер-гидрограф Р.С.Федоров. Там же мы

Гидрографическое судно  
«Волна»



получили свои паспорта моряков с необходимыми визами и в Управлении по строительству флота ММФ прошли обязательный инструктаж.

В Турку поселились в той же гостинице, где я проживал в 1958 году. На верфи встретил знакомых, работавших здесь ещё в то время. Строительство судна приближалось к завершению: монтировалось оборудование и аппаратура, устанавливалась мебель, испытывались системы и устройства. Мы сразу же включились в работу. Поскольку вся наша группа с судами данного типа уже была знакома, то работалось нам легко, замечания наши были конкретными и по существу дела, а поэтому принимались к исполнению без лишних споров. К началу швартовых испытаний была вызвана группа командного состава, а к началу ходовых испытаний и остальная команда. Государственный флаг СССР на гидрографическом судне «Валериан Альбанов» был поднят 3 октября 1972 года. После захода в Ленинград (для экипировки) и в Хельсинки (для закупки снабжения), судно прибыло в Архангельск. Сдав его капитану Г.К.Добролюбову (он тоже участвовал в приёмке «Альбанова» в качестве старшего помощника капитана), я снова вернулся к обязанностям капитана-наставника.

А между тем навигация 1972 года подходила к концу. Суды начали возвращаться в Архангельск, на ремонт встали «Зенит» и «Меридиан», ушли после ремонта в свои арктические базы «Хронометр» и «Азимут». Продолжилось обновление гидрографического флота, были списаны гидрографические суда «Яна», «Вихрь» и «Секстан».

Навигацию 1973 года «Валериан Альбанов» начал с выполнения задания Минморфлота СССР. Разместив у себя на борту правительственную комиссию во главе с членом коллегии ММФ Сахаровым, он совершил рейс по побережью Баренцева моря с заходами на Микулкин мыс, Индигу, Териберку, Линнахамари и Мурманск.



Керту Лунделин, крестная мать  
гидрографического судна  
«Валериан Альбанов»

Гидрографическое судно  
«Азимут»



Гидрографическое судно  
«Валерий Альбанов»



В этот рейс я пошёл в качестве наставника молодого капитана Г.К.Добролюбова, вышедшего в своей должности впервые. Рейс не был сложным, но в Архангельске только что прошёл ледоход, да и в Белом море встречался дрейфующий лёд, поэтому вести судно пришлось с большой осторожностью. Весьма пригодилась ледовые карты — их нам передавала Гидрометеослужба Архангельска.

Правительственной комиссии предстояло подыскать место для строительства будущего порта-терминала по вывозу нефти и газа из Печорского края с возможным строительством газопровода. Вызвано это было проходившими тогда переговорами между СССР и США по поставкам нефти и газа. В состав комиссии входили учёные из Сибирского отделения Академии Наук СССР, представитель Госплана, представлявший Генеральный штаб Министерства Обороны адмирал флота С.М.Лобов, начальник Администрации Севморпути К.Н.Чубаков, начальник Гидрографического предприятия А.К.Жилинский, представители партийных органов, Северного морского пароходства, Гидрометеослужбы и других организаций. Результаты работы комиссии должны были обсуждаться в Москве.

Во время стоянки в порту Мурманска здешнее морское пароходство организовало экскурсию на атомоход «Ленин» — он стоял в одной из губ Кольского залива. Когда возвращались назад, кто-то из членов государственной комиссии сказал: «А наш «Альбанов» лучше». Мне и капитану Добролюбову услышать это было очень приятно.





Попрошавшись с нашими высокопоставленными пассажирами, мы через двое суток уже прибыли в Архангельск.

Первый свой арктический рейс «Альбанов» выполнил в составе Морской арктической гидрографической экспедиции, отработав первую половину навигации на морском промере в районе Шпицбергена и в августе-октябре – в Карском море. В январе 1974 года он прошёл гарантийный ремонт в Финляндии, а после арктического рейса в ноябре 1974 года вышел в первый (для судов гидробазы) рейс в Атлантику (для выполнения комплекса геологоразведочных и гравиметрических работ его взяло в аренду НПО Севморгео). Впоследствии такой график эксплуатации, т.е. гидрографические работы в Арктике и арендные в Атлантике, на Балтике, в Белом и Баренцевом морях, продолжались вплоть до 1989 года. В это время судно посетило порты: Копенгаген, Хельсинки, Лас-Пальмас, Фор-де-Франс (остров Мартиника), Бриджтаун (о. Барбадос), Росток, Амстердам, Фритаун, Сан-Томе, Антверпен и другие. За 25 лет эксплуатации «Альбанов» прошёл 389304 мили, то есть столько же, если более 17 раз обогнуть Земной шар по экватору. В 1996 году он был выведен из эксплуатации, и после списания в 1999 году продан на металлолом.

Списанное судно купил немецкий судовладелец. Он его отремонтировал, переоборудовал, сделав прогулочную яхту. В 2000 году судно получило название «Арктик Фэнтэзи» и под мальтийским флагом отправилось в круиз в Карибское море с заходом на Канарские острова. В составе экипажа, ходившего в этот рейс, было несколько моряков Архангельской гидробазы – они работали в счёт своего отпуска и отгулов. В дальнейшем новый хозяин продал судно береговой охране Норвегии.

## Судно, которому не везло

В том же 1973 году штатный капитан «Николая Коломейцева» был призван на военные сборы, и вместо него руководить гидрографическим судном поручили мне. 12 июня мы вышли в Баренцево море и южнее Шпицбергена приступили к морскому промеру. Данный район не входил в сферу обслуживания Архангельской гидробазы – работы мы проводили по заказу одного из московских НИИ (через Министерство иностранных дел институт заранее получил разрешение на размещение нашей радионавигационной системы на принадлежащих Норвегии островах Медвежий, Надежды и Серкапе). Кроме «Николая Коломейцева», в этой экспедиции принимали участие экипажи гидрографических судов «Валериан Альбанов» и «Дмитрий Лаптев». Одновременно с промером мы проводили магнитную и гравиметрическую съёмку. Погода благоприятствовала, и суда ежедневно выдавали положенную норму.

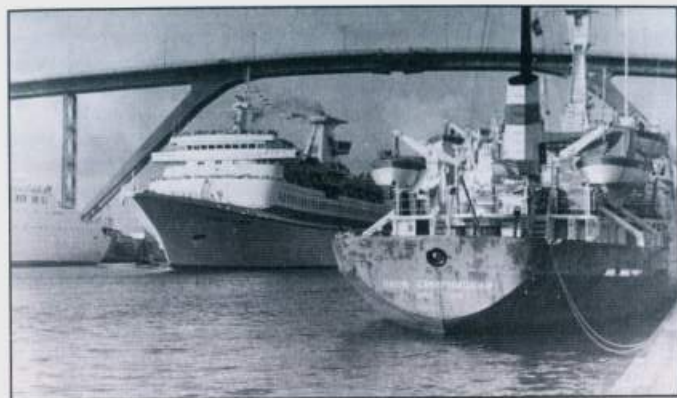
А между тем приближалось 21 июня – день первой годовщины со дня подъёма флага на «Коломейцеве». Чтобы спокойно отметить торжественную дату, мы на этот день приурочили заход в один из заливов Шпицбергена. Но прежде чем поведать о том, как мы отметили годовщину, как не рассказать о курьёзном случае, произошедшем с «Николаем Коломейцевым» годом раньше, то есть 21 июня 1972 года. А вышло так, что в момент торжественного ритуала (дело было на финской судовой верфи в городе Турку), когда на новеньком «Коломейцеве» только что был спущен финский флаг, отзвучал финский гимн, начал подниматься красный флаг, и настал черёд гимну советскому, он так и не прозвучал, вместо него над палубой повисла неловкая тишина...



Снятие с мели гидрографического судна «Николай Коломейцев». Земля Франца Иосифа. 1974

Я рассказал эту историю начальнику радиостанции «Коломейцев» и приказал, чтобы он загодя тщательно подготовился и в нужный момент прошлогодней промашки не допустил. В назначенный час по моей команде на палубе построился экипаж, начался торжественный подъём флага, и все застыли в ожидании гимна. Но и на этот раз никто его не услышал, так как внезапно поломался проигрыватель. Естественно, возвышенность момента была смазана, что вызвало шуточные комментарии и смех. В течение рейса судно заходило в порт Тромсё (Норвегия) и в Баренцбург (о. Шпицберген).

С первого дня своей морской жизни гидрографическое судно «Николай Коломейцев» в прямом смысле подмочил свою репутацию, из-за чего о нём пошла молва как о судне не очень-то счастливом. Дело в том, что сразу же после спуска на воду, то есть находясь ещё на верфи, «Коломейцев» затонул из-за плохо закрытого клапана кингстона. В первом же арктическом рейсе у него лопнули две цилиндрические втулки главного двигателя, после навигации развалился пожарный насос, были и ещё кое-какие случаи, поэтому, идя на нём в рейс, я невольно был настороже. И очередные неприятности долго ждать себя не заставили. Сначала сгорел электромотор брашпиля, из-за чего нам чуть ли не вручную пришлось выбирать 150 метров якорь-цепи. Затем во время шторма оборвались крепления запасного



Гидрографическое судно «Яков Смирницкий» у причала порта Виллемстад.  
Остров Кюрасао

гребного вала, и стоявшая вертикально в шахте гидролокатора пятитонная машина (пока её не поймали и не принайтовили\*) со страшным грохотом билась о переборки. А однажды в весьма ответственный момент (во время следования вблизи мелководья) вышло из строя рулевое управление, и чтобы погасить инерцию и остановиться, пришлось чуть ли не с ходу отдавать якорь.

И в последующие годы своей службы неудачливому судну продолжало не везти: оно садилось на банку, получало вмятины и повреждения от ударов волн, заработало пробойну от навалившего на него буксира, потеряло лопасть ВРШ при ледокольной проводке и проч. и проч.

Но несмотря ни на что, «Николай Коломейцев» проработал в гидробазе до 1996 года, после чего был выведен из эксплуатации и списан. За годы работы в Арктике и на просторах Атлантики судно прошло 489913 миль, что составляет более 22 длин земного экватора. Оно побывало в портах: Турку, Хельсинки, Росток, Копенгаген, Тромсё, Лас-Пальмас, Санта-Крус-де-Тенерифе, Конакри, Гавана, Виллемстад (о.Кюрасао), Пуэнт-а-Питр (о.Гваделупа), Дакар, Луанда, Антверпен, Ресифи, Роттердам, Сан-Томе (о.Сан-Томе), Монтевидео, Буэнос-Айрес.

\* Не закрепили



Панорама города Тромсё Норвегия



## В Балтике и на верфях Финляндии

На верфях Финляндия все 15 судов новой серии принимались экипажами моряков Архангельской гидробазы. Иногда в команду включались и работники той организации, куда новые суда направлялись после первого года эксплуатации и последующего гарантийного ремонта (согласно контракту, все выявленные за год неполадки устранялись финской фирмой за собственные деньги). В 1973 году в арктическую базу Тикси отправились гидрографические суда «Эдуард Толль» и «Дмитрий Стерлегов», а в PROVIDENCE ушли «Дмитрий Лаптев» и «Степан Малыгин». В январе 1974 года флаг был поднят на гидрографическом судне «Владимир Сухоцкий», а в мае — на «Сергее Кравкове».

В 1974 году я прибыл в Финляндию на приёмку судна «Николай Евгенов». Это было уже десятое судно заказанной серии, однако не все походили друг на друга. Так, на «Дмитрии Стерлегове», «Эдуарде Толле», «Николае Коломейцеве», «Валериане Альбанове» носовые подруливающие устройства не устанавливались, а «Владимир Сухоцкий», «Сергей Кравков» и «Николай Евгенов», предназначенные для лоцмейстерских работ в Арктике, в отличие от других имели кондиционеры, подававшие в помещения только тёплый воздух. Так что условно можно



Гидрографическое судно  
«Эдуард Толль»

сказать, что строились суда не одной, а трёх «подсерий». Забегая вперёд, скажу, что в 1977 году вышел очередной «комплект», состоящий из пяти судов типа «Федор Матисен». От предыдущих они отличались большей шириной и усовершенствованной аппаратурой.

Приёмка «Николая Евгенова» шла по накатанному сценарию без каких-либо осложнений. В состав первой группы экипажа входил старший помощник капитана И.И.Егоров, старший механик Л.И.Григорьев, электромеханик Ф.И.Мацепуро. В один из погожих сентябрьских дней Торгпредство организовало для нас экскурсию по Тампере. Этот город издавна соперничал с Турку. По числу жителей они были почти равными, но по перечню и объёму выпускаемой продукции впереди был всё-таки Турку. Экскурсия в Тампере не обошлась без посещения музея В.И.Ленина. Там мы оставили значки с изображением Архангельска и расписались в книге посетителей.

30 сентября приёмка была закончена, и на «Николае Евгенове» был поднят флаг СССР. 20 октября судно прибыло в Архангельск, где всех поразило своей необычайно яркой окраской: его корпус был тёмно-красным, а надстройки — оранжевыми. Подобное сочетание заказало Министерство морского флота СССР. На «Николае Евгенове» оно решило опробовать «внешность» атомохода «Арктика» (он тогда ещё строился в Ленинграде). Кстати, свою экспериментальную окраску «Евгенов» впоследствии так и не переменил.

После прихода в Архангельск «Николай Евгенов», я тут же получил новое назначение. На этот раз мне пришлось принять гидрографическое судно «Дмитрий Овцын», и я начал готовить его к переходу на Балтику. После четырёх лет эксплуатации судну предстоял плановый ремонт на подтверждение класса Морского Регистра, и среди верфей Финляндии проводился тендер на выполнение этого ремонта.

22 ноября мы вышли из Архангельска и взяли курс на Ленинград. В Баренцевом море нас здорово потрепал жестокий шторм. Он начался, когда мы проходили траверз Кольского залива, и закончился через двое суток. В одну из ночей, чтобы обезопасить судно от ударов волн, пришлось лечь в дрейф носом на волну и сбавить ход. На это время я запретил экипажу выходить на палубу, все иллюминаторы в корпусе судна мы задраили броняшками\*, а на палубах и мостике все принайтовали. Но наши старания оказались не вполне достаточными. Когда утром ветер поутих, при обходе судна на кормовой палубе мы не обнаружили 100-метровой бухты стального

\* Стальные подопропищаемые заглушки.





Гидрографическое судно «Николай Евгенов»

троса диаметром 30 мм. Этот довольно внушительный по своей тяжести груз, словно мячик, был выброшен за борт и затонул.

По пути зашли в порт Хельсинки. Лоцман ошвартовал «Овцына» в самом центре у пассажирского причала. Около двух суток мы стояли почти напротив президентского дворца. В Ленинград прибыли 5 декабря.

В январе наступившего 1975 года я выводил «Овцына» из Ленинграда в Балтийское море. На его борту находились сотрудники ИЗМИРАНа (Института земного магнетизма АН СССР), у острова Гогланд они проводили испытания какой-то новой аппаратуры. К тому времени в Морском канале Ленинграда и в Финском заливе уже появился лёд, но мы обошлись без ледокольной проводки. Управляя судном, я на практике ещё раз убедился, что оно действительно обладает хорошей ледопроходимостью и вполне соответствуют классу «усиленный ледовый», который присвоен Морским Регистром не только ему, но и его собратьям.

В ту пору в Ленинграде наши суда обычно швартовались у пассажирского причала Морского вокзала на Васильевском острове, где ожидали выхода в рейс или на ремонт. «Овцын» тоже какое-то время томился здесь в ожидании распоряжения о выходе на базу ремонта. Наконец оно было получено, и в конце января мы направились в порт Хельсинки, где нас поджидали на верфи «Валмет». Она располагалась на территории бывшей крепости Суоменлинне на острове того же названия и прикрывала Хельсинки с моря. Когда-то эту крепость штурмовали войска и корабли различных государств. Верфь имела небольшой сухой док, занималась

исключительно судоремонтом и доживала свой век – недалеко от Хельсинки фирма «Валмет» уже ввела в строй новую судостроительно-судоремонтную верфь, поэтому эту старую закрывала как нерентабельную.

Хотя я уже не раз бывал в Хельсинки, временное пребывание здесь доставляло удовольствие – в который раз представилась возможность ещё ближе познакомиться с этим красивым городом и портом. Некоторые его здания походили на ленинградские и своим видом «намекали» на общую историческую связь между СССР и Финляндией.

«Дмитрий Овцын» пришёл в Ленинград 15 марта и у причала «встретился» с гидрографическим судном «Николай Коломейцев». Как раз в этот день оно выходило в Гвинею для выполнения контрактных работ. Эта страна попросила оказать ей помощь в реконструкции навигационного оборудования в порту Конакри. Её заказ красноречиво говорил о том, что работой предыдущей экспедиции – 6 лет назад она ходила туда на нашем «Вихре» – африканцы были довольны. Капитаном «Коломейцева» шёл Б.И.Михайлов, начальником экспедиции – гидрограф В.И.Карпенко. Мы пожелали коллегам счастливого плавания, распрощавшись с ними традиционными гудками. Забегая вперёд, скажу, что работы по контракту «Николай Коломейцев» выполнил с хорошей оценкой и 29 июля вернулся в Архангельск. А уже через шесть дней он вышел в Арктику, где вскоре присоединился к работавшим в Карском море гидрографическим судам «Сергей Кравков», «Дмитрий Овцын», «Валериан Альбанов», «Николай Евгенов», «Шторм» и ледоколу «Пётр Пахтусов».

Приведя «Дмитрия Овцына» после ремонта в Ленинград, я сдал его капитану В.С.Потаенко, и он повёл его в Клайпеду, где предстояло принять на борт работников экспедиции, снаряженной Государственным управлением геодезии и картографии (оно же арендовало наше судно). До Клайпеды я шёл на «Овцыне» капитаном-наставником, а оттуда улетел в Архангельск. Но уже 14 апреля вылетел обратно в Клайпеду и сменил капитана Потаенко. Работать на этом судне мне пришлось ещё два месяца. В Балтийском море в р-не от Калининграда до Лиенаи





мы выполняли подробный морской промер. В качестве координирующей развернули радионавигационную систему английского производства «Хай-Фикс» (её получили вместе с судном в Финляндии). Но вследствие того, что на Балтике имелось очень много различных радиовещательных и других станций, вечерами (после 20 часов) то и дело возникали радиопомехи, работать было невозможно, и тогда мы до утра вставали на якорь.

Основной базой для нас служил порт Клайпеда, куда мы частенько заходили для забора воды, пополнения запасов топлива и продовольствия, а иногда (во время шторма) просто отсиживались. Вместе с нами с тем же арендатором работало гидрографическое судно «Владимир Сухоцкий». Приятным дополнением к этому рейсу была возможность то и дело лакомиться свежей треской – её наши рыбаки-любители вылавливали во время ночных стоянок на якоре в ожидании свободного от помех радиоэфира.

В мае по радио я получил Извещение, адресованное всем мореплавателям. Оно предупреждало, что военно-морской флот СССР начинает на Балтике в таком-то квадрате моря плановые учения. Всем судам предлагалось обходить стороной этот район. Он располагался севернее и нашей работе не мешал. Но через пару дней мы увидели явно не транспортное судно, которое курсировало вдоль границы закрытого района. Позднее я узнал, что это *натовский* корабль связи и наблюдения, один из тех, чьё присутствие на границе наших территориальных вод в подобных ситуациях вполне обычно. Ещё через пару дней, проходя промерным галсом, мы обнаружили цилиндрической формы плавающий буй. К системе навигационного ограждения он явно не принадлежал, и я дал радиогамму в Клайпеду. В ответ получил просьбу поднять этот буй на палубу и при заходе в порт передать его властям. Просьба сопровождалась рекомендацией ни в коем случае не пытаться вскрыть лючки буя и обращаться с ним как можно осторожнее. Мы так и поступили, а при очередном заходе в Клайпеду сдали находку, и нас поблагодарили.

Кстати, с судном, подобном тому, о суетливой «любопытности» которого я рассказал чуть выше, мне приходилось встречаться и неподалёку от Мурманска, и в районе Шпицбергена, где оно паслось возле нас пару суток. А ещё с «Дмитрия Овцына» мы наблюдали, как шведские торпедные катера носились вдоль границ наших территориальных вод – тоже, вероятно, проводили какие-то свои собственные учения. Непосредственной опасности для нас это не представляло, но в отдельных случаях при плавании в этом районе приходилось быть предельно осторожными и внимательными. Дело в том, что в те годы в составе речного флота СССР появились суда смешанного

плавания типа река-море, которые начали выходить на морские дороги и нередко создавали риск столкновения судов. У моряков имеются Международные Правила предупреждения столкновения судов (МППСС) в море. В них прописано, как и в какую сторону нужно отвернуть, кто должен уступить дорогу встречному судну, а кто продолжает следовать прежним курсом и скоростью, какие подавать сигналы, какую скорость следует соблюдать в условиях пониженной видимости и многое другое. У речников существуют свои правила плавания и расхождения, и от правил для моряков они отличаются.

Если судно вёл капитан с морским дипломом, то судно река-море в море выпускалось. Но некоторые наскоро обученные МППСС помощники капитана частенько правила нарушали. Мы работали на участке Балтийского моря, где лежал путь подобных судов (следовавших из Ленинграда в Калининград), и, встречая их на своём пути, внимание утраивали и были готовы к немедленному маневру. А между тем все, кого мы встречали, были просто обязаны уступать нам дорогу, как судну занятому гидрографическими работами. Издали распознать нас было несложно – высоко над нашей палубой были выставлены соответствующие сигналы.

Выполнив работу, мы пришли в Ленинград, высадили участников экспедиции и вскоре взяли курс на Архангельск. По пути снова зашли в Хельсинки, на этот раз нас приняла новая верфь «Валмет», где «Дмитрию Овцыну» следовало кое-что отремонтировать. Поразил размах и возможность верфи, в её сухом доке тогда одновременно строились 2 танкера водоизмещением по 150 тысяч тонн, четыре порталных крана грузоподъемностью 150 тонн, работая одновременно, доставляли к строящемуся судну сваренную секцию весом 600 тонн.

Интенсивное развитие северных регионов нашей страны, увеличение грузопотока, использование мощных ледоколов и транспортных судов большого водоизмещения требовали от полярных гидрографов непрерывного

Доставка радиоизотопного генератора на навигационный знак. Техника XX века транспортируется методом каменного века. Карское море







Высадка лоцмейстерской партии на навигационный знак «Олений»

совершенствования средств навигационного оборудования и более полного изучения акватории полярных вод. С этой целью к 1976 году каждые 100 миль береговой черты трассы Северного Морского пути гидрографы оснастили пятью радиомаяками. Автоматические радиомаяки типа АНРМ-50 управлялись электронными устройствами и работали от радиоизотопных источников питания «Эфир-М». Аналогичная «подпитка» устанавливалась и на навигационных знаках, и это способствовало сокращению участия людей в их обслуживании. В Арктике начали устанавливаться радионавигационные системы среднего радиуса действия, они обеспечивали надёжное определение координат в любых условиях плавания. По материалам, полученным за эти годы, были выпущены навигационные карты и руководства для плавания во всех арктических морях. Количество таких пособий по сравнению с 1941 годом увеличилось в шесть раз. И всё же Арктика оставалась Арктикой, требуя уважительного к себе отношения, она приучала мореплавателей быть предельно собранными, осторожными, применять опыт предыдущих поколений.

## Будни и праздники

(1976–1977)

В середине марта 1976 годов «Сергей Кравков», «Николай Евгенов» и «Николай Коломейцев» после стоянки в Ленинграде отбыли в район Клайпеды, где продолжили промерные работы на Балтике. Арендовала их экспедиция № 191 Главного управления геодезии и картографии (ГУГК) при Совете Министров СССР. Эти работы были начаты годом раньше и с марта по июнь возобновлялись в течение четырех лет.

3 мая я вылетел в Клайпеду. Мне поручили проинспектировать работу этих судов, но, главное, – ввести в должность А.А.Катаева, назначенного капитаном «Николая Коломейцева». Подобное назначение тот получил впервые, и в мои обязанности входило какое-то время поработать с ним бок о бок, проверить его навыки и, в конце концов, дать своё заключение (оно учитывалось при процедуре окончательного утверждения А.А.Катаева в должности капитана). Закончив промерные работы, 15 июня судно прибыло в Ленинград, где высадило экспедицию и затем направилось в Архангельск с попутным заходом в Хельсинки для получения ЗИП и снабжения, закупленного Гидрографическим предприятием. К этому времени Швеция и Дания режим плавания для гидрографических судов ужесточили, следовать



Гидрографическое судно  
«Сергей Кравков»





На Диксоне ненастье.  
22 сентября 1968

проливами Дрогден и Зунд (без предварительного разрешения – его мы должны были получить через МИД) нам запретили, поэтому пришлось осваивать пролив Большой Бельт. В навигационном отношении он был проще, но несколько удлинял путь. 1 июля мы благополучно прибыли в родной порт.

Впереди меня ждала Арктика – туда я ежегодно на месяц-два отбывал с середины июля, чтобы проверять организацию службы на судах. Вот и в 1976 году опять побывал на Земле Франца-Иосифа, на Диксоне и в Амдерме, откуда в середине августа самолётом вернулся в Архангельск.

В начале декабря всех моряков потрясло известие о скоропостижной смерти В.Н.Богданкова, капитана ледокола «Петр Пахтусов». Сердце Василия Никитича прослужило ему всего 51 год. Я отлично знал этого человека, несколько раз вместе с ним ходил в море и, бывало, даже жили мы в одной каюте. Он начинал работу в гидробазе ещё во время войны матросом и потом прошёл все ступени судоводительской «лестницы», несколько раз зимовал в Арктике, после гибели гидрографического судна «Вихрь» пережил крупные неприятности, позднее за отличную работу был награждён орденом Трудового Красного Знамени. Умер Василий Никитич в порту Дудинка, где ледокол «Петр Пахтусов» после ледовой навигации готовился вести в Архангельск последний караван судов. Привожу отрывок из некролога, напечатанного в газете «Водный транспорт», его подписал министр Морского Флота Т.Б.Гуженко: «В.Н.Богданков своим безупречным трудом внёс важный вклад в изучение и освоение Арктики, он отличался большими

знаниями и выдержкой при работе в сложных условиях Заполярья, был авторитетным руководителем коллективов моряков, замечательным наставником и воспитателем».

В середине декабря вместе со старшим механиком Ю.П.Шиповым и электромехаником Ф.И.Мацепуро я выехал в Финляндию на приёмку гидрографического судна «Георгий Максимов». Это было второе судно из последней «подсерии» судов, строящихся в Турку. 30 декабря мы были свидетелями подъёма государственного флага СССР на головном судне «Фёдор Матисен» (капитан В.А.Комаров). Новый год встречали вместе с его экипажем. Вскоре после праздников «Матисен» ушёл в Ленинград, а мы продолжили работы по приёмке. При нас спустили на воду пятое (последнее из серии) судно «Яков Смирницкий», произошло это 10 февраля 1977 года. Подъём флага на «Георгии Максимове», отметили торжественным обедом в ресторане.

Через пару дней вышли в Ленинград, но прибыли туда только 15 марта – в Финском заливе нас поджидал тяжёлый лёд, и пришлось ждать ледокольной проводки. Сразу по приходу в Ленинград я сдал «Георгия Максимова» капитану, который был временно принят из СМП. Удивило то, что его фамилия совпала с названием судна. Через 5 дней оно ушло в Клайпеду, где по примеру предыдущих лет продолжило работать на морском промере. До Клайпеды я шёл на «Георгии Максимове» в качестве капитана-наставника, затем «бразды правления» полностью перешли в руки капитана Геннадия Максимова. Я направился в Ригу, где принял командование «Николаем Коломейцевым» – он возвращался в родной порт после работы в Атлантике. Судно стояло на Рижском судоремонтном заводе, где с него демонтировали экспедиционное оборудование. 8 апреля мы вышли из порта и взяли курс на Архангельск.

Рейс ничем особенным не отличался, но только до входа в Белое море. В это время года оно, как и обычно, было покрыто дрейфующим льдом, но, увы, на этот раз в нём не было ни одного ледокола. Редкие суда, если могли, пробивались самостоятельно или в ожидании ледокола лежали в дрейфе на чистой воде. После некоторого раздумья я рискнул пробиваться самостоятельно. В горле Белого моря во время отлива, когда лёд разводило, мы продвигались вперед, а на прибылой воде нас зажимало и несло обратно. Иногда удавалось найти хорошее разводье и во время отлива продвинуться вперёд больше, чем в часы прилива. Это помогло всё-таки проскочить до Сосновца. Затем, используя разводья вдоль Кедовских кошек, мы дошли до Зимнегорского маяка, и здесь попали в довольно тяжёлый лёд. Работая переменными ходами, по-черепашьи помаленьку мы всё-таки продвигались





Гидрографическое судно «Георгий Максимов»  
и ледокол «Петр Пахтусов»

вперёд. Правда, иногда судно зажимало так, что путём откачки воды из балластов одного борта приходилось делать искусственный крен и в придачу спускать на лёд баржу. Только таким образом удавалось освободиться из ледовой ловушки и отходить назад для очередного разбега.

Ледовый барьер «Николай Коломейцев» преодолел самостоятельно, и 21 апреля рейс был благополучно завершён. В июле-августе того же года я снова ходил в Арктику, на этот раз уже в качестве капитана-наставника (с переходом с судна на судно), после чего ушёл в отпуск.

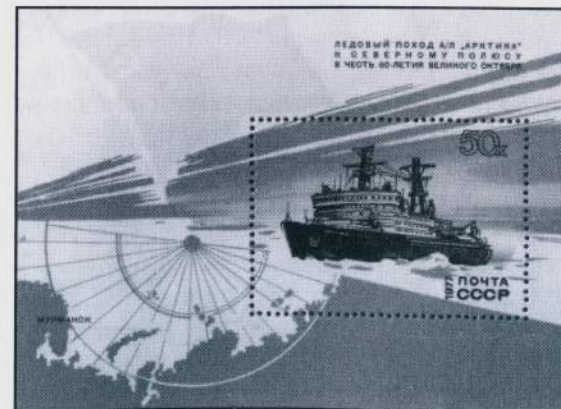
## В Арктике и в тропиках

Навигация 1977 года была ознаменована событием мирового значения: находясь в активном плавании, советский атомный ледокол «Арктика» достиг географической точки Северного полюса и тем самым осуществил то, к чему долгие годы стремились полярные исследователи многих стран. Произошло это событие 17 августа. Ледокол пробыл на Полюсе 15 часов, его экипаж и участники экспедиции не преминули провести здесь торжественную церемонию по поднятию Государственного флага СССР. Прежде чем покинуть Полюс, моряки опустили на дно Ледовитого океана металлическую плиту с изображением герба СССР.

Об этом событии сообщила мировая печать, а учёные и специалисты большинства зарубежных стран дали высокую оценку работе советских моряков в освоении Арктики. За этот подвиг капитану Ю.С.Кучиеву и ещё двум морякам присвоили звание Героя Социалистического труда, атомный ледокол «Арктика» наградили орденом Октябрьской революции, высоких наград удостоились и все члены его экипажа.

В эти знаменательные дни я как раз работал на одном из судов в Карском море. Разумеется, постоянно просматривал карты погоды и вдруг помимо показаний привычных береговых станций стал замечать и показания морской станции, которая всё время перемещалась в сторону Полюса. Недоумение рассеялось только, когда услышал по радио о походе «Арктики».

Марочный блок,  
посвящённый  
ледовому походу  
атомохода «Арктика»  
к Северному Полюсу





Ледокол-гидрограф  
«Петр Пахтусов»



Новый 1978 год встретил в Атлантике экипаж гидрографического судна «Иван Киреев», на борту которого по программе изучения Мирового океана работала экспедиция института Физики Земли АН СССР. За время плавания судно (его возглавлял капитан А.А.Катаев) посетило порты: Санта-Крус-де-Тенерифе и Лас-Пальмас (Канарские острова), Рио-де-Жанейро (Бразилия), Амстердам (Нидерланды). В Ленинград вернулось 26 апреля.

Примечательный рейс выпал в тот год гидрографическому судну «Георгий Максимов» (капитан Б.И.Михайлов), на борту которого базировалась экспедиция НПО Севморгео. Из Ленинграда оно вышло 8 марта и, взяв курс на порт Провиденция, по пути выполняло работы, намеченные по плану арендовавшей организации. Маршрут следования проходил через Панамский канал с заходами в Лас-Пальмас, в Гавану (Куба) и в Гонолулу (Гавайские острова).

В тот же год рано – 17 февраля – был сдан в аренду ледокол «Петр Пахтусов». Он включился в ледокольную кампанию в порту Архангельск и первым взломал зимний лёд в Маймаксанском рукаве. Чтобы лучше проходить в тяжёлом *всторошенном* льду, ледоколу пришлось включить в работу креновую систему (она создавала быстро меняющийся с борта на борт крен), что способствовало быстрому продвижению. Как правило, подобные «манёвры» производились в дневное время. Однажды день

выдался ясным, с небольшим морозцем, и ледокол, переваливаясь с борта на борт, старательно разрезал двинской лёд, а за ним ближе к берегу вприпрыжку бежали удивлённые маймаксанские ребятишки – уж больно любопытно наблюдать со стороны за раскачивающейся машиной.

Когда в акватории Архангельска работа для ледокола иссякла, я в качестве капитана-наставника ушёл на нём в Арктику, где предстояло участвовать в операции «ледовый причал» – её впервые осуществили в 1976 году. На этот раз «Пахтусова» взяли в аренду архангельские геологи – необходимо было доставить грузы в Печорскую губу на мыс Вангурей. В караван вошли ледокол «Капитан Мелехов», ледокол «Петр Пахтусов» и теплоход «Валдайлес». В такой последовательности мы двигались во льдах до тех пор, пока позволяли глубины. Печорская губа для «Мелехова» была малопроходимой, и тогда «Пахтусов» сам сделал канал в ледовом припае, к которому и подошёл для разгрузки «Валдайлес». Ледокол оставался на вахте вблизи теплохода всё время, пока шла работа. На обратном пути ему не повезло: во время манёвра в тяжёлом льду «Пахтусов» сломал лопасть одного из винтов. «Валдайлес» устроился за «Мелеховым», а мы, снизив обороты одного гребного электродвигателя (чтобы избежать вибрации корпуса), «прихрамывали» вслед за ними. 18 июня «Петр Пахтусов» вернулся в Архангельск и встал на ремонт у причала «Красной Кузницы».

Гидрографическое судно  
«Иван Киреев»





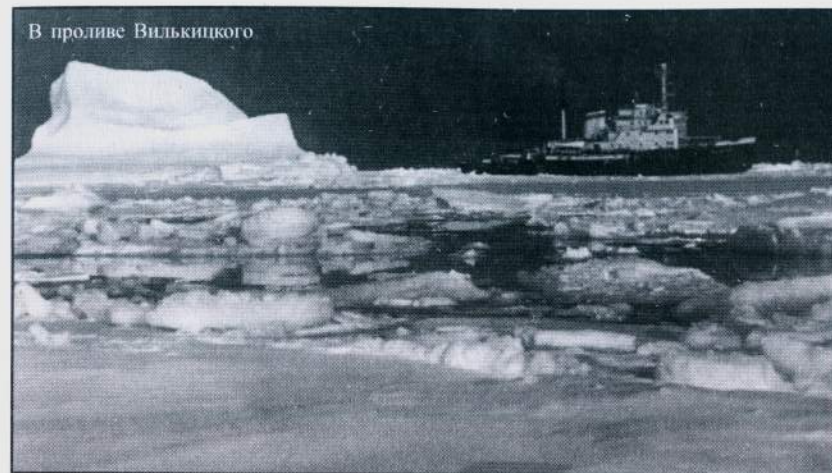
Арктическая навигация 1978 года прошла без каких-либо замечаний, в декабре ушли работать в Атлантику «Яков Смирницкий», «Иван Киреев», «Николай Коломейцев», в феврале Нового года к ним присоединился «Павел Башмаков».

В марте 1979-го мне доверили исполнять обязанности начальника Службы флота гидробазы и через 8 месяцев в этой должности утвердили. Новая работа прибавила ответственности, я уже отвечал не только за организацию службы на судах, но и за их техническое состояние, за правильную эксплуатацию с учётом круглогодичной работы, за снижение аварийности, за многое другое. Десятилетие (1975 по 1985) было для Архангельской гидробазы, пожалуй, наилучшими годами за всё время существования: полностью обновился флот, суда укомплектовали высококвалифицированными специалистами, а работа моряков за рубежом повысила их зарботки. Сдавая суда в аренду, гидробаза ежегодно получала от 3 до 5 миллионов рублей, чем зарабатывала на своё содержание и чем мы очень гордились.

В 1979 году, как и в предыдущем, «Валериан Альбанов» продолжил лощейстерские работы в районе, простиравшемся от Диксона до пролива



На «усах» за дизель-электрическим ледоколом «Капитан Николаев».  
Пролив Вилькицкого



Вилькицкого. Между делом комсомольцы готовились к осуществлению давно задуманного: к установке памятника полярному исследователю Владимиру Александровичу Русанову. В 1912 году он погиб в этих местах при попытке пройти на боте «Геркулес» по Северному морскому пути.

8 сентября во главе со 2-м помощником капитана В.В.Егоровым пять человек с «Альбанова» высадились на безымянный мыс бухты Михайлова в Карском море. Работали в очень трудных погодных условиях: иногда порывы ветра превышали 20 метров в секунду и сопровождались снежными зарядами. На исходе третьего дня памятник был вчерне готов. Он представлял собой якорь Холла высотой 7 метров, установленный на специальной площадке. На четвёртый день ребята сняли опалубку и прикрепили на веретене якоря латунную мемориальную доску. На берег высадился экипаж «Альбанова» и участники экспедиции. Под протяжные гудки судового тифона, сопровождаемые салютом из карабинов и ракетниц, на флагштоке якоря-памятника был поднят государственный флаг СССР. С волнением все прочитали текст, выгравированный на мемориальной плите: «Полярному исследователю В.А.Русанову. Капитану А.С.Кучину. Экипажу судна «Геркулес». Потомки помнят. 1978 г.» Так была увековечена память первопроходцев.

Между тем через Обскую губу планировался завоз большого количества грузов для нефтяников и газовиков Западной Сибири, и гидрографам следовало обеспечить безопасное плавание транспортных судов большого водоизмещения. В прежние годы в течение нескольких





Памятник полярному исследователю Владимиру Александровичу Русанову  
Сооружён на мысе Михайлова членами экипажа гидрографического судна  
«Валериан Альбанов»

Конверт с памятным гашением,  
произведённым на борту  
дизель-электрохода  
«Капитан Мышевский».  
1978



весенних периодов проводился промер со льда прибрежной части губы, теперь же предстояло промерить её серединную часть. В навигацию 1979 года промерять Обскую губу начали «Иван Киреев», «Павел Башмаков» и «Яков Смирницкий», окончательно эти работы были закончены только через семь лет.

Ледокол «Петр Пахтусов», который в первую половину навигации обычно трудился в составе КАГЭ-1, в эту навигацию работал автономно и первое время занимался промером в районе архипелага Земля Франца-Иосифа, а затем на севере Карского моря. Этот промер требовался для безопасного плавания на новых высокоширотных трассах Северного Морского пути. Усилия «Пахтусова» оказались не напрасными, вскоре его данными контрольного галса воспользовался атомный ледокол «Сибирь», когда в качестве эксперимента проводил высокими арктическими широтами транспортное судно «Капитан Мышевский». Через месяц «Петр Пахтусов» продолжил промер за 80-м градусом северной широты в районе островов Визе, Ушакова и Средний. В первых числах октября по распоряжению штаба моропераций Западного сектора Арктики он вышел в район мыса Челюскин для проводки транспортных судов. 9 октября вместе с ледоколами «Красин» и «Мурманск» проводил последний караван транспортных судов, шедших с Востока через пролив Вилькицкого. Затем ледокол принял лоцманскую вахту в Енисейском заливе и завершил навигацию в портах Игарка и Дудинка, обслуживая транспорты, вывозившие лес и продукцию Норильского комбината. В Архангельск «Пахтусов» вернулся 11 декабря, был взят в аренду Архморпортом, и уже через шесть дней включился в очередную ледокольную кампанию.

Новый 1980 год встретили в море на пути в Атлантику экипажи судов «Иван Киреев», «Валериан Альбанов» и «Яков Смирницкий». 12 февраля я



прочитал диспетчерскую сводку со «Смирницкого» и для себя отметил довольно редкий в тогдашней нашей морской практике «случай». Оказалось, что в этот день судно пересекло экватор, т.е. нулевую широту на меридиане Гривинча. Где-то я читал, что в прежние времена побывавшим в этой точке морякам разрешалось носить в ухе серьгу. Кстати, это *разрешение* распространялось и на тех, кто обогнул мыс Горн (имею в виду плававших на парусных судах).

Поначалу переход через экватор вызывал у моряков животный страх. Трепетать, и в самом деле, было от чего. Португалец Диогу Канн – первый из европейцев, кто пересёк экватор (было это в середине XV века) – наблюдал, как внезапно прекратился Северо-Западный пассат, и среди полного штиля Солнце, до этого шедшее слева направо, вдруг начинало двигаться в обратном направлении. Ночью – привычные созвездия глядели на него в перевёрнутом виде, потом одна за другой стали возникать звёзды, ранее никогда им не наблюдавшиеся...

В XVIII веке на британском флоте (потом и на остальных) постепенно укоренилась традиция во время перехода через экватор совершать особый ритуал.

Русские моряки впервые пересекли экватор 14 ноября 1803 года во время кругосветного плавания шлюпов «Нева» и «Надежда» под командованием Крузенштерна и Лисянского. Оба капитана до того плавали на британских военных кораблях, прошли обряд «крещения», поэтому о морском обычае знали не понаслышке.

Праздник Нептуна жив и сейчас. После однообразного длительного плавания он даёт морякам возможность повеселиться, внести разнообразие в монотонную повседневность, получить необходимую психологическую разрядку. Потому и запоминается ими на всю жизнь. Многие моряки бережно хранят и всегда с гордостью показывают диплом Нептуна, доказывающий, что его владелец принадлежит к «морякам летучей рыбы».

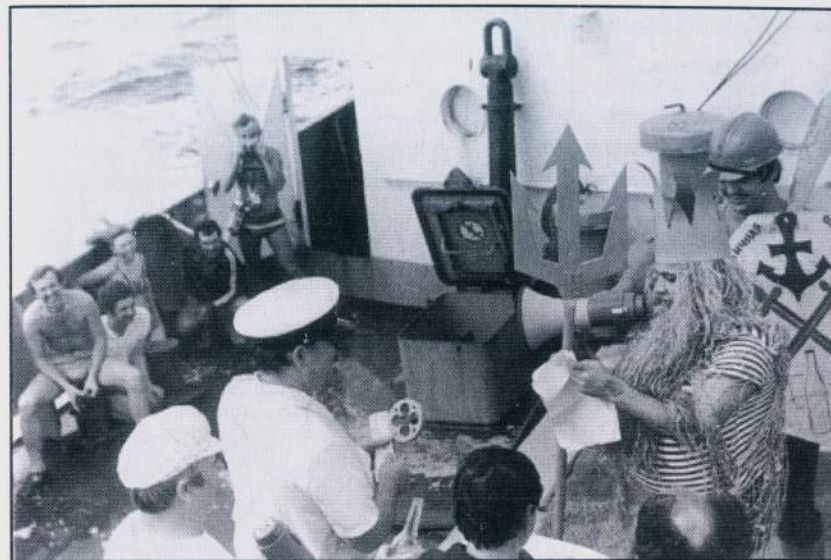
Между тем, морской устав Нептуна гласит следующее:

*«К плаванию в южных морях допускаются все люди, достигшие экватора, и испытывающие желание заглянуть за его пределы. Но чтобы желания этих людей исполнились, Устав предписывает им пройти предварительные испытания:*

1. Всех смертных подвергнуть мойке, стрижке и проверке здоровья у морского лекаря, после чего крестить.

2. Перед обрядом крещения всем с помощью средств, описанных ниже, отпускаются их земные грехи.

3. После обряда морского крещения каждый освобождается от



Праздник Нептуна. Ключ от экватора



Участники праздника Нептуна





земного звания и имени и нарекается морским званием и именем, указанным в дипломе, ему вручаемом моей любезной Амфитритой.

4. Обряд отпущения грехов включает в себя следующее.

Подвергаются на людном месте со спусканием штанов или предметов их заменяющих все, за кем водятся нижеследующие грехи:

- тесное родство или дружба со Змием зелёным;
- нерадивость, леность, сонливость, ворчливость;
- выбрасывание за борт окурков и прочей дряни;
- плавание за борт и на палубу;
- сидение на кнехтах;
- сование носа не в свое дело;
- сквернословие,
- правдоискательство и склочность,
- неуважительное отношение к прелестным дамам морским,
- не почитание родителей,
- нарушение иных земных Правил великого Конфуция.

Важное примечание: нытики, маловеры, хамы, задиры, сексуально озабоченные, мстительные и нечестные подвергаются очистительной процедуре с помощью клизмы из специального раствора с добавлением скипидара. От купели морской освобождаются:

1. Страдающие водобоязнию и прочими мерзкими болезнями.

2. Давшие выкуп, как то: продукция Змия зелёного, сольное пение, игра на гитаре душещипательных романсов и морских песен, танцы со сногшибательными коленцами и элементами акробатики.

Примечание: эталоном считается танец маленьких лебедей. Дамам обязательно исполнить танец живота.

3. Предъявившие диплом о прежнем прохождении экватора.

Важное дополнение: обманщикам, плохо поющим и танцующим и предъявившим фальшивый диплом или пытающимся откупиться от моих чертей путем тайных взяток или посулов, на мягкие места ставить круглую печать моего департамента, а в дипломе писать: «Редиска ты океанская».

Устав согласован с Богом ветров и бурь и утверждён на океанском съезде. Аминь!»

В своей книге «Среди мифов и рифов» праздник перехода через экватор писатель-маринист Виктор Конецкий описывает так: «Суть праздника в том, чтобы перемазать в ядовитой грязи-смеси тавота, мазута, графита, смолы по возможности всех мореходов. Не только новичков. Даже если ты двадцать раз пересёк экватор, но не имеешь при себе «диплома»,



твои дела плохи... Нептуном был рефрижераторный механик. Он оказался отличным актером. Борода из манилы и здоровенные бицепсы – муж царственной наружности. В руках у рефа было пневматическое ружьё для подводной охоты с трезубой-острогой...

Нептун сидел на троне на крышке первого трюма. У его ног расположилась Русалка – дневальная Виала, покрытая толстым слоем чешуи, то есть серебра, которым она была выкрашена по самую шею. Натуральные кораллы украшали её рыжие волосы. В свиту Нептуна входит Брадобрей. Его снаряжение – здоровенный пук пакли на деревяшке и огромная фанерная бритва. Бочка с мыльным раствором стоит у ног. Секретарь бога использует для своей деятельности печать, сделанную из куска автомобильной покрышки. Печать ставится на филейную часть жертвы. Самый симпатичный помощник бога – Виночерпий. Изображал его четвёртый штурман Коля Автушков...

Самые колоритные в свите – черти. Они же дикари. Они же опричники. На их долю выпадает вредная работа – измазывать в ядовитой грязи жертвы, тащить эти жертвы к бассейну, раскачивать и отправлять в воду головой вперёд. Чтобы не робеть перед начальством или друзьями, чертям по традиции разрешается немного тяпнуть ещё до процедуры. Сами они измазаны чёрной дрянью совершенно безжалостно, терять им нечего. Костюм чёрта сделан по образцу дикарских – юбочка из пеньковых каболок, рожки и свисающий



из-под юбки хвост. Хвост главное оружие чертей. Это добротный кусок троса с репкой (утолщением) на конце. Войдя в ажиотаж, черти хватают хвост в правую руку, раскручивают его и лупят непокорных или малоподвижных... Капитан надевает парадную форму, является с судовой ролью – списком экипажа – и отдаёт Нептуну рапорт. Делает это капитан серьёзно, даже с волнением... Затем капитан удаляется. Жертвы с деланным весельем поднимаются на лобное место, где их хватают черти, ставят на карачки, и в таком виде они ползут к Нептуну. Бог определяет количество грязи, соответствующее грехам жертвы. Нептун и черти быстро входят в образ и оказываются нелицеприятно суровыми. Власть есть власть. И даже её анекдотическое присвоение ударяет в головы. Намазанный грязью мореход попадает к Брадобрею и получает на голову ковш мыльного раствора. Затем морехода волокут к бассейну. Затем выуживают из бассейна и опять волокут к Нептуну. Нептун прощает ему грехи, разрешает пересечь экватор, а на зад посвящённому ставится Секретарем печать с названием судна. Особенный восторг вызывает заключительный акт, когда печатают женщин. Здесь фотоаппараты работают с повышенной нагрузкой. Измученному, измазанному, истисканному и ошалевшему мореходу для успокоения нервов Виночерпий наливает кружку сухого вина».

Рейсы наших судов в Атлантику длились от четырёх до шести месяцев, и всё это время приходилось обитать в замкнутом мирке и изо дня в день видеть одни и те же лица. Выдерживать такое «однообразие» очень нелегко. Поэтому даже заход в какой-нибудь порт для всех становится событием. А затем опять монотонные будни, сопровождающиеся качкой, невыносимой жарой и духотой приправленной высокой влажностью.

Виктор Конецкий, который сам плавал на различных судах, в том числе и на экспедиционных, в одном из своих произведений написал: «Скоро четыре месяца, как мы в этом рейсе. Сто двадцать ночей я уже прожил без сна (как 2-й помощник капитана писатель нёс вахту с 00 до 04 часов – Авт.). Кто еще, кроме двигающихся в пространстве людей, или стариков, или больных ночь за ночью думает о мизерности, неудачливости судьбы, жизни? Где-то спят нормальные люди, а ты все задаёшь себе идиотские вопросы и наконец сам становишься идиотом. Или погрязнешь в мелкой текучке судовых будней: «А, что сегодня на обед?» Я решительно не нахожу в себе сил, чтобы хоть как-то осмыслить существование».

Вот почему для разрядки кто-то занимается фотографией или читает, участвует в самодеятельности или выпускает стенгазету. Были и такие, кто



сочинял стихи и в стихотворной форме отражал те или иные события, происходящие во время рейса. Вот, к примеру, стихотворный репортаж о рейсе (1983–1984) в Атлантику гидрографического судна «Павел Башмаков». Начался он в Мурманске с задержкой выхода в море, и вот он, долгожданный день:

*Все ждали этого этапа,  
И вот настал счастливый миг,  
Но нас на траверзе Нордкапа  
Исландский минимум постиг.*

Началось суровое зимнее штормовое плавание. Новый Год встретили в бушующем Северном море. Сбавляли ход, ложились в дрейф:

*Считать наш рейс морским курортом  
Уже настроилась толпа,  
Но теплоход то черпал бортом,  
То становился на попа.*

*И наш г/с опять качает,  
Народ закус и занемог,  
И смены дат не замечает,  
Поскольку спит без задних ног.*

*Но всё кончается на свете,  
Над нами сжалился Нептун,  
Задул в корму попутный ветер,  
И Солнце «съело» колотун.*

Первый заход судна был запланирован в порт Дакар — столицу Сенегала. Но к согласованному через МИД сроку оно опоздало:

*Признаться нас весьма пугала  
Задержка на четыре дня,  
Мы шли в столицу Сенегала,  
В душе порядки все кляня.*

*Но видно Бог на свете есть.  
И мы знакомимся с Дакаром.*

*Стоим у мола номер шесть,  
Где негры шастают с товаром.*

Возможно из-за того, что зашли в Дакар мы 13-го числа, на следующий день получили предписание капитана порта покинуть гавань и стать на рейде. А затем снова беда: прекрасный новый пропиленовый (синтетический) трос ночью украли аборигены.

*Весьма практичны соломбальцы.  
Им не положишь пальца в рот.  
Но, к сожаленью, сенегальцы  
Дадут им сто очков вперёд.*

*На рейде на собачьей вахте\*  
Швартов обрезали серпом.  
Узнав об этом гнусном акте,  
Промолвил яростно старпом:*

*«Дрожите, бывшие рабы!  
Все вахты мы снабдим дубьём,  
И, кто полезет, всех побьём».*

*Покуда негры ждут расплаты,  
Покинув город вороватый,  
Мы дали ход, на юг руля,  
И стали делать профиля.*

*Мы ловим спутники в полёте,  
На память знаем имена.  
Но вдруг на нашем эхолоте  
Гора подводная взошла.*

*В пылу понятного азарта  
Хотели дать о банке весть,  
Но тут нашлась другая карта,  
Где глубина такая есть.*

\* Вахта с 00 до 04 часов.

*В один прекрасный зимний вечер  
Часам примерно к двадцати  
Решили на учёном вече  
На девиацию пойти.*

Две попытки определить величину девиации (отклонения) магнитометра ни к чему не привели.

*На третий раз, скажи на милость,  
Работа всё же получилась:  
Пришёл на мост гидрограф Стас —  
Науку от позора спас.*

Так с приключениями сделали первый профиль через Атлантический океан и достигли берегов Американского континента. По плану нужно заходить в порт для привязки (точного определения и выверки приборов) профиля, но не тут-то было:

*Достали из воды гондолы  
И намотали кабеля,  
В каютах грянули спидолы  
Примета — впереди Земля!*

*Уж к Тринидаду подходили  
И вдаль глядели наугад,  
Но что-то в МИД-е намудрили,  
И нас не принял Тринидад.*

*Тогда пошли на Кюрасао,  
И вновь толпа в дыму кают  
Исправно языком чесала  
И уточняла курс валют.*

*И мыслей не было печальных,  
Что может собой произойти.  
Ведь самый главный наш начальник  
Нам разрешил туда зайти.*

*Но гладко было на бумаге.  
На деле — вежливый отказ.  
Зазнались, видимо, в Гааге —  
Им наш начальник не указ!*

*А мы опять пошли на профиль,  
И вновь защёлкал в рубке лаг,  
И хохотал как Мефистофель  
Антильский вслед архипелаг.*

*Пришли в Гавану, а в Гаване  
Нас обложили басурмане:  
Приходят судно похвалить,  
И нужно каждого хмелить.*

*У всех привычка к алкоголю,  
И каждый хочет выпить волю,  
Совсем забыв о тормозах,  
У капитана на глазах.*

*Взяв полный бункер и картофеля  
Мы проложили курс на Ост.  
Осталось сделать только профиль —  
Последний океанский мост.*

*Отметив праздник\*, так уж вышло,  
Без демонстраций и пиров,  
Зашли к арапам (в рот им дышло)  
В Дакар — прибежище воров.*

*И с облегчением вздохнули,  
Когда, покинув грязный порт,  
Тюремный остров обогнули  
И проложили курс на Норд.*

*Что из того, что путь был труден,  
Меняем курс, меняем ход.*

\* 1 мая



*Народ мечтал, и слово «гульден»  
Вошло надолго в обиход.*

*Едва нас провели Маасом  
И привязали за причал,  
Как уж нетерпеливым массам  
Помощник гульдену вручал*

*У маклаков\* сегодня жарко:  
Идёт большая отоварка.  
В мозгу смешалось, как в тумане:  
Что брал в Галтексе? что в Монтане?*

*Ну, что же... каждому своё!  
И распрощавшись с Роттердамом,  
Пошли домой, где ждёт жильё,  
Навстречу жёнам, детям, мамам.*

*Переведём вперёд часы,  
Холодный вырубим кондишен,  
И свежим воздухом задышим  
Российской средней полосы.*

*Прощай покамест заграница!  
И рад безмерно экипаж:  
Ещё не скоро повторится  
Подобный длительный вояж.*

*Пусть нас не поймут пижоны  
С немытой гривой по плечам.  
Плевать! Ведь нас заждались жёны,  
Ведь стыннут в койках по ночам!*

*В снастях свистит попутный ветер,  
Вода стекает в ватервейс,  
Прекрасно жить на белом свете  
Когда заканчиваешь рейс!*

\* Торговцы.

А вот случай, имевший место у берегов Бразилии во время рейса гидрографического судна «Иван Киреев» (капитан А.А. Катаев) в 1987–1988 гг. Занимаясь попутными океанографическими работами, судно зашло в экономическую зону Бразилии, где имело право только на прохождение транзитом. Что из этого вышло, читайте в отчёте судового пинта:

*Играет ветер, Солнце светит —  
Идёт где «Иван Киреев»!  
И прётся вопреки закону,  
В экономическую зону.*

*Учёный муж И.Я. Французов\*  
Сладкоголосый, как Карузо,  
Коварный, будто Мефистофель,  
Завлёл корабль на этот профиль*

*Он днём и ночью неустанно  
Вертелся возле капитана  
И незаметно, будто леший,  
Ему лапшу на уши вешал:*

*«Мы потихоньку, будто мышка,  
Зайдём на этот профилишко,  
Гондолу вытащим на борт,  
И не заметит даже чёрт.*

*Совсем не нужно суетиться,  
Ведь мы всегда успеем смыться,  
Всегда уйти сумеем с галса...»  
И капитан, конечно, сдался.*

*Когда же составляли в МАГЭ  
Проект рабочий на бумаге  
И над расчётами сидели,  
Чего-то где-то проглядели.*

*И, как бывает при аврале,  
Чего-то где-то проморгали.*

\* Заместитель начальника экспедиции.

*Пойди, заметь при этой гонке  
На карте пятиллионке*

*В проекции Меркатора  
У самого экватора  
Среди морской идиллии  
Владения Бразилии!*

*А острова Сан-Паулу  
Принадлежат Бразилии.  
На них, согласно лоции,  
Гуано в изобилии.*

*Курс – Ост! Ход – полный  
Идём на профиль неудобный!  
И тут же с острова агент  
Радировал на континент:*

*«Корабль какой-то, вроде, рашен,  
К тому ж, заметно перекрашен,  
И что неясно для меня,  
Зачем он среди бела дня  
Вовсю работает радаром?»*

*Сигнал расшифровали быстро,  
Собрали вмиг Совет Министров.  
И тут же, составляя ноту,  
Тревогу объявили флоту.*

*Но, к счастью, в мире нет чудес,  
Как повсеместно в ВМС:  
Пока надраили медяшки,  
Пока задраили броняшки,  
Пока дождались адмирала,  
Пока сыграли три аврала,  
Пока задачу уточняли,  
Пока боезапас приняли,  
Пока швартовы отдавали,  
Пока в походный ордер встали*

*И со стараньем и терпеньем  
Затем вели перестроенье...*

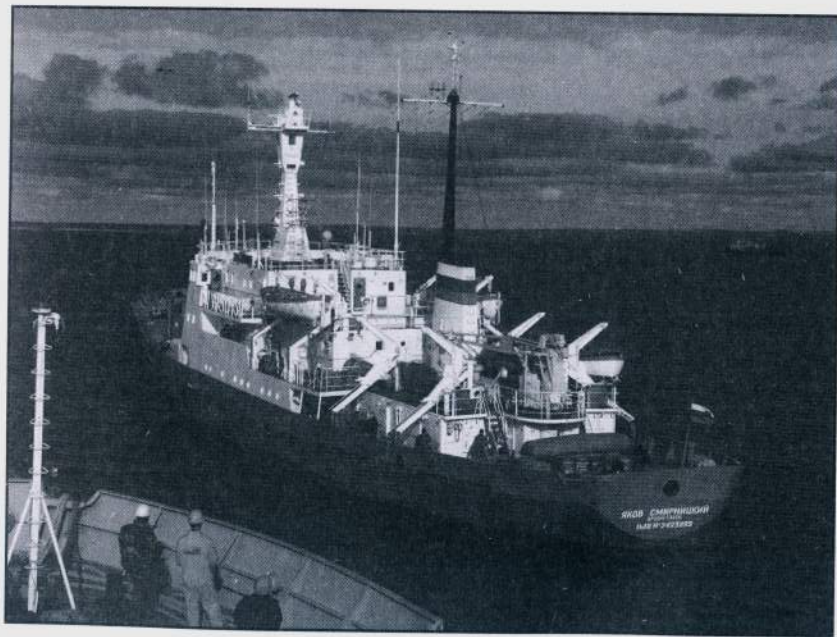
*«Киреев» дал передний ход  
И быстро смылся из тервод.  
И становясь к волнению лагом,  
Ещё пошёл нахал зигзагом.*

*А что осталось дипломатам?  
Лишь обложить друг друга матом!  
Известно всем с древнейших пор,  
Что, кто не пойман, тот не вор.*



## Приключения «Смирницкого»

Около полугода было вдали от родного порта гидрографическое судно «Яков Смирницкий». Зимой 1981–1982 годов оно выполнило один из самых продолжительных рейсов. Из Архангельска вышло 27 ноября, в Мурманске приняло на борт экспедицию НПО «Севморгеология» и направляясь дальше, в район работ, попало в жестокий шторм в Бискайском заливе. Часто менявший направление ветер достигал силы 12 баллов, и «Смирницкого» качало с креном более 45 градусов. Испытание он выдержал и рейс продолжил. На пути следования на короткое время зашёл в порт Танжер



Гидрографическое судно «Яков Смирницкий».  
Фото Леонида Зубова

(Марокко), чтобы пополнить запасы воды и продовольствия. После месячного перехода экипаж и экспедиция приступили к выполнению производственного задания. На первом этапе базировавшаяся на судне экспедиция «Севморгеологии» проводила геофизические исследования в районе острова Святой Елены, где в своё время отбывал ссылку Наполеон. Кроме площадной и профильной съёмок, она проводила и глубинное сейсмозондирование. После захода в Луанду (Ангола) «Смирницкий» вышел в море для выполнения второго этапа своего рейса. На этот раз на его борту базировалась другая экспедиция, в её состав входили учёные Института Физики Земли АН СССР. Повседневное оказывая содействие членам экспедиции, экипаж судна не забывал поддерживать в хорошем рабочем состоянии корпус судна, его механизмы и устройства. За время рейса «Смирницкого» полностью покрасили, чему мешала высокая температура, повышенная влажность и насыщенный солью воздух. В родной Архангельск «Яков Смирницкий» вернулся в середине мая 1982 года и через два месяца отправился работать в Арктику.



Бельгийская яхта «Протей»,  
спасённая гидрографическим судном «Яков Смирницкий»



Забегая вперёд, расскажу историю, в которую «попало» это судно на следующий год. 18 февраля 1983 года «Правда Севера» поведала о нём в короткой заметке, в основе которой была радиограмма. В ней говорилось, что экипаж «Смирницкого» спас от неминуемой гибели яхту с находившейся на ней бельгийской семьёй из 4-х человек. Позднее выяснились и все подробности.

«Смирницкий» направлялся к берегам Бразилии, и стоявший на ночной вахте второй помощник капитана Е.А.Старцев заметил, как с большого расстояния взлетели в небо одна за другой зелёная и белая ракеты. И хотя их цвет не соответствовал сигналу бедствия (красная ракета), вахтенный доложил капитану. На экране локатора в том направлении нечего не просматривалось, поэтому включили судовой прожектор и пустили луч по горизонту в сторону замеченного сигнала. В ответ тут же вспыхнула ещё одна ракета. Находившийся в рулевой рубке капитан Н.И.Сорокин приказал изменить курс и идти в ту сторону. Через некоторое время отражение объекта появилось на экране радара. Спустя какое-то время моряки разглядели беспомощно качающуюся на зыби яхту со сломанной мачтой. По судну тут же объявили тревогу «человек за бортом!», и команда заняла свои места, быстро подготовив к спуску спасательную шлюпку. Учитывая, что море



Экипаж гидрографического судна «Яков Смирницкий»  
спасает яхтсменов «Протея»

было почти спокойным, если не считать мелкой зыби, капитан подвёл судно к яхте с подветренной стороны, и ту вскоре прибило к борту «Смирницкого», на борт которого поднимали четверых измождённых людей. Они оказались гражданами Бельгии. То были муж и жена Десенинги с двумя сыновьями. Спасённые тут же попросили пить. Судовой врач оказал им первую медицинскую помощь. Вскоре выяснилось, что их яхта, вышедшая из бельгийского порта Нью-Порт, находится в плавании уже 7 месяцев, за это время она заходила в порты Европы, Канарских островов и бразильский порт Натал, откуда направилась в Южную Африку. Но путь им преградил шторм, на яхте лопнули ванты, поддерживавшие 12-метровую мачту, и та переломилась пополам. Затем закончилось топливо, вышло из строя рулевое управление, и яхта легла в дрейф, продолжавшийся 22 суток. Несколько раз бедствующие видели проходившие вдали суда, подавали им сигналы ракетами и фальшфейерами, но никто не подошёл к ним. Так все красные ракеты были израсходованы. Последнюю неделю заканчивалась еда, а воду приходилось пить по полстакана в день на человека. Взяв яхту на буксир, «Смирницкий» отвёл её порт Рио-де-Жанейро. Прощаясь с экипажем, семья Десенингов поблагодарила всех за своё спасение, за радушие и заботу.

Всего за период с 1978 по 1992 год «Яков Смирницкий» выполнил 8 рейсов в Атлантику с различными экспедициями, и даже в годы так называемой «перестройки» ежегодно выходил в Арктику, частично на свои работы, но большей частью его арендовали учёные Германии, США, Франции. В 1993–1994 гг. «Смирницкий» работал на Балтике (курсировал с туристами на борту между Санкт-Петербургом и портами Германии и Швеции).

В навигацию 2008 года (в рамках проекта Международного Полярного года) учёные из России, Швеции, США и Великобритании ходили на «Якове Смирницком» в Арктику. Основной целью этой экспедиции являлось определение современного состояния и будущих изменений климата и окружающей среды полярных областей Земли, а также оценка последствий этих изменений для социально-экономического комплекса полярных районов.



# Краткая хроника

1980—1990

Просматривая краткие записи о работе Архангельской гидробазы, я обратил внимание на факты, которые заслуживают того, чтобы о них рассказать. Например, на глаза попались сведения, говорящие о том, что в 70–80-е годы наши гидрографические суда побывали более чем в 70-ти портах 36 стран мира.

1979 год.

Восемь наших гидрографических судов были арендованы сторонними организациями, половина из них работали в Атлантике, остальные — на Балтике, в Белом море и Арктике. Все они использовались в исследовательских работах, причём, у трёх судов период эксплуатации составил более 8 месяцев в году.

1981 год.

Впервые «Павел Башмаков» заходил в американский порт Саванна.

1982 год.

«Павел Башмаков» в Карском море в районе острова Белуха при помощи гидролокатора производил поисковые работы на месте гибели ледокольного парохода «Сибиряков», утопленного в 1942 году немецким линкором «Адмирал Шеер»\*. К сожалению, обнаружить его затонувшие останки не удалось, так как точных координат места боя не было.

1983 год.

В Енисейском заливе в период с 4 по 6 октября ледокол «Петр Пахтусов» снимал с мели научно-исследовательское судно (НИС) «Диксон».

1984 год.

10 мая в Архангельске ночью были заморозки, шёл снег, днём северный ветер усиливался до 25 м/сек. на улицах города появились сугробы.

\* «Admiral Scheer»

1985 год.

В январе средняя температура воздуха составила минус 25,3 градуса. Это рекорд за 103 года метеонаблюдений. Толщина льда на Северной Двине превысила 1 метр, земля промёрзла на глубину 1,8 метра. Во время проведения ледокольной кампании в акватории Архангельска ледокол «Петр Пахтусов» обломал во льду 3 лопасти гребных винтов.

1986 год.

10 октября ледокол «Петр Пахтусов» прибуksировал в Мурманск гидрографическое судно «Дмитрий Лаптев», приписанный к Провиденской гидробазе — во время ледокольной проводки в Восточно-Сибирском море это судно потеряло все лопасти винта.

1987 год.

Ночью 6 марта у меня дома раздался телефонный звонок из пароходства. Звонивший дежурный радиооператор предупредил, что соединяет меня по радио с капитаном «Якова Смирницкого» Б.И.Левицким. Тот доложил, что после выхода из Луанды (Ангола) на судне обнаружились неполадки. Осмотр показал, что произошёл обрыв шпилек рамовых подшипников главного двигателя, и он находится в аварийном состоянии.

Из доклада старшего механика В.Н.Папукова следовало, что на сниженных оборотах, при отключённом из работы одном цилиндре, можно сделать попытку вернуться в Луанду. Причина случившегося пока была не выяснена, но имелись предположения, что это — следствие подводных взрывов, проведенных вблизи судна. В Анголе в то время шла Гражданская война, и диверсанты-аквалангисты нередко проникали в порт, прикрепляли к днищам судов мины и взрывали их. Таким образом, были выведены из строя несколько советских транспортов. Наши военные моряки с дивизиона катеров, базировавшихся в Луанде, периодически прочёсывали акваторию порта, сбрасывая в воду гранаты или небольшие заряды взрывчатки, которые были способны обезвредить диверсантов. Во время стоянки в порту такие взрывы производились каждую ночь и частенько почти у самого борта «Смирницкого», что весьма ощутимо чувствовалось моряками.

Мы договорились с капитаном, что судно свернёт экспедиционные работы и малым ходом двинется в Луанду. Я же на всякий случай дам радиogramму находящимся на пути к африканскому побережью нашим судам, чтобы они держали непрерывную связь со «Смирницким».

Через Судоиmпорт и Минморфлот в Луанду были вызваны специалисты завода «Дейц», где изготавливался двигатель. Когда «Смирницкий» зашёл в порт,

специалист подтвердил выводы наших механиков и заявил, что ремонт двигателя возможен только в заводских условиях на верфи. Ближайшая верфь находилась в Лас-Пальмасе на Канарских островах, расстояние до неё было около 4000 миль. Начались переговоры о необходимости специального буксировщика, но при поддержке начальника гидробазы Ю.П.Осокина я настоял на том, что эту работу могут выполнить и наши суда.

В конце апреля экспедиции, базировавшиеся на гидрографических судах «Павел Башмаков» и «Иван Киреев» (они работали в Атлантике) свои плановые задания выполнили, и мы направили их в Луанду. Участники экспедиций рейсами Аэрофлота вылетели в Москву, а «Иван Киреев» принял на борт экспедицию со «Смирницкого» и вышел в море для завершения прерванных работ.

А тем временем «Павел Башмаков» стал готовиться к сложной буксировке. Капитаны Б.И.Михайлов и Б.И.Левицкий отнеслись к этому



заданию очень ответственно. 1 мая 1987 года «Башмаков» взял на буксир «Смирницкого» и повёл его к ремонтной базе. Погода благоприятствовала, скорость движения каравана доходила до 7,5 миль в час, и 29 мая, оставив за кормой 3994 морские мили, суда прибыли на рейд Лас-Пальмаса. Подобная буксировка в океане гидрографического судна была проведена впервые в практике работы флота Гидрографического предприятия ММФ. И все мы были бесконечно рады, что всё закончилось благополучно. 11 июля ремонт завершился, и «Яков Смирницкий» отправился в Архангельск, куда и прибыл 25 июля. Впереди у него предстояла работа в Арктике.

#### 1989 год.

Впервые за последние 16 лет на 1 января в Архангельске на отстое были все гидрографические суда. В работе находился только ледокол «Пахтусов», арендованный Архморпортом для обеспечения продлённой навигации в порту Архангельск.

#### 1990 год.

Арендованное НПО Севморгео гидрографическое судно «Николай Коломейцев» с 6 февраля по 10 июня выполняло свой последний рейс в Атлантику. Во время плавания заходило в Монтевидео (Уругвай), Буэнос-Айрес (Аргентина), Лас-Пальмас Канарские острова (Испания) и Антверпен (Бельгия).

#### 1992 год.

В августе экипаж Архангельской гидробазы, возглавляемый капитаном В.К.Рогатых, принял от Тиксинской гидробазы гидрографическое судно «Дмитрий Стерлегов». После необходимой подготовки судно вышло из Тикси в Архангельск. В проливе Вилькицкого была очень сложная ледовая обстановка, проводкой судов занимались атомные ледоколы «Сибирь», «Вайгач» и дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев». 27 сентября «Стерлегова» взял на буксир «Вайгач», и вдвоём они вошли в тяжёлый лёд. На следующий день на «Стерлегове» почувствовали сильнейшую вибрацию корпуса, что означало потерю лопастей гребного винта. 29 сентября сжатие льдов началось с такой силой, что даже атомный ледокол «Сибирь» не смог оказать помощь, и «Стерлегов» получил значительные повреждения обшивки корпуса, шпангоутов, винто-рулевой группы. Были затоплены форпик и танк №2.

Второго октября «Капитан Николаев» прибуксировал аварийное судно в Диксон, откуда в Архангельск его привёл «Павел Башмаков». Осмотр в





Атомный ледокол «Сибирь»



Последний рейс.  
Гидрографическое судно «Дмитрий Стерлегов»  
буксируется на разделку в Северодвинск

доке показал, что ремонт «Дмитрия Стерлегова» проводить нецелесообразно. В дальнейшем это судно было списано и продано на металлолом, позднее его отбуксировали на разделку в Северодвинск.

#### 1995 год.

«Иван Киреев» (капитан Ю.В.Лекарев) работал в аренде Российско-Нидерландской морской арктической экспедиции «Новая Земля», которая в год 400-летия Виллема Баренца посетила место его зимовки в Ледяной Гавани на Новой Земле. Были обнаружены следы стоянки и вещи участников экспедиции Баренца.

#### 1998 год.

В течение всей навигации в юго-западной части Карского моря держался тяжёлый лёд, и плавание всех судов осуществлялось только с помощью ледоколов.

Наиболее интенсивно Архгидробаза использовала свои суда до 1986 года. В Арктику до 1990 года выходили все наши суда. С началом перестройки работы по изучению мирового океана начали сворачиваться, чтобы





Конверт, посвящённый Морской Арктической экспедиции  
«Новая Земля – 1995»

выполнить лоцмейстерские работы в Карском море, было вполне достаточно двух-трёх судов, в то время как остальные суда, арендуемые сторонними организациями, довольствовались лишь эпизодическими рейсами. Но даже в это нелёгкое время на «Иване Кирееве» и «Якове Смирницком», начиная с 1991 года, в Арктику выходили комплексные совместные экспедиции, в составе которых были учёные Франции, Германии, Нидерландов и США.

Последнее пополнение флот Гидрографии получил в 1990–1991 годах, когда в Финляндии были построены три современных гидрографических



Гидрографическое судно  
«Петр Котцов»

судна типа «Алексей Марышев». Но вот беда: даже для них работу приходилось искать. В конце концов, она была найдена, но, увы, не у нас, в России. К тому же и с гидрографией та работа вовсе не была связана, потому «Алексея Марышева» и «Григория Михеева» вынуждены были приспособить для проживания туристов, и, получив пассажирские свидетельства, стали использовать в качестве круизных судов. В летнее для Южного полушария время эти суда возили от Огненной Земли к берегам Антарктиды прибывавших самолётами из Европы и США туристов. А когда лето наступало в Северном полушарии, они перебирались в Рейкьявик (Исландия), откуда с вездесущими туристами на борту курсировали к берегам Гренландии и Шпицбергена.

И только «Петр Котцов» в 2000-е годы занимался гидрографией (участвовал в обследовании будущей трассы газопровода Россия – Западная Европа) и эпизодически появлялся в Баренцевом и Карском морях.



## За прекрасную службу

Отмечая заслуги Полярной гидрографии в освоении Арктики Указом Президиума Верховного Совета СССР (20.10.1977) Гидрографическое предприятие наградили орденом Трудового Красного Знамени. А 16 декабря 1982 года «За большой вклад в навигационное обеспечение судоходства в Западном секторе Арктики» орденом Трудового Красного знамени наградили Архангельскую гидрографическую базу. На торжественном собрании во Дворце моряков – оно состоялось 12 января 1983 года – орден вручал первый секретарь Архангельского обкома КПСС Борис Вениаминович Попов\*.

В своём отчёте об этом событии областная газета «Правда Севера» привела слова Попова: «Ныне бассейн Северного Ледовитого океана в границах нашей страны стал одним из самых изученных регионов Мирового океана и в этом немалая заслуга полярных гидрографов...»

Для большинства работников базы характерно высокое профессиональное мастерство, чувство долга, умение видеть шире и делать больше, чем того требуют должностные обязанности. К этой категории работников можно с полным основанием отнести капитана Б.И.Михайлова, боцмана В.С.Спиранова, первого помощника капитана Н.С.Холзакова, начальника службы флота Ю.П.Копытова, токаря В.Р.Разманова, старшего механика А.Ф.Ятченко и многих других».

Огромную благодарность от имени всех моряков выразил архангельским гидрографам начальник администрации Северного Морского пути К.Н.Чубаков: *«За прекрасную службу, за точные, достоверные карты и другие пособия, позволяющие капитанам и штурманам вести свои суда, как на участках открытого моря, так и в сложнейшем для плавания районе архипелага Норденшельда».*

В эти же дни орденами и медалями были награждены и несколько работников гидробазы, в том числе орден Трудового Красного Знамени получил её начальник Ю.П.Осокин.

Привожу имена тех работников, кто многие годы самоотверженно трудился в Полярной гидрографии и способствовал превращению трассы Северного морского пути в чётко действующую судоходную магистраль.

Капитаны: П.И.Котцов, А.В.Марьшев, Г.В.Пашинский, В.В.Пустошный, В.Н.Богданков, В.Ф.Пустошный, Г.Р.Печерский, Г.К.Добролюбов, Б.И.Левицкий, В.П.Шумилкин, А.И.Демещкий, И.И.Егоров.

Старшие механики: Г.И.Смиренников, Е.И.Пантюхин, Е.П.Шульгин, Б.Г.Смирнов, А.А.Уемлянин, В.В.Храмов, Ю.П.Шипов, А.А.Абрамов, А.Г.Доронин.

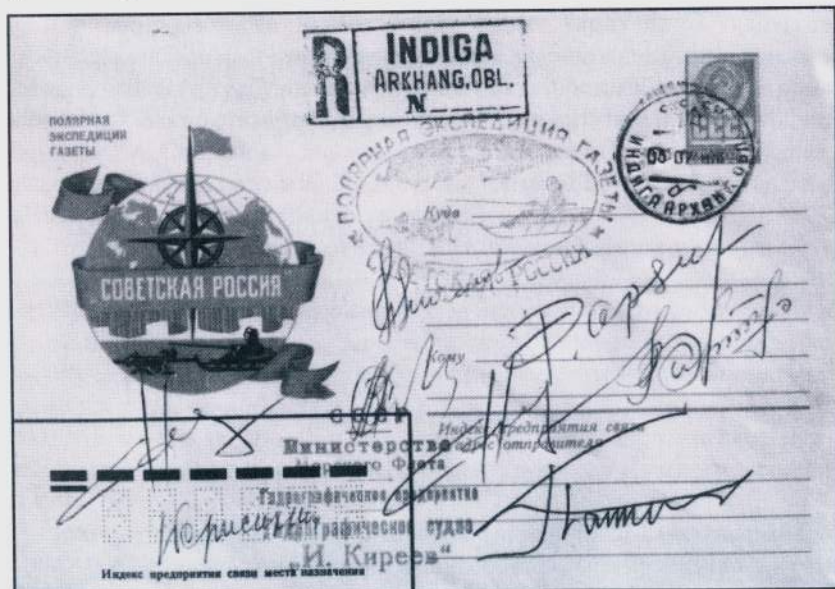
Гидрографы: И.А.Киреев, Н.Н.Алексеев, П.Я.Михаленко, В.Я.Лескинен, А.К.Жилинский, В.И.Пересыпкин, Б.И.Лейкин, Ю.П.Осокин, А.М.Хованцев, А.М.Бакин.

Боцманы, матросы, мотористы: Я.М.Котлов, В.А.Горин, И.Ф.Матвеев, В.В.Авин, Н.К.Макаров, В.Д.Шумаров, Е.В.Алехин, Н.А.Королев.

\* Спустя годы, Б.В.Попову было присвоено звание Почётного гражданина Архангельска, посмертно

## Встреча с Папаниным

В том же 1983 году мне предстояло последний раз выйти в море в качестве капитана-наставника. Гидрографическое судно «Иван Киреев» готовилось отправиться в Баренцево море встречать экспедицию газеты «Советская Россия». Стартовав 6 ноября 1982 года, она прошла в условиях полярной ночи на собачьих упряжках от Уэллена (Чукотка), через Якутию, Таймыр, Тюменскую область и приблизилась к Ненецкому автономному округу. Такое было осуществлено впервые в истории Арктики. Пришлось преодолеть немало трудностей: пургу, морозы, опасность движения по льдам с их трещинами, разводьями и торосами, весенние оползни и разливы рек. Шестеро путешественников в конце июня 1983 года подошли к Амдерме. Далее их путь лежал к посёлку Индига в Чёшской губе.



Конверт, посвящённый арктической экспедиции газеты «Советская Россия», с автографами участников похода



На борту гидрографического судна «Иван Киреев». Слева направо: дважды Герой Советского Союза Иван Дмитриевич Папанин, тележурналист Виктор Зиновьевич Фридман, начальник Службы Флота Архангельской гидробазы Юрий Петрович Копытов (1-й справа)

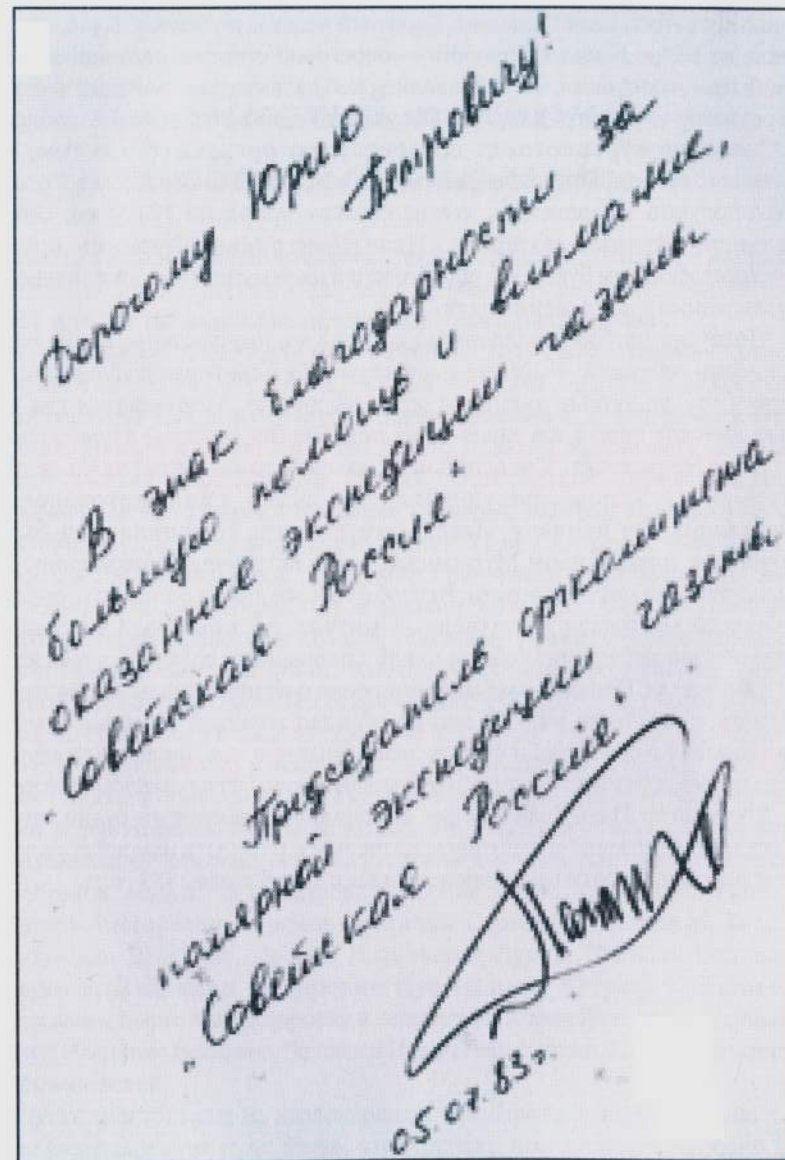
Встретить экспедицию в этом пункте поручили «Ивану Кирееву» под командованием капитана А.А.Катаева, меня назначили капитаном-наставником. Перед отправлением судно «оккупировали» журналисты, фото- и кинооператоры. Был среди пассажиров и председатель оргкомитета экспедиции дважды Герой Советского Союза Иван Дмитриевич Папанин. Для приёма гостей «Киреев» стоял у причала объединенного Морского и Речного вокзала. У трапа Папанина встретил капитан Катаев и доложил о готовности «Киреева» к выходу в рейс. Проводить Почетного гражданина Архангельска пришли представители городских и общественных организаций. Они вручили Ивану Дмитриевичу подарки, предназначенные членам экспедиции: хлеб-соль, большой букет роз, корзину с фруктами и овощами, выращенными северодвинскими овощеводами.

Наконец «Иван Киреев» отдал швартовы и сопровождаемый катером капитана Архангельского морского порта двинулся в сторону моря. Сотни горожан, собравшихся на причалах лесозаводов по обоим берегам Маймаксы,





Иван Дмитриевич Папанин,  
полярный исследователь, дважды Герой Советского Союза



Автограф Ивана Дмитриевича Папанина,  
данный автору этой книги Юрию Петровичу Копытову

тепло приветствовали Папанина. Короткий переход по Белому морю, и судно стало на рейде Индиги. Получив от береговой станции подтверждение о прибытии экспедиции, мы отправили за ней наш катер и самоходную баржу. Через какое-то время они вернулись с участниками экспедиции. Её начальник С. Соловьев отрапортовал председателю оргкомитета о том, что трансконтинентальная полярная экспедиция газеты «Советская Россия» благополучно завершилась, что на собаках пройдено 10400 км, собран большой научный материал. Иван Дмитриевич Папанин вручил путешественникам букет роз, поблагодарил их за мужество и настойчивость, проявленные в достижении цели.

Погрузив на борт экспедицию со всем их имуществом, в том числе ездовыми собаками, «Киреев» перешёл в губу Териберка на Мурманском берегу, откуда путешественники опять на собаках, запряженных уже не в классические нарты, а в какое-то их подобие (на колесах) направились в сторону Мурманска. Снявшись с якоря, мы тоже направились в порт Мурманск. Утром следующего дня судно пришвартовалось к пассажирскому причалу. Ивана Дмитриевича Папанина (он был и Почётным гражданином Мурманска) тепло встречала общественность и представители местной власти. Вечером того же дня на одной из городских площадей состоялся многолюдный митинг, посвящённый успешному завершению экспедиции (она подошла к площади на собачьих упряжках).

Общаться с Папаниным было интересно и познавательно. Несмотря на возраст, а ему было уже 88 лет, он обладал хорошей памятью и много рассказывал о событиях и фактах своей жизни, в том числе о встречах со Сталиным и другими советскими руководителями. Перед отходом «Киреева» из Мурманска Иван Дмитриевич специально приехал на судно, чтобы попрощаться со мной и капитаном Катаевым и пожелать нам доброго пути. Этот рейс был коротким, он продолжался с 1 по 8 июля 1983 года.

## Низкий поклон и светлая память!

Всегда с благодарностью вспоминаю тех моих товарищей и коллег, с которыми бок о бок работал на судах и в Управлении гидробазы. Всем им большое спасибо! А тем, кого уже нет рядом с нами, низкий поклон и светлая память!

Капитаны, которые учили меня морскому делу Петр Иванович Котцов, Василий Васильевич Пустошный, Василий Никитич Богданков; судоводители, радисты, навигаторы, механики и электромеханики, с которыми вместе работал: Григорий Романович Печерский, Василий Васильевич Струнин, Виктор Александрович Комаров, Гурий Константинович Добролюбов, Иван Иванович Егоров, Николай Иванович Сорокин, Валерий Константинович Мамонов, Андрей Михайлович Кузнецов, Павел Егорович Аспедников, Вячеслав Петрович Попов, Владимир Григорьевич Кропотов, Евгений Петрович Шульгин, Кирилл Трофимович Хозяинов, Феликс Иванович Мацепуро, Юрий Павлович Шипов, Владимир Александрович Васильев, Борис Григорьевич Смирнов, Анатолий Федорович Ятченко, Борис Григорьевич Вяткин, Сергей Петрович Филимонов, Орест Маркович Морозов, Алексей Григорьевич Павлов, Евгений Иванович Пантюхин, Александр Сергеевич Авраменко; начальники Архангельской гидробазы: Виталий Александрович Романов, Юрий Петрович Осокин, Александр Михайлович Бакин, Борис Исакович Левицкий; начальники отделов и главные специалисты Иван Иванович Репинский, Александр Степанович Малыгин, Виктор Иванович Серебряков, Павел Александрович Павлов, Игорь Аркадьевич Рогатов, Алексей Алексеевич Абрамов, Виталий Сергеевич Потаенко, Кузьма Николаевич Широков, Леонид Васильевич Лукин, Василий Иванович Румянцев, Владимир Федорович Пустошный, Августа Клавдиевна Костромина, Борис Александрович Александров, Абрам Яковлевич Марголин, Виктор Иванович Веселков, Всеволод Ильич Пересыпкин, Юрий Николаевич Стельмашевский.

Пусть простят меня те, кто не попал в этот перечень, но я их помню и от души благодарен им всем. Верю, что Арктика, исследованию которой мы отдали лучшие годы своей жизни, будет и дальше изучаться и осваиваться.





Ветераны Великой Отечественной войны, бывшие работники  
Архангельской гидробазы. День Победы. 2000 год.

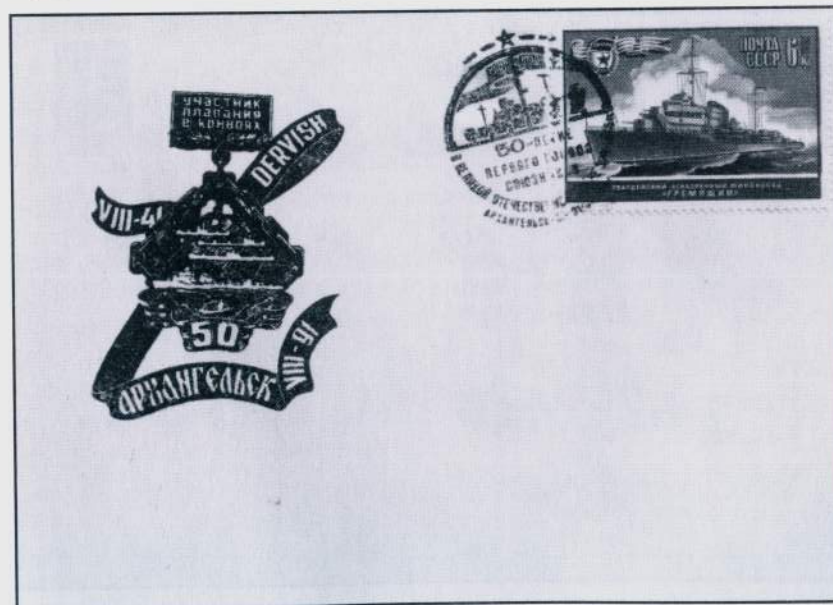
Слева направо: 1-й ряд – Адольф Анатольевич Уемлянин, Павел Александрович Павлов, Сергей Маврикийевич Петухов, Игорь Аркадьевич Рогатов, Юрий Петрович Копытов, Орест Маркович Морозов, Евгений Васильевич Алехин, Николай Андреевич Королев, Михаил Васильевич Михайлов, Иван Павлович Махалов, Юрий Федорович Мехреньгин, Раиса Семеновна Королева, Нина Васильевна Морозова, Зоя Васильевна Демидова, Любовь Евстигнеевна Фалалеева, Августа Клавдиевна Костромина, Юрий Петрович Осокин; 2-й ряд – Соломбальский районный военный комиссар Сергей Николаевич Шалабудин, начальник Архангельской гидробазы Александр Михайлович Бакин, заместитель начальника по кадрам Архангельской гидробазы Николай Сергеевич Стеганцов, Николай Яковлевич Туфанов, Евгений Илларионович Прилепин, Абрам Яковлевич Марголин.

В декабре 1989 года мне исполнилось 60 лет, я вышел на пенсию, но без работы как-то сразу стало неуютно, и вскоре меня зачислили в подменный штат гидробазы на должность капитана. С 1990 года, сначала временно, а по сентябрь 2003 года постоянно, я подменял капитанов в межнавигационный период, когда руководимые ими суда находились на отстое, ремонте или доковании. Ответственность, желание хорошо сделать

свое дело помогали мне поддерживать жизненный тонус, не давали расслабиться, укрепляли чувство уверенности в себе. В какой-то мере этому способствовало и общение с такими, как я, коллегами-ветеранами. В этой связи хочу рассказать о клубе «Братство северных конвоев», созданном в Архангельске в 1996 году.

Участники плавания в конвоях начали собираться значительно раньше. В 1972 году партком Северного морского пароходства провёл первую встречу ветеранов-моряков, ходивших в море в годы ВОВ. Тогда же им вручили знак «Участник плавания в конвоях. 1941–1945», изготовленный по эскизу художника Рудольфа Кунникова, служившего в годы Великой Отечественной войны матросом на эсминце «Разумный». До сих пор этот знак с гордостью носят ветераны флота наряду с боевыми орденами и медалями. Затем были встречи в 1975, 1977, 1978 годах, одна из них была посвящена подвигу ледокольного парохода «Сибиряков», и ещё 5 встреч, состоявшихся в 80-е годы.

В 1991 году отмечалось 50-летие со дня прихода в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш». На торжество прибыли ветераны из многих городов Советского Союза и стран антигитлеровской коалиции. На городском



Конверт (со спецгашением), посвященный 50-летию союзного конвоя «Дервиш»



рейде Архангельска стоял английский фрегат и военные корабли Северного флота. 31 августа, в годовщину прихода конвоя «Дервиш», состоялся парад советских и английских военных моряков. Он проходил под марши, исполненные королевским оркестром военно-морских сил Великобритании. Стояла ясная солнечная погода и, казалось, на улицах собралось всё население Архангельска. На набережной Северной Двины в Соломбале был открыт закладной камень на месте, где, как заверило руководство города и Архангельской области, установят памятник, посвящённый *тем, кого не вернуло море*. И в последующие года ветераны-участники плаваний в полярных конвоях почти ежегодно приезжали в Архангельск на день Военно-морского флота или на 31 августа – День «Дервиша».

У английских ветеранов действовал свой клуб «Русских конвоев», его возглавлял бывший моряк Гордон Лонг, бывавший в Архангельске в годы войны. Идея создания подобного клуба возникла и среди ветеранов Архангельска. Её поддержало Северное морское пароходство, музей Северного мореплавания, советы ветеранов. В 1996 году был утверждён устав клуба, его первым президентом был избран Валерий Петрович



Конверт, посвящённый крейсеру «Нигерия», сопровождавшему с 12 по 31 августа 1941 года первый союзный конвой на его пути из Исландии в Архангельск



Встреча английских и русских моряков, участников плаваний в союзных конвоях. Архангельск. 2001

Коковин, позднее его сменил Евгений Викторович Деревнин. Оба они заслуженные моряки-ветераны, в Северном бассейне их каждый знал. С тех пор ни один день «Дервиша» не проходит без сбора членов клуба у закладного камня в Соломбале.

Широко и празднично в 2001 году был отмечен и 60-летний юбилей «Дервиша». Правда, на этот раз гостей было меньше, но опять пришёл английский фрегат «Кэмпбелтаун»\*, опять был совместный парад моряков и ветеранов, парад военных кораблей на городском рейде и встречи друзей и знакомых – некоторые не видели друг друга длительное время. Члены клуба «Братство Северных конвоев» не только поддерживали связи с членами английского клуба, но и встречались с молодёжью Архангельска, пробуждая в юных сердцах дух патриотизма.

\* «Campbeltown».





На борту крейсера «Белфаст»\* Сергей Борисович Кабаков, Юрий Александрович Будиев, Людмила Анатольевна Рослова и Юрий Петрович Копытов. Лондон. 9 мая 2008 года.

*Фото Алексея Высоких*

## День Победы в Лондоне

Начиная с 1991 года, когда наша страна отметила 50-летие прихода в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш», в наш город почти ежегодно приезжали английские ветераны, участники арктических конвоев. Обычно их приезд совпадал или с Днём Военно-Морского флота, или с 31 августа — днём «Дервиша». А вот наши ветераны, участники арктических конвоев, впервые побывали в Англии только в ноябре 2007 года. На следующий год свою поездку приурочили уже ко Дню Победы. Как и предыдущую, её помогли организовать архангельские предприниматели Людмила Анатольевна Рослова и Сергей Борисович Кабаков. Льготные билеты для перелёта по маршруту Архангельск — С.Петербург — Лондон и обратно предоставили компании «Аэрофлот-Норд» и «Аэрофлот — Российские авиалинии». В группу вошли члены клуба «Братство Северных конвоев» архангелогородцы Юрий Александрович Будиев, Алексей Иванович Высоких и автор этой книги Юрий Петрович Копытов.

\* «Belfast».

Мост Саутварк Бридж.  
Вдали — собор Св. Павла.  
Лондон. 9 мая 2008 года.  
*Фото Алексея Высоких*



8 мая около полудня наш самолёт приземлился в аэропорту Гатвик, расположенном в 40 км от Лондона. Перелёт из С.-Петербурга занял всего три часа и проходил над Финским заливом, побережьем Балтийского моря вдоль Германии, Нидерландов, затем — над Северным морем и Великобританией. Как известно, Лондон — один из крупнейших городов мира, расположившийся по обоим берегам реки Темзы в 80 километрах от Северного моря. Подстать городу и его аэропорты Хитроу и Гатвик, где ежеминутно взлетают и садятся самолёты. Мы были свидетелями того, сколько людей прибывает в Лондон — в очереди на паспортный контроль нам пришлось отстоять около полутора часов, а количество пассажиров в зале за это время так и не убавилось.

Город встретил отличной погодой, температура воздуха в течение всего нашего пребывания была в пределах 25–28 градусов тепла, не пролилось ни одной дождинки, так что на этот раз «туманный Альбион» своё название не подтвердил. От аэропорта до вокзала Лондон-Бридж мы ехали на электричке примерно 30 минут. Зелень лугов и полей, расцветающие кусты в палисадниках стоящих вдоль дороги домов радовали нас, соскучившихся по зелени за долгую зиму.

На вокзале нас поджидал Евгений Касевин — представитель агентства «Интерфакс» (оно организовало встречу российских и английских ветеранов). Он проводил в гостиницу «Премьер-Инн», расположенную в старой части Лондона вблизи Темзы между мостами Лондон Бридж и Саутварк Бридж. Поблизости в одном из старинных домов когда-то была тюрьма, а в настоящее время, судя по вывеске, действовал музей. На всём лежал налёт старины. По улицам, вымощенным булыжником и брусчаткой, днём постоянно прохаживались группы туристов, были среди них и приехавшие из России — в один из вечеров мы слышали песню «Ой мороз, мороз...». В этом районе промтоварные магазины отсутствовали, зато питейные заведения и клубы встречались на каждом шагу. Вечерами возле





Крейсер «Белфаст»  
ВМС Великобритании

них всегда толпился народ, распивавший пиво прямо на улице.

Были тут и мужчины, и

женщины, они что-то оживлённо обсуждали. Эти уличные «посиделки», вероятно, были спровоцированы жарой – в помещениях было душно, а на улице столиков всем просто не хватало.

Устроившись в гостинице, мы погуляли по близлежащим улицам, освоились с обстановкой, поужинали, посмотрели телепередачи – телевизоры стояли в каждом номере. Утром следующего дня, а это было 9 мая, после завтрака пошли к Темзе, погуляли по её набережной, а к 16 часам отправились на крейсер «Белфаст», где должна была состояться встреча с английскими ветеранами, участниками плавания в полярных конвоях. Превращённый в музей крейсер «Белфаст» поджидал нас на своей вечной стоянке, на Темзе между мостами Тауэр Бридж и Лондон Бридж. Много лет назад, во время 2-й Мировой войны, он сопровождал караваны союзников, курсировавшие от берегов Англии до наших северных портов и обратно. В декабре 1943-го в составе английской эскадры «Белфаст» участвовал в сражении с немецким линкором «Шарнхорст»\* – гордостью немецкого флота. Вражеский корабль водоизмещением 32000 тонн имел в качестве главной артиллерии 9 орудий калибра 280 мм и представлял собой грозную силу. Объединёнными усилиями английская эскадра (в неё входили: линкор «Дюк оф Йорк» («Герцог Йоркский»)\*\*, крейсера «Шеффилд»\*\*\*, «Норфолк»\*\*\*\*, «Ямайка»\*\*\*\*\*, «Белфаст» и несколько эсминцев) потопила «Шарнхорст». Причём, первыми вступили с ним в бой три крейсера, флагманом которых был «Белфаст». Из всего экипажа вражеского

\* «Scharnhorst».

\*\* «Duke of York».

\*\*\* «Sheffield».

\*\*\*\* «Norfolk».

\*\*\*\*\* «Jamaica».

Принц  
Майкл Кентский  
беседует с  
Юрием Копытовым.  
Лондон.  
9 мая 2008 года.  
Фото Ирины  
Калашниковой



Ветераны английского клуба «Русские конвои». Лондон. 9 мая 2003 года.  
Фото Алексея Высоких



линкора численностью чуть более 2000 человек англичанам удалось спасти лишь 36 человек. Кстати, именно эту английскую эскадру я видел в конце декабря 1943 года на рейде Кольского залива – после сражений она заходила в Мурманск для пополнения топливом. В июне 1944 года «Белфаст» участвовал в операции по высадке десанта союзников в Нормандии.

У трапа опалённого в морских сражениях крейсера встретил вахтенный офицер, он провёл нас на верхнюю палубу, где под тентом на стульях уже сидели английские ветераны. С ними мы обменялись приветствиями. Среди тех, кто на них ответил, была и «троица» знакомых нам ветеранов, которые бывали у нас в Архангельске. Через несколько минут нас пригласили пройти на кормовую палубу для встречи с послом России в Лондоне Юрием Викторовичем Федотовым. Ведущий вечера, а это был уже знакомый нам Евгений Касевин, представил нас послу, тот каждому пожал руку, поздравил с Днём Победы, пожелал здоровья и всего доброго. Посла сопровождал военный атташе в чине генерал-майора и его помощники.

Вскоре на трапе появился принц Майкл Кентский, он тоже поздоровался с каждым ветераном и поздравил с Победой. Оказалось, что принц (он двоюродный брат королевы Елизаветы II) свободно говорит по-русски. Затем началась официальная часть. Первым выступил принц Майкл Кентский, затем – наш посол России Юрий Викторович Федотов, который в заключение своего приветствия вручил медали «60 лет Победы» двум английским ветеранам, один из которых (он сам рассказал после церемонии) в годы войны служил на крейсере «Белфаст» и бывал в Мурманске. Затем все собравшиеся молча слушали печальную мелодию, на трубе её исполнил музыкант участвовавшего в торжестве военного оркестра. Лично у меня создалось впечатление, что льющие звуки музыки выражали чувства каждого из присутствовавших, они будто оплакивали тех, кто пал в боях. При первых же музыкальных тактах все поднялись, склонили головы, и, чтя память погибших, стояли так до тех пор, пока мелодия не стихла. Затем оркестр исполнил гимны Великобритании и России.

Далее началась неофициальная часть. Официанты разнесли бокалы с виски, что и послужило началу непринуждённого общения ветеранов и всех, кто был рядом с ними. В беседе с нашими «архангельскими» знакомыми выяснилось, что председатель английского «Клуба русских конвоев» Гордон Лонг находится в госпитале – его готовят к операции. От членов архангельского клуба «Братство северных конвоев» мы передали ему привет и пожелали скорейшего выздоровления. Затем мы вручили принцу Майклу Кентскому и послу России Юрию Федотову памятные



Встреча на крейсере «Белфаст». 9 мая 2008 года. Фото Ирины Калашниковой

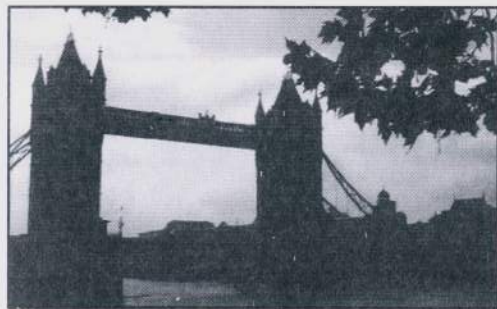


Звон рынды зовёт на вахту. 9 мая 2008 года. Фото Ирины Калашниковой



сувениры, среди которых были и северные щепные «птицы счастья». В беседе принц рассказал о своём посещении Мурманска, где ему понравился установленный на горе памятник защитникам города. Я сказал, принцу, что если в очередной раз ему придётся побывать на Севере, то мы будем очень рады встретить его в Архангельске.

Затем всех ветеранов пригласили на речной трамвайчик, тот сделал небольшой круг по Темзе и высадил нас на противоположном её берегу, где у пристани стоял плавучий ресторанчик, напомнивший мне дебаркадер на Северной Двине. В нём провели мы остаток праздничного вечера, дружески общаясь с соотечественниками из различных русских компаний, работающих в английской столице. Играл баян, звучали русские песни, в том числе и те, которые родились в военные годы. Пели хором — большинство из присутствующих знали и текст песен, и их мелодии. Многие из молодых подходили к нам, поздравляли с праздником, расспрашивали об эпизодах войны. В дружеском общении выяснилось, что некоторые имеют даже общих знакомых.



Мост Тауэр-Бридж. 9 мая 2008 года.  
Фото Алексея Высоких

Вообще-то в Англии 9 мая не является государственным праздником и так широко, как у нас, не отмечается. Чуть позднее это наше наблюдение подтвердили и пассажиры самолёта, на котором мы возвращались домой. Никто из тех, с кем мы общались в полёте, ни 8 мая\*, ни 9 мая каких-либо телепередач, посвящённых празднованию Дня Победы, не видел.

10 мая мы совершили экскурсионную поездку по Лондону. Ездили на двухэтажном автобусе, у которого (для лучшего обозрения) крыша отсутствовала. От встречного ветра предохраняло расположенное впереди защитное стекло. У каждого сидения имелись гнезда для наушников, и можно

Довольно поздно мы покинули уютный ресторанчик и направились к себе в гостиницу. Между тем, на улицах Лондона жизнь не затихла, и нас несколько раз останавливали, расспрашивали, кто мы и откуда, приглашали за компанию выпить пива. Некоторые просто подходили, пожимали нам руки и желали удачи.

Башня английского парламента  
с часами Биг-Бен.  
Лондон. 9 мая 2008 года.  
Фото Алексея Высоких

было слышать на нескольких языках, в том числе и на русском, заранее записанные пояснения гида о достопримечательностях, встречающихся по маршруту следования.

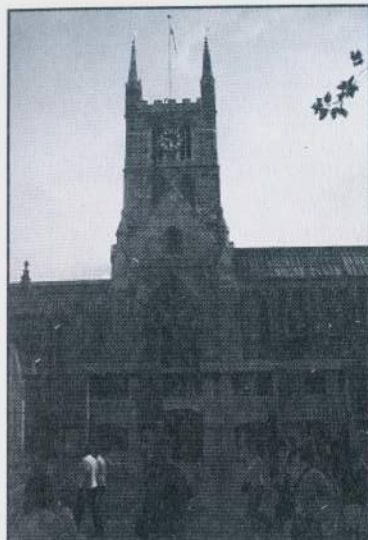
Наша поездка началась вблизи моста Тауэр Бридж, проехав через него, мы очутились на противоположном берегу Темзы возле Тауэра, где теперь находится исторический музей, повернули на запад и поехали вдоль реки. Вскоре справа от нас показался построенный в 1675–1710 годах собор Святого Павла, в котором находятся могилы



Нельсона, Веллингтона и других знаменитых полководцев. Проезжая вдоль набережной, увидели несколько старых пароходов, используемых теперь в качестве кафе, ресторанов и магазинов. Следуя по маршруту, автобус снова пересёк Темзу, но уже по мосту Вестминстер Бридж, с которого мы хорошо увидели лондонское колесо обозрения. В ясную погоду с верхней точки этого колеса, то есть с высоты 135 метров, можно любоваться панорамой, простирающейся на 40 километров. По пути следования нам попались несколько очень узких улочек, и когда мчащийся с приличной скоростью огромный автобус начинал делать на них повороты, становилось как-то неуютно. Однако со своим делом водители справлялись безукоризненно. Наш автобус ещё раз переехал Темзу, и вскоре мы увидели здание Парламента с его башней и знаменитыми часами Биг-Бен, а также — здание Вестминстерского аббатства. Построенное в XI веке, оно было свидетелем не одного коронавания, в нём же устроена усыпальница королей, располагаются захоронения государственных деятелей и знаменитых людей Англии, среди которых Исаак Ньютон, Чарльз Дарвин, Чарльз Диккенс, находятся памятники Вильяму Шекспиру, Роберту Бернсу. Следующим

\* 8 мая 1945 года на Западе считается днём окончания Второй мировой войны.





Саутворский кафедральный собор.  
Лондон. 9 мая 2008 года.  
*Фото Алексея Высоких*

предстал перед нами Букингемский дворец – главная резиденция королей Англии. Над дворцом я увидел развевающийся государственный флаг Великобритании, значит, в это время королева Елизавета II находилась во дворце.

Поездка закончилась у входа в Гайд-парк, куда мы отправились на пешую прогулку. На лужайках парка сидели, лежали, закусывали или играли в разные игры сотни отдыхающих с детьми и без. По лужайкам и дорожкам пробегали белки, по зову людей они



Посол Российской Федерации в Соединённом Королевстве Великобритании и Северной Ирландии Юрий Федотов (в первом ряду слева) и принц Майкл Кентский среди ветеранов клуба «Русские конвои». *Фото Ирины Калашниковой*



«Бойцы вспоминают минувшие дни...»

Справа налево: Юрий Петрович Копытов, Алексей Иванович Высоких и английский ветеран.  
*Фото Ирины Калашниковой*

безбоязненно приближались к ним, брали из их рук угощение и возвращались на деревья. В водоёме парка плавали утки, некоторые из них прогуливались по бережку. В северо-восточном углу этого парка есть специально отведённое пространство, где проводятся митинги и встречи, здесь каждый может высказаться на волнующую его тему. На туристической карте это место называется Спикер Корнер, что в вольном переводе означает уголок ораторов. Кстати, на встрече, участниками которой мы были накануне, один из наших соотечественников рассказал, как приехавший к нему в гости отец надел на себя красную майку с надписью «СССР» и 1-го мая пошёл митинговать в Гайд-парк, правда, о результатах своего выступления сыну так и не рассказал.

Выйдя из парка, мы сели в такси и вновь поехали к Букингемскому дворцу, возле которого погуляли и на память сфотографировались. К сожалению, из-за позднего времени церемонию развода караула у дворца увидеть не удалось. Усталые и очень довольные мы вернулись (на такси) в приютившую нас гостиницу. Утром следующего дня на пригородной электричке добрались с вокзала Лондон Бридж до аэропорта Гатвик, откуда и вылетели в Санкт-Петербург.



## Поморские корни

Мой отец, Петр Павлович Копытов, родился 8 февраля 1892 года в деревне Горка Архангельской губернии Архангельского уезда в семье



Петр Павлович Копытов

коренного помора. Окончил Патракеевское 4-х классное сельское училище и Патракеевскую мореходную школу. Перед Архангельской испытательной комиссией в 1910 году выдержал экзамен на штурмана 4 разряда, а в 1913 — на звание штурмана малого плавания.

Во время учёбы, начиная с 1908 года, проходил плавательскую практику матросом на паруснике «Святой Николай», принадлежавшем его отцу Павлу Александровичу Копытову. После получения первого штурманского диплома плавал уже капитаном на клипере «Святой Петр»\*. На подобных судах поморы промышляли рыбу в Белом и Баренцевом морях, возили зерно из Архангельска в порты Норвегии, а оттуда — треску и рыбопродукты. Павел Александрович Копытов — мой дед —

тоже окончил Патракеевские мореходные классы и, занимаясь рыбным промыслом и хозяйством, сумел утвердиться в жизни. В период коллективизации суда у него отобрали, но самого не репрессировали. В 1935 году дед умер в родной деревне, где издавна жили наши предки.

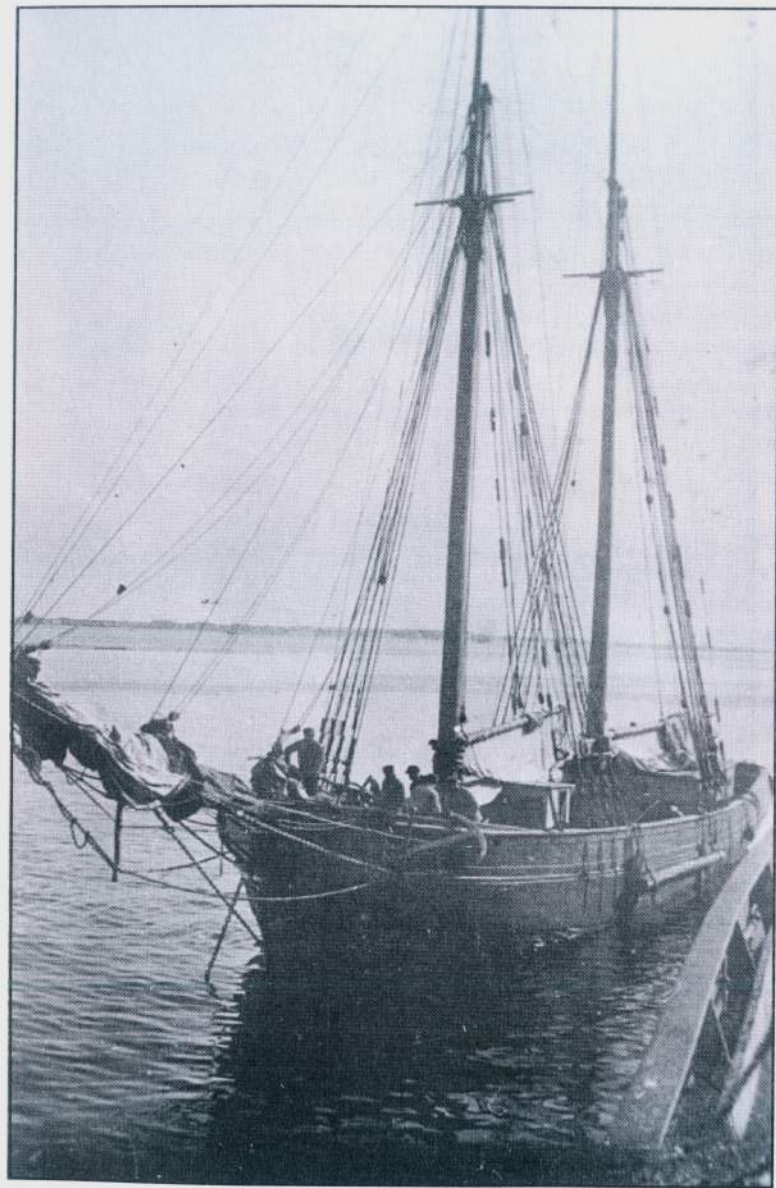
В 1915 году мой отец трудился матросом на ледокольном пароходе «Линтроз» и ледоколе «Горн». Выполнив плавательский ценз, который давал

\* Согласно Реестру «Русский торговый флот к 01.01.1914 г.» судовладелец П.А. Копытов имел три парусника: яхту «Св. Николай», построенную в Патракеевке в 1897 году, клипер «Св. Петр» и яхту «Св. Филипп», потроенные соответственно в д. Мудьюга в 1912 и 1911 годах.



Павел Александрович Копытов





Поморский парусник



Андрей Черякин (слева), Ульян и Петр Копытовы





право на получение диплома штурмана малого плавания, он работал 3-м помощником капитана ледокольного парохода «Георгий Седов», старшим помощником капитана ледокола «Горн», командовал ледоколом «Мудьюг» и спасательным пароходом «Поной». В 1922 году плавал старшим помощником капитана «Ледокола №8», а затем до 31 июля 1934 года был его капитаном. Диплом капитана малого плавания морского торгового флота отец получил в марте 1924 года. Он несколько раз участвовал в Карских товарообменных операциях.

А женился он на коренной соломбалке Татьяне Федоровне Щеловановой. Её отец, уроженец Вологодской губернии Федор Павлович Щелованов, будучи матросом на минном крейсере «Всадник», в начале XX века служил во флоте на Дальнем Востоке и участвовал в Русско-Японской войне. После её окончания женился и переехал на постоянное место жительства в Архангельск.

12 декабря 1929 года родился я, потом мой брат Евгений.

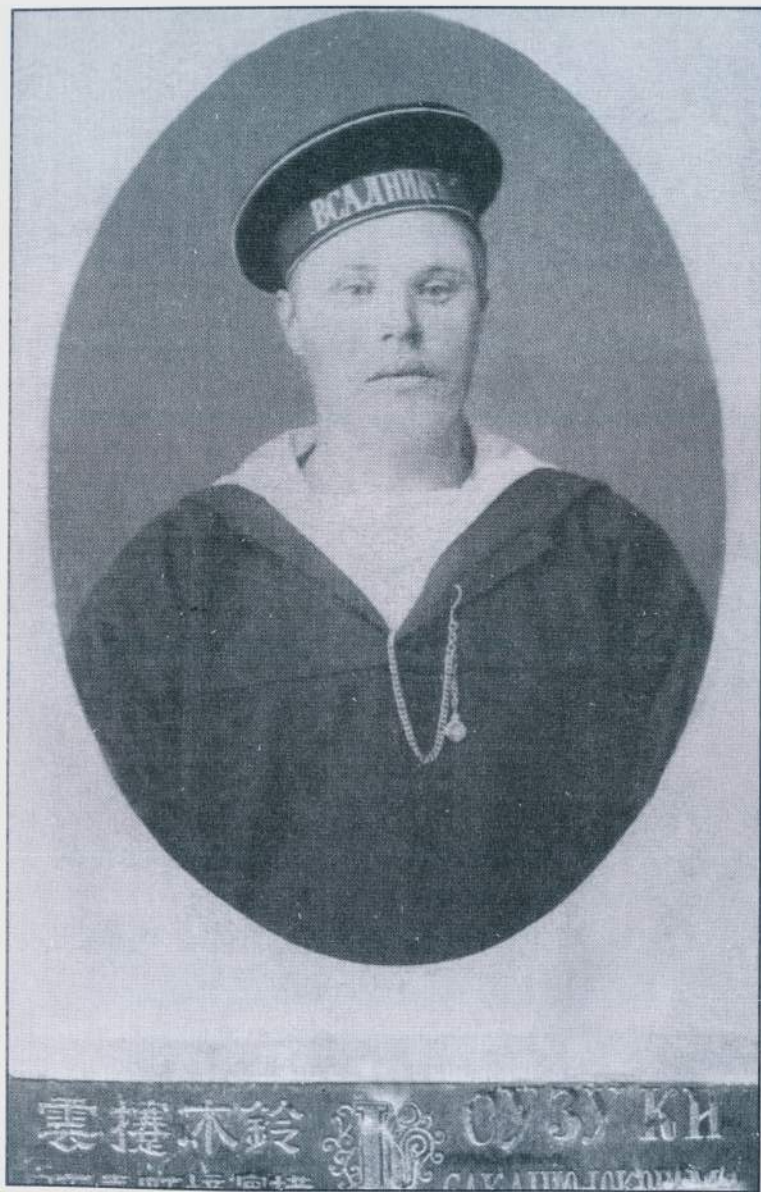
После ухода из Архморпорта отец работал в Архангельской конторе Главсевморпути – на Чевакинской судовой верфи (Архангельская область) наблюдал за постройкой гидрографического судна «Шторм».

В 1935 года в Архангельске он поступил на работу в Северную дноуглубительную базу Союздотреста, где был назначен капитаном паровой шаланды «Северодвинка», затем – капитаном «Усы». В мае 1940 года его перевели на должность капитана паровой шаланды «Териберка», на ней в Мурманске его застала Великая Отечественная война... За



Татьяна Федоровна Копытова с сыном Юрием





Федор Павлович Щелованов. 1903



Петр Павлович и Татьяна Федоровна Копытовы





На мостике «Ледокола № 8» капитаны ледоколов № 8 и №9  
Петр Павлович Копытов (2-й справа) и Таратин (3-й справа)

доблестный труд мой отец, Петр Павлович Копытов, награждён орденом Ленина, Красной Звезды и медалями.

Моя мать Татьяна Федоровна была домашней хозяйкой. Жили мы, не считая первого года моей жизни, в Соломбале на улице Гуляева вместе с дедом по матери Федором Павловичем Щеловановым, который в 30-е годы XX века работал боцманом на плавдоке судоремонтного завода «Красная Кузница». Естественно, когда тебя окружают моряки, то и самому хочется им быть. С самого раннего возраста я очень любил бывать на судах, где работал мой отец, а он никогда не отказывал мне в этом. Сохранилась фотография, сделанная на мостике «Ледокола № 8», на ней изображён я, сидящим на отцовских коленях, на руках моей куртки – нашивки старшего помощника капитана.

Первый мой выход в море состоялся в 1935 году, когда отец взял нас с матерью с собою в Мурманск. Шли мы на паровой шаланде «Северодвинка», капитаном которой тогда был мой отец. Поскольку происходило это в ноябре,

то судно, конечно же, попало в шторм. Перенёс я его легко, меня вовсе не укачало. Возвратились мы в Архангельск уже в июне 1936 года, и мне врезалось в память то утро, когда мы добирались с железнодорожного вокзала домой в Соломбалу. Ночью прошёл дождь, было тепло, на листьях деревьев и на траве сверкали капельки воды, от земли шло лёгкое испарение, пели птички, всё кругом зеленело, и так это не походило на Мурманск, где ещё не распустилась зелень, что только за одно это можно было навсегда полюбить родной Архангельск.

В 1937 году я пошёл учиться в первый класс соломбальской школы № 39, но с наступлением каникул всё равно стремился попасть к отцу на судно, побыть на нём подольше. Наверное, поэтому я ни разу за годы учёбы не бывал в пионерском лагере.

Читать я начал рано, любимыми были книги о путешествиях и полярниках. Нужно сказать, что в 30-е годы XX столетия кумирами многих мальчишек были моряки, полярники и лётчики. Мы мечтали быть такими, как Шмидт, Папанин, Кренкель, Нансен, Амундсен, Чкалов, Громов... Вся страна переживала за *челюскинцев*, за *седовцев*, все переживали за них и радовались, когда их эпопеи закончились.

В 1939 году наша семья переехала на другую улицу Соломбалы, и меня перевели в школу № 50. Учился хорошо, начальные классы оканчивал с Почвальной грамотой. Начавшаяся в 1941 году война изменила всю нашу жизнь. Хорошо помню день 22 июня. Около 12 часов дня мы, а это были



Паровая шаланда  
«Териберка»



мама с младшим братишкой на руках (ему в те дни было всего три месяца) и я, ехали в трамвае, и на углу улицы Поморской увидели столпившихся людей. В те годы на некоторых улицах Архангельска на столбах висели громкоговорители, их включали в экстренных случаях. Стоявшие у столба люди прислушивались к тому, что говорилось. Это было выступление Народного комиссара иностранных дел СССР Вячеслава Михайловича Молотова. Из него все узнали, что на нашу страну напала Германия, и началась война.

В конце июля мама ехала в трамвае (опять в трамвае!) и невольно услышала разговор двух женщин. Одна сообщила другой о том, что в Мурманске немцы потопили какой-то пароход «Териберка». А на нём работал капитаном мой отец! Когда началась война, этот пароход находился в Мурманске, и его сразу же передали в подчинение военному командованию. В управлении Архморпути, куда сразу же бросилась мать, подтвердили, что судно действительно погибло, но его команда спаслась. Уже позднее, когда отец вернулся домой, то рассказал, как было дело. «Териберка», погрузив военную технику и обслуживающий персонал, направилась в губу Западная Лица, что в Мотовском заливе. Уже на пути её бомбили немецкие самолёты. Несмотря на это, до пункта назначения судно дошло, успело выгрузить людей и груз, но при очередном налёте всё-таки было потоплено. Команда потерь не имела, только несколько человек были контужены.

Вскоре после начала учебного года в нескольких школах Соломбальского района разместили военные госпитали. В нашей школе — тоже, поэтому мы начали «кочевать» из одной школы в другую. Первое время занятия проходили даже в три смены, а ведь из-за войны в тёмное время суток соблюдалась полная светомаскировка, и ходить по улицам в темноте приходилось чуть ли не на ощупь.

В конце августа в Архангельске ввели карточки на хлеб, и норма отпуска для детей и иждивенцев была установлена 400 грамм в день. С сентября установили норму на сахар — 600 граммов на месяц. С 1 ноября норма на месяц на иждивенцев и на детей составляла: на мясо и рыбу — 400 и 500 граммов, на жиры — 300 и 200, на крупы и макароны — 800 и 600 граммов соответственно. Но фактически в первую военную зиму отоваривать карточки было очень трудно, а иногда и невозможно. За хлебом — его выдавали только на один день — с раннего утра выстраивались большие очереди. Зимой из-за нехватки продовольствия начался голод, так как норму на хлеб на какое-то время уменьшили вдвое. Смертность в Архангельске в первую военную зиму по своему «размаху» была на втором месте после блокадного Ленинграда.

Кстати, когда на Ладожском озере организовали «дорогу жизни», из Ленинграда в Архангельск вывезли какое-то число ленинградцев, и несмотря на то, что нас держали на очень скудном пайке, ленинградцам старались выделить на продовольствие какие-то дополнительные талоны.

Учиться было трудно, но мы всё-таки каждый день ходили на занятия и учились в меру своих сил. На большой перемене все ученики ждали, когда в школу привезут булочки или пирожки и выдадут по одной штучке, и мы хоть немного утолим голод.

В госпиталях мы выступали перед ранеными, читали стихи, пели песни, писали письма за тех, кто не мог этого сделать сам. В конце августа — сентябре 1942 года Архангельск бомбили фашисты. Они забрасывали город в основном зажигательными бомбами, пытаясь его сжечь. Было разрушено и сожжено около ста домов. Пострадал центральный корпус Архангельского лесотехнического института, в котором размещался госпиталь, были жертвы среди населения.

На площади у драмтеатра выставили на обозрение один из сбитых над городом «юнкерсов». Всё население города (школьники в том числе) по сигналу «воздушная тревога» выходили на боевые посты, тушили зажигалки, спасали от пожаров дома. Архангельск в те дни был настоящим прифронтовым городом и портом, через который шли грузы, доставляемые по ленд-лизу в Советский Союз из США и Великобритании. Правительство усилило противовоздушную оборону, и налёты на город прекратились.

Весной 1943 года я принял решение, круто изменившее мою жизнь — решил идти работать.

## Молодость матросская...

Ранним утром 15 июня 1943 года с небольшим чемоданчиком в руках — в нём лежали мои нехитрые пожитки — я спешил к причалу Мосеева острова. Оттуда к землечерпательному каравану, работавшему на Березовом баре\*, должен был отойти рейсовый катер. В моём кармане лежало направление отдела кадров Архморпути, а в нём говорилось о том, что с сего числа я зачислен учеником штурмана паровой шаланды «Уса». Так началась моя морская жизнь, продолжавшаяся более 50 лет.

Подходил к концу второй год войны, и жить становилась всё труднее. Прикупить продукты на рынке было не на что. Отец работал в Мурманске, а мать вынуждена была сидеть дома с моим младшим братом. И тогда я решил устроиться на работу. В морской флот в то время набирать учеников не запрещалось. После обучения они становились матросами, кочегарами или машинистами.

Устроиться на работу помог капитан «Усы» Феофан Кириллович Мальгин, раньше он работал вместе с моим отцом, потому и знал всё наше семейство. Вообще-то стать моряком я мечтал с раннего детства. С двух-трёх лет бывал на судах, на которых ходил мой отец. Позднее, когда он уже перешёл в Архморпуть и работал капитаном на паровых шаландах «Северодвинка», «Уса» и «Териберка», я выходил с ним в море, побывал в Мурманске, Онеге, Беломорске, подолгу пропадал на судне, когда оно стояло в Архангельске. А когда у меня спрашивали, кем хочу стать, не задумываясь, отвечал — капитаном.

Часа через четыре после отхода парового катера «Чайка» от причала Мосеева острова показались суда землечерпательного каравана. В эту навигацию на Березовом баре работали землечерпалки «Карская», «Вайгач», «Амур» и «Чернышевский», а с ними паровые шаланды «Уса», «Северодвинка», «Маёвка», «Двинская-1», «Двинская-3», «Повракулка» и несколько несамоходных шаланд, обслуживаемых буксирами «Кумбыш», «Беломор» и «Стахановец». От непрерывно движущихся черпаков эта армада издавала грохот, не утихавший ни днём, ни ночью.

\* Подходной канал, идущий вдоль острова Мудьюг к порту Архангельск.

Землечерпательный караван



Меня поселили в одну каюту с боцманом и Михаил Иванович Зуев, старший помощник капитана, взял надо мной шефство. Он объяснил, что мне следует выполнять: заведовать рулевой рубкой (поддерживать чистоту и драить медяшку), в дневное время исполнять обязанности рулевого, а при необходимости помогать в палубных работах. Через два-три дня я уже с уверенностью стоял на руле, управляя судном по командам вахтенного капитана. Чтобы видеть впереди себя по курсу, под ноги подставлял ящики.

Земснаряд при помощи черпаков поднимал со дна грунт, высыпал его через лоток в трюм шаланды, и та шла в специальное место, отведённое для свалки грунта. Иногда до него приходилось идти час и более, а иногда оно было совсем близко, и уже минут через двадцать, освободившись от груза, шаланда возвращалась к земснаряду. За четырёхчасовую вахту матросам приходилось иногда по 4 раза отдавать и подавать швартовые.

На судах Архморпути в то время в большинстве своём трудились люди пожилого возраста, частично подростки и женщины. Командные должности занимали мужчины, некоторые из них уже успели повоевать и вернулись с фронта после ранения.

На «Усе» тяжелее всего приходилось кочегарам. Поддерживать *пар на марке* в трёхтопочном огнетрубном котле с рабочим давлением 16 атмосфер было чрезвычайно трудно. Летом к нам направляли на практику студентов Архангельского морского техникума и ставили их кочегарами. Еле живые (после зимней учёбы и скудного берегового пайка) эти ребята уже через 7–10 дней адской работы до такой степени обессиливали, что по заключению врача их списывали на берег. Кстати о пайке. На берегу его едва хватало,



чтобы не умереть от голода. На судне было сытнее: на человека в сутки полагалось 1 кг хлеба, был ещё обед и ужин. Так что здесь я впервые за два года войны наелся досыта и уже через 10-12 дней излишки хлеба стал отдавать родным, специально накапливая его к тому дню, когда мог сходить домой сам, или с кем-то его передать.

Летняя навигация 1943 года продолжалась до конца октября, за это время мы поработали на баре, в порту Архангельск и в порту Молотовск (ныне Северодвинск). В Молотовске уже в те годы военный завод строил для Северного флота морские охотники за подводными лодками. Один из них при обычном спуске по какой-то причине «заело», и наша «Уса» помогала стащить его со стапелей в воду. Углублению фарватеров в Архангельске и Северодвинске в тот год придавали большое значение – к осени ждали караваны союзников с грузами для фронта – иностранные суда типа «Либерти» и «Эмпайр» имели большую осадку.

Без ЧП не обходилось, в одном из них «поучаствовали» и мы. В начале октября 1943 года буксирный пароход «Стахановец», следуя из Молотовска в Архангельск в тёмное время при плохой видимости, выскочил на берег в Сухом море – проливе, отделяющем остров Мудьюг от материка. К несчастью, в этот день дул сильный северо-западный ветер, в Двинской залив он нагнал воду и, когда утром стих, вода быстро ушла, и буксир оказался на сухом берегу. Земснаряды «Двина» и «Уса» совместными усилиями попытались стащить «Стахановца», но буксирные тросы (их мы завели чуть ли не на 400 метров) не выдержали и лопнули.

Начальство посовещалось и решило оставить «Стахановца» до весны, а мы направились в Архангельск. Уже стемнело, по реке несло редкий лёд, иногда проходили снежные заряды. Когда мы подошли к пограничному посту на острове Чижов, оказалось, что, там стоял буксирный пароход «Кумбыш», на котором наш артельщик доставлял хлеб и продукты для нашего судна. Мы сбавили ход до самого малого, буксир подошёл к нашему правому борту, подал один носовой конец, и его команда от своих мест отошла, а мы начали перегружать продукты. Поскольку суда тихонько двигались вперёд против сильного течения, то корму буксира иногда относило от нашего борта. Вышедший на палубу наш капитан Ф.К.Мальгин приказал артельщику (он пока ещё оставался на корме буксира) подать кормовой конец и закрепить судно. Тот в темноте нащупал какой-то стальной конец и подал его на наши кнехты. Такие действия были уже запоздалыми, так как к тому времени продукты мы почти перегрузили.

Последствия оказались роковыми. Вахтенный помощник капитана «Кумбыша» ничего не знал о поданном втором конце и, когда ему сказали,



Паровая шаланда «Уса»



что всё выгружено, он поднялся в рубку, приказал матросу отдать носовой конец и сразу же дал полный ход вперёд. Точно такую же команду в этот момент выполняла и «Уса». Когда «Кумбыш» рванулся от нашего борта, его движение задержал не отданный второй конец. От сильного рывка это небольшое судёнышко легло на борт и в течение 2–3 минут затонуло. Часть команды удалось спасти, но несколько человек всё-таки погибли. Эту беду усугубил ещё и тот факт, что буксир затонул чуть ли не на середине фарватера. А между тем к порту приближался караван союзных транспортов с грузом. К утру на «Усе», ставшей на якорь в месте аварии, приплыли начальники и группа следователей. Начался опрос команды. Через двое суток после случившегося с помощью двух 50-тонных плавучих кранов «Кумбыш» был поднят, после откачки воды мы отбуксировали его в порт. Обвинили во всем случившемся нашего капитана Ф.К.Мальгина, ему присудили 10 лет

неволи. Вскоре «Усу» поставили на ремонт в СРЗ «Красная кузница».

12 декабря 1943 года мне исполнилось 14 лет, и через пару дней меня перевели в матросы. Таким образом, я стал уже не учеником, а полноправным работником. В ходе следствия с судна сняли несколько человек, к нам пришёл новый старпом – латыш М.П.Эмкалнс – и ещё три эстонца (боцман и два матроса). Моряками они были бывалыми, причём, в море ходили не только на отечественных судах, но и на иностранных, знали английский, слыли истинными моряками. Самым колоритным из них был боцман: одноглазый, изъяснявшийся по-

русски с большим акцентом коренастый крепыш, прозванный нами Билли Бонсом. Слушались мы его беспрекословно, стоило ему что-нибудь рывкнуть, и матросы тут же, сломя голову, бросались выполнять порученное.

В середине декабря к нам, уже получившим бункер и снабжение, подошёл портовый ледокол, и мы последовали за ним по ледовому каналу. В районе Черной башни у южной оконечности острова Мудьюг формировался караван, в который, кроме нас, вошёл пароход «Унжа», какой-то рыболовный тральщик и небольшой бот, направлявшийся в Шойну. Ледокол вывел нас к кромке льда между Куйским и Керецким маяками, и здесь нас взял под охрану конвой. Он состоял из двух СКР (бывших рыболовных тральщиков) и двух морских охотников. Головным шёл СКР, другой замыкал колонну, а охотники шли по



Юрий Копытов. 1943

сторонам, поочерёдно убегая вперёд прослушивать море. Все суда были затемнены и шли кильватерной колонной, ориентируясь только на слабый гакабортный огонь синего цвета впереди идущего судна. Матросы непрерывно вели наблюдение за всем горизонтом.

Условия плавания в конвоях требовали выполнения жёстких правил: полнейшая светомаскировка иллюминаторов, дверей, световых капов. Откачка льяльных вод, удаление золы и шлака из кочегарки за борт производилось только в ночное время. Спасательные шлюпки были постоянно готовы к немедленному спуску. При движении конвоя требовалось строго выдерживать установленную между судами дистанцию. Суда нашего каравана имели чрезвычайно слабое вооружение, например, на крыльях мостика нашего судна были установлены только два пулемёта и у капитана хранились 2–3 автомата, которые ему выдали перед выходом из Архангельска.

Световой день по мере продвижения на Север убывал, и двигались мы почти всё время в темноте. Скорость конвоя из-за его разношёрстности не превышала 6–7 миль в час, поэтому плыть было опасно – перед выходом из порта о наличии немецких подводных лодок капитаны были предупреждены штабом Беломорской флотилии. Вероятно, командир конвоя получил и какие-то дополнительные сведения, так как перед выходом в Баренцево море нас завели в Лумбовский залив, поставили на якорь и, поручив нашу охрану СКР, оба охотника ушли в район мыса Святой Нос. Через какое-то время они вернулись и конвоирование возобновили. Оставшийся путь продолжили благополучно, только МО несколько раз бросали в воду глубинные бомбы – вероятно, слышали подозрительные шумы.

В Мурманск прибыли 20 декабря, там уже была полярная ночь. Порт работал напряжённо, у причалов и на рейде стояли более двух десятков транспортов союзников. В период с 24 ноября по 21 декабря сюда пришли около пятидесяти судов с грузом для СССР, доставляемым по ленд-лизу.

Сразу же включилась в работу наша «Уса», которая была сдана в аренду Мурманскому морскому торговому порту. Отныне мы должны были набирать в свои танки пресную воду (а взять могли 400 тонн) и развозить её по Кольскому заливу, снабжая транспорты союзников. Кстати, в конце декабря 1943 года в Кольском заливе мы видели стоящую на якорях английскую эскадру в составе линкора «Дюк оф Йорк», 4-х крейсеров и 4-х эсминцев. Они зашли в Мурманск после морского боя, закончившегося потоплением немецкого линкора «Шарнхорст».

Выполняя первое наряд-задание, мы подошли к английскому судну-спасателю. На этом небольшом товарно-пассажирском судне было



многолюдно. Такие суда специально включались в каждый конвой, их экипажи призваны были снимать людей с гибнущих судов или подбирать их из воды. Этим судам приходилось останавливаться при спасении, в то время как ни один транспорт каравана не имел права останавливаться из опасения быть торпедированным.

Обстановка в Мурманске была в основном спокойной. город уже не бомбили (в первый год войны ему изрядно досталось), очень много домов были разрушены, в Кольском заливе из-под воды торчали мачты и корпуса затопленных судов.

25 декабря 1943 года меня перевели матросом на паровую шаланду «Индиго». В это время она входила в состав отдела вспомогательных судов и гаваней Северного флота, но оставалась на балансе Архморпути. С начала войны в её грунтоотвозном трюме был сделан деревянный настил, благодаря чему судно стали использовать на грузоперевозках военного снабжения и переброске других грузов в портопункты Мурманского побережья и на полуостров Рыбачий. Этот клочок земли успешно оборонялся, он – единственное место государственной границы Советского Союза, которую немцы так и не смогли пересечь.

Каждый рейс судна в портопункты Ура и Ара-губа, порт Владимир, Чан-ручей, губы Сайда и Эйна, бухта Озерко зачастую проходил под бдительным оком немецких лётчиков и под обстрелами вражеской артиллерии, установленной на мысе Пикшуев, что на южном берегу Мотовского залива, ширина которого в этом месте около 3,4 мили (6,3 км). В этих случаях всегда выручали наши батареи, окопавшиеся на полуострове Рыбачий. Они открывали огонь по немцам, и те были вынуждены отвечать на него, оставляя в относительном покое наши суда. Ещё большую помощь оказывали нам морские охотники (МО). Во время налётов или обстрелов они ставили дымовые завесы. Думаю, излишне говорить о том, что свои задания мы выполняли только в ночное время, и от души радовались, когда нас «маскировали» снежные заряды или туман, хотя отсутствие видимости здорово мешало, ведь о локаторах в то время мы даже не слышали. Не безопасно было и в морях Баренцевом и Белом, где наряду с налётами авиации можно было встретиться с вражескими подводными лодками или с плавающими минами. А потому каждый рейс наш проходил в составе конвоя под эскортом военных кораблей.

В Мурманске я встретился со своим отцом. Он служил помощником капитана на буксирном пароходе «МБ-3», бывшем буксире «Память Руслана», который тоже входил в состав отдела вспомогательных судов и гаваней Северного флота и регулярно, как по расписанию, таскал баржи с

военными грузами на полуостров Рыбачий и по Мурманскому побережью. Работа отца во фронтовых условиях была отмечена боевым орденом Красной Звезды и медалями, а в 1952 году награждён орденом Ленина.

В конце января в Мурманске наконец-то закончилась полярная ночь, и постепенно начало прибавляться светлое время, от чего опасность плавания в прифронтовой зоне стала усугубляться. Вспомогательный флот нёс потери.

5 мая 1944 года меня опять направили на «Усу» – она стояла на ремонте, готовясь к переходу в Архангельск. Перед отходом на ней установили 20-мм скорострельную пушку «Эрликон», а на крыльях мостика – два крупнокалиберных пулемёта «Браунинг». 31 мая мы вышли из Мурманска, на этот раз нам предстояло одиночное плавание. На переходе от острова Сосновец к Зимнему берегу опробовали орудие и пулемёты, чем на практике закрепили теоретическое обучение, полученное в Мурманске. Рейс прошёл довольно спокойно, только при выходе из Кольского залива наблюдали воздушный бой – вероятно, немецкие самолёты пытались прорваться к Полярному, где базировался Северный флот.

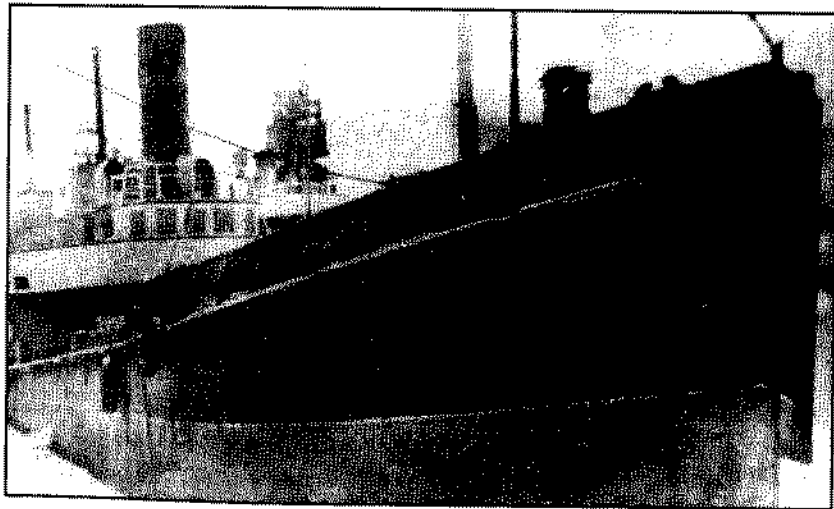
Придя в Архангельск, «Уса» опять включилась в работу по углублению фарватеров на Березовом баре, в портах Архангельска и Молотовска. Перед окончанием навигации нам поручили отбуксировать из Молотовска в Архангельск три больших плавучих рефулера, когда-то намывавших песок под будущий город, а теперь стоявших у острова Ягры. Если «Сергея Кирова» и «Серго Орджоникидзе» отбуксировали нормально, то земснаряд «Онега» причинил нам много хлопот. «Онегу» мы вывели днём при нормальной погоде, но вдруг налетел сильный шквал и пошла крутая волна. Лопнул наш буксирный трос, и «Онегу» понесло к берегу. На ней был всего один человек, он долго не мог отдать якорь и сделал это, можно сказать, только в последний момент. Дрейф судна сразу же прекратился, и мы всю ночь мотались рядом с ним, при этом, не забывая держать носом на волну, и ежеминутно ожидая худшего. Утром из Архангельска подошёл вызванный нами буксирный пароход «Спасательный-II» и увёл «Онегу», а мы остались, чтобы выбрать якорь и якорь-цепь «Онеги». Почти 12 часов с помощью нашего кормового шпиля выбирали мы из воды 250 метров цепи. Каждое звено этой «цепочки» весило около 5 кг. Не трудно представить, чего нам стоило уложить её на кормовой палубе.

С началом ледостава «Уса» встала на профилактику, и мы начали подготовку к переходу в Мурманск. Там планировались дноуглубительные работы, поэтому кроме нас готовилась и землечерпалка «Карская». На время перехода морем с землечерпалок обязательно снимались черпаки, их мы погрузили в трюм «Усы» на предварительно сделанный деревянный

настил. В рейс вышли в двадцатых числах ноября. Северную Двину уже сковал лёд, поэтому понадобилась ледакольная проводка. Как и в предыдущем году, у кромки льда нас ждал военный эскорт, а в конвой, кроме нас и «Карской», вошли «Спасательный-II» с баржей и «Двинская-1».

К осени 1944 года немцы начали переброску из Франции в Норвегию ударных флотилий подводных лодок, которые к этому времени тактику своих действий изменили, теперь они нападали на наши суда не поодиночке, а «волчьими стаями». Соблюдая меры предосторожности, наш экипаж непрерывно вёл наблюдение, суда эскорта время от времени сбрасывали глубинные бомбы, и один из них частенько отходил в разные стороны для прослушивания толщи вод при помощи шумопеленгатора. Рейс выдался тяжёлым: непрерывно штормило, часто шёл снег, но, может быть, именно это и позволило нам благополучно добраться до цели. Ранним утром 30 ноября мы вошли в Кольский залив.

К концу октября немцы сформировали свои подводные силы и авиацию (она базировалась в Норвегии) с целью уничтожения караванов союзников, направлявшихся из Англии в Баренцевом море. Против конвоя JW-62 (из Англии он вышел 29 ноября) они выставили 17 подводных лодок, часть из которых поджидала караван на подходе к Кольскому заливу. 3 декабря на переходе из Мурманска в Архангельск был торпедирован пароход «Революция», погибла вся его команда — 23 человека. Через двое суток



Паровая шаланда «Индига»

недалеко от полуострова Рыбачий немцы потопили БО № 230 и пароход «Пролетарий». 7 декабря в районе острова Кильдин вражеская подлодка U-957 потопила БО-229, 11 декабря был торпедирован английский эсминец «Кассандра»\*, 21 декабря после атаки затонул мотобот «Решительный», через 8 суток в семи милях от мыса Святой Нос затонул со всем экипажем ТЩ-37. 30 декабря был торпедирован пароход «Тбилиси», он разломился пополам, но его кормовая часть со средней надстройкой была спасена и приведена в Мурманск. 16 и 20 января затонули после торпедирования эсминцы «Деятельный» и «Разъярённый». Возобновились полёты немецкой авиации в районе Мурманска.

Почти весь декабрь мы простояли без дела и только в конце месяца подошли к борту землечерпалки «Карская». Её команда принялась готовиться к работе: ставила на место черпаки, которые мы выгружали из своего трюма.

В начале Нового 1945 года советские войска завершили разгром гитлеровской группировки в Заполярье, и началось изгнание оккупантов с территории Северной Норвегии. Немцы сопротивлялись. Шестью сверхмалыми подлодками серии «Бибер» они пытались атаковать стоящие в бухте Ваеньга (ныне Североморск) советские и союзные корабли. Это произошло 8 января. Из-за технических неполадок в двигателях немецких лодок эта операция провалилась.

Ну, а я 5 января получил во время выгрузки травму (перелом плюсневых костей левой ноги) и попал на месяц в мурманскую больницу. За это время наши суда, по какой-то причине так и не начав дноуглубительные работы, были поставлены на отстой. После выписки из больницы я ещё месяц бюллетенил, после чего меня перевели на паровую шаланду «Индига». Сначала был на правах ученика, а через месяц поставили матросом.

Об окончании войны мы узнали еще 8 мая из сообщений союзников, а официально День Победы праздновали 9 мая. Словами не передать, что делалось в Мурманске! Хотя день выдался хмурым, но уже с раннего утра люди высыпали на украшенные флагами улицы, флаги расцветивания подняли все суда, спозаранку салютующие из всего имеющегося оружия. Канонада над городом то стихала, то начиналась снова, люди пели, плясали, обнимались, плакали... Но приказ по Северному флоту о переводе всех кораблей и частей на боевую готовность мирного времени был подписан только 3 июня. В его первом

\* «Cassandra»



пункте говорилось: «Плавание судов гражданских наркоматов и иностранных в Баренцовом и Белом морях разрешить без эскорта с сохранением мер противоминной обороны».

Заканчивая рассказ о военных днях, приведу отрывок из стихотворения Николая Николаевича Покровского, бывшего капитана-наставника Мурманского пароходства, участника Великой Отечественной войны:

*Я вспоминаю прошлую войну  
И не могу забыть её начало —  
Сама Земля, казалось, закричала,  
Когда огнём взорвали тишину.*

*В шаманьей пляске бился ураган,  
Глушил дыхание судовой машины,  
Безжалостно обрушивал вершины  
Валов гривастых зимний океан.*

*Я не забуду штормовых ночей,  
Когда мы шли в союзных караванах,  
И мужество команд и капитанов,  
И грохот выстрелов и тонущих людей...*

«Индигу» мы привели в Архангельск, и она встала на преднавигационный ремонт. Затем была обычная работа в составе дноуглубительного каравана. Как и в предыдущие годы, мы углубляли фарватер в портах Архангельска и Молотовска, вот только закончить работу пришлось раньше обычного, т. к. изношенные за годы войны механизмы судна потребовали более тщательного ремонта, к которому вскоре приступили судоремонтники завода «Красная Кузница». А я поступил на курсы судоводителей при УКК Беломоргосрыбтреста. То есть выбрал путь, который (я надеялся) обещал повысить моё образование и, главное, давал морской диплом, позволявший работать штурманом. Этот шаг сделал по совету отца, он же и хлопотал о моём увольнении из «Архморпути», т. к. уволиться в те годы было совсем непросто. Правда, получить диплом я мог только в 19-тилетнем возрасте (мне было на 3 года меньше). Так или иначе, но к занятиям я приступил. Кроме чисто морских дисциплин нам преподавали и много общеобразовательных предметов в объёме семилетки. Таким образом, в те годы я мог получить неполное среднее образование, достаточное для поступления в техникум.

Юрий Петрович Копытов,  
старший помощник гидрографического  
судна «Секстант». 1957



Учились на курсах в основном люди плававшие, прошедшие войну, а некоторые и фронт. Были они значительно старше меня и моего однофамильца Валентина Копытова. Занимались мы сначала в помещении техникума связи, затем — в педучилище, и, наконец, в какой-то школе на проспекте Ломоносова. Астрономию и навигацию преподавал

М.Н. Жеребцов, морскую практику и лоцию А.П. Рюхин, оба они работали в Архангельском мореходном училище, свои предметы знали основательно. Рюхин был капитаном, когда-то ходил под парусами, общался с Нансеном, о чём любил вспоминать. Разумеется, морское дело знал досконально.

Шесть месяцев учёбы прошли быстро, государственные экзамены я сдал на пятёрки и получил свидетельство, гарантировавшее обмен на диплом. Теперь должен был идти на работу в Усть-Двинскую МРС Беломоргосрыбтреста. Там же, и тоже не получив диплом из-за возраста, должен был работать и Валентин Копытов. Он предложил мне устроиться на рыболовные тральщики, пообещав, что его отецхлопочет о нашем переводе в Архтралфлот. Немного поколебавшись, я согласился.

И вот 9 мая 1946 года мы получили направление на тральщик РТ-62 «Ворошилов», куда нас взяли матросами. Кстати, капитаном тральщика был Спиридон Фёдорович Копытов, двоюродный брат моего отца, о чём я узнал уже после окончания работы на этом судне. Вскоре мы отправились на промысел в Баренцево море.

Рыбу мы ловили в центральной части Баренцева моря. Необычным для меня был режим дня: почти весь рейс, а продолжался он более 20 суток, работать приходилось по 14 часов в сутки. Отдых наступал только в штормовую погоду, а летом, как известно, штормит редко. Рабочий день распределялся так: вахта с 00.00 до 04.00 — работа по разделке рыбы, затем час отдыха, в течение которого можно было перекусить, и ещё три часа работать на подвахте, т. е. до 08.00. Затем наступало время для помывки,

завтрака и сна. Все это надо было проделать до следующей вахты, которая начиналась с 12.00. То есть на отдых оставалось менее 3-х часов, т. к. до вахты нужно было ещё и пообедать. Всё время мы были на открытой палубе в непрерывной работе, она останавливалась только в момент подъёма или спуска трала, в чём тоже приходилось участвовать.

Поскольку на тральщике я вышел первый раз, то вначале мне поручали самое простое: подавать рыбу на разделочный стол (рыбодел). Наша одежда состояла из непромокаемых проолифленных костюмов (буксы и рокан), резиновых сапог и зюйд-вестки. Стоя по колено в извивающемся и трещающем улове, я должен был специальной пикой подхватывать живую рыбку под жабры и подавать на рыбодел. Причём бросать её не абы как, а непременно головой к рубщику, и чтобы в момент подачи рыбина плюхнулась на правый бок. Головорубщик левой рукой хватал её, поддевая указательным пальцем под левый глаз, а большим — под нижнюю челюсть, переворачивал брюшком вверх, делал надрез, а затем одним ударом ножа отсекал голову. «Операцию» эту я освоил быстро, но один раз всё-таки тяпнул и себя — с тех пор ношу шрам на левой кисти.

К середине рейса я уже вовсю шкерил, но, разумеется, ещё не с той сноровкой, коей обладали опытные рыбаки. Работа, особенно с непривычки, основательно выматывала, и к концу рейса человек просто тупел, и единственным его желанием было хорошо выспаться. Теперь-то мне стала понятна тяга рыбаков к вину — им хотелось забыться.

Рейс наш окончился в Мурманске, и здесь выяснилось, что у меня истёк срок действия паспорта. Для того, чтобы его продлить, мне следовало ехать в Архангельск. Не помню, по какой причине, но из Мурманска до Кандалакши добирался в товарном вагоне вместе с демобилизованными солдатами и только дальше — в пассажирском. Приехав в Архангельск, сменил паспорт и, случайно узнав, что в Главсеврыбпроме формируют команды для перегона тральщиков с Балтики, перевёлся из Тралфлота туда. Заполнил анкету и десять дней ждал открытия визы. Меня зачислили матросом в перегонную команду Р-14, при этом я впервые получил мореходную книжку (предшественницу нынешнего паспорта моряка). В ту пору в ней помимо фотографии владельца красовался ещё и отпечаток большого пальца его левой руки.

Через некоторое время сформировалось ещё несколько команд, и все вместе мы отправились в Мурманск, где получили спецодежду, снабжение и инвентарь для будущих судов, затем через Ленинград и Вильнюс выехали в Калининград (бывший Кенигсберг), куда добрались в начале августа. В то время этот старинный город представлял собой груду

Юрий Петрович Копытов,  
капитан гидрографического  
судна «Шторм». 1959



камней, почти все его здания и сооружения были разрушены при штурме и в результате налётов авиации союзников. В городе ещё жили его коренные обитатели (немцы), но уже начали прибывать переселенцы из других мест Советского Союза, они-то и начали его восстанавливать. Заработал морской порт, вагоностроительный и судостроительные заводы. При нас в конце лета возобновил движение местный трамвай. По вечерам в городе было опасно, улицы не освещались, все время ходили слухи о скрывающихся в развалинах немцах и власовцах, о понаехавших из России бандитах, об убийствах жителей и т. п. Мы ходили всегда группами и были настороже.

Три тральщика и три логгера, которые нам предстояло перегнать в Мурманск, стояли у причалов на реке Прегель. В войну они использовались немцами как вспомогательные суда военно-морского флота, поэтому были переоборудованы для этих целей. Например, небольшой, длиной около 40 метров с дизелем 300 л. с. логгер «Мойва» — на него я попал — был охотником за подводными лодками. Поскольку суда, которые нам следовало перегнать, уже длительное время не использовались, то их новым экипажам предстояло приложить немало сил, чтобы привести в мореходное состояние. Осваивать всё приходилось на ощупь, что называется, методом тыка, ибо никаких чертежей, схем и спецификаций не сохранилось. После работы мы продолжали знакомиться с древним Кенигсбергом, по всему было видно, что в своё время он был красивым, благоустроенным и очень зелёным. Постепенно освоились до такой степени, что начали предпринимать набеги на отданные нашему офицерству фруктовые сады, где лакомились поспевающими яблоками.



Подготовка к переходу в Мурманск – по какой-то причине его решили делать одновременно всеми судами – затягивалась. Незаметно пришла зима. В середине декабря наше судно сдали в аренду морзаводам, которые, собрав с рабочих деньги, снарядили своих представителей в Клайпеду для закупки овощей и мясoproдуктов. Почему-то в конце 1946 года в Калининграде резко ухудшилось продовольственное снабжение, с большим трудом люди добывали продукты по карточкам, скудно было и на базаре.

Наш переход в Клайпеду времени занял немного, познакомиться с этим городом тоже было интересно, недавно закончившаяся война его почти не задела, здания были целы, да и населению, судя по базарным прилавкам, жилось неплохо. Как и в Калининграде, по вечерам здесь тоже было неспокойно, в чём мы очень скоро убедились сами. На второй или третий день нашей стоянки был убит ударом ножа наш старпом М.Шорохов. Случилось это в Рождественские праздники и очень омрачило наше настроение. Наконец наши «купцы» погрузили на судно всё, что смогли закупить, и мы благополучно вернулись в Калининград. В порт пришли обледеневшими.

Новый 1947 год встречали на прежней стоянке и где-то 10–12 января наконец-то вышли в Мурманск. К этому времени на реке Прегель и в Морском канале от Калининграда до Балтийска (бывш. Пиллау) образовался лёд, но нашему движению он не помешал. За время перехода заходили в иностранные порты. В шведском порту Карлсхамн размагничивали суда – в это время на Балтике ещё реально существовала минная угроза, особенно в проливах, которыми нам предстояло идти. Небольшой уютный городок особого впечатления не произвёл, в памяти остался только как мой первый заграничный порт. Кстати, моей первой иностранной покупкой, сделанной на небольшие деньги, которые нам выдали, был чёрный чемодан. До сих пор не найду объяснения, почему я его тогда купил. Второй заход сделали в порт Хёугесунн, который расположен при заходе в южные Норвежские шхеры. И в Швеции, и в Норвегии нас поразило изобилие товаров и продуктов. В магазинах они продавались свободно, а население нашей страны в то время всё ещё снабжалось по карточкам, т. е. по нормам, которые не соответствовали настоящим потребностям людей.

Далее наш путь проходил по норвежским шхерам – их красота всегда вызывает у моряков восхищение. После выхода из них до Мурманска было рукой подать. Завершив перегон, в середине апреля 1947 года я выехал в Архангельск и вскоре поступил на работу в Архангельскую гидрографическую базу...



Евгения Федоровна и Юрий Петрович Копытовы



Соломбала. 1950-е годы. Фото Петра Котцова



## Моя семья

В 1952 году я женился на Евгении Федоровне Хвиужовой, на следующий год в нашей семье родился сын Валентин.

В мои частые отсутствия жена хранила наш семейный очаг, переживала, когда я был в море. Чтобы повидаться, прилетала ко мне в Мурманск, Ригу, Ленинград, Клайпеду.



Евгения Фёдоровна  
Копытова

В 70-е годы она работала корректором в навигационной камере Гидроотдела, и мне иногда приходилось прокладывать курс на картах, откорректированных её рукой. Всегда становилось радостно, когда под нижней рамкой карты я видел штамп «ОТКОРРЕКТИРОВАНО» и подпись жены: «корректор Копытова».

Вместе мы прожили долгую и счастливую жизнь, но, к моему большому горю, в 2006 году после тяжёлой болезни Евгения Федоровна умерла.

Увы, мой сын (из-за плохого зрения) не смог продолжить нашу морскую династию. В 1975 году он окончил химико-технологический факультет Архангельского лесотехнического института и по распределению был направлен

на работу в Костромскую область, где и остался жить.

Мои родители умерли и похоронены в Архангельске: отец – в 1969, а мама – в 1999 году. Брат Евгений окончил Архангельский педагогический институт, работал в школе, был секретарём Архангельского горкома ВЛКСМ, секретарём Соломбальского райкома КПСС, служил в областном управлении МВД, на пенсию вышел в чине подполковника. Я рад, что род Копытовых не иссякает – у меня два внука, подрастают правнучка и правнук.

За свой труд в военное и мирное время я награждён орденом «Знак Почёта», медалями: «Ушакова», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту» и ещё пятью юбилейными.

В разные годы мне были присвоены звания «Почётный полярник», «Почётный работник морского флота» и «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». А проработал на Морском транспорте в общей сложности почти 58 лет, из них 54 с половиной – в Архангельской гидрографической базе.



Валентин (мой сын) и Екатерина Копытовы в день своей свадьбы.  
Внизу – их сыновья (мои внуки) Артём (слева) и Сергей





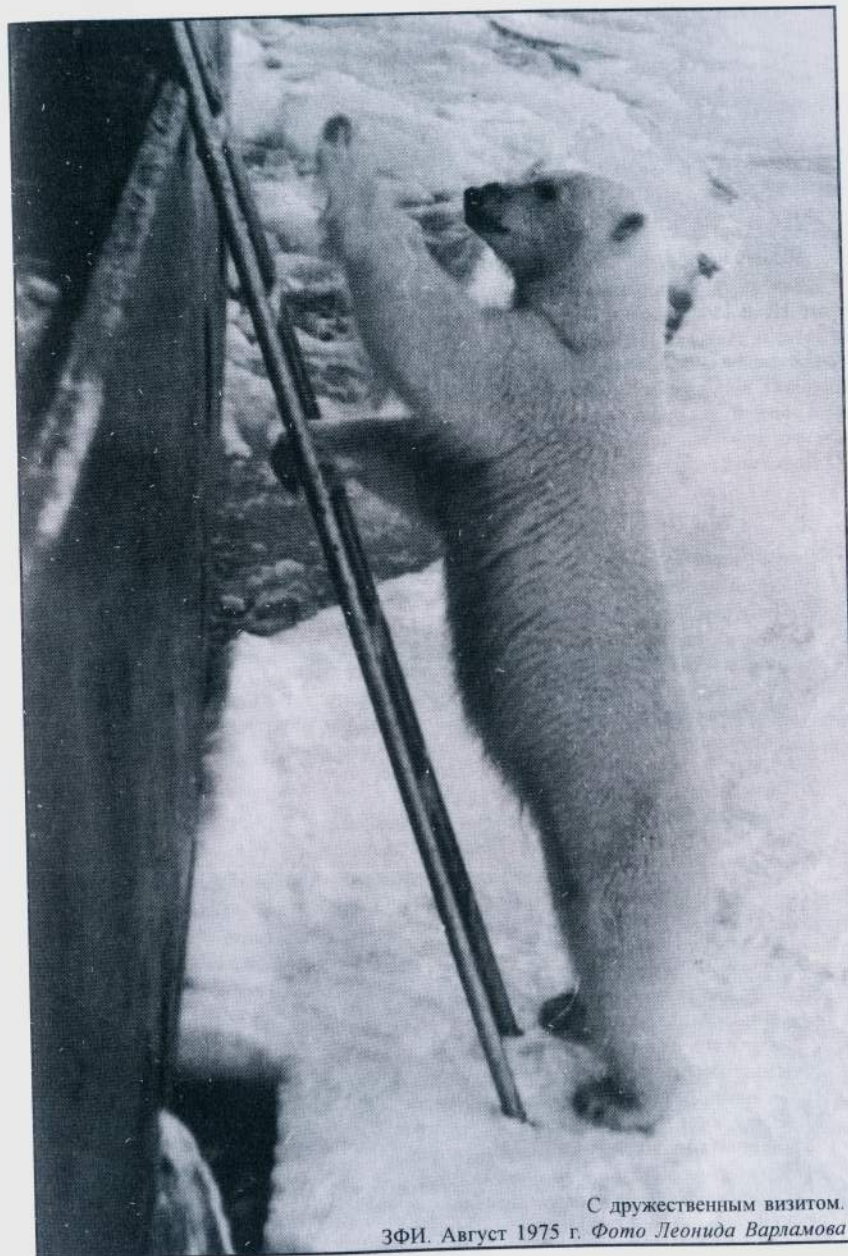
## ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Вспоминаю прожитые годы, и невольно всплывают наиболее врезавшиеся в память события и факты. Конечно же, чаще те из них, которые имели положительный окрас: моё первое знакомство с морем (1935), начало работы и первая самостоятельная вахта на руле (1943), первый заграничный рейс Калининград-Мурманск (1947), знакомство с Арктикой (рейс на «Мурманце» в 1947 году), первая штурманская вахта, женитьба, рождение сына, первый рейс в должности капитана гидрографического судна «Шторм» (1959), назначение капитаном-наставником Архгидробазы (1969), рейс в должности капитана ледокола «Петр Пахтусов» (1971), назначение начальником Службы флота Архгидробазы (1979), выход на пенсию... Рад, что и на этом моя активная жизнь не закончилась. Ещё более 10 лет я продолжал работать.

С друзьями и сослуживцами общаюсь по сей день. Надеюсь, прочитав эту книгу, и они тоже вспомнят о прожитом.

Не знаю, могу ли я так заявлять, но думаю, что жизнь в общем-то удалась, и жалеть о чём-либо причин нет. Как писал знаменитый персидский поэт Омар Хайям:

*Жизнь пронесётся как одно мгновенье,  
Её цени, в ней черпай наслажденье,  
Как проведёшь её – так и пройдёт,  
Не забывай: она – твоё творенье.*



С дружественным визитом.  
ЗФИ. Август 1975 г. Фото Леонида Варламова

## Примечания

### 1.

#### *Экипаж гидрографического судна «Торос»:*

Виктор Александрович Радзеевский (капитан), В.М.Васильев (ст. пом. капитана), Иван Иванович Писевич (2-й пом. капитана), Николай Васильевич Крюков (3-й пом. капитана), Николай Африканович Инкин (ст. механик), Константин Максимович Попов (2-й механик), В.Ф.Жиров (3-й механик), С.М.Копусов (содержатель), П.И.Мишев (боцман), Константин Александрович Еремеев (матрос), Поликарп Максимович Данилов (матрос), Ф.И.Огарков (матрос), Иван Иванович Лисейкин (матрос), Григорий Сидорович Мадугин (матрос), Александр Петрович Дубровский (моторист), Константин К. Дерюгин (ст. гидрограф), Кирилл Борисович Мартынов (гидрограф).

### 2.

#### *Погибший экипаж ледокольного парохода «Малыгин»:*

1. Бердников Николай Васильевич — капитан
2. Пункевич Борис Александрович — дублер капитана
3. Токарь Трофим Михайлович — помполит
4. Яниславский Виктор Иосифович — старпом капитана
5. Масленников Евгений Петрович — 2-й помощник капитана
6. Драненко Владимир Васильевич — 3-й помощник капитана
7. Лобков Константин Григорьевич — старший механик
8. Мишук Эдуард Арнольдович — 2-й механик
9. Тарасов Андрей Иванович — 3-й механик
10. Смирнов Владимир Дмитриевич — 4-й механик
11. Маздани Евгений Иванович — старший радист
12. Дундуков Александр Иванович — радист
13. Богданов Владимир Петрович — электронавигатор
14. Белоусова Екатерина Анисимовна — судовой медик
15. Степанова Наталья Ивановна — бухгалтер
16. Карнаков Георгий Михайлович — боцман
17. Эйсвальд Герман Васильевич — плотник
18. Гуриненко Александр Васильевич — матрос 1 кл.
19. Аблемитов Абдул Азис — матрос 1 кл.
20. Шлычков Александр Иванович — матрос 1 кл.
21. Глинский Александр Корнеевич — матрос 2 кл.
22. Москаленко Николай Матвеевич — матрос 2 кл.
23. Матюнин Василий Иосифович — матрос
24. Ульянов Алексей Фомич — матрос
25. Сокольский Михаил Александрович — водолаз
26. Курпачков Леонид Андреевич — машинист

27. Рыжалов Гурий Петрович — машинист
28. Хитренко Алексей Андреевич — машинист
29. Тихоновский Терентий Яковлевич — токарь
30. Герячирж Владимир Карпович — кочегар 1 кл.
31. Аладин Петр Иванович — кочегар 1 кл.
32. Алексеев Дмитрий Иванович — кочегар 1 кл.
33. Асинский Иван Андреевич — кочегар 1 кл.
34. Герасименко Александр Яковлевич — кочегар 1 кл.
35. Захаренко Игорь Александрович — кочегар 1 кл.
36. Карещкий Владимир Антонович — кочегар 1 кл.
37. Назаренко Семен Кузьмич — кочегар 1 кл.
38. Пономарев Николай Игнатьевич — кочегар 1 кл.
39. Рак Афанасий Антонович — кочегар 1 кл.
40. Шорин Иван Васильевич — кочегар 1 кл.
41. Терентьев Владимир Федорович — кочегар 1 кл.
42. Шипшин Иван Павлович — кочегар 1 кл.
43. Сосновец Иван Иванович — кочегар 1 кл.
44. Митис Дмитрий Георгиевич — кочегар 1 кл.
45. Хотулев Николай Андреевич — кочегар 2 кл.
46. Рапота Илья Игнатьевич — электрик
47. Кириченко Николай Дмитриевич — повар
48. Круподеров Александр Павлович — повар
49. Дмитриев Виктор Гаврилович — пекарь
50. Шелгунова Анна Васильевна — буфетчица
51. Адобовская Елена Ивановна — уборщица
52. Жуйвода Евгения Евменовна — уборщица
53. Бахтина Анна Михайловна — уборщица

Помимо 53 *малыгинцев*, погибли начальник Я.К.Смирницкий, топограф П.А.Лебединский и ещё 30 членов гидрографической экспедиции, базировавшейся на «Малыгине».

### 3.

#### *Погибшие с гидрографического судна «Норд»:*

*Экипаж:* Владимир Васильевич Павлов (капитан), Михаил Михайлович Шиллинг (старший помощник капитана), Николай Кузьмич Скорняков (2-й помощник капитана), Иван Васильевич Фокин (3-й помощник капитана), Иван Михайлович Галашев (старший механик), Иван Иванович Хромцов (2-й механик), Александр Николаевич Колтовой (3-й механик), Леонид Александрович Попов (старший радист), Геннадий Иванович Макаровский (старший моторист), Петр Васильевич Подомарев (старший матрос), Яков Алексеевич Наумов (матрос), Иван Алексеевич Вдовин (матрос), Александр Васильевич Кузнецов (матрос), Игорь Петрович Баженов (матрос), Дмитрий Никифорович Шпанов (повар), Валентина Борисовна Пооль (буфетчица), Борис Александрович Таротин (палубный ученик), Георгий Николаевич Литвинчук (машинный ученик), Иван Тихонов (краснофлотец-комендор).

*Пассажиры,* принятые на мысе Стерлегова: Корельский (старший краснофлотец), Контев (краснофлотец), Ершов (краснофлотец).



# Приложения

## Полярные гидрографы, увековеченные на географических картах Арктики

### Принятые в приложениях сокращения

#### Ведомственная принадлежность:

ААНИИ — Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт  
ГУУ — Главное Гидрографическое Управление  
ГП ММФ — Гидрографическое предприятие Министерства Морского флота.  
ГУ ГУСМП — Гидрографическое Управление Главсевморпути  
ГУП — Государственное унитарное гидрографическое предприятие Минтранса РФ  
ГУСМП — Главное Управление Северного морского пути (Главсевморпути)  
КАГЭ — Комплексная арктическая гидрографическая экспедиция ГП ММФ  
МГЭ — Морская гидрографическая экспедиция ГП ММФ  
НПО — научно-производственное объединение  
СГЭ — Северная гидрографическая экспедиция  
СНИС — служба наблюдения и связи

#### Корабельные характеристики:

а/л — атомный ледокол  
б/л — буксирный пароход  
б/т — буксирный теплоход  
БМРТ — Большой морозильный рыболовный траулер  
г/с — гидрографическое судно  
ГПБ — гидрографический промерный бот  
д/э — дизель-электроход  
э/с — экспедиционное судно  
л/к — ледокол  
л/л — ледокольный пароход  
м/к — моторный катер  
НИС — научно-исследовательское судно  
п/с — посыльное судно  
п/х — пароход  
п/л — паровая шаланда  
РТ — рыболовный траулер  
с/с — спасательное судно  
т/х — теплоход

#### Географические названия. Архипелаги:

ЗФИ — Земля Франца-Иосифа

#### Номенклатурные термины:

арх — архипелаг  
б. — бухта  
г — гора  
г/б — губа  
з — залив  
м — мыс  
о — остров  
о-ва — острова  
п-в. — полуостров  
пр — пролив  
р — река

#### Алексеева

— б. на о. Нансена (арх. Норденшельда). Названа в память гидрографа Н.Н.Алексеева-Саркана (1900–1969 гг.) руководителя экспедиции на г/с «Торос».

#### Аристова

— мыс в б. Плавникова на восточном Таймыре, назван в честь И.Г.Аристова, участника многих гидрографических экспедиций в Арктике.

#### Башмакова

— пр. между островами Гофмана и Беккера на ЗФИ. Назван в честь П.И.Башмакова — первого начальника Архгидробазы (род. 1890 г.).

#### Бердовского

— м. на о. Земля Александры, ЗФИ. Назван в честь заместителя начальника ГУ ГУСМП А.П.Бердовского (1904–1955 гг.).

#### Боровикова

— м. на о. Кун (арх. ЗФИ). Назван в честь начальника ГУ ГУСМП (1938–1941 гг.) Г.Н.Боровикова (род. в 1890 г.).

#### Галанина

— м. на о. Южный Хохштеттера ЗФИ. Назван в честь начальника ГУ ГУСМП К.С.Галанина, погибшего в Великую Отечественную войну в 1941 г.

#### Голанда

— м. на полуострове Таймыр. Назван в честь гидрографа С.М.Голанда, работавшего начальником промерной партии на л/п «Георгий Седов».

#### Демидова

— м. на о. Циркуль (Карское море). Назван в честь капитана г/с «Циркуль» Ф.П.Демидова (род. в 1896 г.), одного из первых исследователей шхер Минина.

#### Диксонских гидрографов

— пр. между островами Самуила и Большой (Таймырский п-в). Назван в 1961 г.

#### Добкина

— м. на о. Земля Александры (арх. ЗФИ). Назван в честь геодезиста ГУ ГУСМП И.Я.Добкина (1914–1954 гг.).

#### **Долгушина**

— м. на западном побережье Таймыра. Назван в честь гидрографа И.А.Долгушина, работавшего главным инженером и начальником Диксонской гидробазы.

#### **Дубровина**

— пр. между островами Кастерина и Зарзар (шхеры Минина). Назван в честь капитана г/с «Сталинец» В.К.Дубровина (род. в 1898 г.).

#### **Евгенова**

— б. в глубине з. Седова (о-ва Новая Земля). Названа в честь гидрографа Н.И.Евгенова (1888–1964 гг.).

— м. на Ю.-В. оконечности о. Большевик (арх. Северная Земля). Назван в честь Н.И.Евгенова, участника Гидрографической экспедиции, открывшей в 1913 году этот арх.

#### **Екатеринина**

— м. на о. Земля Георга (арх. ЗФИ). Назван в честь гидрографа ГУ ГУСМП Б.М.Екатеринина (1912–1954 гг.).

#### **Жилина**

— г. на одном из островов в арх. Норденшельда. Названа в честь старшего штурмана г/с «Торос» В.Н.Жилина, построившего на этой горе знак.

#### **Илаева**

— б. на о. Земля Александры (арх. ЗФИ). Названа в память о гидрографе Х.А.Илаеве, погибшего в Арктике в 1947 г.

#### **Калина**

— м. на о. Земля Георга (арх. ЗФИ). Назван в память о гидрографе ГУ ГУСМП В.Я.Калине (1912–1954 гг.).

#### **Калиткина**

— о. в з. Басова (о-ва Новая Земля). Назван в честь гидрографа И.М.Калиткина (род. в 1908 г.).

#### **Карандашева**

— м. на о. Мейбел (арх. ЗФИ). Назван в память об астрономе-геодезисте ГУ ГУСМП С.Г.Карандашеве (1906–1949 гг.).

#### **Карчевского**

— пр. между островами Солсбери и Елизаветы (арх. ЗФИ). Назван в память полярного капитана Б.К.Карчевского (1899–1958 гг.).

#### **Киреева**

— м. в з. Благополучия (о-ва Новая Земля). Назван в честь гидрографа И.А.Киреева (1888–1958 гг.).

#### **Колоднева**

— б. на о. Хансен (арх. ЗФИ). Названа в честь гидрографа Н.Я.Колоднева (1909–1940 гг.), погибшего на л/с «Малыгин».

#### **Корчажинского**

— м. на о. Чамп (арх. ЗФИ). Назван в честь гидрографа ГУ ГУСМП И.И.Корчажинского (1907–1949 гг.).

#### **Кравкова**

— о. в группе островов Мона (Карское море). Назван в честь астронома и гидрографа С.П.Кравкова (1894–1942 гг.).

#### **Крутова**

— м. на о. Сибираков (Карское море). Назван в память гидрографа Г.С.Крутова (1906–1946 гг.).

#### **Курникова**

— б. на о. Земля Александры (арх. ЗФИ). Названа в честь гидрографа И.Д.Курникова (1913–1956 гг.), умершего и похороненного на м. Каменистый (восточный берег Новой Земли).

#### **Лаппо**

— п-в. на восточном берегу Таймыра. Назван в честь гидрографа С.Д.Лаппо, участника многих гидрографических экспедиций в 20–30-е годы.

#### **Лебединского**

— м. в б. Якова Смирницкого на о. Котельный (Новосибирские о-ва), назван в честь топографа экспедиции на л/с «Малыгин» Н.А.Лебединского (1911–1940 гг.), погибшего вместе с судном 28.11.40 г.

#### **Легзина**

— м. на о. Земля Георга (арх. ЗФИ). Назван в честь капитана и магнитолога ГУ ГУСМП Я.П.Легзина (1893–1954 гг.).

#### **Лейкина**

— о. к сев.-зап. от дельты р. Лена. Назван в честь Б.И.Лейкина, долгие годы работавшего начальником МГЭ-1 и главным гидрографом ГП ММФ.

#### **Лескинена**

— островок у о. Бианки (арх. Норденшельда). Назван в честь гидрографа В.Я.Лескинена (род. в 1894 г.).

#### **Ловцова**

— м. на о. Земля Видьчека (арх. ЗФИ).  
— остров в арх. Норденшельда. Назван в память гидрографа И.С.Ловцова (1918–1947 гг.), трагически погибшего в арх. Норденшельда.

#### **Мальцева**

— м. и пр. в Таймырской губе. Названы в честь гидрографа Н.П.Мальцева (1912–1966 гг.) проводившего здесь гидрографические работы.

#### **Марышева**

— м. в з. Толля на Таймыре. Назван в честь капитана г/судов А.В.Марышева, более 30 лет работавшего на судах полярной гидрографии.



#### **Орловского**

– западный входной мыс б. Пири на о. Земля Георга (арх. ЗФИ). Назван в память о первом начальнике ГУ ГУСМП (1933–1937 гг.) П.В.Орловском (1900–1948 гг.).

#### **Павлова**

– островок у о. Рингнес (Карское море). Назван в память капитана г/с «Норд» В.В.Павлова, погибшего при нападении на судно немецкой подводной лодки в 1944 г.

#### **Пономаренко**

– м. на полуострове Таймыр, назван в честь гидрографа В.И.Пономаренко, долгие годы работавшего начальником промерной партии на г/судах МГЭ-1, позднее начальник отдела ГП ММФ.

#### **Радзеевского**

– м. на о. Гогенлоэ (арх. ЗФИ). Назван в честь капитана и гидрографа В.А.Радзеевского (1910–1944 гг.), погибшего в годы Великой Отечественной войны. Его именем назван также пр. между островами Чабак и Красин в арх. Норденшельда.

#### **Сергеева**

– р. на полуострове Хара-Тумус в Хатангском з. Названа в честь капитана В.В.Сергеева, работавшего капитаном г/судов «Лаз», «Горизонт», «Степан Малыгин».

#### **Стрельцова**

– пр. между островами Алджера и Мак-Клинтока (арх. ЗФИ). Назван в память о капитане г/судов А.Б.Стрельцове (1909–1960 гг.).

#### **Сухоцкого**

– пр. между о. Лишний и берегом материка (Карское море), назван в честь начальника ГП ГУСМП В.И.Сухоцкого (1904–1969 гг.).

#### **Фредерихсена**

– островок в Гафнер-фьорде на Таймыре. Назван в честь гидрографа В.В.Фредерихсена, участника многих зимовочных экспедиций.

#### **Хмызникова**

– пр. между островами Олений и Круглый (шхеры Минина). Назван в память гидрографа и гидролога П.К.Хмызникова (1896–1943 гг.), составившего первую карту шхер Минина.

#### **Цыганюка**

– о. вблизи о. Колосовых (шхеры Минина). Назван в честь топографа М.И.Цыганюка (род. в 1907 г.), впервые нанесшего этот о. на карту. Кроме того, его именем назван м. в бухте Волчья (берег Харитона Лаптева).

#### **Шабалина**

– бухточка на о. Джекман (арх. Норденшельда). Названа в память 2-го штурмана г/с «Торос» М.В.Шабалина (1900–1938 гг.), умершего во время зимовки судна. Похоронен на берегу этой бухточки.

#### **Шаронова**

– м. на полуострове Таймыр, назван в честь лоцмейстера И.Д.Шаронова, более 30 лет занимавшегося строительством навигационных знаков в Карском море.

#### **Школьников**

– пр. между островами Олений и Циркуль (шхеры Минина). Назван в память гидрографа И.Б.Школьников (1912–1965 гг.). Его именем назван также м. к Юго-Востоку от м. Кибера в Восточно-Сибирском море.

#### **Якова Смирницкого**

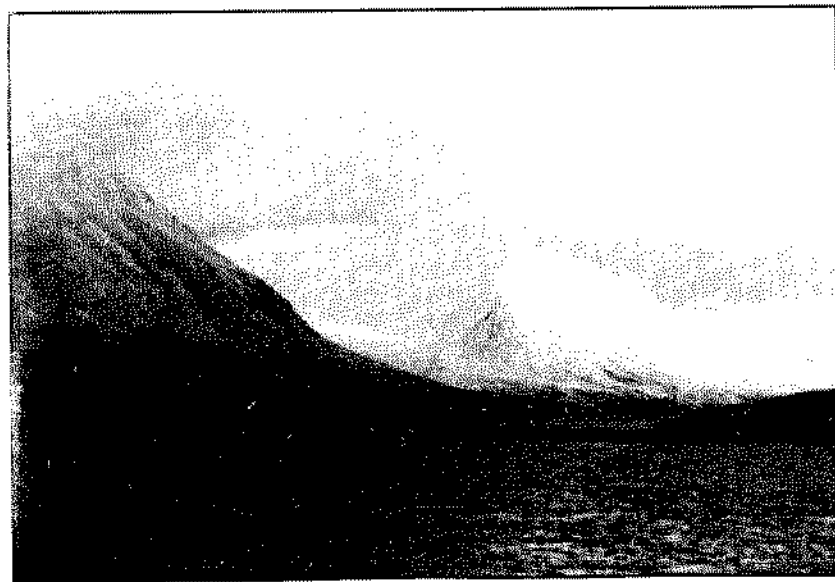
– б. на о. Котельный (Новосибирские о-ва). Названа в честь начальника экспедиции ГУ ГУСМП Я.К.Смирницкого (1907–1940 гг.), погибшего на л/п «Малыгин».

#### **Яльцева**

– м. на о. Солсбери (арх. ЗФИ). Назван в честь гидрографа ГУ ГУСМП П.Н.Яльцева.

#### **Янченко**

– м. на о. Земля Георга (арх. ЗФИ). Назван в честь астронома-геодезиста ГУ ГУСМП С.А.Янченко (1894–1952 гг.).



Маточкин Шар. Острова Новая Земля. 1956.  
Фото Петра Котцова

## Гидрографические суда ГП ММФ, увечковеченные на географических картах Арктики

### «Вихрь»

— пр. между о. Джексона и островами Леваневского (арх. ЗФИ). Назван в 1963 г.

### «Волна»

— банка у о. Баранова (Карское море). Открыта г/с «Волна» в 1964 г. и названа именем судна.

### «Ломоносов»

— б. на берегу Харитона Лаптева (Карское море). Назван в 1940 г. гидрографами, которые высаживались в бухту с э/с «Ломоносов».

### «Мурманск»

— банка в з. Русская Гавань (о-ва Новая Земля).  
— пр. между островами Плоский и Цивольки (о-ва Новая Земля).  
— пр. между островами Сальма и Вильчека (арх. ЗФИ).  
— пр. между мысом 8 марта и о. Петра (море Лаптевых). Назван в 1941 г.  
— м. на Ю.-В. острова Малый Таймыр.

### «Норд»

— банка в пр. Матисена.  
— о. среди островов Восточные.  
— б. на острове Тыртова. Названа в 1939 г. в честь г/с «Норд», которое зимовало в арх. Норденшельда (Карское море) в 1938–1939 гг. и служило базой для гидрографических работ.  
— б. на острове Южный из группы островов Петра (море Лаптевых). Названа в 1941 г.

### «Поляротделен»

— б. в южной части з. Шамардина (восточное побережье Новой Земли).

### «Полярник»

— б. на острове Тройной островов Известий ЦИК (Карское море).  
— полуостров в б. Воскресенского. Назван в 1940 г.  
— берег Харитона Лаптева (Карское море).

### «Седова»

— пр. (рейд) между островами Правды и Нансена (Карское море). Назван в 1936 г.  
— арх. вблизи Северной Земли (Карское море). Назван в честь открывшего его д/п «Георгий Седов».

### «Створ»

— пр. между островами Фирлея. Назван в 1959 г. в честь г/с «Створ», впервые прошедшего этим проливом.

### «Темп»

— бухта в з. Стахановцев Арктики о. Котельный (море Лаптевых). Названа в 1936 г. в честь г/с «Темп», которое в 1935 г. доставило гидрографическую экспедицию на о. Котельный.

### «Торос»

— пр. между островами Пилота Алексея и Таймыр (арх. Норденшельда). Назван в 1937 г. в честь г/с «Торос», зимовавшего в 1936–1937 гг. в б. Ледяной.

### «Фарватер»

— банка вблизи м. Стерлегова (Карское море). Открыта в 1960 г. г/с «Фарватер» и названа его именем.

### «Циркуль»

— о. у полуострова Минина (Карское море). Открыт в 1934 г.

### «Яна»

— пр. между островами Сальм и Кольдевея (арх. ЗФИ). Назван в честь г/с «Яна» в 1963 г.



Остров Бергхаус. Земля Франца Иосифа. 1954.  
Фото Петра Котцова



## СПИСОК

*начальников Архангельской гидрографической базы  
и время их работы на этой должности*

Башмаков Павел Иванович\* (1933–1937)  
Смирнов Иван Александрович (1937–1938)  
Савин (1938–?)  
Моржов Борис Александрович (1938–1940)  
Зубов Сергей Николаевич (1940–1944)  
Назаров Алексей Полиектович (1944–1947)  
Калиткин Иван Михайлович (1947–1950)  
Малыгин Павел Александрович (1950–1951)  
Романов Виталий Александрович (1951–1966)  
Осокин Юрий Петрович (1966–1992)  
Бакин Александр Михайлович (1992–2000)  
Левицкий Борис Исакович (2000–н/в)

\* Биография приведена на стр. 334–335.

## КРАТКИЕ БИОГРАФИИ

*начальников Архангельской гидрографической базы*

### Борис Александрович Моржов

Родился в 1907 году в Санкт-Петербурге. В 14 лет начал работать по найму рабочим, в основном это происходило в летнее время, т.к. зимой Борис Моржов учился. Трудовую школу он окончил в 1924 году. Первое время работал на Волховстрое. В 1925 году поступил в Военно-морское училище им. Фрунзе, окончил его в 1928 году по специальности гидрограф, после чего был направлен в Военную гидрографию Черноморского флота на должность прораба. В 1931 году был демобилизован в связи с болезнью.



Борис Александрович  
Моржов

1933–1934 годы работал прорабом и гидрологом в Государственном гидрологическом институте и Гидрографическом отделе Балтийского флота.

В 1935 году Борис Александрович Моржов поступил на работу в ГУ Главсевморпути в качестве старшего прораба. В сентябре 1938 года стал начальником Новоземельского гидрографического отдела Главсевморпути, впоследствии переименованного в Архангельскую гидрографическую базу.

Моржов участвовал в нескольких арктических экспедициях, в 1937–1938 гг. зимовал в море Лаптевых на л/п «Георгий Седов». В 1940 году Бориса Александровича Моржова перевели работать в ГУ Главсевморпути.

### Сергей Николаевич Зубов

Родился 7 октября 1904 года в Санкт-Петербурге. Окончил ЛИИВТ по специальности инженер по эксплуатации морского транспорта. С 1934 работал начальником порта Тикси, затем – в ГУ Главсевморпути в





Сергей Николаевич  
Зубов

должности заместителя начальника Восточно-Сибирского гидрографического отдела.

В 1940 году был назначен начальником Новоземельского гидрографического отдела Главсевморпути, в 1941 году преобразованного в Архангельскую гидрографическую базу.

На долю Сергея Николаевича Зубова выпало руководство коллективом гидробазы в тяжёлые годы Великой Отечественной войны. Несмотря на трудности военного времени, утерю двух гидрографических судов («Академик Шокальский» и «Норд»), расстрелянных немецкими подводными лодками, коллектив справился с задачами обеспечения безопасности мореплавания в Карском море, при этом увеличил объём гидрографических работ.

В 1944 году Сергею Николаевичу Зубову доверили должность начальника вновь организованной Диксонской гидробазы. В 50-е годы он работал в Певекской лоцмейстерско-гидрографической экспедиции и с 1957 по 1960 год – главным инженером Тиксинской гидробазы, после чего вышел на пенсию и проживал в Ленинграде.

### Алексей Полиектович Назаров

Родился 19 февраля 1914 года в деревне Шунино Костромской области. В 1929 году переехал в Ленинград и поступил разнорабочим на фабрику. В 1933 году окончил рабфак, в 1935-м стал студентом Гидрографического института Главсевморпути. Окончил его в 1939 году, получил диплом инженера-гидрографа и права по судоводждению. Затем на различных должностях работал в системе Главсевморпути.

С 1939 года трудился в Архангельской гидробазе инженером-гидрографом, а 1944–1947 годы – начальником. Затем работал начальником производственного отдела Диксонской гидробазы.

В 1952 году Алексей Полиектович окончил учёбу в Академии морского флота, и ему доверили руководить Тиксинской гидробазой.

За успешную работу в системе Главсевморпути он награждён орденом «Красной Звезды», медалями и другими наградами.

### Иван Михайлович Калиткин

Родился 4 ноября 1908 года. В Гидрографии ММФ работал с 1934 года. Много раз участвовал в арктических экспедициях в должности производителя работ и начальника экспедиции.



Иван Михайлович  
Калиткин

В 1947–1950 годах возглавлял Архангельскую гидрографическую базу.

С 1952 года занимал руководящие посты в Гидрографическом предприятии.

Активная деятельность Ивана Михайловича Калиткина в освоении Северного морского пути отмечена орденом «Знак Почёта», медалью «За трудовую доблесть», значками «Почётному полярнику», «Почётному работнику морского флота» и другими наградами.

Умер Иван Михайлович Калиткин в 1988 году 7 октября. Похоронен в Ленинграде.

### Павел Александрович Малыгин

Родился в 1906 году в деревне Ковда Мезенского района Архангельской губернии. В 1922 году начал работать палубным учеником и матросом на судах Северного Морского пароходства. В зимнее время учился на вечернем отделении Архангельского Морского техникума, судоводительское отделение которого окончил в 1929 году.

1929–1936 годы Павел Александрович Малыгин трудился штурманом и капитаном на судах Севгосрыбтреста. С мая 1937 по апрель 1941 работал групповым капитаном Архангельской гидрографической базы. С апреля 1941 по февраль 1943-го служил на Северном флоте в должности командира БЧ-1-1У на кораблях Охраны водного района в чине лейтенанта. В феврале 1943-го Павел Александрович Малыгин демобилизовался, и его направили в Мурманскую базу военизированного Тралфлота на должность командира «РТ-309». 1945–1947 годы он работал в Архангельске капитаном Главного управления Севрыбпрома. В мае 1947-го в должности начальника



Павел Александрович  
Малыгин



производственного отдела стал работать в Архангельской гидрографической базе Гидрографического управления Главсевморпути. В сентябре 1950-го Малыгин временно исполнял обязанности начальника Архангельской гидрографической базы. В мае 1951 года перешёл работать в другую организацию.

Умер и похоронен в Архангельске.

### Виталий Александрович Романов

Родился в 1906 году в Санкт-Петербурге. Трудовую деятельность начал в 1926 году. 1928–1930 годы служил в Советской Армии, после демобилизации работал электромонтёром на заводе им. Кагановича в Ленинграде и одновременно учился на вечернем отделении техникума железнодорожного транспорта им. Дзержинского. Окончил его в 1936 году по специальности техника-электрика. В августе того же года поступил на работу в ГУ Главсевморпути в качестве техника-электрика по установке электромаяков. Ежегодно выезжал в Арктику на экспедиционные работы. Участвовал в боях на фронтах Великой Отечественной войны, был ранен. В феврале 1946 года Виталий Александрович Романов вновь пришёл работать в Гидрографическое Управление на должность радиоинженера экспедиции и начальника лоцмейстерского отряда Диксонской гидрографической базы. С мая 1950 года он стал руководить лоцмейстерским отрядом Архангельской гидробазы.

В феврале 1951 года Романова утвердили в должности начальника Архангельской гидрографической базы. На этом посту он проработал до выхода на пенсию в 1966 году. За годы руководства коллектив гидробазы значительно увеличил объёмы работ в Арктике, построил новые навигационные знаки и радиомаяки, продолжил обновление гидрографического флота.

Виталий Александрович Романов был награждён орденами Ленина, «Красной Звезды», медалями «За оборону Ленинграда», «За Победу над Германией», «За Победу над Японией», знаком «Почётный Полярник».

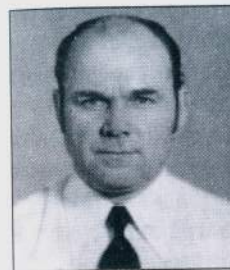
Умер и похоронен в Архангельске.



Виталий Александрович Романов

### Юрий Петрович Осокин

Родился 12 октября 1932 года в средней полосе России, в столь далекой от моря Костромской области. Следуя своей юношеской мечте о путешествиях, об Арктике, всю свою жизнь Юрий Петрович посвятил профессии гидрографа. Но сначала надо было выжить – его детство опалила война. С раннего возраста ему приходилось не только учиться, но и, помогая взрослым, работать на колхозных полях. И вот первое признание: в 1947 году Юрия Осокина, которому ещё не исполнилось пятнадцать, наградили медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945».



Юрий Петрович Осокин

Окончив среднюю школу, он в 1950 году поступил в ВАМУ в Ленинграде, и через пять лет успешно его окончил. Молодого специалиста направили в Диксонскую гидрографическую базу Гидрографического предприятия ММФ на должность инженера-гидрографа. С первого «выхода в поле» – так *экспедиционники* называют свою работу вдаль от обжитых мест – Юрия Петровича Осокина отличали исключительная добросовестность и умение работать с людьми. За шесть лет, проработанных им на Диксоне, он прошёл путь от рядового инженера-гидрографа до начальника экспедиции, накопив богатейший практический опыт организации гидрографических работ.

В феврале 1962 года Осокина перевели в Архангельск и доверили должность главного инженера Архангельской гидрографической базы, которая обслуживает трассу Северного Морского пути по побережью Северного Ледовитого океана от Новоземельских проливов на восток до 75 меридиана, включая архипелаг Земля Франца-Иосифа и Обскую губу. Это 4832 км береговой черты, более 200 навигационных знаков, радиомаяки, плавучие средства навигационного ограждения и многое другое, призванное обеспечить безопасность мореплавания в арктических водах.

С энтузиазмом взялся молодой главный инженер за эту работу, и признанием его заслуг на этом посту стало его назначение в сентябре 1966 года на должность начальника Архангельской гидрографической базы. При руководстве Осокина началась замена отслуживших свой срок гидрографических судов на новые, построенные и оборудованные по последнему слову техники. Расширялась и береговая производственная база, в Архангельске построили новую ремонтно-механическую мастерскую, в Соломбале начали возводить железобетонный причал, жилые дома, по



Арктическому побережью сооружались новые и реконструировались старые маяки и навигационные знаки (в качестве электропитания на них стали применяться изотопные источники). С 1974 года гидрографические суда стали ходить в Атлантику и (согласно комплексным планам Академии Наук СССР) участвовать в работе по изучению Мирового океана. Но приоритетным направлением в работе Архангельской гидробазы по-прежнему оставалась дорога всем Арктика. Из-за увеличения грузоперевозок по Северному Морскому пути пришлось значительно повысить объёмы морского и прибрежного промеров глубин. В том, что эта задача выполнялась успешно, немалая заслуга начальника Архангельской гидробазы Юрия Петровича Осокина. В 1982 году за большой вклад в освоение и развитие Северного морского пути его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Активное участие принимал Юрий Петрович и в общественной жизни города. В 1971 году его избрали депутатом Архангельского городского совета народных депутатов, и затем 20 лет кряду он, выполняя указы избирателей, работая в этом представительном органе.

Во время работы Юрия Петровича Осокина на посту начальника Архангельской гидробазы она, по мнению множества авторитетных специалистов, достигла пика своего развития.

В декабре 1992 года Юрий Петрович Осокин, уже будучи пенсионером, перешёл на должность начальника навигационной камеры гидробазы. Умер он 31 августа 2004 года и похоронен в Архангельске.

### Александр Михайлович Бакин



Александр Михайлович  
Бакин

Родился 25 сентября 1949 года в посёлке Шипицино Архангельской области. В 1974 году окончил ЛВИМУ по специальности «гидрография». Во время учёбы (1970) практики работал в Тиксинской гидробазе матросом на гидрографическом судне «Фарватер». В 1972 году – техник-гидрограф на ледоколе «Петр Пахтусов», в 1973 году – техник-гидрограф на гидрографическом судне «Степан Малыгин» и ледоколе «Георгий Седов» Провиденской гидробазы. В 1974–1983 годы Александр Михайлович Бакин работает в Тиксинской гидробазе сначала инженером-гидрографом, затем –

начальником лоцпартии. В 1983–1987 годах он – начальник лоцотряда Архангельской гидробазы. В 1988–1990 годы Бакин трудился в Республике Куба в изыскательской партии на строительстве нефтяного терминала. В 1992 году А.М.Бакин возглавил Архангельскую гидрографическую базу. Начинались самые трудные годы выживания коллектива – отсутствие госзаказов и недостаточное финансирование. Начиная с 1993 года, на гидрографические работы в Арктику выходили только по два, а то и одно судно. Промерные работы не велись. Можно сказать, что выживать помогала только сдача судов в аренду сторонним организациям. Приходилось заниматься перевозками грузов, выполнять рейсы с туристами и «челноками», и это не считая экспедиционных работ. А.М.Бакин сумел сохранить коллектив базы, поддерживать в должном порядке гидрографический флот.

В 2000 году Почётный полярник А. М. Бакин перешёл на работу в департамент транспорта и связи администрации Архангельской области.

### Борис Исакович Левицкий

Родился 23 июня 1949 года в Воркуте. В 1965 году поступил учиться в Архангельское мореходное училище и успешно окончил его. Учебную



Борис Исакович  
Левицкий

практику проходил на судах Северного морского пароходства, куда был направлен после окончания мореходки. В 1969 году по просьбе Архангельской гидробазы его откомандировали на ледокол «Петр Пахтусов» 4-м помощником капитана. Добросовестный, грамотный штурман вскоре стал третьим, а в 1971 году – вторым помощником капитана и работал на г/судах типа «Дмитрий Овцын».

В суровых арктических условиях Борис Исакович Левицкий быстро приобрёл опыт и навыки руководства коллективом. В 1975 году его назначили на должность старшего помощника капитана.

Высокое чувство ответственности, умение принимать самостоятельные решения способствовали тому, что уже в 30 лет он стал капитаном г/с «Николай Коломейцев»... Арктические рейсы сменялись походами в тёплые воды Атлантики, но неизменно экипажи судов, возглавляемые капитаном Левицким, успешно выполняли рейсовые задания и не имели аварий.



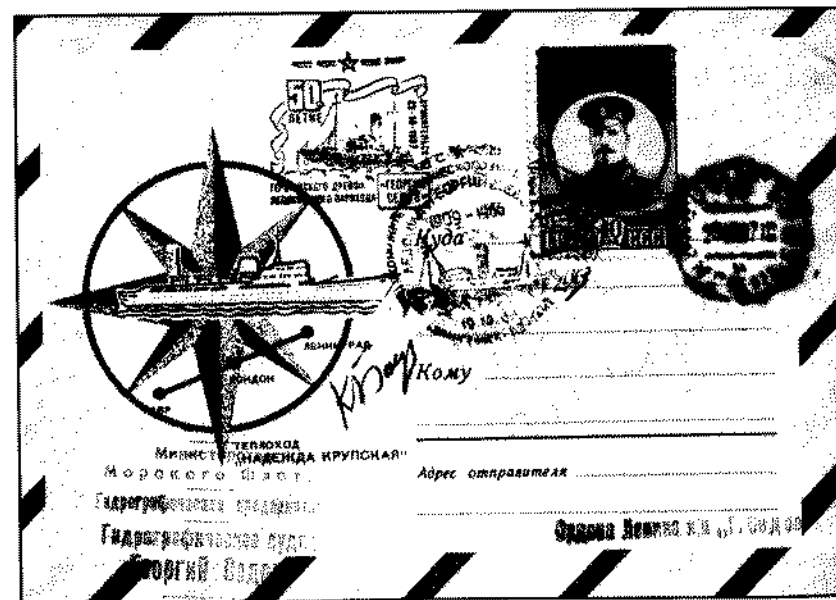
1 ноября 2000 года Борису Исааковичу доверили возглавить трудовой коллектив Архангельской гидрографической базы. В том, что относительно благополучно она пережила трудное время так называемой «перестройки», немалая его заслуга. Своевременно предпринятые им правильные действия способствовали оздоровлению обстановки в коллективе. В августе 2006 года, посчитав свою миссию выполненной, Борис Исаакович пожелал покинуть «сухопутный» кабинет руководителя и снова выйти в море. По личной просьбе его назначили на должность капитана г/с «Яков Смирницкий».

Оставшись без опеки опытного руководителя, коллектив Архангельской гидробазы, вынужденный жить в нелёгких условиях становления капитализма, «почувствовал» себя неуверенно. По просьбе руководства ФГУП «Гидрографическое предприятие» в октябре 2007 года Борис Исаакович Левицкий вернулся на свою должность начальника Архангельской гидрографической базы.

## ИХ ИМЕНАМИ НАЗВАНЫ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ СУДА

**Георгий Яковлевич Седов**  
(1877–1914)

Георгий Седов родился в семье рыбака на берегу Азовского моря в 1877 году. Уже с семи лет ему пришлось рыбачить и ходить на подённую работу. До 14 лет Седов был неграмотен, а потом в течение 2-х лет сумел окончить церковноприходскую школу. В 1900 году Седов окончил мореходные классы в Ростове-на-Дону и поступил на службу во флот. В возрасте 24 лет он сдал



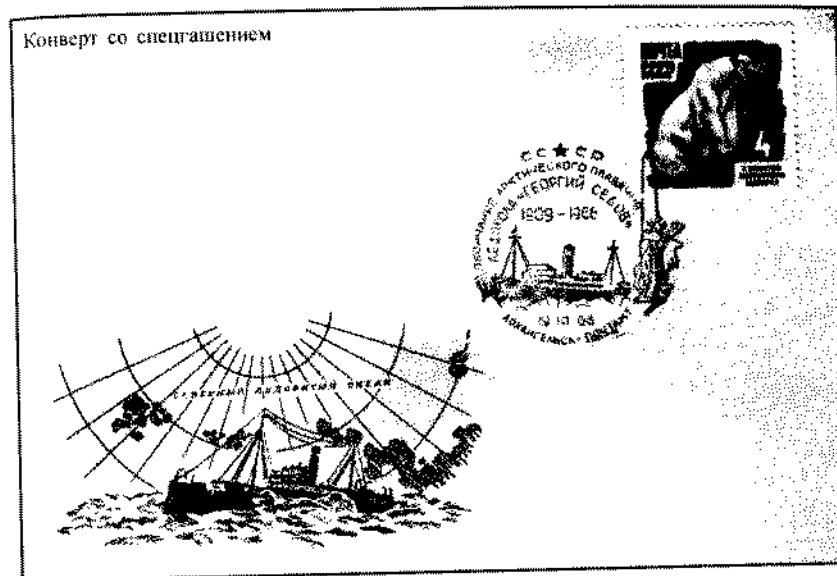
Конверт со спецгашением  
и автографами *седовцев* К.Бадигина, С.Токарева и Н.Шарыпова

экзамены за морской корпус и был произведён в поручики по Адмиралтейству. В 1902–1903 гг. служил в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и зарекомендовал себя настоящим исследователем. В связи с начавшейся русско-японской войной Георгий Яковлевич подал рапорт об откомандировании его на Дальний Восток, где командовал миноноской № 48, несшей сторожевую вахту в Амурском заливе. В 1908–1910 гг. он работал в экспедиции Каспийского моря, проводил обследование устья Колымы, картировал (описывал) Крестовую губу на Новой Земле. В эти же годы Седов замыслил экспедицию к Северному полюсу и стал предпринимать первые шаги в её организации.

В 1912 году правительство России отказалось выделить деньги на экспедицию, и Седов снарядил её на частные пожертвования. 26 августа 1912 года на деревянном парусно-паровом судне «Св. мученик Фока» экспедиция Седова покинула Архангельск. Добраться до ЗФИ, откуда Седов планировал идти к Полюсу на собаках, с первой попытки не удалось — помешал тяжёлый лёд в Баренцевом море. «Св. мученик Фока» зазимовал у берегов Новой Земли вблизи полуострова Панкратьева. Чтобы не терять время зря, участники экспедиции изучали Новую Землю. Георгий Седов вдвоём с боцманом А.И.Инютиным весной 1913 года на санях прошёл вдоль Северного побережья Новой Земли до м. Флиссингский в Карском море и впервые закартировал северное побережье Архипелага.

Только 3 сентября лёд в бухте взломало, и судно вышло на чистую воду. Добравшись до ЗФИ, «Св. мученик Фока» встал на зимовку в б. Тихая на острове Гукера. Условия зимовки оказались крайне тяжёлыми: заканчивались запасы топлива и продовольствия, люди, в том числе и Георгий Седов, заболели цингой. Несмотря на болезнь, 15 февраля 1914 года Седов в сопровождении матросов Григория Васильевича Линника и Александра Матвеевича Пустошного на трёх собачьих упряжках вышел в трудный путь к полюсу. Уже на седьмые сутки идти самостоятельно Георгий Яковлевич не смог и вынужден был сесть на нарты. 2 марта путники разбили свой последний лагерь. На следующий день разбушевалась снежная буря, она продолжалась три дня. 5 марта Седов скончался. Матросы решили вернуться на судно и доставить туда его тело, но выполнить это намерение им не удалось. Предположительно, Седова похоронили на м. Аук о. Рудольфа. Но могилу обнаружить так и не удалось — на м. Аук впоследствии побывало несколько экспедиций, и поиски каждой из них оказались тщетными.

Именем Георгия Яковлевича Седова названы: бухта на острове Норд в архипелаге Норденшельда (Карское море), бухта на острове Вайгач (Баренцево море), залив на восточном берегу Новой Земли (Карское море),



залив на западном берегу Новой Земли (Баренцево море), ледник на острове Гукера (ЗФИ), мыс на острове Гукера, мыс на Берегу принцессы Астрид (Антарктида), остров в губе Дыроватая на острове Вайгач (Баренцево море), пик на островах Новая Земля, подводная долина хребта Гаккеля в Северном Ледовитом океане, ледокольный пароход (куплен Россией у Канады в 1915 году, работал в Северном бассейне, в 1940 году награждён орденом Ленина, списан в 1967 году).

С 1968 по 1991 год в Арктике работал ледокол-гидрограф «Георгий Седов», построенный ленинградскими кораблями.



## Петр Кузьмич Пахтусов (1800–1835)

Родился в 1800 году в Кронштадте. Отец Кузьма Пахтусов служил шкипером на Балтийском флоте и вскоре после рождения сына вышел в отставку и увёз семью в город Сольвычегодск Вологодской губернии. В 1807 году Кузьма Пахтусов умер, и семья, оставшаяся без средств, переехала в Архангельск, где Петра Пахтусова устроили в Военно-сиротское отделение (гарнизонную школу для воспитания малолетних детей низших воинских чинов).

С девятилетнего возраста Петр начал зарабатывать средства на учение, бумагу, перья. Скопив из детских грошовых заработков небольшую сумму, он купил себе лодку, на которой спускался по Северной Двине к морю,



Петр Кузьмич Пахтусов\*

чтобы порыбачить. Петр Пахтусов учился прекрасно, и в 1816 году его перевели в Кронштадтское штурманское училище, которое он окончил в 1820 году. Затем морским путём Пахтусова направили в Архангельск, где его приняли в качестве помощника штурмана в экспедицию И.Н.Иванова, которая описывала дельту Печоры и побережье Баренцева моря, располагавшееся по направлению к острову Вайгач. В 1826 году Петр Пахтусов был среди тех, кто производил опись берегов Баренцева моря от устья Печоры до м. Канин Нос. В 1832–1835 гг. он возглавлял две экспедиции, которые занимались исследованием Новой Земли. Первая экспедиция, базировавшаяся на беспалубном карбасе «Новая Земля» (длиной 12,2 м.), занималась описанием южных берегов Новой Земли. Из-за позднего выхода из Архангельска и большого объёма работ Пахтусов решил зазимовать. В губе Каменка из собранного плавника собрали небольшую избу, в ней зимовали 9 человек. Весной Пахтусов начал пешеходные походы, а 6 июля на карбасе отправились на Север вдоль восточных берегов Новой Земли. 24 августа 1833 года достигли пролива Маточкин Шар. Закончив съёмку береговой черты, обратно в Архангельск экспедиция добиралась до устья Печоры на карбасе, а далее – на оленях через Пустозерск.

\* Портрет висел в кают-кампании ледокола «Пахтусов»



Ледокол «Петр Пахтусов»



Конверт, посвящённый исследователю Арктики Петру Кузьмичу Пахтусову, с печатью ледокола, названного в его честь



У могилы Петра Кузьмича Пахтусова.  
Соломбальское кладбище г. Архангельска. 1996

Вторая экспедиция (ей следовало описать северный остров Новой Земли) вышла из Архангельска 5 августа 1834 года на небольшой шхуне «Кротов» и карбасе «Казаков». Пройти в Карское море через Маточкин Шар помешал лёд, и было решено зазимовать в этом проливе. Весной сделали опись Маточкина Шара и восточного берега Новой Земли на протяжении 160 км. к северу от пролива. Плавание на карбасе, начавшееся после освобождения пролива ото льда, закончилось неудачей: у о. Берха его раздавило льдом. Попавших в беду спас случайно подошедший к о. промышленник, он и доставил людей в Маточкин Шар. Была предпринята ещё одна попытка пробиться к м. Желания, но опять помешали льды. 19 октября экспедиция вернулась в Архангельск.

Во время крушения карбаса Петр Кузьмич Пахтусов сильно простудился, поправить здоровье не удалось, и когда он вернулся в Архангельск. 19 ноября 1835 года Пахтусов скончался в возрасте 36 лет. Похоронили его на Соломбальском кладбище Архангельска. На памятнике высекли надпись: *«Корпуса штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов. Умер в 1835 году, ноября 7 дня от роду 36 лет от понесенных в походах трудов и д.о.»\**

\* Принято считать, что под буквами «д.о.» следует подразумевать словосочетание «домашних огорчений»

Гидрографическое  
судно  
«Петр Пахтусов». 1928



В 1886 году, на средства собранные штурманами Российского флота, Пахтусову был поставлен памятник в Кронштадте.

Работа, выполненная Пахтусовым на Новой Земле, принимая во внимание мизерные суммы, отпущенные правительством, достойна удивления и восхищения. Экспедиция Петра Пахтусова, кроме ценных географических результатов, дала также толчок для оживления зверобойного промысла у берегов Новой Земли.

В честь Петра Пахтусова названы: пролив, отделяющий остров Берха от побережья Новой Земли, залив на южном побережье Новой Земли, группа островов архипелага Норденшельда в Карском море, группа островов у залива Цивольки и остров в этой группе у восточного берега Новой Земли.

В 1898 году в Англии было построено г/с «Пахтусов», до 1916 года оно работало на Балтике, затем — на Севере. В 1943 году в результате налёта немецких самолётов оно затонуло в Кувшинской салме (Мурманское побережье). В 1944 году «Пахтусова» подняли, до конца Отечественной войны его использовали как базу и отопитель для морских охотников.

С 1967 по 1992 год в морях Арктики работал ледокол-гидрограф «Петр Пахтусов».



**Дмитрий Леонтьевич Овцын**  
(1704–1757)

В 1719 году Дмитрий Овцын из Московской навигацонной школы был переведён в Морскую академию в Петербурге. Учился вместе с будущими участниками экспедиции Беринга братьями Дмитрием и Харитоном Лаптевыми, Семёном Челюскиным, Дмитрием Стерлеговым, Василием Прончищевым, Степаном Малыгиным. Морскую академию Дмитрий Овцын окончил в 1726 году.

Первый морской поход он совершил к берегам Испании, будучи учеником академии. В январе 1733 года Овцын был *записан в лейтенанты* майорского ранга с назначением в Тобольскую экспедицию, организованную адмиралтейств-коллегией под руководством Витуса Беринга. Зимой 1734 года, находясь в Тобольске, Овцын подготовил к предстоящему плаванию дубель-шлюпку «Тобол» (длина 21, ширина 5 м).

В 1734–1738 гг. Дмитрий Леонтьевич Овцын руководил отрядом Великой Северной экспедиции. Ему было поручено описать побережье Карского моря к востоку от Оби. 15 мая 1734 года «Тобол», на котором находился отряд Овцына в количестве 48 человек, отправился в полярное плавание. Продвигаясь к северу и нанося на карту оба берега Обской губы, экспедиция испытывала большие трудности. В сентябре, когда по Оби понесло шугу, было принято решение возвратиться обратно, т.к. оставаться на зимовку в необжитом месте из-за недостатка продовольствия и болезни людей было опасно.

«Тобол» зазимовал в Обдорске. Попытки выйти в Карское море предпринимались в 1735-м и в 1736-м годах, но лёд позволил пройти только до 72 град. 40 мин. сев. широты. Удачливее оказался 1737 год, когда 16 августа, сделав обстоятельную опись правого берега губы, «Тобол» и присоединившийся к нему в начале навигации бот «Оби-почтальон» пошли вдоль берега к Енисею. Дело, порученное отряду Овцына, было успешно завершено, но Дмитрия Овцына вскоре обвинили в связях с ссыльной семьёй князя Долгорукова, разжаловали в матросы и под конвоем выслали в Охотск.

В 1741 году Дмитрий Овцын на пакетботе «Св. Петр» под командованием Витуса Беринга отправился к берегам Америки. Поздней осенью при возвращении в Петропавловск пакетбот попал в шторм и был выброшен на



Конверт, посвящённый участнику Великой Северной экспедиции  
Дмитрию Леонтьевичу Овцыну

необитаемый остров вблизи Камчатки. Во время тяжёлой зимовки умер Витус Беринг. Необитаемый остров, на который был выброшен «Св. Петр» и где упокоились останки знаменитого мореплавателя, позднее был назван в его честь. Хотя пакетбот был разбит, выжившие члены его экипажа из обломков построили небольшое судёнышко, на котором 17 августа 1742 года добрались до Петропавловска на Камчатке.

Позднее Дмитрий Овцын был восстановлен в офицерском звании и продолжил морскую службу. В 1749 году его произвели в капитаны 2 ранга, он командовал кораблями на Балтике, ходил и в Архангельск.

В 1757 году из-за болезни Дмитрий Леонтьевич Овцын вышел в отставку. Его именем названы: мыс полуострова Таймыр, пролив между островами Оленьим и Сибирякова (в 1737 году первым им прошёл Овцын).

В 1893–1924 годах сначала Балтику, а затем и моря Арктики бороздило г/с «Лейтенант Овцын».

С 1970 года в морях Арктики и Мирового океана работает гидрографическое судно «Дмитрий Овцын».

## Дмитрий Яковлевич Лаптев (1701–1767)

Дворянин Псковской губернии Великолукского уезда Дмитрий Лаптев родился в 1701 году в деревне Болотово. В 14 лет Дмитрия определили в Морскую академию. Гардемарин Лаптев 2 марта 1721 года произведён в мичманы. Через четыре года он командовал шнявой\* «Фаворитка». В 1723 году Лаптев получил чин унтер-лейтенанта. В 1727 году он был командиром пакетбота\*\*, курсировавшим между Кронштадтом и Любеком. Впервые Дмитрий Лаптев попал на Север в 1730 году на фрегате «Россия». В 1733 году ему было присвоено звание – лейтенант майорского ранга.

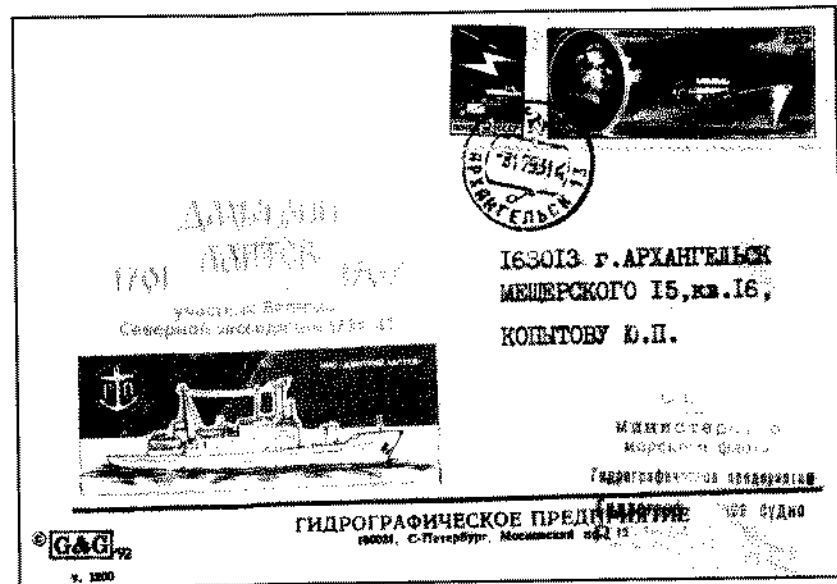
Как одному из лучших офицеров морского флота Дмитрию Лаптеву доверили командование 4-м отрядом Великой Северной экспедиции Витуса Беринга. Этому отряду предстояло описать берега Ледовитого океана к востоку от устья реки Лены. В качестве командира бота «Иркутск» Дмитрий Лаптев отправился в рейс в конце июля 1736 года. Тяжёлая ледовая обстановка длительное время не позволяла приступить к описным работам, о чём Лаптев доложил своему руководству. Коллегия Адмиралтейства приняла решение, суть которого заключалась в следующем: если в течение двух лет ледовая обстановка не позволит выйти в море, отряду разрешалось выполнить опись берега сухим путём.

Летом 1739 года Дмитрию Лаптеву удалось-таки вывести бот «Иркутск» в плавание, и тот последовал на восток. В сентябре, когда он подошёл к устью Индигирки, его затёрло льдом, и когда тот затвердел и стал неподвижным, моряки пешком переправились на берег. Зимовка прошла в поселении Русский Заворот на Индигирке. С наступлением лета с помощью местных жителей моряки прорубили во льду канал длиной около километра, Лаптев продолжил плавание и достиг устья Колымы, где и зазимовал.

Осенью следующего года Дмитрий Лаптев прошёл из Нижнеколымска в Анадырский острог, то есть сухим путём, производя съёмку и описание местности. Выполнив поставленную задачу, в конце 1743 года он вернулся в Петербург.

\* Двухмачтовое морское судно.

\*\* Морское почтово-пассажирское судно.



Конверт, посвященный исследователю Арктики Дмитрию Яковлевичу Лаптеву  
и гидрографическому судну, названному в его честь

В 1746 году капитан Дмитрий Яковлевич Лаптев командовал кораблем «Ингерманланд», а в последующие годы – кораблями с другими названиями. В 1755 году ему был пожалован чин капитан-командора, а в 1757 году – контр-адмирала. Свою морскую службу Дмитрий Яковлевич заканчивал флагманом Балтийского флота.

В апреле 1762 года за старостью и болезнью Д.Я. Лаптев был уволен в отставку с чином вице-адмирала. Отпущенный ему век доживал в небольшом поместье вблизи Великих Лук. Точная дата смерти Дмитрия Лаптева не установлена, все сведения о нём обрываются сентябрем 1767 года.

Именем Дмитрия Лаптева названы: мыс в устье реки Колымы, пролив между материком и островом Большой Ляховский (Новосибирские острова, в честь первопроходца, описавшего южный берег пролива). Море Лаптевых названо так в честь двоюродных братьев Дмитрия Яковлевича и Харитона Прокофьевича Лаптевых, участников Великой Северной экспедиции.

Гидрографическое судно «Дмитрий Лаптев» с 1970 по 1996 год работало в морях Арктики и Мирового океана.



### Степан Гаврилович Малыгин (? –1764)

Дата и место рождения не установлены. Учился в Московской навигацонной школе, в 1712 году направлен на учёбу в Морскую академию в Петербурге. Вместе со Степаном Малыгиным в то время обучались будущие участники Великой Северной экспедиции Дмитрий и Харитон Лаптевы, Алексей Чириков, Василий Прончищев и другие.

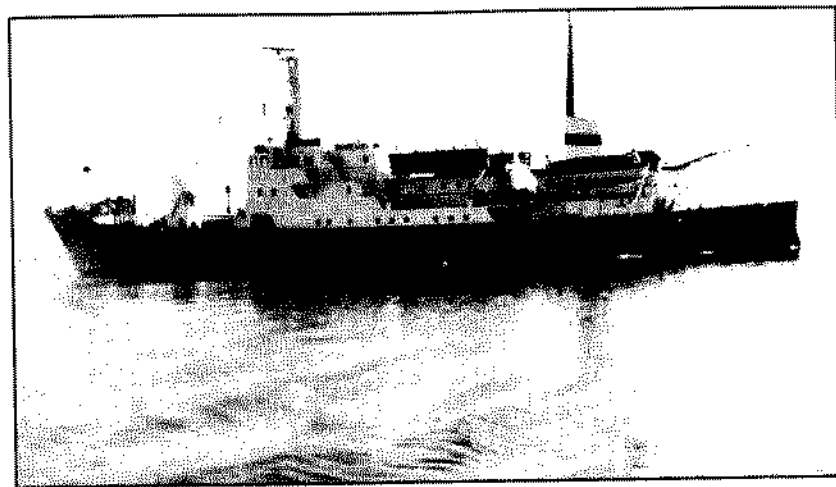
После окончания Морской академии в 1721 году Малыгин получил чин унтер-лейтенанта. Плавая на различных судах Балтийского флота, приобрёл хорошую морскую подготовку, став крупным специалистом штурманского дела. В 1731 году он написал первое в России руководство по навигации под названием «Сокращенная навигация по карте де-Редукцион». В следующем году был назначен преподавателем Штурманской роты, созданной по приказу адмирала Н.Ф.Головина (президента Адмиралтейств-коллегии).

1-й отряд Великой Северной экспедиции Степан Гаврилович Малыгин возглавил в 1736 году. Его отряду было дано задание описать морское побережье до устья Оби. В это время экспедиционные суда зимовали в Печоре. 16 мая при выходе из Печоры коч под названием «Экспедицион» был раздавлен льдом у м. Болванский Нос. Коч «Обь» продолжил плавание и у о. Голец встретился с подошедшими из Архангельска ботами «Первый» и «Второй». С.Малыгин принял командование «Первым» ботом, а командиром «Второго» стал А.Скуратов. Оба этих бота поплыли к острову Вайгач, а повреждённый льдами коч «Обь» отправился в Архангельск.

В то лето моряки обследовали пр. Югорский Шар и, описывая берега, дошли до устья р. Кары, где и зазимовали. На следующий год боты вошли в Обскую губу, впервые пройдя проливом, отделяющим о. Белый от полуострова Ямал.

Степан Гаврилович Малыгин оставил заметный след в истории русского флота. Он командовал многими большими кораблями, Рижским морским портом и Казанской адмиралтейской коллегией. Капитан-командор Малыгин был автором первого руководства по навигации, изданном на русском языке.

Умер Степан Гаврилович Малыгин в 1764 году. В его честь назван: пролив (отделяет остров Белый от полуострова Ямал) и мыс на юго-западе острова Белый в Карском море.



Гидрографическое судно «Степан Малыгин»

Построенный в 1912 году Англии и в 1914 году приобретенный Россией л/п «Малыгин» использовался на транспортных и гидрографических работах в Северном бассейне. В 1940 году «Малыгин» со всем экипажем и экспедицией погиб во время жестокого шторма у берегов Камчатки.

Г/с «Степан Малыгин» с 1971 по 1996 год работало в морях Арктики и Мирового океана.

## Дмитрий Васильевич Стерлегов (ок. 1707–1757)

1716 году поступил на учёбу в Морскую академию в Санкт-Петербурге, учился в ней в одно время с будущими участниками Великой Северной экспедиции Дмитрием и Харитоном Лаптевыми, Семёном Челюскиным, Василием Прончищевым, Степаном Малыгиным и другими.

В 1733 году штурманского ученика Дмитрия Стерлегова зачислили в состав 2-й Камчатской экспедиции Витуса Беринга и сразу же произвели в чин подштурмана.

Стерлегов работал во втором отряде, которым руководил Дмитрий Овчин, в 1734–1737 гг. они участвовали в описи берегов от Обской губы до устья Енисея. В дальнейшем Стерлегов перешёл в отряд под командованием штурмана Федора Минина. Они делали опись побережья от Енисея на Восток,

пока не встретились с отрядом Харитона Лаптева, который, двигаясь от устья Лены на запад, выполнял те же работы.

В 1740 году Дмитрий Стерлегов прошёл сухим путём из Туруханска вдоль Енисея и провёл съёмку побережья Карского моря. Двигаясь на двух собачьих упряжках, с немалыми трудностями он достиг устья р. Пясины. Дальше шёл по совершенно безлюдному берегу, ночевал в заброшенных зимовьях промышленников. 13 апреля, взойдя на высокий каменный мыс, определил его широту (75 градусов 26 минут) и здесь поставил знак. Из-за болезни глаз вынужден был вернуться к устью р. Пясины.

Мысу, до которого дошёл Дмитрий Стерлегов, в 1851 году присвоили его имя (сделал это морской историк Александр Соколов). Кроме того, именем Дмитрия Стерлегова названы: пролив между островом Песцовый и полуостровом Рыбный в шхерах Минина (первым по нему прошёл сам Стерлегов), мыс севернее мыса Могильный в Таймырском заливе (назван Р.Амундсеном в 1919 году).

С 1972 по 1992 год в морях Арктики и Мирового океана работало гидрографическое судно «Дмитрий Стерлегов».



Конверт, посвященный исследователю Арктики Дмитрию Васильевичу Стерлегову с печатью гидрографического судна, названного в его честь



**Эдуард Васильевич Толль**  
(1858–1902)

Родился и вырос в Ревеле (Таллинн). Окончил Дерптский (ныне Тартуский) университет. Получив диплом геолога, в 1886 году в качестве помощника начальника (им был Александр Александрович Бунге) был включён в состав экспедиции Петербургской Академии Наук, обследовавшей Новосибирские о-ва. За лето Эдуард Толль побывал на островах Большой Ляховский, Котельный, Фадеевский. Экспедиция дала богатый материал по геологическому строению и природе островов.

Второй раз на Новосибирских о-вах Эдуард Толль побывал в 1893 году – в его задачу входило организовать продовольственные склады для экспедиции Нансена на «Фраме». Толль был знаком с адмиралом Степаном Осиповичем Макаровым, принимал участие в первом рейсе в Арктику л/к «Ермак».

Эдуард Толль был уверен в существовании Земли Санникова и убедил руководство Академии Наук выделить средства для снаряжения экспедиции, которая бы занялась поисками этой гипотетической Земли. Для экспедиции было закуплено норвежское китобойное судно, получившее название «Заря». Под командованием лейтенанта Николая Николаевича Коломейцева оно вышло из Петербурга в июле 1900 года и направилось в Арктику. В конце сентября «Заря» встала на зимовку в арх. Норденшельда в Карском море. С началом светлого времени интенсивно проводились астрономические и магнитные определения, топографическая съёмка, геологические, ботанические и зоологические исследования. В апреле 1901 года Толль откомандировал Николая Коломейцева на материк – в командование судном вступил Федор Матисен.

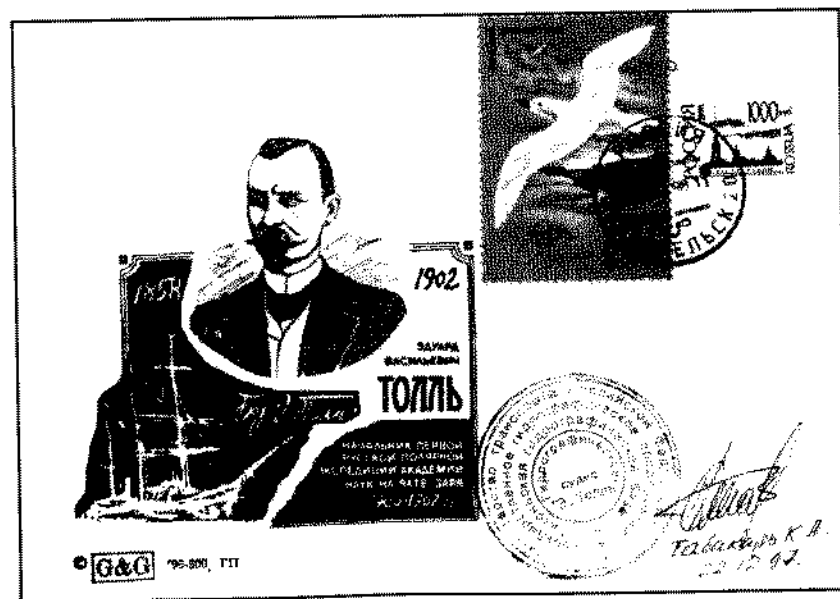
В августе льды освободили «Зарю», и та, обогнув м. Челюскина, последовала к Новосибирским островам. Вторую зимовку судно провело в б. Нерпичья на о. Котельный. 5 июня 1902 года Эдуард Толль в сопровождении астронома Фридриха Зееберга, проводников Василия Горохова и Николая Протождяконова отправился на собаках на о. Беннета, откуда собирался начать поиск Земли Санникова. В июле «Заря» выбралась из льдов, но пробиться к о. Беннета не смогла – испытывая недостаток топлива, ушла в б. Тикси, где и осталась.

На следующий год на поиски не вернувшейся группы Толля отправилась спасательная экспедиция, которую возглавил лейтенант, участник экспедиции на «Заре», будущий учёный и адмирал Александр Васильевич Колчак. С невероятными трудностями группа добралась до места, но помощь опоздала.

На о. Беннета экспедиция обнаружила хижину, построенную из плавника, в которой находилась геологическая коллекция, собранная на островах Э.В.Толлем, вещи и документы, среди которых была записка: Отправляемся сегодня на юг. Провизии имеем на 14–20 дней. Все здоровы. 26.X/8.XI. 1902 г. Э.Толль.

Можно предположить, что во время перехода с о.Беннета на Новосибирские острова Толль и его спутники, передвигаясь по дрейфующим льдам, погибли. Заслуги Э.В.Толля перед наукой велики: он первый дал геологическое описание Новосибирских островов с доказательствами того, что в прошлом уровень океанов был на 100 метров ниже нынешнего и, что наступление моря привело к изменению климата и вымиранию мамонтов и других животных. Его коллекция останков ископаемых животных насчитывала более 2500 образцов.

В память Эдуарда Васильевича Толля названы: гора на северо-западе островов Новая Земля, мыс на острове Циркуль в шхерах Минина (Карское море), залив севернее полуострова Оскара в Карском море, гора в центре острова Беннета в море Лаптевых. С 1972 года в морях Арктики и Мирового океана работает гидрографическое судно «Эдуард Толль».



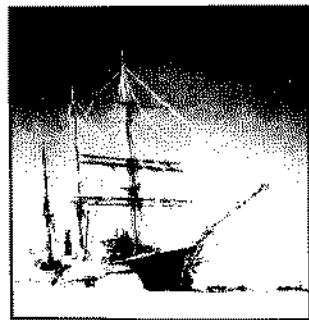
Конверт, посвящённый Эдуарду Васильевичу Толлю, начальнику Первой русской полярной экспедиции Академии Наук России

## Николай Николаевич Коломейцев (1867 – ?)

В 1887 году Николай Коломейцев окончил морскую службу на Балтийском флоте. В 1890 году был назначен прорабом в Отдельную съёмку Белого моря, занимавшуюся гидрографическими работами в Северном бассейне. Образованный и начитанный, знавший несколько иностранных языков и имевший обычную внешность русского интеллигента с небольшой бородкой и закрученными вверх усами, Н.Н.Коломейцев в то же время обладал сильной волей, смелостью и находчивостью.

В 1893 году в должности штурмана п/х «Лейтенант Овцын» Коломейцев совершил переход из Англии в устье Енисея. Этот поход известен как первое арктическое плавание военного корабля с грузом на борту (рельсами для строящейся транссибирской магистрали).

В 1900 году по просьбе начальника экспедиции Э.Толля, собиравшегося исследовать неведомую Землю Санникова в Восточно-Сибирском море, лейтенанта Коломейцева отозвали из Филадельфии (США), где он наблюдал за постройкой крейсера «Варяг», и назначили командиром яхты «Заря». В июне того же года «Заря» с экспедицией на борту вышла из Петербурга в дальнее плавание. В конце сентября встала на зимовку в арх. Норденшельда в Карском море. В начальный период зимовки Коломейцев много времени проводил в разъездах на собаках по побережью, проводя научные наблюдения. Затем между Толлем и Коломейцевым произошла ссора,



Яхта «Заря». 1910

которая не могла закончиться примирением, т.к. оба были слишком самолюбивы и не шли на компромисс. Тогда-то и решил Коломейцев покинуть судно. При этом воспользовался предлогом о необходимости сооружения складов топлива по пути следования «Зари». Ближайший населенный пункт Гольчиха на берегу Енисея находился на расстоянии 900 километров, но ни расстояние, ни суровые зимние условия не остановили Коломейцева. Передвигаясь на собачьих упряжках вместе с промышленником Расторгуевым, они

Николай Николаевич Коломейцев  
в экспедиции. 1900



отправились в далёкий путь. Дважды, из-за неточности карт и нехватки собачьего корма, путники возвращались на судно и, немного отдохнув, снова отправлялись в путь. Достичь Гольчихи удалось только с третьего раза.

Занимаясь съёмкой местности во время этих поездок, Николай Коломейцев внёс большие изменения в карту побережья Таймыра. В последующем он командовал л/к «Ермак», а с началом русско-японской войны был командиром миноносца «Буйный», участвовал в переходе с Балтики на Дальний Восток 2-й Тихоокеанской эскадры адмирала Рождественского.

На «Буйном» командир Коломейцев поддерживал строгую дисциплину, требуя от подчинённых знания своего дела, чёткости выполнения его распоряжений, умения обращаться с техникой, меткости стрельбы, т.е. старался держать на должной высоте боевую подготовку экипажа. Зная себе цену, Коломейцев не пресмыкался перед командующим эскадрой адмиралом Рождественским, за что тот при всяком удобном случае старался унижить независимого командира. Однако, именно миноносец «Буйный» и его командир спасли штаб эскадры во главе с адмиралом Рождественским, сняв его с гибнущего броненосца «Суворов» во время боя с японцами в Цусимском проливе. У миноносца была повреждена главная машина, и после передачи штаба на борт другого корабля, «Буйного» намеренно затопили.





Конверт, посвящённый исследователю Арктики Николаю Николаевичу Коломейцеву, с печатью гидрографического судна, названного в его честь.

В годы Первой мировой войны Н.Н.Коломейцев в звании контр-адмирала командовал дивизией крейсеров Балтийского флота. После революции 1917 года эмигрировал. Одни источники говорят, что Коломейцев умер в 1919 году, другие – что он погиб случайно под гусеницами американского танка при освобождении Парижа от немцев (1944).

Именем Николая Николаевича Коломейцева названы: пролив между островами Баранова и Подковы в шхерах Минина, бухта на полуострове Заря, острова севернее островов Восточных в архипелаге Норденшельда, река, впадающая в залив Вальтера на полуострове Таймыр.

Гидрографическое судно «Николай Коломейцев» с 1972 по 2000 год работало в морях Арктики и Мирового океана.

## Валериан Иванович Альбанов (1882–1919)

Родился 26 мая 1882 года в Уфе в семье ветеринарного врача, служившего в армии. В связи с отъездом отца в длительную командировку в Туркестан, семья Альбановых проживала в доме брата отца – инспектора народных училищ Уфимской губернии. Отец и дядя хотели, чтобы Валериан стал инженером, но тот решил поступать в Морское училище. В 1900 году, после четырёхмесячной плавательской практики, В.Альбанов поступил в Петербургские мореходные классы. Четыре года учёбы, совмещаемые с практикой на судах, прошли, и в 1904 году Альбанов получил право работать на должностях соответствующих званию штурмана 2-го разряда, но в связи с проходившей русско-японской войной всех выпускников призвали на военную службу на кораблях Балтийского флота. Два года служил на кораблях Балтийского флота, затем помощником капитана парохода «Обь» плавал по Енисею, Енисейскому заливу, руководил установкой вех на фарватере, занимался лоцманской проводкой.



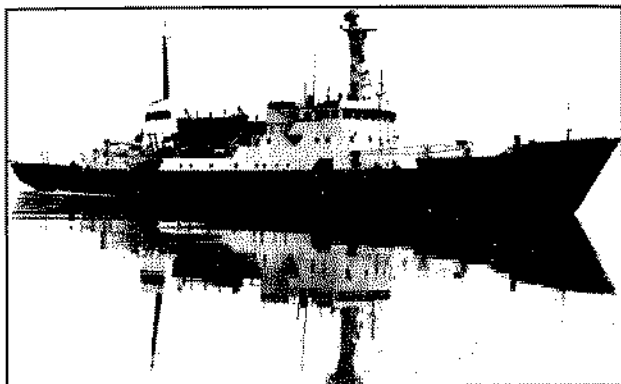
Валериан Иванович Альбанов

В 1908 году Валериан Альбанов получил диплом штурмана дальнего плавания и работал на Балтике. В 1911 году переехал в Архангельск и два года на п/х «Кильдин» ходил из Архангельска в порты Англии. В 1912 году лейтенант Георгий Львович Брусилов\* собирался пройти Северным Морским путём на шхуне «Св. Анна». Он пригласил Валериана Альбанова в свой экипаж на должность старшего помощника и штурмана.

10 августа «Св. Анна» вышла из Петербурга и после захода в Кольский залив, где были пополнены запасы продовольствия и снабжения, вышла в арктическое плавание. Пройдя через пролив Югорский Шар в Карское море, шхуна попала в тяжёлые льды, и от берегов Ямала начался её дрейф на север. Зимовка была очень сложной, многие заболели. Отношения между

\* Племянник генерала от артиллерии Алексея Алексеевича Брусилова.

Гидрографическое  
судно «Валериян  
Альбанов»



Брусиловыми и его помощником обострились до такой степени, что Альбанов попросил освободить его от выполнения обязанностей. Лето 1913 года освобождению из ледового плена не способствовало, началась вторая полярная ночь.

В январе 1914 года Валериан Альбанов с разрешения Брусилова начал готовиться к пешему переходу на ЗФИ, к северу от которой в это время находилась «Св. Анна». Надежды на скорое освобождение судна из льда не было, поэтому вместе с ним решили идти ещё 13 человек.

13 апреля 1914 года Альбанов и его попутчики распрощались с теми, кто оставался на шхуне, и они двинулись к югу. Люди тащили за собой по льду нарты с лёгкими каяками (лодками) и необходимым запасом продовольствия. Вскоре три человека не выдержали трудностей и вернулись на судно. Путь по льдам через разводья был необычайно тяжёлым, к тому же лёд дрейфовал на запад, что удлиняло маршрут. Только 8 июля путешественники ступили на землю. Это была крайняя точка м. Мэри Хармсуорт на западе о. Земля Александры. К этому времени продовольствие иссякло, и люди теряли остатки сил. Отдохнув несколько дней, они разделились на две партии, одна пошла по берегу, а вторая поплыла на двух каяках. Обе двинулись на юг. 22 июля на м. Флора о. Нортбрук, где сохранились постройки и запас продовольствия от прежних экспедиций, добрались только два человека: Валериан Альбанов и матрос Александр Конрад. Остальные 9 человек дойти не смогли, некоторые умерли от крайнего истощения, другие, вероятно, утонули во время переправы через полыньи и проливы между островами. На м. Флоры путников подобрало судно «Св. мученик Фока» экспедиции Георгия Седова. Судно возвращалось на Большую Землю после неудачной попытки достигнуть Северного полюса, во время которой Седов умер. На нём выжившие добрались до Архангельска.



Конверт, посвящённый исследователю Арктики Валериану Ивановичу Альбанову.  
с печатью гидрографического судна, названного в его честь

Валериан Альбанов доставил донесение Георгия Брусилова, вахтенные журналы «Св. Анны», материалы метеонаблюдений и другие свидетельства. Дневник Валериана Альбанова с его воспоминаниями о ледовом походе был впервые опубликован в 1918 году журналом «Записки по гидрографии».

С ноября 1914 года Альбанов работал в Архангельске старшим помощником капитана на ледорезе «Канада» (позднее «Ф. Литке»). В 1918 году он переехал в Красноярск и плывал на пароходе «Север» в составе Обь-Енисейского гидрографического отряда. После окончания навигации 1919 года Альбанов был вызван в Омск в гидрографическое управление, на обратном пути заболел тифом и умер. По другим сведениям на станции Ачинск рядом с поездом, в котором он ехал, взорвался состав с боеприпасами, повлекший большие разрушения и человеческие жертвы.

Именем Валериана Ивановича Альбанова названы: мыс на востоке острова Гукера (архипелаг Земля Франца Иосифа), островок у полуострова Скуратова (Карское море), ледник на северо-западе острова Октябрьской революции (архипелаг Северная Земля).

С 1972 года по 1997 год в морях Арктики и Мирового океана работало гидрографическое судно «Валериан Альбанов».



## Владимир Иосифович Сухоцкий (1904–1969)

Родился 23 апреля 1904 года в Царском селе под Петербургом (ныне город Пушкин). В 1925 году окончил Ленинградское Военно-морское гидрографическое училище, по окончании которого был назначен помощником командира гидрографического судна Черноморского флота. В 1932 году окончил гидрографический факультет Военно-морской академии и снова был направлен на Черное море. С 1938 года работал в ГУ Главсевморпути старшим инженером гидрографом, с 1939-го – начальником Учебно-производственного отряда на Новой Земле. Привлекая гидрографические суда, отряд выполнял картографические работы на западном побережье Новой Земли от Карских Ворот до пр. Маточкин Шар. Благодаря промерам глубин, были выявлены навигационные опасности, открыты новые фарватеры и составлены карты крупного масштаба. В этом отряде проходили практику многие полярные гидрографы.

В 1941 году В.И.Сухоцкий возглавил ГУ ГУСМП. Осенью 1941 году девять руководящих работников этого управления во главе с Сухоцким были эвакуированы из Ленинграда в Красноярск, откуда в военные годы они руководили работой Полярной гидрографии. Под руководством Сухоцкого коллектив Гидрографического предприятия возобновил после войны гидрографические работы в Арктике, взялся за обновление гидрографического флота, затевал



Владимир Иосифович Сухоцкий



Конверт с печатью гидрографического судна «Владимир Сухоцкий»

и организовывал крупные экспедиции в Обской губе, на ЗФИ, в Байдарацкой губе и на восточном участке трассы Северного морского пути.

В 1961 году инженер-капитан I ранга Владимир Иосифович Сухоцкий оставил свою беспокойную и очень ответственную должность руководителя и вышел на пенсию. Умер он в Ленинграде в 1969 году.

В честь Владимира Иосифовича Сухоцкого назван пролив между островом Лишний и берегом материка на побережье полуострова Таймыр. С 1974 года в морях Арктики работает гидрографическое судно «Владимир Сухоцкий».

## Сергей Николаевич Кравков (1894–1942)

Родился в 1894 году в Петербурге в семье Николая Павловича Кравкова, известного учёного, создателя отечественной фармакологической школы, впоследствии ставшего членом-корреспондентом Российской Академии Наук. Родители надеялись, что их сын станет врачом, однако Сергей, с детства грезивший морем, настоял на учёбе в Морском кадетском корпусе.

Свой первый офицерский чин мичман Кравков получил в июле 1914 года, за несколько дней до начала войны с Германией, во время которой воевал в Черноморском флоте. После окончания в 1917 году севастопольских штурманских курсов лейтенант Кравков служил штурманом на эсминце «Громкий», а после оккупации юга России немцами в 1919 году совершил переход на п/х «Иерусалим» из Севастополя во Владивосток.

На Дальнем Востоке Кравков работал штурманом и командиром гидрографических судов, где постоянно общался с известным гидрографом Б.В.Давыдовым. С 1923 года и до конца своей жизни Сергей Кравков занимался гидрографическими исследованиями на трассе Северного морского пути. Ежегодно он участвовал в экспедициях в Обь-Енисейский район, юго-западную и центральную части Карского моря. Причём то в качестве гидрографа, то в должности помощника командира гидрографического судна, то на ставке астронома или девиатора (специалиста по судовым магнитным компасам, определяющем отклонение картушки\* компаса от линии меридиана вследствие влияния больших масс железа или электромагнитных полей). Получив практические навыки в точной полевой астрономии, он добился звания астронома и с 1932 года специализировался на астрономических работах. Это им определены десятки астрономических пунктов в разных районах Арктики. Например, только в одном 1933 году, работая в составе Западно-Таймырской экспедиции по изысканию авиатрасс Главсевморпути, Кравков определил положение пяти таких пунктов.

В 1935 году Сергей Кравков работал в Гыданском заливе, в 1937-м зимовал на побережье Восточно-Сибирского моря, и везде в результате его работ появлялись так необходимые геодезистам и картографам опорные пункты, без которых создать морскую карту невозможно.

\* Диск с делениями на градусы или румбы.



Конверт, посвящённый исследователю Арктики Сергею Николаевичу Кравкову, с печатью гидрографического судна, названного в его честь

В 1940 году Сергей Николаевич выполнял астрономические работы в дельте реки Лены на астропункте Быков мыс и отморозил ноги и руки. Спасая его, врачи Тиксинской больницы ампутировали ему стопы и кисти обеих рук. Едва оправившись после операции, учёный вернулся в Ленинград и снова пришёл в Гидрографическое управление Главсевморпути. На работу его взяли в научный гидро-картографический архив, через который проходили все материалы, связанные с исследованиями Арктики.

Умер Сергей Николаевич Кравков в блокадном Ленинграде в суровую зиму 1942 года. Его именем назван остров в группе островов Мона в Карском море (положение этого острова было определено самим Кравковым в 1933 году).

Гидрографическое судно «Сергей Кравков» с 1974 года работает в морях Арктики и Мирового океана.



**Николай Иванович Евгенов**  
(1882–1964)

Родился 14 августа 1882 года в Новгородской губернии в семье учителя гимназии. Осенью 1902 года поступил в Морской корпус. В 1908 году, будучи в учебном плавании на линкоре «Слава», оказывал помощь жителям Мессины (о. Сицилия), пострадавшим от разрушительного землетрясения. За оказание помощи итальянскому народу ему вручили награду Италии — серебряную медаль. В 1909 году Евгенов окончил Морской корпус, и был произведён в чин мичмана. В 1910 году он впервые попал в Арктику в составе экипажа п/с «Бакан» — летом оно ходило с Балтики в Баренцево море для охраны русских территориальных вод и промыслов Севера. Тогда же Николай Евгенов познакомился на Новой Земле с Георгием Седовым, увидел красоты Севера и полюбил Арктику.

В 1913 году лейтенанта Евгенова назначили помощником начальника гидрографической экспедиции. В восточных морях Ледовитого океана он плывал вахтенным начальником на л/п «Вайгач», а позднее — старшим штурманом л/п «Таймыр». В 1915 году эти суда впервые прошли с востока на запад Северным морским путем и прибыли в Архангельск после зимовки, которую провели в восточной части арх. Норденшельда.

В 1916–1918 гг. на эсминце «Орфей» Евгенов участвовал в боевых действиях Балтийского флота. После демобилизации в 1918 году выезжал в США, затем служил в Омском геодезическом отделе Комсевморпути. В 1920–1922 гг. участвовал в Усть-Ленской экспедиции, исследовавшей условия плавания на одном из самых сложных участков арктической трассы. В последующие годы Евгенов строил первую Советскую арктическую обсерваторию Маточкин Шар, собирал материалы и на их основе издал первую Лоцию Карского моря, за которую получил степень доктора географических наук.

С 1926-го по 1931 год Николай Евгенов возглавлял Карские товарообменные экспедиции, прорвавшие экономическую блокаду СССР. В 1933 году его назначили заместителем начальника ГУ Главсевморпути по науке. На л/п «Садко» он участвовал в трёх высокоширотных экспедициях. На этом пароходе в 1937–1938 гг. зимовал в море Лаптевых.



Конверт, выпущенный в ознаменование 100-летия со дня рождения исследователя Арктики Николая Ивановича Евгенова

В мае 1938 года Евгенов вернулся в Ленинград, где был арестован. В 1943 году его освободили. В 1944–1947 гг. Евгенов работал старшим инженером, затем — директором Архангельской научно-исследовательской обсерватории. С 1947 года он — профессор, заведующий кафедрой океанологии Ленинградского Гидрометинститута. В 1951 году перешел на работу в Ленинградское отделение Государственного океанографического института. Николай Иванович Евгенов умер 13 мая 1964 года. Его именем названы: бухта в заливе Седова на Новой Земле, мыс на юго-восточной оконечности острова Большевик на Северной Земле, мыс на Земле Виктории в Антарктиде.

Гидрографическое судно «Николай Евгенов» с 1974 года работает в морях Арктики и Мирового океана.

## Федор Андреевич Матисен (1872–1921)

Русский и советский гидрограф, участник многих арктических экспедиций. Родился 1 июня (20 мая ст.ст.) 1872 года в Петербурге. В 1892 году окончил Морской кадетский корпус, в 1894-м – штурманский класс. Служил сначала на Балтике, а с 1897 года – на Тихом океане. В качестве вахтенного начальника на транспорте «Бакан» в 1899 году участвовал в Шпицбергенской градусной экспедиции, затем – в Русской полярной экспедиции Академии наук (1900–1903): до февраля 1901 года был старшим офицером экспедиционной яхты «Заря», затем её командиром, а осенью 1902 года (после гибели Э.В.Толля) возглавил экспедицию.

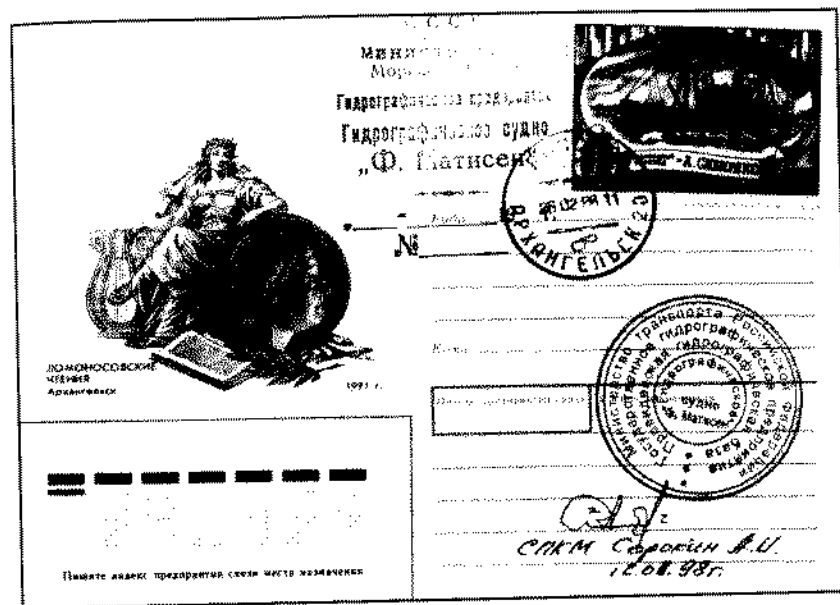
Зиму 1902–1903 гг. «Заря» зимовала на внутреннем рейде бухты Тикси (сюда её привёл Ф.А.Матисен). В 1903 году Матисен был командирован в Тикси с целью разоружения яхты «Заря» и обследования бухты. Вместе помощником-казаком он поставил на берегу 17 триангуляционных знаков, определил расстояния, провёл съёмку. В итоге вскоре появилась первая подробная карта б. Тикси.

Во время русско-японской войны служил на крейсере «Жемчуг», входившим в состав 2-ой Тихоокеанской эскадры, сначала в должности старшего вахтенного начальника, затем – старшего штурмана.

Федор Андреевич Матисен участвовал в подготовке гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1910–1915), наблюдал за постройкой на Невском заводе транспорта «Таймир», был его первым командиром. В 1910–1917 гг. командовал речной канонерской лодкой «Ураган» и



Федор Андреевич Матисен



Конверт с печатью гидрографического судна «Федор Матисен»

отрядом судов Амурской флотилии. В 1915 году был произведён в капитаны 1 ранга.

В 1919 году, уже при Советской власти, Матисена направили в Сибирь для участия в работе экспедиции Восточно-Сибирского района Северного Ледовитого океана. Вскоре территорию Сибири заняли белогвардейцы. В 1920 году, после восстановления Советской власти, работы возобновились, их в качестве начальника экспедиции возглавил Федор Андреевич Матисен. Экспедиция работала в устьях рек Лена и Оленек и продолжалась несколько лет. Всего в период 1902–1921 гг. Матисен семь раз одолел дорогу в Тикси и обратно по морю, по реке и сухопутным путём.

Умер Матисен от тифа 23 декабря 1921 года в Иркутске. Его имя присвоено: мысу на острове Подкова в шхерах Минина (Карское море), проливу на юге архипелага Норденшельда (Карское море), горе на острове Шпицберген.

Гидрографическое судно «Федор Матисен» с 1977 года работает в морях Арктики и Мирового океана.



## Георгий Сергеевич Максимов (1876–1955)

Русский и советский гидрограф-геодезист, заслуженный деятель науки и техники, профессор, доктор гидрографических наук. Родился 12 октября 1876 году в Петрограде в семье литератора-этнографа, почётного академика Сергея Васильевича Максимова. После окончания в 1896 году Морского кадетского корпуса служил на Тихом океане, ходил на военных кораблях в Арктику охранять промыслы. Окончив Морскую академию, стажировался в Пулковской обсерватории, получил звание гидрографа-геодезиста. С 1905 года возглавлял гидрографическую партию на Балтике, а в 1908 году был переведён в отдельную Мурманскую съёмку. В 1911 году принял руководство гидрографической экспедицией Ботнического залива, в 1914 году возглавил геодезический отдел ГГУ\*.

В 1917 году по инициативе полковника Георгия Максимова в Морском ведомстве стали действовать курсы гидрографов. В последующие годы на них для отечественной гидрографии было подготовлено немало ценных специалистов. Максимов в эти годы был директором гидрографии и штурманского дела Управления по обеспечению безопасности судоходства на Балтийском море (Убекобалт). Затем в Пулковской обсерватории вёл для гидрографов практическую астрономию, преподавал в Политехническом институте, в военно-морском гидрографическом училище, заведовал геодезическим отделением Гидрологического института.

Максимов был одним из тех, кто принимал участие в организации Гидрографического управления и Гидрографического института Главсевморпути. С первых дней работы этого института он возглавлял в нём кафедру гидрографии.

В годы Великой Отечественной войны Георгий Максимов потерял в блокадном Ленинграде жену, дочь, двух сыновей. В феврале 1942 года в тяжёлом состоянии его эвакуировали в Красноярск, где он работал заведующим Бюро изученности ГУ ГУСМП. По возвращении в Ленинград

\* ГГУ – Главное Гидрографическое Управление.



Конверт, посвящённый Георгию Сергеевичу Максиму  
и гидрографическому судну, названному в его честь

в 1944 году он продолжал работу в Гидрографическом институте, вскоре преобразованном в ВАМУ.

Перу Максимова принадлежит более сотни фундаментальных трудов по вопросам геодезии и гидрографии. Его именем назван мыс на острове Земля Георга в ЗФИ.

Гидрографическое судно «Георгий Максимов» с 1977 года работает в морях Арктики и Мирового океана.

**Иван Алексеевич Киреев  
(1888–1958)**

Иван Алексеевич Киреев — гидрограф, доктор военно-морских наук — родился 26 сентября 1888 года в Варшаве. Во время обучения в морском кадетском корпусе, находясь в учебном плавании, вместе с другими гардемаринами оказывал помощь жителям города Мессины, пострадавшим от землетрясения в 1908 году. В годы Первой мировой войны в качестве флагманского штурмана дивизии траления Киреев участвовал в ряде боевых операций, разработал комплекс технических и организационных приёмов боевого траления.

В 1918–1922 гг. был краснофлотцем, занимал командные должности в тральных подразделениях. Перед демобилизацией (в 1924 году) некоторое



Конверт, посвященный исследователю Арктики Ивану Алексеевичу Кирееву и гидрографическому судну, названному в его честь.

время работал в военной гидрографии.

В 1926–1928 гг. Иван Киреев служил в Бюро погоды и ледовой службы Главной геофизической обсерватории. В 1928–1932 гг. возглавлял опись и изыскания для строительства гидроэлектростанций на озере Севан. В 1932–1933 гг. руководил Зеравшанской ледниковой экспедицией ГТИ в составе Таджико-Памирской экспедиции Академии Наук СССР.

С 1934 года работал в ГУ ГУСМП навигатором, гидрографом, заместителем начальника и начальником гидрографических экспедиций.

На д/п «Малыгин» возглавляемая Киреевым экспедиция в 1935 году обследовала центральную часть Карского моря и открыла о-ва Кирова. Киреев — автор таблиц по определению поправки на отклонение лотлиния от вертикали.

С 1940 года он служил в ВМФ СССР на многих штабных и научных должностях. В 1943 году Киреев получил звание капитана 1 ранга. Умер он от паралича сердца в Москве 24 ноября 1958 года.

Именем Ивана Алексеевича Киреева назван мыс в заливе Благополучия на Новой Земле. Гидрографическое судно «Иван Киреев» с 1977 года работает в морях Арктики и Мирового океана.



**Павел Иванович Башмаков**  
(1890–1942)

Родился в 1890 году. У его отца и матери было шестеро детей. Отец был служителем Жужмуйского маяка в Онежском заливе Белого моря. После его смерти материальное положение семьи ухудшилось. Когда Павел стал учеником торгово-мореходного училища, его мать была вынуждена подавать прошение о назначении ему материальной помощи. По просьбе начальника училища местный пристав проверил материальное положение семьи Башмаковых и в своём ответе сообщил: *«Имущества, кроме одежды и самого необходимого в домашнем быту – ничего нет. Существуют на жалованье сына Александра. Башмаковы люди не состоятельные»*.

Трудно приходилось, но благодаря воле и огромной работоспособности Павел Башмаков окончил училище успешно. В 1909–1911 гг. он работал на



Конверт, посвященный исследователю Арктики Павлу Ивановичу Башмакову, и гидрографическому судну, названному в его честь

гидрографических судах, а в 1911–1913 гг. – в Дирекции маяков и лоции Белого моря. В 1913–1914 гг. был прорабом отдельных съёмок Белого моря и Мурманского берега. С июля 1914 года служил матросом, затем – прапорщиком на гидрографических судах Балтийского флота. В 1915–1920 гг. Башмаков – лоцмейстер Беломорского района Дирекции маяков и лоции Белого моря. В 1920–1921 гг. – лоцмейстер Управления по безопасности кораблевождения в Белом и Баренцевом морях (Убекосевер), затем до 1931 года – начальник гидрографического отдела Убекосевер. С 1933 по 1937 год он руководил Гидрографическим отделом Архангельского территориального Управления Главсевморпути, позднее переименованного в Новоземельский гидроотдел (с 1941 года – Архангельская Гидрографическая база).

С 1921 по 1940 год, помимо службы в гидрографических организациях, Павел Иванович Башмаков преподавал в Архангельском морском техникуме, где читал лекции по навигации, лоции, метеорологии и астрономии. Он – автор книг и статей по гидрографии, истории освоения Северного морского пути, подготовил статьи для Большой и Малой Советских энциклопедий, написал рецензии на книги об Арктике. Он же является автором изобретений в области гидрографии. В 1925 году вышла книга П.И. Башмакова «Маячное дело и его историческое развитие», служившая пособием для гидрографов нескольких поколений.

Имя ученого-гидрографа П.И. Башмакова было широко известно среди специалистов, связавших свою жизнь с морем. Весной 1924 года Павла Ивановича наградили именным подарком – секстаном, на крышке футляра которого была прикреплена серебряная пластинка с выгравированными словами из приказа по Морскому ведомству: «Награждается с утверждения Революционного Совета СССР... гидрограф Башмаков Павел Иванович за неустанные труды, направленные к улучшению условий мореплавания на Белом и Баренцевом морях и за разработку ряда руководств для плавания в указанных водах».

Умер Павел Иванович в 1942 году в Архангельске. В 1963 году решением Архангельской областной Совета депутатов трудящихся проливу между островами Гофмана и Беккера (архипелаг Земля Франца Иосифа) было присвоено имя гидрографа Башмакова.

Гидрографическое судно «Павел Башмаков» с 1977 года работает в морях Арктики и Мирового океана.

## Яков Константинович Смирницкий (1907–1940)

Советский гидрограф, участник многих арктических экспедиций 1934–1940 годов.

Родился 3 сентября 1907 года в Петербурге в семье учителя. В 1923 году окончил Военно-морское училище им. Фрунзе по специальности морская гидрография. До 1932 года служил на Балтике в подразделениях военной гидрографии, занимая должности младшего и старшего производителя работ и начальника партии. В 1932 году был зачислен в Военно-морскую академию им. Ворошилова, но в 1935 году, уже в период работы над дипломным проектом, был отчислен из академии и демобилизован из ВМФ. Основанием для отчисления и демобилизации мог быть, вероятно, скрытый Смирницким, факт, что в 1912–1915 годах его отец имел какое-то отношение к служителям



Конверт, посвященный Якову Константиновичу Смирницкому  
и гидрографическому судну, названному в его честь

культа. В том же 1935 году Смирницкий был зачислен в ГУ Главсевморпути и начал свою работу в Арктике начальником Отдельной гидрографической партии на Новой Земле. В 1937 году он возглавлял гидрографическую партию на г/с «Евгенов», после чего был направлен начальником экспедиции, проводившей обследование Новосибирских островов. Одновременно с 1939 года Я.К.Смирницкий замещал начальника ГУ ГУСМП по производственной части. В навигацию 1940 года возглавлял экспедицию на л/п «Малыгин», обследовавшую побережье и проливы Новосибирских островов. По окончании арктической навигации «Малыгин» направился во Владивосток, но погиб 27 октября 1940 года в Беринговом море в результате жестокого шторма, продолжавшегося несколько суток. Вместе с судном погиб весь экипаж и экспедиционный состав.

В своей книге «Автографы на картах» С.В.Попов пишет: В поисках «Малыгина» принимали участие многочисленные суда, самолёты, пограничники и рыбаки Камчатки. На полуострове Озёрном были найдены обломки надстроек, шлюпок, отдельные предметы экспедиционного и судового имущества. Нашли и портфель начальника экспедиции Я.К.Смирницкого с деньгами и документами, предусмотрительно набитый пробкой и тщательно увязанный. Даже в минуты смертельной опасности этот человек думал о сохранении хотя бы части ценностей вверенной ему экспедиции.

В его честь названа бухта на юге острова Котельный (Новосибирские острова).

С 1977 года в морях Арктики и Мирового океана работает гидрографическое судно «Яков Смирницкий».



## Алексей Васильевич Марышев (1906–1981)

Родился 7 октября 1906 года в Петербурге. После окончания первого класса реального училища вместе с отцом переехал в деревню Захаркино Калязинского уезда Тверской губернии, где продолжал учиться в школе. Снова переехав в Петербург, работал матросом и учеником подрывника, плавал на судах Совторгфлота. Одно время был боцманом теплохода «Рудзутак», курсировавшего на линии Ленинград–Лондон. Окончив учебно-курсовой комбинат Балтийского пароходства, Алексей Марышев получил диплом штурмана малого плавания. Впервые попал в Арктику в 1933 году в качестве помощника капитана бота «Гыдоям», который входил в состав Западно-Таймырской экспедиции. В 1934 году Марышев, будучи 2-м помощником капитана судна «Сталинец» ГУ ГУСМП, работал в шхерах



Конверт, посвящённый исследователю Арктики Алексею Васильевичу Марышеву и гидрографическому судну, названному в его честь

Минина в Карском море. В 1938 году был капитаном г/с «Профессор Визе», в 1939–1940 гг. командовал г/с «Папанин», на котором базировалась гидрографическая экспедиция, работавшая в Таймырском заливе.

Во время Великой Отечественной войны Марышев плавал в арктических водах. В 1943 году его назначили капитаном на л/п «Таймыр». В порту Диксон пароход зазимовал. Чтобы время проводить с пользой, Марышев стал преподавать навигацию на курсах штурманов. Одним из его учеников был Юрий Сергеевич Кучиев, будущий Герой Социалистического Труда, капитан а/л «Ленин» и «Арктика». 17 августа 1977 года Кучиев вошёл в историю мореплавания как капитан, который первым в мире привёл судно (а/л «Арктика») на вершушку Земли – Северный полюс.

За самоотверженную работу в годы Великой Отечественной войны Алексей Васильевич Марышев был награждён орденом Отечественной войны I степени. В мирное время он продолжал трудиться капитаном гидрографических судов, неоднократно зимовал в арктических базах. Прекрасно зная район плавания, обладая большим опытом, А.В.Марышев всегда находил верные решения, и аварийные ситуации обходили его стороной.

В 1951 году Марышев, командуя г/с «Темп», в рекордно короткий срок (16 суток) совершил переход по всему Северному морскому пути от Архангельска до порта Провидения. Для сравнения: в 1932 году «Сибиряков» на этот переход затратил 65 суток.

В конце 60-х годов XX века Почётный полярник Алексей Васильевич Марышев вышел на пенсию. Умер он в Ленинграде в 1981 году. Его имя присвоено мысу в Таймырском заливе – там в своё время он зимовал на судне.

Гидрографическое судно «Алексей Марышев» с 1990 года работает в морях Мирового океана.

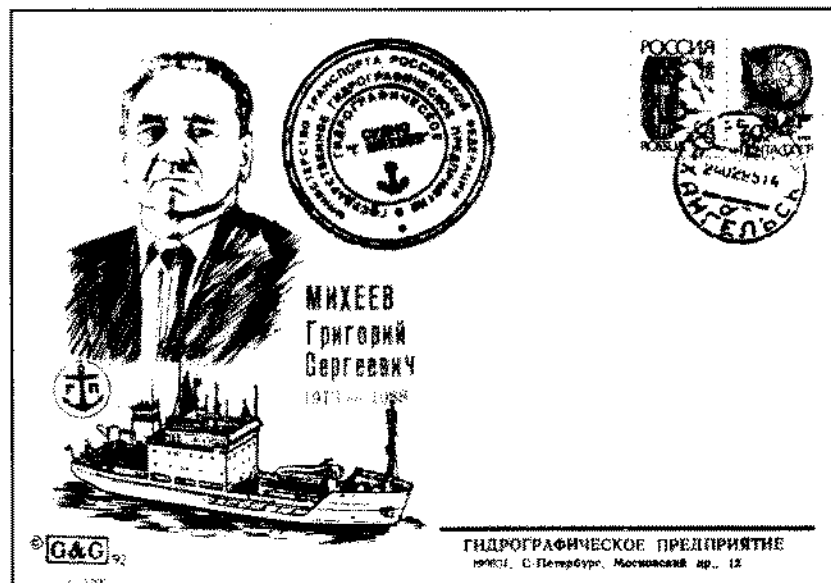
**Григорий Сергеевич Михеев**  
**(1913–1988)**

Родился в 1913 году в деревне Шульгино Рязанской области. В 1934 году поступил на курсы гидрографов, организованные при ГУ Главсевморпути в Ленинграде. Летом того же года в качестве практиканта участвовал в гидрографической экспедиции на л/п «Малыгин» в Карском море. В 1936 году поступил и в 1940 году окончил Ленинградский Гидрографический институт ГУСМП, после чего работал в ГУ Главсевморпути, участвовал в летних и зимовочных экспедициях. К примеру, в 1940–1944 гг. в качестве инженера-гидрографа и начальника гидрографического отряда работал в экспедиции, исследовавшей западное побережье Таймыра.

В 1945–1949 гг. Григорий Сергеевич Михеев работал в Тиксинской гидробазе, затем руководил Диксонской гидробазой. В начале 60-х годов

XX века возглавил коллектив Тиксинской гидробазы, на этом посту трудился до 1964 года, затем (до выхода на пенсию) работал в Ленинграде в Гидрографическом предприятии Минморфлота СССР.

Почётный полярник Григорий Сергеевич Михеев был награждён орденом «Знак почёта» и несколькими медалями. Умер он в 1988 году. В его честь названо гидрографическое судно «Григорий Михеев». С 1990 года оно работает в морях Мирового океана.



Конверт, посвященный исследователю Арктики Григорию Сергеевичу Михееву и гидрографическому судну, названному в его честь



## Петр Иванович Котцов (1895–1987)

Родился Петр Котцов 29 января 1895 года вблизи Архангельска, в деревне Залахотье, в семье лоцмана. В 1911 году окончил школу и начал работать лоцманским учеником в Обществе архангельских лоцманов, старостой которого был его отец. Одновременно с 1914 года в межнавигационный период обучался в Архангельском мореходном училище, по окончании которого был призван на военную службу с откомандированием в училище мичманов. В октябре 1917-го его, двадцатидвухлетнего, направили в Мурманск вахтенным начальником на п/с «Соколица», а уже в ноябре того же года общим собранием команды избрали в члены Центрального комитета Мурманской флотилии. Затем Котцов работал помощником боцмана на пассажирском пароходе «Федор Чижов». В мае 1918 года это судно было



Конверт, посвященный исследователю Арктики Петру Ивановичу Котцову, и гидрографическому судну, названному в его честь

торпедировано немецкой подводной лодкой в гб. Вайда на Мурманском побережье. Котцов был ранен, вылечился и приехал в Архангельск. В мае 1919 года его мобилизовали в Белую армию, но по пути к месту назначения он сумел перейти на сторону красных. После проверки (в апреле 1920 года) его направили служить в Военно-Морской флот, где он пробыл до августа 1937 года, занимая должности помощника командира и командира гидрографических судов Северного флота. 12 августа 1937 года демобилизовался в запас в звании капитана 3-го ранга.

С 1 января 1938 года Петр Иванович Котцов начал свою работу в Архангельской гидрографической базе в качестве капитана. Ходил на гидрографических судах «Вихрь», «Песец», «Шторм». В предвоенные навигации они выполняли лоцмейстерские и промерные работы в пр. Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар и в юго-западной части Карского моря.

В 1942 году Петра Ивановича назначили капитаном ордена Трудового Красного Знамени г/с «Мурманец». В 1938 году оно прославилось своим участием в спасении дрейфующей станции «Северный Полус-1» во главе с Иваном Дмитриевичем Папаниным, а в 1940 году в освобождении из ледового плена л/п «Георгий Седов», за что и было награждено высокой наградой. В годы войны «Мурманец» работал в водах Северного Ледовитого океана как ледовый и оперативный разведчик. Именно тогда в полной мере раскрылся талант самоотверженного труженика Арктики Петра Ивановича Котцова. Его наградили орденом Отечественной войны, медалями «За оборону Заполярья», «За победу над Германией», значком «Почётному полярнику».

Умер Петр Иванович 14 сентября 1987 года в Архангельске в возрасте 92-х лет.

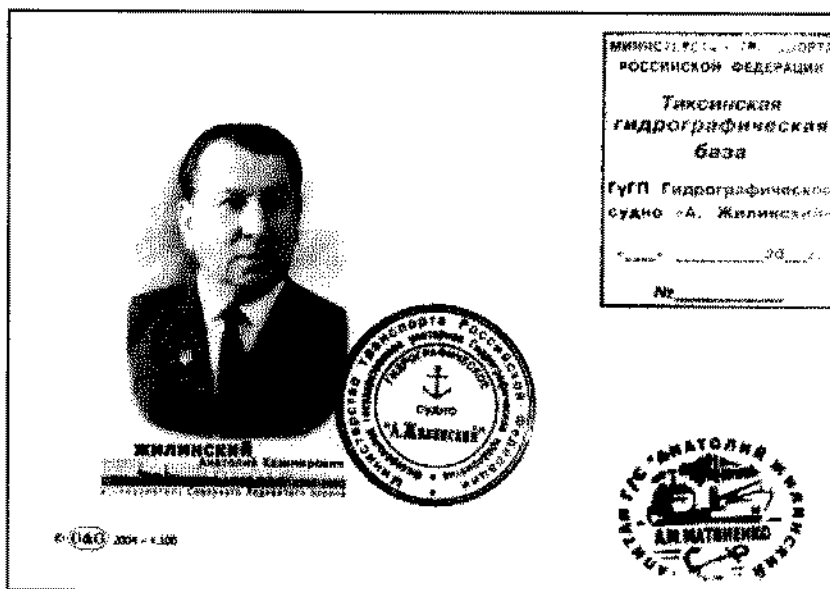
В наши дни имя заслуженного ветерана, отдавшего немало сил становлению гидрографии Севера, не забыто. Построенное в 1991 году в Финляндии гидрографическое судно нового поколения названо в его честь — «Петр Котцов». По сей день оно продолжает работу в морях Арктики и Мирового океана.

## Анатолий Казимирович Жилинский (1912–1993)

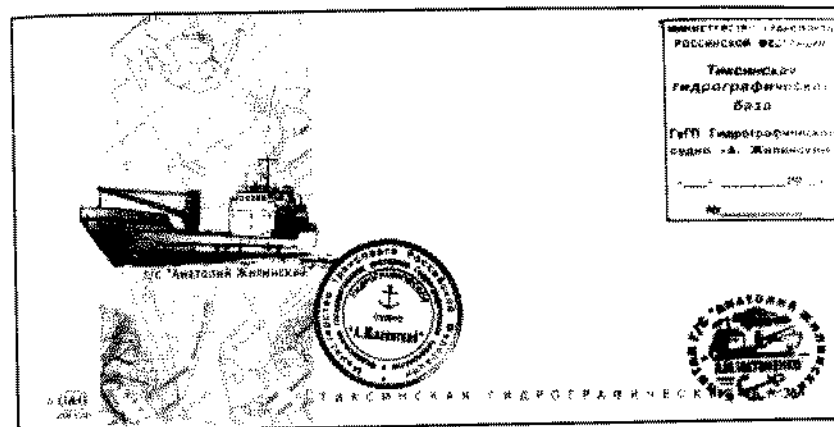
Родился 6 июня 1912 года в Санкт-Петербурге. В 1921–1925 гг. воспитывался в детском доме. Окончив школу ФЗУ, с 1929-го по 1933 год работал механиком на заводе имени Козицкого и одновременно продолжал учиться в школе рабочей молодёжи.

В 1931 году Анатолий Жилинский поступил на вечернее отделение Ленинградского морского техникума, а после второго курса, по комсомольскому набору, был направлен в Высшее военно-морское училище имени Михаила Васильевича Фрунзе, по окончании которого в 1938 году его направили служить в Гидрографический отдел Северного флота.

Когда началась Великая Отечественная война, Анатолия Казимировича Жилинского направили служить в Северную Гидрографическую Экспедицию (СГЭ). В военное время она обеспечивала проводку десантных операций,



Конверт, посвящённый исследователю Арктики Анатолию Казимировичу Жилинскому и гидрографическому судну, названному в его честь



Конверт, посвящённый гидрографическому судну «Анатолий Жилинский»

прокладку новых фарватеров, триангуляционные и промерные работы в Белом, Баренцовом и Карском морях. Командование не раз отмечало высокое мастерство Жилинского, его настойчивость в выполнении заданий.

С 1949 года Анатолий Казимирович учился в Военно-Морской академии кораблевождения и вооружений, окончил её в 1953 году с отличием, после чего был назначен начальником СГЭ.

В 1958 году А. К. Жилинского назначили на должность начальника отдела Гидрографического Управления Министерства обороны СССР.

После увольнения в запас в звании капитана 1 ранга в июне 1961 года он был назначен начальником Гидрографического предприятия ММФ, которым руководил последующие 25 лет. За эти годы коллектив предприятия значительно увеличил объём своих работ в Арктике, выпустил немалое количество навигационных карт и пособий, обновил весь гидрографический флот, оснастил самым современным средствами навигационного и радионавигационного оборудования трассу Северного морского пути, создав тем самым условия для круглогодичного плавания по маршруту: Новоземельские проливы – порт Дудинка.

Заслуги Жилинского в мирное время и в годы Великой Отечественной войны отмечены многими государственными наградами, в том числе орденом Октябрьской революции. Умер Анатолий Казимирович в 1993 году, похоронен в Санкт-Петербурге. С 2004 года в морях Арктики работает гидрографическое судно «Анатолий Жилинский».



## Список литературы

70 лет полярной гидрографии. / [Юбилейное издание]. — СПб.: ООО «Фортэкс групп», 2003. — 248 с., ил.

Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути, том IV. — Л.: Гидрометеорологическое изд-во, 1969. — 617 с.

Белов М.И. Путь через Ледовитый океан: Очерки из истории открытия и освоения Северного морского пути. — М.: Изд-во «Морской транспорт», 1963. — 253 с.

Бурсин К.М., Попов Г.П. Старейшее мореходное. — Архангельск: СЗКИ, 1976. — 256 с.

Визе В.Ю. Моря Советской Арктики: Очерки по истории исследования. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1939. — 566 с.

Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. — М.: Воениздат, 1971. — 392 с.

Новиков-Прибой А.С. Собрание сочинений в V томах. Т. 4. — 543 с., ил.

Папанин И.Д. Лед и пламень. — М.: Политиздат, 1978. — 416 с. с ил.

Попов С.В. Автографы на картах. — Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1990. — 238 с.: ил.

Попов С.В., Троцкий В.А. Топонимика морей Советской Арктики. — Л.: [Географическое общество СССР. Гидрографическое предприятие ММФ.], 1992. — 315 с.

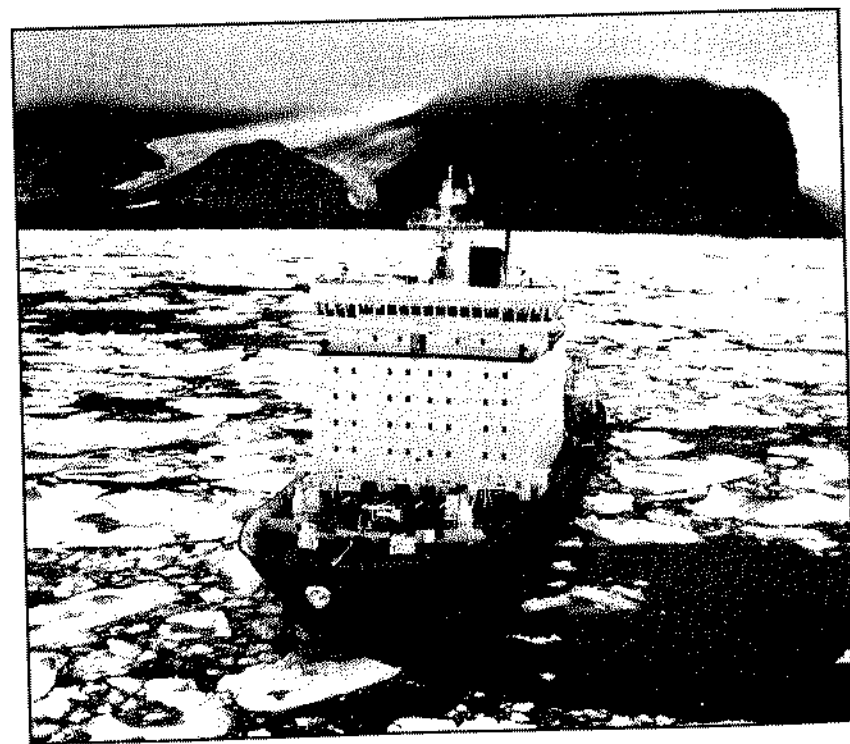
Рейсовые отчёты капитанов гидрографических судов.

## Содержание

Вступление .....	5
Славный путь .....	9
Последний рейс .....	22
Хроника плавания «Тороса» .....	22
«Малыгин» и его судьба .....	25
Годы войны .....	29
С ружьём против подлодки .....	38
И помощь пришла .....	43
Всем, всем! Я — «Норд»! .....	49
Имя на карте .....	58
Трагедия в Карском море .....	62
После войны .....	68
«Мурманец» в 1947 году .....	74
От Темзы до Енисея .....	80
Я — штурман .....	88
С «Могилева» — на «Вихрь» .....	103
«Моряна», «Яна» и «Секстан» .....	112
Флаг Союза Советских Социалистических Республик поднять!... ..	124
«В командование судном вступил...» .....	131
Навигация 1960 года .....	139
Судьба «Георгия Седова» .....	141
«Сухопутный» период .....	148
Ледокол «Петр Пахтусов» .....	154
Крушение гидрографического судна «Иней» .....	161
Доброе пополнение .....	165
«Степан Малыгин» и «Русалочка» .....	171
Наш «Альбанов» лучше .....	174
Судно, которому не везло .....	179
В Балтике и на верфях Финляндии .....	182

Будни и праздники .....	189
В Арктике и в тропиках .....	193
Приключения «Смирницкого» .....	214
Краткая хроника 1980–1990 .....	218
За прекрасную службу .....	226
Встреча с Папаниным .....	228
Низкий поклон и светлая память! .....	233
День Победы в Лондоне .....	238
Поморские корни .....	248
Молодость матросская .....	260
Моя семья .....	276
ПРИМЕЧАНИЯ .....	280–281
ПРИЛОЖЕНИЯ .....	283–345
1. Полярные гидрографы, увековеченные на географических картах Арктики .....	283–287
2. Гидрографические суда ГП ММФ, увековеченные на географических картах Арктики .....	288–289
3. Список начальников Архангельской гидрографической базы и время их работы на этой должности .....	290
4. Краткие биографии начальников Архангельской гидробазы ..	291–298
Борис Александрович Моржов .....	291
Сергей Николаевич Зубов .....	291
Алексей Полиектович Назаров .....	292
Иван Михайлович Калиткин .....	293
Павел Александрович Малыгин .....	293
Виталий Александрович Романов .....	294
Юрий Петрович Осокин .....	295
Александр Михайлович Бакин .....	296
Борис Исакович Левицкий .....	297
5. Их именами названы гидрографические суда .....	299–345
Георгий Яковлевич Седов .....	299
Петр Кузьмич Пахтусов .....	302
Дмитрий Леонтьевич Овцын .....	306
Дмитрий Яковлевич Лаптев .....	308
Степан Гаврилович Малыгин .....	310
Дмитрий Васильевич Стерлегов .....	312
Эдуард Васильевич Тазль .....	314
Николай Николаевич Коломейцев .....	316
Вазериан Иванович Альбанов .....	319

Владимир Носифович Сухоцкий .....	322
Сергей Николаевич Кравков .....	324
Николай Иванович Евгений .....	326
Федор Андреевич Матисен .....	328
Георгий Сергеевич Максимов .....	330
Иван Алексеевич Киреев .....	332
Павел Иванович Бахмаков .....	334
Яков Константинович Смирницкий .....	336
Алексей Васильевич Марышев .....	338
Григорий Сергеевич Михеев .....	340
Петр Иванович Котцов .....	342
Анатолий Казимирович Жилинский .....	344
Список литературы .....	346



Ледокол «Капитан Драницын»





Валентина Александровна Синецкая  
среди членов клуба «Братство Северных конвоев»



В архангельском кафе «Онега» встречаются участники плавания в конвоях

*За помощь в издании этой книги  
автор искренне благодарит:*

**Директора Архангельской  
ордена Трудового Красного Знамени  
гидрографической базы  
БОРИСА ИСАКОВИЧА  
ЛЕВИЦКОГО**



**КОЛЛЕКТИВ  
АРХАНГЕЛЬСКОЙ  
ГИДРОБАЗЫ**

**ВАЛЕНТИНУ АЛЕКСАНДРОВНУ  
СИНИЦКУЮ**

Документальное издание

# Юрий Копытов РАЗВЕДЧИКИ ЛЕДОВЫХ МОРЕЙ

Редакторы Людмила и Борис Егоровы  
Компьютерный набор, сканирование фотографий,  
компьютерная верстка Борис Егоров  
Художественный редактор Людмила Егорова  
Технический редактор Мария Кошман

Издатель ДР № 0109139 от 4.03.98. Подписано в печать 28.03.2000.  
Формат 60х84 1/6. Гарнитура Times New Roman Cyril. Adobe®. Цвета  
офсетная. Усл. печ. л. 25,74. Ул. печ. л. 11,54. Тираж 500 экз. Заказ 604.

МГО «Архангельский литературный музей»  
163000 Архангельск, ул. Первомайская, 17

Отпечатано с готового оригинал-макета в ОАО «ИПП «Архангельск»  
163002 Архангельск, ул. Первомайская, 17