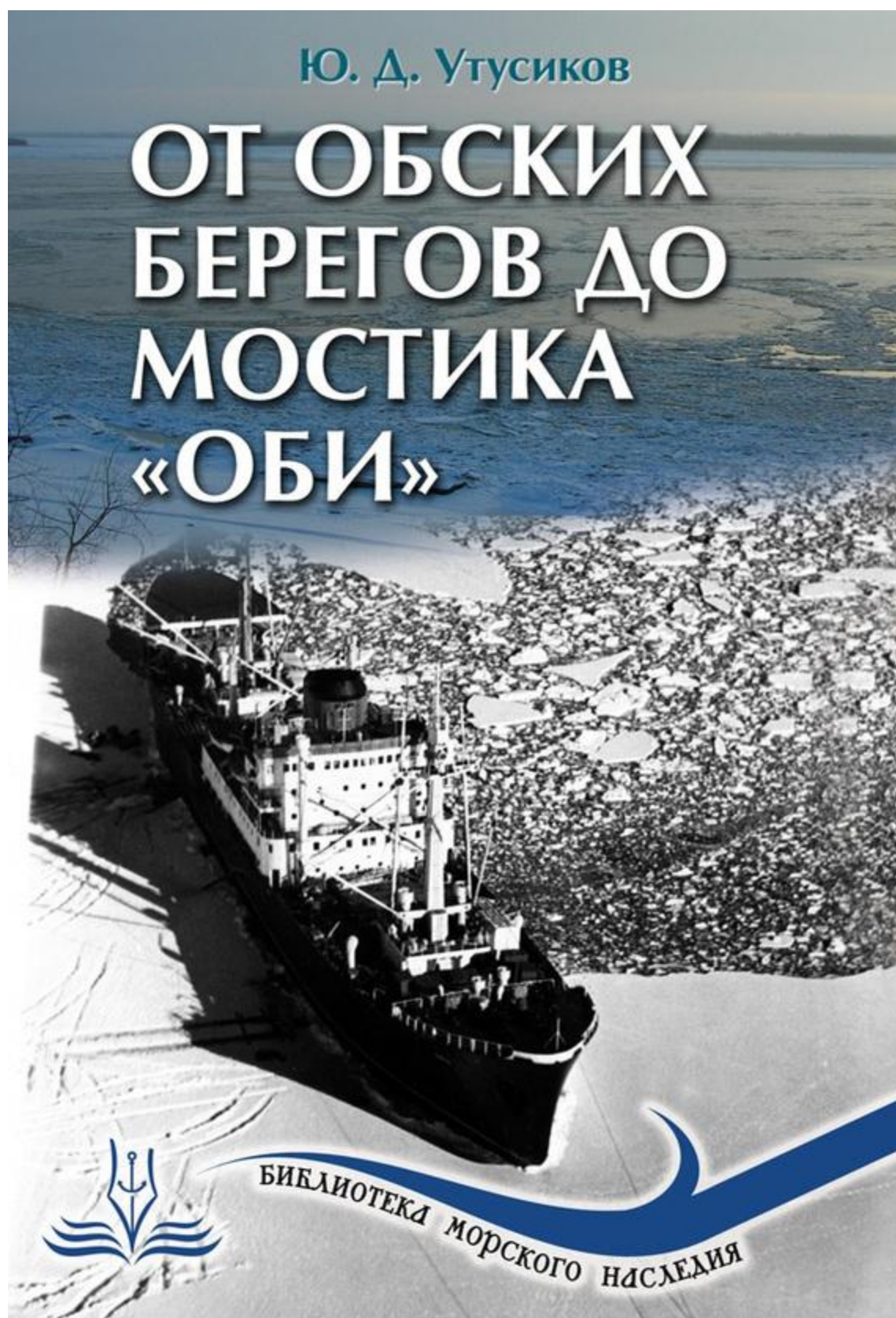


Юрий Дмитриевич Утусиков  
От Обских берегов до мостика «Оби»



*Текст «От обских берегов до мостика «Оби»»: Морское наследие; Санкт-Петербург;  
2012*

*ISBN 978-5-905795-01-5*

### Аннотация

*На страницах книги оживают воспоминания паренька из сибирской деревни, ставшего капитаном дальнего плавания, участником нескольких советских антарктических экспедиций и кругосветного плавания, более 30 лет проведшего в море. Трудное военное детство и воспитание в трудовой семье с крепкими казачьими корнями, способствовали формированию твердого характера, а уроки, полученные в Ленинградском мореходном училище, а затем под руководством известнейших полярных капитанов помогли подняться на мостик легендарного флагмана советских антарктических экспедиций – дизель-электрохода «Обь».*

**Юрий Дмитриевич Утусиков**  
**От обских берегов до мостика «Оби»**

### Глава 1 Земля наша сибирская

#### *Вместо предисловия*

В начале 2006 года на мой адрес пришло письмо из далекой Югры от заведующего музеем Октябрьской школы, которую я окончил полвека назад. Начиналось оно словами: «Если Вам хочется хоть ненадолго возвратиться в детство, вспомнить о школьных годах, встретиться с одноклассниками и учителями – мы можем Вам помочь...»

Я с удовольствием откликнулся на это приглашение. Так состоялась моя поездка в Сибирь на юбилейный вечер выпускников средней школы в Октябрьское на реке Оби, в далекой Югре. При встрече со школьными друзьями, посещении местного краеведческого музея появилась мысль написать воспоминания о времени, проведенном на могучей сибирской реке Оби, в честь которой был назван знаменитый корабль – бывший флагман советской антарктической экспедиции – дизель-электроход «Обь», совершивший двадцать походов к берегам Белого континента, и где мне посчастливилось служить.

Я не ставил перед собой задачи рассказать историю Обского Севера, а пытался показать людей этого прекрасного края, который в конце двадцатых – начале тридцатых, а потом в сороковые годы прошлого столетия являлся местом ссылки народов России, очутившихся в водовороте большевистских реформ, породивших не только братоубийственную Гражданскую войну, но и человеконенавистническую идеологию классовой борьбы, обернувшейся новыми многочисленными жертвами. В результате произошел раскол общества на своих и чужих, ставших впоследствии изгоями, для которых север реки Обь превратился в обетованную землю, а для их детей и внуков стал малой исторической родиной.

#### *Вспоминая...*

*Вот где нам посчастливилось родиться, Где на всю жизнь, до смерти мы нашли  
Ту горсть земли, которая годится, Чтоб видеть в ней приметы всей земли.*

**Константин Симонов**

Трудно садиться за мемуары, обращаясь к воспоминаниям детства и юности по прошествии более полувека. Однако не судите меня строго, я попытаюсь упорядочить их, опираясь, как на вехи, на воспоминания, связанные с наиболее интересными случаями и

эпизодами своей жизни, начиная с раннего детства.

Родился я в 1939 году на берегу могучей сибирской реки Обь, в бассейне которой находится богатейший углеводородами район России, его по праву можно было бы назвать «сибирским Клондайком».

В пору моего детства это был глухой, полудикий край. За время советской власти название региона менялось трижды. В конце двадцатых годов прошлого века он назывался Остяко-Вогульским национальным округом Омской области, позже именовался Ханты-Мансийским национальным округом, но уже Тюменской области, а конце прошлого века стал Ханты-Мансийским автономным округом – Югра и обрел статус субъекта Российской Федерации. Район же, расположенный в сибирской глубинке на древней Югорской земле между Ханты-Мансийском и Березовым, соответственно назывался Кандинским, затем Микояновским, а позже Октябрьским, с административным центром в одноименном поселке. Кроме залежей углеводородов край богат ценными промысловыми видами рыб, пушниной и лесом. Эти земли в XV–XVI веках принадлежали племенам хантов и манси, создавшим Кодское княжество. После похода дружины Ермака и покорения Сибири в конце XVI века здесь возникло крепостное казачье укрепление Кодек с деревянной церковью – первое русское поселение в этом крае. В 1653 году в Кодеком городке грамотой царя Алексея Михайловича был учрежден Кодский Троицкий монастырь, главным монастырским храмом которого являлась деревянная церковь во имя Живоначальной Троицы с шатровым покрытием, двумя приделами и небольшой бревенчатой оградой. И только в 1844 году на Обском Севере открылась первая школа.



*Поселок Октябрьское*

Но вот к власти пришли большевики, началась коллективизация и «раскулачивание» крестьян. Деды мои были репрессированы и вместе с детьми сосланы «из Сибири в Сибирь». Место поселения не было обозначено и выбрано, по сути дела, случайно: замерзающий конвой, сопровождавший ссыльный обоз в февральские морозы по студеной промерзшей Оби, был вынужден дать команду остановиться, валить дикий лес и рубить из него сибирские хаты. По



рассказам старожилов, после вырубки леса оставались крепкие пни, уборка которых производилась через раскорчевку – самый тяжелый ручной труд. От такого непосильного труда и недоедания погибли многие переселенцы. В первую очередь строилась комендатура, затем бараки, больница с магазином и школа. Так, наверное, образовывался не только поселок Заречное, где я родился, но и другие многочисленные поселения ссыльных и «раскулаченных» крестьян.

Мой дед по отцовской линии Сергей Иванович Утусиков после окончания империалистической войны и революции, будучи сибирским казаком, возвратился домой в Курганскую губернию, где проживали все его родственники. Вернувшись на родину, занялся обычным крестьянским трудом.

В деревне к этому времени остались одни лишь старики да дети. При наступлении Красной армии адмирал Колчак объявил мобилизацию мужского населения, и деду пришлось формировать полк. Однако, как старый вояка, дед, видя явный перевес наступающих и понимая бессмысленность братоубийства, сдал полк красным. По логике вещей такой поступок казака должен был быть зачтен большевиками. Но по доносу «соседей-доброжелателей» дед был арестован органами НКВД. Этот арест положил начало последующим мытарствам, завершившимся потерей третьего, младшего сына, Николая, когда семью отправили по этапу в ссылку. Такие были страшные времена и таковы нравы эпохи большевизма.



*Сергей Иванович и Анастасия Васильевна Утусиковы с сыном Дмитрием – отцом автора. 1913 г.*

Из ссыльных потом формировали колхозы, занимавшиеся разработкой посевных площадей под овощеводство, а также животноводством и коневодством. Последнее имело особое значение, так как лошадь оставалась основной тягловой силой в земледелии. Помимо этого ссыльные занимались важнейшей для государства работой – заготовками сибирского леса, идущего на экспорт. В конце тридцатых годов, как и по всей стране, здесь, даже среди ссыльных, велась «охота на врагов народа». Аресты происходили обычно по ночам и, как правило, по доносам.

Основным занятием местного населения являлись лесозаготовки. По весне, с началом половодья, заготовленный зимой лес собирался в плоты. Из них формировались так называемые плотоматки, которые затем маломощными буксирами доставлялись из среднего бассейна Оби через Салехард в Новый порт Обской губы, откуда лес вывозился морскими судами на экспорт.

Этим весьма серьезным делом в тридцатые годы довольно успешно занимался мой второй дед по материнской линии – Александр Иванович Симонов, сосланный сюда, как и мы, со всей своей семьей. В подчинении будущего тестя оказался мой отец.

В ту пору при заготовке леса пользовались обычной двуручной пилой, других средств «малой механизации» не существовало. Двуручная пила требовала двух работников, ее часто заклинивало, а это отрицательно сказывалось на производительности труда.

Мой отец Дмитрий Сергеевич приспособил для такой работы тонкую и узкую пилу, называемую «лучковой». Такая пила была сравнительно удобней, а работать с ней мог один человек.



*Родители моей матери – Александр Иванович и Екатерина Васильевна Симоновы с сыновьями, Виктором (слева) и Леонидом (в центре)*

С ее помощью при определенных навыках можно было легко справиться с бревном любой толщины. За перевыполнение плана лесозаготовок отцу было присвоено звание «стахановца», весьма почетное в молодой советской стране. Отцовское удостоверение «стахановца» до сих пор хранится в нашей семье.

В 1937 году состоялся слет стахановцев в Омске, куда были приглашены и мои родители. За трудовые заслуги отцу вручили почетную грамоту и наградили ценными подарками: патефоном и отрезами на костюмы отцу и матери – Зинаиде Александровне. Патефон в то время был «писком моды» и при тогдашней бедности населения свидетельствовал о «зажиточности» семьи. Через пару лет на свет появилась моя персона. Рождение первенца мои дедушки и бабушки восприняли с восторгом. Через полтора года родилась моя сестра, и родителям пришлось распрощаться с любимым патефоном: его обменяли на корову, молоком которой питались подрастающие чада.



*Будущему автору исполнилось 10 месяцев*

В конце тридцатых отец окончил курсы трактористов при МТС нашего района, где уже существовала сеть развитых колхозов, занимавшихся промыслом рыбы, разведением скота и земледелием.

Началась Великая Отечественная война, эхо которой вскоре докатилось и до нашего края. Транспортного сообщения в Тюменской области как такового в то время не было. Зимой сообщение между поселками, раскинувшимися на берегах Оби, поддерживалось гужевым транспортом, передвигавшимся по тракту, проложенному по льду реки. После ледохода, с началом летней навигации, доставка грузов и пассажиров осуществлялась старыми колесными пароходами. После национализации они получили имена большевистских вождей: «Ленин», «И. Сталин», «Калинин», «Орджоникидзе», «Микоян» и т. д.

С объявлением мобилизации по стране первыми же пароходами на Оби началась доставка призывников в сборные пункты региона – Ханты-Мансийск, Тобольск и Тюмень, где формировались сибирские дивизии.

Мой отец призывался в армию дважды, но всякий раз попадал под действие так называемой брони. Это был именной список специалистов, оставляемых для работы в тылу и не подлежащих мобилизации. На них возлагалась обязанность обеспечить страну всем необходимым для условий военного времени. В нашей Тюменской области это означало обеспечить выполнение спущенных сверху заданий на поставку леса, зерновых, продуктов животноводства, овощеводства и рыбного промысла.

На обширных посевных площадях колхозов в пойме Оби, обрабатываемых с помощью большого парка техники, принадлежащего МТС, снимали довольно хорошие по тому времени для северных территорий страны урожаи зерновых: ржи, овса, ячменя и даже пшеницы,

выращенной в богатом колхозе поселка Каменный, где председательствовал Алексей Власов.

За последние годы многое изменилось в родных местах, и, к сожалению, приходится констатировать, что от прежнего сельского хозяйства Октябрьского района мало чего осталось, для новых хозяев жизни это занятие стало малопривлекательным. Огромные посевные площади безнадежно заброшены. И Октябрьский район, как, наверное, и многие другие районы региона, живет почти на всем привозном, доставляемом сюда по приуральской железнодорожной ветке, проложенной от Екатеринбурга до станции Приобье, что на левом берегу Оби, недалеко от Октябрьского.

Но возвратимся в трудные военные и послевоенные годы моего детства. Двое моих дядей, учившихся в сибирских институтах, с началом мобилизации получили направления в военные училища, а после их окончания были отправлены на фронт. Самый младший – дядя Виктор – учился в Кондинской средней школе. Отношения с ним были наиболее доверительными, с его помощью я сделал первые шаги на лыжах, научился смело съезжать с заснеженных горок рядом с домом дедушки и освоил катание на коньках по льду замерзшей таежной речки Кондинки, впадающей в Обь.

Какое это было беззаботное время! Из репродуктора районной радиосети иногда *Сергеевич и мать Зинаида Александровна*, слышались военные *бабушка Катя, тетка Анфиса, брат Саша* сводки, смысл которых (на коленях у мамы) и *сестра Валя* с трудом доходил до моего детского сознания, а еще раздавались звуки военных маршей и популярных патриотических песен, типа: «...Кони сытые бьют копытами, встретим мы по-сталински врага». Как бы там ни было, даже мы, дети, понимали, что Победа будет за нами. Только не знали мы тогда, какими жертвами оплачены наша свобода и будущее. Понимание этого пришло намного позже.





*Мои родители – отец Дмитрий Сергеевич и мать Зинаида Александровна, бабушка Катя, тетка Анфиса, брат Саша (на коленях у мамы) и сестра Валя*

Шел 1943 год, и дядя Витя со своими восемнадцатилетними сверстниками ждал наступления лета и окончания учебы в девятом классе школы. Для тех, кто останется в живых, учеба в следующем – десятом – классе возобновится только спустя много лет.

Неотвратимо приближалось лето 1943 года, которого так боялись наши односельчане, готовившиеся к проводам восемнадцатилетних мальчишек на ненавистную войну. Но вот состоялся досрочный выпуск девятиклассников. С окончанием ледохода на Оби прибыл первый пароход, на борт которого поднялись наши как-то сразу повзрослевшие старшие друзья и братья – будущие защитники Отечества. Даже нам, детям, видевшим слезы бабушек и матерей, становилось понятно, что означают проводы этого парохода с его пронзительными гудками, как было понятно, что такое ожидать своих близких и молиться об их возвращении.

После окончания Военно-морского авиационно-технического училища мой младший дядя, Виктор Александрович Симонов, был направлен в полк морской авиации Северного флота, базировавшийся тогда под Североморском в поселке Ваенга. Все родные, особенно

дедушка с бабушкой, с нетерпением ждали от него (своего последыша) писем. Иногда он вкладывал в них прекрасные фотографии, на которых были запечатлены он и его боевые товарищи на фоне полярных пейзажей. Сколько в них было романтики, они буквально завораживали наши сердца...

Самым интересным для нас, детей, было появление редкого в ту пору в наших краях самолета. Тогда мы с сестрой начинали неистово бегать и кричать дедушке с бабушкой, что это прилетел наш любимый дядя, но почему-то каждый раз, к нашему великому огорчению, оказывалось, что это не так...

Но все-таки мы дождались этого счастливого момента. В конце лета 1945 года он неожиданно появился в морской форме, здоров и невредим. Мы с сестрой висели у него на шее и визжали от радости и гордости. Но радость не бывает без слез. Незадолго до прибытия любимого дяди скончался наш дедушка – его отец, так и не дождавшийся возвращения сына с войны.

Было просто чудо, что наш любимый дядя Витя вернулся живым. Сколько его фронтовых друзей не вернулись из полетов, остались навечно в пучине Баренцева моря! В землянке 46-го штурмового авиационного Печенгского полка Северного флота, где он служил, висел простой бумажный плакат с девизом: «Бить врага в воздухе по-сафоновски, а на море – по-лунински!» (Борис Сафонов – летчик, Николай Лунин – подводник, оба Герои Советского Союза). Эти слова были наполнены глубоким смыслом для тех, кто сражался с врагом, приближая День Великой Победы.

Этому дяде удалось демобилизоваться только пять лет спустя, после чего он сумел окончить институт и стал заместителем генерального директора завода энергомашиностроения.

После окончания войны возвратились домой и наши старшие дядья, израненные и контуженные, но живые. Обоим посчастливилось дойти до Берлина, а война для них закончилась с капитуляцией милитаристской Японии. Один из них дослужился позднее до генерала, а второй стал директором нашей зареченской школы.

Самый старший брат по материнской линии (в семье, когда их высылали, было шестеро детей) во время войны служил в десантных частях и попал в плен. Вместе с группой товарищей ему удалось бежать из концлагеря, после чего они примкнули к движению Сопротивления в Бельгии и Франции. Там он и сложил свою голову в борьбе с фашизмом, но навсегда остался в нашей памяти.

Большую часть раннего детства я провел у своих бабушек и дедушек, попеременно обретаясь то у одного дедушки в Кондинске, то у другого – в Заречном. Находились эти селения в шестидесяти километрах друг от друга.

### *Детские шалости*

В моей памяти запечатлелось несколько ярких эпизодов из раннего детства...

Теплым летним днем, купаясь на мелководье речки Кондинки напротив дома деда Александра, я увидел наших кур, прогуливавшихся вдоль бережка под надзором вожака – красивого петуха. У меня, наверное, возник вопрос, а почему куры не плавают? Если не умеют, то научим! Недолго думая, я поймал одну из кур, зашел с ней в воду по колено и отпустил на свободу, предоставив ей возможность начать обучение сразу с практической фазы.

Курица, отчаянно хлопая крыльями, барахталась в воде и дико кричала, вызывая о помощи. Вожак неистово носился по берегу. Я как-то и не подумал, чем может обернуться такой «невинный» поступок. На помощь петуху подоспела бабушка, из-за спины которой выглядывала сестренка Валя с хитрой ухмылкой на лице, предвкушая неизбежную расправу

надо мной. Стоило выйти из воды, как петух набросился на меня – виновника разыгравшейся «драмы», и со всей «пролетарской ненавистью» стал лупить меня своими крыльями, прикладываясь клювом и острыми шпорами ног. Мне ничего не оставалось, как срочно ретироваться.

На этом экзекуция не закончилась. Бабушка Катя нарвала пучок крапивы и, заняв сторону боевого петуха, принялась охаживать меня крапивой по заднему месту. Оказывается, сестренка, наблюдавшая за моими «занятиями по обучению плаванию», «настучала» бабушке и оказалась непосредственно сопричастной к моим мытарствам. Но, как говорится, Бог терпел и нам велел! Впрочем, известно также, что долг платежом красен... Сестренка получила свое сполна! Вот так закончились мои благородные намерения научить курицу плавать.

### *Конь ты мой вороной*

Мой дед Александр Иванович Симонов был наделен природной смекалкой, помогавшей ему разбираться в людях и справляться с любыми делами, которыми ему пришлось заниматься в ссылке после выхода из тюрьмы. Лесоразработки он знал превосходно. В тридцатые и сороковые годы ему, как проявившему организаторские способности, поручили руководство этим промыслом в нашем районе. Летом для разездов деду предоставлялся обычный катер, а зимой у него, как у руководителя, имелся в распоряжении «персональный» конь. Дедушка звал его ласково – Воронок.

Конь этот славился удивительной красотой: высок в холке, стройный, выносливый и сильный, масти вороной с белой «звездой» на лбу и ногами, будто одетыми в белые носки, с чудной гривой и хвостом. Манера хода – великолепная рысь. Он не мог стоять на месте, постоянно перебирал ногами и стучал по земле передним копытом. Издавая похрапывание и ржание, он прятал своими ушами и косил лиловым глазом, отыскивая хозяина. Наверное, так он пытался передать, насколько застоялся, и не пора ли уже пуститься в бег.

Однажды весной, как мне припоминается, кондинский дедушка повез меня к зареченскому деду с бабкой на «мою малую историческую родину». Легкие конные санки, обитые изнутри медвежьим мехом с пологом, называемые в Сибири кошевкой, быстро летели по искрящемуся снежному насту покрытой льдом Оби. Держался морозец, но весна уже давала о себе знать.

В ясный и тихий весенний день ледяной покров реки обычно довольно сильно прогревается ярким солнцем. В результате вода поднимается, лед постепенно набухает, в нем появляются трещины, а у берегов реки – промоины. Кроме того, возникают так называемые забереги с наледями, представляющие собой полыньи, покрытые молодым тонким льдом. Одна из таких наледей неожиданно оказалась на нашем пути при подъезде к поселку Заречное. Скорее всего, из-за того, что наледь была покрыта снегом и наступили сумерки, дед не сразу смог разобраться в ситуации.

Кошевка, увлекаемая разгоряченным Воронком, пролетела вперед по тонкому льду, а затем неожиданно вместе с конем провалилась в полынью. Дед выскочил из кошевки, держась за одни вожжи. Верный вороной друг лихо вынес на берег меня вместе с кошевкой, так, что даже вода не успела попасть внутрь. Однако купание разгоряченного коня и деда в ледяной воде ничего хорошего не сулило, и следовало принимать срочные меры.

После радостной встречи сватов, сопровождавшейся счастливым оханьем бабушки Таси, «искупавшегося» деда Александра срочно переодели, а коня, шерсть которого покрылась ледяной корочкой, поставили в теплое стойло. Обогревшийся Воронок был протерт досуха, а для предупреждения простуды его напоили теплым пойлом с водкой и хлебом, а затем накрыли

плотной попоной. Вот так наши деды заботились о лошадях! Только после этого сваты, захватив меня с собой, отправились в заранее приготовленную горячую баню, после которой зареченская бабушка накрыла немудреный стол с сибирскими пельменями, доброй обской рыбкой и прочей закуской под водочку. Все-таки прекрасна культура русской бани со всеми ее традициями, берущими начало в незапамятные времена Древней Руси.

### *Помощничек*

В то лето в Заречном бабушка пыталась определить меня в соседний колхозный детсад, однако из этого ничего не получилось. Я сбежал оттуда и появился на поле, где трудились женщины-колхозницы, зарабатывавшие свои трудовни на прополке и окучивании корнеплодов. В колхозе работали все, за исключением разве что немощных стариков и детей дошкольного возраста. За всем этим в поселке присматривал, как известно, комендант от НКВД.

В ту пору колхозники, не имея паспортов, оставались совершенно бесправными. Коменданты в поселке периодически менялись. Ссылными они воспринимались по-разному, в зависимости от их отношения к людям. Насколько мне не изменяет память, старики хорошо отзывались о коменданте Чегисове. А наше с Володей Слободсковым расположение завоевал Дмитрий Воробьев, возвратившийся с войны и назначенный комендантом в Заречное. Кстати, позже он станет зятем Слободсковых, женившись на старшей сестре Кате, учившейся когда-то в одном классе с моим дядей Виктором.

На заработанные в колхозе трудовни трудно было прокормить большую семью, не имея своего приусадебного участка. После побега из детсада я предстал перед бабушкой. «Помощничек явился!» – воскликнула она, увидев меня. Но этот «помощник» не помогал, а больше мешал своей суетой и канючением, отвлекая от дела. Естественно, бабушка решила направить мою неумную энергию в другое русло, определив в «помощники» к деду Сергею.

Вот у него-то я чувствовал себя как рыба в воде. Дед, знаток лошадей, был в колхозе за старшего конюха. В его обязанности входило заботиться о приплоде в стаде, следить за племенными лошадьми и заниматься воспитанием молодняка, выгуливая его на ближайших пастбищах. Табун он сопровождал верхом на коне, а меня с удовольствием сажал к себе в седло.

В теплое летнее время жеребята со своими матками-кобылицами могли вдоволь нагуляться на сочных лугах. Они забавлялись, бегая друг за другом, как дети. Но кобылицы зорко следили за ними, дабы не потерять их из виду, а те, наигравшись, мчались к материнским сосцам и наслаждались сладким молоком.

Летом, особенно при безветрии, в Сибири становится невыносимо от мошки и комаров. Первыми в начале лета в вечернее время объявляются полчища крупных комаров, а с середины лета – тучи мошки. Человеку еще как-то можно укрыться в помещении или воспользоваться москитной сеткой, по-сибирски – накомарником. А вот бедным животным приходилось тяжело, помимо комаров и мошки их донимали и надоедливые слепни. Единственным спасением для лошадей на открытом месте становились речки или озера, куда они забирались, принимая прохладные ванны. Для жеребят это было величайшим удовольствием, но не меньшую радость доставляло купанье и нам, детям.

Как-то, когда табун возвращался домой, со мной произошел курьезный случай. Дед посадил меня на нашего любимого жеребенка, гордо вышагивавшего рядом со своей мамкой. Я изо всех сил вцепился в рыжую гривку и припал к его шее. Казалось, что все идет хорошо. Я был безумно счастлив от того, что мой конек-горбунок ведет себя послушно, словно пытаюсь доставить мне особое удовольствие. Но радость моя была недолгой: малыш решил проявить

свой норов. Неожиданно он взыграл, как необузданный мустанг, подпрыгивая на месте. При этом он раскачивался из стороны в сторону и крутил головой, словно пытаясь продемонстрировать свои замечательные способности: «Смотри, что я умею делать!» В результате такой игры я слетел с гривы «горбунка» и спланировал головой вниз прямо в кучку свежего навоза. Боже мой! Так все было хорошо – и вот нате вам – оказался в г... А «мой конек» подошел ко мне, боднул головой и ласково лизнул в лицо. Видно хотел извиниться за свою шуточку: «Прости, дружок! Я не рассчитал, не грусти, все пройдет, а я исправлюсь». Вот так закончился мой первый выезд на «необъезженном мустанге».

А вот бабушка была очень недовольна, увидев меня «во всей красе». Она «наехала» на деда, и нам пришлось с ним немедленно отправиться отмываться в баню, стоявшую на самом берегу речки, откуда можно было бултыхнуться прямо в воду, что мы и сделали.

Боже мой! Какое это было чудное и безмятежное время. Но жизнь течет, одно поколение сменяет другое. Вот и мы становимся стариками, но память о наших добрых дедушках и бабушках – наших первых наставниках, останется вечной, пока мы живы.

### *Школьные годы*

«Школьные годы чудесные...», – не зря есть такая замечательная песня. Дошкольники иногда с воодушевлением ждут первого школьного звонка, мечтая о чем-то неизвестном и сказочном, являющемся им во сне. На дворе стоял 1946 год, пришла пора вернуться к своим родителям в Кондинск и собираться в школу. После Заречного районный центр для меня, деревенского мальчонки, показался невероятно большим. Это впечатление еще более усилилось при виде двухэтажной школы, в которую мы с мамой накануне учебного года ходили подавать положенные для моего зачисления документы.

Настал день 1 сентября с традиционным школьным сбором, торжественной линейкой и малиновым звоном колокольчика, приглашающего на первый урок. Вот мы, первоклашки, парами заходим в просторный и светлый класс. Как было принято в то время, наша первая учительница рассадил нас попарно мальчика с девочкой по партам. После неуклюжей рассадки, сопровождавшейся гулом голосов и громким хлопаньем крышек, все постепенно успокоилось. Наступила тишина, казалось, что все первоклашки затаили дыхание, боясь пропустить что-то важное. Действительно, в этот день надо было многое понять и запомнить, включая распорядок в школе и классе, а также как должен себя вести ученик и как следует обращаться к учителю во время урока, как войти и выйти из класса, и много другое. Все это казалось нам таким мудреным и сложным... Так состоялось наше первое знакомство с учительницей и одноклассниками, положившее начало многолетней дружбе.

Наша средняя школа – деревянное здание с печным отоплением. Не только для меня, но и для остальных моих сверстников школа казалась большой и высокой, а классы необыкновенно просторными. После окончания первого учебного дня я даже умудрился заблудиться, и выбраться из школы мне помогла моя соседка по парте Юля Шмигельская.

Домой я не шел, а летел. Мне хотелось немедленно объявить всем, что я стал учеником первого класса, и утвердиться в своем новом, взрослом качестве. В моей голове бурлило множество идей, возникших на первом же уроке, и почему-то их хотелось реализовать немедленно и во что бы то ни стало. Я носился вокруг своей тети Фисы, слывшей хорошей швеей, и неумолимо просил отложить шитье и заняться изготовлением некой «кассы». Бабушка Катя уже стояла на ушах, подыскивая для «кассы» более-менее подходящую ткань, которую в послевоенное время было не так-то просто найти.

Мое возбужденное состояние передалось младшей сестре. Мы носились с ней по дому,



оглашая его своими криками и призывами немедленно взяться за изготовление «касс», о которой у меня имелось разве что смутное представление. Бабушка и тетя, от которых не отставала сестренка Валя, наконец, нашли подходящий кусочек ткани. Так называемая ученическая касса первоклассника представляла собой специальное хранилище для букв, цифр и счетных палочек, уложенных в отдельные кармашки в соответствии с алфавитом. В каждом кармашке должно было находиться несколько одинаковых букв и цифр, предназначавшихся для составления слов и чисел во время занятий в классе и дома. Тетя быстренько справилась с этим заданием, и мы все, включая сестру, принялись вырезать из «набора первоклассника» буквы и цифры. Вырезанные детали наклеили на кармашки, придерживаясь алфавита. Таким образом, касса скоро была готова и укомплектована надлежащим образом, не были забыты и деревянные палочки, которые я изготовил самостоятельно. Все это были предметы первой необходимости для ученика-первоклашки.

В первый послевоенный год не могло быть и речи о портфелях, тетрадках и прочем. Родителям приходилось проявлять исключительную находчивость, чтобы снабдить школьника всем необходимым для занятий. Дорогая тетя сшила для меня школьную сумочку, мама из собранных отовсюду листков бумаги сделала нечто, похожее на тетрадь. Карандаши и перьевая ручка завершали стандартный ученический набор того времени.

Учебники в школе имелись в ограниченном числе. Букварь для первоклашек выдавался один на троих-четверых (в нашем случае это были Боря Дудин, Володя Слободсков и я), и мы им пользовались по очереди. Такая ситуация, наверное, была обычной не только в сибирской глубинке, но и для всей страны, охваченной послевоенной разрухой.

Как бы то ни было, процесс обучения в школе «пошел». Осмотревшись и пообвыкнув, мы, следуя заведенному порядку, ходили на занятия. После занятий наступало время отдыха, заполненное бегом и играми на берегу Оби.

После выполнения домашнего задания необходимо было помочь матери по дому, у которой теперь было трое, а некоторое время спустя – уже четверо детей. Приходилось стоять в очереди в магазин, ожидая привоза продуктов, помогать убирать картошку осенью... Для школьников, живущих в сельской местности, такие обязанности являлись обычным делом. Таким был традиционно сложившийся уклад семейной жизни – основа ее относительного благополучия. Когда возникала необходимость, работали все – от мала до велика. А такая необходимость сообразно ритмам природы возникала в деревне постоянно.

Весна обязывала приступать к заготовке дров в лесу. За лето они должны были подсохнуть, а по первому снегу вывозились лошадью или трактором к дому.

На конец весны – начало лета выпадала пора посевов и работы в огороде, при этом перед посадкой картофеля и других корнеплодов почву нужно было удобрить навозом. А с наступлением осени начиналась уборка урожая.

Середина лета – время сенокоса и заготовки сена для коровы. На заливных лугах в пойме Оби вырастали кормовые травы, которые необходимо было скосить, высушить, сложить в копны, а затем сметать в стога для хранения до наступления зимы, когда заготовленное сено можно будет вывезти лошадью по зимнику через реку к дому. Осенью запасались также рыбой на зиму, а это было довольно сложное занятие.

Электричество в ту пору было только в районном центре – от электростанции МТС и местного рыбозавода. В других деревнях района для освещения использовались керосиновые линейные лампы. Линейными они назывались, поскольку количеством «линий» измерялась ширина нитяного фитиля. Чем больше нитей, тем шире фитиль, а соответственно и больше света от такой лампы. Сидеть при такой лампе, особенно с абажуром, было необыкновенно уютно. Лампа придавала какой-то особый комфорт и уют деревенскому жилью. Бабушки

своевременно чистили и мыли закоптившиеся стекла, подрезали подгоревшие фитили и заблаговременно, до наступления вечерних сумерек и темноты, заправляли их керосином. На ночь лампа обязательно гасилась. Только позже, в пятидесятых годах, в деревнях нашего района появились передвижные электростанции.

Развлечения у нас, мальчишек из сибирской глубинки, в конце сороковых годов были самые простые. Зимой катались на лыжах и коньках. Катков, как таковых, не было. Для этого вполне подходили природные катки, возникавшие при замерзании речки Кондинки и Оби там, где был ровный лед. Мы довольно быстро научились держаться на коньках, а затем резво носились на них. О коньках с ботинками не могло быть и речи. Считалось за счастье заполучить любые коньки. Обычно они крепились к валенкам при помощи сложного приспособления из веревочек и палочек. В такой традиционной русской зимней обуви, принимая во внимание знаменитые сибирские морозы, мы себя чувствовали на редкость комфортно.

В нашем распоряжении, включая братьев Слободсковых и меня, оказались три разных конька, из которых мы соорудили деревянный самокат, окрещенный «тарантасом». Это «транспортное средство» чем-то напоминало буер, только без паруса. Передний конек управлялся рулем, а два задних жестко крепились по бокам платформы. Этот тарантас поднимался на укатанную эмтээсовскую горку, которую местами для лучшего скольжения заливали водой, так что она превращалась в сверкающую ледяную трассу.

Тарантас с тремя-четырьмя седоками набирал при спуске приличную скорость. Зрелище выглядело довольно эффектным и было настолько увлекательным, что мы напрочь забывали о том, что пора идти домой. Разгоряченным и тепло одетым ребятам любой мороз был нипочем.

Не забывались и лыжи, освоенные нами чуть ли не с первых детских шагов. С моим другом детства и одноклассником Володей Слободсковым мы не пропускали ни одной горки – с каждой из них надо было хоть раз спуститься на лыжах. Добрались даже до крыши дома, в котором жили мои бабушка с тетей, но оттуда нас быстренько прогнали. Мы гордились своими неказистыми лыжами, крепившимися прямо на валенки. Позже, уже будучи подростками, мы совершали групповые лыжные походы в тайгу, пользуясь лесными просеками, проложенными для линий связи. Сибирская природа открыла нам незабываемую, божественную красоту зимней тайги.

Большую радость доставляли нам кинофильмы. Их демонстрировали в соборе бывшего монастыря, превращенного большевиками в импровизированный дом культуры. Горячие большевистские головы не ценили исторического значения красавицы-церкви, стоящей на берегу Оби. Во время дикой кампании борьбы с православной религией церковь несколько раз пытались взорвать. Но строение, воздвигнутое монахами в середине XVII века, хотя и серьезно пострадало, но устояло, а «церковь-мученица» стоит и по сей день без реставрации, храня следы надругательств. Как говорится, ломать не строить! Пора бы администрации района устранить это безобразие и вспомнить о своих обязательствах перед земляками-избирателями и их далекими предками. Как тут не вспомнить слова А.С. Пушкина: «Неуважение к предкам есть первый признак дикости и безнравственности».

Весна для нас была порой чудес и начиналась с ожидания весеннего паводка на Оби. Могучая сибирская река наполнялась вешними водами, толстый лед вспухал. Треск льда напоминал отдаленные пушечные выстрелы. Широкая Обь начинала разливаться, мелкие ручьи становились полноводными, а речки в округе, такие как Кондинка, выходили из берегов, заливая левобережные низины – места будущих нерестилищ рыбы и гнездовий водоплавающей птицы, возвращающейся с юга большими стаями. Природа, вздохнув после зимней спячки, одевалась в пестрый летний наряд, а тайга наливалась иссиня-зелеными красками. В это время,

пока еще держался лед, местные промысловики, пользуясь законным разрешением на охоту, отправлялись на левобережье Оки на промысел, так называемую весновку.

Наконец наступал долгожданный ледоход. Неописуемое по своей красоте зрелище. Половодье, начинаясь в верховьях могучей реки и ее притоков – Иртыша и Тобола, очищает берега от леса-плавника, выброшенного осенними штормами. Плавник собирается массой и, увлекаемый могучим течением, проплывает мимо поселений на Оби. Раньше, да, наверное, и сейчас, он вылавливается населением и используется на дрова и в качестве строительного материала. Основная масса плавника собирается в «голове» ледохода большим плотом сплоченного леса протяженностью в полтора-два километра, во всю ширь реки. Плот этот выглядит как Ноев ковчег, на котором собирается разномастная живность, спасающаяся от наводнения: зайцы, олени, птицы... Многие из них обречены, поскольку этот громадный плот выносится, рассыпаясь, в Обскую Губу и далее в Карское море, где лес штормами выбрасывается на берега островов Ледовитого океана. Эту картину мне приходилось наблюдать позже в Енисейском заливе, когда работал в Арктике.

Процесс ледохода сопровождается образованием заторов на реке. Уровень воды резко поднимается, делая лесные речки привлекательными для рыбаков. Могучие льдины под напором других выползают на берег, образуя громадные горы фантастических форм – простор для мальчишеских игр. Но с наступлением теплых дней эти сказочные украшения исчезают, указывая, что в свои права вступает короткое сибирское лето.

Поймы Оби и речушек покрываются быстро растущими травами и цветами. Начинается пора гнездования водоплавающей и боровой дичи, появляются выводки птенцов. На исходе лета наступает пора рыбалки удочкой и переметами на красивых песчаных пляжах и заводах лесных речушек Серебрянки и Сактаса с великолепными местами для купания. Там мы пропадали целыми днями и возвращались домой под вечер загорелыми и уставшими, с завидными трофеями: чебаками, окунями, ершами и пескарями, а порой и с солидным язем.

В младших классах после окончания учебного года отец увозил меня на лето в Заречное. Естественно, дед Сергей кроме рыбалки брал меня с собой на выпас лошадей и рогатого скота, выводившихся на пойменное левобережье Оби, в место, получившее название Плешко. Здесь можно было одновременно заниматься и рыбалкой, и охотой. Дед был хозяином двустволки, которая мне очень нравилась, но была недоступна. Я мог ее только поддерживать, хотя дед научил меня безопасному обращению с ней. Нашим соседом в Заречном был кузнец – золотые руки, Павел Беляев, его супругу звали Серафима. Хорошие были люди. Так вот, Павел, наверное, по просьбе моего деда для меня из легкой японской винтовки сделал ружьецо «Бердана» 32-го калибра. Когда я подросток, это ружьецо было мне вручено как подарок, что доставило мне огромную радость. Я очень гордился своим оружием, и когда мы с дедом делали объезд угодий, то каждый восседал на коне со своим ружьем. Впоследствии с этим ружьем мне довелось освоить азы охоты на уток и боровую дичь.

Особую привлекательность Заречному в наших глазах придавала летняя рыбалка на щук. Две таежных речки, прилегавших к поселку с севера и юга, с наступлением разлива превращались в изумительные места для ловли рыбы бреднем и удочкой. Но самой интересной была охота на щуку с помощью длинного удилища, на конце которого крепилась петля из тонкой мягкой проволоки. Осторожно следуя по бережку вдоль воды, надо было отыскать притаившихся у поверхности воды щук. Обычно они наслаждались солнечными лучами, выбрав укромное место в прогретой воде среди зарослей речных лилий. Осторожно ступая по воде, стараясь не спугнуть, подходишь со стороны хвоста и медленно подводишь петлю к голове щуки. Как только петля окажется за линией жабр, делается подсечка, и щучка на берегу. Стоит прогуляться вдоль берега речушки, как у тебя на кукане хороший улов, особенно если

попадется несколько крупных экземпляров. Бабушка Тася приходила в восторг при виде таких трофеев. Иногда приходилось становиться «кормильцем», как говорила моя бабушка, не только своих близких, но и соседей – деда Паши с бабкой Серафимой.

Где-то после шестого класса мне со сверстниками по Заречному пришлось заняться производством деревянных ящиков, предназначенных для транспортировки рыбной продукции с Октябрьского рыбозавода. После ознакомления с технологическим процессом и техникой безопасности при работе со строгальной и обрезной машинами мы под присмотром специалистов приступили к своим обязанностям. Дело оказалось немудреное и доставляло нам большое удовольствие.

Рабочий день для нас был ненормированным. Изготовив достаточное, по нашему разумению, количество ящиков, мы возвращались к своим забавам. Тем не менее, такой труд оплачивался и давал небольшой дополнительный доход, пополняя содержимое бабушкиной копилки.

Так же обстояло дело с заготовкой бересты, необходимой для промысла дегтя, пользовавшегося тогда большим спросом в сельском хозяйстве и у населения. В этих делах и забавах принимали участие зареченские ребята: братья Харловы, Плотниковы, Карнауховы, Трапезниковы, Паршуковы и Боря Кожевников – сын зареченского председателя колхоза. Прошло более полувека. Куда их разбросала жизнь и живы ли они?!

### *Сенокос*

После седьмого класса работать приходилось уже вовсю, помогая отцу с матерью заготавливать сено для коровы. Во-первых, необходимо было выбрать для покоса время, когда травы на отведенном для работников МТС участке левобережья Оби вырастали и становились годны для заготовки сена. Во-вторых, для сенокоса требовались погожие дни, которых, как всегда, не хватало. Обычно эта страда начиналась в августе, и тогда отец брал отпуск. Сборы были недолгими. Брали необходимый инструмент для сенокоса: косы, грабли, вилы, бытовую утварь, ружья и рыболовные сети и, конечно же, нашего пса по кличке Рекс, воспринимавшего этот выезд как воплощение собачьей мечты о счастье. Он первым прыгал в лодку и лаем извещал о готовности к отплытию.

В то время лодочные моторы продолжали оставаться недоступной роскошью. Моторная лодка с двигателем Л-6 появилась у отца позже. На сенокос мы отправлялись на отличной прочной лодке, на которой не было опасно пускаться в путь даже в шторм. На лодке, приводимой в движение парой весел с уключинами и одним кормовым веслом, мы спускались к левобережному притоку Оби напротив Андры. Сегодня это место из-за интенсивной хозяйственной деятельности по освоению богатых недр Югры не узнать. На веслах теперь сидел я, а отец помогал, управляясь кормовым веслом.

Прибыв на место, мы с отцом в первую очередь делали шатер из нарубленных веток тальника, закрывая его свежескошенной травой. Этот шалаш позволял укрыться от неожиданных дождей, внутри шалаша устанавливалась вместительная палатка для ночлега, исключая проникновение мошки, появлявшейся ночью в безветренную погоду. Рядом с шатром устраивалось место для закрытого костра, на котором мама готовила пищу для семьи.

Набор продуктов в начале пятидесятых годов был довольно скромный. Кроме пирожков, брали с собой хлеб, картофель, сахар, соль, растительное масло. Определенное разнообразие в меню вносила выловленная в протоке рыба, часть которой шла на уху или суп, еще часть – на жаркое с картошкой. Оставшаяся рыба предназначалась на засолку, вяление и копчение. Среди трав и цветов расцветал иван-чай, из которого заваривался ароматно-душистый чай.



*На сенокосе. Отец с моим братом Николаем и племянниками Игорем и Сергеем (на лошади)*

Но вот наступает время сенокосной страды. Отец с матерью поднимаются с первыми лучами солнца, когда травы еще не успели от «росы серебряной» согнуться, вслед за ними приходилось подниматься и мне. Отец, приготовив загодя косы, называемые по-сибирски «литовками», брал себе самую большую, маме доставалась поменьше, а мне самая малая. В таком порядке мы занимали место на своей делянке. Травы стояли выше пояса, а то еще и выше. После первого захода на земле оставались три валка скошенных трав, уложенных, как по линейке. От росы обувь и одежда становились мокрыми, но на это никто не обращал внимания.

Кругом стояла божественная тишина, воздух как будто был пропитан озоном, над землей стлался туман, медленно поднималось солнце, радостно встречаемое всеми земными обитателями. Поневоле на ум приходили стихи Ивана Никитина:

Вот и солнце встает, из-за пашен блеснит.  
За морями ночлег свой покинуло,  
На поля, на луга, на макушки раки  
Золотыми потоками хлынуло.

Из поймы речушек доносился свист куликов, важно вышагивающих по бережкам в поисках своего любимого кушанья, а беспокойные криквы давали команды своему быстро подрастающему выводку, не пора ли заняться повторением «домашнего задания». А это значит – подниматься на крыло и самостоятельно искать пропитание. Ведь не за горами осенние заморозки, а за ними и дальний перелет всей этой водоплавающей братии в теплые страны.

Покос продолжался, пока стояла роса и держалась утренняя прохлада, облегчающие труд косаря. Для утоления жажды мама заваривала с вечера иван-чай, который с удовольствием можно было выпить перед очередным проходом. Ближе к полудню мама уходила к шатру готовить обед, дожидаясь нашего возвращения. Но какое удовольствие было после покоса выскочить на пляж и бухнуться в прохладную воду. Купанье снимало усталость, зато после



него пробуждался зверский аппетит.

Вслед за обедом наступало время отдыха. В погожий солнечный день хорошо сушится скошенная трава в валках, которые нужно только своевременно переворачивать и ворошить, чтобы их внутренняя сторона тоже подсохла. А сколько трудов пропадает, если обрушится непогода и затяжные дожди не позволяют высушить кошенину, которая в конечном итоге может даже сгнить. Но это уж такая крайность, которую старались не допустить, принимая все меры по сохранению скошенной травы, после просушки превращающейся в сено.

Сено сначала следовало сгрести в копны, из которых после мечутся стога для дальнейшего хранения вплоть до вывоза по зимнику с левобережья к дому. Разумеется, заготовка сена вручную – трудоемкий процесс. Использование тягловой силы, вроде конных сенокосилок и граблей, намного облегчало этот процесс, ускоряя уборку сена, особенно подвоз копен к будущим стогам. Их нужно было сложить так, чтобы они не рассыпались, не раздувались ветром и не были подвержены воздействию дождя и влаги, иначе заготовленное сено «сгорит» и пропадет. Искусством заготовки сена отец владел превосходно, и под его руководством мы всегда успешно завершали сенокос.

Сенокос мог длиться от недели и более. Каждый вечер мы всей семьей отправлялись искупаться на речном песчаном пляже. Это были минуты настоящего блаженства, и, похоже, то же самое испытывал наш Рекс, плескавшийся вместе с нами в воде. После купания мама шла готовить ужин, а мы с папой отправлялись проверить загодя поставленные в заводях или речушке сети и выбрать из них очередные трофеи в виде мелкой рыбешки. А для улова доброй рыбы, такой как нельма, муксун и сырок, у отца была верховая однотетивная сеть, ширина стенки которой достигала трех метров. Такая сеть ставилась ровно поперек реки или протоки. На выброшенном конце сети крепился буй, другой выставлялся поодаль от лодки, свободно дрейфовавшей вниз по течению.

На заходе солнца рыба ходит почти у самой поверхности воды, и попавшаяся в сеть рыбина сразу же обозначает себя бурным всплеском. Не передаваемое словами зрелище! Если это был достойный экземпляр, то приходилось бросать конец сети и подгрести к тому месту, где находился улов. Вот так и пополнялся запас рыбы на зиму. А если рядом с покосом находился островок борового леса, то можно было набрать грибов и ягод...

Не пора ли сказать пару слов о нашем Рексе? Дед принес его в дом, когда тот был еще голубоглазым щенком с дымчатой шкуркой. Вполне возможно, что это был плод любви ездовой собаки хаски и волка, в результате чего появился такой интересный экземпляр. На сенокосе он, как положено, нес караульную службу. Этому ему было явно мало, и вот однажды он решил внести свою лепту в улучшение нашего меню.

В один прекрасный день Рекс объявился у шалаша, держа в своей пасти ленного селезня. Почему «ленного»? Название происходит от слова линька, когда птица меняет оперение и не может подняться на крыло. Наш серый умник решил воспользоваться «ошибкой» природы и проявить свою смекалку. Полагаю, он залег где-то в засаде и, подкараулив, схватил эту «утку-инвалида», а затем бережно принес к нашему бивуаку. Наверное, ему хотелось поучаствовать в нашем семейном промысле и доказать, что он не какой-то там дармоед. Пес настолько бережно держал в пасти свою добычу, что утка даже крутила шеей и норовила клюнуть или больно ущипнуть обидчика. Но для Рекса это была скорее игра, чем охота. Появившись у шатра, он не выпустил селезня, а демонстративно залег и продолжал аккуратно держать в пасти свою жертву. Наверное, пес рассчитывал заслужить благодарность хозяев, а заодно продемонстрировать свою «крутизну». Так продолжалось до тех пор, пока мама не показала ему веник, которого он панически боялся с щенячьего возраста. Только так удалось мне отнять у него несчастного селезня, которого я затем отнес к пойме речушки – месту, где

Рекс его поймал. Очутившись на свободе, селезень резво рванул от меня по воде, а затем отчаянно нырнул.

### *Встреча с хозяином тайги*

О Рексе можно рассказывать бесконечно, но об одном замечательном случае просто невозможно умолчать. Я уже был старшеклассником. Охота, к которой меня приобщил дед Сергей, стала для меня настоящей страстью. Стояла золотая осень с утренними заморозками, и я отправился с Рексом в тайгу на охоту на боровую дичь. Место, где мы обычно охотились, было довольно далеко от дома, где-то у истоков двух таежных речек Кормужиханки и Гагарки.

Следуя тропой вдоль бережка таежной речушки с собакой, я отслеживал стайки рябчиков, вспархивающих с дерева или с земли. Отлетают они недалеко и быстро садятся на ветки соседних деревьев. Пользуясь «манком» со своеобразным свистом, можно привлечь внимание рябчиков. Здесь, чтобы не разогнать стайку рябчиков, особенно подходит малокалиберная промысловая винтовка. Рекс при этом старательно «держал язык за зубами». До чего же умная была собака! Подобрал трофей, двинулись дальше.

Рекс умчался вперед в поисках птицы покрупнее – глухаря, например, а может быть, пошел по следу какого-то зверя. Кроме облегченной винтовки на плече у меня было оружие посерьезнее – двустволка 16-го калибра, в одном стволе которой всегда находился патрон с пулей «жакан» на всякий случай. Рекс, что-то учуяв, куда-то исчез.

Я не придал этому значения и продолжал беззаботно идти по берегу. Но что-то заставило меня обернуться назад. О Боже мой! Следом за мной неторопливо брел медведь, он даже не бежал, а шел так же спокойно, как я. Откуда он появился, размышлять было некогда. Наверное, Рекс умчался по его следу, круг которого, очевидно, выходил обратно к берегу речки. Оторопев от неожиданности, я свистнул, а затем позвал: «Рекс, ко мне!» Схватив двустволку, я заменил патрон с дробью на патрон с пулей и взвел оба курка, ожидая нападения зверя. Медведь продолжал приближаться ко мне.

По рассказам бывалых охотников, бежать от него бессмысленно, этим только можешь спровоцировать нападение. Ждать развязки долго не пришлось. К счастью, Рекс не заставил себя ждать, хотя эти мгновения неодолимого страха показались мне тогда невыносимо долгими. Услышав зов о помощи, «боевой друг», бросил выслеживать зверя и бросился напрямик ко мне, рискуя свернуть шею, продираясь сквозь валежник. Что же произошло дальше?

В псе пробудился настоящий зверь, и он с бешеной яростью набросился на медведя. Шерсть на загривке пса стояла дыбом. Бедный медведь не ожидал такого отпора – не всякая собака способна вступить в схватку с хозяином тайги, – а может быть, был слишком молод. Своим нападением Рекс поднял его на задние лапы, заставив медведя принять оборонительную стойку. Рекс хватал его за «штаны» и крутился волчком вокруг зверя, от которого в любой момент можно было получить смертельный удар крепкой когтистой лапой.

Рекс продолжал нападать, и медведь медленно, уже на четырех лапах, с ревом стал отступать в сторону таежной речки. Наконец Рекс загнал медведя в воду, и тот пустился вплавь в сторону противоположного берега. Переплыв неширокую речку, зверь выскочил на берег, обернулся на собаку и рывкнул, словно хотел сказать: «Ну что, слабо? Попробуй достань меня здесь, да и надоел ты мне». Рекс с диким лаем носился по берегу, торжествуя одержанную победу, но в воду залезать не торопился. Речка стала пограничной полосой, разделившей «сферы влияния» собаки и медведя.

Рекс не унимался до тех пор, пока медведь не скрылся из виду, отправившись дальше

своей дорогой. А я, придя в себя от потрясения, двинулся в сторону дома. Долго еще Рекс продолжал лаять, и только некоторое время спустя присоединился ко мне. Чувствовалось, что он устал, даже шерсть на загривке уже не стояла дыбом.

Когда мы остановились перекусить, Рекс вытянулся на земле, язык вывалился у него из пасти, он тяжело дышал и ласково смотрел на меня. В глазах у пса можно было прочесть: «Ну что, друг, как бы ты управился с этим мишкой без меня, а ведь я его учуял раньше тебя!» Да, ситуация была с непредсказуемым исходом, Рекс выручил меня в серьезной переделке. Все-таки он был чертовски умным псом!

При охоте на обычную боровую дичь Рекс никогда не поднимал голос, чтобы не спугнуть птицу. Если же ему попадался глухарь, то можно было услышать его характерный, редкий и как бы спокойный лай. Этим он отвлекал внимание птицы на себя, что позволяло охотнику подойти ближе к дереву, на котором сидит глухарь, с противоположной стороны.

Наконец, мы, усталые, добрались до дома с трофеями, и мне пришлось рассказать родителям о встрече с медведем. Мама с тревогой вздыхала, переживая за меня. У отца же все внимание занял Рекс, самоотверженно вставший на мою защиту. Поглаживая пса, отец приговаривал: «Молодец!» Вот таким был наш славный Рекс.

\* \* \*

С приходом осени в нашем краю наступает пора заготовки кедровых орехов, утиной охоты и рыбалки плавными сетями. О заготовке кедрового ореха стоит рассказать отдельно. Созревание плодов кедрового ореха приходится на конец августа – начало сентября, а процесс сбора урожая имеет характер семейного подряда. Необходимыми инструментами в тайге являются топор, пила, ведро и мешок. Уже на месте мастерится деревянный «колот». Это нехитрое орудие труда представляет собой довольно увесистую чурку, посаженную на шток длиной около двух-трех метров. Конец рукояти упирают в землю на некотором удалении от ствола кедрового дерева и с размаху ударяют по дереву несколько раз чуркой; от ударов начинают сыпаться шишки. В такой момент стоит прикрыть голову руками, чтобы защититься от шишек, дождем падающих с дерева. Собранные шишки затем вручную обрабатывались на немудреном приспособлении, напоминающем стиральную доску, изготовленную из дерева. При помощи деревянного валька шишки растираются до тех пор, пока из них не начнут сыпаться орехи. Чтобы избавиться от шелухи, орехи просеиваются на ветру, после чего в сыром виде доставляются домой для просушки и прокаливанию в русской печи. После этого орехи можно хранить длительное время, скорлупа орехов легко раскалывается, и оттуда без труда извлекаются нежные ядрышки, необыкновенно богатые белком и ценными витаминами, необходимыми человеку, особенно в период продолжительной сибирской зимы.

На утиную охоту мы обычно отправлялись с моим старшим товарищем Геной Белимом – соседом по квартире в эмтээсовском доме, где мы жили. К нам часто присоединялись братья Купряхины или Яковлевы. Охотиться надо на «зорьке», то есть в короткий промежуток времени после захода солнца до наступления сумерек или перед рассветом. В морской терминологии это время именуется «навигационными сумерками», а его характерной особенностью является то, что еще видна линия горизонта, но появившиеся первые крупные звезды и планеты позволяют провести астрономическую обсервацию для определения местоположения корабля в океане. Вот тогда-то и начинается увлекательная охота с отстрелом на взлете отъевшейся за лето утки, готовящейся к перелету в далекие южные страны, где эти птицы спасаются от затяжной сибирской зимы.

Осенью, еще до начала образования льда, интересно рыбачить в протоках Большой и

Малой Оби. Небольшая сеть длиной 25–30 метров выбрасывается под углом к берегу на определенном удалении от него, чтобы она могла свободно плыть по течению. Другой конец сети находится у борта лодки, стоящей недалеко от берега, насколько позволяет глубина. Время от времени те, кто находятся в лодке, с шумом опускают в воду весла. Эти звуки отпугивают рыбу, устремляющуюся от берега в сторону сети. Улов здесь в основном состоит из щук.

А вот добрую рыбу нам приходилось добывать, как правило, осенью плавными донными сетями, так называемыми провязами. Обычно такие сети выставляются на специально очищенных от коряг плесах – «плавах». Так они названы потому, что сетки с лодкой плывут по течению реки. Сети снаряжены, или, как говорят, «посажены» так, что при дрейфе вниз по течению нижняя подбора сети идет рядом с дном реки. Один конец сети с буйком находится в «свободном полете», а другой – у борта дрейфующей лодки. Рыбная ловля продолжается на протяжении двух километров. Затем сеть с уловом муксуна или нельмы выбирается на борт лодки и готовится к выбрасыванию на очередной «плав». А какую радость испытываешь, если в сеть попадает стерлядь, из которой делается настоящая уха. Это уже большая удача и несравненное удовольствие для собравшихся за столом!

\* \* \*

С наступлением зимы мы часто играли в футбол. Самым подходящим местом было колхозное поле недалеко от школы. Играли мы в валенках. Кроме нас, малышей, играли и ребята из старших классов, такие как Гена Белим, мой старший товарищ. Он отличался необыкновенно сильным ударом, после которого мяч летел со свистом. Это был непревзойденный «забивала».

Однажды мы настолько увлеклись игрой, что не заметили появления на другом конце поля невесть откуда взявшегося небольшого самолета. Обычно зимой самолеты садились и взлетали на левом берегу Оби. Увидеть здесь на поле самолет было странно и непонятно. Оставались только две версии: или самолет совершил вынужденную посадку, или пилоту захотелось погонять мяч вместе с нами. Так оно и вышло, выйдя из машины, летчик присоединился к нашей игре. Наигравшись, он собрался в путь. Но мальчишкам страшно хотелось покататься на самолете. Пилот не мог отказать нам и любезно пригласил в кабину. Мы по очереди забирались в кабину, после короткого разбега самолет взлетал и, сделав небольшой круг, тут же приземлялся. Нам такая прогулка казалась настоящим приключением.

Покатав нас на своей «стрекозе», летчик поднял самолет в воздух и скрылся из виду.

Полагаю, что он сам получил не меньшее удовольствие от игры в футбол и устроенного для ребятни праздника. Много лет спустя мне довелось вновь встретиться с этим пилотом в Антарктиде, но это уже другая история.

\* \* \*

Зимой помимо лыж и футбола мы с не меньшим энтузиазмом занимались подледной рыбалкой. Эта вид рыбной ловли несколько отличается от обычной и требует особой усидчивости, необходимой, чтобы провести несколько часов кряду с удочкой у выдолбленной во льду лунки. С осени в большом ведре заготавливались черви, куда кроме земли бросались зерна ячменя. Прорастая, ячмень давал подкормку червям, делая их аппетитными и более привлекательными для рыбы. После ледостава любители-рыболовы выходили на лед Большой или Малой Оби, кому где нравилось. Во льду пешней пробивались лунки и ставились переметы из двух-трех удочек. При значительной глубине перемет ставился на лине с грузом, опущенным

на дно. Если глубина оказывалась небольшой, около полутора-двух метров, перемет ставился на кол, вырубленный из зарослей тальника. Через сутки переметы нужно было проверить. Улов был обычно неплохим – язь, налим и реже сырок.

Несколько слов об одном замечательном феномене природы. Как правило, в конце марта – начале апреля в некоторых протоках после сильных зимних морозов образуется мощный ледовый панцирь. В результате этого возникает дефицит кислорода в воде и соответственно у речных обитателей наступает острое кислородное голодание, получившее у местных жителей название «замор» или «загар». Рыбаки, занимаясь ловом не один год, как правило, знают такие места. В большую прорубь, пробитую во льду в таких местах, рыба устремляется как к живительному источнику кислорода. На поверхности собирается масса рыбы. Остается только черпать ее и выбрасывать на лед. Из таких мест рыбаки вывозили улов целыми возами.

\* \* \*

В конце зимы между колхозами района проводились увлекательные конные состязания. Гонки устраивались на льду Оби, на предварительно подготовленной с помощью трактора и волокуши трассе, и привлекали множество зрителей. Каждый колхоз выставлял для гонок свою лучшую лошадь. Гонки проходили по замкнутому кругу, по периметру которого стояли болельщики, среди которых были мы, мальчишки. В заездах, как правило, участвовали председатели колхозов. Под их наблюдением из года в год готовились легкие сани-кошевки и добрые кони. Чаще всего победителем таких гонок оказывался передовой по тем временам колхоз поселка Каменный, возглавлявшийся Алексеем Власовым. Почему я это так хорошо помню? Потому, что он был товарищем моего отца и когда бывал в Октябрьском, всегда останавливался у нас дома.

\* \* \*

Можно много писать о детских увлечениях, но с наступлением юности помимо рыбалки в нашу жизнь входили другие, куда более серьезные занятия. Неожиданно возник интерес к парусному спорту. Вместе с Володей Слободсковым – моим другом детства, мы самостоятельно соорудили мачту с реем, сообразно размерам лодки. Для изготовления паруса требовалась специальная прочная ткань, и достать ее было непросто. Однако бабушка Катя пожертвовала не нашедшим применения старым большим пологом. Вот из него-то мы и выкроили сегменты кособокого паруса, а моя тетя соединила их, прошив крепким швом. В довершение парус обшили по периметру специальной тонкой, крепкой веревкой, называемой тетивой, для усиления прочности конструкции. Получился добротный кособокий парус, позволявший маневрировать и ходить различными галсами относительно ветра. Под этим парусом мы с Володей вместе с нашими сестрами Валей и Таней совершали приличные переходы по Оби. Выглядело это довольно романтично, особенно когда лодка, увлекаемая парусом, лихо неслась по поверхности воды, убегая от догоняющих ее волн.

Другой, не менее интересный эпизод. В жаркие июльские дни, когда температура воздуха достигала тридцати градусов по Цельсию и больше, вода в Оби хорошо прогревалась. Воспользовавшись благоприятной погодой, мы организовали групповой заплыв через Обь. Поскольку течение могло снести пловца далеко вниз, чтобы очутиться на левом берегу напротив Октябрьского, нам пришлось подняться на лодке вверх по реке к местечку, расположенному где-то между таежными речками Серебрянкой и Сактасой, впадающими в Обь. Ширина реки напротив Октябрьского составляла около двух с половиной километров, и



нам, мальчишкам, надо было преодолеть эту дистанцию вплавь. Но как решили, так и сделали. На всякий случай нас сопровождала лодка, откуда приглядывали за лихими пловцами. Заплыв прошел успешно. На левом берегу, куда мы выплыли, находилась молочно-товарная ферма местного колхоза. Здесь мы оперативно организовали рыбалку, вскоре запылал костер, а из красноперых окуней получилась прекрасная уха с дымком от костра.

Вспоминается еще один интересный случай в летнюю пору. Необходимо было подкосить свежей травы для коровы на левом берегу Оби и привезти траву домой на лодке. Во время половодья в некоторых озерах вода поднимается и заполняет прилегающие к ним низины, которые превращаются в так называемые курьи, с выходом в Обь. Стоял июль и уровень воды пошел на убыль, но лодка еще свободно проходила через узкий проход из Оби, и мы проследовали через озеро дальше. Накосив травы, мы с отцом остановились отдохнуть и напиться чаю. Солнце опускалось к закату, стояла тишина. Однако на поверхности воды то здесь, то там появлялись всплески, оставленные играющей в лучах заходящего солнца рыбой. У нас с собой была сеть, которую отец решил поставить, что и было сделано без промедления, пока не наступила темнота. Вскоре в сети оказалось достаточно рыбы, уходившей из курьи вместе с убылью воды.

Среди ночи со мной произошел небольшой казус – задремавши, я свалился прямо в небольшой костер. Отец вовремя вытащил меня из огня, не дав вспыхнуть одежде, но это происшествие тут же забылось. Близился рассвет, и надо было выбирать сеть, полную рыбы. Занимаясь сетью, я, раздевшись, плавал около лодки, но теперь вода едва поднималась выше пояса. Мы едва выбрались из этого озера на своей лодке через узкий и мелководный проход в Обь. Так курья буквально на наших глазах прекратила свое существование до следующего паводка, превратившись в озеро, приглянувшееся карасям и ондатрам, куда мы не раз наведывались с моим товарищем Борей Быковым.

### *Экспедиционники*

Каникулы после девятого класса выдались еще интереснее. Из Москвы прибыли специалисты, занимавшиеся изучением недр древней земли Югры и поисками залежей углеводородов, о наличии которых свидетельствовали многочисленные косвенные признаки. Специалисты оказались студентами-выпускниками и аспирантами геологического факультета Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова. Ребята по прибытии в Октябрьское сразу отправились в райком комсомола, который в ту пору являлся уважаемой молодежной организацией Советского Союза. К сожалению, с развалом СССР комсомол также почил в бозе.

Секретарем райкома ВЛКСМ был наш прежний классный руководитель Мясников Геннадий Михайлович. Как педагог он сразу же завоевал наше расположение своей простой манерой общения. К тому же он был прекрасным спортсменом – чемпионом области по боксу в своем весе. Для нас, деревенских мальчишек, он стал непререкаемым авторитетом. Организовав в школе секцию бокса, Геннадий Михайлович не только приучал нас к физической культуре, но и учил, как постоять за себя и защитить слабых.

Секретарь райкома радушно принял геологов-комсомольцев из Москвы. Внимательно выслушав их, он взялся помочь им в решении возникших вопросов. Как выяснилось, геологам в первую очередь нужны были разнорабочие, хорошо знакомые с местными условиями. Так в состав «летучего отряда» экспедиции Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова по призыву «главного комсомольца нашего района» вошли двое братьев Яковлевых – Юра и Гоша, братаны Купряхины – Юра и Сережа, Валера Придон и я. Вместе с

мальчишками в отряд зачислили двух девочек, наших соучениц – Галю Пинягину и Галю Кожухову, выполнявших обязанности поварих.

Изучение недр Югры началось от поселка Большой Камень по левобережью Оби до Перегрёбного. Для передвижения по воде в распоряжение экспедиции был выделен мощный катер и моторная лодка с подвесным мотором. Наша работа в составе экспедиции заключалась в установке переносного электрода, подключенного с помощью кабеля к потенциометру. Прошедший сквозь почву электрический сигнал попадал на вход потенциометра, показания которого снимал специалист-оператор. Результаты определенно свидетельствовали о наличии залежей углеводородов в недрах Приобья. Нам эта работа казалась исключительно интересной. Кроме того на нас возлагались обязанности по обеспечению экспедиции свежими продуктами. К тому времени мы уже свободно владели охотничьим ружьем и навыками охоты и запросто обращались с рыболовными снастями.

Изучая недра окрестностей нашего Приобья, мы переходили от одного места к другому, и не только в районе Оби, но и в районе Малой Оби с ее многочисленными протоками, богатыми рыбой, дичью, а также грибами и ягодами. В протоках нам встречались места, где поверхность воды от берега до берега сплошь была покрыта водоплавающей «ленной» птицей, гусями и утками. Оказавшись в таких местах на лодке или катере, приходилось поневоле сбавлять ход. Напуганная водоплавающая дичь выходила на берег, а затем снова возвращалась в воду, где чувствовала себя в большой безопасности. Наши молодые руководители доходчиво рассказывали об обнаруженных залежах и свойствах углеводородов. Экспедиция убедительно подтвердила предположение о наличии в наших местах месторождений углеводородов, что и требовалось доказать. Полученные результаты получили высокую оценку руководства геологического факультета МГУ, прибывшего в Октябрьское к окончанию работ нашего летучего отряда.

### ***Школьные наставники***

Незаметно пролетали летние каникулы, а осенью мы снова возвращались в школу, переходя из класса в класс. Самые теплые воспоминания остались о замечательном педагоге и человеке – учительнице немецкого языка Агате Давыдовне Боргер, нашем классном руководителе с пятого класса. К ее требовательности и справедливости мы относились с большим уважением. Она была из волжских немцев, к которым, как известно, отношение было настороженным, особенно в первые дни войны. Муж оказался в сталинских лагерях, а ее с сыном выслали к нам в Сибирь. Женщина выстояла под тяжелыми ударами судьбы, не сломилась, вырастила сына Альберта, ставшего, как и она, уважаемым учителем немецкого языка в нашей школе. С полученными от них знаниями языка легко было сдать экзамены в самые престижные гуманитарные вузы.

Директором нашей школы в то время был замечательный человек – Виталий Сергеевич Галузинский. Участник войны, выполнявший ответственные задания командования на оккупированной территории в подполье, он также свободно владел немецким языком и наряду с выполнением обязанностей директора вел эти занятия, а иногда еще и уроки истории. Он был строг внешне, и мы немного побаивались его. Но его забота и душевность располагали к себе. Жена Галузинского, Тамара Григорьевна Шулятьева, преподавала математику. К сожалению, уже после нашего окончания по наветам завистников и недоброжелателей Виталий Сергеевич был незаконно осужден, причем обвинили его в том, что у него не было специального педагогического образования.

Среди других преподавателей запомнился также учитель биологии и еще один наш

классный руководитель, Мясников Геннадий Михайлович, о котором я уже рассказывал. Надо сказать, что доставшийся ему наш восьмой класс оказался не из легких. Быть может, именно поэтому, как только Геннадий Михайлович появился в школе, ему было предложено взять классное руководство над нами. Хочется выразить ему особую признательность за то, что он увлек нас занятиями спортом. Зоя Ефимовна Здобина (Еркова), наделенная особой русской красотой, преподавала историю; Замотаева Тамара Филипповна – географию и астрономию; а Геннадий Николаевич Тимофеев – рисование и музыку. Позже в нашей школе появились такие замечательные учителя, как Лидия Яковлевна Ахмадшина и Лидия Степановна Карандаева, приложившие много сил к тому, чтобы подготовить нас к выпуску из школы.

В то время отношение к спорту было исключительно серьезным, хотя таких условий, как в настоящее время, естественно, не было. Любовь к спорту помогла нам быстро подружиться с братьями Славой и Эдуардом Бобовичами, семья которых перебралась к нам из Сургута. Около своего дома они сделали турник, обзавелись гирями и стали самостоятельно в летнее время заниматься гимнастикой и тяжелой атлетикой.

Помимо нашего классного руководителя страстными популяризаторами спорта и руководителями спортивных секций в школе были Григорий Михайлович Леонов и Роберт Богданович Рифель. Много из того, чему они нас научили, пригодилось впоследствии в жизни.

Увлечение с детства лыжами позволило мне, не занимавшемуся никогда в спортивной секции, получить по итогам одного из соревнований третий разряд, хотя лыжи у меня были обычными, с мягкими креплениями, рассчитанными на валенки. Лыжных ботинок просто не было. Под жесткие крепления их приходилось мастерить самостоятельно из рабочих ботинок, снабжая с учетом сибирских морозов войлочной подошвой. Уже в восьмом классе, на очередных районных соревнованиях я сумел завоевать первое место, выполнив нормативы второго разряда как по лыжам, так и по стрельбе.

Иногда с товарищами мы отправлялись в дальние лыжные походы. С такой подготовкой мы со Славой Бобовичем решили во время зимних каникул десятого класса совершить лыжный переход в Заречное, находившееся в шестидесяти километрах от нас.

Утром, в последний день декабря, накануне Нового года, мы двинулись в путь по заснеженной Оби, взяв с собой в дорогу испеченные мамой пирожки. Погода стояла хорошая, морозец был невелик, в пределах 10–15 градусов. Первые пару десятков километров шли без усталости. Поскольку светлый день в декабре в наших местах очень короток, вечерние сумерки наступают рано. Через сорок пять километров Слава стал сдавать и без моей помощи уже не мог двинуться дальше. Пришлось остановиться в Сатникове.

Незнакомые люди оказали нам самый радушный прием и устроили у себя на ночлег. Как много все-таки добрых людей на белом свете, особенно в Сибири. Слава после горячего чая остался отдыхать, а меня пригласили на новогоднюю елку в местную школу, где я интересно провел время в компании новых знакомых.

Отдохнув и поблагодарив хозяев за ночлег, мы утречком первого января отправились дальше. Оставшиеся пятнадцать километров дались легко, и мы еще утром оказались на моей малой родине в Заречном. Нас с радостью встретили дедушка с бабушкой и семья дяди Саши – директора зареченской школы, продолжавшие праздновать Новый год. Погостив и пообщавшись с друзьями детства, после нескольких дней мы отправились домой. В этот раз шестьдесят километров нам удалось одолеть без остановки.



*Увлекаясь лыжами с детства, мы с друзьями добивались хороших спортивных результатов. Рядом со мной (справа) Володя Слободсков*

### ***Прощай, школа***

Наступило второе полугодие последнего учебного года, и нужно было основательно взяться за подготовку к выпускным экзаменам.

Сложнее всего обстояло дело с литературой и русским языком. Сочинения у меня получались куда пространнее, чем у соседки по парте Гали Пятериковой, но зато и синтаксических ошибок было больше. За сочинение, изложенное на двух-трех тетрадных страничках, она всегда получала четверку или пятерку. Мне же за сочинения в полтетради светила в лучшем случае тройка с минусом. Позже я научился писать лаконичнее, стараясь излагать мысли простыми предложениями без мудреных оборотов. Результаты заметно улучшились.

Вот и долгожданный выпуск! Прощай, наша старенькая деревянная школа.

В тот год состоялся одновременный выпуск двух десятых классов «А» и «Б». На память о прощальном вечере с преподавателями и родителями осталась фотография, снятая на фоне родной школы, которая до сих пор хранится у меня.

Обычно большинство выпускников нашей школы продолжали учебу в одном из ближайших сибирских вузов: педагогическом, медицинском, лесотехническом,

сельскохозяйственном, автодорожном или политехническом. Мы же со Славой Бобовичем вознамерились поступать в Ленинградское морское училище, но каждый отправился туда своей дорогой.

Для того чтобы встретиться со своими дядями в Москве, я пустился в путь по реке через Салехард, взяв билеты на пароход «Михаил Калинин». В Лабытнангах, расположенных на левом берегу Оби, я впервые увидел железную дорогу, паровозы и огромные составы. Станция Лабытнанги в Заполярье по сей день является конечной станцией железнодорожной ветки, выходящей к берегам Оби. Как и дорога на Воркуту, она была построена в советское время главным образом руками «зэков». Из окон вагона поезда можно было видеть лагерь, как расформированные, так и те, что продолжали исправно функционировать. Все они входили в состав хорошо известной тогда всем на Севере «501-й стройки».

Вспомнилось, что и у нас в Октябрьском после войны какое-то время существовал такой же лагерь, расположенный чуть ниже по течению реки за Половинкой. Лагерь находился в одном из больших «логов». Логом на местном наречии назывался большой овраг или распадок на возвышенном таежном берегу Оби, обычно спускающемся к берегу реки пологим склоном, переходящим в низину. Там-то и стояли бараки с заключенными, обнесенные по периметру колючей проволокой. Администрация лагеря и охранники размещались в самом Октябрьском.

Местным жителям строго-настрого запрещалось подходить к территории лагеря, а суда и лодки не могли приблизиться к берегу ближе, чем на двести метров. В 1953 году, после смерти Сталина и с наступлением политической оттепели, этот ужасный лагерь был закрыт. А те, кто жил на Половинке, смогли вздохнуть спокойнее, потому что до этого проверки и обыски домов сотрудниками лагеря после побегов заключенных были обычным явлением.

Население Половинки в ту пору состояло в основном из сосланных сюда немцев Поволжья. Это были главным образом мастеровые люди, занимавшиеся выделкой для обуви добротной кожи из шкур домашнего скота. Наряду с этим они делали мебель и другие вещи, обеспечивая ими местное население Кондинска и ближайших поселков. Мой отец Дмитрий Сергеевич, например, часто пользовался услугами одного знакомого немца-сапожника, делавшего обувь для всей нашей семьи. Он тачал сапоги так, что любо-дорого посмотреть, не говоря уже о том, что носить такую обувь было одно удовольствие – она оставалась сухой в любую распутицу.

После окончания войны до Кондинска докатилась очередная большая волна ссыльнопоселенцев. Ссылных привозили сюда целыми пароходами, семьями и поодиночке. Как было принято в то время, сотрудники НКВД назначали место жительства, но дальше они устраивались как могли. Тем, кому удавалось устроиться на работу в МТС или на рыбозаводе, считалось, крупно повезло. Среди ссыльных преобладали украинцы с белорусами, но встречались молдаване и прибалты, татары и калмыки.

Запомнился один старик-калмык. По-человечески его надо было бы вернуть на родину, дать спокойно умереть. Так нет, тогдашняя власть, занесла его в списки «злейших врагов народа», отправила эшелонам в Сибирь на исходе осени и бросила на произвол судьбы в чужом краю среди незнакомых людей, говорящих на непонятном для него языке.

Старик был больным, голодным, бездомным, холодным и никому не нужным. Скитаясь по берегу Оби под горой, где раскинулись постройки лесничества, он соорудил себе нечто похожее на примитивный шалашик, воспользовавшись досками, найденными среди плавника, и подобранными клочками сена. Мы, пацаны, иногда приходили поиграть сюда и не могли без жалости смотреть на этого мученика. Проникшись состраданием к бедному и несчастному человеку, мы приносили ему из дома что-нибудь съестное, кто что мог. Так и старались поддерживать его силы и продлить его жизнь, ставшую ненужной ему самому. Наверное, он в

своих молитвах просил только об одном – послать ему спокойной скорейшей кончины.

Наступили ранние зимние холода, бедный больной и забытый всеми калмык долго не протянул. Однажды, заглянув в его шалаш, мы нашли его замерзшим. А сколько ему подобных погибли в ходе кампаний по борьбе с «классовыми врагами», проходившими до и после войны, а ведь этими врагами в большинстве своем оказывались обыкновенные, простые люди. Такие были ужасные времена.

Но вернусь к рассказу о своем первом дальнем путешествии. Пересев на воркутинский поезд, я добрался до Москвы, где в то время проходил международный фестиваль молодежи и студентов. Златоглавая столица с ее станциями метро, многоэтажными и красивыми зданиями, увиденными впервые, поразила меня. Надо полагать, что фестиваль имел особое значение для нашей страны, поскольку впервые приподнял «железный занавес», отделявший ее от остального мира.

Встретившие меня дядя, прошедшие войну и окончившие вузы, хотели, чтобы я поступал в институт. Я вынужден был подчиниться авторитетному большинству, руководствуясь глубокой философской мыслью: «Попытка – не пытка». Не утруждая себя выбором, сдал документы на энергетический факультет МИХМ (Московского института химического машиностроения), который окончил мой младший дядя. За мою подготовку по математике взялся старший дядя, окончивший с отличием Военно-инженерную академию, в конечном итоге этот экзамен был сдан на «отлично».



*Мои дяди Леонид Александрович (слева) и Виктор Александрович Симоновы с семьями*

Для меня и моих родственников результаты сдачи экзаменов выглядели вполне прилично, этот «сибирский валенок» набрал 22 балла из 25. Но для поступления на энергофак у меня не хватило одного балла. Мне предложили поступить на химический факультет, однако желания учиться в институте, как ни странно, я не испытывал и забрал свои документы.

\* \* \*



Ехать в Ленинград и поступать в училище было поздно, набор там уже закончился. Так или иначе, но у меня созрело одно решение. К этому времени в Москве появился мой товарищ Слава. К сожалению, он не смог поступить в училище и теперь с мамой возвращался домой. Я предложил ему отправиться в путь вместе.

Мы выехали из Москвы поездом под попечительством Славиной мамы, но уже другим маршрутом – югом Сибири, через Тюмень. На пристани в Тюмени встретили лучшую ученицу нашего класса Галю Пятерикову. Уж от кого угодно, но от нее мы никак не могли ожидать, что она не пройдет по конкурсу в институт. Вот такая «веселая компания» недавних выпускников возвращалась домой.

Наверное, каждый из нас по-своему реагировал на «неудачное» поступление и строил планы на будущее. Разумеется, переживали и родители «неудачников», такова жизнь. Больше всех переживала неудачу Галя. Ведь она была очень прилежной девочкой и очень серьезно относилась к учебе в школе, по сравнению с нами, мальчишками. Дорога и совместное плавание на пассажирском лайнере помогли нам со Славой хоть как-то забыть о своих неудачах, чего нельзя было сказать о нашей подруге.

Мы со Славой чувствовали себя настолько беспечно, что даже радовались такому повороту судьбы: мечта о море осталась с нами, а остальное, как нам думалось, со временем устроится. Но вернуться всем вместе в Октябрьское нам было не суждено.

В одном из портопунктов мы со Славой сошли во время стоянки парохода на берег, чтобы приобрести какую-то мелочь в магазине. Но то ли судно ушло раньше назначенного времени, то ли мы увлеклись новыми впечатлениями, забыв об отходе парохода – так или иначе, мы отстали от Гали и Славиной мамы и остались одни на осеннем берегу, да еще и легко одетые. К нашей удаче, здесь оказалась «самоходка», так называли самоходные баржи, перевозившие грузы в бассейне Оби и Иртыша. Недавно построенные в ГДР, по тому времени они считались современными речными судами. Мы были счастливы, когда капитан этого великолепного судна великодушно взял нас, «робинзонов», к себе на борт. Наверное, сочувствие капитана к судьбе незадачливых кандидатов в курсанты и скитальцев-мореходов, отставших от лайнера, пробудили наши тельняшки. Как бы то ни было, мы были очень признательны ему.

Благодаря такому повороту дел, мы практически догнали оставивший нас «на диком берегу» пассажирский лайнер и прибыли в Октябрьское на следующий день после него.

Родители огорчились нашему отсутствию на борту прибывшего лайнера, но огорчение было забыто, когда мы неожиданно-негаданно появились на «быстроходной» самоходке. Впереди нас ожидало интригующее будущее, и ждать его наступления пришлось недолго.

### *О спортивных делах*

Вскоре после возвращения в Октябрьское нас вызвал к себе секретарь райкома комсомола, наш бывший классный руководитель и тренер по боксу Геннадий Михайлович Мясников. Кстати, после занятий в его секции двое наших выпускников стали мастерами спорта – Володя Алабышев и Владик Русаков.

А к нам Геннадий Михайлович обратился примерно со следующими словами: «Ну что, расстроились после первого же ”неудачного раунда”? Умейте держать удары, их будет предостаточно в вашей жизни! И не унывайте, вас ждет впереди много интересного», – и пообещал нам, что наши спортивные таланты будут в ближайшее время востребованы.

Действительно, со спортом у Славы отношения складывались хорошо: он систематически занимался в школьных секциях гимнастики, тяжелой атлетики и т. д. Ему Геннадий

Михайлович предложил стать учителем физкультуры в нашей школе, а мне – работу в районном комитете физкультуры и спорта при райисполкоме. Звучит внушительно, но, скорее всего, за всем этим скрывалось желание местной власти утвердиться в статусе «районный» по всем направлениям своей деятельности. На самом деле масштабы и ресурсы «районного руководства» оказались довольно скромными.

Дела так называемого председателя районного комитета физкультуры и спорта (РК ФиС), я принял у всем известной в Октябрьском Тамары Александровны Слободсковой (Пинягиной). В то время она была лучшей лыжницей не только в нашем районе, но и во всей области – мастер спорта! Ее больше прельщала работа учителем в нашей начальной школе, где она и трудилась вплоть до выхода на пенсию. В РК ФиС имелись какие-то призрачные планы строительства стадиона, начало которому было положено подготовкой площадки с использованием бульдозера, но на этом все работы завершились. Сейчас эту территорию заняли объекты, не имеющие никакого отношения к спорту. Примерно так же выглядели дела у районного комитета ДОСААФ, с которым мы вместе ютились в тесной комнатке в закоулках старого деревянного здания райисполкома. В то время РК ДОСААФ возглавлял Анатолий Назаров, бывший военный летчик, пользовавшийся большим авторитетом у руководства.

Исполнительная власть мало интересовалась нашими делами, мы были предоставлены самим себе, сами сочиняли и сами же выполняли намеченные планы популяризации и развития спорта в районе и регулярно получали за это зарплату. Отчитывались мы каждый своими, но чаще совместными соревнованиями в масштабах Октябрьского или даже целого района. Соревнования проводились в основном зимой, а наиболее популярными видами спорта являлись лыжные гонки и пулевая стрельба по неподвижной мишени из малокалиберной винтовки. Другие соревнования – по боксу, гимнастике и тяжелой атлетике, устраивались на сцене местного дома культуры, называвшегося клубом. Участниками соревнований, как правило, были учащиеся старших классов средней школы и рабочая молодежь.

В районных соревнованиях в основном принимали участие учащиеся поселковых школ района. Соревнования всякий раз выливались в настоящий праздник для спортсменов и болельщиков. Команды сельских школ возглавлялись директорами-энтузиастами, такими как директор зареченской школы Александр Сергеевич Утусиков (мой родственник, о нем я уже упоминал), или такими же энтузиастами-преподавателями. Трассу лыжных гонок готовили заранее, привлекая к этому добровольных помощников. Не располагая готовыми аксессуарами вроде табличек с надписями «Старт», «Финиш» или флажками разметки, делали их сами как могли. Так, транспаранты «Старт» и «Финиш» изготавливались из кумача, на который после разметки смесью молока с зубным порошком наносились буквы. При этом не обходилось без досадных казусов. Тем не менее все мероприятия проходили с большим подъемом.

В ходе соревнований определялись лидеры, из которых впоследствии формировалась сборная команда района, выступавшая на окружных состязаниях. Состав сборной команды по лыжным гонкам выглядел примерно так: женская – Слободсковы Тамара и Таня, Утусикова Валя, Новик Нелли; мужская – Мельников Рева, братья Бобовичи – Слава и Эдик, Володя Алабышев и я.

Об экипировке лыжников никто не заботился, одевались по погодным условиям, кто как мог. Особого выбора лыж, лыжных палок и ботинок не было, пользовались тем, что завозили в наш магазин. В ту пору такое происходило, наверное, не только в нашем районе, но и в других местах российской глубинки. Что касается лыжных мазей, то в ход шли свечной воск и самодельщина «шаманского розлива», приготовленная на основе древесной смолы. Тамара Слободскова, как самая опытная гонщица, участвовавшая в областных и других крупных соревнованиях, имела небольшой запас импортных мазей «Рекс» и «Сфинкс», изготовленных в

Норвегии и Швеции. Но этим «золотым» запасом она нам позволяла пользоваться только в исключительных случаях. Обычные деревянные лыжи, купленные в магазине, приходилось аккуратно обстругивать и зауживать для облечения. Так поступала вся наша команда.

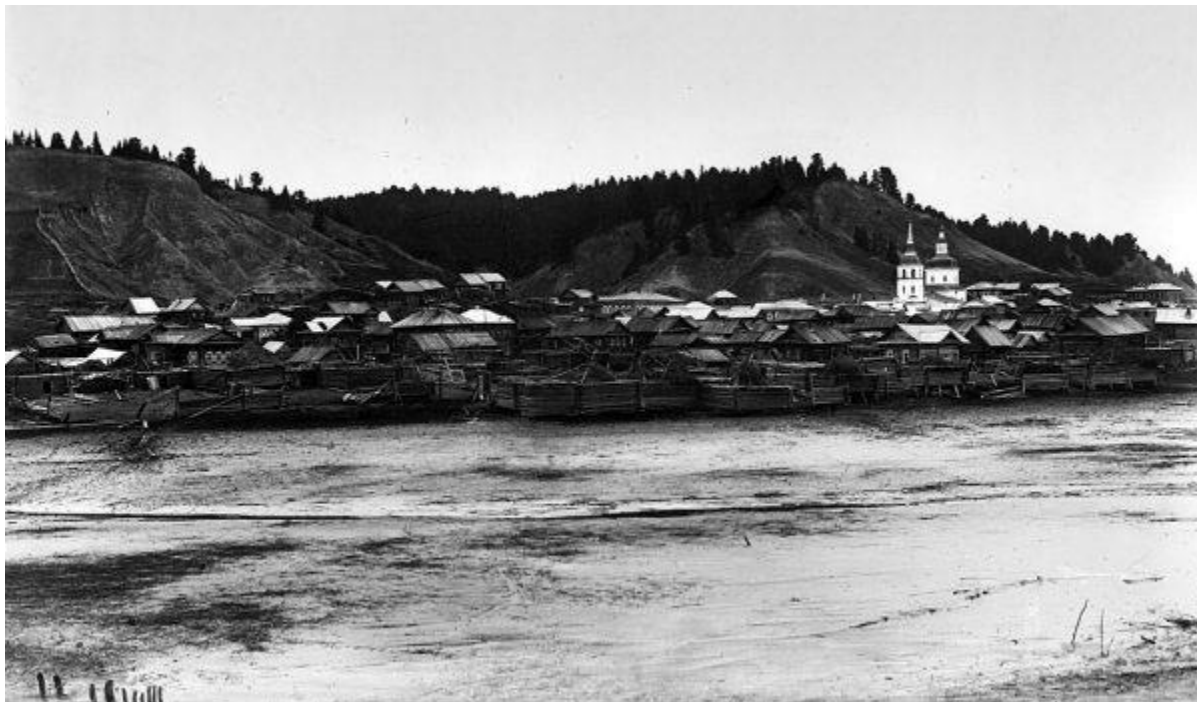
Погода никогда не становилась помехой, какой бы она ни была. К зимним гонкам в Ханты-Мансийске готовились серьезно. Спортивную делегацию района возглавлял председатель ДОСААФ Анатолий Назаров, как самый авторитетный человек в нашем спортивном мире.

В те годы зимой основным видом транспорта, связывавшим Ханты-Мансийск и Октябрьское, являлись самолеты местной авиалинии. Летом взлетно-посадочная полоса для самолетов Ан-2 и Як прокладывалась на песчаном берегу острова, расположенного напротив Октябрьского недалеко от колхозной фермы на левом берегу Оби. Зимой ее готовили на льду замерзшей реки. Поэтому добраться в то время до окружного центра самолетом можно было без проблем.

Поселок Ханты-Мансийск на реке Оби мало чем отличался от Октябрьского. Разница заключалась лишь в том, что он имел статус окружного центра. Кроме того, там, чуть в стороне, на Иртыше имелась большая речная пристань под названием Самарово. Сегодня Ханты-Мансийск не узнать, но это уже отдельная тема.

После прибытия в Ханты-Мансийск нас разместили в доме колхозника с вполне сносными условиями проживания.

На окружных соревнованиях наша команда добилась больших успехов – мы заняли второе место в общем зачете. Среди женщин первенство осталось за Тамарой Александровной Слободсковой, а второе место заняла моя сестра Валя Утусикова. Я проиграл несколько секунд мастеру спорта Химичу – учителю физкультуры из Березова, и мне досталось второе место среди мужчин. Мы были довольны своими результатами. Дома для нас устроили вечер встречи спортивной молодежи в ДК культуры, где мы поделились впечатлениями от пережитого на окружных соревнованиях.



*Старый Ханты-Мансийск*

С окончанием зимнего спортивного сезона 1957 года началась подготовка к летнему, но

мы со Славой Бобовичем уехали поступать в морское училище на берегах Невы. Начинался новый этап моей жизни, растянувшийся на полвека.

### *Спустя полвека*

«И вот они опять, знакомые места...»

Все-таки человеку свойственна ностальгия. Как правило, она связана с малой родиной, где жили родители и похоронены предки, где остались детские друзья и множество товарищей, обретенных за время учебы в школе. И ностальгия дает о себе знать, особенно тогда, когда судьба заносит тебя далеко-далеко от этих мест...

Человек, перебирая в своей памяти картинки прошлого, наверное, всегда устремляется мысленно туда, где остались милые его сердцу места. Скорее всего, он постоянно ждет чудесной возможности встретиться с безвозвратно ушедшим прошлым, и такой случай неизменно возникает в жизни каждого. Неожиданно такой шанс выпал и мне, и я решил им непременно воспользоваться!

Ханты-Мансийск, каков он?

Встреча с ним произошла в 2005 году, и несколько неожиданно, благодаря вмешательству моих двоюродных братьев – и того, и другого звали Игорем. Именно они подвигли меня отправиться в Сибирь. Следует заметить, что один из братьев по отцовской линии окончил после меня нашу среднюю школу с серебряной медалью. Другой же никогда не видел Сибири и имел представление о ней только по моим рассказам и рассказам своего отца, моего дяди, окончившего нашу же школу, но еще в годы войны и ставшего впоследствии заместителем генерального директора крупного завода.

Так вот, его сын предложил нам отправиться в путь через Ханты-Мансийск, обретший теперь известность не только в России, но и за рубежом. Раньше туда можно было добраться из Питера и Москвы только поездом через Тюмень и далее с пересадкой на речной пароход. Сегодня этот город связан прямыми авиалиниями со всеми крупными городами, чем мы не преминули воспользоваться и, в конце концов, встретились в назначенное время в начале августа в аэропорту Ханты-Мансийска. К сожалению, второй Игорь, который должен был прилететь сюда из Кемерово, не смог присоединиться к нам из-за болезни.

Великолепный аэропорт столицы Ханты-Мансийского автономного округа производит сильное впечатление. Нам показалось, что он выглядит даже лучше аэропорта областной Тюмени, центра другого, соседнего федерального субъекта РФ. Погода стояла прекрасная, характерная для этого времени года в Сибири. Нас любезно встретил проживающий здесь Алексей Николаевич, состоящий в родстве с многочисленным и хорошо известным в наших краях семейством Слободсковых.

Наш новый знакомый оказался не только добрейшим человеком, но и прекрасным собеседником. Выступая одновременно в качестве гида и водителя, он показал нам наиболее интересные достопримечательности нового Ханты-Мансийска. Некоторые районы города обрели черты, характерные для всех современных городов мира. Столица Ханты-Мансийского автономного округа величаво раскинулась на месте когда-то непроходимой сибирской тайги. Аэропорт, имеющий статус международного, связан с городом ухоженной автострадой. Она имеет хорошую разметку, освещена, содержится в чистоте, здесь нет ни одной ямки, а въезд в город выложен плиткой и украшен аккуратными газонами. По такой дороге хочется ехать и ехать.

Нынешний Ханты-Мансийск с населением более шестидесяти тысяч человек неузнаваем и несравним с прежним старым поселком сибирской глубинки. Своим процветанием он обязан

интенсивному освоению, начиная с шестидесятых годов, нефтегазовых ресурсов региона.

Пристань Самарово с речным вокзалом и гостиницей стала одним из микрорайонов города, где нас радушно встретили и разместили. Из гостиницы открывается великолепный вид на Иртыш и снующие по нему речные суда и быстроходные «Метеоры», пришедшие в 1960-е годы на смену пассажирским судам прошлого столетия, таким как «Ленинский комсомол» и «Родина». И все-таки жаль, что ушли в прошлое древние колесные купеческие пароходы: ощущения, испытанные во время плавания на них по могучей Оби, не идут ни в какое сравнение с тем, что принес нам прогресс.

Недавно был сдан в эксплуатацию большой мост через Иртыш. Интересно, что в Самарово на центральной площади Свободы установлен памятник Самаре – вождю местных племен, противостоявшему когда-то Ермаку – покорителю Сибири. Наверное, отдавая дань исторической справедливости, здесь же на площади было бы уместно установить памятник и Ермаку, но почему-то у местных властей не хватило «фантазии» увековечить имя покорителя диких племен древней Югры.

Говоря о достопримечательностях Ханты-Мансийска, нельзя не упомянуть о его центральной площади рядом с улицей Мира, где находятся концертно-театральный комплекс, окружная библиотека, картинная галерея и развлекательный центр «Лангал». Недалеко от центра на возвышенном месте возведен великолепный собор. Поодаль раскинулись парк Победы с Аллеей героев, развлекательный центр «Веллнесс», отель «Югорская долина», международный биатлонный центр...

Мне приходилось не раз бывать в Сингапуре, международном морском и воздушном порте, ставшем перевалочным пунктом между Европой и Азией. Ханты-Мансийск своей экстравагантной архитектурой и значением очень напоминает Сингапур, а если вспомнить о богатствах недр Югры, то его по праву можно назвать «сибирским Клондайком».

До отправления быстроходного «Метеора» на Октябрьское оставалось много времени, и, завершив экскурсию, Алексей Николаевич, со свойственным сибирякам хлебосольством, пригласил нас к себе домой. За чашкой чая и сибирскими яствами, приготовленными супругой, хозяин поведал нам много интересного о жизни в здешнем крае и его обитателях. Чтобы читателю стало понятнее, с кем нас столкнула судьба, придется немного рассказать о родословной Алексея Николаевича и семье Слободсковых.

\* \* \*

О Слободсковых можно говорить много. Эта семья известна не только в районе и самом Октябрьском, но и далеко за их пределами. У Александра Ивановича и Анны Николаевны, проживших здесь всю свою жизнь, было семь дочерей и двое сыновей. Все они получили образование, шесть дочерей стали педагогами, еще одна – медицинским работником, большинство из них трудились в нашем районе. Так вот, Алексей Николаевич, встретивший нас в аэропорту, был сыном Марии Александровны, второй по старшинству из дочерей Слободсковых.



*Семья Слободсковых – в центре Анна Николаевна Слободскова*

Мария Александровна, преподававшая много лет в школе, прославилась как большая мастерица и тонкий знаток национальных ремесел, не раз демонстрировала свои работы на различных выставках. Несмотря на свои восемьдесят лет, она остается активной, доброжелательной и душевной женщиной. Ее сын Алёша окончил летное училище и стал командиром воздушного судна. Работая на вертолетах, облетал весь сибирский край до берегов Ледовитого океана. В авиацию Алексея увлек младший брат мамы, Юрий.

Юрий Александрович – наш друг детства, в свое время окончил Бугурусланское летное училище. Он летал в Сибири и в Заполярье на самолетах малой авиации и вертолетах, был командиром воздушных лайнеров Ил-18 и Ту-154, делал рейсы в Афганистан в разгар боевых действий в восьмидесятые годы, стал заслуженным летчиком и наставником молодежи. Этот замечательный человек заразил своей увлеченностью небом не только своего сына и племянника Алексея – сына старшей сестры, но и сына последнего – Евгения, все они также стали командирами воздушных судов. Вот так пример старшего из сыновей Слободсковых привел к появлению плеяды авиаторов. С представителями большой семьи Слободсковых нам еще не раз предстоит встретиться на страницах этой книги...

\* \* \*

Наступило раннее летнее утро, пора отправляться в Октябрьское. У пристани речного вокзала Самарово стоял, мерно покачиваясь на речной глади, отливающий серебром красавец-теплоход – судно на подводных крыльях, готовое к отходу. Расписание движения скоростных «Метеоров» рассчитано, исходя из продолжительности светового дня, в целях обеспечения безопасности плавания и предупреждения столкновения с плавающими на поверхности бревнами и корягами. Шесть часов утра по местному времени. Несмотря на раннее утро, на пристани вокзала много провожающих и гремит знаменитое «Прощание славянки».

Приняв на борт пассажиров с их ручной поклажей и багажом, занятыми, казалось, все свободное место в проходе между рядами кресел салона, судно плавно отвалило от причала



речного вокзала и, развернувшись, двинулось по Иртышу на встречу с могучей Обью.

Над речной гладью еще держался легкий утренний туман, рассеивающийся под лучами восходящего солнца. Корпус крылатого «Метеора» с увеличением хода встал «на крыло», и судно легко достигло скорости более тридцати узлов.

Напомню, что автором идеи и создателем судов этого типа являлся талантливый русский инженер – генеральный конструктор Горьковского судостроительного завода Ростислав Алексеев. Первое судно было им построено для Военно-морского флота в конце сороковых годов. А в начале пятидесятых появилось первое речное судно типа «Ракета», которое привел в Москву сам Алексеев. После этой серии появились «Комета» и «Метеор», кардинально изменившие облик скоростного пассажирского флота на реках страны. А позже со стапелей того же завода сошли крылатые боевые корабли, скорость которых превышала пятьсот километров в час.

Министр судостроения и главком ВМФ не сразу смогли договориться, к какому классу судов следует их отнести. Первый считал, что это морские суда, а второй – воздушные. Наконец, главком ВМФ С.Г. Горшков, принимая во внимание, что они скользят по водной глади не хуже скоростного самолета, причислил эти непревзойденные корабли к военно-морской авиации. К сожалению, многое из достигнутого в строительстве «крылатых» судов оказалось утраченным из-за экономического развала страны и ее флота.

«Метеор» продолжал легко скользить вниз по течению Оби. Мимо пролетали берега с населенными пунктами, в каждом из которых предусмотрена остановка. В этом преимущество малого флота перед большими пассажирскими лайнерами, которые могут заходить только в крупные населенные пункты, протянувшиеся по берегам Оби от Тюмени до Салехарда, где пристани имеют достаточные глубины.

С появлением судов типа «Метеор» проблема сообщения между малыми населенными пунктами на Оби в летнее время оказалась практически решена. Несмотря на остановки, численность пассажиров на судне оставалась почти неизменной.

Вот вдалеке показалось Заречное – моя милая родина. Но там даже «Метеор» из-за малых глубин не может подойти к берегу, и пассажиры вынуждены выходить в Малом Атлыме, что неподалеку от Заречного. Говорят, что Заречное, ставшее вахтовым поселком для нефтегазовиков, теперь не узнать. Нет уже того знакомого мне с детства поселка с его колхозом и промартелью.

Попасть сюда в этот раз из-за недостатка времени мне не удалось. Но я обязательно вернусь в родное Заречное, где родился и где похоронен мой дед Сергей Иванович – есаул сибирского казачьего войска, учивший меня в детстве первым житейским премудростям. А пока удалось только ухватить видеокамерой с борта крылатого судна несколько дорогих моему сердцу пейзажей...

### *Октябрьское*

Расстояние от Самарово до Октябрьского около двухсот пятидесяти километров. «Метеор» смог бы преодолеть это расстояние за четыре часа, но нам со всеми остановками потребовались на это все шесть. Незадолго до прибытия миновали небольшое село Большой Камень, откуда можно было увидеть районный центр. Я стал вглядываться в сторону Октябрьского, открывшегося в легкой туманной дымке. На высоком берегу когда-то выделялась приметная белокаменная церковь, но сейчас среди новых зданий ее трудно было разглядеть. Только когда «Метеор» подошел поближе, обнаружилось то, что от нее осталось – нечто безобразное и жалкое, едва похожее на церковь.

Швартовались к обычному дебаркадеру, украшенному вывеской «Октябрьское» и стоявшему поодаль от крутого подъема на взгорье, где раскинулся поселок. Было заметно, что уровень воды в Оби после весеннего половодья упал, и песчаный берег реки значительно оголился.

Раньше здесь, у крутояра стоял целый ряд деревянных складов на сваях, служивших для хранения товаров, завозившихся в поселок летом пароходами – единственным тогда транспортом, обеспечивавшим снабжение района. От этих складов остались лишь остовы свай. Необходимость в складах, как видно, отпала после прокладки железнодорожной ветки с Урала на Приобье – эта конечная станция расположена на левобережье недалеко от Октябрьского. Поэтому необходимые для Октябрьского и всего района грузы стало проще вести через Приобье, за исключением межсезонья с началом ледостава или ледохода на Оби.

Подъем от дебаркадера к верхней террасе, где находится центр поселка, проложен по традиционной многоступенчатой лестнице с промежуточными площадками. А на крутом яру по-прежнему стоят величественные, как монументы, красавицы ели, хорошо знакомые нам с детства. Преодолев подъем, мы оказались на терраске, где раньше находилось здание речной пристани с залом ожидания. Этого здания давно уже нет, зато есть стоянка такси, откуда за пятьдесят рублей тебя доставят к любому дому.

За полвека многое изменилось. Последний раз мне довелось здесь побывать вместе с мамой пятнадцать лет назад. Даже за это время произошли большие изменения, не говоря уже об изменении политического строя. На состоянии и благоустройстве поселка сказывается то, что он оказался в регионе, где быстрыми темпами развивается нефтегазовая промышленность. Вместо старых деревянных строений появились новые многоэтажные здания средней школы и поликлиники. На асфальтированных улицах полно автомашин, чего в наше время вовсе не было. Через речку Кондинку, где мы купались в жаркие летние дни, построен добротный пешеходный мост. Замечательно, что большинство квартир имеют удобства, о которых нам не приходилось и мечтать. Даже наш бывший дом на косогоре, построенный отцом с дедом, фотография которого случайно попала в книгу «Октябрьский район», оказался газифицирован.

Но вот что интересно, после смены политического строя в России, власть, словно раскаиваясь за все содеянное и грехи перед своим народом взялась за реставрацию монастырей и храмов и возвращает понемногу поруганные соборы Православной Церкви. Но у администрации Октябрьского руки до этого пока не дошли. Возведенную три с половиной века назад Свято-Троицкую церковь большевики не раз пытались взорвать, но только сильно ее повредили, службы в ней давно уже не проводятся.

Советская власть, проводя жесткую политику борьбы с религией, занималась уничтожением не только верующих, но и храмов. Верующим людям, высланным из различных губерний волостей России и Сибири, приходилось со смирением переносить утрату храма и тяготы своей незавидной судьбы. Что оставалось бедным христианам, оставшимся в живых, где им было молиться и просить Божьей милости? Оставалось только одно – уходить в «подполье», а церковные службы проводились теперь в неказистых домах, подальше от глаз и ушей НКВД и многочисленных стукачей. Это были так называемые моленные избы.

Одним из таких домов, сохранившихся в моей детской памяти, был дом Дудиных, расположенный на правом берегу речки Кондинки, терраской ниже от дома, где проживает в настоящее время моя бывшая соученица Мария Александровна Королик (Шлыкова). Так вот, в той старой хибаре собирались тайно помолиться старушки, в том числе и моя бабушка Катя. В тогдашних условиях тотального энквэдэшного сыска и доносов было очень трудно отправлять самые простые христианские обряды, включая крещение детей.

В оставшихся целыми помещениях ликвидированной большевиками церкви чего только

не было: и склады, и помещение для демонстрации кинофильмов и прочее. Но мерзости этим не закончились. По рассказам стариков, церковь попытались еще раз взорвать уже в шестидесятые годы. И, в довершение всего, «умные головы» нового поколения власть предержащих додумались разместить в ней местную телекомпанию. Какое святотатство и кощунство! Как это еще можно назвать?! Причем для своей «управы» администрация поселка построила особняк, каких здесь никто доселе не видывал. До покаяния ли тут и до прихожан с их нуждами и заботами? Так и стоит этот полуразрушенное историческое здание, ставшее памятником вандализму власти большевиков, а также непростительному безразличию и попустительству их преемников.

Правда, говорят, что существует проект передачи церкви местной епархии с последующей реставрацией и восстановлением древнего собора. Если это произойдет, то облик Октябрьского с возрожденной Белой Церковью сразу же станет неузнаваемым. Только, когда наступит этот счастливый день, когда еще вновь засверкают ее купола и прольется звон колоколов?

Происшедшие за последние годы изменения позволили районному центру Кондинск – Октябрьское обрести статус поселка городского типа. Удивительным кажется и то, что здесь, в сибирской глубинке, оказались теперь востребованы такие виды спорта, о каких в наше время и думать не могли. Чего стоит одно только сообщение о проведении отделом физической культуры и спорта местной администрации соревнований для водителей снегоходов «Буран-шоу» зимой, а летом – районных соревнований среди любителей воднолыжного спорта, которые, надо полагать, станут здесь традиционными. А какой экзотикой кажутся состязания по армрестлингу!

Да, этот поселок городского типа по-своему привлекателен, хотя совершенно утратил за четырех десятилетий свой прежний исторический облик.

Сороковые годы прошлого столетия кажутся недавними, но и за это время изменилось многое, включая занятия местных людей и образ их жизни. Помнится, здесь когда-то существовали всего лишь три больших улицы, получивших «идеологически выдержанные» названия: Советская, Ленина и Калинина. Только две улицы на окраинах почему-то сохранили «безыдейные» названия: Подгорная и Заречная. А дома на периферии поселка, такие как Половинка, эмтээсовские, рабзаводовские, а позже и сплав конторские, даже не были приписаны к улицам, а обозначались номерами по принадлежности к организации.

Исчез деревянный мост, без которого в ту давнюю пору во время половодий невозможно было пройти из центра поселка к МТС. Между домами тогда были уложены деревянные тротуары, однако в распутицу с одного тротуара на другой без добрых сапог невозможно было пройти. С бездорожьем покончено, хотя обустройство поселка продолжается: строятся новые дома, прокладываются дороги...

Казалось бы, что только могучая река Обь и ее тайга с урманами, раскинувшимися на берегах, не претерпели изменений. Но это не так. Из-за развала колхозного хозяйства исчезли кое-где небольшие прибрежные поселки, а благодаря развитию нефтегазовой отрасли появились новые и разрослись некоторые старые. Освоение запасов углеводородов сопровождается прокладкой многокилометровых трасс трубопроводов. К сожалению, от этого серьезно страдают фауна и флора этих мест, а тайга с ее рощами кедров-великанов поредела настолько, что нет надежды на то, что они когда-нибудь восстановятся в прежней красе.

После приезда мы решили отправиться на местный погост, где покоятся мои родные по линии семейства Симоновых – дедушка, бабушка и брат Саша. Когда мы здесь были с мамой, то обновили ограду, сделанную Володей Слободсковым и доставленную сюда из Приобья. Он же помог нам ее установить под могучим кедром, первым справа при подъеме на гору по лестнице. За неделю до нашего прибытия в Октябрьское, обратившись за помощью к сестре

Володи – Руфине Александровне, заказали три креста на замену обветшавшим прежним.

Когда мы подняли на руки кресты и понесли их к дому Марии Александровны (старшей сестры Володи), произошел курьезный случай. Старушка, стоявшая на углу своего дома, увидев первый крест, осенила себя крестным знаменем, а с появлением второго, а затем и третьего креста, упала на колени, решив, что стала свидетельницей крестного хода, и не поднималась до тех пор, пока ей не объяснили, что здесь происходит. В конце концов, кресты были отнесены на кладбищенскую горку и поставлены на родных могилах. Не без помощи четырех сестер Слободсковых (Муси, Люси, Тани и Руфины) привели в порядок площадку с оградкой и обустроили последнее пристанище наших родных.

Росший внутри оградки кедр был посажен еще моей бабушкой, когда хоронили деда Александра. Этот малыш-кедренок, примерно мой ровесник, вымахав, превратился в могучее дерево с кроной, усыпанной светло-коричневыми шишками. Стоило нам появиться, как кедр сбросил под ноги несколько плодов. Обычно кедровые шишки созревают в конце августа – начале сентября. Стояли первые дни августа, и этот сюрприз трудно было бы объяснить жаркой погодой и соответственно ранним созреванием плодов. Какой бы ни была причина этого явления, тогда мы восприняли его как знак, поданный нам, живым, из мира ушедших: жизнь продолжается!

А на соседнем, через дорогу, дереве семейство бельчат устроило, как бы нарочно для нас, целое представление-карусель. Юркие зверьки стремглав носились по стволу дерева, то вверх, то вниз, словно взапуски, и не обращали никакого внимания на наше присутствие. Этим зверятам все было нипочем, они резвились и радовались жизни, казавшейся им прекрасной.

После завершения работ на кладбище мы решили искупаться в Оби. В такой жаркий день было невероятно приятно бултыхнуться в прохладные воды и отмахать саженками по речной глади, как когда-то в детстве. Было невероятно трогательно «вернуться к истокам» и пройтись по знакомым местам.

Мой брат Игорь Симонов, прибывший сюда из Москвы впервые, еще с борта «Метеора» не мог отвести глаз от красавицы Оби и смотрел на нее с восхищением, поражаясь ее полноводью и живописностью берегов. Ему было все интересно, ведь здесь прошла жизнь его бабушки и дедушки, юность отца, Виктора Александровича Симонова, окончившего девять классов Кондинской-Октябрьской школы в 1943 военном году и ушедшего со своими сверстниками защищать Родину. В свое время Виктор учился здесь вместе со старшими сестрами Слободсковыми – Катей и Марией Александровной Канатовой.

Побродив немного по центру поселка, мы отправились от дома Марии Александровны логом в сторону домов бывшей МТС. Здесь тоже кое-что изменилось. Вместо ветхих изб появились новые деревянные дома, но остались такие же дощатые тротуары, перекинутые через ручей. Справа открылась крутая гора, с которой мы с Володией Слободсковым не раз скатывались вниз зимой на лыжах. Потом у ее подножия поставил свой дом один из ссыльнопоселенцев, эстонец по фамилии Лухт, работавший в МТС. Многим он запомнился тем, что на разработанном приболотном участке выращивал отменные урожаи овощей и ягод. Это был трудолюбивый человек, мастеровой, пользовавшийся уважением у всех работников МТС, куда его взяли по ходатайству моего отца.

Чуть в стороне от горы виднелся на косогоре наш старый дом, построенный в пятидесятые годы моим отцом и дедом. Он стоит на приметном бойком месте, благодаря чему попал на страницы прекрасно изданного цветного фотоальбома «Октябрьский район», экземпляр которого подарили мне сестры Слободсковы и которым я очень дорожу. После отъезда родителей наш дом перешел в управление коммунального хозяйства поселка. Там обосновались две семьи, поделившие его пополам и соорудившие с западной стороны пристройку в виде

сеней. На подъеме из лога в углу участка стояла раньше наша баня, а с противоположной стороны на ровном месте – хлев для скотины и курятник. Мы не могли нарадоваться, когда въехали в только что построенный отцом дом. Это был первый дом на участке МТС, выделявшей для этого специальные ссуды своим рабочим. Был он в ту пору, как все, с печным отоплением, и воду носили из ручья, но выглядел просторным, и мы его любили. Прошло время и дом, оставшийся без хозяина при небрежных жильцах-постояльцах, несмотря на то, что к нему успели подвести газ, выглядел обветшавшим и умирающим.

Одолеваемые нахлынувшими воспоминаниями, зашли на усадьбу, заросшую диким бурьяном. Бани уже не было, наверное, пошла на дрова, а хлев и подворье сгнили. Молодая хозяйка, любезно позволившая взглянуть на наше бывшее хозяйство, объяснила, что они недавно купили этот приглянувшийся им дом вместе с участком и собираются на его месте построить новый для своей молодой семьи. Жизнь продолжается...

Ближним переулочком мы подошли к бывшему эмтээсовскому четырехквартирному дому. До постройки своего дома мы жили здесь, а по соседству жил мой добрый старый товарищ Гена Белим, отец которого Петр Филиппович, как и мой отец, работал в МТС главным механиком. Соседями по этому дому были у нас Николай Сергеевич Барышников и Иван Яковлевич Соскин. Тогда этот дом казался нам очень большим. Он сохранился, но как-то просел за семьдесят лет, стал невзрачным и неказистым. Что и говорить, возраст дает о себе знать.

В сопровождении сестер Слободсковых – Руфы и Тани, приехавшей из-под Красноярска, подошли к речке Кондинке, на берегу которой, на улице Заречной, стоял дом нашего общего с Игорем деда Александра. Но, увы, этого дома уже давно нет, речка, где я когда-то пытался научить курицу плавать, обмелела и превратилась в ручей, осталась одна только горка, на которой учил меня кататься на лыжах дядя Витя – отец моего двоюродного брата Игоря. Все это стало «преданиями минувшего века», и вернуться сюда можно только во сне или погрузившись в воспоминания...

Пару вечеров заняли радостные встречи с пятью (это надо же!) сестрами Слободсковыми, покоровшими нас своей добротой, заботливостью и душевностью, свойственными всему их большому семейству. За чашкой чая посидели со своими сверстниками и одноклассниками Машей Шлыковой, Васей Короликом, Юлией Шмигельской и Володей Алабышевым. В следующий раз мы увидимся через полгода на вечере встречи выпускников Октябрьской средней школы.

\* \* \*

Получив приглашение из школы, стал потихоньку собираться в путь. Но в зимнее время дорога в Сибирь несколько отличается от летней. Зимой прямые авиарейсы из Санкт-Петербурга в аэропорты, расположенные недалеко от Октябрьска, такие как Нягань, отменены. Как и на Ханты-Мансийск, все рейсы идут через Москву. Ничего не оставалось, как отправиться железной дорогой до Приобья с пересадкой в Екатеринбурге.

Поездка оказалась не такой утомительной, как ожидалось, несмотря на еще одну пересадку в Екатеринбурге и ожидание там поезда, следующего до Приобья. Дорога в оба конца из Санкт-Петербурга в Октябрьское заняла пять с половиной суток. Но время в поезде, заполненное застольными беседами с попутчиками, чтением и остановками поезда в незнакомых местах, пролетело незаметно.

Но вот закончилась железная дорога, и начался зимник, по которому пассажиры из Приобья отправляются в Октябрьское автобусом повышенной проходимости. В автобусе, отправившемся точно по расписанию, не было ни одного свободного места. Хотя дорогу

изрядно замело недавней метелью, автобус, переваливаясь с боку на бок, как судно по морским волнам, уверенно продвигался к месту назначения. Обычный городской автобус здесь бы не прошел. А этот, выполненный на базе «Урала» – самого популярного в Сибири и Заполярье вида автотранспорта, оказался наиболее подходящим для такого маршрута.

Вот мы пересекли замерзшую Обь по ледовой дороге, после чего наш «корабль» успешно одолел подъем в Андре и весело побежал к конечной своей остановке.

\* \* \*

Украшенное снежным убранством Октябрьское встретило нас бодрящим морозцем около пятнадцати градусов. Вновь приятная встреча за чашкой чая с тремя сестрами Слободсковыми и Сергеем Пинягиным. Как со старыми добрыми знакомыми приятно было повидаться с Александром Ивановичем Сыченко и Алевтиной Тимофеевной, прибывшими из Тюмени. Оба они хорошо известны в Октябрьском, поскольку много лет проработали здесь в школе и на местном рыбозаводе.

А на следующее утро ударил тридцатиградусный мороз. Но в местном цветочном магазине живые цветы, так необходимые для предстоящей вечерней встречи, давно уже перестали быть дефицитом. Удивительно все-таки, как изменилась здесь жизнь! Вопреки сибирскому морозу цветы были свежими, как будто их только сегодня утром доставили сюда из теплых краев. Первой, кого я встретил, была Алевтина Тимофеевна Сыченко – инициатор и организатор мартовских встреч выпускников. Начало этой традиции было положено четверть века назад. Вместе с нею мы отправились в незнакомое нам новое здание школы.

Прошло столько лет – и вот разъехавшиеся во все концы страны выпускники после десяти, двадцати, тридцати, сорока, а то и пятидесяти лет, бросив дела и суету будней, собрались в этой школе, приехав из ближних и дальних мест. Эти молодые и седовласые люди, но все они полны желания встретиться со своей юностью, остановить на миг стремительный бег жизни, вспомнить старенькую деревянную школу, пионерские костры и лагерь на Серебрянке.

Следует отдать должное руководителю музея Октябрьской средней школы Андрею Слинкину. Этот молодой человек приложил много усилий, чтобы собрать столько выпускников и организовать великолепный праздник. Выпуск 1956 года представлен двумя классами. Из 10-го «А» класса нас оказалось двое: Мария Александровна Королик (Шлыкова) и я. К своей компании мы относим и присутствовавшую на встрече, учившуюся с нами с первого по седьмой класс Юлию Шмигельскую. Одноклассники рассказывают, что в прошлом году на встречу приезжал мой товарищ детства Боря Дудин, окончивший сельхозинститут и ставший кандидатом наук.

Параллельный 10-й «Б», классным руководителем которого была Алевтина Тимофеевна Сыченко, представлен пятью «девочками». Для Алевтины Тимофеевны это был первый выпуск в ее педагогической карьере.

Нас было немного на этой встрече, но связано это было не столько с равнодушием к прошлому, сколько со множеством неизбежных в наши годы житейских проблем и дороговизной билетов. Кроме меня, эту школу окончили моя сестра Валя и два родных брата. Один из них, Игорь, окончил школу с серебряной медалью и трудится сейчас в Кемерово. Младший брат Коля, классным руководителем которого также была Алевтина Тимофеевна, после школы поступил в Высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова и работал вместе со мной в Мурманском морском пароходстве. В районе Новой Земли произошел трагический несчастный случай, и мой брат погиб. Вечная память ему!

После построения по классам и торжественной линейки нам удалось посидеть за партами,



вспомнить ушедших из жизни учителей, а затем состоялся импровизированный концерт с выступлениями участников встречи. Особенно в этом отличились выпускники 1966 года, где было два десятых и один одиннадцатый класс (класс нашего погибшего Коли, которого хорошо помнили одноклассники).

Выпускники этого года оказались самыми организованными и наиболее многочисленными. Они постоянно поддерживают связь со школой, а к этой встрече заранее подготовили литературный монтаж с фотографиями, рассказывающими об их сегодняшней жизни, сопровождавшийся песней «Как молоды мы были», исполненной одной из выпускниц этого класса по имени Ольга. Среди этих ребят я встретил трех летчиков, один из которых, Юрий Мальцев, командир пассажирского авиалайнера, живет в Тюмени. Они были соучениками моего младшего брата...

Замечательно выступили самые молодые участники концерта – воспитанники школьной студии художественной самодеятельности. Какие талантливые мальчики и девочки подрастают в Октябрьском!

Знакомые звуки мелодии школьного вальса означали, что вечер встреч и воспоминаний подошел к концу. А через год здесь снова соберутся выпускники Октябрьской средней школы. Хочется пожелать им и организаторам этого прекрасного праздника доброго здоровья, новых творческих успехов. Так держать!

Прощай, родная Кондинско-Октябрьская школа, мы уезжаем и надеемся навестить тебя снова, а пока остается только произнести: «До свидания, земляки!»

### *Встреча с земляками*

Чувства, испытываемые в такие минуты, очевидно, хорошо знакомы каждому из нас. Они приобретают особую остроту после долгой разлуки с малой родиной, тем более что приехать сюда в 2008 году довелось уже по приглашению земляков.

Принимая во внимание летнюю пору и связанные с этим неизбежные проблемы с билетами, подготовкой к поездке я занялся еще в начале мая. Несмотря на заверения чиновников об успешной реализации мер по борьбе с инфляцией и сдерживанию цен, тут же выяснилось, что цены на авиа– и железнодорожные билеты за три года успели вырасти в два раза.

Три года назад в летний период авиарейсы в Ханты-Мансийский автономный округ с посадкой в Нягани и Ханты-Мансийске выполнялись из Санкт-Петербурга, при этом билет туда и обратно стоил в два раза дешевле. К 2008 году эти авиарейсы успели отменить, и добраться самолетом туда стало возможно только через Москву, а железнодорожным транспортом соответственно через Екатеринбург. Но с пересадкой в Екатеринбурге и многочасовым ожиданием там поезда на Приобье дорога занимает около недели. При коротком отпуске такой вариант показался мне неприемлемым. Ничего не оставалось, как отправиться в путь самолетом из Санкт-Петербурга до Москвы, а оттуда на Нягань, аэропорт которой находится в полусотне километров от Приобья, откуда до Октябрьского по реке уже рукой подать.

Вдохновителем и «куратором» моей новой поездки стала директор краеведческого музея Октябрьского Ольга Михайловна Журавлева. Она же рассказала мне по телефону в общих чертах о предстоящем мероприятии, проводящемся ежегодно силами местной администрации по случаю образования Октябрьского (бывшего Кондинского и Микояновского) района. Земляки готовились отметить 70-летие образования своего района, и я, как уроженец этого края, удостоился особой чести получить приглашение в качестве почетного гостя. Без лишних размышлений я принял это предложение.

Перелет прошел удачно, а пересадка в московском аэропорту Домодедово и ожидание рейса на Нягань заняли не более двух часов и немногим больше при возвращении из Сибири. Перелет до Москвы вообще прошел незаметно. В аэропорту Домодедово, несмотря на ночное время, было оживленно. Самолет Ту-134, вылетающий на Нягань, взял на борт всех пассажиров, стремящихся попасть в Сибирь скорейшим путем, включая меня. После трех часов полета наш авиалайнер благополучно, несмотря на свой уже преклонный возраст, пошел на посадку.

Перед этим с высоты птичьего полета можно было увидеть бескрайние лесные просторы, прореженные множеством голубоглазых озер и паутиной мелких речек с протоками, обязанными своей красотой и существованием Оби, разливающейся в период половодья до семи километров вширь.

Мой отец Дмитрий Сергеевич, высланный, когда он был еще совсем мальчишкой, со своей семьей «из Сибири в Сибирь» и побывавший не раз в этих местах, много рассказывал мне про Нягань, бывшую в те годы малым поселком. Но наступило иное время, приметам которого стала россыпь нефтедобывающих вышек. А на месте таежного поселка возник настоящий сибирский городок с современным аэропортом, связывающим жителей Октябрьского района с ближними и дальними концами России, не говоря уже о столице.

Когда мы вышли из самолета, после многочасового гула авиационных двигателей показалось, что вокруг стоит божественная тишина, нарушаемая только щебетом проснувшихся птиц. Несмотря на начало июля, утро выдалось прохладное, сказывался северный ветерок. Зал ожидания в аэропорту Нягань был почти пуст, хотя начиналась регистрация пассажиров, отправляющихся обратным рейсом на Москву.

Но вот появилась Ольга Михайловна, подкатившая на джипе администрации района. Эта замечательная и неутомимая женщина проявила столько заботы, что мне стало как-то неудобно от такого внимания. Ольга Михайловна поторопила нас со сборами, поскольку надо было успеть к отходу судна, отправляющемуся от пристани Приобья – поселка, ставшего конечным пунктом железнодорожной ветки от Екатеринбурга.

Для сибирского Приобья шоссейная дорога от аэропорта Нягань протяженностью около пятидесяти километров оказалась вполне сносной, не прошло и часа, как наш разговорчивый водитель Андрей высадил нас у речной пристани, где, покачиваясь на легкой волне, стоял быстроходный «Метеор», готовый сняться со швартовых и отправиться по расписанию к Октябрьскому и дальше до Ханты-Мансийска. Но оказалось, что нас дожидается другое судно – скоростной катер «Гваржец», принадлежащий администрации и названный так в честь одного из руководителей Октябрьского района. Но вот незадача, катер застрял в очереди у единственной на все Приобье заправочной станции, обслуживающей весь местный автомобильный и речной транспорт. Странно было столкнуться с подобным явлением в краю, снабжающем газом и нефтью всю Россию. Позор, да и только!

Очень хотелось навестить во время этой поездки не только Октябрьское, но и те места, где родился и где прошло мое детство. И обязательно заглянуть на погост и поклониться могиле, где покоится мой дед Сергей Иванович, а заодно привести ее в порядок и поставить надгробную плиту, привезенную с собой из Санкт-Петербурга.

Время шло, наш «Гваржец» по-прежнему ждал в очереди на заправку, а на «Метеоре», стоявшем «под парами» у пристани, начались последние приготовления к отходу. «По-командирски» оценив ситуацию, Ольга Михайловна приняла решение отправить меня «Метеором», что позволило бы мне в тот же день посетить Заречное, добравшись туда через Малый Атлым. И вот уже «крылатый», приняв пассажиров, медленно отвалил от пирса пристани Приобье и, набирая ход, устремился по речной глади в направлении к Октябрьскому.

Интересно наблюдать с берега за этим летящим по воде чудным творением рук

человеческих, но особое ощущение испытываешь, когда находишься на нем. «Метеор», как птица, проносится мимо берегов, оставляя за кормой пенистый след. На выходе из протока в Обь, что напротив Андры, на луговой ее стороне удалось бросить взгляд на место, где мы с отцом и матерью занимались покосом, памятное чудной рыбалкой и купанием после работы на песчаной косе. Все это было как будто совсем недавно, но, увы! – в далеком прошлом...

Не прошло и часа, наш быстроходный «Метеор» примчал нас в Октябрьск. Из-за непродолжительной стоянки – какие-то нескольких минут – на берег сойти не удалось даже для того, чтобы хотя бы поздороваться с встречающими меня друзьями. Торопится неугомонный «Метеор»! Коротко сибирское лето!

Еще час – и, оставив позади Октябрьск и Сотниково, наш «Метеор» аккуратно причалил к дебаркадеру Малый Атлым. Солнечный погожий полдень, меня встречает незнакомый, но очень приветливый человек. Похоже, что и здесь не обошлось без участия заботливой Ольги Михайловны.

Мой новый знакомый – Виктор Степанович Иваненко – глава местной администрации и хозяин пяти поселков, входящих в состав его территориального образования, с «управой», расположенной в Малом Атлыме. Он оказался великолепным собеседником и милейшим человеком. Вместе с ним прошли к зданию местной администрации, расположившейся на песчаном взгорье напротив пристани. Но, пожалуй, главной местной достопримечательностью здесь является деревянная церковь Преображения Господня, построенная в 1853 году. Сохранившемуся собору требуется капитальный ремонт с реставрацией, а для этого необходимы немалые средства. Трудновато будет отыскать такие деньги и спонсоров ревнителям старины и благочестия, не говоря уже о главе администрации, отвечающему здесь за все и вся. Остается только надеяться, что на помощь им придет местная епархия.

Путешествие из Санкт-Петербурга продолжалось уже более полусуток, и меня стал одолевать голод. На предложение перекусить Виктор Степанович откликнулся встречным, заявив, что «ресторация» состоится в Заречном, куда мы вскоре отправимся.

\* \* \*

От Малого Атлыма (Матлыма) до поселка Заречного около трех с половиной километров, и катер Виктора Степановича преодолел это расстояние за каких-то пять минут. В годы моего детства летом, при умеренном подъеме воды, мы ходили в Матлым по песчаной косе, соединяющей его с Заречным. Сейчас, в начале июля, песчаная коса скрывалась под водой, а водная поверхность реки Оби соединялась с заливом, который местные жители зовут сором и через который они на своих моторных лодках добираются в поселок Комсомольский, расположенный в глубине залива, окруженного тайгой.

Катер, ловко управляемый Виктором Степановичем, словно влетел в знакомую красивую таежную речку Зареченку, отделяющую старый поселок от нового; они соединены недавно добротным пешеходным мостом. Пройдя на катере под пролетом моста, остановились в тихой бухточке острова, где находился дом моего нового знакомого.

Нас радушно встретила супруга Виктора Степановича, сибирское гостеприимство и здесь явилось во всей красе – стол ломился от яств, которым могли бы позавидовать посетители столичных ресторанов.

Возвращаться из Заречного предстояло на следующий день, поскольку «Метеор» из Ханты-Мансийска на Октябрьское отходил по расписанию из Малого Атлыма в одиннадцать часов. До этого надо было успеть посетить погост и поклониться могиле деда Сергея Ивановича – есаула сибирского казачьего войска. Где находится его могила, я не знал, так как не был на

его похоронах. Место захоронения могли показать только мои детские друзья Женя Плотников и Вень Карнаухов. По словам Виктора Степановича, они все еще жили здесь, хотя по прошествии стольких лет я их могу и не узнать. Перед тем как отправиться на встречу с ними, Виктор Степанович еще раз осведомился о моем возрасте. Наверное, у него возникли сомнения, являются ли эти ребята моими сверстниками. Сомнения, быть может, естественные при моей капитанской выправке, хотя они старше меня на год-два.

Действительно, без помощи Виктора Степановича я бы не узнал своих прежних друзей. Годы наложили свою печать на всех нас. Побыв немного с нами, Виктор Степанович оставил меня на попечение «аборигенов» и удалился по своим служебным заботам.

Дома, где жил мой дед Сергей и где я провел ранние детские годы, уже не было. От него осталась какая-то четверть, в которой обосновался мой прежний товарищ по детским играм, а ныне обладатель окладистой бороды дед Вениамин. Когда-то здесь стоял и наш дом. Помещалось в нем пять семей колхозников, и он казался мне тогда огромным. Сейчас дом врос в землю по самые окна, и его с трудом можно было узнать. Сколько воспоминаний связано с ним, сколько трагических судеб людей, ставших по чужой воле нашими соседями. Большинство из них были незаконно репрессированы и сосланы сюда, на Обской Север по указам «отца народов» Сталина. Часть этих невинных людей расстреляли в конце тридцатых годов, другие ушли в вечность в лихую военную годину, а чудом уцелевшие, такие как мой дед Сергей, давно уже покоятся на здешнем кладбище.

Могила деда отыскалась легко, и надо сказать, что она находилась в удовлетворительном состоянии благодаря заботам Вениамина, мать которого покоилась рядом. Все, что требовалось для приведения в порядок могилы деда, было тут же оговорено с Виктором Степановичем. Позже он позвонил мне в Питер и сообщил, что выполнил надлежащим образом свое обещание. Что значит слово сибиряка! Как я ему благодарен за это.

После посещения кладбища прошлись по старому поселку, от которого, надо сказать, мало чего осталось. Исчезла окруженная садом старая деревянная семилетняя школа. Рядом с ней, здесь же на площади, стоял когда-то большой детский дом, в котором нашли приют в лихие военные годы дети, вывезенные из блокадного Ленинграда, оставшиеся без родителей. Здание детдома находилось на одной стороне площади, а наш дом на другой, и мы запросто общались друг с другом. Многие маленькие ленинградцы окончили потом местную семилетнюю школу и разъехались. Где теперь они, эти «смирненные» дети, как их называла моя бабушка Тася?

Хочется верить, что большинству удалось вернуться в родной Ленинград, а остальным устроить жизнь по своему разумению. Помнится, к бабушке Тасе часто приходила девочка Катя, помогавшая ей в домашних делах и считавшаяся своей в нашем доме. После окончания местной семилетней школы она поступила в Тобольский техникум рыбной промышленности, какое-то время переписывалась с бабушкой, по словам которой Катя после окончания техникума получила направление на работу на Дальнем Востоке.

Исчез колхоз в Заречном, закрылась промартель, заросли сорняком запущенные посевные площади, остановился кирпичный завод, снабжавший весь район строительным материалом отменного качества. Не осталось и следа от корпуса фермы, где держали многочисленный крупный рогатый скот. Поросли бурьяном развалины конюшни, кузницы и колхозной бани. Оставшееся население вынуждено заниматься кто чем может – кормиться со своего подсобного хозяйства, ловить рыбу и собирать дикоросы в сибирской тайге.

Стоял тихий июльский день, хотя особого летнего тепла уже не ощущалось. С друзьями детства вышли к нашей красавице речке Зареченке, где в летнюю жаркую пору пропадали с утра до вечера, днями не вылезая из воды. Ничто не напоминало о том, что где-то здесь на

берегу стояла наша банька, в которой мы парились с дедом, бросаясь в речную воду после парной. В лучах солнца на песчаной отмели, где мы купались в детстве, вошло в воду стадо лошадей с целым выводком жеребят, принадлежащее, наверное, какому-то местному предпринимателю. Жеребята резвились как дети, не отходя далеко от маток. Но самый приятный сюрприз ожидал нас на том месте, где мы обычно после купания разводили костерок. Здесь, на речном мысу, у нового моста, нас встретил знакомый великолепный, раскидистый кедр, радовавший нас своими плодами в те незапамятные годы. В полном одиночестве стоял он на берегу реки, величаво раскинув крону, как бы гордясь своей красотой. Мимо такого места невозможно было пройти спокойно, и я не смог удержаться от того, чтобы не запечатлеть такую красоту хотя бы камерой мобильного телефона. Листая позже подаренную мне земляками роскошно изданную книгу «Времена Коды», я обнаружил на ее страницах фотографию этого приметного дерева. Видно, не одного меня очаровал этот кедр своей красотой.

Строго придерживаясь регламента моего «официального визита» в Заречное, Виктор Степанович, удостоившийся у земляков почетного титула «вождя краснокожих», любезно доставил меня на своим быстроходном катере в Матлым.

Ожидая на дебаркадере прибытия «Метеора», я вспомнил еще один эпизод из детства. Добравшись до Матлыма на весельной лодке из Заречного, мы так же, как я сейчас, ждали прибытия парохода. Тогда здесь не было дебаркадера, а из-за мелководья пассажиров на борт парохода подвозили на лодках. То же самое предстояло выполнить отцу и деду, чтобы высадить нас с мамой и сестрой. Все это происходило в опасной близости от вращающегося гребного колеса парохода. Это была весьма трудная и даже опасная операция, завершившаяся, по счастью, успешно, так что мы спокойно отправились дальше в Кондинск. Представить сейчас такую жуткую посадку женщин с детьми на борт судна просто невозможно.

Давно уже ушли в мир иной мои дорогие дедушки и бабушки с моими родителями, вечная память им! У меня самого подрастают внуки, которые, быть может, вспомнят когда-то мои рассказы о прошлом и об этой поездке в Сибирь.

Прибытие «Метеора» и объявление о посадке оторвали меня от воспоминаний. По-дружески распрощавшись с нами, Виктор Степанович вернулся к своим многочисленным заботам. Остались за кормой «Метеора» милое сердцу Заречное и Подгорное, где когда-то существовал поселок с крепким колхозом, от которого сейчас осталось одно только название. Печальное зрелище, ставшее привычным для «новой России», где подобная судьба постигла уже множество деревень.

Через час я снова оказался в Октябрьском, где последний раз был позапрошлой зимой.

\* \* \*

Четыре стройные ели, знакомые с детства, по-прежнему дежурят на высоком берегу речной пристани Октябрьского, встречая гостей, поднимающихся с берега по крутой деревянной лестнице, и провожая отъезжающих. Можно представить, какие обские дали открываются с их вершин и сколько им довелось повидать на своем веку. Судя по толщине и высоте стволов, им довелось быть свидетелями похода дружины Ермака, присоединившего к России разрозненные племена Сибирского ханства, и возведения собора Свято-Троицкой церкви на древней Кодской земле, а затем устоять под натиском буйных ветров эпохи большевизма.

Заботливая администрация района не без участия неугомонной Ольги Михайловны забронировала для меня номер в новой гостинице. Ничего подобного раньше в наших местах не

существовало.

В гостинице, похоже, я оказался одним из первых постояльцев. Здание было совершенно новым, кое-где завершались отделочные работы. Пахло свежей краской, но в коридоре второго этажа уже были разостланы ковровые дорожки. Одноместный номер, где я поселился, оказался уютным, а его оборудование в полном мере отвечало запросам времени. Я без труда связался по телефону с Санкт-Петербургом, поделился с женой Галиной впечатлениями о перипетиях моего двухдневного путешествия в родные пенаты и сообщил новый номер мобильного телефона.

Из окна гостиничного номера открывался вид на бескрайние таежные дали – леса, куда мы в школьные годы ходили на охоту и промысел дикоросов. Надо полагать, что эти занятия не забыты местным населением. Да и как к ним не пристраститься, если рядом такая богатая лесная кладовая. На взгорье хорошо виден старый дом, построенный моим отцом Дмитрием Сергеевичем и дедом Сергеем. Хочется непременно посетить его еще раз до отъезда...

Включив телевизор, услышал анонс программы местного телевидения на завтра: как выяснилось, в Октябрьском должен состояться праздник, посвященный годовщине образования района (бывшего Кондинского и Микояновского). К этому событию приурочен фестиваль художественной самодеятельности коллективов народного творчества района. Еще по дороге к гостинице, я обратил внимание на праздничное убранство центральной части поселка. На берегу, неподалеку от полуразрушенной в большевистское время старинной Свято-Троицкой церкви, устанавливалась эстрада для участников будущего яркого представления, на которое ожидалось прибытие многочисленных зрителей из Октябрьского и гостей из других поселков района. Но все это будет только завтра.

Напившись чаю, я позвонил Ольге Михайловне, сообщил о своем прибытии и намерении забрать чемоданчик, оставленный ей на попечительство при отъезде из Приобья. Ольга Михайловна предложила встретиться в местном краеведческом музее, где я узнал, что прямо отсюда нам предстоит отправиться в студию местного телецентра. Такой поворот дел застал меня врасплох, но отказаться было уже невозможно, да и интересно было испытать себя в новой роли.

Телеведущей оказалась энергичная девушка Наташа. Похоже, что она заготовила для меня огромный перечень вопросов, на которые волей-неволей придется отвечать. Оказавшись в лучах света мощных софитов под прицелом безжалостной телекамеры, я поначалу почувствовал себя неуверенно, несмотря на то, что все это происходило в сибирской глубинке. Но, собравшись с мыслями, я быстро решил, что самое главное вести себя естественно, не смущаясь и не рисуясь перед публикой.

Телеинтервью состоялось, и несколько позже мне даже удалось посмотреть его запись, присланную друзьями из Сибири. Кажется, получилось не так уж плохо, во всяком случае лучше, чем мне поначалу показалось, и удачнее, чем мои предыдущие опыты. А может быть, участие режиссера-оператора помогло избавиться от некоторых огрехов.

По дороге из студии успел прочитать сообщение о том, что завтра, во время праздничных мероприятий, в конференц-зале администрации Октябрьского состоится презентация моей будущей книги.

Надо же!

Наступил праздничный день. Директор местного музея представил меня сотрудникам районной администрации, включая Андрея Кирилловича Киприянова – главу района, этот человек произвел на меня хорошее впечатление своей эрудицией. Познакомившись, мы отправились на презентацию. К моему удивлению, в конференц-зале было полно людей.

Среди собравшихся оказалось довольно много знакомых лиц. Кроме товарищей по школе в первом ряду зала обнаружил трех сестер многочисленного семейства Слободсковых: Руфину,



Тамару и старшую – Марию Александровну. По случаю праздника они нарядились в нарядные национальные (зырянские) костюмы, изготовленные умелыми руками Марии Александровны.

После вступительного слова главы администрации выступила директор краеведческого музея Ольга Михайловна Журавлева. Она сообщила, что моя книга «От Оби к "Оби"» уже почти готова к изданию, существует в виде оригинал-макета и несомненно представляет интерес для моих земляков. При этом Ольга Михайловна отметила, что фрагменты книги уже публиковались в местной газете «Октябрьские вести».

Надо отметить, что презентации оригинал-макета будущей книги предшествовала большая подготовительная работа, в которой приняли участие представители местной творческой интеллигенции во главе с директором краеведческого музея, которым, пользуясь случаем, еще раз хочу от всего сердца выразить свою признательность. Рассказ о каждой главе книги сопровождался музыкой и отлично подготовленным видеорядом, в котором использовались фотографии, взятые из нашего семейного архива. Мне же помимо комментариев к тексту досталось отвечать на многочисленные вопросы своих земляков и будущих читателей.

Вспомнилось, как мне довелось однажды выступать в канадском Центре арктических исследований университета Мак-Гилла в Монреале с научным докладом на английском языке по теме своей диссертации. Тогда после часового выступления, не покидая трибуны, мне также пришлось отвечать на вопросы, заинтересовавшие аудиторию. Но те вопросы имели профессиональный характер, хотя, не скрою, пришлось попотеть. Нечто подобное происходило и теперь на презентации моей будущей книги.

После выступления и раздачи автографов я с благодарностью принял из рук главы администрации – Андрея Кирилловича Киприянова – две великолепные книги о своей малой родине: «Времена Коды» и «Обские дали». В последней я нашел фотографию знакомого лица и упоминание о моем дорогом отце Дмитрие Сергеевиче, проработавшем 25 лет на районной Машинотракторной станции с момента ее создания до расформирования. Для меня эти книги стали большим и ценным подарком, напоминающим о трогательной встрече с земляками. Воспоминаниям об этой поездке оказались созвучны волнующие сердце строки из стихотворения Альбины Петровны Белим, сестры моего товарища школьных лет Геннадия:

Вижу себя уже издали – как эти дни далеки!  
Где-то у маленькой пристани северной милой Оби.  
Вот у обрыва песчаного заводь – по контурам – лось.  
Словно родиться мне заново в этих краях довелось.

Вот и туман, застилающий низких лугов окоем,  
Вот и закат догорающий в сердце вечернем моем.  
Кедров смолистых дыхание, берег, стрекозы и зной,  
Даже в минуты прощания вы остаетесь со мной.

## Глава 2 Училище

О, сколько нам открытий чудных  
Готовят просвещения дух

И опыт, сын ошибок трудных,  
И гений, парадоксов друг,  
И случай, бог изобретатель.

А. С. Пушкин

### *Первокурсники*

Пришло время, и мы отправились поступать в Ленинградское мореходное училище Министерства морского флота.

Немного об его истории. Еще продолжалась война, но в марте 1945 года Государственный комитет обороны в целях улучшения подготовки комсостава Минморфлота принял решение о реорганизации морского образования. И в июле 1945 года на основании этого постановления было образовано Ленинградское мореходное училище Министерства морского флота (ЛМУ ММФ), являющееся по существу закрытым учебным заведением, на которое возлагалась задача подготовки культурных и высококвалифицированных командиров, при этом курсанты училища находились на полном государственном обеспечении. До 1955 года здесь существовала академия подготовки руководящих работников ММФ. Бурно растущий морской торговый флот остро нуждался в кадрах. Строился большой современный флот, для которого были необходимы грамотные специалисты на смену тем кадрам, которые в послевоенный период готовились на ускоренных курсах при пароходствах.

Здание училища впечатляло размерами, оно было построено по проекту архитекторов К.М. Дмитриева и Н.Ф. Демкова в 1933 году, выглядело современным для того периода и предназначалось для школы; позже здесь разместился морской техникум. Интересно отметить оригинальность этого здания – его контуры с воздуха напоминали очертания самолета. Войдя в него с улицы, вы попадали в прекрасный вестибюль с колоннами. В него спускались четыре лестницы: две из них вели в жилые помещения, а боковые – в учебные. На проходной училища несла вахтенная служба, в состав которой входили: дежурный офицер со своим помощником, а также вахтенный и рассыльный. Вся вахта, за исключением дежурного, назначалась из числа курсантов училища, при этом помощник дежурного назначался из числа старшекурсников.

В училище готовили специалистов для ММФ по двум специальностям: судоводителей и связистов. Поскольку курсанты проходили курс военно-морской подготовки, выпускники нередко оставались на службе в Военно-морском флоте. После закрытия академии училище стало располагать дополнительными помещениями для курсантских кубриков, расположенных в одном крыле здания. Учебные классы с лабораториями располагались в двух других крыльях. В этом же здании находился большой актовый зал для демонстрации кинофильмов, проведения концертов художественной самодеятельности и вечеров отдыха курсантов. Здесь размещалась и библиотека. На первом этаже располагались большая столовая для курсантов с камбузом и буфетом для офицерского и преподавательского состава, а внизу, налево от вестибюля, – административные помещения. Кстати, здесь же имелась мастерская по ремонту обуви и одежды. В училище были свой спортзал и водная база, устроенная на левом берегу Невы рядом с проспектом Обуховской обороны, строился стадион...

Начальником училища в то время был капитан 1 ранга Федор Михайлович Арский, позже его сменил Виктор Семенович Ковальчук. Начальниками судоводительского и радиотехнического отделений были соответственно И.И. Катин и В.А. Писарев. На каждом отделении обучалось по четыре роты, которыми командовали офицеры ВМФ. Последние подчинялись начальнику организационно-строевого отдела училища, в то время эту должность

занимал М.К. Войтов. Педагогический состав училища отличался исключительно высокой квалификацией.

В училище раньше принимали юношей после седьмого класса, но с 1954 года стали принимать только окончивших десять классов. Для желающих поступить в училище были открыты подготовительные курсы, посещать которые могли проживающие в городе. На эти курсы шли в основном те, кто отслужил в армии, а также работавшие на буксирах Портового флота и в других организациях города. Приехавшие перед вступительными экзаменами юноши из других районов страны размещались, как абитуриенты, в общежитии училища, расположенном на последнем этаже в полукруглом помещении, из-за своей формы именовавшемся курсантами «колбасой». Для допуска к экзаменам все поступающие должны были пройти медицинскую комиссию при училище.

Кроме подготовки к экзаменам нас, абитуриентов, привлекали к разным хозяйственным работам при училище и строительству училищного стадиона. На то время это было, пожалуй, единственное училище в городе у которого был свой, пусть еще недостроенный стадион. А рабочей силой эту стройку обеспечивали курсанты и частично мы – абитуриенты, проживающие в общежитии, поэтому нас сразу поставили на довольствие в курсантской столовой. Так что процесс подготовки к экзаменам удачно совмещался со строительными работами. В процессе совместной работы иногородние мальчишки быстро подружились, а это помогало формированию дружного коллектива, объединенного общей мечтой о море и дальних океанских плаваниях. В свободное время будущие курсанты знакомились с достопримечательностями великого города.

Вступительные экзамены в училище, поскольку оно являлось средним техническим учебным заведением, состояли из сочинения по русскому языку и экзамена по математике устно и письменно. Для некоторых из нас, имевших уже определенный опыт и готовившихся дома, сдать вступительные экзамены, набрав при этом пятнадцать баллов, не составило особого труда. Сказывался опыт!

Итак, мы, успевшие подружиться – Женя Филичев, Володя Жданов, Слава Бобович и я – стали курсантами, и нас ожидало теперь впереди много интересного. Почему мы поступили сюда, а не в высшее училище? По-мальчишески мы рассуждали следующим образом: во-первых, в высшем надо было учиться почти в два раза дольше; во-вторых, в этом училище имелось парусное учебное судно, шхуна «Кодор», совершавшее дальние заграничные плавания. Подобного судна в высшем училище не было. И, в-третьих, после окончания мы могли получить такой же рабочий диплом штурмана дальнего плавания. Несколько позже наши взгляды изменились, но это произошло потом, когда мы уже обрели опыт работы в качестве штурманов.

Из поступивших на судоводительское отделение курсантов была сформирована рота численностью около 95 человек, командиром которой был назначен капитан 2-го ранга Анатолий Григорьевич Быковцев – замечательный педагог, быстро завоевавший у нас уважение и авторитет. Он в то время учился в Военно-морской академии и через пару лет после ее окончания был переведен по службе на Дальний Восток. Мы очень сожалели, оставшись без такого заботливого «отца». Позже к нам командиром роты назначили капитана 3 ранга М.Г. Костина. Рота состояла из трех взводов, по два отделения в каждом. Старшиной роты и помощником старшины назначались курсанты, прошедшие службу в армии, а командирами взводов и командирами отделений – успевшие проявить себя курсанты.

Распорядок дня в училище был следующий. Подъем в семь часов утра, после чего мы отправлялись на зарядку, убирали постели, а затем после туалета уходили на завтрак, вслед за которым проводилась утренняя поверка перед занятиями, продолжавшимися с 9:00 до 15:00. В

это время делался перерыв на обед, а далее начиналась самоподготовка, продолжавшаяся до ужина в 18:00. Прием пищи производился в столовой по-ротно, чтобы исключить толкотню и суету.

Каждый день перед ужином в вестибюле училища проводился развод курсантов – от каждой роты назначались дежурные по камбузу, столовой и другим объектам. Кроме того, на плацу училища проводились строевые занятия. Вечером начинались занятия в спортивных секциях и в курсантской художественной самодеятельности, довольно хорошо поставленной в училище. Так проходила рабочая неделя, завершаясь увольнением в город в субботу вечером и в воскресенье. Курсанты, семьи которых проживали в городе, могли увольняться с вечера субботы и до утра понедельника. Это в основном относилось к тем, кто успел обзавестись семьями, так называемым женатикам.



*Юрий Утусиков – курсант Ленинградского мореходного училища Министерства морского флота*

В училище по понятным причинам уделялось повышенное внимание изучению иностранного языка. Языком общения моряков всего мира и по сей день является английский. Распределение курсантов по группам осуществлялось по следующему принципу: в первый взвод попали те, кто изучал в школе английский язык; во второй – немецкий, а в третий – все остальные. Каждый из взводов дополнительно разбили на две подгруппы с тем, чтобы преподаватель мог уделять больше внимания каждому курсанту.

Мне посчастливилось после немецкого изучать азы английского языка у нашего преподавателя Александры Васильевны Грудинки. У других моих одноклассников занятия вела В.Т. Кутузова. Но скажу, не умаляя достоинств других наших уважаемых преподавателей

английского языка, что наша «Шурочка», как мы любовно и ласково звали Александру Васильевну, была прекрасным педагогом и обладала большой языковой практикой, поскольку длительное время работала в США. Она была требовательным преподавателем и в то же время терпеливо относилась к тем, кому язык давался с трудом. Она имела индивидуальный подход к каждому из курсантов – и тем, кто уже немного знал английский, и тем, кто начинал изучать его с нуля. Разумеется, как и везде, без усидчивости, тем более в сжатые сроки, язык не одолеешь. Приходилось корпеть над заданиями, пользуясь единственным скромным пособием, изданным в училище. Теперь возможности изучения иностранных языков настолько велики, что незнание хотя бы одного выглядит просто неприличным.

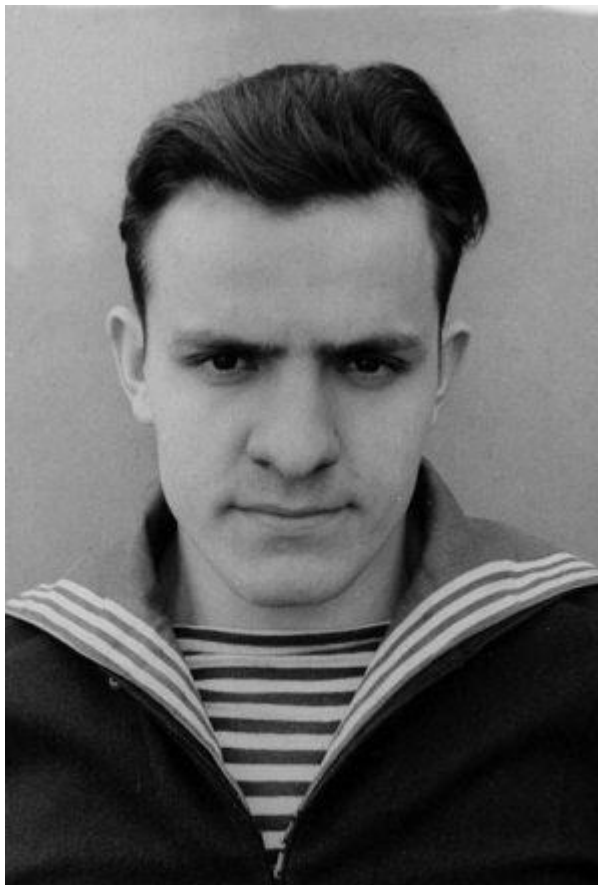
К концу второго семестра наиболее прилежные из нас уже могли принять участие в импровизированном конкурсе среди однокурсников, демонстрируя неплохие знания языка. Я и сейчас храню, как дорогой сувенир, разговорник английского языка, полученный из рук нашей дорогой Александры Васильевны. Полученные у нее знания позволили нам в дальнейшем совершенствовать свои языковые навыки во время морской практики и в ходе нашей дальнейшей службы на флоте.

В программе подготовки будущих мореходов было довольно много технических дисциплин, знание которых необходимо для эксплуатации морских судов. Мы с большим интересом слушали лекции преподавателей, имевших большой опыт работы на морском флоте. Они часто увлекательно приводили интересные примеры из своей практики и рассказывали об этом порой с большим юмором, что только шло на пользу учебе. Среди таких преподавателей стоит упомянуть Белана, читавшего нам лекции по теории устройства судна, и Владимира Ивановича Суворова с кафедры судовых силовых установок. Последний считался одним из самых опытных старших механиков Балтийского морского пароходства и дело свое знал не понаслышке. Владимир Иванович был высоко эрудированным инженером, умел найти контакт с любым курсантом и очень доступно излагал любые сложные вопросы своей дисциплины. Он принадлежал к первому послевоенному выпуску АВМУ имени адмирала С.О. Макарова и прошел путь от моториста до старшего инженер-механика, а о флотской службе мог рассказывать часами. Обладая превосходным чувством юмора, Владимир Иванович, частенько обращавшийся к примерам из своего опыта работы на море, читал лекции настолько увлекательно, что мог завоевать внимание любой аудитории. Он мог мягко посмеяться над своими коллегами-механиками, но не забывал «пройтись» по судоводителям и капитанам (с некоторыми из них нам еще предстояло встретиться в будущем). Он учил нас на наглядных примерах, как устанавливать деловые контакты с механиками и, особенно, со старшим механиком, и как при случае следует взыскивать за их «дела».

Другим не менее интересным преподавателем был обучавший нас азам морской науки известный на Балтике капитан дальнего плавания Виктор Андреевич Шмидт, эрудированный и интеллигентный человек с привлекательной внешностью, одевавшийся с большим вкусом. Костюм на нем сидел, как говорится, с иголочки.

В нашем представлении, да и, наверное, для всех курсантов училища Виктор Андреевич был образцом настоящего капитана дальнего плавания.

Как бы хотелось пожелать капитанам нового поколения, подзабывшим морские традиции и свои обязанности воспитателей и наставников молодежи, следовать таким примерам. Увы, после развала морской державы и пресловутой «прихватизации», нет уже прежнего флота и его школы! Такие вот настали времена.



*Наш старшина Толя Гурьянов*

Но возвратимся к Виктору Андреевичу. Он в свое время плавал на разных судах. Довелось ему быть капитаном и на учебных парусных судах, таких как «Сириус» и «Кодор», где курсанты училищ проходили морскую практику. Морское дело, как и положено специалисту с большой буквы, он знал превосходно. Лекции его отличались обстоятельностью, увлекательностью и доходчивостью. Со всей строгостью требовал он от нас серьезного отношения к своей специальности, неустанно повторяя, что море не прощает халатности и ошибок судоводителей, а капитана, несущего ответственность за экипаж, груз и корабль в целом, – в особенности. Мы его уважали, но в то же время побаивались его взыскательности, догадываясь, что на капитанском мостике он, наверное, был еще более требовательным.

Несколько слов о нашем досуге и вечерах отдыха в училище.

О последних можно было заблаговременно узнать, прочитав афишу клуба или объявление комитета комсомола училища, возглавлявшегося секретарем этой организации, недавним выпускником Олегом Широковым. Курсантский клуб овальной формы с большим фойе находился на третьем этаже, а по стилю напоминал советские кинотеатры. Его директор очень трепетно относился к проводившимся у него мероприятиям.

В клубе часто проходили концерты художественной самодеятельности курсантов, выступали приглашенные артисты, демонстрировались кинофильмы и устраивались курсантские балы. Последние пользовались исключительной популярностью у девушек города, особенно у подружек курсантов, живших в Невском районе, где находилось наше училище. Каждый курсант мог получить пригласительный билет для своих знакомых. Они раздавались заранее, чтобы можно было уведомить приглашенных на вечера отдыха, проводившиеся обычно по субботам. Иногда такие билеты передавались адресату через проживающих рядом друзей.



После окончания занятий помещения училища приводились в порядок, паркетные полы (палубы) коридоров и клуба с фойе натирались мастикой и тщательно надраивались до блеска. В зале клуба играл курсантский или приглашенный оркестр. Девушек курсанты встречали в вестибюле с колоннадой, куда они проходили, минуя контрольно-пропускной пункт (КПП) училища. Курсанты выглядели по-праздничному: отглаженная форма с надраенными ботинками и сверкающей пряжкой флотского ремня, свежая морская тельняшка с безупречным гюйсом (воротник форменки), а в особых случаях еще и в белых перчатках. Конечно же, все это нравилось нашим гостям. У подъезда училища всегда можно было встретить тех, кому хотелось бы попасть на вечер и познакомиться с кем-нибудь из будущих мореходов. Обычно этим девушкам удавалось осуществить свою мечту – у входа возникал молодой красавец, обладатель пригласительного билета, и увлекал «золушку» за собой на сказочный бал.



*Мой друг и одноклассник Володя Жданов*

Особенно притягательными были наши красочные новогодние балы. Большая новогодняя елка стояла в мраморном вестибюле, вокруг которой вальсировали будущие капитаны и радисты со своими дамами и приглашенными подружками. Так начинались знакомства, нередко переходившие в более интимные отношения молодых людей, которые, надо полагать, в большинстве случаев завершались свадьбой.

На Первомайских и Октябрьских праздниках курсанты училища всегда возглавляли колонну демонстрантов Невского района города.

Как уже говорилось, организация занятий спортом в училище была на высоком уровне, поскольку у нас имелись свой стадион, база плавсредств на Неве, а чуть позже появился и свой плавательный бассейн. Во время занятий можно было иногда встретить на нашем стадионе олимпийского чемпиона в беге на 10 000 метров В. Цимбалюка, приходившего на тренировки. Сборная команда училища по водному поло «Водник ЛМУ» под руководством тренера

Михаила Семеновича Рейзена постоянно выступала на первенстве Союза, занимая призовые места. В составе команды были наши одноклассники – Коля Степанов, Олег Павлов и другие.



*Крейсер «Адмирал Макаров»*

Успешно выступала на первенстве города и состязаниях учебных заведений и команда волейболистов. В ней играли курсанты Генрих Леонидович Ситкевич (будущий начальник училища) вместе с начальником радиотехнического отделения Виктором Писаревым. Не менее высоких результатов добивалась команда баскетболистов, в составе которой играли Юра Бычков, братья Олег и Слава Калинины.

Руководил занятиями физкультурой и спортом в училище Николай Николаевич Боговец, а легкой атлетикой и лыжным спортом – Анатолий Степанович Заблоцкий, призер традиционного многокилометрового забега «Дворцовая площадь – Пушкин». Сразу же после нашего поступления в училище он занялся с нами осенними кроссами, а с появлением снега – лыжной подготовкой. Наиболее сильными лыжниками в команде оказались курсанты радиотехнического отделения, дольше нас обучавшиеся в училище. Среди них мне запомнились Женя Ковалев, Слава Лукин, Слава Вербицкий. Выступать с ними, побеждая на всех дистанциях лыжных гонок, было одно удовольствие. Кроме меня из «судоводов», как называли курсантов судоводительского отделения, в состав команды вошли мои друзья из нашей роты Женя Филичев, Боря Телегин и Володя Жданов. Тренировочные сборы и гонки проходили под Ленинградом в Кавголово или Токсово. Однако иногда в разгар больших соревнований нам, курсантам судоводительского отделения, приходилось уходить в плавание, поскольку начинался период продолжительной морской практики.

На втором курсе училища нам довелось пройти стажировку в качестве матросов на кораблях ВМФ. Сразу после очередных гонок в Подмоскowie я с товарищами по команде был направлен в Кронштадт на крейсер «Адмирал Макаров», где уже находились наши курсанты. Во время войны этот немецкий крейсер именовался «Нюрнбергом», а СССР достался после капитуляции Германии в счет репараций. Эта стажировка показалась нам, спортсменам, короткой и не связанной с какими-либо трудностями. С таким явлением, как дедовщина на флоте, да и в армии, мы не то что не сталкивались, но даже не слышали о нем.

### *Под парусом*

Еще до поступления в училище мы были много наслышаны об удивительных походах нашего учебного парусного судна – шхуны «Кодор». Рассказы курсантов старших курсов об этих плаваниях вызвали у нас романтические мечты о дальних странствиях по неизвестным нам пока морям и океанам. Мы с нетерпением ожидали экзаменационной сессии и окончания первого курса. Сразу после экзаменов начались последние приготовления к морской практике, но оставался нерешенным главный вопрос – получение визы, дающей право на выезд за границу. Далеко не всем членам нашего морского братства суждено было отправиться в дальнее заграничное плавание после первого курса.

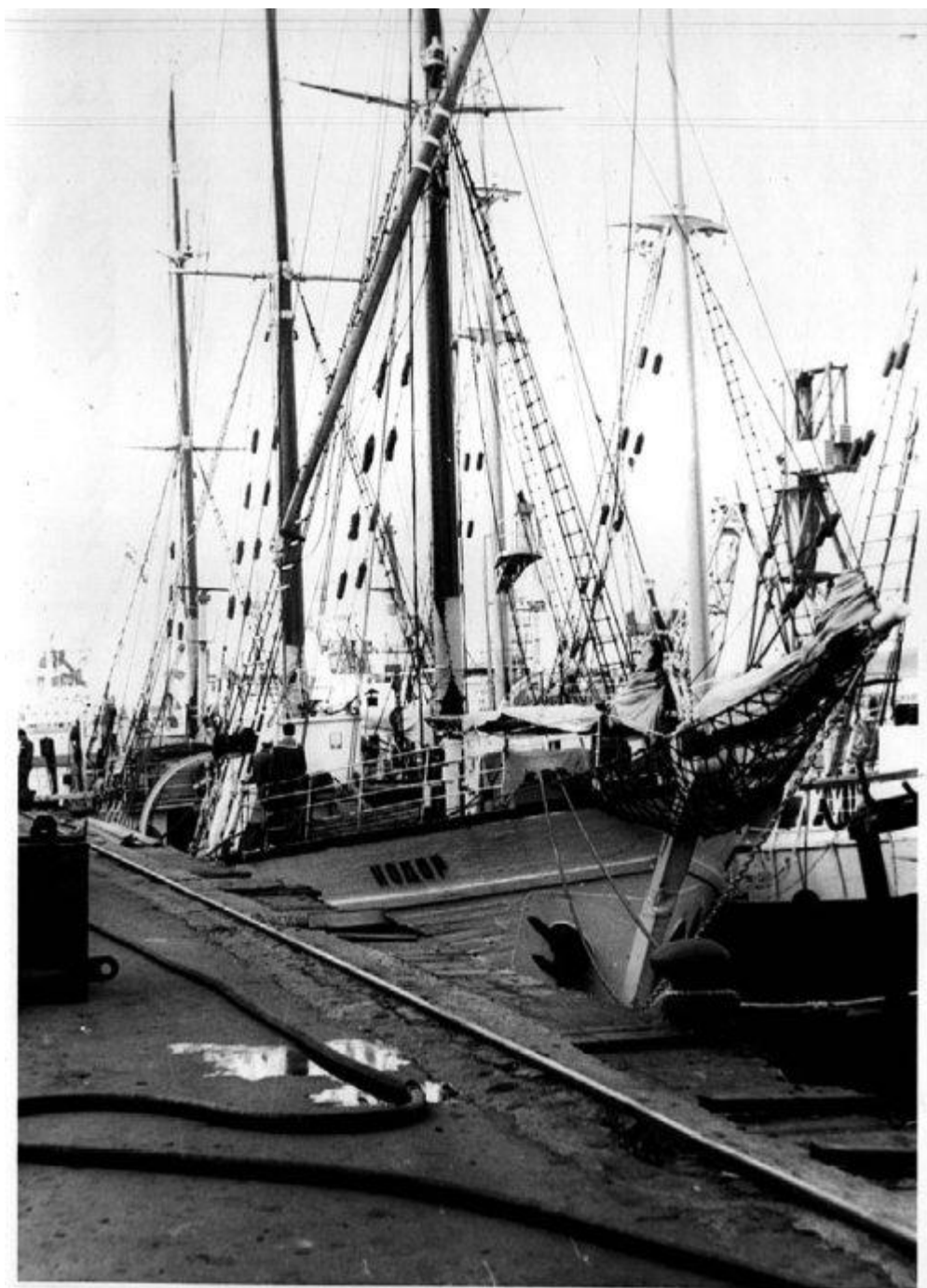
Еще после окончания первого семестра командир роты занялся подготовкой наших документов для получения визы. Каждому курсанту предстояло лично заполнить анкету на четырех страницах, включая графы с данными о родителях. Как известно, в те времена идеологические противоречия раскололи мир на два лагеря, а руководство страны-победительницы испытывало глубокое недоверие к своему народу, отделенному от остального мира «железным занавесом» холодной войны. Все институты государственной власти были обязаны принимать участие в жесточайшем контроле над своими соотечественниками. Особенно строгой проверке подвергался гражданин, вознамерившийся по своим личным или служебным мотивам выехать за пределы СССР, являющегося, согласно установкам партийных идеологов, самым свободным и демократичным обществом в мире. Такую ложь постоянно вбивало в головы советского народа тогдашнее руководство страны. Стоит ли говорить, что на самом деле при этом попирались все гражданские права, а государственная машина была способна унижить и раздавить, как врага народа, любого человека, не говоря уже о том, чтобы закрыть ему доступ в цивилизованный мир.

Так что вскоре выяснилось, что доброй половине курсантов нашей роты дорога за кордон «заказана». В их числе помимо, естественно, неисправимых разгильдяев оказались ребята, у которых были репрессированы родители или осужден кто-то из родственников. Отказано в визе было и тем, кто оказался – даже будучи ребенком – на оккупированной гитлеровцами территории, а также проживавшим за границей и тем, у кого не было родителей. Не повезло и тем, кто был угнан гитлеровцами во время войны вместе с матерями на принудительные работы в Германию. Вот из таких, скажем, «неудачников» была сформирована группа курсантов, получивших направление на практику на учебное судно, выполнявшее плавание в большом каботаже по Балтике с заходами в порты дружественных тогда нам социалистических стран. Этим парусником оказалась бригантина «Сириус», принадлежавшая Ленинградскому высшему инженерному морскому училищу имени адмирала С.О. Макарова. Те же курсанты, которым была открыта виза и которым, как тогда с пафосом говорилось, было «оказано высокое доверие партии и народа», отправились в море на шхуне «Кодор», принадлежавшей родному ЛМУ ММФ.

На «Сириусе» и «Кодоре», как и на других учебных парусниках Министерства морского флота такого класса, могли проходить практику одновременно около 45 курсантов, не считая экипажа. Эти небольшие парусники были построены довольно большой серией в Финляндии по заказу ММФ СССР в начале пятидесятых годов и были приписаны к морским училищам, появившимся, как правило, в крупных морских и портовых центрах страны. Парусники предназначались для обучения курсантов необходимым практическим навыкам, а именно морскому делу, навигации и астрономии, но в первую очередь должны были приучить к морской стихии и определить их пригодность к дальнейшей службе на морском флоте.

Шхуна «Кодор» успела совершить дальнейшее плавание вокруг Скандинавии в Архангельск и обратно. А нам предстояло отправиться в другой, не менее увлекательный рейс, вокруг Европы в Одессу с заходами в несколько европейских портов. Об этом объявил нам командир роты вместе с оглашением результатов об открытии виз. Получивших таковые тут же окрестили «счастливчиками». Наконец, прошел последний экзамен за первый курс, и мы покинули стены училища, успевшего стать для нас вторым домом.

Прощальное напутствие командования на плацу училища, и вот мы уже на пути в Ленинградский морской торговый порт, где у главных ворот в Гутуевском Ковше дожидалась нас белоснежная шхуна «Кодор». Наконец-то мы поднялись на борт парусника. Радости курсантов не было предела. Во время первого построения капитан поздравил нас с прибытием и пожелал успешной учебной практики. Вслед за этим состоялось знакомство с экипажем парусника. Кстати, на нем до поступления в училище успел поплавать матросом наш курсант Боря Телегин, и мы теперь относились к нему как к «морскому волку» и прислушивались к его советам.



### *Шхуна «Кодор»*

В то время шхуной «Кодор» командовал легендарный капитан Александр Александрович Аристов, старшим помощником у него был Александр Анатольевич Чечулин, вторым штурманом – Александр Александрович Чабан, а третьим – Анатолий Николаевич Халипов. Боцманом оказался однофамилец капитана А.В. Аристов. Накануне войны они вместе плавали на пароходе «Псков», война застала судно в польском порту Щецин, и весь экипаж был интернирован гитлеровцами. Только в конце войны их освободили из концлагеря наступающие части Красной армии. Как побывавшие в плену, они надолго лишились визы и только в начале пятидесятых вновь были допущены к работе на судах заграничного плавания. Оказавшись на парусниках, они занялись обучением молодых моряков и проявили себя как замечательные наставники.

Однако до выхода судна в море нашему брату предстояло еще адаптироваться к непростой службе на паруснике. Всех курсантов расписали по вахтам. Каждый из нас был приписан к определенной мачте парусника: фоку (носовой), гроту (средней и самой большой) и бизани (кормовой). Под руководством штурманов, боцмана и матросов мы приступили к отработке учебных тревог – пожарной и водяной, действий по команде «Человек за бортом», а также процедуры спуска и подъема спасательных шлюпок согласно «Судовому расписанию по тревогам». Учились несению вахтенной службы на стоянке судна и на ходу, парусному делу и постановке парусов, не забывая о повседневных судовых работах, назначенных боцманом. Но самым ответственным стал этап подготовки к работе на мачтах с бегучим и стоячим такелажем парусного вооружения судна и освоение правил техники безопасности при работе на высоте. К тому же после зимнего отстоя парусника в порту требовалась покраска надводного борта корпуса и надстроек. Так мы обрели навыки подготовки поверхностей к покраске эмалевой краской с предварительной шпаклевкой и грунтовкой. Деревянные же детали циклевались и покрывались лаком. Все это пригодилось потом во время практических плаваний в последующие годы, когда мы выполняли обязанности классных матросов в составе экипажей судов Черноморского и Балтийского морских пароходств.

Мы научились по авралу ставить паруса на мачтах, ловко взбегать по вантам и уверенно ходить по пертам (снасть на рее мачты), когда кроме косых парусов приходилось ставить на грот-мачте прямой парус брефок. При работе с этим парусом требовалось надеть на себя страховочный пояс со специальным карабином, соединенным со стоячим такелажем на рее мачты, а стоять и передвигаться по тросу рея, именующемуся пертом (часть стоячего такелажа). Поначалу на такой высоте было страшновато: палуба парусника казалась далеко внизу и выглядела узким островком, вокруг простиралось бескрайнее море. Но ежедневные тренировки по постановке парусов укрепили уверенность капитана и офицеров судна в том, что мы справимся со своими обязанностями и успешно завершим рейс вокруг Европы.

И вот после месячной стоянки в порту и завершения начальной подготовки курсантов наша шхуна с бермудским парусным вооружением снялась со швартовов и под звуки курсантского оркестра училища отошла от причала Ленинградского порта, взяв курс в открытое море. Провожаящие родственники и друзья по училищу долго еще махали нам, желая счастливого плавания и благополучного возвращения.

Нам предстояло обогнуть Европу с севера на юг, пройти семь морей и узнать на практике, что такое Атлантический океан. Но это ждало нас впереди, а пока мы шли морским каналом, где недалеко от старого элеватора стоял парусник «Сириус». На его борту находились наши товарищи, занятые подготовкой к походу по Балтике. Последние напутствия друзей, обмен



прощальными гудками и – полный вперед!

Так началась наша морская служба с несением ходовых вахт, занятиями в учебном классе парусника и повседневными хозяйственными работами по поддержанию судовых помещений и палуб в надлежащем санитарном состоянии. А еще наряды на камбуз и в столовую команды, подчиненные жесткому распорядку: завтрак, обед, вечерний полдник и ночной чай для вахты. Настало время проверить и закрепить на практике знания морского дела, полученные от Виктора Андреевича Шмидта. В прошлом ему тоже довелось командовать «Кодором», теперь же на ходовом мостике его заменил не менее опытный капитан А.А. Аристов. Наша тренированная команда под надзором штурманов и боцмана дружно занялась постановкой парусов. Парусник взял курс на вост. Остались за кормой острова Финского залива, и мы направились к Датским проливам.

В горле Финского залива перед выходом в Балтику нас застал небольшой шторм, но, защищенные берегами Швеции и Дании, мы не могли в полной мере ощутить его силу. Как бы то ни было, мы успешно достигли Датских проливов, соединяющих Балтийское море с Северным. Один из них – Большой Бельт, разделяет материковые берега Германии и Дании с одной стороны и датские острова – с другой. Этот пролив предназначен для прохода больших судов с осадкой до 14 метров. Другой пролив – Зунд, является кратчайшим путем из Балтики в Северное море и предназначен для судов с осадкой поменьше – до 7,7 метров.

Наш парусник последовал этим проливом, оставив за кормой подходный маяк Дрогден. Справа по борту оставались берега Швеции, а слева – островные берега Дании с ее замечательной столицей Копенгагеном. Проплываем мимо знаменитой печальной Русалочки, уверенные, что она дождет нашего счастливого возвращения.

В проливе между шведским портом Хельсингер и датским портом Хельсинборг постоянно курсируют пассажирские паромы, перевозящие пассажиров с автомашинами с одного берега на другой. Теперь, в начале XXI века, датские острова соединены великолепными мостами с обеими частями континента, что обеспечивает беспрепятственное транспортное сообщение между странами Евросоюза и Скандинавией и движение проходящих под ними морских судов.

После прохода Зундом наш парусник очутился в проливе Скагеррак, выходящем непосредственно в Северное море, штормовое дыхание которого мы сразу почувствовали: западный ветер достигал семи-восьми баллов, крутая волна стала заливать палубу, а у большинства курсантов обнаружились первые признаки морской болезни. Парусник под вспомогательным двигателем едва продвигался вперед, стараясь держаться заданного курса.

Наконец мы подошли к мысу Скаген, где, укрываясь от шторма, уже стояло несколько небольших судов, к компании которых присоединился и наш «Кодор». Капитан решил переждать штормовую погоду, а команда занялась приведением в порядок такелажа. Радист внимательно вслушивался в эфир, стараясь не пропустить очередную метеосводку. Но вскоре неподалеку от нас стал на якорь рыболовный сейнер. Рыбаки со своим опытом и знаниями местных условий могли предсказать изменения погоды не хуже ученых. Наш старпом Александр Анатольевич, прекрасно владевший английским языком, быстро выяснил у них, сколько нам придется простоять в ожидании ослабления штормового ветра. Предсказания рыбаков, собиравшихся на следующее утро отправиться на лов, оправдались.

Действительно, Северное море, показав свой изменчивый нрав, начало успокаиваться: рано утром ветер резко поменял направление, задул с северо-запада и ослабел. Аврал, и парусник снимается с якоря. Выходим из-под защиты мыса Скаген, направляясь в открытое море. Раздается команда: «Ставить паруса!» Шхуна легла на курс фордевинд (курс парусного судна, совпадающий с направлением ветра) и стала быстро набирать скорость, скоро достигшую десяти узлов.



Однако штормовой ветер западных румбов нагнал зыбь, сопровождавшуюся сильнейшей бортовой качкой. Вот тут-то мы поняли, что такое настоящая морская болезнь! Кружилась голова, от слабости подкашивались ноги, одолевали позывы к рвоте... Естественно, пропал всякий аппетит. У каждого адаптация к этим непривычным условиям проходила по-разному. Одни быстро справлялись с ней, потому что вели активный образ жизни, старались держаться распорядка дня и больше находились на открытой палубе, занимаясь порученным делом. У других же морская болезнь обретала порой затяжной мучительный характер, так что несчастный страдалец не мог уже подняться из койки. Судовой врач внимательно следил за состоянием курсантов, настоятельно рекомендуя как можно больше находиться на палубе и дышать чистым морским воздухом.

Как бы то ни было, ветер, сменив направление от западных румбов к северным, постепенно унял разгулявшуюся востовую зыбь и положил конец противной бортовой качке и страданиям нашей курсантской братии. Шхуна неслась под всеми парусами, как белокрылый альбатрос, настроение у всех улучшилось, ведь впереди по курсу нас ждал первый иностранный порт Антверпен, один из крупнейших портов Европы.

На паруснике началась тщательная подготовка к посещению иностранного порта, палуба драилась с песочком, судовая медь иллюминаторов и бронза дверей помещений засверкали золотом. Шхуна была готова к дружескому визиту. На подходе к порту, расположенному на реке Шельде, наблюдалось интенсивное движение судов, входящих и выходящих из порта.

Осторожно лавируя в потоке судов, направляющихся к Шельде, подходим к лоцманской станции – небольшому судну на якоре под бельгийским флагом. Поодаль от него стоит другое лоцманское судно, но уже под голландским флагом, занимающееся проводкой судов, следующих в голландские порты.

Наш «Кодор» приближается к голландскому лоцманскому судну, от которого отваливает лоцманский катер и направляется к нам. Для курсантов все это было в диковинку, поэтому, чтобы избежать суеты, старпом построил нас на палубе.

К борту подходит катер, лоцман по-молодецки поднимается на борт нашего парусника и проходит на мостик. После «крещения зыбью» в Северном море у курсантов приподнятое настроение. И вот уже парусник углубляется в устье реки Шельды, по которой придется идти против течения около шести часов.

Наступил полный штиль, и капитан объявил аврал по уборке парусов. Лоцман был восхищен ловкостью курсантов, дружно взлетевших по вантам и реям на мачты. Убраны паруса, и шхуна подходит к причалу в центре города. На следующий день на борту судна стали появляться местные жители, а после полудня парусник выглядел как в день открытых дверей, и так проходил каждый день стоянки в Антверпене.

Кстати, в это время в Брюсселе проходила Всемирная выставка EXPO-58 с представительной экспозицией, демонстрирующей достижения отечественной науки и техники. Как не воспользоваться таким редким случаем? Нам, курсантам, очень хотелось побывать на такой замечательной выставке. Капитан, пойдя навстречу желаниям моряков, заполучил через представительство Морфлота автобус для экскурсии в Брюссель, куда отправились все свободные от вахт и работ. Тем, кому не повезло, пришлось довольствоваться несением вахты и коротким увольнением в город.

Надо заметить, что во время захода судна в иностранный порт нам выплачивалась небольшая сумма в иностранной валюте, размер которой зависел от занимаемой должности и продолжительности пребывания за границей от момента выхода судна в рейс и до возвращения в отечественный порт. В целом это были небольшие деньги. Например, один доллар США оценивался тогда в 70 копеек золотого рубля СССР. Золотого рубля никто не видел, это была

условная единица золотого запаса страны. Однако на ту мизерную сумму курсант мог приобрести кое-какие вещи, или, как говорили, «отовариться» в магазинах такс-фри.

Все это было для нас в новинку. Конечно же, мы старались купить вещи, которые в нашей стране приобрести было невозможно. Эти вещи можно было свободно реализовать через комиссионные магазины, что приносило дополнительный заработок морякам, вернувшимся из заграничного плавания. Но вернемся к нашим товарищам, отправившимся на экскурсию в Брюссель. Посещение выставки и поездка по европейским шоссейным дорогам привели их в настоящий восторг. Радостное настроение экипажа несколько омрачил инцидент, случившийся незадолго до отхода судна.

События разворачивались следующим образом. Рано утром, когда экипаж готовился к завтраку, к борту судна подъехал «мерседес», из которого вышел представительный джентльмен. Чтобы не беспокоить капитана, он передал предназначенный для него подарок в небольшой коробке вахтенному у трапа. Наш друг добросовестно приступил к выполнению возложенного на него поручения и первым делом вызвал к трапу вахтенного офицера, чтобы тот вручил сувенир капитану сразу после завтрака. Но здесь вмешался так называемый первый помощник капитана, в обязательном порядке представлявший интересы КПСС на борту каждого судна, пока этот институт вместе с самой партией не был ликвидирован за ненадобностью. Первый помощник, отвечавший за поведение членов экипажа за границей, ни в коем случае не мог допустить контактов наших моряков с так называемыми подозрительными личностями. Поэтому он строго потребовал от вахтенного у трапа написать объяснительную записку с подробным описанием случившегося. Трудно представить, что он ожидал узнать от вахтенного, действовавшего строго в соответствии с должностными инструкциями. Человек, принесший сувенир для капитана, оказался хозяином магазина, где наши моряки делали небольшие покупки. Кроме того, он был шип-чандлером – представителем компании, занимающейся обеспечением и доставкой на борт судна необходимых продуктов и материалов, а также решением вопросов его технического обслуживания. Подарок для капитана, как известно, является одной из традиций делового мира. Эта своеобразная привилегия, а скорее недостаток внимания к своей собственной персоне вызвали раздраженную реакцию со стороны первого помощника и послужили поводом для неоправданных претензий к вахтенной службе.

Тем не менее сувенир попал в руки капитана, это оказались небольшие настенные часы оригинальной формы, которые он приказал закрепить на переборке в штурманской рубке. Все это время несчастный вахтенный, наш однокурсник Саша Огарь, терзался мрачными предчувствиями, опасаясь возможных «оргвыводов» со стороны первого помощника.

Среди этой категории лиц, как показала позже моя многолетняя служба, конечно же, встречались порядочные люди, в основном из числа механиков и радистов. Но были и настоящие сволочи, известные недостойным поведением, в оправдание своего безделья занимавшиеся сочинением доносов не только на моряков, но и на капитанов.

Пополнив запасы продуктов, расходных материалов, дизельного топлива и пресной воды, после нескольких дней стоянки в Антверпене парусник снялся со швартовов и с попутным отливным течением спустился вниз по Шельде, взяв курс на юг, направляясь к Гибралтару.

Мы уже несколько оморячились, и выход судна из Антверпена, а также плавание с лоцманом в узкости прошли безупречно. Перед нами раскинулся пролив Ла-Манш, отделяющий Англию от Франции и континентальной Европы. Это также район интенсивного судоходства. Наряду с паромным сообщением его пересекают два потока судов, следующих с востока на запад и с запада на восток. Под французским берегом можно увидеть суда, совершающие переход из Атлантического океана в Северное море, а под английским – те, что держат курс из Северного моря в Атлантический океан. Восточная часть пролива является

самой узкой и называется Па-де-Кале, в то время как западная именуется Английским каналом. В настоящее время здесь в интересах обеспечения безопасности мореплавания установлены зоны разделения движения судов, находящиеся под строгим контролем береговых радиолокационных станций.

Вскоре погода опять испортилась, а на выходе из Английского канала нас встретил серьезный встречный шторм. Капитан принял решение о неплановом заходе в английский порт Фальмут – военно-морскую базу Великобритании на юге страны.

Шторм сопровождался грозами со шквалистыми ливнями. При работе на палубе приходилось надевать штормовки из водоотталкивающей ткани, а на голову короткополую шляпу, названную почему-то зюйдвесткой. Просушить ее без специальной сушилки невозможно, а если повесить в кубрике, то в нем скоро станет сыро. С прибытием на рейд Фальмут «Кодор» встал на якорь в ожидании ослабления ветра, но уже через сутки мы продолжили переход по заданному маршруту.

Теперь нам предстояло пересечь Бискайский залив с севера на юг, но плавание по нему бывает весьма опасным, так как он лежит на пути атлантических циклонов, приходящих сюда из бассейна Карибского моря. Их появление вызывает свирепые штормы, обрушивающиеся на побережье Англии и Франции. При этом в Бискайском заливе поднимаются высокие волны, сопровождающиеся продолжительной послештормовой зыбью. Все это нам пришлось испытать на себе.

Отойдя на юг от Англии при сравнительно слабом северо-западном ветре и волнении, судно продолжило переход, маневрируя короткими галсами во избежание бортовой качки. Но ветер стал крепчать, отходя к западным направлениям и нагоняя волну более

5 метров. Судно продолжало лавировать переменными галсами, сохраняя генеральный курс на мыс Финистерре, что на западе Пиренейского полуострова.

Сила ветра продолжала нарастать, и паруса пришлось зарифить, то есть сократить их площадь. Но и этого оказалось недостаточно, ветер стал рвать прочную парусину. Возникла реальная опасность опрокидывания судна. Прямой парус брефока на грот мачте был убран первым, а затем капитан дал команду убрать все паруса, оставив один кливер – косой парус, идущий от фок-мачты к бушприту.

Невольно на ум пришла недавняя трагическая история гибели большого учебного парусника «Памир» (однотипного с нашим учебным судном «Седов») с немецкими курсантами на борту в водах Атлантики, оказавшегося в аналогичной ситуации. Только наш капитан действовал намного грамотнее. Под одним кливером, подрабатывая по мере необходимости машиной, «Кодор» штормовал около трех суток.

Мимо проходили большие суда, казалось, что штормы и ураганы им были нипочем. Разумеется, кое-что доставалось от разбушевавшейся стихии и «большим мальчикам», но они, пусть и на меньшей скорости, продолжали следовать по назначению.

Мы же сполна испытали, что такое жестокий шторм для такого небольшого парусника, как наш. Палуба шхуны постоянно заливалась бешено kloчущими волнами, высота которых достигала 8 метров и более. Пройтись по ней стало невозможно из-за опасности быть смытым волной за борт. Передвигаться между мачтами и надстройками судна можно было только по рострам (мостикам, связывающим между собой верхние палубы надстроек), и то с предельной осторожностью. В целях безопасности вдоль ростров был протянут штормтрос, к нему крепился карабин страховочного пояса, которым пользуются при работе на большой высоте. Двери в тамбуры надстроек находились под строгим контролем вахтенной службы во избежание заливания водой внутренних помещений судна.

На небольших морских судах, особенно на парусниках, порог дверей, называемых

комингсом, довольно высок, и это препятствует проникновению воды внутрь. Кроме того, перед входом во внутренние помещения имеется тамбур, служащий своеобразной шлюзовой камерой, дополнительно предохраняющей от попадания воды и холодного наружного воздуха при непогоде. Все это позволяло экипажу парусника находиться в более-менее подходящих, скажем так, «комфортных» морских условиях.

Конечно, прием пищи в таких условиях сопряжен с известными трудностями. Во-первых, готовить при бортовой качке не только трудно, но и опасно, поскольку котлы на плите трудно закрепить надлежащим образом. Обычный шеф-повар, не обладающий определенными навыками и опытом работы в морских условиях, вряд ли вообще справится с подобной задачей, не говоря уже о том, что он может оказаться недееспособным из-за подверженности морской болезни. Во-вторых, перед приемом пищи столы в столовой команды и в кают-компании накрываются мокрыми простынями для исключения скольжения посуды и сбрасывания ее со столов. Для этого каждый стол снабжен выдвижным штормовым барьером. Как правило, посуда должна быть металлической из нержавейки и прием пищи происходит в две смены, чтобы накормить в первую очередь людей, заступающих на вахту, а во вторую – сменившихся с нее. Эти мелочи судового быта сложились из древнего, наработанного столетиями опыта морской практики.

Несмотря на шторм, коки и дежурная служба успешно справлялись со своими обязанностями и на стол неизменно подавались первые и вторые блюда, включая традиционный морской компот из сухофруктов. Однако морская болезнь напрочь лишила некоторых курсантов аппетита. Обессиленные и бледные, они даже не могли подняться на верхнюю палубу или в ходовую рубку.

Мощный малоподвижный циклон, захвативший обширную акваторию Атлантики и часть континентальной Европы, все-таки начал постепенно смещаться на северо-восток. Одновременно с этим и ветер стал уходить к северным румбам, постепенно ослабевая. Придя в себя после приличной океанской встряски, наш парусник снова устремился на юг.

Остался за кормой неласковый для нас Бискай, и наконец открылся маяк на мысе Финистерре, к которому мы так настойчиво пробивались сквозь шторм. «Приболевшие» с помощью товарищей стали выползать на палубу погреться на солнышке. По пеленгу и расстоянию до маяка, полученным с помощью радиолокатора, определили точное местоположение судна. По авралу поставили уцелевшие паруса и, забрав полный попутный ветер, «заскользили» вдоль берегов Пиренейского полуострова.

Курсанты под руководством штурманов приступили к несению вахт и практическим занятиям по астрономии. Дело непривычное для нас, но довольно интересное, да и пора было подумать об отчете за практику. Парусник «Кодор» приближался к самому южному мысу Европы – Гибралтару.

Подойдя к Кадисскому заливу под европейским берегом Гибралтарского пролива, разделяющего материки, можно было разглядеть африканский берег. Самая узкая часть пролива находится на линии, проложенной от скалы Гибралтара к порту Сеуты на африканском берегу, исторически принадлежащему Испании. Наконец, продолжительный и трудный для нас переход от Антверпена благополучно завершился прибытием парусника на солнечный рейд Гибралтара, где судно встало на якорь.

После этого перехода запасов дизельного топлива и пресной воды с продуктами на судне осталось совсем немного. Как-никак за кормой была уже половина маршрута. При этом надо учесть, что на стоянке парусника для обеспечения жизнедеятельности экипажа и поддержания радиосвязи постоянно работал вспомогательный дизель-генератор. Вполне обоснованно возникла необходимость захода в Гибралтар.

Наряду с пополнением запасов необходимо было провести профилактический ремонт судового дизеля, парусного вооружения, бегучего и стоячего такелажа парусника. В свою очередь, экипажу было бы интересно посетить город и порт, являвшийся в недалеком прошлом военно-морской базой Великобритании. Морской порт расположен у подножия живописной скалы. Город с его узкими улицами, магазинами, магазинчиками и колоритными лавочками, уютными ресторанчиками и кафе, остающийся в силу исторически сложившейся традиции под властью британской администрации во главе с губернатором, поразил нас спокойной размеренностью своей жизни.

На верху скалы виднелись обращенные в сторону моря десятидюймовые (254-мм) орудия, обеспечивавшие в прошлом оборону крепости и контроль над водами Гибралтарского пролива. Снаряды этих орудий запросто достигали противоположного африканского берега.

В настоящее время Гибралтар – свободный торговый порт, где пополняют свои запасы, разгружаются и загружаются многочисленные суда, следующие на запад и восток. Здесь всегда можно приобрести любопытные вещицы и сувениры. Во время рейдовой стоянки наш старпом Александр Анатольевич, пользуясь аквалангом, осмотрел подводную часть деревянного корпуса парусника и проверил состояние винто-рулевой группы. Боцман со шкипером при участии курсантов закончили ремонт поврежденных штормами парусов и такелажа бушприта, ведь нас ждали впереди Средиземное, Ионическое, Эгейское, Мраморное и Черное моря. Поэтому была проведена тщательная подготовка судна к заключительному этапу перехода до Одессы протяженностью 2140 морских миль.

Оставшаяся позади океанская часть перехода послужила хорошим уроком для нас, курсантов, начинающих понемногу набираться опыта дальних плаваний. К моменту завершения спокойной стоянки на уютном рейде Гибралтара наши ребята, «приболевшие» после океанской взбучки, оклемались и теперь старались выглядеть настоящими «морскими волками». Пополнив запасы, парусник снялся с якоря и покинул Гибралтар.

Курсанты, отдохнувшие и набравшиеся сил после стоянки, быстро поставили по авралу все паруса, и шхуна вновь заскользила по водам сравнительно спокойного пролива, взяв курс в Средиземное море. При этом судну необходимо было пересечь полосу интенсивного движения судов, следующих на запад из Средиземного моря под европейским берегом. После пересечения разделительной зоны предстояло войти в другую, южную полосу движения судов, следующих под африканским берегом из Атлантического океана на восток в Средиземное море. Кроме того, на этом участке пролива между Гибралтаром и Сеутой имеется регулярное паромное сообщение, все это в совокупности создает весьма непростые условия плавания, особенно в тумане и в условиях ограниченной видимости.

Нам повезло: погода стояла прекрасная, видимость от горизонта до горизонта, и шхуна благополучно вошла в свою полосу движения, направляясь на восток. В этом месте пролива можно увидеть множество акул, проявляющих большой интерес ко всем появляющимся здесь судам, чего не скажешь о Средиземном море, где встретить акулу практически невозможно.

Средиземноморское плавание – продолжение освоения на практике приемов работы с секстаном. Учились разным способам определения поправки компаса и местоположения судна в море по светилам и береговым ориентирам. Мы изучали звездное небо Северного полушария и определяли с помощью звездного глобуса названия звезд. Это было настолько интересно, что время ходовой вахты со вторым штурманом Александром Александровичем Чабаном пролетало незаметно. Он был очень грамотным судоводителем и педагогом, требовавшим от нас серьезного отношения к навигации и астрономии, что нам весьма пригодилось в дальнейшем.

Средиземное море благоволило нам. Свободное время мы коротали, загорая на палубе и

обливаясь морской водой из шланга пожарной системы. Для отработки действий экипажа судно ложилось в дрейф, и начинались обязательные ежемесячные шлюпочные, пожарные и водяные тревоги. Учения по отработке действий по команде «Человек за бортом» выполнялись на ходу судна. Море было ласковое, все учения проходили увлекательно. Во время обедов и ужинов мы с удовольствием уплетали вкусные блюда из свежих продуктов, овощей и фруктов, приготовленные нашим шефом Шалвой Александровичем, никто не жаловался на отсутствие аппетита.

Но не обходилось и без курьезов. Однажды во время учебной пожарной тревоги при тушении условного очага возгорания на корме судна курсант Валера Николаев накрыл пенным факелом из огнетушителя выскочившего неожиданно из-за угла надстройки своего товарища Сережу Михеева. К счастью, все обошлось без последствий, пена с кожи была сразу же сбита струей воды из брандспойта пожарного шланга. Это происшествие послужило для нас уроком: надо не суетиться, а действовать с осторожностью, чтоб не навредить судну или своему товарищу.

В вечернее время, около 20:00, перед заступлением на вахту на полубаке собиралась наша братва под руководством третьего штурмана Толи Халипова, окончившего училище тремя годами раньше, попеть под баян и гитару. В ожидании очередного захода (по плану это должен был быть порт Мессина на острове Сицилия) мы с воодушевлением распевали популярные морские песни.

Дышащий жаром действующий вулкан Этна в ночное время был виден издалека, а по мере приближения перед нашими глазами предстала великолепная картина. Обогнув этот принадлежащий Италии остров с севера, судно вошло в мессинский порт. Нам очень хотелось попасть с экскурсией хотя бы к подножию знаменитого вулкана. Но наши мечты оказались тщетными.

В то время в Мессине базировались корабли 6-го американского военно-морского флота, державшего под контролем воды Средиземного моря. Обстановка складывалась неопределенная, парусник встал на якорь на внешнем рейде, поскольку портовые власти не дали разрешения капитану на заход в порт и съезд моряков на берег.

В сложившейся ситуации капитан принял решение сделать неплановый заход в порт одной из ближайших дружественных стран.

Капитан, на которого мы смотрели с обожанием, всегда внушал нам полное доверие. Он превосходно показал себя в сложнейшей ситуации в Бискайском заливе. Мы надеялись, что и в этом случае он примет правильное решение. Наши ожидания оправдались, вскоре по судовой трансляции прозвучало: «С якоря сниматься и по местам стоять! Команде ставить паруса!» Снявшись с якоря, окрыленная парусами, забравшими полный ветер, шхуна «Кодор» покинула негостеприимный рейд и гордо отправилась Сицилийским проливом к берегам Италии и Греции.

Перед нами открывалась возможность взглянуть на развалины знаменитого Акрополя; посмотреть на останки древней Помпеи, исчезнувшей много веков назад под лавой вулкана Везувий.

Пусть говорят: «Мечтать не вредно». Мне больше по душе другое изречение: «And may all your dreams come true!» – «Да сбудутся ваши мечты!» А пока мы неслись под всеми парусами через Ионическое море к греческому порту Коринф. При попутном ветре скорость парусника достигала 11 узлов.

И вот уже на борт поднимается греческий лоцман. Он с нескрываемым восхищением смотрит на паруса, которые, к сожалению, все же пришлось убрать и следовать дальше в порт под дизелем. Нам выпал редкий случай – пройти узким Коринфским каналом к греческому



порту Пирей. Искусственный канал, прорубленный в базальтовых скалах, края которого вздымались выше мачт парусника, был действительно очень узким, и по нему могли пройти разве что речные или небольшие морские суда. Вот уж воистину рукотворное чудо!

На обеих сторонах этого уникального канала можно было видеть толпы людей, быть может, местных жителей, а скорее всего туристов, пришедших полюбоваться проходящим мимо парусником. Остался за кормой Коринфский канал, и мы вошли на огромный рейд Пирея.

Этот порт известен в Европе тем, что греки организовали здесь, пожалуй, самый большой в мире рынок продажи подержанных судов. Кажется, что здесь можно найти и приобрести любое судно, начиная от обычных сухогрузов и танкеров до пассажирских лайнеров и современных круизных паромов, пользующихся повышенным спросом у крупных туристических компаний. Выставленные на продажу суда стояли длинными рядами, ошвартовавшись друг к другу лагом (борт к борту).

В Пирее нас приняли куда более дружелюбно. Для стоянки «Кодора» выделили место у причала в центральной части порта, что значительно упрощало доступ посетителей, желающих подняться на борт парусника.

Стоянка в этот раз оказалась непродолжительной, но очень насыщенной. Для экипажа были организованы несколько экскурсий. Во-первых, мы посетили древний Акрополь – известный во всем мире музей культуры античной Греции, тщательно оберегаемый от вандализма нынешнего поколения заметно одичавших людей. Во-вторых, нам все-таки удалось увидеть руины легендарной Помпеи. Эта поездка оставила в нашем сознании особенно глубокий след.

Невозможно поверить, что в результате природного катаклизма в считанные мгновения мог исчезнуть целый город с многочисленным населением. Окаменевшие фигуры, ставшие музейными экспонатами, наглядно свидетельствуют о том, в каких муках гибли люди в огненной лаве Везувия. Здесь же можно воочию убедиться, сколь совершенны были творения мастеров древности, оставивших после себя уникальные инженерные сооружения, такие например, как водопроводы для бассейнов, ванн и бань. А как прекрасны воздвигнутые ими дворцы и монументы! Поражаешься, насколько была высокой культура людей, населявших легендарные берега Италии и Эллады.

За время стоянки на паруснике, как всегда, побывало множество гостей, оставивших немало записей и добрых слов в журнале посетителей.

Пополнив запасы, парусник снялся со швартовых, покинул Пирей и направился через Эгейское к Мраморному морю и черноморским проливам.

В конце первой морской практики каждому из нас необходимо было представить конспект, являющийся отчетным документом для получения рабочего диплома штурмана по окончании училища. Поэтому все мы дружно в свободное от вахт и работ время засели за оформление отчетов, включающих описания устройства парусника «Кодор» и маршрута нашего плавания со всеми присущими ему особенностями, а также сведения о выполненных практических занятиях по морскому делу, навигации, астрономии, учебных тревогах и пр.

Однако безмятежному плаванию в южных водах неожиданно наступил конец, морская стихия снова напомнила о себе. Лавируя среди островов греческого архипелага, наше судно достигло пролива Доро. Сам по себе пролив небольшой, но проходит между высокогорными островами архипелага.

Если ветер начинает задуть с северо-востока, то он быстро набирает силу настоящего урагана. В дневное время ветер заметно слабее, но в ночные часы он иногда становится по-настоящему страшным, особенно для малых судов и парусников. Большому морскому судну ветер нипочем, единственное, чего ему стоит опасаться, так это непродолжительной потери

скорости. Малому же судну приходится укрываться за островами, дожидаясь, когда этот взбесившейся ветер немного угмонится. По своему характеру и происхождению такой ветер напоминает знаменитую новороссийскую «бору». Нечто подобное можно увидеть на островах арктического бассейна и в Антарктиде, когда холодные воздушные массы скатываются с высоты горных массивов. От природного феномена пролива Доро нашей шхуне изрядно досталось. Был поврежден брезентовый грот мачты с его такелажом, оснастка бушприта тоже нуждалась в ремонте. Но судовой дизель выдержал очередное испытание, и мы, слегка потрепанные, тем не менее уверенно миновали этот пролив, оказавшийся на нашем пути к солнечной Одессе.

Похоже, что сопутствующая нам погода менялась, как цвета тельняшки – то белая, то черная полоса. Остались за кормой острова Греческого архипелага, с которыми связано так много передаваемых из поколения в поколение легенд и преданий, и вот уже прямо по курсу в утренней дымке открылся огонь турецкого маяка у входа в Дарданеллы – пролив, соединяющий Эгейское море с Мраморным. Полагаясь на опыт нашего капитана, пролив прошли без лоцмана, ограничившись выполнением обычных иммиграционных формальностей, и вошли в Мраморное море. Почему оно так названо? Существует легенда, согласно которой в древности на берегах этого моря добывался мрамор для дворцов султанов Османской империи.

Этот отделочный камень пользуется популярностью и сейчас, особенно у нынешнего поколения российских олигархов и вороватых чиновников из бывших комсомольцев, расплодившихся во времена правления Ельцина. Прошу читателя извинить меня за допущенную резкость, не имеющую отношения к описываемым событиям полувекковой давности.

...Мы в сказочном море, вода которого кажется иссиня-зеленой и прозрачной настолько, что на мелководье можно увидеть его мраморное дно. Наступил полный штиль, над морем стоит духота, курсанты ищут прохлады на палубах полубака и полуюта, а судно идет под дизелем. Надо торопиться в Одессу, где завершается наша замечательная практика, о которой мы еще долго будем вспоминать, даже став седыми капитанами больших кораблей. Но впереди нас ждут турецкие воды и Стамбул с множеством судов на рейде.

На борт поднимается турецкий лоцман, заранее заказанный капитаном для безостановочного прохода проливом Босфор. Перед глазами – красивейший пролив протяженностью около 18 морских миль, разделяющий материки Европы и Азии, на берегах которого раскинулся город с двадцатимиллионным населением и многочисленными минаретами, именовавшийся когда-то Константинополем.

Сегодняшний Стамбул – один из крупнейших морских портов Евразии, а его европейский и азиатский берега соединены двумя громаднейшими мостами. Под ними проходят гигантские океанские суда, а над ними проносятся нескончаемые вереницы машин. Скорость течения в проливе достигает местами 4–6 узлов, и оно направлено из Черного моря в Мраморное. Скорость нашего парусника, выгребаящего против течения, упала до минимума, тем не менее судно медленно, но настойчиво приближается к Черному морю.

Между нами и Одессой расстояние около трехсот сорока миль. Мы, курсанты, уже мечтаем о предстоящем после завершения плавания на «Кодоре» месячном отпуске. Началась интенсивная подготовка парусника к заходу в порт, вновь чистится до золотого блеска судовая медь и дряхлеют с песочком деревянные палубы. Раздается команда: «Все наверх и ставить паруса!»

Но вот послышался аврал,  
Бегут к котлу, я – за штурвал.

Открылся подходный маяк!  
И каждый думает и ждет,  
Что снова в порт родной придет,  
И каждый напевает так:  
Браздя форштевнем воды,  
До порта путь далек.  
И в штиль, и в непогоду  
Манит нас огонек...

### *Из курсантской песни*

Последние мили идем под парусами. С волнением замечаем, что открылся подходной маяк Одессы. Раннее утро, учебное судно «Кодор» на всех парусах с лоцманом на борту входит на рейд. Последний аврал по уборке парусов – и шхуна под дизелем идет на швартовку к причалу в центре города. Нас торжественно встречает оркестр Одесского мореходного училища. Очень трогательное зрелище, ведь среди встречающих можно было увидеть даже родителей, специально приехавших из Ленинграда взглянуть на свое чадо, возвратившееся из первого дальнего плавания.

Последнее построение, прощание с капитаном и экипажем судна. В их адрес раздаются искренние слова благодарности – за знания, обретенные нами в первом учебном плавании протяженностью в 4800 морских миль, за благополучное возвращение к родным берегам.

Оказавшись в пользующейся легендарной славой Одессе, было бы стыдно не познакомиться, хотя бы накоротке, с ее некоторыми достопримечательностями. Но перед этим дружно отправились в парикмахерскую привести в порядок свои прически. Ведь вокруг столько девушек, у которых моряки из Ленинграда вызывают понятное любопытство. Маршрут наших прогулок можно назвать традиционным: спустились по знаменитой Потемкинской лестницей, осмотрели Воронцовский дворец, наведались в замечательный Одесский оперный театр, конечно же, прогулялись по всемирно известной Дерибасовской улице и посетили уютный парк отдыха имени Тараса Шевченко, откуда открывается роскошный вид на море. Не остался забытым и памятник основателю Одессы Дюку де Ришелье.

На этом наше пребывание в Одессе завершилось, и мы отправились поездом в Ленинград. Пребывание в училище было коротким: мы получили «большие» отпускные и разъехались по домам. У кого-то родные жили совсем близко, а у кого-то и подальше – аж за Уральскими горами на великой сибирской реке Обь.

Но после дальнего плавания вокруг Европы даже такое расстояние кажется небольшим, к этому примешивалось

страстное желание побывать в родных краях, встретиться с родителями, друзьями детства и школьных лет, удивить их «невиданными» заморскими сувенирами. Для этого нам со Славой Бобовичем предстояло снова проделать долгий путь по воде и суше. Но на смену старым пароходам пришли новые комфортабельные речные пассажирские лайнеры, такие как «Ленинский комсомол» и «Родина», построенные в ГДР по заказу Речфлота СССР.

Вот и знакомый причал Октябрьского. Нас, моряков, встречают, можно сказать, почти торжественно, разве что без оркестра. Радостно видеть среди встречающих не только близких, но и товарищей по школе.

Вот мы и на родной земле. Девчата смотрят на нас с интересом, а мальчишки с нескрываемой детской завистью. В их представлении мы настоящие «морские волки», покорившие семь морей и один океан, не раз встречавшиеся лицом к лицу со штормами и ураганами, хлебнувшие соленого ветра и знакомые с морской качкой. А сколько нам еще предстоит испытать в своей морской судьбе. Короткого отпуска хватило и на танцы в клубе, и на чудную рыбалку удочкой и сетью, и на помощь родителям в пору сенокоса. Время пролетело незаметно, настала пора собираться в обратный путь – возвращаться в ставшее для нас родным училище. Непременные проводы, фотографии с друзьями на память и – «до скорой встречи!»

### *На танкерах*

Прошла зима, наступил март. Зима в тот год выдалась снежной, и лыжный сезон затянулся до весны. Вслед за лыжными гонками на первенство училища состоялись состязания на первенство района и учебных заведений, а затем еще и первенство Центрального совета ДСО «Водник». Отставать в учебе и в спорте было нельзя, но, как известно, за двумя зайцами погонишься, ни одного не поймаешь. Поэтому постоянно приходилось чем-то жертвовать и идти на вынужденные компромиссы с самим собой. В разгар соревнований пришлось прекратить все тренировки и готовиться к очередной практике, предусмотренной учебным планом подготовки штурманов флота.



*Друзья – одноклассники. Слева направо: Слава Бобович, Женя Филичев, Юрий Утусиков, Анатолий Симонов, Боря Савченко. 1958 г.*

Экзамены за второй курс сданы успешно. Из-за соревнований некоторые из нас задержались с отъездом на практику, хотя большинство сокурсников уже ушли на практику и плавали теперь на судах Балтийского и Мурманского пароходств. Те, у кого не было открытых виз, отправились на юг в большой каботаж на судах Каспийского морского пароходства. Заботливый командир роты приступил к формированию последней группы практикантов, состоящей в основном из спортсменов. В нее кроме меня вошли Коля Степанов – наш чемпион по плаванию и ватерполо, Женя Филичев, занимавшийся морским многоборьем и лыжами, а также Боря Телегин, Слава Бобович и другие ребята. Этой «блатной», как ее называли наши товарищи, группе предстояло отправиться на юг в Черноморское морское пароходство в знакомый нам по недавней парусной практике «солнечный город» – Одессу.

Разительный контраст – перенестись из снежных северных краев, где царят зима и холод, в город, где цветут акации и зеленеют кипарисы и магнолии. Нашу группу «панов спортсменов» сопровождал до Одессы специально откомандированный офицер из училища в звании капитан-лейтенанта. Он оказался компанейским человеком, хорошо понимал курсантов, забывших на время о спортивном режиме и строгих училищных правилах, и не обременял нашу компанию своим присутствием. Во время остановок поезда мы гурьбой вываливались на перрон в тельняшках, но даже если рядом оказывался патруль, то он нас не трогал, не желая видно связываться с такой вольной братией, демонстрирующей явные нарушения формы одежды.

Мы ждали встречи с «Одессой-мамой» и назначения на новые суда, именно новые, как нам объявил командир роты перед отъездом из училища. Речь шла о только что принятых в состав морских пароходств СССР судах, построенных по заказу ММФ. Вот и Одесса. Нашу команду встретил на перроне офицер одесского училища и определил нас для временного проживания в экипаж училища, поставив там на довольствие. Однако удовольствие от прогулок по парку Шевченко со знакомыми девчонками и походов на танцы было недолгим.

Очень скоро перед нами предстал дежурный по училищу офицер и приказал собрать вещи

и приготовиться к отправке в порт на училищной машине. Перед этим мы заглянули в отдел кадров пароходства, где должны были получить направления на суда. Здесь нас встретил заместитель начальника отдела кадров. Когда он стал перечислять названия судов, на которых нам предстояло проходить очередную практику, то у кого-то вырвалось: «Но это же старые пароходы, судя по названию!?» Последовал вежливый ответ: «Молодые люди! В нашем пароходстве моряки считают за честь работать на этих совершенно новых судах, и вы в этом скоро убедитесь сами». Названия у этих теплоходов были следующие: «Валерий Чкалов», «Владимир» и «Белгород». Это оказались новейшие танкеры, о чем мы не могли подумать даже в самых смелых мечтах.

Мы все еще не верили, что нам так повезло, не зря над нами смеялись, называя «блатными». Можно предположить, что не обошлось без участия командира роты или начальника практики, но нельзя исключить и то, что мы просто оказались в нужном месте в нужное время.

В то время флот Черноморского морского пароходства состоял из сухогрузных и пассажирских судов, но наряду с этим располагал также небольшим танкерным флотом. Последний состоял в основном из танкеров многочисленной серии типа «Казбек» водоизмещением 13 тысяч тонн. Танкеры были отечественной постройки, возводились в основном на Херсонской и Николаевской судостроительных верфях в пятидесятые годы. Нас расписали по упомянутым выше танкерам: меня с Борей Телегиным и еще с тремя товарищами направили на «Белгород», Женю Филичева со Славой Бобовичем – на «Валерий Чкалов», а Колю Степанова со товарищи – на «Владимир».

Наша «белгородская» группа в тот же день прибыла в нефтяную гавань Одессы, где стоял под выгрузкой танкер. Действительно, это был новый теплоход, находящийся в эксплуатации всего лишь один год. На его борту нас «по-хозяйски» встретил боцман, показавшийся нам на первый взгляд очень суровым. Видимо, наложила свой отпечаток служба: а как же, по должности он и обязан быть строгим и требовательным к своим матросам. На самом деле боцман – звали его Николаем – оказался добрейшим человеком и знающим специалистом.

Вахтенный офицер проводил нас к старшему помощнику капитана – Виленду Дмитриевичу Козяру, преподававшему до этого в училище.

Капитаном танкера оказался его однокашник по училищу – Василий Прокопьевич Гуржий. Оба они были судоводителями первого послевоенного выпуска Одесского высшего инженерного морского училища. Как выяснилось, вместе с ними это же училище окончил Владимир Адамович Игнатюк, мой будущий начальник по работе в Мурманском морском пароходстве, талантливый руководитель и прекрасный человек. Но об этом я узнал позже, когда стал его заместителем. Небольшая подробность из жизни замечательных людей, к сожалению, уже ушедших из жизни. Светлая им память!

Но вернемся на борт танкера... После окончания разгрузки судно снялось в балласте и направилось в Туапсе, так началась наша продолжительная практика на «Белгороде». После окончания второго курса мы прошли освидетельствование и получили сертификаты матросов второго класса. Теперь мы могли работать в составе экипажа, занимая имеющиеся свободные штатные должности.

По сведениям старпома среди освободившихся штатных единиц значились: матрос-уборщик, матрос 1-го класса, матрос 2-го класса и пекарь. Нам, пятерым курсантам, таким образом, достались все эти четыре должности. На первых трех мы стажировались по очереди. «Свободный» курсант занимался в это время штурманской практикой под руководством старпома, в качестве дублера одного из штурманов по заведованиям. Относительно обязанностей пекаря старпом сразу же предупредил, что этим делом должен



постоянно заниматься человек, предрасположенный к такого рода занятиям и наделенный определенным талантом. Такой человек нашелся, им стал курсант Саша Огарь, о котором я уже немного рассказывал. Поначалу ему пришлось нелегко, поэтому какое-то время не обошлось без помощи шеф-повара, а затем он пообык и прилично освоил пекарскую премудрость. Выпечка хлеба и булочек у него стала получаться отменной, наглядным свидетельством чего являлось отсутствие претензий со стороны экипажа.

Вскоре после выхода танкера из Одессы экипаж танкера отметил годовщину подъема флага на судне. Казалось бы, мелочь, но подобные традиции возникают и живут там, где капитан и его команда любят свое судно, а такая атмосфера способствует формированию дружного, сплоченного коллектива в дальнем плавании. В пятидесятые годы экипажи судов, в том числе танкеров подобного типа, были довольно многочисленными. Это позволяло поддерживать судно в хорошем техническом состоянии силами команды. В экипаже насчитывалось пять судоводителей, возглавляемых капитаном, старший механик с четырьмя помощниками, электромеханик, начальник радиостанции и радист, боцман с плотником и шестью матросами, шесть мотористов, два электрика, токарь с газоэлектросварщиком, шеф-повар с пекарем, буфетчик с дневальным и матросом-уборщиком. Судовую роль дополняли судовой врач и замполит, именовавшийся первым помощником капитана. На танкерах имелаась также должность донкермана – ответственного за состояние грузовых насосов и систем, обеспечивающих грузовые операции.



*Художественная самодеятельность на «Белгороде» пользовалась исключительной популярностью. 1959 г.*

В таком многочисленном коллективе почти всегда обнаруживались уникальные таланты. Например, на «Белгороде» существовал организованный третьим механиком инструментальный ансамбль, ставший притягательным центром культурной жизни экипажа, вокруг которого, за исключением тех дней, когда демонстрировались кинофильмы, собиралась в часы отдыха большая часть экипажа. Местом сбора служила палуба полюта, где находились столовая команды и жилые помещения. В экипаже было много одесситов, известных своим веселым характером и наделенных неиссякаемым чувством юмора. Здесь было как-то

неуместно грустить, и атмосфера способствовала здоровому морально-психологическому климату в коллективе людей, подолгу находившихся в разлуке с друзьями и близкими, оставшимися на берегу. Помимо оркестра, представленного струнными инструментами, баяном, аккордеоном и фортепьяно, на судах имелась обычная киноустановка с большой коллекцией кинофильмов.

В настоящее время в условиях рыночных отношений и с широким внедрением средств автоматизации численность экипажей сократилась почти вдвое, но при этом продолжительность рабочего дня достигает порой 12 часов и более, что не может не сказаться на здоровье моряков и безопасности мореплавания.

Но возвратимся в прошлое нашего флота.

Мы, практиканты, постепенно втянулись в ритм повседневной работы на танкере, заключающейся в несении вахт на ходу и на стоянке, обеспечении погрузки и выгрузки нефтепродуктов в портах. Авторулевых тогда еще не было, и в рейсе приходилось нести вахту на руле, сменяясь через час, наряду с этим трудиться в бригаде боцмана на палубе, а порой и за бортом на приличной высоте, занимаясь поддержанием судна в чистоте и порядке. Кроме того, мы помогали третьему помощнику капитана, отвечавшему за своевременность корректуры навигационных карт и пособий по району плавания. Со своей стороны, так называемый первый помощник постоянно пытался привлечь нас к различной общественно-агитационной работе, которую он, неизменно запуская, старался возложить на кого-ни-будь из подчиненных, оставляя «бойцом невидимого фронта». Среди политработников было немало бездельников, отличавшихся при этом исключительной ретивостью по части написания доносов.

После погрузки в Туапсе «Белгород» отправился в очередной рейс на Балтику, в немецкий порт Висмар, на территории тогдашней ГДР. Этот маршрут плавания вокруг Европы был нам уже знаком по прошлогодней парусной практике, за небольшим исключением. Во-первых, после островов греческого архипелага танкер проследовал Сицилийским проливом, разделяющим Северную Африку и Сицилию. А во-вторых, от мыса Скаген до Висмара предстояло пройти глубоководным проливом Большой Бельт. На борту танкера находилось около десяти тысяч тонн дизельного топлива, но когда мы пришли на рейд, поступило распоряжение встать на якорь и дожидаться, когда освободится причал нефтяного терминала.

Во время стоянки довелось увидеть, как выходил на ходовые испытания прославленный ледокол «Красин». В Висмаре судно проходило переоборудование: на верфи его котлы были переведены с твердого топлива (уголь) на жидкое (мазут). Хочется немного рассказать об истории ледокола. Он был построен в Англии, и в марте 1917 года принят в эксплуатацию под именем «Святогор», войдя в состав Российского императорского флота. Большевики, руководствуясь тогдашними идеологическими установками, нарекли ледокол «Красин» в честь одного из своих «вождей», чьи имена они пытались увековечить, присваивая их судам и самолетам, заводам и фабрикам, колхозам и совхозам, а также улицам, поселкам и целым городам. После этого ледокол долго работал в Арктике в Мурманском морском пароходстве, а затем, уже в 70-х годах, выведен из эксплуатации и сейчас занял место у стенки Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Не так давно ледокол отметил 90-летие своей боевой и трудовой жизни.

Наконец, судно поставили под выгрузку. Что такое нефтяной танкер? Это судно, предназначенное для перевозки в своих танках (больших цистернах) нефти и нефтепродуктов, являющихся опасными грузами. Такая работа сопряжена с большим риском и требует, прежде всего, строгого соблюдения экипажем правил противопожарной безопасности при грузовых операциях в порту и на переходе морем. На курение налагался строжайший запрет, за исключением отведенного для этого места, безопасного в противопожарном отношении.

Далее, в процессе проведения грузовых операций категорически исключается розлив нефтепродуктов. С этого начинается борьба за экологическую безопасность, чистоту акватории порта и моря.

Закончив выгрузку, танкер вернулся знакомой дорогой обратно на Черное море под погрузку в Туапсе с назначением в Роттердам. Районы и маршруты плавания судна со всеми проливами, мысами и заливами, лежащими на пути, стали для нас знакомыми, а стоянки в чужих портах – чем-то привычным.

Работая на штатных должностях, мы стали зарабатывать, и теперь располагали и советскими рублями, и зарубежной валютой. При заходе в иностранные порты можно было свободно приобрести вещи первой необходимости и сувениры или сходить в кино. Так протекала наша вторая так называемая индивидуальная практика, с неизменными плановыми учебными тревогами, завершившаяся возвращением на Черное море, но уже в порт Батуми.

Снова непродолжительная, что обычно для танкеров, стоянка. Но мы все-таки успели посетить местный Ботанический сад с его уникальной коллекцией субтропических растений. Следующий заход в Марсель. Очень любопытное место. У входа в порт возвышается замок-крепость Иф, где снимался известный фильм «Граф Монте-Кристо» с участием замечательного артиста Жана Марэ. Кроме того, порт Марсель является одной из крупнейших военно-морских баз Франции на Средиземном море. Как бы то ни было, сойти на берег и ознакомиться с прекрасным, утопающим в зелени магнолий и кипарисов городом нам разрешили.

Среди моряков начались разговоры о каком-то дальнем рейсе, который предстоит выполнить нашему «Белгороду». Слухи оправдались, капитан собрал экипаж и объявил, что нам предстоит подготовить судно к продолжительному рейсу с заходом в экваториальные воды океана.

Наиболее ответственная и трудоемкая часть подготовки выпала на долю старшего механика: нужно было определиться с объемом запасов топлива и смазочных материалов, а также запчастей для профилактических ремонтов главных и вспомогательных двигателей. Чего греха таить, на каждой стоянке машинной команде приходилось заниматься ремонтом одного из двух наших главных дизелей, меняя поршни и втулки. Увы, таким было качество первых отечественных судовых машин «Русский дизель».



*Увольнение на берег. Франция, 1959 г.*

В свою очередь, старшему помощнику капитана предстояло запастись продуктами и пресной воды, чтобы их хватило в длительном рейсе. С учетом того, что нам предстоит плавать в тропиках, заказать достаточное количество сухого вина, положенного морякам согласно действовавшим в ту пору нормам питания при нахождении судна в районах с высокой температурой и влажностью воздуха.

Что касается второго помощника капитана, то ему было поручено рассчитать вес и объем наливных грузов с учетом возможных изменений при повышении температуры воздуха и воды при плавании в тропиках. Третий помощник занялся оформлением заказа на пополнение коллекции навигационных карт и пособий по району предстоящего плавания судна, а четвертый вместе с начальником радиостанции – профилактическим ремонтом радио- и электро-навигационных приборов, а также пополнением запасных частей к этой технике. Не остался без работы и судовой врач, которому нужно было срочно получить дополнительные медикаменты и провести вакцинацию всех членов экипажа от тропической лихорадки и малярии.

На основании собранных сведений срочно сформировали сводную судовую заявку по всем подразделениям, отдавая отчет, что времени на подготовку остается в обрез.

Сообщение капитана и поставленные им перед комсоставом танкера задачи настолько заинтриговали нас, курсантов, что мы теперь только тем и занимались, что гадали, в какую же страну нам предстоит отправиться и каким океанским маршрутом. Ясно было, что нам выпала редкая возможность побывать в Южном полушарии. Это же не жизнь, а сказка – предел мечтаний для молодого моряка. Надо было соответственно экипироваться, запастись фотоаппаратами, пленками и прочими необходимыми вещами. Мы, правда, сомневались, успеем ли вернуться в училище к началу учебного года из этого «сказочного» рейса. Многие засели за письма родным и близким, чтобы известить их о предстоящей долгой разлуке и заодно похвастаться необычностью предстоящего рейса. Буквально накануне прихода в Туапсе из пароходства пришло рейсовое задание с точным указанием места назначения груза. Им

оказался аргентинский порт Буэнос-Айрес. От такого известия мы были готовы подпрыгнуть до потолка: еще бы – нам предстояло побывать на экваторе и пересечь оба тропика – Северный и Южный. Невероятно, но факт!

И вот уже танкер стоит под погрузкой и принимает на борт все необходимое для предстоящего рейса. На время стоянки судна в порту, как всегда, приехали родные и близкие. Но стоянка настолько коротка, что занятым предрейсовыми хлопотами морякам даже не удается как следует поговорить о семейных и домашних делах.

Погрузка закончена, пора расставаться, поздно сетовать на свою судьбу. Как говорится, назвался груздем – полезай в кузов.

Танкер в сопровождении буксиров медленно отошел от пирса нефтяного терминала и направился к выходу из гавани порта. Наконец и буксиры расстались с нами, дав три продолжительных прощальных гудка.

Так начался наш первый дальний океанский рейс в неизвестную нам южноамериканскую страну. Он значительно отличался от предыдущих, поскольку их маршруты пролегали вблизи берегов Азии, Африки и Европы, за исключением разве что Бискайского залива. В этом рейсе, как только мы миновали Гибралтар и обогнули Северную Африку, судно устремилось в океанские дали. Нам предстояло пройти 5370 миль, оставив в стороне Азорские, Канарские и острова Зеленого Мыса. Вот здесь-то и пригодились навыки, полученные во время практических занятий по астрономии на паруснике под руководством Александра Александровича Чабана.

В ту пору определение места судна в океане производилось только по астрономическим наблюдениям, днем – по солнцу, а в вечерние и утренние сумерки – по звездам и планетам. Способы определения местонахождения судна по светилам довольно интересны и требуют определенных навыков. Но особенно интересен способ по близмеридианальным и меридианальным высотам солнца, когда светило проходит через зенит и азимут его быстро меняется. Это позволяет в течение короткого времени взять ряд высот и получить то, что в мореходной астрономии называется обсервованной точкой, определяющей местонахождение судна на данный момент.

Мы, курсанты, были уже настолько подготовлены, что свободно дублировали вахтенных штурманов во время несения вахты и даже в свободное время. Это было настолько увлекательно, что мы порой просто забывали об отдыхе. Мы устраивали соревнования по скорости определения высот различных светил и обработке данных астрономических наблюдений различными способами, доводя этот процесс до автоматизма. Вахтенные штурманы стали относиться к нам как к своим коллегам. Такое признание было завоевано большим усердием, проявленным нами при освоении штурманского дела, поскольку мы серьезно готовились стать профессиональными навигаторами. Наш капитан Василий Прокопьевич одобрительно относился к такому усердию, но особенно ценил умение хорошо стоять на руле во время маневрирования в узкости и при плавании с лоцманом.

Остались за кормой Канарские острова с их прекрасными портами Лас-Пальмас и Гран-де-Тенерифе. Эти два порта привлекают многочисленных туристов и суда, направляющиеся через Атлантику. Здесь можно пополнить запасы топлива, воды и продовольствия перед дальней дорогой, а моряки могут отдохнуть на изумительных пляжах. Среднегодовая температура воздуха на островах держится около 20 °С. Не прошло и дня, как, спускаясь на юг по дуге большого круга, наш «Белгород» пересек Северный тропик, и температура поднялась до 26 °С. Моряки ждали, когда она станет еще чуть выше, ведь только при 28 °С им станут выдавать положенное сухое вино, слегка разведенное водой. За всем этим процессом следил судовой врач, в обязанности которого вменялось снимать пробу на камбузе

перед каждым приемом пищи. Такие тогда существовали традиции на флоте. К сожалению, и это правило предано забвению в условиях рыночных отношений.

Расскажу немного о том, почему морякам во время плавания в тропиках положено вино. Этот обычай совершенно не связан с представлением о том, что моряки не дураки выпить, и восходит к временам античного мореплавания. Человек, оказавшийся в экваториальных широтах, легко может заразиться тропическими болезнями: малярией или желтой лихорадкой, для возбудителей которых в таком климате возникают благоприятные условия для размножения в воде и воздухе. У древних мореплавателей, конечно же, не было таких технических возможностей для сохранения продуктов и питьевой воды, как сегодня. Поэтому самой распространенной пищей моряков являлась солонина, а запивать ее приходилось далеко не свежей водой. Таким образом, морякам поневоле приходилось утолять жажду сухим вином, являющимся слабым природным антисептиком, возбуждающим аппетит и защищающим организм от поражения болезнетворными микробами.

По мере приближения судна к экватору с каждым днем становилось все теплее и теплее. Одновременно с жарой повышалась влажность воздуха. В свободное время моряки предпочитали загорать на палубе. Из-за большой влажности в каютах, где все сделано из металла, становилось невыносимо душно, постельное белье неприятно липло к телу, поэтому некоторые моряки устраивались на ночлег прямо под открытым тропическим небом, украшенным мириадами ярких звезд. Навигационные сумерки в этих широтах очень коротки и рассвет наступает быстро. Казалось, только что все было погружено во мрак, проходят считанные мгновения – и солнце сияет над горизонтом, а через час наступает жара... И так день за днем. Океан погружен в необыкновенное спокойствие. То там, то здесь из воды выпархивают стайки летучих рыб. Загруженный танкер глубоко оседает в воду, высота борта невелика, и зажженный ночью фонарь над палубой становится приманкой для морских обитателей. Утром можно спокойно собрать приличный улов из привлеченных светом и упавших на палубу рыб. Этого вполне хватает на жаркое ночной вахте. Время от времени появлялись дельфины. Эти чудные и, надо полагать, разумные животные – большие любители устраивать гонки с кораблем. Они демонстрируют такие акробатические трюки, что от этого великолепного зрелища просто невозможно оторваться. Любопытные дельфины, издали завидев судно, несутся к нему, чтобы как будто специально показать людям свои таланты.

За кормой осталась уже половина пути. Несмотря на то, что в Туапсе были сделаны полные запасы бункера и пресной воды, капитан счел необходимым совершить короткий заход в африканский порт Дакар, где судно бросило якорь на внешнем рейде. В связи с ограниченным временем стоянки увольнения моряков на берег были отменены. Процедура пополнения запасов заняла около четырех часов, после чего танкер «Белгород» отправился дальше, держа курс на Буэнос-Айрес, до которого оставалось теперь около 3800 миль. Кроме того, нам предстояло в скором времени пересечь экватор...

В наследство от древних мореплавателей нам досталась еще одна славная традиция – праздновать пересечение экватора. В прежние времена моряки в этот день приносили жертвы владыке морей и океанов Нептуну, испрашивая у него благодушного разрешения на пересечение границы, разделяющей два полушария.

На глазах меняется карта звездного неба: постепенно уходят за горизонт созвездия Большой и Малой Медведицы с Полярной звездой, привычные для наших северных широт. Интересно, что в Северном полушарии высота Полярной звезды соответствует широте места, где находится наблюдатель. В Южном полушарии такой звезды, к сожалению, на небосводе нет. Зато здесь сияет над головой яркое красивое созвездие Южного Креста, появляющееся над горизонтом с приближением судна к экватору со стороны севера. Затем, по мере удаления



судна на юг, высота этого созвездия увеличивается, а его звезды сопутствуют мореплавателю на протяжении всего плавания в южных широтах.

До экватора остаются считанные мили, но подготовка к встрече с ним, как правило, начинается заблаговременно. Доморощенные режиссеры корпят над сценарием веселого праздника, распределяя роли между участниками, не брезгуя стихотворной формой. Готовится со знанием дела купель. Хорошо, если на судне имеется открытый бассейн, это избавляет исполнителей от многих забот. За отсутствием такового боцманской команде приходится заниматься его изготовлением из подручных материалов. В дело идут брус и брезент, поскольку без купели не будет красочного зрелища. Все это с большим воодушевлением готовилось на нашем «Белгороде».

На роль Нептуна прошел вне конкурса судовой врач, а вот роль Русалки после жесточайшего отбора претенденток досталась нашей буфетчице Рае. Свиту морских чертей изображали матросы и мотористы во главе с Главным чертом – боцманом Николаем. Бланки Грамот Нептуна были заготовлены еще в Туапсе. Они предназначались для вручения всем морякам, пересекшим экватор впервые и получившим крещение на борту судна, с указанием даты и долготы этого события. Подлинность «документа» заверялась Нептуном, его печатью и подписью капитана.

Наконец наступил день и час, когда по данным астрономических наблюдений судно очутилось на экваторе, об этом оповестил протяжный судовой гудок, нарушивший океанское безмолвие. Все работы на судне прекратились, только неслась ходовая вахта. Под дикие звуки сомнительного происхождения, льющиеся из динамиков судовой трансляции, на палубу из-под спардека (средняя надстройка) поднялись Нептун с Русалкой в сопровождении свиты – морских чертей в импровизированных живописных костюмах.

Нептун, стуча своим трезубцем о палубу, сурово потребовал от капитана ответа: «Что это, откуда и куда следует сей ковчег?» Капитан в морской тропической форме, сопровождаемый помощниками, сделал доклад по полной форме и представил морскому царю судовую роль. Однако Нептун остался недоволен и продолжал зычно басить и греметь своим трезубцем. Капитан недоумевал, что могло вызвать недовольство Нептуна. Оказывается, владыке необходим большой выкуп. В тот же момент подручные из свиты капитана выкатили на палубу бочонок, из которого наполнили большой кубок вина для царя морей. Нептун смиловился, но приказал «крестить» вновь пришедших моряков на экватор. Началась процедура представления новичков «пред очами» грозного морского владыки.



*13 июля 1959 года состоялось мое «крещение» как впервые пересекшего экватор*

Прячясь не прячясь, но от «морских чертей» не уйти, каждому суждено быть схваченным и брошенным ниц перед владыкой. После этого начиналась настоящая вакханалия. По указанию Главного черта «морские черти» хватали жертву и тащили к «лекарю» владыки для «прослушивания» его громадным стетоскопом. Затем «брадобрей» намыливал голову посвящаемого квачом (большой кистью для побелки) с крахмальной пеной и брил его причудливой бритвой. После чего «черти» с улюлюканьем и шутками под общий веселый хохот участников празднества бросали очередную жертву в «купель». Счастливый, прошедший обряд крещения в купели моряк смиренно просил у Нептуна пощады, а прекраснейшая Наяда подносила ему чарку. Свита капитана в это время продолжала веселое застолье с Нептуном, во время которого последний торжественно вручил капитану огромный ключ от экватора, разрешив милостиво «сему ковчегу» плавать во всех океанах и морях.

Как это часто бывает в дальнем рейсе, самодеятельное мероприятие прошло с большим азартом, весело и непринужденно. Каждый моряк получил изрядную дозу бодрости, столь необходимую в океанском плавании с его монотонными вахтами и тропической духотой. Так закончилась карнавальная часть праздника, а вечером в торжественной обстановке каждому моряку был вручен «почетный» диплом, подтверждающий, что «сей имярек» действительно оказался на экваторе и пересек его с севера на юг.

Экватор стал для нас севером, а судно продолжило свой путь в Южном полушарии. Океан оставался по-прежнему пустынным, лишь изредка мелькал где-нибудь на горизонте далекий силуэт или ходовые огни какого-то судна, идущего, как и мы, своей дорогой. Картина звездного неба становилась все более непривычной, появилась целая россыпь незнакомых нам алмазно-изумрудных созвездий с величавым Южным Крестом. Серп же Луны в своей последней фазе выглядел на редкость странно, показывая свои «рожки» не вправо, а влево. А что же произошло с солнцем? Теперь оно стало двигаться не по часовой стрелке, как в северном полушарии, проходя в зените над южной частью горизонта, а наоборот, поднимаясь к зениту на

севере.

Плавание в тропиках далеко не сахар, ночь немногим отличается от дня – с такой же духотой и еще большей влажностью. Утром на открытой палубе сыро от росы, и теперь уже невозможно оставаться на ночлег под звездным небосводом. Особенно достается вахтенным механикам и мотористам, в машинном отделении температура достигает 50 °С. Поэтому им приходится меняться каждые полчаса и по очереди выходить на палубу подышать свежим воздухом. Так продолжалось, пока мы не прошли побережье Бразилии.

Все-таки интересно устроена наша планета Земля. Природа распорядилась так, что в одно и то же время в одном полушарии стоит лето, в другом же, наоборот – зима. Однако в экваториальной зоне и в тропиках сезонные изменения климата практически неразличимы. Здесь круглый год стоит лето, лето и еще раз лето с его специфической жарой и духотой, когда термометр убегает за тридцать, и к этой же отметке приближается температура воды.

Казалось бы, что чем дальше на юг, тем теплее. Не тут-то было, после выхода из тропической зоны, спускаясь дальше в южные широты, начинаешь ощущать быстрое похолодание. Стоял июль, только что мы маялись от жары, как буквально на глазах наступила средиземноморская осень, а затем нечто похожее на черноморскую зиму. Зачастили штормовые ветры с дождем. Так нас привечала погода на подходах к Аргентине. Наконец наш «Белгород» степенно вошел в большой залив, образованный дельтой реки Ла-Платы. К северу осталось побережье Уругвая с его столицей и большим морским портом Монтевидео, а на юге – столица Аргентины Буэнос-Айрес.

К нашему удивлению, нас сразу же без всяких проволочек поставили к пирсу нефтяного терминала, хотя на рейде стояли и другие танкеры с грузом. Быстро, без бюрократической волокиты, свойственной бывшим советским, а теперь и российским портам, завершилось оформление необходимых документов представителями портовых властей.

Интересно все-таки, как, несмотря на смену политического строя в России, бережно сохранились в самых диких формах бюрократические традиции прежнего времени. Чиновники пограничной и таможенной служб в российских портах появляются на судне, пришедшем из-за границы, компанией до десяти человек. Под видом досмотра занимаются вымогательством приглянувшихся им вещей и организацией для них капитаном судна «импровизированного банкета». Процедура досмотра судна портовыми властями может длиться сколько угодно, пока эта компания не удовлетворит в полной мере свой неумный аппетит. Вот такие у нас имеются «замечательные» морские традиции, из-за которых приходится краснеть перед всем светом. Остается только извиниться перед читателями очередной раз за отклонение от темы и свое капитанское брюзжание.

Буэнос-Айрес удивительно красив, а южноамериканский темперамент населения придает ему особое своеобразие. Поражают контрасты между богатством одних и бедностью других. Фешенебельные отели и магазины мирно соседствуют с магазинчиками и торговыми лавками, чьи товары предназначены для людей совсем с иным достатком и размерами кошелька.

Из-за короткой продолжительности стоянки под выгрузкой нам не удалось познакомиться с достопримечательностями города. Поскольку днем стояла прохлада, а по ночам было даже холодно, некоторым из нас пришлось спешно обзавестись теплой верхней одеждой в виде кожаных курток, так называемых канадок, с меховым мутоновым воротником, меховой подкладкой и перчатками. Эти вещи пользовались большим спросом у моряков, оказавшихся в Аргентине и Уругвае.

Из многочисленных кафе и ресторанчиков далеко разносится аппетитный запах мясных блюд, которыми славится национальная кухня аргентинцев. К ним прекрасно подходит местное красное вино, и все это можно отведать по вполне доступным ценам. Довелось попробовать и

то, и другое во время продолжительных прогулок по городу. Что и говорить – вкусно! Вот с таким приятным послевкусием мы расстались с Буэнос-Айресом, что, кстати, означает на испанском «прекрасный воздух». Помимо этого удалось запастись сувенирами и открытками, а также отснять несколько кассет фото пленки.

Нельзя не упомянуть еще об одном примечательном событии, случившемся во время стоянки танкера. Мы стали свидетелями настоящего нашествия крыс. Эти твари пытались прорваться на борт судна и по швартовым концам, заведенным на берег, и по трапу. На швартовых концах, заведенных с берега, были установлены круглые щитки, так называемые накрасники; встретив эту преграду, некоторые грызуны падали в воду или возвращались на берег, чтобы попытаться проникнуть на судно по трапу, особенно в ночное время. Пришлось выставить даже дополнительную вахту на палубе, следившую за появлением у борта этих тварей. Вахтенных вооружили, имевшимися на судне пневматическими винтовками, чтобы они вели отстрел «хищников». Других способов борьбы с нашествием крыс просто не было.

Настало время распрощаться с Буэнос-Айресом. Капитан объявил по судовой трансляции о том, каким будет наше очередное рейсовое задание. Оно заключалось в следующем: после выгрузки танкеру следовать подняться вверх по реке Паране на триста восемьдесят километров в небольшой порт Росарио, где нам предстояло загрузиться растительным маслом для транспортировки его в Роттердам. Задача понятная, но до погрузки экипажу предстояло изрядно потрудиться, чтобы подготовить танки для заполнения грузом, характер которого резко отличается от нефтепродуктов, которыми они были совсем недавно заполнены.

Все свободные от работ и вахт члены экипажа под руководством боцмана приступили к подготовке танков. Танки и система вентиляции моются в первую очередь. Доступ в танки невозможен без предварительной дегазации, чтобы избавиться от оставшихся в них паров нефтепродуктов. Концентрация их настолько высока, что в танках нельзя провести и несколько минут, настолько это опасно для жизни, поэтому все работы проводятся в специальных масках. Мойка осуществляется раствором каустика или другими специально предназначенными для этих целей моющими средствами с применением особых устройств, приводимых в действие гидравликой. Дополнительная вентиляция помещений осуществляется с помощью проведенных от вентиляторов и воздуходувок к танкам шлангов. После этого проводятся замеры уровня концентрации вредных примесей воздуха в танке, и если они оказываются в норме, а содержание кислорода составляет около 21 %, то можно спускаться внутрь. Подготовка танков завершается повторной промывкой водой из шлангов, уборкой мусора и металлической окалины с внутренней поверхности, а если требуется, то еще и покраской с использованием специальной краски. Работа, прямо скажем, не из приятных. Всем этим нам пришлось заниматься во время перехода между портами.

А тем временем судно поднималось вверх по Паране. Река довольно глубоководная и доступная для морских судов с проходной осадкой до 12 метров. Однако русло реки очень извилистое и местами настолько узкое, что без помощи искусного лоцмана и опытного рулевого матроса было не обойтись. Для этой роли наш старпом Виленд Дмитриевич отобрал самых лучших рулевых, в число которых оказались и мы с Борей Телегиным. Для нас это была высокая честь и выражение большого доверия.

На рейде Росарио танкеру пришлось еще немного постоять, завершая подготовку танков к погрузке. А тем временем подошел другой танкер – «Владимир», следовавший следом за нами, на борту которого также находились наши курсанты вместе с Колей Степановым. «Владимир» ошвартовался к «Белгороду» лагом, и мы смогли увидеть своих друзей. Эта была неожиданная и трогательная встреча вдали от родных берегов. Но стоянка была недолгой и связана с пополнением припасов и запасных частей к механизмам.

Несколько слов о танкере «Владимир», построенном на ленинградских верфях. В его строительстве принимал активное участие мой хороший друг Миша Перекин, работавший здесь до поступления в училище. Помимо танкера «Владимир» он принимал также участие в строительстве первого атомного ледокола «Ленин». Впоследствии Михаил Александрович Перекин стал одним из лучших капитанов Балтийского морского пароходства. Вот такое приятное воспоминание.

Дальше на нашем «Белгороде» все пошло обычным путем – погрузка растительного масла, отход и длительный океанский переход по дуге большого круга в порт назначения – хорошо знакомый нам порт Роттердам и успешное возвращение к родным берегам в порт Туапсе.

Стоял уже конец августа, наша пятимесячная практика подходила к концу. За один только этот круговой рейс мы прошли 17 500 тысяч морских миль, а всего за время практики на «Белгороде» наплавали около 36 000 миль.

Мы настолько привыкли к работе на танкере и к его экипажу, настолько привязались к нашим замечательным товарищам-одесситам, что не было никакого желания с ними расставаться. Особенно подружились мы с четвертым штурманом Володей Голяком. После окончания Одесского училища он вместе с нами получил назначение на «Белгород». Позже нам довелось с ним встретиться в Антарктике, когда мы оба стали уже старпомами. Впоследствии Владимир, так же как и я, стал капитаном дальнего плавания, и мы долго поддерживали с ним товарищеские отношения.

Мы были готовы и дальше работать на танкерах. Но приходилось считаться с реалиями жизни. Кадры для Черноморского морского пароходства готовились в нескольких училищах, расположенных на юге, а нам предстояло в будущем работать на Балтике, в Арктике и на Дальнем Востоке – какая карта ляжет.

А тогда, покидая борт ставшего для нас родным танкера «Белгород», мы благодарили за прекрасную практику боцмана, штурманов и капитана. Моряки из экипажа провожали нас до самого поезда.

Как сложилась судьба нашего капитана и старпома? Оба они считались одними из лучших капитанов Черноморского пароходства. Василий Прокопьевич Гуржий позже работал представителем Морфлота в Египте, а Виленд Дмитриевич, к большому сожалению, очень рано ушел из жизни. В память об этом прекрасном капитане и замечательном человеке один из крупных танкеров Новороссийского пароходства получил имя «Капитан Козяр».

Снова мы оказались в стенах училища, где встретились с остальными ребятами – Женей Филичевым и другими, возвратившимися после завершения танкерной практики. Понятно, что начались нескончаемые разговоры, во время которых мы обменивались накопившимися впечатлениями. Кто-то плавал на судах Балтийского морского пароходства, кто-то на Севере, а те, у кого не были открыты визы, – на Каспии. Самые яркие впечатления остались от практики на судах Черноморского пароходства, но туда дорожка была нам заказана.

Своей продолжительной практикой мы «спалили» положенный курсантский отпуск, и теперь нам предстояло вновь засесть за учебники. Последний курс, а впереди неизвестная пока нам судьба. Что-то нас ждет: работа в Морфлоте или служба в Военно-морском флоте. Правда, до этого нам еще предстояло пройти последнюю практику на торговых судах Морфлота, являвшихся составной частью морской мощи страны.

Как известно, наличие большого флота и присутствие в Мировом океане было и остается одним из важнейших факторов внешней политики и стратегии государства. Не зря ведь говорится: «Кто владеет океаном, тот владеет миром!»

Незаметно пролетели последние месяцы учебы, завершившиеся успешно сданными



экзаменами. После этого нам предстояло пройти последнюю практику на торговых судах ММФ и мичманскую стажировку на кораблях ВМФ. Жизнь казалась прекрасной, и мы с нетерпением ждали окончания поры ученичества. Организация службы в училище была превосходной, и нам не пришлось долго ждать назначений. Согласно предписанию, мне предстояло отправиться на практику в Балтийское морское пароходство. Эта последняя практика должна была помочь обрести стаж, необходимый для получения помимо общеобразовательного диплома еще и рабочего диплома штурмана, открывающего перспективу получения диплома штурмана дальнего плавания и профессионального роста.

### *На балтийских сухогрузах*

На дворе стоял конец февраля, мне предстояло уйти в дальнее плавание, и о спортивных увлечениях можно было на время забыть. А сейчас я должен был отправиться в Ригу, где стоял под погрузкой новый теплоход «Братск», недавно построенный на верфях Финляндии по заказу Морфлота СССР.

В пятидесятые годы страна успешно осваивала океанские маршруты, утверждаясь в качестве одной из великих морских держав. Пароходства, руководствуясь новым стратегическим курсом, приступили к обновлению своих флотов. В Риге, у причала порта, нас, нескольких курсантов выпускного курса, дожидался красавец сухогруз – трехстовый теплоход «Братск» под командованием капитана А.И. Василенко и его старшего помощника Николая Петровича Клыгина (позже он будет работать в администрации Балтийского морского пароходства). Некоторые из наших курсантов, проходивших здесь предыдущую практику, хорошо знали старпома, это ускорило ознакомление новичков с судном.

Все были из Ленинграда, поэтому легко влились в коллектив экипажа балтийцев. Почему теплоход именовался трехстовым? Потому, что отличительной чертой его архитектуры являлось наличие (помимо спардечной и полуютовой) еще и средней надстройки, занятой жилыми и служебными помещениями. В настоящее время суда с такой архитектурой больше не строят.



*Теплоход «Братск»*

Несмотря на конец февраля, уходящая зима не сдавала свои позиции, и в порту, не говоря уже о Рижском заливе, стоял лед. Программа нашей практики на борту этого «рысака», как



называли моряки суда большей серии Балтийского пароходства, сводилась исключительно к штурманской стажировке под руководством старпома. Однако он сразу же поручил нам выступить в роли тальманов, то есть заняться подсчетом груза при погрузке. А почему бы нет?

Надо полагать, что решение старпома доверить нам серьезный участок работы по приему на борт генерального (самого разного) груза, предназначенного для Острова Свободы, так называли в те годы Кубу, было правильным.

Груз отличался необыкновенным разнообразием – от сельскохозяйственной колесно-гусеничной техники до военного снаряжения. Никто, кроме капитана и старпома, не знал, что и в каких ящиках грузится на борт. Напомню, что это были времена холодной войны. Остров Свободы стал передовым форпостом социализма у берегов Америки, кулаком под носом у «супостата», бывшего не так давно союзником СССР в борьбе с фашизмом.

Экономическая помощь Кубе дорого обходилась нашей, с трудом приходившей в себя после военных лишений, стране. На острове были развернуты подразделения армии и флота из СССР, а для снабжения и обеспечения братского народа на этом направлении задействованы десятки судов нескольких морских пароходств, доставлявших народно-хозяйственные грузы братскому кубинскому народу и вывозивших оттуда тростниковый сахар. А сколько было еще таких «меньших братьев», решивших построить социализм в своих странах с нашей помощью, благодаря чему после развала СССР на счетах России остались бесчисленные невозвратные долги.

Судно принимало полный груз во все трюмы и твиндеки. Тяжелую технику грузили на люки трюмов и на открытую палубу, где все это требовалось как следует закрепить, помня о безопасности океанского перехода в период зимних штормов.

Наконец погрузка закончилась, и судно приготовилось к отходу. Нам предстояло преодолеть маршрут протяженностью около пяти тысяч морских миль. Но лед сковал акваторию порта. Для обеспечения зимней навигации на Балтике из Мурманска прибыли два ледокола, как и наше судно, построенных в Финляндии. Такие крупные заказы помогли нашему северному соседу в кратчайшие сроки восстановить свою экономику после войны.

Портовыми буксирами было не под силу справиться со своей работой по околке судов в порту без помощи этих современных на тот период дизель-электрических ледоколов.

После обработки судов ледоколом портовые буксиры отвели наш «Братск» от стенки причала и поставили в ледовом канале за ледоколом. Кроме нас, в формирующемся караване имелось еще несколько судов. Теплоход «Братск», принимая во внимание, что он относится к судам ледового класса и имеет достаточно мощный главный двигатель, поставили в караван замыкающим.

Преодолев десятибалльный сплоченный лед Рижского залива, ледокол вывел караван судов в зону разряженного льда мощностью 5–6 баллов. Часть судов под проводкой ледокола двинулась на восток в Финский залив, а наш путь лежал на запад. Туда и отправился уже самостоятельно наш теплоход.

По мере продвижения на запад ледовая обстановка улучшилась, и скорость судна на участках открытой воды возросла до 14 узлов. Подошли к датским проливам, и капитан, наверное, с учетом важности груза и степени личной ответственности взял на борт лоцмана для прохождения проливом Большой Бельт. Пролив был чист ото льда, не считая разреженных полос ниласового льда, совершенно не мешающих нашему судну, и оно буквально «пролетело» вдоль датских берегов, торопясь к далекому острову. Не зря суда этого типа в пароходстве прозвали за их ходкость «рысаками».

Судно миновало пролив Скагеррак. Дальнейший маршрут нам был уже знаком, но в рейс на Кубу мы отправлялись впервые.

В отличие от парусника встречный штормовой ветер для современного теплохода не был помехой. Английский канал остался позади, и мы вышли в открытый океан. Протяженность перехода на Кубу через Атлантику составляет около 3200 морских миль плавания по дуге большого круга. Такой маршрут, называемый в морской навигации плаванием по ортодромии, является при переходе из одной точки Мирового океана в другую кратчайшим, в отличие от плавания «по прямой», именующегося локсодромией.

Условия на этих новых судах были отменными. Кроме душевых на судне имелась сауна, и даже небольшой спортзал, где мы играли в настольный теннис. Стоит заметить, что баня играет большую роль в жизни северных народов, а для российского моряка, особенно после работ на палубе в зимних условиях, она вообще незаменима и давно уже стала необходимым элементом архитектуры отечественных судов и, соответственно, неотъемлемой частью быта тех, кто трудится в северных широтах.

В условиях нынешних рыночных отношений организация службы на судах коммерческого флота построена на принципах строжайшей экономии, что приводит не только к сокращению численности экипажей (что, к сожалению, оказалось одобренным международной конвенцией работников транспорта, в которую входит профсоюз моряков), но и к ухудшению бытовых условий экипажа. Последнее совершенно перестало волновать судовладельцев и работодателей.

Их интересы направлены в сторону получения максимальных доходов за счет максимально возможных сокращений эксплуатационных расходов. В результате имеем заниженные тарифы заработной платы, особенно в мелких частных компаниях, и многомесячные задержки при ее выплате, сокращение численности экипажей при одновременном увеличении продолжительности рабочего дня, проявление мелочной экономии в вопросах материально-технического обеспечения и еще целый ворох проблем, связанных с работой моряков по найму. Вопросы социальной защищенности моряков порой остаются за бортом, за исключением серьезных компаний, к числу которых большинство российских частных судоходных компаний, к сожалению, не относится.

После того как «Братск» вошел в зону тропиков, экипаж мог искупаться в небольшом бассейне, сооруженном на открытой палубе. Можно было принимать сколько угодно морские и солнечные ванны. Притягательность экзотических ощущений и резкая смена климата обернулись некоторыми неприятностями. Желание погреться и понежиться на солнышке после недавних зимних холодов привело к тому, что кое-кто умудрился получить солнечные ожоги вместо роскошного тропического загара.

Главная задача практики заключалась в том, чтобы закрепить полученные нами навыки в области практической навигации и астрономии. Возможностей хоть отбавляй, только не ленись. Океанский переход до Карибского бассейна прошел в сравнительно благополучных метеорологических условиях. Судно вошло в пролив Кайкос, откуда до порта выгрузки Монсанильо было уже рукой подать. Правда, давала о себе знать духота. О кондиционерах тогда и не думали, а суда оснащались простейшими системами воздушной вентиляции.

Стоило судну появиться на рейде, как оно сразу же было принято к постановке у причала, а на палубе появился бойкий кубинский лоцман. Судно еще не закончило швартовку, а на причале выстроились многочисленные бригады грузчиков, которые без промедления приступили к выгрузке палубного груза, работая сразу на четыре трюма. На втором трюме между спардечной и средней надстройками грузчики умудрялись работать даже на два хода. На судах, подобных «Братску», в силу архитектурных особенностей грузовое устройство на этом трюме состояло из двух пар судовых стрел с двумя парами электрических лебедок, что позволяло задействовать в выполнении грузовых операций одновременно две бригады

грузчиков.

Пришедшее к власти революционное правительство требовало от своих трудящихся высокой производительности труда, поэтому в порту для сокращения времени обработки грузов, доставленных советскими судами, трудились многочисленные бригады грузчиков. Как и во многих других организациях и учреждениях Кубы, не обошлось без помощи наших советников, и руководство порта быстро усвоило принципы социалистического соревнования. Доходило до того, что заключался какой-то двусторонний договор между стивидорами и экипажем судна об ускоренной обработке грузов. Все это неизменно завершалось небольшим митингом на судне и немудреным столом, накрытым для кубинских гостей-товарищей. Последнее им очень нравилось, хотя для экипажа оборачивалось лишними расходами и хлопотами, зато наши советники могли теперь отрапортовать о своих успехах «родной» партии и правительству.

Как бы то ни было, но разгрузка судна проходила довольно успешно. Палубный груз был раскреплен силами экипажа еще накануне прихода судна в порт, и это позволило стивидорам начать выгрузку без малейшего промедления. Требование заблаговременной подготовки вскоре стало одним из первых пунктов двустороннего договора с кубинскими портовыми рабочими. После окончания работ по выгрузке палубного груза приступили к выгрузке содержимого твиндеков и трюмов судна.

Курсантам-практикантам, как и в Риге, доверили заниматься подсчетом грузовых мест. Это было очень ответственное задание. В те времена не было еще современных технологий перевозки груза в контейнерах, и весь генеральный груз, состоящий зачастую из мелких партий разнообразных товаров, приходилось перевозить в том виде, каким он доставлялся на борт отправителем. Во избежание претензий относительно количества и качества груза приходилось вести строгий учет как при погрузке (прием груза), так и при выгрузке (сдача груза в порту назначения). Но даже при таком двойном контроле зачастую возникали разночтения, из-за чего приходилось составлять компромиссные документы, защищающие интересы обеих сторон. На танкерах эта процедура благодаря специфике груза и особенностям технологических процессов погрузки-выгрузки была заметно проще.

Хотя работы по выгрузке не прекращались круглые сутки, на них ушло несколько суток. Для танкера такие темпы выглядели просто фантастическими. С другой стороны, стоит заметить, что морякам больше нравится работа на сухогрузах, поскольку трудоемкость грузовых операций непосредственно связана с продолжительностью стоянки судна. Наконец, выгрузка закончилась, наш «Братск» покинул порт Монсанильо и направился вдоль побережья на север острова под погрузку тростникового сахара.

На Кубе как раз наступила пора сафры – сбора урожая сахарного тростника, основного продукта национальной экономики. Теперь он выращивался на плантациях коллективных сельхозпредприятий. А ведь еще год назад они были частными, и только революция, завершившаяся свержением ставленника США диктатора Батисты, и приход к власти сторонников Кастро положили конец эпохе капитализма на Кубе. Конечно же, отстоять завоевания революции и разорвать кольцо экономической блокады маленькой островной стране не удалось бы без помощи СССР. Да и тогдашняя политика правительства Кубы была направлена на строительство социализма, опираясь на братскую помощь остальных стран социалистического содружества.

Запомнилось, правда, что в магазинах (это был первый год после кубинской революции) было еще много дешевых американских товаров, но их запасы быстро исчерпались, а на новые поступления от бывших поставщиков и производителей рассчитывать уже не приходилось. Настала пора карточной системы. Удовлетворить потребности населения в товарах первой

необходимости при чрезвычайно низком уровне жизни в стране можно было только с помощью поставок из СССР и других стран, поддерживавших режим Кастро. Судьба СССР и стран социалистического содружества известна, а вот что ждет в ближайшем будущем народ Кубы, нам из-за океана пока не ясно.

Но вернемся в прошлое. Как я уже говорил, мы были заняты погрузкой сахара, которым Куба расплачивалась за поставки из СССР. Организация формирования этого груза выглядела следующим образом.

Отгрузка сахара-сырца начиналась в мелких деревнях, куда груз мелкими партиями доставлялся с ближайших заводиков, где сахар засыпался в джутовые мешки. Но при наличии в специализированных портах элеваторов сахарный сырец загружался навалом в балкеры (суда, предназначенные для перевозки сыпучих грузов), что резко сокращало продолжительность процесса погрузки. «Братску»

выпал иной удел – принимать груз в мешках. Безусловно, это занимало много времени и отрицательно сказывалось на экономических показателях, но альтернативы у нас не было.

В свободное время с разрешения местных властей члены экипажа отправлялись на судовом катере в ближайшие лагуны отдохнуть от судовой рутины. Отдых заключался в купании и поиске трофеев на песчаном морском дне. Зелено-голубая вода в лагунах глубиной до трех метров настолько прогревалась, что казалось, будто ты находишься в теплой ванне, наполненной морской водой. Некоторым счастливицам удалось отыскать большие караоллы – моллюсков с раковинами редкой красоты, мясо которых считается у местного населения большим деликатесом. В настоящее время эти моллюски занесены в Красную Книгу. Засушенные большие морские звезды и кораллы, наверное, можно было увидеть у каждого моряка, побывавшего на Кубе.



*Куба. Теплоход «Братск», 1960 г.*

Судно переходило от одной деревни к другой, занимаясь приемом мелких партий сахара-сырца. Эта эпопея продолжалась около трех недель. Подняв на борт последнюю партию сахара, мы покинули берега Кубы, оставаясь в неведении относительно порта назначения этого груза. Только когда танкер вышел из пролива Кайкос, нам стало известно, что его предстоит доставить в один из советских портов на Черном море.

Выскочив из Карибского моря, наш «рысак» отправился проторенной океанской дорогой к Гибралтару. Для нас все уже было привычным: безбрежные океанские дали, звездное тропическое небо, редкие огни и силуэты судов, направляющихся в Карибский бассейн и обратно. Над нами часто появлялись патрулирующие в этом районе американские военные самолеты, базирующиеся в непосредственной близости от Кубы. День за днем наш «Братск» поднимался на север, приближаясь к берегам северной Африки. Наконец открылись его маяки, а вслед за ними показалась приметная скала Гибралтара. Оставшееся расстояние до Черного моря в 1800 миль для быстроходного судна, по сравнению с маломощными судами и парусниками, выглядит почти незаметным.

Давно уже просмотрены все фильмы, взятые с собой в рейс. Моряки коротали время в разговорах, обсуждая, в какой порт прибудет судно, ведь они надеялись встретить там своих родных и близких, а тем необходимо было заранее взять билеты. Одни члены экипажа ратовали за то, что мы направимся в Одессу, другие – за то, что в Херсон или Николаев. Лишь курсантов не волновала эта тема – ведь после прибытия нам предстояло вернуться в училище.

С подходом к Стамбулу стало известно, что в качестве порта выгрузки указан Николаев. Раньше моряки называли Николаев городом невест. Невесты невестами, а нам на день прихода были уже заказаны железнодорожные билеты, и вскоре поезд мчал нашу группу из четырех курсантов в Ленинград. За этот рейс до Кубы и обратно нами было пройдено более 11 000 миль, для меня же наплаванность после трех практик подошла к 47 000 морских миль в дальнем плавании, что вполне соответствовало цензу для получения рабочего диплома штурмана. Так завершилась наша последняя практика на судах Министерства морского флота.

И все пройдя пути морские,  
И все земные царства дней,  
Я слова не найду нужней,  
Чем имя звучное: Россия.

***К. Бальмонт***

### ***Окончание училища***

После прибытия в училище нам предстояло пройти двухмесячное обучение перед выпускными государственными экзаменами с дальнейшей стажировкой на кораблях Военно-морского флота, после чего должна была окончательно определиться судьба каждого из выпускников.

Когда мы учились на последнем курсе, где-то осенью 1959 года, нам впервые довелось увидеть ледокол «Ленин». О том, что он строится, мы уже знали, но не представляли, как он выглядит. И вот на ноябрьские праздники ледокол предстал перед ленинградцами во всей красе, заняв место у моста Лейтенанта Шмидта. По сравнению с другими кораблями «Ленин»

выглядел превосходно. Для нас его появление стало наглядным свидетельством торжества научно-технического прогресса и успехов, достигнутых нашей страной. Это был ледокол принципиально нового типа с ядерной энергетической установкой, совершенно не похожей на обычные судовые двигатели, где в качестве топлива использовались нефтепродукты или уголь, а ледоколы с такими маломощными силовыми установками требовали постоянной бункеровки. Атомный ледокол с силовой установкой мощностью 44 тысячи л. с. при длине 134 метра и ширине 27,6 метров, обладая водоизмещением около 18 тысяч тонн, развивал скорость около двадцати узлов. Атомоход готовился тогда к ходовым испытаниям перед вступлением в эксплуатацию на трассе Северного морского пути. У меня в то время даже мыслей не было о том, что моя судьба окажется связанной с этим судном.



*В ноябре 1959 года мне довелось впервые увидеть атомный ледокол «Ленин»*

Лето 1960 года в Ленинграде, наступившее одновременно с приходом белых ночей, выдалось на редкость теплым. Большинство наших товарищей-ленинградцев успели обзавестись семьями. Среди них преобладали ребята, не имевшие открытой визы, и те, кто остался без родителей после окаянной войны. Многие из них последовали совету командира роты: женитьба давала им хоть какие-то шансы на получение визы, необходимой для заграничного плавания, а без этого не увидишь таких «сказочных» стран, как Куба или Аргентина, не отправишься в дальнее плавание, не увидишь тропики и не пересечешь экватор. Таким образом, вступление в брак выглядело для них во всех отношениях логичным завершением периода обучения в училище.

Совместить подготовку к государственным экзаменам с романтическими свиданиями в разгар белых ночей было непросто, но, как говорится, дело молодое, да к тому же еще и необходимое! Вот в таких «экстремальных» условиях проходила эта сессия, и с каждым днем приближался момент нашего выпуска. В ротном помещении училища к этому времени остались одни холостяки и иногородние.

Наконец сдан экзамен по военно-морской подготовке – последний. На построении командир роты зачитал приказ о распределении выпускников для прохождения стажировки на кораблях Военно-морского флота: кому-то выпало отправиться в Прибалтику, другим – на Северный флот, а некоторым – в бригаду особого назначения Ленинградского военно-морского



района с датой отправки первого сентября. До этого нам полагался месячный отпуск.

Прошло два года с тех пор, как я последний раз побывал дома, в Сибири. В отличие от моего земляка Славы, мне после продолжительной танкерной практики не удалось воспользоваться положенным отпуском, так как я находился в это время в море на танкере «Белгород», поэтому очень хотелось навестить родителей и посетить родные места.

Время в пути пролетело незаметно, а дома я оказался как раз к сенокосу и в лучшее время для рыбалки. Об этих днях сохранились самые радужные воспоминания. Конечно же, удалось встретиться с друзьями, с некоторыми из них предстояло после этого надолго расстаться: многие после окончания учебных заведений *Выход на охоту во время* отправлялись по распределению к *курсантского отпуска* месту работы далеко от родных мест.



*Выход на охоту во время курсантского отпуска*

Не довелось больше встретиться с нашими школьными подружками Нелей Бабиной и Галей Пятериковой. Володю Слободскова и Володю Алабышева я увидел лишь через 35 лет, а Гену Белима и Машу Шлыкову (Королик) и того позже – полвека спустя. Примечательно, что мы с Геной Белимом узнали друг друга сразу, стоило тому показаться на перроне петербургского вокзала вместе со своим десятилетним внуком, смышленным и рассудительным парнишкой.

### ***Стажировка***

Закончился последний курсантский отпуск, и вся рота выпускников построилась по сигналу большого сбора на плацу училища. Зачитан приказ о присвоении нам звания мичмана. В российском флоте это было первое офицерское звание, незаслуженно забытое в годы большевизма. После этого в соответствии с предписанием каждому из нас предстояло

отправиться к месту стажировки в Военно-морском флоте.

Нам с Женей Филичевым и еще несколькими ребятами, известными своими достижениями в спорте, оказали высокую честь – мы получили назначение в одну из частей Ленинградской военно-морской базы, расположенную в Порт-Владимире на Ладожском озере. Трогательные проводы с участием наших девочек состоялись на платформе пригородных поездов Финляндского вокзала. Прибыв на корабль, мы представились командиру, который, в свою очередь, во время обеда в кают-компании познакомил нас с остальными офицерами. Приняли нас хорошо, хотя корабль показался нам небольшим.

Офицеры были сравнительно молодыми, зато среди мичманов преобладали те, кому довелось в годы войны служить на Балтике. Они были главными специалистами в своих подразделениях. В целом экипаж производил хорошее впечатление, и этому можно было только радоваться. Тем более что матросы и старшины были нашими сверстниками, так как в те времена продолжительность срочной службы на флоте составляла четыре года. Дедовщины, о которой сейчас так много пишут, и в помине не было. Обстановка на корабле была самая благоприятная.



*Мичман Утусиков во время прохождения стажировки на кораблях Военно-морского флота*

Мы постепенно втянулись в ритм корабельной службы и успешно сдали зачеты на допуск к самостоятельному управлению боевыми постами. Сентябрь и октябрь считаются лучшим временем для отпусков – «бархатным» сезоном на курортах Черного моря и Кавказа. Наше

пребывание на корабле обеспечило командиру наличие «кадрового резерва» и позволило отправить в отпуск кое-кого из офицеров, которых на время заменили мы, стажеры. Вот так неожиданно мы оказались в положении «командиров» с положенными для них по тому времени «вестовыми», большинство из которых были нашими сверстниками. Впрочем, это совершенно не отражалось на наших отношениях.

Служба шла своим чередом, время от времени корабль выходил в море для выполнения плановых упражнений и тренировок. Но однажды поступил приказ о переходе в Кронштадт. Помнится, что к такому «дальнему походу» корабль готовился очень серьезно. Как положено, все невские мосты Питера мы проходили в ночное время, когда они были разведены. Переход в Кронштадт прошел без приключений, и мы с интересом любовались городом, знакомым нам по практике, которую мы проходили здесь на крейсере «Адмирал Макаров», будучи курсантами второго курса.

Прибытие корабля в Кронштадт оказалось связано с плановой постановкой в док. Процедура постановки была недолгой, и вскоре наш корабль лег на киль-блоки дока «Памяти трех эсминцев». Это имя сухой док получил в память о трагедии, случившейся 21 октября 1919 года, когда в Копорском заливе подорвались на минном заграждении и погибли эсминцы «Гавриил», «Константин» и «Свобода».

Основные доковые работы выполнялись рабочими завода, а часть остальных, таких как подготовка к покраске подводной части корпуса корабля, осуществлялась силами экипажа. Хотя уже наступила осень, но дни стояли ясные, а для выполнения доковых работ, связанных с покраской корпуса, это условие первой необходимости. Это дело и руководство занятыми в нем матросами доверили моему товарищу мичману Жене Филичеву. За проявленное усердие командир объявил ему перед строем благодарность и предоставил увольнение на берег на трое суток. Вот так, знай наших!

К старослужащим мичманам мы с Евгением относились с большим почтением, и этим завоевали взаимное уважение. К тому же мы никогда не отказывались подменить их при необходимости на дежурстве по кораблю. В целом наша стажировка протекала нормально: тренировки, дежурства, патрулирование в городе и увольнение на берег.

Наш командир Владимир Григорьевич Скрыпников как-то в разговоре поинтересовался нашими планами на будущее. Планы у нас были пока очень скромными: согласно предварительному распределению мы готовились отправиться во Владивосток. Владимир Григорьевич отнесся к этому довольно скептически и предложил подумать о продолжении службы здесь, в бригаде, обещая определенные льготы, включая гарантированное поступление в Военно-морскую академию и получение жилья в Ломоносове при появлении семьи. Все это выглядело очень лестно для молодого и неженатого человека.

Однажды, когда я выполнял обязанности дежурного офицера по кораблю, командир попросил меня отвести матросов нашего корабля на экскурсию на дизель-электроход «Обь». Судно успело к тому времени обрести большую известность, а сейчас стояло рядом с нами в соседнем доке Митрофанова.

«Обь» только что вернулась из полугодового антарктического рейса и проходила плановый послепоходовой ремонт в Кронштадте. Вот при таких-то обстоятельствах мне выпал шанс познакомиться с легендарным судном.

Стоило подняться на борт дизель-электрохода, как множество примет напомнило сердцу моряка о том, где уже успела побывать «Обь»: тропические и экваториальные воды, «ревущие сороковые», покрытые льдами и могучими айсбергами просторы далекой Антарктиды оставили хорошо заметные следы на ее надстройке и корпусе. Вахтенная служба любезно ознакомила нас с кораблем, не забыв показать его мощную энергетическую установку, а также жилые и

служебные помещения. Друзья-моряки рассказали нам о работе экипажа и поставленных перед ними задачах. Во всем этом было столько романтики, что, казалось, вот-вот закружится голова, особенно после просмотра фильма, посвященного походам «Оби». Тем более что еще в школьные годы нам доводилось не раз слышать об этом славном корабле, получившем имя родной для меня великой сибирской реки Оби.

Дизель-электроход «Обь» был приписан к порту Мурманск и входил в состав ледокольно-транспортного флота Мурманского морского пароходства. Что же делать? Есть ли хоть какой-то шанс осуществить свою мечту? Но Владивосток все же не Мурманск! Или стоит подать рапорт о дальнейшей службе в ВМФ?!

В конце концов я принял для себя решение, но теперь нужно было срочно ехать в училище. Прибыв туда, я немедленно подал рапорт на имя начальника училища Виктора Семеновича Ковальчука с просьбой изменить мое предварительное распределение. Следует отметить, что как один из пяти лучших выпускников, отличившийся помимо этого на спортивном поприще, я имел на это право. Начальник училища отнесся к моему рапорту внимательно и пообещал рассмотреть этот вопрос в ближайшее время. Действительно, не прошло и двух недель, как я получил письмо из Министерства морского флота, где сообщалось, что после окончания стажировки я буду направлен на работу в Мурманское морское пароходство.

Душа моя бурлила от переполнявшей ее радости, и я с гордостью показал этот документ своему командиру. На его недоуменные вопросы ответил: «Хочу служить на "Оби!"» Через двенадцать лет довелось встретиться с ним вновь, и тоже в Кронштадте, но уже при совсем иных обстоятельствах. Вскоре наша стажировка в Военно-морском флоте закончилась, и мы вернулись в училище.

### ***Выпускники***

Наступил долгожданный момент, нам вручили диплом об окончании училища и рабочий диплом штурмана малого плавания, который в дальнейшем можно будет поменять на диплом штурмана дальнего плавания с перспективой дальнейшего профессионального роста. Мы с ближайшими друзьями решили отметить это событие. После получения дипломов в Доме культуры моряков мы собрались за столом со своими девушками, а некоторые уже и с женами. Вечер прошел замечательно, мы обещали и в дальнейшем поддерживать нашу дружбу, независимо от того, в какие края нас забросит морская служба – на Балтику ли, в Заполярье или на Дальний Восток.

Нам был предоставлен месячный отпуск, наступал Новый год, и мы продолжали проводить время в кругу друзей, хотя большинство холостяков разъехались по домам к родителям. После окончания ЛМУ ММФ многие выпускники продолжили обучение в ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова, с благодарностью вспоминая школу, полученную в колыбели многих будущих капитанов дальнего плавания на Большом Смоленском, 36.

Отдых отдал, а мне вместе с Толей Гурьяновым и Мишей Перекиным, получившими направление в Балтийское пароходство, в компании с Володией Ждановым, которому предстояло отправиться во Владивосток, пришлось засесть за учебники и готовиться к вступительным экзаменам на заочное отделение ЛВИМУ. Как видите, к этому времени мы уже набрались ума-разума и решили обязательно получить высшее образование без отрыва от работы.

Вступительные экзамены, как это ни странно, наша дружная компания сдала успешно, а Володе Жданову тут же оформили перевод во Владивостокское высшее училище. Так все трое

стали курсантами отделения заочного обучения Высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова, после окончания которого должны были получить рабочий диплом капитана дальнего плавания.

Мы потихоньку прощались с Питером, с обретенными здесь за годы учебы друзьями и подругами, одной из которых суждено будет стать моей женой. Отпуск, таким образом, пролетел незаметно. Однокурсники, получив «большие» деньги на проезд и первые должностные оклады, один за другим разъезжались согласно полученным направлениям.

Настал и мой черед. Мелькнул за окном перрон Московского вокзала, и вот уже поезд мчит нас на Север, в Мурманск. Мог ли я подумать тогда, что с этими местами на долгие годы будет связана моя судьба.

### Глава 3 Заполярье

Природа – сфинкс.  
И тем она верней  
Своим искусом губит человека,  
Что, может статься, никакой от века  
Загадки нет и не было у ней.

Ф. Тютчев

#### *Встреча с Севером*

Выпускников, получивших направление в Мурманск, набралось десять человек. Чем дальше мы забирались на север, тем разительнее менялся пейзаж за окном. Гуще становились леса, выше поднимались сугробы. Обильные снегопады, редкие для Питера, превратили обширные карельские озера в снежные пустыни, и эти лесные картины навевали сказочные воспоминания о далеком детстве и родной Сибири. Изредка можно было увидеть лыжный след, уходящий в лесную чащу, или небольшую компанию любителей подледной рыбалки, устроившихся возле лунок посреди замерзших речушек и озер. Поезд привычно пересек Полярный круг, подаривший свое имя железнодорожной станции, и вот уже на смену лесным просторам пришла заполярная лесотундра, мелькнули в отдалении Хибинские горы.

Выглянуло и тотчас же спряталось солнце, оповестившее своим появлением о конце полярной ночи. Вспыхнул и заискрился снег, озаренный его низкими лучами. Короткая стоянка на станции с красивым интригующим названием Оленья. Все чаще пассажиры толкуют о рыбном промысле, портовых делах и профессионально обсуждают прогнозы погоды. Интересно, как же выглядит этот Мурманск – самый большой город за Полярным кругом, со своим незамерзающим портом? Осталась позади последняя перед Мурманском станция Кола рядом с одноименной речкой, впадающей в глубоководный Кольский залив. По трансляции звучит объявление: «Товарищи пассажиры, наш поезд прибывает в город Мурманск, температура воздуха двадцать градусов ниже нуля».

Поезд остановился у небольшого перрона, над которым возвышалось здание уютного вокзала, расположенного на взлете гранитной терраски в центре города, откуда хорошо видны причалы рыбного и морского торгового порта и суда, стоящие возле них на рейде Кольского залива. Поодаль через виадук – морской пассажирский вокзал, у причала которого покачивается

новый пассажирский теплоход «Вацлав Воровский».

По прибытии мы, молодые специалисты, сразу направились в отдел кадров, находившийся в двухэтажном домике в Терском переулке, а недалеко от него красовалось новое большое здание Мурманского морского пароходства, возглавлявшегося тогда А.Д. Данилкиным.

Рядом на площади Спорта раскинулся городской стадион и Дом культуры моряков. Перед входом привлекало внимание изваяние белого медведя, этот мишка и сейчас стоит там, пережив все перипетии минувших лет. Вместе с группой выпускников нашего училища здесь дожидались распределения по судам пароходства выпускники судоводительского факультета ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова. Нас принял заместитель начальника пароходства

Владимир Иванович Тихонов (в будущем первый заместитель министра морского флота). Он рассказал нам о перспективах развития транспортно-ледокольного флота и о том, что он недавно пополнился ледоколами финской постройки и транспортными судами типа теплоход «Дорогобуж» и «Мурмаши», построенными в ГДР.

Наши коллеги сразу же получили назначения на дизель-электроходы типа «Лена» и «Днепрогэс», построенные в начале пятидесятых годов. На то время это были самые лучшие ледокольно-транспортные суда в пароходстве, но их были единицы. Нам же, выпускникам среднего училища, предложили посидеть пока в резерве.

Поселили нас в уютной гостинице межрейсового отдыха моряков пароходства, где были буфет, библиотека и кинозал. Время проходило интересно, мы знакомились с портом и городом и даже поучаствовали в лыжных соревнованиях за команду пароходства. Результат меня разочаровал, хотя по сравнению с остальными ребятами из команды выглядел прилично. Давало о себе знать то, что в Питере вплоть до Нового года снега вообще не было, и, по сути дела, здесь, в Мурманске, я встал на лыжи впервые в сезоне.

Время шло, нельзя было забывать о заочной учебе, тем более что здесь, в Мурманске, находился филиал заочного обучения ЛВИМУ, где можно было прослушать необходимый курс лекций и сдать контрольные работы. Но мне очень хотелось поскорее попасть в рейс. Однако возникли непредвиденные осложнения: мои документы успели отправить во Владивосток, и я оказался без визы, то есть лишился права отправиться в дальний рейс.

В порт прибыл новый теплоход «Мурмаши», капитаном которого был Ефим Владимирович Акивис-Шаумян (позже мы с ним будем работать вместе в Штабе морских операций). Но на этот теплоход получил назначение мой коллега и сразу ушел в заграничный рейс. В отделе кадров меня по-прежнему убеждали набраться терпения и ждать прибытия документов, но оставаться на берегу мне было уже невозможно. Говорят, что человек сам распоряжается своей судьбой, хотя зачастую выходит все наоборот. Как бы то ни было, я решил с ней побороться и отправился в порт.

На втором причале стоял дизель-электроход «Индигоирка», однотипный с судами «Обь» и «Лена» голландской постройки, предназначенных для плавания в Арктике. Дизель-электроход «Индигоирка» готовился в экспедиционный рейс к берегам Гренландии и Ньюфаундленда. Это было интересно, и я поднялся на борт судна, попросив вахтенную службу проводить меня к старпому. Им оказался Леонид Иванович Третьяков, любезно разъяснивший мне, что судно идет на зверобойный промысел гренландского тюленя. Воспользовавшись его расположением, я рассказал ему о создавшемся положении и выразил страстное желание оказаться под его началом. Судно готовилось уйти в необычный рейс за границу, но при этом весь экипаж выходил под общей визой, поэтому в получении индивидуальной не было необходимости. Последнее меня вполне устраивало, и я был согласен на любую рядовую должность. Направление оперативно согласовали с отделом кадров, и вот я на первом для меня судне



пароходства, да еще на каком!

Командовал дизель-электроходом «Индигирка» капитан Андрей Федорович Пинежанинов, потомственный помор из Архангельска. Он стал первым капитаном дизель-электрохода «Обь» – флагмана советской антарктической экспедиции того времени, успевшего завоевать большую известность в нашей стране и за рубежом. А сегодня Андрей Федорович занимался подготовкой «Индигирки» к не менее интересному и ответственному рейсу.

На борту судна необходимо было разместить бригады зверобоев и экипажи двух вертолетов, не говоря уже о руководстве экспедиции. Потребовалась оперативно оборудовать в верхних твиндеках третьего и четвертого трюмов временные жилые помещения. У штурманов судна хватало своих обычных предрейсовых забот. Вторым штурманом был Семен Израилевич Замфорт, третьим – Игорь Мацигановский, а четвертым Леонид Сахарук. Все они позже станут капитанами ледокольно-транспортных судов пароходства.

Особенность этих судов состояла в том, что они имели крепкий корпус, отвечающий требованиям морского Регистра СССР, предъявляемым к судам, предназначенным для самостоятельного плавания во льдах морей Арктического бассейна. Такие суда имели мощную энергетическую установку, состоящую из четырех главных дизель-генераторов, работающих на один гребной мотор, что позволяло им успешно преодолевать сопротивление льда. Численность экипажей достигала сорока пяти человек. Трюмы и твиндеки на большинстве судов постройки тех лет открывались и закрывались матросами вручную, процесс этот требовал больших затрат времени и сил с привлечением всей палубной команды. Такие работы выполнялись по авралу под руководством боцмана, при этом морякам предстояло убрать с каждого перекрытия трюмов и твиндеков пару брезентов, тяжелые деревянные лючины (крышки) и металлические бимсы. На судах данного типа кроме основных люков четырех трюмов имелись еще твиндеки «2-А» и «3-А», таким образом, общее количество лючин приближалось к девятиста. Перевалка последних и уборка бимсов осуществлялись с помощью судовых грузовых стрел и электрических лебедок.

Закончена, наконец, погрузка экспедиционных грузов. В верхних твиндеках третьего и четвертого трюмов, переоборудованных под жилые помещения, устроились бригады зверобоев, а руководство экспедиции – в каютах надстройки. На борт прилетели два вертолета Ми-2 с экипажами, на этом подготовка судна к плаванию к берегам Гренландии и Канады завершилась.

Хотя морозец стоял не менее пятнадцати градусов, но Кольский залив оставался свободным ото льда, не считая прибрежных ледообразований: сказывалось постоянное влияние теплого течения Гольфстрим, достигающего берегов Баренцева моря. С помощью двух буксиров, дизель-электроход «Индигирка» отошел от причала и направился к берегам Гренландии, где ему предстояло провести около трех месяцев.

Экипаж судна, как мне кажется, на треть состоял из поморов. Большинство моряков работали на судне постоянно и после положенных отпусков неизменно возвращались обратно. Благодаря этому коллектив был дружным, а костяк его состоял из высококвалифицированных опытных моряков, у которых молодежь могла многому поучиться. Мне выпало нести вахту в компании с третьим штурманом в качестве матроса-рулевого.

Игорь Константинович окончил АВМУ и был эрудированным молодым человеком и замечательным рассказчиком, наделенным прекрасным чувством юмора, охотно делившимся впечатлениями о своей работе и воспоминаниями о друзьях по училищу. Во время его ходовой вахты на мостике царил доброжелательная атмосфера, а сам он с интересом относился к моим планам на будущее.

Так начался мой первый арктический рейс, на прекрасном корабле с замечательным

дружным экипажем...

Переход к местам промысла зверя занял около недели. Наши поморы были опытными охотниками, издавна промыслявшими тюленя в бассейне Белого моря, однако плавание в водах Северной Атлантики, да еще и в штормовое зимнее время стало для них тяжелым испытанием, они скучали без дела, некоторые оказались подверженными морской болезни. Правда, с последней напастью они быстро справились и стали спокойно переносить океанскую качку.



*Дизель-электроход «Инди́гирка» у берегов Ньюфаундленда во время зверобойной экспедиции, 1961 г.*

Оставив по правому борту Исландию и Гренландию, судно подошло к скрытым пока от глаз берегам канадского острова Ньюфаундленд. Войдя в крупно- и мелкобитый лед, судно стало продвигаться от кромки льда на север к заданному району.

Скоро на горизонте появилась пара канадских зверобойных шхун, занимающихся тем же самым промыслом. Они медленно продвигались во льду от разводья к разводью. Разве можно было их сравнить с нашим могучим кораблем, с двумя вертолетами и сотней охотников-промысловиков на борту с плановым заданием добыть зверя как можно больше. Вылетевший на разведку с вертолетной площадки судна «малыш» Ми-2 вскоре обнаружил большое лежбище канадского тюленя.

Каждый год в феврале тюлени выходят из воды на лед, чтобы произвести на свет потомство. Новорожденные зверьки, пристроившиеся рядом со своими темнокожими мамами, похожи на большие белые пушистые шары. Они по-детски очаровательны, а их блестящие глазки-вишенки и черные носы-пуговицы способны вызвать умиление даже в самой заскорузлой душе. Этих малышей по-другому и не назовешь, как бельки.

Быстро набирающим вес тюленятам требуется все больше и больше материнского молока, и матки вынуждены оставлять своих деток на попечение соседок. На льдине возникает некое подобие детского сада, в то время как «подвахтенные» мамы занимаются подледным промыслом рыбы.

Интересно наблюдать, как ухаживают звери за своими беспомощными младенцами. Тюлениха находится под водой недолго и часто выскакивает на лед, поглядывая, нет ли рядом опасности для ее малыша, а затем снова отправляется в воду за кормом. Столетия из года в год повторялась эта идиллическая картина до тех пор, пока не появился человек с ружьем – самый

страшный зверь на всем белом свете. Не хочется даже говорить о кровавом кошмаре, обрушившемся на несчастных мамаш-тюлених и их бельков-малышей.

Промысловики спустились на лед, и началась жестокая бойня. Бедные матери металась по льдине, пытаясь хоть как-то защитить своих питомцев, но все было тщетно. Они могли укрыться на какое-то время в воде, но рано или поздно пуля охотника-убийцы настигала их и здесь. А беззащитные и беспомощные бельки оставались во власти жестоких двуногих существ, потерявших человеческое обличье, орудующих без устали промысловым багром.

То, что остается после такого «промысла», похоже на картины из жуткого сна – повсюду, куда ни кинешь взгляд, лужи крови на льду и останки растерзанных животных. Хочется верить, что желание сохранить природу и здравый смысл возьмут верх и подобный «промысел» морского зверя будет категорически запрещен.

Позже судовые радисты перехватили сообщение канадского радио, в котором рассказывалось о том, как Советский Союз ведет промысел зверя у берегов Ньюфаундленда. В нем, в частности, отмечалось, что если СССР будет и дальше вести промысел с такой интенсивностью, то численность популяции может резко сократиться вплоть до полного исчезновения.

Вот с какими результатами завершилась наша промысловая экспедиции. Похоже, что она оказалась последней в этом роде. Кстати, в нашей стране в конце восьмидесятых годов подобный промысел тюленя на Белом море также был резко сокращен.

### ***Штурман малого плавания***

После «Индижки» мне довелось поработать штурманом на судах каботажного плавания. Первым из них оказался теплоход «СНА-1», эту невинную аббревиатуру наши доморощенные остряки расшифровывали как «ссылка невинных людей на один год».

Это было небольшое судно, построенное по типу средних рыболовных траулеров, так называемых «логгеров», с экипажем 16 человек. В Заполярье колебания уровня воды во время приливов и отливов имеют значительную величину, и при отливе такое судно едва видно из-за причала. Тем не менее этот работяга исправно занимался доставкой мелких грузовых партий в деревни и поселки, разбросанные вдоль всего побережья Белого моря от Кандалакши до острова Сосновец в Горле Беломорья, обеспечивая местных жителей всем необходимым. Это были небольшие портопункты, такие как Чавоньга, Чапома, Тетрино, Стреляно, Варзуга и Пялица, с глубинами, недоступными для больших судов с их значительной осадкой.



*Советская зверобойная экспедиция вызвала озабоченность наших арктических соседей*

Коренное население испокон веков занималось промыслом рыбы и морского зверя, добраться сюда было можно только морем. О другом транспорте здесь не слыхали. Погрузка осуществлялась в Кандалакше или в Умбе, а выгрузка производилась силами экипажа. Как правило, судно становилось на рейде, а за грузом подходили баркасы с берега. И так от одного пункта к другому.

Помимо каботажного плавания вдоль Терского берега Беломорья мы еще обслуживали поселки на Мурманском берегу Кольского полуострова – Озерко, Порт-Владимир, Териберку и Йоканьгу. Удалось даже выполнить рейс в Баренцбург на острове Шпицберген, где расположена российская колония, обитатели которой занимались добычей угля.

В те времена жизнь шахтеров на Шпицбергене протекала в условиях островного коммунизма. Рабочие находились на полном государственном обеспечении и имели невиданные для Большой Земли заработки. Работа в компании «Арктикуголь» считалась исключительно престижной, поэтому текучесть кадров была минимальной.

Раньше добыча каменного угля на Шпицбергене велась на трех шахтах, но теперь он вывозится только из Баренцбурга. В новых экономических условиях остальные шахты на Шпицбергене, включая знаменитую Пирамиду, пришлось закрыть. Добытый в тяжелейших арктических условиях уголь поступает в основном на внутренний рынок.

На теплоходе «СНЛ-1» я отработал вплоть до постановки судна на ремонт и прошел все штурманские должности от третьего до старшего помощника капитана. Здесь я обрел бесценный опыт рейдовых выгрузок и освоил специфику плавания в высоких широтах. Тогда же, в период летней навигации, состоялось мое первое знакомство с арктическими льдами.

Возвратившись из отпуска, я в службе мореплавания Мурманского пароходства познакомился с капитаном-наставником Аркадием Александровичем Бромбергом, интереснейшим человеком, наделенным незаурядным талантом воспитателя. Однажды он спросил меня: «Наверное, хочешь поплавать на большом пароходе?» Интонации были доброжелательными, а предложение необыкновенно заманчивым для молодого штурмана. Ответ, естественно, был положительным, и я вскоре получил направление на

грузопассажирский теплоход «Акоп Акопян» в качестве второго штурмана.

Судно выполняло пассажирские рейсы и занималось доставкой небольших партий различных грузов из Мурманска в Североморск, Полярный, Озерко и другие «точки» на побережье Кольского полуострова. Капитаном на этом «лайнере» был опытный «пассажирист» Анатолий Васильевич Алексеев, одно время он занимал должность капитана-наставника в Службе мореплавания и свое дело знал превосходно. Высокая командирская требовательность органично сочеталась у него корректностью и тактичностью в отношениях с подчиненными. У такого наставника можно было многому научиться.

Помимо каботажа вокруг Мурмана, нами был выполнен арктический рейс для доставки грузов и смены зимовщиков на полярные станции в Баренцевом и Карском морях. Этот рейс запомнился многочисленными рейдовыми выгрузками с использованием специальных катеров и понтонов, спускавшихся и поднимавшихся на борт судовыми грузовыми устройствами. Нередко такие работы приходилось выполнять в тяжелых штормовых условиях, с ухудшением которых судно снималось с якоря, а грузовые плавсредства вытаскивались на берег с помощью трактора. Все это выполнялось силами экипажа, расписанного по вахтам и бригадам обеспечения выгрузки, и происходило в глухих, «медвежьих» углах Арктики.

Зачастую такие работы велись по пояс в воде и могли завершиться ледяной купелью. В этом случае оставалось только немного отогреться и обсохнуть у костра, дожидаясь очередного рейса понтона с катером. Постороннему человеку, наверное, невозможно представить условия, в которых трудились моряки судов-снабженцев, совмещая свои привычные служебные обязанности с выполнением функций разнорабочих и грузчиков. Тем не менее они самоотверженно выполняли стоящие перед ними задачи, занимаясь обеспечением полярных станций. Особенно трудно приходилось ранней осенью, когда начинался процесс образования льда и все чаще налетали снежные заряды. Не растаявшие за лето льдины схватывало стужей, и рейды становилось труднопроходимыми для катеров и понтонов. Чтобы своевременно доставить все грузы по назначению, экипаж трудился день и ночь.

Льды заблокировали проход через Карские Ворота и Югорский Шар, и судну пришлось подниматься на север к проливу Маточкин Шар, разделяющему острова Новой Земли на северную и южную части. В летний период долины на берегах этого живописного пролива покрыты красочным ковром полярных тюльпанов. На берегу пролива виднелись старые строения полярных станций и стойбища ненцев – здешних аборигенов. Наше судно стало одним из последних, прошедших проливом Маточкин Шар. Незадолго до этого все население архипелага было вывезено на материк. Чуть позже здесь, на новоземельском полигоне, начались испытания атомного оружия, в связи с этим Маточкин Шар закрыли для плавания гражданских судов. Арктический рейс грузопассажирского теплохода «Акоп Акопян» успешно завершился, и он возвратился к своей прежней работе на линии. Так завершилась моя служба на судах малого плавания.

Прошло полтора года, я продолжал трудиться в Мурманском пароходстве, которое продолжало пополняться современными большими судами, в том числе теплоходами типа «Дорогобуж», построенными в ГДР. И вот на рейд Мурманска, вслед за «Дорогобужем» – головным судном этой серии – пришел теплоход «Дудинка» под командованием известного в пароходстве капитана Александра Тимофеевича Попова.

Не без участия заместителя начальника пароходства Эдуарда Сергеевича Вересоцкого (младшего по возрасту среди наших руководителей), занимавшегося комплектованием экипажей новых судов и активно поддерживающего перспективных молодых судоводителей, я получил направление на теплоход «Дудинка» в качестве третьего штурмана.

Испытав все прелести каботажа, я был рад очутиться на большом судне, да тем более на

новом. Суда типа «Д», как называли их в пароходстве, работали на порты Европы, Кубы, Канады и прочие, выполняя дальние океанские рейсы с апатитовым концентратом, зерном, сахаром и другими грузами, время от времени делая каботажные рейсы на остров Шпицберген за угольком из копей Баренцбурга, доставляя его в Архангельск и Мурманск.

С получением направления я прибыл на судно принимать дела третьего штурмана. Однако эйфория, связанная с новым назначением, продолжалась недолго. Я уже готовился подписать акт о приеме дел и обязанностей по заведованию, когда неожиданно был вызван в отдел кадров, где мне вручили новое предписание – явиться в Службу мореплавания к заместителю начальника пароходства Ивану Павловичу Лопатину. Беседа с ним началась с банальных вопросов: «Как работается? Как дела с продолжением учебы? Давно ли был в отпуске в Ленинграде?» – и все в таком же духе. Наконец Иван Павлович перешел к делу.

Была середина октября. В ту пору в порту Мурманск стоял дизель-электроход «Обь», готовившийся к очередному походу к берегам Антарктиды в составе восьмой советской антарктической экспедиции (САЭ). С первых лет, как только наша страна приступила к комплексному изучению Антарктиды и окружающих ее морей, «Обь» являлась флагманом антарктической экспедиции. Многочисленный экипаж судна был давно уже сформирован и большинство моряков работали на нем постоянно, неизменно возвращаясь к прежнему месту службы после отпусков, предоставляемых им ежегодно летом после возвращения судна из полугодового плавания. Таким образом, шансы оказаться в составе экипажа судна, успевшего заслужить мировую известность, были исключительно малы. Подобная возможность могла возникнуть разве что случайно в силу исключительных обстоятельств. Надо полагать, что именно такая ситуация внезапно возникла накануне отхода дизель-электрохода «Обь» из Мурманска.

Разговор с Иваном Павловичем Лопатиным взволновал и окрылил меня. Не верилось, что моя мечта отправиться в рейс на «Оби» настолько близка к осуществлению. Теперь нужно было срочно принять дела у Василия Ивановича Барина – третьего штурмана «Оби».

Неожиданно возникли непредвиденные препятствия деликатного свойства. Василию Ивановичу предписывалось сдать мне дела и занять должность второго штурмана на однотипном судне – дизель-электроходе «Лена». Однако Василий Иванович (позже он станет капитаном этого судна) категорически отказался от такого, казалось бы, очень лестного предложения и повышения по службе. Свой отказ он объяснял следующим образом: на «Оби» он работает уже четвертый год и ему хочется набраться побольше опыта у ее капитанов, закрепляя на практике полученные знания в антарктических рейсах.

Работа на дизель-электроходе «Обь» считалась очень престижной, в довершение всего судно готовилось принять участие в обширных комплексных исследованиях Белого континента по программе Международного геофизического года.

Отказ Василия Ивановича стал для меня неприятным сюрпризом и большим огорчением. Обо всем этом пришлось доложить Лопатину. Иван Павлович невозмутимо выслушал мой доклад и предложил остаться в экипаже дизель-электрохода «Обь» в качестве четвертого штурмана. Это предложение меня вполне устраивало. Так началась моя служба на корабле, о котором я мечтал, еще будучи курсантом мореходного училища, наконец-то эта мечта осуществилась. До чего же это было здорово!

### ***О дизель-электроходе «Обь»***

С этим кораблем и его экипажем на долгие годы будет связана моя судьба, а память об этом останется на всю оставшуюся жизнь...



Днем рождения судна считается дата подъема Государственного флага. Для дизель-электрохода «Обь» такой датой стало 26 июня 1954 года, когда судно находилось на судовой верфи Флиссингена в Голландии.

Известный инженер-кораблестроитель и полярник Дмитрий Дмитриевич Максutow, руководитель группы наблюдения (представлявшей интересы Главсевморпути) за ремонтом и постройкой новых ледокольно-транспортных судов на судовой верфи голландской компании «Де Схельде» в 1952–1956 годах, вспоминал, как однажды в советском торгпредстве появился директор этой фирмы с серьезным вопросом, касающимся заказа на постройку новых судов.

Тогда, в пору необъявленной «холодной войны» действовал негласный запрет на постройку для СССР судов определенного типа, включая ледоколы и ледокольно-транспортные суда. Директор фирмы просил г-на торгпреда и г-на Максutowа не афишировать сделанный заказ и исключить появление каких-либо публикаций и интервью, связанных с этим вопросом.

Дмитрий Дмитриевич (позже он станет лауреатом Государственной премии) и его коллеги, опираясь на опыт, накопленный нашей страной в области создания ледокольного флота, внесли целый ряд полезных предложений в проект постройки дизель-электрохода «Обь» и других заказанных в Голландии судов. Специалисты фирмы «Де Схельде» были им крайне признательны за помощь, поскольку фирма никогда ранее не занималась проектированием и постройкой судов, предназначенных для работы в Арктике.

Дмитрий Дмитриевич Максutow рассказал об одном любопытном эпизоде, случившемся во время спуска судна на воду со стапелей верфи. По традиции в церемонии «крещения» обязательно принимает участие «крестная мать», как правило, какая-либо высокопоставленная дама, удостоившаяся такой высокой чести. Ей предоставлялось почетное право перерезать ленточку, удерживающую бутылку шампанского. Бутылка разбивалась, ударившись о штевень судна, а дама после этого специальным изящным топориком перерубала пеньковый трос привода спускового устройства. Освобожденное судно под аплодисменты гостей, приглашенных на торжественную церемонию, плавно сходило со стапелей на воду.

Топорик, изготовленный из специальной стали, с ручкой из ценных пород дерева, помещенный в футляр из красного дерева с бархатной подушкой, вручался в качестве сувенира «крестной матери». Помимо этого, судостроительная компания преподносила «крестной матери» ценный подарок, как правило, это были драгоценности – браслет, кольцо или бриллиантовая брошь. Крестной матерью дизель-электрохода «Обь» стала жена тогдашнего советского торгпреда в Голландии, в остальных случаях эту роль играли жены других сотрудников советского посольства. Самое интересное заключалось в том, что стоило им вернуться в посольство, как драгоценные подарки изымались и отсылались в Москву. Вот такие дикie обычаи культивировались в советское время партийно-бюрократическим аппаратом. Надуманные, унижающие человеческое достоинство инструкции и правила только позорили советских людей, оказавшихся за границей, включая моряков заграничного плавания, подрывали доверие и уважение к нашей стране.

На голландских верфях строилась для СССР серия из шести судов, разбитых на два заказа по три единицы в каждом. В разработке проекта принимали участие наряду с голландцами и наши, советские конструкторы. Для названий судов были выбраны имена могучих сибирских рек: Оби, Енисея, Лены, Ангары, Индигирки – и знаменитого озера Байкал. Первым был построен дизель-электроход «Лена», а спустя три месяца вступил в строй дизель-электроход «Обь».

С учетом замечаний, накопившихся в ходе эксплуатации судов первой серии («Лена», «Обь», «Енисей»), проходившей в суровых арктических условиях, при закладке второй серии («Ангара», «Индигирка» и «Байкал») конструктором Максutowым были внесены изменения в

конструкции надстройки. Кроме того были заменены генераторы и гребной двигатель: вместо механизмов, изготовленных в Англии, установлены созданные немецкой фирмой «Сименс».

Названия судов, их размеры, мощность и оригинальная архитектура в полной мере отвечали характеру поставленных перед ними задач. Судите сами, эти суда длиной 130 метров при ширине 18,9 метра были оснащены четырьмя дизель-генераторами мощностью 8200 л. с., приводившими в движение гребной электромотор и четырехлопастной винт массой в четырнадцать с половиной тонн. Корпус судна по классу Морского Регистра соответствовал категории «УЛА» (усиленный ледовый арктический). В соответствии со своим предназначением сразу же после приемки судно было направлено в рейс на трассу Северного морского пути.

Командовал судном прославленный полярный капитан Андрей Федорович Пинежанинов, с которым, как я уже писал, мне довелось выполнить рейс на «Индибирке», которую он принял после «Оби» на той же голландской судовой верфи. Примечательно, что уже время своего первого арктического рейса судно смогло пройти до берегов Чукотки.

Виктор Алексеевич Ткачев, назначенный вскоре после приемки «Оби» первым помощником капитана, рассказывал, что за доставку и выгрузку народнохозяйственных грузов, предназначенных для населения далекого полуострова, экипаж был награжден Почетной Грамотой. После этого судно сделало несколько рейсов в порты Европы и Черного моря.

В начале марта 1955 года судно с грузом бокситов прибыло из Греции в Ленинград. Этому событию была посвящена публикация, помещенная на первой полосе газеты «Вечерний Ленинград» от 7 марта под заголовком «Сквозь тяжелые льды». В ней говорилось, что дизель-электроход «Обь» смог без ледоколов форсировать тяжелый торосистый лед Финского залива толщиной до полутора метров и проделал канал для прохода других судов. Прибытие судна в Ленинградский порт в зимнее время после закрытия навигации было тогда редким событием, поскольку «лед прочно сковывает Финский залив и делает его труднопроходимым». Приход дизель-электрохода «Обь» в Ленинград стал тогда настоящей сенсацией, только позднее, с появлением в распоряжении управления порта современных мощных ледоколов, навигация в зимний период стала обычным делом.

В таком режиме судно продолжало работать вплоть до августа 1955 года, когда из пароходства пришло сообщение о том, что дизель-электроходу «Обь» предстоит первым из судов советского морского флота выполнить рейс к берегам ледяного континента. По словам Ткачева, эта новость вызвала бурную радость у всех членов экипажа. Моряков переполняло чувство гордости. Еще бы! Ведь Родина доверяла им выполнение ответственного задания, связанного с участием СССР в мероприятиях Международного геофизического года и созданием Комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР. Это означало, что «Оби» предстоит продолжить исследования Антарктиды и окружающих ее вод Южного океана, начало которым было положено экспедицией Беллинсгаузена и Лазарева в первой четверти XIX века.

В связи с новыми задачами судно срочно поставили на Рижский судоремонтный завод. Необходимо было подготовить помещения для исследовательских лабораторий в твиндеке номер 2-А, обустроить с необходимым комфортом жилые помещения для членов экспедиции в верхних твиндеках три и четыре, дооборудовать первый трюм с двумя твиндеками под перевозку опасных грузов. Кроме того, на палубе нужно было установить гидрологические лебедки, а на корме – вертолетную площадку для обеспечения судна в ледовом плавании данными оперативной авиаразведки.

В дополнение к штатной судовой электро- и радионавигационной аппаратуре устанавливались дополнительные средства: мощная радиостанция, гирокомпас, эхолоты и

радиолокатор. Для питания экипажа и экспедиционного состава общей численностью до двухсот человек должны были быть установлены дополнительные рефрижераторные камеры и камбузное оборудование. И все это предстояло сделать в сжатые сроки, поскольку уже в ноябре судно должно было отправиться в рейс из Калининграда.

Разумеется, современный технический уровень не идет ни в какое сравнение с тем, чем тогда располагала наша страна, но подготовка научной экспедиции в Антарктиду велась исключительно серьезно и продуманно.

Возглавить Первую Комплексную советскую антарктическую экспедицию было поручено Герою Советского Союза, доктору географических наук Михаилу Михайловичу Сомову, а штаб этой экспедиции разместился в Москве в Управлении Главсевморпути.

В адрес штаба и на борт дизель-электрохода «Обь» приходила масса писем из всех уголков страны. Писали представители разных профессий, студенты и учащиеся старших классов, и все они заканчивались пожеланиями успехов морякам и исследователям. Немало было обращений с просьбами о зачислении в состав антарктической экспедиции или экипаж дизель-электрохода «Обь». Говорят, что ни одно письмо не осталось без ответа, и я полагаю, что так оно и было на самом деле. Хорошо помню, как отнеслись к сообщению о предстоящем походе «Оби» мои одноклассники из сибирской глубинки, да и остальное население страны. Любой мальчишка мог только мечтать отправиться в подобную экспедицию! По крайней мере, именно тогда у меня появилась мечта подняться на борт «Оби».

Что касается экипажа дизель-электрохода «Обь», то начнем с того, что в него после тщательного отбора вошли моряки, имеющие, как правило, опыт работы на судах в Арктике. Вместе с ними в экипаж судна влилась молодежь, отличавшаяся неумейной энергией и энтузиазмом, готовая справиться с любыми трудностями. Первого капитана судна, одного из наиболее опытных полярных капитанов, Андрея Федоровича Пинежанинова совершенно несправедливо назначили дублером, а экипаж в первом арктическом рейсе возглавил Иван Александрович Ман. До этого он был Главным ревизором безопасности мореплавания и являлся членом коллегии Министерства морского флота. Только этим можно объяснить замену первого капитана дизель-электрохода «Обь». Позже, в 1963 году, Андрей Федорович Пинежанинов будет удостоен почетного звания Героя Социалистического Труда за выдающиеся успехи в развитии морского флота.

Старшим помощником капитана назначили Виктора Семеновича Вакулу, вторым штурманом – Николая Михайловича Свиридова, третьим – Василия Федоровича Нефедова, а четвертым – Леонида Алексеевича Ермохина. Первым помощником капитана, как известно, остался Виктор Алексеевич Ткачев, признанный лучшим радистом в Заполярье. Замечательный человек, совершенно не похожий на большинство представителей существовавшего в то время института первых помощников. Главным инженером-механиком стал И.И. Белов. Кроме того, в состав штатного расписания «Оби» была включена группа водолазов.

Формирование экипажа закончилось, но продолжалась погрузка экспедиционных грузов, в число которых входили продовольствие, самолеты, вертолет, тракторы, тягачи, строительные материалы, научная аппаратура, радиостанции, электростанции и другое разнообразное оборудование. Наконец, погрузка и крепление палубного груза завершились, и судно покинуло Калининградский порт.

На борту дизель-электрохода «Обь» в том первом антарктическом рейсе находились 195 человек, включая экипаж. В состав экспедиции вошли известные ученые и опытные полярники, из которых тридцать девять человек успели побывать на Северном полюсе, включая известных летчиков Полярной авиации, возглавляемых Героем Советского Союза Марком Ивановичем Шевелевым. Тем не менее, Антарктида оставалась для всех «землей неведомой».

В 1955 году с легкой руки журналистов газеты «Правда» «Обь» удостоилась звания флагамена советской антарктической экспедиции, а сколько еще подобных эпитетов можно было отыскать в других публикациях, включая те, что появились в иностранных СМИ! Например, один из географических журналов США назвал «Обь» «гигантом Международного геофизического года», а газета «Крисчен Сайэнс Монитор» нарекла его «арктическим авианосцем». Страны южного полушария также не скупилась на эпитеты. В публикации южноафриканской газеты «Кейп Таймс» дизель-электроход «Обь» оказался вторым среди крупнейших ледоколов мира. Австралийцы же, не обращая внимания на то, что корпус судна был покрашен черной эмалевой краской, окрестили «Обь» «красным ледоколом». Принимая во внимание состав имеющихся на борту судна лабораторий, газета, издававшаяся в цейлонском порту Коломбо, назвала «Обь» «гигантской плавучей лабораторией». Вот так воспринимался в ту пору дизель-электроход «Обь» мировой общественностью.

Но после каждого антарктического рейса в экипаже все-таки происходила смена командного и рядового состава, обусловленная различными обстоятельствами, включая естественный служебный рост комсостава судна. Три первых, самых трудных антарктических рейса «Обь» совершила под командованием капитана дальнего плавания Мана. В четвертой и пятой антарктических экспедициях его место на капитанском мостике занимал бывший начальник Службы мореплавания Мурманского морского пароходства Александр Иосифович Дубинин. В шестом и седьмом антарктическом рейсе экипажем командовал Николай Михайлович Свиридов, участник всех предыдущих экспедиций, начиная с Первой Комплексной советской антарктической экспедиции, в которую он ушел в качестве второго штурмана.

### *Ходили мы походами*

Итак, мне выпал счастливый жребий, и я очутился в составе участников очередной антарктической экспедиции на борту замечательного корабля – дизель-электрохода «Обь». Забыты все огорчения, связанные с несостоявшимся назначением на «Дудинку», а сердце переполнено радостью: не прошло и семи лет, как осуществилась мечта простого сибирского паренька.

Судно готовилось к Восьмой антарктической экспедиции, план и программа которой были разработаны Академией наук СССР, Государственным Комитетом по гидрометеорологии и Министерством морского флота и согласованы с Межведомственной комиссией по изучению Антарктиды АН СССР. Начальником Восьмой антарктической экспедиции был назначен уже известный читателю Герой Советского Союза, доктор географических наук Михаил Михайлович Сомов, возглавлявший Первую Комплексную антарктическую экспедицию в 1955–1957 годах.

Обязанности капитана флагамена антарктической экспедиции дизель-электрохода «Обь» принял Олег Иванович Воденко, опытный полярный судоводитель, принимавший участие в шести антарктических рейсах и поднявшийся за это время по служебной лестнице от второго штурмана до капитана дальнего плавания

Судно стояло у причала Мурманского торгового порта, а его экипаж занимался погрузкой так называемых горюче-смазочных материалов – ГСМ. Одна за другой поднимались с баржи, ошвартовавшейся с другого борта судна, огромные двухсотлитровые металлические бочки с бензином, авиационным керосином, дизтопливом, маслами и смазками. Для перевозки этого опасного груза на дизель-электроходе «Обь» был выделен полностью первый трюм с двумя твиндеками. Эти помещения в соответствии с правилами противопожарной безопасности были

оборудованы специальным деревянным покрытием.

Погрузка велась круглосуточно, а руководил ею второй штурман Сергей Иванович Волков, плававший до этого на новых дизель-электрических ледоколах и работавший на «Оби» уже третий год. В Заполярье уже наступила полярная ночь, и погрузка велась при свете судовых и портовых прожекторов.

Сыпал снежок, и это обстоятельство заставляло особо строго относиться к соблюдению правил техники безопасности при погрузке опасного груза. Загруженные бочки с бензином и авиационным керосином расклинивались крупными деревянными поленьями, называемыми «швырком», а заполненный несколькими рядами бочек шар отделялся от других перегородкой из дюймовых досок. Все это делалось для того, чтобы в штормовых условиях и при сильной бортовой качке избежать смещения груза и предупредить возникновение аварийной ситуации на судне, которому предстоит пройти не одну тысячу миль в океане.

Закончилась погрузка горюче-смазочных материалов, и судно приготовилось к выходу в море и переходу в другой порт. Как помощник вахтенного офицера, я был вызван к капитану с докладом о готовности судна. Олег Иванович, задав несколько вопросов, заметил, между прочим, что на судно должен прибыть его дублер. Я принял это к сведению и предупредил вахтенного матроса. Не прошло и часа, как меня звонком вызвали к трапу. Увидев подъехавшие к борту судна три «Волги» и вышедших из них офицеров, я доложил об этом по телефону капитану. Олег Иванович ответил, что это его дублер с гостями.

Среди поднявшихся на борт офицеров ВМФ оказались три адмирала, один из которых и являлся дублером нашего капитана. Это был не кто иной, как легендарный командир-подводник Герой Советского Союза, контр-адмирал запаса Николай Александрович Лунин, о котором мне столько рассказывал когда-то дядя, служивший на Северном флоте в годы Отечественной войны. Оказав подобающие знаки внимания прибывшим, я провел их в салон капитана. Так состоялась моя первая встреча с этим интереснейшим человеком.

С окончанием погрузки наш боцман Хаким Кулиевич Гайнутдинов со своей палубной командой задраил первый люк, укрыв его двумя брезентами и штормовой сеткой. На судне завершились последние приготовления к выходу в море, и провожающие сошли на берег. Многие родственники моряков жили в Мурманске, а теперь им предстояла разлука продолжительностью в семь месяцев. К борту подошли буксиры, на мостик поднялся лоцман, и судно в свете прожекторов покинуло заполярный порт. Так буднично начался мой первый продолжительный антарктический рейс в составе Восьмой САЭ.

«Обь» шла к выходу из Кольского залива, над головой нависло свинцово-серое небо, закрытое плотными низкими облаками, из которых сыпался на скалистые сопки редкий снежок – обычная картина для ранней зимы в Заполярье. Впереди недельный переход в Ленинград – мое первое и интересное во всех отношениях плавание вокруг Скандинавии.

Когда судно находилось недалеко от берега, в пределах радиуса действия судовой РЛС, его место определялось по данным радиолокатора. С удалением судна от берегов обсервации выполнялись по радиомаякам, расположенным на побережье Норвегии, с помощью судового радиопеленгатора. Работа с этими радионавигационными приборами требовала определенных навыков, и я старался приобрести их как можно скорее, приглядываясь к тому, как работали мои старшие коллеги – С.И. Волков и В.И. Баринов, давно уже поднаторевшие в этих штурманских делах. Переход судна оказался на редкость спокойным для осенне-зимнего сезона, и в первых числах ноября дизель-электроход «Обь» прибыл в Ленинград, хорошо знакомый экипажу после восьми лет плавания.

По плану нам предстояло погрузить в Ленинградском порту около трех тысяч тонн груза, состоящего из мелких и крупных партий различного груза, включая строительные материалы и

опытные разборные домики из негорючего материала – арболита. Помимо этого на борт надо было погрузить семь тракторов, один вездеход ГАЗ-47 и пять мощных тягачей на базе тяжелых артиллерийских.

Принимая во внимание опыт предыдущих экспедиций, были изготовлены шесть стальных саней с полиэтиленовым покрытием полозьев. Такая особенность конструкции исключала примерзание полозьев к снежной поверхности в условиях сверхнизкой температуры. Для перевозки и хранения дизельного топлива были погружены восемь цистерн, а еще автокран, дизель-генераторы, мощные радиопередатчики, не считая научного оборудования. Тягачи, тракторы, автокран и авторефрижератор установили и закрепили на палубе. На люки второго и третьего трюмов погрузили самолеты Ил-14 и Ли-2, а машины малой авиации – одномоторные самолеты Ан-6, предназначенные для работы в разреженной атмосфере, характерной для высоких широт, поставили на люки первого и четвертого трюмов. Работы по погрузке судна велись круглые сутки.

Представители экспедиционных отрядов и полярных станций внимательно следили за работой моряков и за тем, как занимаются размещением предназначенных для них грузов стивидоры порта. Особенно доставалось в ходе погрузочных работ второму штурману Сергею Ивановичу; чтобы дать ему возможность хоть немного передохнуть, его периодически подменяли коллеги.

Весь груз следовало закрепить надлежащим образом по-походному. Эти операции выполнялись под тщательным контролем старшего и второго штурманов при участии нашего опытного боцмана. За установкой и креплением самолетов тщательно следили представители авиаотряда. Последними погрузили на палубу баллоны со сжатым кислородом, ацетиленом, пропан-бутаном, фреоном и углекислотой. Необходимый для взрывных работ аммонал уложили в специальной кладовой.

Уже перед самым отходом на вертолетную площадку погрузили заряды для запуска метеорологических ракет. Они предназначались для выполнения обширной программы Международного года спокойного Солнца в продолжение исследований Международного геофизического года. Помимо советской антарктической экспедиции в программе научных наблюдений принимали участие экспедиции из Великобритании, Австралии, Аргентины, Новой Зеландии, ЮАР, США, Франции, Чили, Бельгии и Голландии.

С окончанием погрузки на борт поднялся передовой отряд Восьмой антарктической экспедиции во главе с начальником САЭ М.М. Сомовым, и дизель-электроход «Обь» под звуки прощального оркестра отошел от стенки грузового причала. На берегу остались многочисленные провожающие – родственники и близкие друзья, пришедшие проститься с нами, пожелать доброго пути и благополучного возвращения к родным берегам. Вечером того же дня судно стало к нефтебазе для приема полного запаса дизельного топлива, необходимого в длительном автономном плавании.

18 ноября, после окончания бункеровки «Обь» снялась со швартовых и, простившись с Ленинградом, отправилась в восьмой рейс к берегам ледяного континента, прокладывая, как всегда, путь остальным судам советской антарктической экспедиции. Перед нами лежал маршрут протяженностью более тридцати тысяч морских миль.

Всего на борту судна насчитывалось 110 человек. Самой многочисленной группой полярников оказались представители авиационного отряда во главе с командиром авиаотряда А.Я. Марченко. Им предстояло доставить из Мирного в Молодежную сезонные отряды геологов и строителей, которые должны были продолжить геолого-географическое обследование горного массива Земли Эндерби в районе залива Алашеева и завершить строительство станции Молодежная.



Группа из пяти механиков-водителей во главе с начальником транспортного отряда Анатолием Лебедевым сразу же приступила к подготовке тяжелых тягачей к предстоящему трансантарктическому походу на Южный геомагнитный полюс. Подготовку транспортных средств следовало завершить до прихода судна на станцию Мирный.

Морской отряд состоял из семи человек, возглавлял его кандидат географических наук Виктор Григорьевич Леденёв. Помимо гидрологов и гидрографов в него были включены двое физиков – сотрудники института имени И.В. Курчатова из Дубны Д.Я. Чепоров и Н.С. Буханистый. Не успели мы отойти от причала, как они приступили к измерениям уровня радиоактивного загрязнения атмосферы по маршруту плавания судна. Морской отряд оперативно привел в рабочее состояние свои лаборатории: гидрологическую, химическую, гидрографическую, физическую и гравиметрическую, – и спустя пару дней его сотрудники начали выполнять гравиметрические работы и вести метеорологические наблюдения.

Стояла вторая половина ноября, но в Финском заливе уже наблюдались отдельные пятна первичных форм ледообразования. Дизель-электроход «Обь» спешил в Мирный, от своевременности прибытия судна зависело выполнение целого ряда ответственных задач экспедиции. С приходом нужно было в первую очередь выгрузить на достаточно прочный припайный лед самолеты и оперативно собрать их, а тяжелые тягачи – срочно перегнать в Мирный. Поэтому судно шло под тремя дизель-генераторами, что позволяло сохранять плановую скорость до пересечения северного тропика. В тропической и экваториальной зонах из-за высокой температуры воды и воздуха придется оставить в работе только две главных машины.

Погода на переходе держалась удовлетворительная. Судовой лаг ритмично отсчитывал пройденные мили, в обычном режиме менялись вахтенные штурманы на ходовом мостике и инженер-механики в центральном посту управления энергетической установки корабля. Самый старый среди нас моряк, ветеран флота и участник всех антарктических походов судна Хаким Кулиевич Гайнутдинов каждое утро обходил корабль, проверяя крепление палубного груза, особенно тщательно он следил за состоянием найтовов крепления тяжелых тягачей и самолетов. Ослабевшие найтовы обтягивались талрепами. Доставка грузов, предназначенных для советской антарктической экспедиции, являлась основной задачей палубной команды на переходе.

Прошла первая неделя плавания. Остались за кормой Балтийское море с датскими проливами, Северное море с Английским каналом и Ла-Маншем. Судно вышло в Атлантический океан. Низкие серые тучи тянулись с запада, обрушиваясь частым морозящим дождем. Усилился юго-западный ветер, и теперь на боцмана и матросов, работавших на палубе, постоянно осыпались брызги волн взволнованно дышащего океана.

Выйдя в океан, судно не отправилось, как обычно, по дуге большого круга, а легло на курс, проложенный на 30 миль западнее предыдущих маршрутов дизель-электрохода «Обь», для выполнения эхолотных промеров океанских глубин. Этими промерами в соответствии с намеченной программой занимались каждую вахту сотрудники морского отряда.

Слева остались Пиренейский полуостров с Гибралтаром, а справа – остров Мадейра и Канарские острова. Вахтенные штурманы с удовольствием ловили на небосклоне секстаном солнце и звезды, уточняя местоположение судна.

Стало ощущаться дыхание тропиков, особенно это чувствовалось в машинном отделении. И без того высокая температура воздуха, нагретого работающими главными и вспомогательными судовыми машинами, постепенно поднималась, вынуждая вахтенных механиков с мотористами и электриками по очереди выходить на палубу глотнуть свежего воздуха.

Судно вошло в тропическую зону, и в работе силовой энергетической установки теперь были задействованы только две главные машины. Температура в машинном отделении поднялась до пятидесяти градусов по Цельсию. Под руководством главного механика Николая Александровича Афанасьева второй механик В.И. Козлов и третий механик Б.Н. Свистухин со своими вахтенными мотористами занялись плановыми профилактическими работами по обслуживанию главных и вспомогательных двигателей, а четвертый механик А.А. Белянко, проявивший себя как талантливый механик-рационализатор, возился с судовыми системами. При такой температуре в машинном отделении это был тяжелый труд.

Под руководством второго штурмана С.И. Волкова удалось соорудить бассейн. Единственное подходящее для него место отыскалось на палубе в районе правого борта, рядом с самолетом Ил-14, установленным на третьем люке. Сделанный из бруса, досок и брезента бассейн получился довольно вместительным: два с половиной на пять метров при глубине около двух метров – замечательное подспорье в борьбе с жарой в тропиках. В довершение всего в вечернее и ночное время бассейн освещался не только снаружи, но и изнутри, для чего наши умельцы воспользовались водолазной лампой. Экипаж и полярники с огромным удовольствием плескались в соленой океанской воде. А в вечернее и ночное время возле него собирались все свободные от вахт моряки и участники экспедиции.

Судно входило в штилевую полосу экваториальной зоны, до экватора оставалось около трех суток хода. Несмотря на то, что большинство моряков и полярников не раз пересекали экватор, на судне начались приготовления к импровизированному празднику. Большим подспорьем в подготовке стал сценарий праздника Нептуна, сочиненный в одном из предыдущих рейсов каким-то самородком, переложившим к тому же весь текст на стихи. Да и как можно обойтись без такого праздника, легендарного морского шоу, в длительном океанском плавании? Даже через несколько недель монотонность и однообразие корабельной жизни начинают угнетать человеческую психику, а ведь впереди участников экспедиции ожидали неизбежные встречи со штормами и ураганами, схватки со льдом и антарктическая стужа. Лишить моряков и полярников такого праздника было бы просто бесчеловечно. Большую часть ролей, за исключением капитанской свиты, быстро распределили среди энтузиастов, а имя исполнителя главной роли Владыки морей и океанов держалось в секрете до самого экватора.

Новички с растущим интересом прислушивались к рассказам бывалых моряков и с нетерпением ждали момента пересечения экватора и начала празднества. Как обычно, салаги потчевали невероятными рассказами и пытались убедить, что экватор представляет собой светящуюся полосу, хорошо заметную на морской глади. Самое смешное, что кое-кто из новичков принимал эти небылицы за чистую монету.

На деле все выглядело намного проще. Судно продвигалось на юг, стараясь выдерживать плановые сроки, и момент пересечения экватора мог выпасть на любое время дня и ночи. Независимо от этого, после полудня по судовой трансляции прозвучало объявление о пересечении экватора в точке на такой-то долготе, после чего все свободные от вахт и работ моряки и полярники были приглашены на торжественную церемонию встречи с Нептуном.



*Праздник Нептуна на «Оби»*

Примечательно, что в этом антарктическом рейсе роль Владыки морей смело взял на себя дублер нашего капитана Николай Александрович Лунин и превосходно с ней справился. Красочное веселое представление разворачивалось в соответствии с традиционным сценарием. Небольшим отступлением от сценария стало купание Нептуна с русалками – «настоящими», впервые оказавшимися на экваторе девушками. Взрослые серьезные люди, ученые и судоводители, веселились как дети, с непередаваемым азартом и вдохновением.

Праздник праздником, но 4 декабря «Обь» пересекла экватор и вошла в воды Южного полушария, продолжая спешить к порту захода перед дальнейшим плаванием к берегам Антарктиды. В эти дни произошло еще одно знаменательное событие: несшие непрерывную вахту у глубоководного эхолота сотрудники морского отряда под руководством Е.Д. Корякиным обнаружили неизвестную ранее банку. Она находилась в 676 морских милях от экватора на западной долготе 24'. По данным эхолота в течение двух часов наблюдался подъем океанского дна с 5420 метров до 600 метров, а затем в течение получаса – резкое увеличение глубины океана до 5000 метров.

У моряков и полярников, как и у всех людей, возникают проблемы со здоровьем, и чаще всего это связано со случаями острого аппендицита. Вот и в этом плавании судовому врачу Ю.А. Семенову и экспедиционному врачу В.С. Лавдовскому пришлось трижды братья за скальпель для удаления злосчастного отростка. Все операции прошли успешно, и вскоре пациенты были снова на ногах.

На двадцать пятые сутки плавания после выхода из Ленинграда судно прибыло в южноафриканский порт Кейптаун, преодолев две трети пути (7600 миль) до Мирного.

Чем хорош для мореплавателей этот порт, лежащий на пересечении важнейших морских путей мира, издавна пользующийся особой популярностью у моряков? Впервые «Обь» заглянула в Кейптаун еще в ходе Первой антарктической экспедиции, с тех пор заходы сюда стали для нее обязательными. Помимо нашего судна сюда, в Столовую бухту, на берегу которой расположен Кейптаун, традиционно заходили китобойные флотилии ряда стран,

занимавшихся промыслом в антарктических водах.

Во-первых, здесь можно пополнить судовые запасы всеми необходимыми продуктами, включая скоропортящиеся овощи и фрукты. При этом следует отметить высокий уровень сервиса. Такое редко можно встретить в других портах. Судно еще швартовалось к причалу, а его уже дожидались автофургоны с продуктами и расходными материалами. Все, что доставлялось на борт судна – быть может, за редким исключением – можно было не проверять. У мистера Шапиро, эмигранта из Одессы, слова не расходились с делом, и за качество поставок можно было не волноваться, все было тщательно подобрано согласно судовым заявкам. И это неизменно повторялось во время всех наших заходов в Кейптаун.

Во-вторых, моряки и полярники имели здесь возможность свободно сойти на берег, посмотреть город, съездить на экскурсии и ознакомиться с местными достопримечательностями порта. И, конечно же, побывать на роскошном пляже и полюбоваться восхитительными картинами, открывающимися с вершины Столовой Горы.

В-третьих, здесь можно было получить письма от родных и близких и бандероли с отечественными газетами и журналами. Правда, на все эти удовольствия нам отводилось только двое суток.

### *К берегам моей мечты*

Кейптаун остался позади, мы бороздим периферийные воды Атлантического океана, направляясь к мысу Бурь в южной оконечности Африканского континента. Стало немного прохладнее, чувствуется холодное дыхание антарктических течений. Недаром португальские мореплаватели, первые добравшиеся сюда в XV веке, дали этому мысу такое название, это уже потом он стал мысом Доброй Надежды.

Казалось, еще вчера нежились мы на солнышке, а теперь в снастях завывает резкий встречный ветер, приносящий частые снежные заряды. Огонь маяка на мысе Доброй Надежды едва просматривается в снежной пелене и среди белых гребней полосы штормового моря, разделяющей два океана – Атлантический и Индийский. А впереди ждут «ревущие сороковые», «неистовые пятидесятые» и «гремящие шестидесятые» широты Южного полушария, где на громадном пространстве, окружающем Антарктиду, господствуют ураганные ветры и жестокие штормы. Эта область, ограниченная с севера линией, проходящей через южные оконечности Австралии, Африки и Южной Америки, обозначает контуры пятого – Южного – океана нашей планеты, отличающегося уникальными, ни на что не похожими атмосферными и гидрологическими условиями.

Переход через полосу сороковых широт обошелся на этот раз без «мордотыка». Все чаще над седой поверхностью моря появлялись парящие альбатросы – аборигены Антарктики, чей грациозный полет неизменно привлекает внимание моряков. Кажется странным, что эти гордые птицы – вечные странники – не нашли для себя ничего милее, чем суровые южные широты. Они долго сопровождают корабль, то артистически касаясь гребня волны своими могучими крыльями, то взмывая вверх, не прекращая ни на мгновение свой парящий, кажущийся вечным, полет. За прекрасной птицей можно наблюдать часами, любясь этим удивительным созданием природы.

В отличие от сороковых, «неистовые пятидесятые» подтвердили свою сомнительную репутацию и свирепый нрав, встретив нас десятибалльным штормом. Океанские волны достигали шестнадцати метров и более, судно испытывало сильнейшую килевую и бортовую качку, крен судна достигал временами тридцати пяти градусов.

Эта трепка продолжалась не час и не два, а сутками. Трудно вообразить, как доставалось

вахтенным в машинном отделении и рулевым на мостике, которым нужно было сохранить заданный ход и удержать корабль на безопасном курсе среди ревущих волн и ветра.

Спать стало невозможно, а процесс приготовления поварами пищи на камбузе нельзя было назвать иначе как героическим делом. Обычные вещи и предметы, сорванные с креплений и своих мест в жилых и служебных помещениях, превращались в опасные орудия, способные нанести человеку серьезные травмы или даже привести к аварии. Вахтенной службе приходилось постоянно делать обходы надстроек судна, проверять плотность закрытия и герметичность дверей, следить за состоянием палубного груза, на который обрушивались могучие удары разгулявшейся стихии. По оценке бывалых мореходов такие свирепые штормы, как в Антарктике, не встретишь больше нигде в мире. А сколько таких штормов, быть может, еще более жестоких, нас ожидало впереди?!

Во время плавания в пятидесятых широтах на ходовом мостике судна несли вахту сотрудники морского отряда, возглавляемого кандидатом географических наук Виктором Григорьевичем Леденёвым. Среди тех, кто выполнял обязанности наблюдателей в том рейсе, были: гидрохимик Владимир Васильевич Евсеев и гидрографы – Алексей Петрович Евдокимов, Николай Федорович Третьяков и Евгений Васильевич Ключев (последний позже станет начальником Полярной гидрографии). Они вели постоянное визуальное и радиолокационное наблюдение за поведением айсбергов, являющихся неременным и самым характерным атрибутом Южного океана. Наконец, задав нам изрядную трепку, циклон отошел на северо-восток, и волнение заметно ослабло. Судно вошло в зону, где царило антарктическое лето.



*Вид на Кейптаун*

Первый айсберг был обнаружен в районе с координатами  $54^{\circ}08'$  южной широты и  $42^{\circ}57'$  восточной долготы. А уже спустя четверо суток на параллели  $63^{\circ}$  южной широты в пределах видимости одновременно наблюдались сто семьдесят крупных айсбергов разнообразных форм, в большинстве своем столообразные.

Если посмотреть вниз с борта самолета, летящего на достаточно большой высоте, то судно выглядит крохотным карликом, окруженным со всех сторон гигантами айсбергами. Эти ледяные исполины могут иметь самые невероятные, причудливые формы. Столообразные айсберги образуются в процессе сползания материковых ледников в океан, сопровождающегося



разрушительными процессами и отрывом фрагментов ледника в виде громадных полей пресного льда. Лишь одна пятая-шестая часть айсберга поднимается над водой на сорок метров и выше, при этом площадь их поверхности достигает более трех тысяч квадратных километров.

Столообразные айсберги – эти плавучие ледяные острова. За время продолжительного дрейфа в океанских просторах они постепенно разрушаются, от них отделяются более мелкие айсберги, чьи формы отличаются наибольшим разнообразием – от прямоугольных призм и куполообразных островов до сказочных сине-зеленоватых замков с темными пещерами и голубыми гrotами. Для судна, оказавшегося вблизи таких айсбергов, наибольшую опасность представляют так называемые подсоны – скрытая под водой, но значительно выступающая часть айсберга. Встреча с таким подводным тараном может обернуться гибелью судна. Чтобы избежать этого, при плавании среди айсбергов на ходовом мостике ведется постоянное визуальное наблюдение за ними.

Для мореплавателей особый интерес представляют невысокие, столообразные айсберги, на поверхности которых нередко образуются озера с чистой пресной водой, пригодной для пополнения судовых запасов.

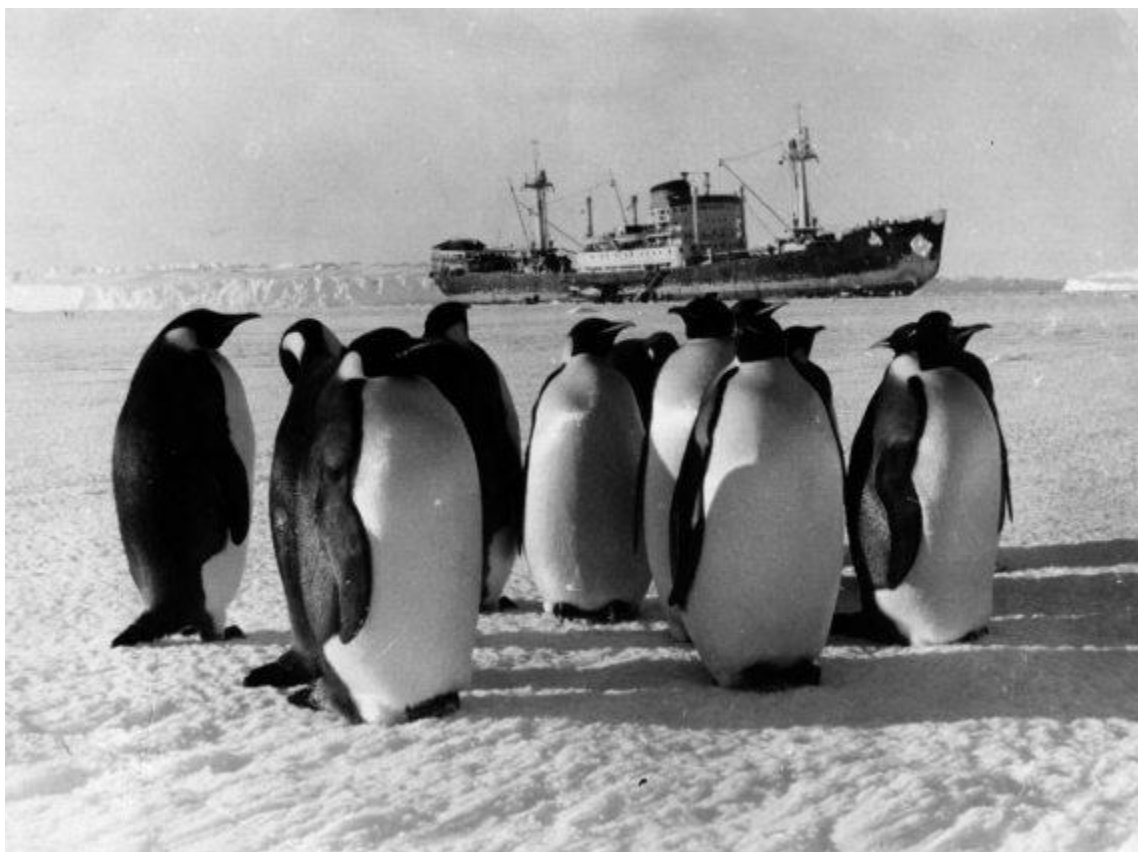
Численность айсбергов увеличивается по мере приближения к берегам Антарктиды, особенно многочисленные скопления наблюдаются на шельфовом мелководье. При работе на пятнадцатимильной шкале радиолокатора здесь нередко можно было увидеть сплошную засветку, вызванную сигналами, отраженными от айсбергов и их обломков. Все эти сведения были получены морским отрядом экспедиции, сотрудники которого вели постоянные наблюдения за льдами и айсбергами при плавании в антарктических водах.

В этом царстве айсбергов все чаще приходится видеть водяные фонтаны китов. Океанских гигантов привлекают в Южный океан скопления криля – маленьких рачков, являющихся деликатесом в рационе человека и основной кормовой базой китообразных. В таких районах можно наблюдать до сотни и более морских исполинов.



*Выпускники Октябрьской средней школы, 1956*





*Теплая встреча в южных широтах*



*За кормой «Оби» кит Минке и научно – исследовательское судно «Профессор Зубов»*



Экипаж дизель – электророхода «Обь», 10-я антарктическая экспедиция, 1964 г.



*Дизель – электроход Обь среди айсбергов моря Дэйвиса, Антарктида, 1964 г.*



*Дизель – электроход «Гижига» в Антарктиде, март 1980 г.*



*Праздник Нептуна на экваторе. Дизель – электроход «Гижига», 1979 г.*





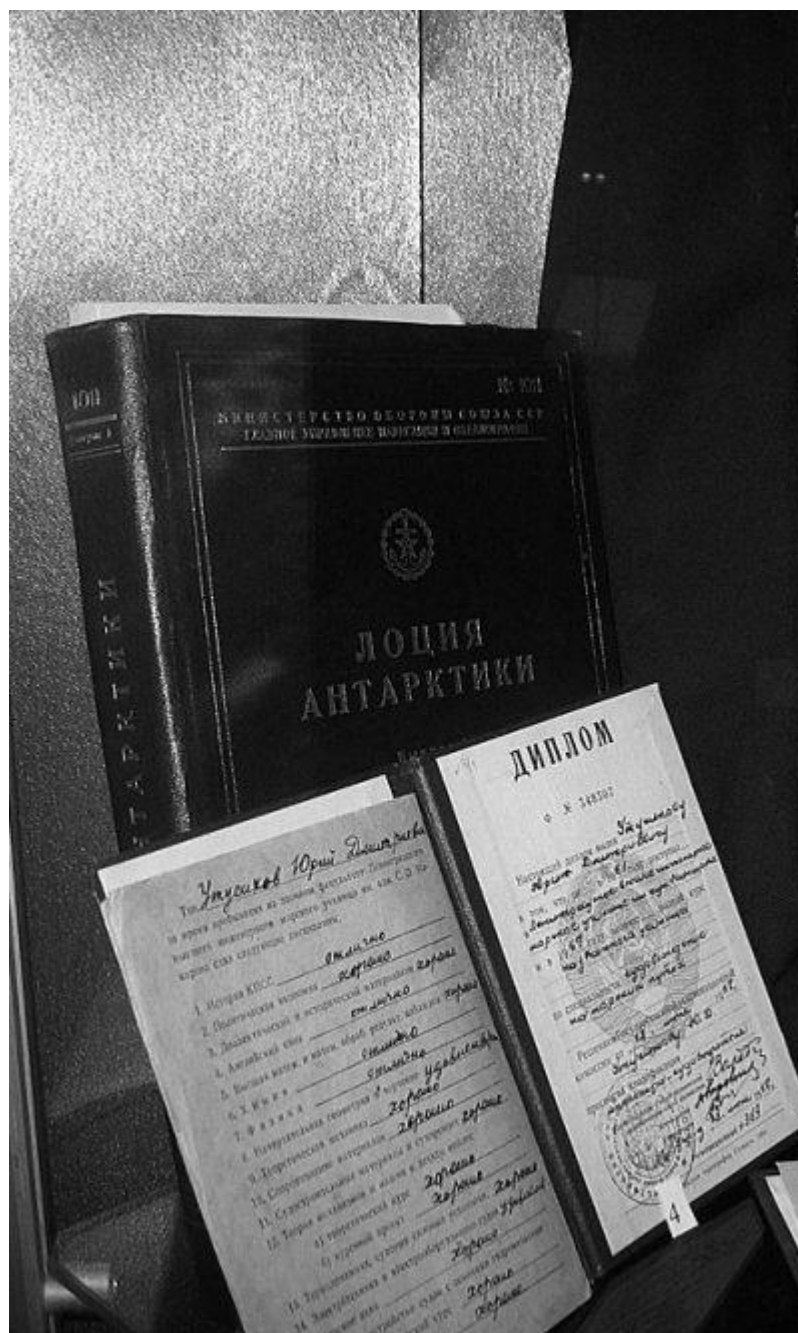
*Совещание комсостава судна,*



*Последние приготовления к подъему Государственного флага. Станция Русская, март 1980 г.*



*Станция Русская, начало 1980-х*







*Экспозиция, посвященная Ю.Д. Утусикову, в Октябрьском районном краеведческом музее*



*Здесь мой причал... Фото В. Коровина*



*Встреча с малой Родиной. Над Обью.*

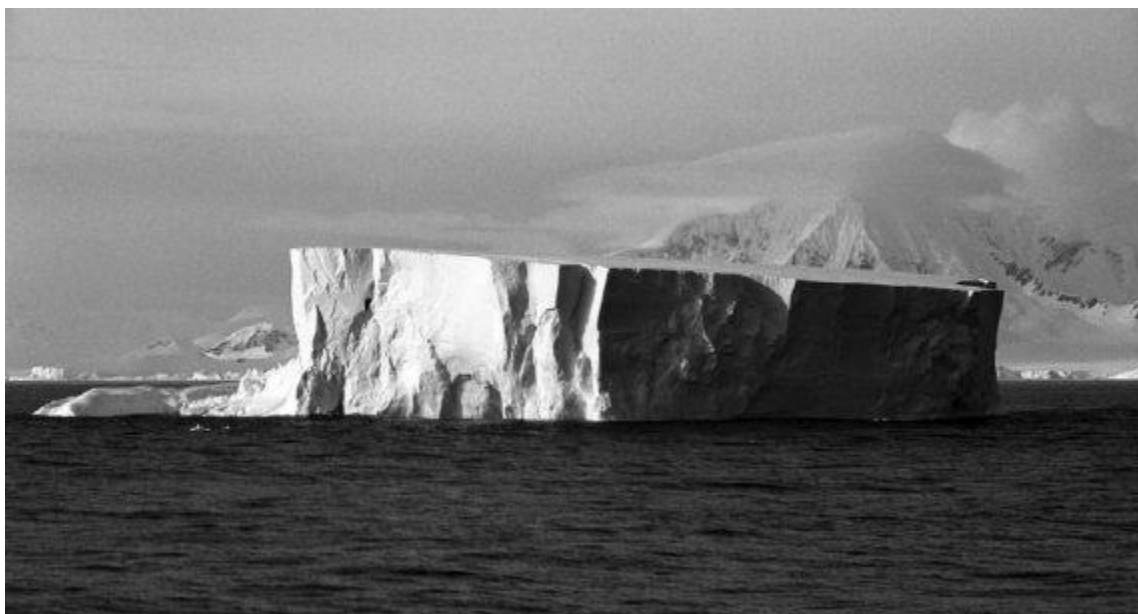


*В окружении земляков во время презентации будущей книги.*

Через десять суток после выхода из Кейптауна дизель-электроход «Обь» подошел к северной кромке дрейфующего мелкобитого льда плотностью до шести баллов и скорость судна снизилась до десяти узлов. Форсировав пояс дрейфующих льдов, судно вышло к его южной кромке и встало вплотную у кромки припайного льда недалеко от станции Мирный. На судне заканчивались последние приготовления к грузовым операциям. После инструктажа по технике безопасности членов экипажа распределили по бригадам, занятым выгрузкой экспедиционного груза. Работу предстояло вести круглосуточно в три смены.

Переход «Оби» от Ленинграда до Мирного, протяженностью около одиннадцати тысяч морских миль, продолжался тридцать девять суток.

Станция Мирный, море Дейвиса, бухта Фарр. Стояла прекрасная погода, ни одного облачка на горизонте и полный штиль, хотя до этого здесь, над Берегом Правды, бушевала пурга. Такая безмятежная тишина в царстве вечного снега и льда казалась нам необычной и странной после штормов и ураганных ветров, сопровождавших судно последние дни. Не менее дружелюбно, чем природа, встретили нас аборигены. Они сбегались к нашему судну со всех сторон – маленькие человечки в черных костюмчиках с белыми манишками. Конечно же, это были пингвины Адели, очень милые и крайне любопытные божьи создания, совершенно не боящиеся людей, но всегда готовые дать отпор любому обидчику, покусившемуся на их честь и свободу. В отличие от них императорские пингвины, в таких же черных фраках, вели себя чопорно и строго. Построившись в колонну, они гордо прошествовали к борту, вполне цивилизованно выразив почтение прибывшим морякам и полярникам. При этом они, как подобает аристократическим особам, держались сдержанно, независимо и благопристойно, не допуская фамильярности в отношениях с пришельцами.



*Столообразный айсберг*

Пингвины Адели, одержимые неумным любопытством, с деловым видом пытаются вникнуть во все, что происходит вокруг них. Если идет выгрузка, то им надо обязательно обойти сани и трактор, стоящие у борта; если же кто-то играет в футбол – побегать вместе с моряками за мячом. А когда наш боцман Хаким Кулиевич собрался обновить покраску наружного борта судна, устроившись со своим хозяйством на льду, тут же появилось любознательное создание, на физиономии которого читался явный вопрос: «Ну и что же ты собираешься здесь натворить?» Кончилось дело тем, что на сюртучок зеваки попала краска, а это был красный сурик. На следующий день обиженный пингвин в испачканном сюртучке, явился для «выяснения отношений», и стоило боцману показаться на льду, как на него налетела возмущенная птица, пытаясь его ударить клювом или крыльями. Атаки продолжались до тех пор, пока Хаким Кулиевич не надел на голову «пострадавшей стороны» рабочую рукавицу. Не ожидавший такого подвоха пингвин успокоился и с достоинством удалился. Удивительно, что пингвин безошибочно отыскал своего обидчика. Невозможно описать эту сцену, такое следовало бы заснять на пленку. Остается только пожалеть, что тогда еще не появились видеокамеры. Надо понимать, что этого пингвина в испачканном костюме сородичи восприняли как чужака, а такую обиду нельзя оставить безнаказанной. Вот и пришел дружок рассчитаться с бедолагой боцманом.



*«Обь» на подходе к станции Мирный, 1963 г.*

До нового года оставалось четыре дня, «Обь», врубившаяся в кромку припайного льда в двадцати пяти километрах от Мирного, встала на ледовые якоря. Перед началом форсирования ледового поля надо было в первую очередь выгрузить легкий самолет Ан-6, который собрали здесь же на льду у самого борта судна. Самолетом оперативно доставили на станцию группу полярников, установив тем самым постоянный воздушный мост между судном и Мирным. Этот же самолет выполнил несколько разведывательных полетов, полученные сведения позволили наметить маршрут дальнейшего перехода через область припайного льда среди айсбергов и выбрать трассы движения транспортных средств. Вслед за легкой «аннушкой» по авралу выгрузили тяжелые самолеты Ил-14 и Ли-2, необходимые для полетов на станцию Восток и Молодежную.

Ровный заснеженный лед позволял приступить к подготовке взлетной полосы, утрамбовав снег тракторной волокушей. Самолет Ли-2 на лыжах легко поднялся в воздух и улетел в сторону станции Мирный, а вездеход ГАЗ-47 с сотрудниками морского отряда отправился на разведку ледовой трассы, по которой предстояло доставить на берег груз, выгружаемый с борта судна.

Как уже говорилось, выгрузку тяжеловесных грузов, таких как тягачи АТТ, в районе Мирного можно проводить при условии обязательного отсутствия на ледовой трассе трещин, образующихся вследствие приливо-отливных явлений, свойственных морям Южного океана.

Выявить трещины, обставить вешками ледовую трассу от борта судна до берега входило в обязанности группы морского отряда, состоящей из гидрологов В.Г. Леденёва и Е.Б. Леонтьева и гидрографов А.П. Евдокимова, Е.В. Ключева и Н.Ф. Третьякова. Оказывается, что даже в погожие солнечные дни антарктического лета работать на льду совсем не просто. Во-первых, на ледяной поверхности происходит таяние снега с образованием слоя воды. Во-вторых, яркий солнечный свет, многократно отраженный снежным покровом и ледяными стенками айсбергов, нещадно обжигает глаза и незащищенную кожу лица. Несколько часов, проведенных на открытом воздухе без надлежащей защиты, могут привести к получению тяжелых солнечных ожогов с образованием волдырей. Поэтому кроме солнцезащитных очков нашим разведчикам будущих трасс приходилось укрывать лицо еще и слоем марли.

Как правило, на ледовой трассе – от кромки припайного льда до берега Мирного –



возникают трещины, которые во время приливо-отливных явлений то увеличиваются, то сокращаются, или, как говорят полярники, «дышат». Такие трещины не менее опасны, чем айсберги, и их лучше обойти стороной. Если же это невозможно, то для преодоления трещин приходится наводить мостки из бревен, бруса и досок. Состояние последних постоянно контролировали, особенно после штормовых ветров и снежных бурь.

После подготовки трассы на лед спускались тракторы с металлическими волокушами, на которые загружались и доставлялись на берег грузы с борта судна. После окончания погрузки и отхода от борта транспортных средств судно снималось с ледовых якорей или просто выходило из припайной заклинки и продолжало форсировать как ледокол полутораметровый припайный лед вдоль трассы в направлении на Мирный. С возвращением транспорта с берега к борту судна процесс форсирования ледового поля приостанавливался, и независимо от времени суток выгрузка возобновлялась.

Работа экипажа судна была организована таким образом, чтобы обеспечить одновременно и выгрузку, и форсирование льда. Процесс выгрузки мог прерываться во время штормовых ветров и пурги, но форсирование льда судном не прекращалось ни на один час. За четверо суток мы смогли выгрузить первоочередные грузы, включая тягачи и самолеты, доставленные на берег в ночное время, когда температура воздуха понижалась до 5–6 градусов мороза.

За четыре часа до наступления Нового года все работы были прекращены, и моряки с оставшимися на борту членами экспедиции собрались в кают-компанию на торжественный праздничный ужин. Только вахтенные продолжали выполнять свои обязанности. Как и положено, на столе появились традиционные блюда русской кухни. Не обошлось и без импровизированного концерта судовой самодеятельности и оглашения поздравительных радиogramм, полученных из Москвы, Ленинграда и Мурманска, а также с борта пассажирского теплохода «Эстония», следовавшего с остальными членами экспедиции к станции Мирный.

Это судно уже вошло в море Дейвиса, и экипаж «Оби» с нетерпением ждал его прихода, поскольку на борту «Эстонии» находились новогодние посылки и письма от родных и близких. Утром 2 января выгрузка была приостановлена, и «Обь», выйдя из припайного льда, направилась навстречу теплоходу «Эстония», остановившемуся у северной кромки пояса дрейфующих льдов. На следующий день состоялась встреча, и «Обь» приступила к проводке «Эстонии» в 8 – 9-балльном льду. 4 января оба судна подошли к северной кромке припайного льда и остановились в пробитом до этого «Обью» ледовом канале у места выгрузки.

На смену державшейся до этого сравнительно хорошей погоде пришел девятибалльный шторм, из-за которого пришлось остановить разгрузку. Дизель-электроход «Обь» отправился на выручку «Эстонии», зажатой в ледовом канале. При таком штормовом ветре «Оби» самой приходилось несладко, она с трудом могла развернуться в прорубленной ею ледовом канале, ставшем теперь опасно узким. Тем не менее судно успешно форсировало лед в сжатом канале и своевременно пришло на помощь «Эстонии», попавшей в критическую ситуацию. Дело в том, что под воздействием продолжительного штормового ветра несколько близлежащих айсбергов пришли в движение и сдвинулись с места, их мощные толчки передались массиву припайного льда, и кромки ледового канала местами сошлись. Но в месте стоянки теплохода «Эстония» канал имел небольшое овальное расширение, в которое удачно вписался довольно слабый, не рассчитанный на большие ледовые нагрузки корпус теплохода, и это спасло его от тяжелых повреждений и разрушения.

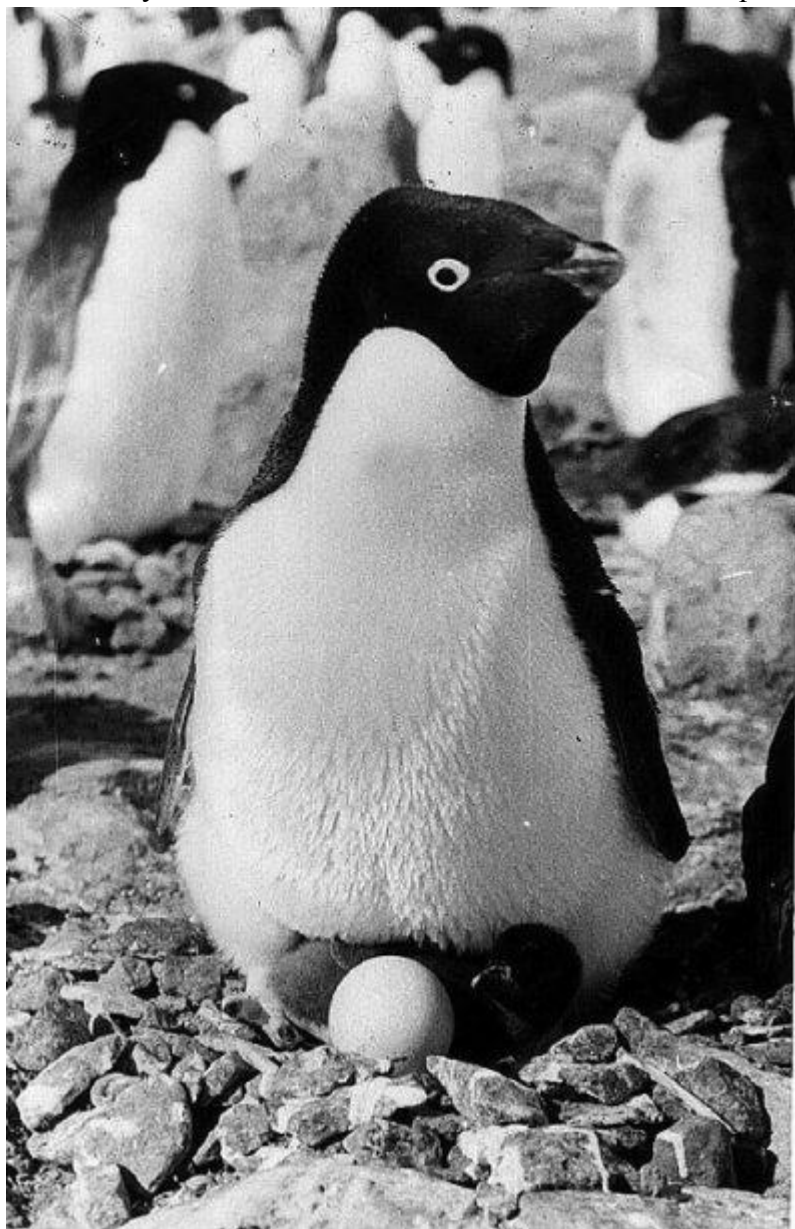
Дизель-электроход «Обь» справился со своей задачей. Он освободил «несчастную» «Эстонию» и вывел ее на свободную ото льда воду. После этого «Обь» возвратилась в ледовый канал и продолжила форсировать припайный лед. Однако в результате продолжительного шторма ширина припайного льда вследствие его частичного разрушения значительно



сократилась и достигала теперь примерно девяти миль. Медленно продвигаясь в припайном льду к месту выгрузки оставшегося груза, «Обь» за четверо суток прошла 6,5 километров. Оставалось преодолеть еще около десяти километров.

Форсирование припайного льда судном является довольно сложным процессом, требующим от судоводителей большого профессионализма. Его можно считать настоящим искусством. Такие навыки обретаются в результате многолетнего опыта работы во льдах на ледоколах или ледокольно-транспортных судах. Эту школу проходили штурманы и капитаны дизель-электрохода «Обь» как в Арктике, так и в Антарктике. Мне повезло, что моими наставниками в школе ледового плавания стали капитаны «Оби» – Николай Михайлович Свиридов и Олег Иванович Воденко. Последние, в свою очередь, учились тактике форсирования льда у знаменитого полярного капитана Бориса Макаровича Соколова, ходившего в свое время дублером с Н.М. Свиридовым в его первом капитанском рейсе во время Шестой антарктической экспедиции. Борис Макарович впоследствии стал первым капитаном атомного ледокола «Ленин» и Героем Социалистического труда.

«Тайна» форсирования льда заключается в следующем. Судно, используя всю мощь силовой энергетической установки (СЭУ), делает разбег в ледовом канале и врывается в припайный лед. При этом оно взбирается ледокольным штевнем на кромку льда и взламывает его своим многотонным весом, усиленным колоссальной кинетической энергией инерции.



*Счастливая мать Аделька*

Эффективность форсирования припайного льда зависит главным образом от мощности СЭУ, толщины льда и его заснеженности, состояния погоды и видимости. При этом необходимо держать контроль над инерцией хода и выбрать тот момент, когда надо дать реверс СЭУ до полного, что позволяет избежать заклинивания судна в припайном льду. После этого, работая малым и самым малым ходами назад, судно занимает исходную позицию для очередного разбега. Форсирование льда выполняется методом «елочки» или «уступа» справа налево и обратно. Так час за часом, вахта за вахтой, а порой несколько суток кряду пробивается метр за метром ледовый канал.

Главное при форсировании – избежать заклинивания корпуса судна во льду, для чего надо уметь рассчитать оптимальную длину разбега, как правило, протяженностью в несколько корпусов. Если произойдет заклинивание судна в припайном льду по той или иной причине, то на освобождение может уйти от одного часа до суток, а то и более. Все это сопряжено со значительными затратами энергоресурсов СЭУ и неоправданным расходом топлива, а также с утомительной процедурой непрерывного кренования судна путем перекачки забортной воды из балластных танков одного борта в балластные танки другого.

Следует отметить, что в случае выхода из строя хотя бы одной из четырех главных машин форсирование припайного льда становилось малоэффективным и скорее всего невозможным. Особенно тяжело было заниматься форсированием припайного льда при штормовом ветре с траверзных направлений по отношению к оси ледового канала в условиях низкой видимости, когда, несмотря на антарктическое лето, налетали снежные бури. Нечто подобное происходило в середине января, когда «Оби» пришлось прекратить на время прокладку канала и встать к борту «Эстонии» для бункеровки и перегрузки груза, предназначенного для станции Молодежная.

Пассажирский лайнер, принявший на борт полярников, возвращающихся на родину, был взят под проводку дизель-электроходом «Обь». Закончив работу по проводке этого судна, «Обь» возвратилась к Мирному для дальнейшего форсирования оставшегося участка припайного льда. Из-за обрушения материкового льда, случившегося на незначительном удалении к юго-западу от станции Мирный, началось сжатие припайного льда, сопровождающееся его частичным разрушением. Правда, в районе острова Хасуэлл и мыса Мабус лед остался целым. Как бы то ни было, форсирование льда пришлось прекратить, а «Обь» встала на ледовые якоря для завершения грузовых операций в районе Мирного.

С учетом перерывов на срочные выгрузки и обеспечение теплохода «Эстония» прокладка двадцатикилометрового канала в припайном льду толщиной до ста восьмидесяти сантиметров при заснеженности от пятидесяти до ста сантиметров и толщине слоя воды порядка восьмидесяти сантиметров заняла девятнадцать суток. При такой высокой нагрузке для поддержания работоспособности и ремонта главных машин потребовалось изрядное количество запасных частей (поршней, цилиндрических втулок и прочего).

В конце января, закончив выгрузку для Мирного и приняв на борт груз, предназначенный для Молодежной, «Обь» снялась с ледовых якорей и взяла курс на новостроящуюся станцию. Но пробитый ранее в припайном льду канал замерз, его занесло снегом, и он стал труднопроходимым для судна. «Оби» пришлось около полутора суток пробивать новый четырехкилометровый канал на выход – лишнее подтверждение того, что плавание в морях Южного океана сопряжено с непрерывной борьбой с жестокими штормами и тяжелым льдом.

Прошло полтора месяца после захода в Кейптаун, и судно нуждалось в пополнении

запасов пресной воды, но для этого надо было вначале подыскать подходящий айсберг с озерцом воды. В условиях плохой видимости и без помощи самолета справиться с такой задачей довольно трудно. Поэтому из Мирного вылетел самолет Ли-2, которому потребовалось двадцать часов, чтобы отыскать и вывести «Обь» к месту приема пресной воды. Найденный самолетом айсберг поднимался над водой вровень с бортом нашего судна. К озеру протянули шланги, установили два электрических водопогружных насоса и с их помощью откачали примерно триста сорок тонн чистой пресной ледниковой воды, восполнив судовые запасы. После этого судно взяло курс на северо-запад к Земле Эндерби.

Сравнительно простая ледовая обстановка по маршруту следования и данные авиационной ледовой разведки в заливе Алашеева позволили судну преодолеть 1400 миль за пять суток. Наличие трещин в припайном льду шириной до ста шестидесяти сантиметров и сведения о ледовой обстановке, переданные экипажем самолета Ан-6, вылетевшего из Молодежной, позволили судну подойти к станции на расстояние 3 мили.

«Обь» снова приступила к форсированию припайного льда, пробиваясь к намеченному месту выгрузки. В предыдущем году форсирование припая в районе станции заняло более месяца.

Припайный лед был мало заснежен, и форсирование его для прокладки канала не составило особых трудностей. Судно встало на ледовые якоря и приступило к выгрузке грузов, необходимых для развертывания строительства станции Молодежная, в первую очередь строительных материалов, предназначенных для сооружения арболитовых домиков, устанавливаемых на сваях во избежание их заносов снегом, как это случалось в Мирном.

Выгрузка и доставка груза на берег по двухсотметровой ледовой трассе начались успешно. Толщина льда в месте стоянки «Оби» не отличалась от толщины ледовых полей, которые судно с трудом форсировало перед этим. Но проведенные испытания на прочность взятых образцов льда показали, что транспортировка грузов тракторами с волокушами была рискованной.

Это заключение вскоре подтвердилось внезапным провалом возвращавшегося с берега трактора буквально в тридцати метрах от него. Водителю повезло: вынырнув на поверхность воды, он выбрался на лед и отделался легким ушибом головы и царапинами на руках. Основной причиной происшествия стало то, что водитель отклонился от трассы, в результате чего трактор попал в незамерзшую приливную трещину. Выгрузку на припай пришлось прекратить, а пришедшая с севера океанская зыбь взломала прибрежную полосу припайного льда. Судно вынуждено было отойти к ледяному барьеру недалеко от станции, где оно выгружалось в прошлом году.

Подходу к барьеру мешали крупные обломки материкового льда и большой снежный надув. Несмотря на это, «Обь» стала правым бортом к барьеру. Для швартовки судна были заведены стальные бридели на ледовые якоря, изготовленные из бревен и уложенные в пробитые в леднике траншеи. Место для выгрузки оказалось удачным: груз можно было опускать прямо в сани, поставленные под грузовыми стрелами судна. Такие условия способствовали существенному сокращению продолжительности разгрузки. Действительно, за неделю мы смогли выгрузить более 1000 тонн основного груза.

Но проходившая на удалении тридцати метров от кромки барьера трещина стала «дышать» под воздействием пришедшей с севера океанской зыби, что вызывало опасения относительно безопасности нахождения судна в таком месте. Кроме того, стоянка судна и выгрузка проходили в условиях штормового стокового ветра, сопровождавшегося сильными снежными метелями. Судну приходилось отходить от ледяного барьера и ложиться в дрейф. К полудню стоковый ветер ослабевал, «Обь» снова возвращалась к барьеру, и выгрузка, таким

образом, проводилась в основном в дневное и вечернее время.

Зыбь усилилась, и судно, раскачиваясь на волнах, стало сильно бить о ледяной барьер, как о бетонную стену. Связки бревен, игравшие роль крепких кранцев и предназначенные для смягчения ударов и защиты корпуса судна от повреждений, на глазах превращались в мочала. И все же ситуация продолжала оставаться терпимой, и несмотря на сложные условия выгрузка продолжалась.

Как я уже говорил, одной из проблем, с которой мы столкнулись во время стоянки судна у ледяного барьера, были помехи, вызванные стоковым ветром, из-за чего выгрузку можно было вести только во второй половине дня, когда он ослабевал. Но однажды утром на судно обрушился стоковый ветер невероятной силы, он постепенно усиливался, пока не обрел ураганную мощь. Несмотря на достаточное количество швартовных концов, судно сорвало с ледовых якорей и отбросило от барьера. Ураганный ветер оборвал несколько швартовов и играючи вырвал мощные ледовые якоря. Благодаря своевременно принятым мерам никто не пострадал, а судно благополучно отошло от ледяного барьера и стало дрейфовать в море на некотором удалении от берега, где ветер был слабее. Природа такого ветра напоминает характер известной новороссийской или новоземельской «боры», возникающей на склонах горных массивов и ледников, откуда в сторону моря обрушиваются массы холодного воздуха, сметающие все на своем пути. Морякам дизель-электрохода «Обь» не раз приходилось сталкиваться с подобным явлением в Антарктиде.

Прошло часов двенадцать, «шайтанный» ветер у ледяного барьера стих, и судно вернулось к месту выгрузки. А кто знает, сколько сил отнимали у моряков такие швартовки с заводкой ледовых якорей на кромку припая, какой ценой для здоровья капитана обходились эти тяжелейшие операции у ледяного континента?!

Выгрузка оставшейся части груза – хорошо, что его осталось немного – продолжалась в еще более сложных условиях: какое-то время свирепый ветер силой до девяти баллов задувал параллельно барьеру, но когда его направление изменилось и стало близким к направлению стокового ветра, держать судно у кромки ледяного барьера дальше стало невозможно. Порывы ветра швыряли судно как щепку, корпус било о ледяной барьер, при этом нельзя было исключить возможность ударов корпуса о грунт в районе с неизвестным рельефом дна. В сложившихся обстоятельствах требовалось принять самые решительные меры для обеспечения безопасности судна и его экипажа.

И все-таки наибольшую опасность представляла возможность обвала ледяного барьера из-за постоянного увеличения размеров «дышащей» трещины. Капитан Олег Иванович Воденко принял своевременное решение – сняться со швартовов и отойти от ледяного барьера. Не прошло и двух часов, как ледяной барьер в том месте, где происходила выгрузка, рухнул, и обломки шельфового ледника накрепко закрыли подступы к новостроящейся антарктической станции Молодежная. Разбушевавшаяся океанская стихия как песчинки швыряла глыбы льда, забрасывая их на значительное расстояние от края двухметрового барьера.

Тем не менее надо было любой ценой завершить выгрузку и доставить на берег оставшийся груз, от этого зависело, будет ли открыта новая научная антарктическая станция. На следующий день морякам и ребятам из морского отряда пришлось снова с помощью судовой шлюпки провести промеры глубин по двум вариантам подхода к ледяному барьеру. В первом случае при достаточных глубинах гидрографы обнаружили трещину в ледяном барьере, от которой не удалось избавиться даже с помощью взрывчатки. Второй вариант оказался более удачным: место, расположенное в двух километрах западнее прежнего пункта выгрузки, позволяло судну подойти к барьеру и ошвартоваться, как только немного стихнет ветер и волнение. Через полтора дня выгрузка в районе новостроящейся станции была закончена, и

судно снялось со швартовов для продолжения океанографических исследований в заливе Алашеева.

Вскоре опять возникла необходимость пополнить запасы пресной воды из ближайшего к станции материкового озера. Однако температура воздуха, несмотря на антарктическое лето, даже днем держалась ниже нулевой отметки. Протянутые по льду шланги длиной более сотни метров замерзли на ветру, скорость которого достигала двенадцати метров в секунду. На борт удалось откачать около пятидесяти тонн воды, после чего операцию пришлось прекратить.

Завершив выгрузку и выполнив комплекс океанографических работ в заливе Алашеева, дизель-электроход «Обь» взял курс на запад, на станцию Новолазаревская, расположенную на Земле Королевы Мод.

Небезынтересно отметить, что ледовая разведка по обеспечению подхода судна к станции Молодежная и отхода от нее выполнялась самолетами Ан-6, доставленными «Обью» в Мирный. Оттуда эти самолеты перелетели в Молодежную, покрыв расстояние в две тысячи километров. Самолеты, имевшие сравнительно небольшой радиус действия, перелет такой протяженности в этих широтах выполняли впервые. Советские летчики пересекли прибрежную часть Восточной Антарктиды с промежуточными посадками на австралийских станциях Дейвис и Моусон. Перелет двух самолетов Ан-6 осуществлялся под общим руководством С.А. Ерохова – летчика от Бога, как отзывались о нем бортмеханики и коллеги.

Как-то с прибытием «Оби» в Молодежную Михаил Михайлович Сомов попенял Ерохову за его «авиашалости»: «Хватит, Слава! Иди-ка отдохни под ”домашним арестом” на “Оби”, откуда тебе положено руководить полетами своих самолетов». Этого времени Ерохову вполне хватило для кратковременного отдыха между полетами над Землей Эндерби. Только так можно было заставить этого человека оторваться от дел.

Однажды в дружеской беседе на ходовом мостике «Оби» выяснилось, что Ерохову в начале пятидесятых довелось работать в Сибири, забираясь в глухие уголки Приобья, в том числе и к нам в Октябрьское. Тогда-то нам и довелось встретиться впервые на заснеженном колхозном поле, где мы вместе с «дядей Славой» погоняли футбольный мяч, а затем прокатились на его самолетике. Позднее он оказался в составе летного отряда советской антарктической экспедиции, и мне посчастливилось встретиться вновь с этим веселым и добрым человеком.

После шестнадцати дней напряженной работы в районе Молодежной дизель-электроход «Обь» лег на курс, ведущий к станции Новолазаревская, расстояние в 750 ледовых миль было пройдено за пять суток.

Прибыв в район антарктической станции, судно остановилось, врубившись в припайный лед толщиной 160–210 сантиметров с толщиной снежного покрова до одного метра и более. Место стоянки находилось в пяти милях к юго-западу от станции Лазаревская, законсервированной пару лет назад из-за разрушения ледника.

Доставка грузов для станции Новолазаревская, расположенной в глубине континентальной части Антарктиды вблизи Оазиса Ширма-хера, осуществлялась через перевалочную базу Рубеж на удалении двадцать километров по ледовой трассе. После выгрузки груз был успешно доставлен на базу Рубеж, а оттуда санно-тракторным поездом на станцию Новолазаревская.

В ожидании возвращения со станции начальника экспедиции М.М. Сомова и других полярников «Обь» занялась проведением океанологических исследований и промером глубин в приледниковой полынье. Возвращение полярников осложнилось в связи с ухудшением погоды в районе стоянки судна.

Из двадцати одного участника 7-й и 8-й САЭ на борт поднялись только восемнадцать,

прибывших на тягаче с санями, на которых был установлен утепленный балок. Отсутствие видимости при сильном ветре с метелью не позволило тягачу и вездеходу ГАЗ-47 подойти к борту судна одновременно, и вездеход отстал, остановившись в пяти километрах от базы Рубеж. В вездеходе остались два начальника станции – В.М. Рогачев и В.Г. Аверьянов с водителем Л.И. Алексеевым. Когда в вездеходе кончилось топливо для обогрева, полярники вынуждены были возвратиться на Рубеж пешком. А тягач с санями штурманы «Оби» выводили к борту с помощью радиолокатора, передавая по радио рекомендации, каким курсом относительно ветра следует двигаться экипажу. Вот таким образом тягач с восемнадцатью полярниками смог благополучно прибыть в назначенное место.

Однако поднять на борт судна имущество, доставленное тягачом, оказалась невозможно из-за поднявшейся зыби и усиления ветра. Началось разрушение припайного льда в месте стоянки «Оби», и тягач пришлось отогнать от борта судна метров на триста. Водитель М.С. Кулешов с матросами Н.Н. Шамаевым и Г.Г. Кондратьевым возвратились на борт, держась за трос судовой гидрологической лебедки.

Под воздействием урагана, разбушевавшегося у берегов Земли Королевы Мод, и усилившейся океанской зыби разрушение припайного льда у борта судна стало еще более интенсивным. За нахождением тягача на льду велось постоянное наблюдение с помощью радиолокатора, но вскоре его изображение на экране исчезло. Это означало, что машина погибла, вместе с ней ушло под лед имущество группы полярников, а самое главное – материалы наблюдений станции Новолазаревская за весь период работы 7-й САЭ.

С наступлением относительного затишья «Обь» подошла к кромке уцелевшего припайного льда, сместившейся на четыре километра к берегу. Группа спасателей в составе пяти человек отправилась на поиски полярников, находившихся в вездеходе.

Вскоре на радиосвязь вышел начальник станции В.Г. Аверьянов, сообщивший, что все отставшие находятся на базе Рубеж и чувствуют себя отлично. В конце концов группа спасателей встретила с «пропавшими» полярниками, а вездеход отвели на базу, чтобы переждать усилившийся ветер. С улучшением погоды все полярники возвратились на борт судна для завершения выгрузки. Оставшиеся запасы продовольствия доставили на берег пятью рейсами вездехода.

Получив сообщение о благополучном возвращении полярников на станцию Новолазаревская, судно направилось к Земле Эндерби. В районе залива Амундсена нужно было оказать помощь восьми полярникам на полевой геологической базе, пострадавшим из-за урагана. Операция с привлечением самолета Ил-14 завершилась успешно, и судно направилось в Кейптаун, продолжая заниматься попутными океанографическими наблюдениями по маршруту перехода вдоль двадцатого меридиана восточной долготы от Антарктиды до Южной Африки.

В двадцатых числах марта в полосе пятидесятих широт судно снова захватил сильнейший шторм силой до одиннадцати баллов. Шторм сопровождал нас несколько дней, смещаясь вместе с судном на север, но потом начал все-таки затихать.

Наконец судно ошвартовалось в Кейптауне – долгожданная передышка после стольких испытаний. Для пополнения судовых запасов и приобретения свежих овощей и фруктов для полярников станций Мирный и Молодежная отводилось лишь двое суток.

Из Кейптауна на родину отправился тяжело травмированный радиотехник Н.С. Буханистый в сопровождении экспедиционного врача В.Н. Пономарева. Моряки и полярники получили почту с письмами, журналами с газетами. Кроме того, уже за пределами акватории порта во время якорной стоянки в бухте Тейбл-Бей перед возвращением к берегам Антарктиды был проведен водолазный осмотр винто-рулевой группы и подводной части корпуса корабля.



Здесь же врачи Ю.А. Семенов и В.Г. Константинов выполнили сложную операцию мотористу М.М. Атрахимовичу.

Стоило оказаться в сороковых широтах южной части Индийского океана, где нам предстояло провести океанографические и биологические наблюдения, как снова заштормило. В течение восьми суток «Обь» занималась выполнением научных исследований, пройдя за это время около 2200 миль, после чего вернулась в залив Алашеева.

Пурга, бушевавшая в районе Молодежной, не позволила сразу с подходом судна произвести выгрузку продуктов, предназначенных для первой смены станции, на ледяной барьер. Это удалось нам только два дня спустя, после чего, приняв на борт еще пятьдесят полярников, судно снялось со швартовов для перехода в Мирный.

О хорошей погоде в апреле в этих местах можно не мечтать. Стоило «Оби» выйти на чистую воду, как на нас снова обрушился встречный ураганный ветер. Поднятые им брызги, попадая на корпус судна, на его палубы и надстройки, мгновенно застывали, превращаясь в толстый слой льда. Налетевшая пурга окутала судно снегом, и оно выглядело настоящим «Летучим голландцем».

Через пять штормовых суток судно вошло в десятибалльный годовалый лед. В условиях низкой температуры и интенсивного образования льда скорость судна упала, и в конце концов оно было вынуждено остановиться в море Дейвиса, на подходах к станции Мирный, дожидаясь ослабления сжатия тяжелого льда и улучшения видимости. На следующий день судну не без труда удалось продвинуться еще на восемьдесят миль к Мирному.

Толщина молодого льда достигала уже сорока сантиметров, продвижение затруднялось наличием старого торосистого льда, в котором судно постоянно застревало. Дальнейший переход в сторону Мирного становился опасным, так как мог завершиться ледовым пленом. В такой ситуации крайне необходима помощь летчиков, которые могут найти подходящий айсберг или ледяное поле, пригодные для оборудования взлетно-посадочной полосы, необходимой для организации транспортировки людей и грузов по воздуху.

С улучшением погоды с аэродрома Мирного поднялся в небо самолет для проведения ледовой разведки. На следующий день на ледовую разведку вылетели уже два самолета Ил-14. Пилоты сообщили, что судно вошло в молодой лед толщиной до шестидесяти сантиметров. Этого было достаточно для отправки более легкого самолета Ан-6, с помощью которого и началась операция по доставке на борт судна возвращавшихся на родину полярников. Обратным же бортом доставлялись свежие фрукты и овощи, закупленные нами в Кейптауне.

Сравнительно благоприятные погодные условия позволили продолжить выгрузку в ночное время при свете судовых прожекторов и разведенных прямо на льду костров. Помимо самолетов Ан-6 к операции подключили экипаж машины Ли-2. За сутки летчики перебросили на берег около сорока тонн продовольствия и доставили на борт судна тридцать два сменившихся полярника.

Операция считалась беспрецедентной для того времени: ни одно экспедиционное судно не подходило к Мирному так поздно, да еще в условиях низкой температуры, когда мороз достигал 23 °С. Безусловно, такое невозможно было бы осуществить без участия летчиков антарктического авиаотряда, входившего тогда в состав славной Полярной авиации, возглавляемой легендарным летчиком, Героем Советского Союза Марком Ивановичем Шевелевым. Это были настоящие профессионалы, знатоки своего дела, асы в лучшем понимании этого слова.

Вместо заболевших полярников, готовившихся к зимовке на станции Мирный, в составе 8-й САЭ остались члены экипажа дизель-электрохода «Обь» – судовой врач Ю.А. Семенов и повар В.Ф. Кутузов.

20 апреля, завершив выгрузку, «Обь», руководствуясь данными авиаразведки, покинула море Дейвиса и взяла курс к родным берегам. Форсировав тяжелые льды, через два дня судно вышло на открытую воду и устремилось в порт Кейптаун для пополнения запасов. Это был уже третий заход судна в этот порт в течение одного рейса.

На борту судна возвращались домой участники 7-й и 8-й САЭ из состава морского, геологического, физического, авиационного и строительного сезонных отрядов. Полярников насчитывалось сто двадцать человек, причем среди них было несколько иностранных ученых: американский аэрофизик полковник ВВС США Г.А. Франческини, австралийский физик Дж. Гринхилл, метеоролог из ГДР И. Энгланд и трое ученых из Чехословакии – А. Мркос, П. Халоупка и А. Кочи.

Во время перехода в Кейптаун на борту судна, не считаясь с тяжелыми погодными условиями, продолжали выполнение комплексных океанографических исследований. 4 мая «Обь» вошла на рейд Кейптауна. Отсюда уже самостоятельно отправились к себе на родину Г. Франческини и Дж. Гринхилл. Трехдневная стоянка позволила морякам и полярникам немного отдохнуть и прийти в себя после штормов и жестоких ураганов Антарктики, но сейчас их мысли и чувства были обращены к родным берегам, к дому и предстоящему летнему отпуску.

Начался томительный отсчет дней оставшихся до пересечения экватора и прихода в Ленинград. Но уже где-то на траверзе Канарских островов стало известно, что судно проследует в Мурманск. Это было вызвано необходимостью срочной отправки «Оби» в новый рейс для доставки грузов, предназначенных для обеспечения советских арктических высокоширотных станций.

Получив такое указание, капитан решил выбрать маршрут, проходящий по дуге большого круга, что позволяло несколько сократить протяженность перехода и оставить в стороне Британские острова, проливы и Северное море, отличающиеся интенсивным судоходством.

Полным ходом велась переписка руководителей экспедиции с береговыми службами, связанная с заказом авиационных и железнодорожных билетов, с бронированием мест в гостинице и тому подобными вопросами. Похожие заботы одолевали также членов экипажа, собирающихся в отпуск. Все строили планы на будущее, но прежде всего – готовились к радостной встрече с родными и близкими в Мурманске, откуда экипаж отправился в этот рейс семь месяцев тому назад.

Как обычно, возвращающееся из Антарктиды судно встречало множество людей. Зная об этом, по установившейся на судне традиции, заблаговременно перед приходом был изготовлен широкий деревянный полутрап. Такая конструкция в сочетании с обычным береговым трапом позволяла безопасно подняться на борт судна многочисленным встречающим. За изготовление полутрапа с удовольствием взялись возвращающиеся на судне строители экспедиции.

В эти дни некоторые полярники, проводившие в разлуке с домом более полутора лет, совершенно утратили сон и бродили по ночам по судну, как неприкаянные. Им уже надоело смотреть не раз прокрученные фильмы из судовой коллекции. Их часто можно было увидеть стоящими на палубе или на верхнем мостике, пытающимися разглядеть едва различимые в дали незнакомые берега. Ежедневно в полдень под руководством нашего замечательного первого помощника капитана Виктора Алексеевича Ткачева выходила радиогазета с судовыми новостями и новостями из жизни страны с обязательной сводкой о погоде на переходе, скорости судна, а также о том, сколько миль пройдено и сколько осталось пройти «Оби» до порта назначения. Все равно моряки и полярники постоянно донимали вахтенных штурманов, уточняя у них данные радиогазеты.

Последние сутки перед возвращением судна из дальних странствий тянутся мучительно медленно, особенно в Заполярье, где уже наступило полярное лето и солнце теперь светило

даже ночью. Немудрено, что в таких условиях у людей, истосковавшихся по дому, начинают сдавать нервы и пропадает сон, а привычный уклад жизни на судне летит к черту. Увы!

Прошли траверз норвежского мыса Нордкап, а это значит, что до прихода в порт осталось две ходовые вахты, или считанные восемь часов до встречи с лоцманом у входа в Кольский залив.

Ранним солнечным утром «Обь» вошла в Кольский залив, встретивший нас мягкой хорошей погодой. На борт поднялся лоцман, встречать которого высыпали едва ли не все полярники. Но до постановки к причалу судно задержали на рейде для проведения погранично-таможенных формальностей, прошедших, к нашему удивлению, без обычной бюрократической волокиты.

Возвращение дизель-электрохода «Обь» в порт приписки после завершения 8-й САЭ оказалось единственным за всю историю участия судна в антарктических экспедициях.

1 июня ровно в полдень «Обь» с буксирами подошла к причалу морского пассажирского вокзала. Причал и подступы к нему заполнены встречающими. Как только на причал подали выброски со швартовыми концами, оркестр на берегу грянул торжественный марш.

Море цветов и оглушительные, волнующие звуки музыки! Наплыв эмоций оказался настолько сильным, что некоторые моряки и полярники не могли сдерживать слез при виде родных и близких, дожидаящихся их на небольшой тесноватой площадке, специально отведенной для них на причале. А тех, в свою очередь, переполняло счастье от того, что они снова могут видеть своих отцов и мужей, благополучно возвратившихся с края земли!

Среди встречающих помимо руководителей экспедиции и пароходства оказались даже пионеры школы, над которой шефствовали моряки дизель-электрохода «Обь». Погода в тот день выдалась в Мурманске как по заказу, было солнечно и тихо. После окончания швартовки с причала подали двухмаршевый металлический трап, потому что обычный судовой парадный трап не выдержал бы такой массы людей, стремящихся попасть на борт. В такие часы по нему спускалось и поднималось около тысячи человек. Большинство полярников в тот же день отправились поездом в Ленинград.

На следующий день во Дворце моряков администрация пароходства устроила для экипажа дизель-электрохода «Обь» и оставшихся на борту полярников, включая руководителей экспедиции, торжественный вечер, на который были приглашены их жены. Незабываемый праздник для людей, вернувшихся из трудного плавания и так долго не видевших родных и близких.

За продолжительный семимесячный рейс в составе 8-й САЭ дизель-электроход «Обь» прошел около 32 000 миль, из них около 2000 миль во льдах. На протяжении 20 000 миль на судне велся промер глубин, а наряду с этим выполнено 48 океанографических станций, включая 33 с взятием образцов планктона.

### *Девятый и десятый антарктические рейсы «Оби»*

После возвращения из Антарктиды большинство членов экипажа отправились в долгожданный летний отпуск, подготовка к которому началась задолго до прихода в порт.

Моряки, руководствуясь различными соображениями и личными планами, обсуждали с руководством перспективы своей дальнейшей работы, подтверждая или отказываясь от участия в следующем антарктическом рейсе. Обычно после возвращения из экспедиции судно выполняло еще один рейс по снабжению полярных станций и военных объектов в арктическом бассейне или отправлялось в заграничный рейс.

Перед каждым антарктическим рейсом судно становилось на плановый ремонт в одном из

морских судоремонтных заводов в Заполярье или на Балтике, как правило, в Кронштадте, для проведения доковых работ с проверкой состояния корпуса и винто-рулевой группы, а также с профилактикой судовых систем, главных и вспомогательных дизель-генераторов. Как правило, в это же время проводилась установка дополнительной научной аппаратуры в соответствии с планом экспедиционных работ. Такой порядок соблюдался из года в год.

В период стоянки в доке проходило частичное обновление личного состава судна, хотя костяк экипажа «Оби», состоявший из ветеранов, принимавших участие еще в первых антарктических экспедициях, оставался практически неизменным. Чаще всего изменения происходили в командном составе – штурманы, механики и радисты, выращенные в экипаже, покидали судно, поднимаясь по служебной лестнице.

В командование «Обью» снова вступил капитан Николай Михайлович Свиридов, возвратившийся из продолжительного отпуска, а Олег Иванович Воденко ушел принимать новые суда, поступающие в Мурманское морское пароходство – сначала это будет теплоход «Чулымлес», а затем теплоход «Оленегорск». В нашей компании штурманов также произошли подвижки: Сергей Иванович Волков стал старшим помощником капитана, Василий Иванович Баринов – дублером старпома, мне же Николай Михайлович доверил выполнение обязанностей третьего, а затем и второго штурмана.

Девятой антарктической экспедицией руководил опять Михаил Михайлович Сомов, приложивший много сил для ее успешного завершения. В связи с тяжелой болезнью эта экспедиция в Антарктиду стала для него последней. Его первым заместителем во всех делах оказался Дмитрий Дмитриевич Максutow, корабел и конструктор, сопричастный рождению «Оби» и «Лены», без которых невозможно было бы представить успешное проведение исследований ледяного континента.

Возникает вопрос: почему «Обь» ушла в Антарктиду без «Лены»? К сожалению, на дизель-электроходе «Лена» еще перед выходом во второй антарктический рейс вышел из строя четвертый главный дизель-генератор. Это означало, что мощность судовой энергетической установки уменьшилась на четверть, при таких обстоятельствах судно не могло отправиться в длительное автономное плавание в Южный океан. Позже во время стоянки «Лены» в сухом доке Кронштадта произошел пожар, повлекший значительные повреждения корпуса судна. В конечном итоге судно было исключено из состава участников советских антарктических экспедиций.

Девятый рейс дизель-электрохода «Обь» в Антарктиду особенно не отличался по трудности от предыдущих, но был менее продолжительным. Очевидно, сказывались четкая организация и оперативное планирование 9-й САЭ, чем мы были обязаны М.М. Сомову и Д.Д. Максutowу. Все это позволило судну выполнить плановое задание в установленные сроки и благополучно возвратиться на родину через пять месяцев. Очередность заходов на антарктические станции оставалась прежней, включая доставку основной части грузов, предназначенной для продолжения строительства недавно открытой станции Молодежная, на которой завершила работу первая смена зимовщиков. Но все трудности, связанные с подходами к станциям и проведением выгрузки на припайной кромке в районе Мирного и Молодежной, остались неизменными.

В десятом антарктическом рейсе выгрузка непредвиденно затянулась. Из-за интенсивного разрушения припайного льда вблизи станции выгрузку пришлось провести на ледяной барьер, являющийся основным причалом Молодежной, высота которого достигала местами восьми, а то и одиннадцати-двенадцати метров над урезом воды.

Жестокие стоковые ветры и океанская зыбь заставляли нас по многу раз отходить от барьера, капроновые и стальные швартовные концы не выдерживали и обрывались под напором

стихии. С улучшением погоды судно опять становилось к барьеру и продолжало выгрузку до полного завершения. Любому полярному моряку хорошо понятно, насколько сложны и опасны подход судна к барьеру, его швартовка и стоянка под выгрузкой. Невозможно предугадать, когда и где произойдет обвал ледяного барьера и можно ли его избежать.

Наступил последний день стоянки у барьера, нам оставалось выгрузить малоразмерный груз и новую аппаратуру, предназначенную для выполнения плановых научных исследований. Передавая распоряжения по вахте, Василий Иванович Баринов обратил мое внимание на наличие трещины в ледяном барьере. Она была небольшой и проходила в месте нахождения тяжелых металлических саней, стоявших на жестком прицепе мощного трактора. Выгружаемый груз с судна укладывали наши моряки, а за трещиной вели постоянное наблюдение специалисты из состава морского отряда. Трещина как трещина, за время продолжительной выгрузки к ней как-то даже успели привыкнуть. Моя бригада успешно закончила свою смену.

С утра к работе приступила бригада старпома. При передаче вахты я не забыл сообщить ему о беспокоившей нас трещине в барьере, которая по некоторым признакам стала слегка «дышать» от усилившейся океанской зыби. Оставалась буквально пара подъемов мелкого груза, укладкой которого в сани занимались наши моряки – радист Валера Бондарев и моторист Юра Мяков. Им помогал полярник – механик-водитель Сергей Ратников, принимавший груз, предназначенный для его станции.

Вахту на мостике с утра до 16:00 нес капитан, а в целом судно уже готовилось к отходу из Молодежной. Не прошло и получаса после окончания завтрака, как неожиданно произошел обвал ледяного барьера. Судно сорвало со швартовов и отбросило от барьера гигантской глыбой льда. Сани с людьми и всем грузом обрушились в ледяную бездну. Над барьером поднялась плотная завеса снежной пыли и мелких кусков льда, как после взрыва. Обвал застал водителя трактора на месте, и он включил передачу на передний ход. Этим он, во-первых, предотвратил неминуемое падение самого трактора, жестко сцепленного с санями; и, во-вторых, удержал сани, повисшие в вертикальном положении над водой. А масса этих саней без груза семь тонн!

Капитан немедленно объявил судовую тревогу, срочно были запущены два главных дизель-генератора, а к спуску приготовлена одна из спасательных шлюпок правого борта. На воде вперемешку со льдом плавали деревянные обломки и упаковочные ящики из-под научной аппаратуры, уже без содержимого, но людей на поверхности не было видно. А ведь это были молодые, здоровые ребята!

Позже выяснилось, что падающий груз по счастью не задел Мякова и Ратникова. Придя в себя после ледяной купели и перенесенного шока, они быстро взобрались на барьер по висящим практически в вертикальном положении саням. Радиста же Валеру Бондарева нигде не было видно. Это было ужасно – потерять человека, нашего товарища! Мы приступили к тщательному осмотру поверхности воды в месте стоянки судна и на участке акватории между судном и барьером.

Наконец, его заметили те, кто находился на барьере. Валерий успел ухватиться за вертикальную связку бревен, предназначенных для смягчения ударов корпуса судна о ледяной барьер на океанской зыби, ставшей причиной обвала барьера. Но оторвать от этого импровизированного кранца радиста и поднять его на борт оказалось непросто. Он слышал голоса, но после нервного шока потерял голос. Его окоченевшие руки свело судорогой, и их невозможно было разжать, хватка оказалась мертвой. Только после того как за борт спустили штормтрап и радиста обвязали страховочным концом, Сергею Ивановичу Волкову с матросами удалось поднять Валерия на борт. Как бы то ни было, парень был спасен и доставлен в судовой госпиталь, где ему оказали срочную медицинскую помощь.

Слава Богу, что обвал ледяного барьера обошелся без человеческих жертв! А ведь в истории антарктических плаваний уже происходило нечто подобное. Во время второй антарктической экспедиции, когда под разгрузкой в районе Мирного стоял дизель-электроход «Лена», произошел обвал ледяного барьера высотой четырнадцать метров. Обломки льда, бревна и бочки с топливом, поднятые на кромку барьера, рухнули на палубу. В результате пострадали одиннадцать человек. Двое механиков получили тяжелые травмы и переломы, семь человек отделались ушибами и травмами полегче, а двое погибли. Это были курсант-практикант АВМУ Евгений Зыков и гидрограф капитан-лейтенант Николай Буромский. Их именами были названы острова, на одном из которых – острове Буромского появилось кладбище погибших в Антарктиде моряков и полярников.

После Восьмой антарктической экспедиции для пополнения запасов суда стали заходить в другие порты. Так, в ходе 9-й САЭ «Обь» посетила сенегальский порт Дакар, расположенный на западном побережье Африки в зоне тропиков. Надо сказать, что в бывшей французской колонии организация снабжения находилась на приличной высоте, но все равно ее нельзя было сравнить с тем, что мы встречали в Кейптауне.

После Дакара судно сделало заход во французский порт Гавр, куда были доставлены участники французской антарктической экспедиции, возвращавшиеся на родину. Французский отряд отличался пестротой состава и своеобразием личностных отношений. Рядовой сотрудник мог запросто устроить скандал руководителю. Похоже, что среди участников этого экспедиционного отряда было много случайных людей с сомнительной репутацией, включая бывших членов радикальной националистической партии ОАС, поднявших в конце 50-х годов антиправительственный мятеж в Алжире, подавленный войсками президента де Голля. Как бы там ни было, но группе моряков экипажа «Оби» удалось посетить Париж с экскурсией, организованной руководством французской антарктической экспедиции.



*Кладбище полярников на острове Буромского*

На маршруте перехода в Ленинград после окончания 10-й САЭ капитан «Оби» получил указание из пароходства о выполнении попутного коммерческого рейса. В порту Абиджан (не путайте с Андижаном!), расположенном в Гвинейском заливе, осталась невывезенная партия



красного дерева. Таким образом, нам предстояло посетить экзотический Берег Слоновой Кости в экваториальной зоне западного побережья Африки. Новость быстро облетела всех находящихся на борту и была принята на ура!

Морякам и возвращающимся на родину полярникам о таком заходе в экзотический порт можно было только мечтать.

С лоцманом на борту, в сопровождении двух буксиров, «Обь» прошла на внутренний рейд порта под погрузку, которая должна была выполняться с помощью судовых тяжеловесных стрел грузоподъемностью до пятидесяти тонн. Вот почему руководство пароходства выбрало для выполнения такого задания наше судно. Данный пример лишний раз свидетельствует о том, насколько универсальными оказались возможности «Оби» и других судов этого типа.

Бревна красного дерева могут показаться огромными, но вес их не превышал двадцати семи тонн. Бревна к борту доставлялись самосплавом на буксире и баржами. На баржах перевозилась древесина, предназначенная для изготовления мебели – партия дорогого красного дерева махагон. В диаметре бревна достигали двух метров и более, чернокожий грузчик, сопровождавший бревно во время сплава и занимавшийся заведением стропов для подъема его из воды, вплоть до последней операции находился на нем, удобно устроившись на его широкой поверхности.

Погрузка велась только в дневное время на два хода в трюмы номер два и три с их твиндеками и шахтами. На одном трюме она велась через левый борт, а на другом – через правый, таким образом исключалась возможность возникновения большого крена судна при одновременном поднятии тяжелых грузов с воды. За этим приходилось следить мне как отвечающему за погрузку. Работа на тяжеловесных грузовых стрелах велась береговыми стивидорами под контролем нашего боцмана и опытных матросов, наблюдающих за правильной эксплуатацией сложного грузового устройства судна.

Сам порт был невелик, да и город тоже. Основу экономики страны составляли сельское хозяйство и лесная промышленность при характерном для южноафриканских стран укладе жизни с его резкими социальными контрастами.

Наряду с обычными формами торговли здесь был в ходу древний товарный обмен, известный у нас как «бартер», освоенный населением нашей страны в девяностые годы. Дешевых сувениров, экзотических фруктов и овощей здесь было достаточно, но нельзя сказать, что этот африканский берег отвечает своему названию и усыпан слоновой костью, пользующейся огромным спросом на мировых рынках. Быть может, когда-то во времена пиратских набегов и колонизации Африки европейцами здесь вместе с работорговлей процветала и торговля слоновой костью. Но все это ушло в далекое прошлое, и здесь куда более наглядно ощущаются перемены, связанные с недавним колониальным прошлым страны, изменившим привычный уклад жизни населения.

Едва ли не самыми популярными экзотическими сувенирами стали для наших моряков плоды кокосовых пальм и ананасы, бывшие тогда большой редкостью в нашей стране, поэтому каждый из нас запасся ими, стараясь сохранить в судовых рефрижераторных камерах до прихода судна в Ленинград.

Закончив погрузку красного дерева, предназначенного, как выяснилось, для доставки в Данию, судно продолжило путь к родным берегам. За несколько дней стоянки судна под погрузкой нам изрядно наскучила экзотика африканских берегов, некогда выложенных слоновой костью, с сохранившимся неизменным тропическим климатом со всеми его прелестями – дневным палящим солнцем и удушливой ночной влажностью.

Через две с половиной недели «Обь» и всех участников Десятой антарктической экспедиции, благополучно вернувшихся домой, торжественно и радостно встретил

Ленинград...

### *Арктика*

Стоянка была недолгой, после частичной смены экипажа судно покинуло гостеприимный Ленинградский порт и отправилось в новый рейс. Во-первых, надо было доставить в Данию груз, взятый на борт в Абиджане при возвращении из Антарктиды, а во-вторых, в дальнейшем судну предстояло работать, руководствуясь планами Мурманского морского пароходства.

В качестве порта назначения для доставки красного дерева был указан датский порт Альборг. Вход в этот небольшой порт находится со стороны пролива Большой Бельт. Провинциальный Альборг мало отличался от других датских городков: чистые асфальтированные улицы, аккуратные ухоженные малоэтажные дома, торговые улочки с магазинами, уютными ресторанами и кафе. Приятно было бродить по ним, наблюдая размеренную и спокойную жизнь датчан. Глядя на них и этот устроенный быт, невольно обращаешься к мыслям о судьбе своего народа: «Боже милостивый! Ну почему же у нас все не так?! Отчего до сих пор процветает в родных пенатах первобытная дикость? Когда же мы достигнем заоблачного благополучия, обещанного нам "отеческим" руководством всемогущей коммунистической партии?»

Выгрузка гигантских бревен драгоценного красного дерева заняла два с половиной дня, этой операцией на этот раз занимались местные стивидоры, пользуясь портовыми средствами.

Оставшийся подкладочный материал, как уникальное подспорье для различных поделок, спрятал у себя в кладовой наш судовой плотник и мастер на все руки Константин Константинович Зайцев.

В Арктике полным ходом готовились к открытию летней навигации, и ледокольно-транспортный флот пароходства подтягивался к Мурманску и Архангельску. Дизель-электроход «Обь» включили в этот список в числе первых, едва он успел вернуться из рейса в Данию. Ему предстояло выполнить высокоширотный арктический рейс к архипелагу Земли Франца Иосифа.

В Мурманском и Архангельском портах в авральном порядке круглосуточно шла погрузка народно-хозяйственных и специальных грузов, полученных от различных отправителей. Надо было спешить, чтобы успеть доставить груз к месту назначения и выгрузить его на припай до наступления арктического лета и начала таяния льда.

В течение короткого сезона летней арктической навигации необходимо было перевезти тысячи тонн различных грузов для снабжения районов Крайнего Севера и Заполярья. В западном секторе Арктики для решения такой крупномасштабной задачи государственного значения привлекались суда не только Мурманского и Северного пароходств, но и Балтийского пароходства, включая принадлежавшие советским прибалтийским республикам, тогда еще входившим в состав СССР. В восточном секторе выполнением этой задачи занимались суда четырех дальневосточных пароходств.

Все это осуществлялось под руководством серьезной организации – Главного управления Северного морского пути, или просто Севморпути (СМП), после непродуманной ликвидации которой осталась скромная «конторка» – Администрация СМП при Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ.

На местах в Арктике вопросами непосредственного управления арктическими операциями занимались штабы морских операций, находившиеся в Диксоне и Певеке. Главной задачей штабов было обеспечение безопасности мореплавания в арктическом бассейне и своевременной доставки грузов в этом регионе.

С полным грузом в трюмах и на палубе, взяв на борт пассажиров и сопровождающих грузы, «Обь» снялась из Архангельска и отправилась в самостоятельное ледовое плавание, лишь у кромки тяжелого льда судно должен был взять на проводку ледокол.

Форсировать такой лед мог тогда только самый мощный в то время атомный ледокол «Ленин», которым командовал известный уже нам полярный капитан Борис Макарович Соколов. Ему, надо полагать, было приятно взять под свою опеку «Обь» и проложить для нее путь в паковом льду. У ветеранов экипажа были еще свежи воспоминания о том, как он в качестве дублера капитана Свиридова разделил с ними испытания, выпавшие на долю участников Шестой антарктической экспедиции. Капитаны ледокола и дизель-электрохода встретились как старые друзья.

Но пробить канал в паковом льду и провести «Обь» к месту выгрузки даже для атомного ледокола оказалось непростой задачей. Помимо заснеженного толстого льда на пути атомного богатыря встали торосы высотой до четырех метров. Для поиска оптимального маршрута перехода к Земле Франца Иосифа из Штаба морских операций на Диксоне прибыл самолет стратегической ледовой разведки Ли-2, на борту которого находились капитаны-наставники А.А. Бромберг и И.И. Шарбаронов. Задачи ближней разведки возлагались на бортовой вертолет ледокола «Ленин». Форсирование льда ледоколом продолжалось несколько суток, а «Обь» в это время дожидалась его возвращения у кромки громадного ледяного поля...

Начинался июнь, и незаходящее арктическое солнце в безветренные дни, так же как и в Антарктиде, пригревало довольно сильно, вызывая у моряков желание выйти на лед и погонять футбольный мяч.

Это давало хорошую разрядку между вахтами, однако мяч удалось погонять только раз. Второй попытке помешал доклад вахтенной службы с верхнего ходового мостика, обнаружившей белого медведя, показавшегося из-за торосов и направившегося в сторону нашего судна.

По судовой трансляции было немедленно сделано объявление о появлении зверя, и наши игроки быстро ретировались на борт, не забыв поднять парадный трап во избежание визита непрошеного гостя. Кто знает, что у него может быть на уме.



*Попробуй – ка откажи такому попрошайке*

Хозяин Арктики, скорее всего, решил поохотиться за тюленем у кромки льда, но

соблазнительный запах, тянувшийся с судового камбуза и от его аппетитных отходов, заставил зверя отказаться от своих прежних намерений. Медведь не спеша, но уверенно подходил к борту судна, рассчитывая на заслуженное подавание. Может быть, этому арктическому бродяге уже приходилось встречаться с кораблями и воспользоваться щедростью моряков, так что медведь уже, наверное, предвкушал трапезу...

Моряки и пассажиры, естественно, высыпали на палубу, оставаясь недосыгаемыми для медведя и стараясь запечатлеть редкую встречу с исполином арктических просторов. Хотя полярного медведя и называют белым, но на самом деле его шерсть отдает легкой желтизной.

Тем временем мишка подошел к борту. Неторопливо обойдя судно, он спокойно и с достоинством позировал судовым фотографам, рассчитывая на заслуженные гостинцы. Медведю не пришлось долго ждать, наши повара вытащили на палубу целую бадью с пищевыми отходами. Учув аромат, медведь встал на задние лапы, демонстрируя свой богатырский, более двух с половиной метров, рост и протянул к нам передние, обнаружив готовность принять моряцкое угощение. Когда стали спускать бадью, медведь сноровисто ухватил ее могучими лапами, как бы опасаясь, что его могут лишить добычи. «Как бы не так!» – можно было прочесть в этой позе. Только расправившись с содержимым, мишка потерял интерес к бадье.

Чуткое отношение моряков вполне устраивало медведя, и он решил задержаться рядом с судном, рассчитывая, что и впредь может полагаться на участие человека и не останется голодным. Но из-за такого опасного соседства моряки лишились возможности не только погонять мяч, но и провести частичную покраску корпуса судна со льда, воспользовавшись хорошей погодой и несколько затянувшимся ожиданием ледокола.

Хочется рассказать еще об одном интересном эпизоде, связанном с таким же мишкой...

Дизель-электроходу «Обь» довелось принять участие в съемках кинофильма «Красная палатка» в постановке известного советского режиссера Колотозова. Фильм был посвящен истории спасения экспедиции Умберто Нобиле, попытавшейся достичь Северного полюса на дирижабле «Италия».

Согласно сценарию надо было отснять сюжет встречи человека с хозяином Арктики, для чего, естественно, потребовалось наличие живого белого медведя, не включенного заблаговременно в состав исполнителей. Его следовало срочно отыскать среди арктических льдов. Для поисков решили воспользоваться судовым вертолетом, но задача оказалась не из легких. На поиски медведя отправился заслуженный летчик-испытатель Алексей Каш, и через некоторое время его труды увенчались успехом, правда, арктический бродяга оказался далеко от судна. Пилоту надо было заставить зверя отправиться в сторону судна. Сказать-то легко, но как это выполнить? Ведь медведь не понимает, чего пытается от него добиться человек в воздушной машине, постоянно крутящийся над ним и не дающий ему покоя в родной ледяной пустыне.

Как ни метался мишка из стороны в сторону, но настырный летчик заставил его бежать в нужном направлении. Непрерывное преследование утомило медведя до предела. Спасаясь от назойливой «мухи», медведь пытался залечь среди торосов, его даже стали одолевать приступы «медвежьей болезни», следы которой были хорошо заметны на снегу. Наконец недалеко от судна ему попала небольшая полынья, которую он воспринял как шанс на спасение. Медведь устремился к ней и в отчаянии бросился в воду, надеясь укрыться хотя бы здесь от своего мучителя. Но его надежды не оправдались, неутомимая машина преследовала его повсюду. Летчик зависал над медведем и напором воздуха от винта, работающего в режиме форсажа, поднимал волны, захлестывавшие зверя с головой. Вода попадала ему в ноздри, мешая дышать. Медведь не ожидал, что на его долю выпадут такие жестокие муки, и наконец не выдержал;

исчерпав все свои силы в неравной схватке, он был вынужден вскарабкаться на кромку льда недалеко от борта «Оби».

Измученный длительной гонкой исполин рухнул, вытянувшись на льду во весь свой гигантский рост. Начинающему артисту пришлось уступить воле человека и сдаться на милость победителя, оставалось только отдышаться и придти в себя.

За перенесенные муки мишка был щедро вознагражден обильным обедом, приготовленным ему на судовом камбузе. Знал бы мишуня заранее, какое его ждет угощение, включая десерт, представленный несколькими банками сгущенного молока, он бы, наверное, добровольно и без конвоя отправился на съёмочную площадку.

Насытившись, медведь стал приходить в себя. Банки со сгущенкой он мастерски открывал «коготками» могучих лап, отбрасывая в сторону опорожненную тару.

Наконец стало понятно, что «артист» готов к работе. По замыслу режиссера надо было отснять крайне рискованную сцену встречи человека с медведем, один на один. Опасности подвергалась и жизнь Никиты Михалкова – партнера медведя, и жизнь оператора, находившегося рядом с ними со своей камерой. Только благодаря тщательным мерам безопасности в фильме появились короткие фрагменты с участием нашего косолапого героя.

Сегодня можно с иронией отнестись к отснятой сцене, но Михалкову тогда определенно было не до смеха. За бесцеремонную попытку «угостить косолапого килечкой», он едва не поплатился головой. Вряд ли нам довелось бы в таком случае увидеть будущие киношедевры знаменитого режиссера.

Самые тяжелые участки ледового поля штурмовал атомный ледокол «Ленин». Но даже при его мощной паросиловой установке он едва продвигался вперед. Тем не менее он справился с поставленной задачей. Несколько дней спустя ледовый богатырь, преодолев самый сложный торосистый участок ледового канала, вышел к двадцатиметровой изобате и возвратился к «Оби».

В ту пору арктическая навигация еще не была круглогодичной, как теперь, и для того чтобы морские суда могли подняться вверх по Енисею, необходимо было вначале пробить проходы в ледяном припае, закрывавшем вход в устье реки. Эта задача была поставлена перед экипажем атомного ледокола, и он успешно с ней справился. Капитан ледокола Борис Макарович Соколов, бывший член экипажа «Оби», сделал все возможное для того, чтобы наше судно как можно быстрее стало под разгрузку, пока еще прочен припайный лед. Следует заметить, что согласно действующим инструкциям ледокол «Ленин», как корабль с атомной энергетической установкой, мог работать на акватории с глубиной не менее двадцати метров.

Но за этой изобатой до подхода к назначенному месту разгрузки «Оби» оставался протяженный, сложный участок ледовой трассы. На смену атомоходу пришел дизель-электрический ледокол «Москва», уступающий атомоходу по мощности в два раза. Но другого выбора у нас не было. Тем не менее этот ледокол справился со своей задачей. Приняв эстафету от своего собрата, ледокол «Москва» взял нас на проводку и привел «Обь» к месту разгрузки. А выгрузить на припайный лед несколько тысяч тонн груза для экипажа нашего судна было привычным делом, и с этой операцией мы, как всегда, справились успешно. Так закончился для нас этот необычный высокоширотный арктический рейс.

Мы возвращались в Мурманск, не имея представления о том, что нас может ожидать в ближайшем будущем. Но долго ждать нового задания не пришлось: последовало распоряжение пополнить запасы топлива до полного и следовать в Арктику. Как обычно, в порту нас встречали наши жены, среди которых была и моя Галина Николаевна с подростком «самоходом» – вставшим на ножки сыном.

Служба эксплуатации парохозяйства уточнила поставленную задачу: судну предстояло

доставить дизельное топливо для заправки одного из ледоколов, работающих в районе Новой Земли, а затем вернуться в Архангельск. В сложившихся обстоятельствах капитан Николай Михайлович Свиридов предложил нашим женам совершить небольшую морскую прогулку и остаться на борту до возвращения судна в Архангельск. Это было здорово! Впервые в жизни мне выпала возможность выйти в море, не расставаясь со своей маленькой семьей. К счастью, погода стояла благоприятная, и Баренцево море было спокойно. У берегов Новой Земли, в проливе Карские Ворота, состоялось randevu с ледоколом «Капитан Воронин». Мы без особых проблем откачали предназначенное ему топливо и ушли в Архангельск.

В этом недельном рейсе нашим женам посчастливилось не только совершить морскую прогулку и познакомиться с достопримечательностями Северного морского пути, но и увидеть в работе своих мужей-моряков.

Совершенно неожиданно возникла перспектива отправиться с грузом целлюлозы в Англию. Это было как-то уж очень необычно для нашего судна: полным ходом продолжалась летняя арктическая навигация. Однако все объяснилось просто – готовилась очередная антарктическая экспедиция, в которой «Оби» снова отводилась главная роль. А перед походом к берегам Антарктиды судно должно было пройти доковый ремонт на Кронштадтском морском заводе, куда мы и прибыли транзитом из Англии.

После месячного пребывания в ремонте мне наконец-то предоставили отпуск. Три продолжительных похода к берегам Антарктиды не помешали своевременно сдать положенные экзамены, поэтому ничего другого не оставалось, как перевестись на другое судно, не задерживающееся в море надолго, и заканчивать обучение в Ленинградском высшем инженерном морском училище имени адмирала С.О. Макарова.

#### Глава 4 Возвращение в Антарктиду

Ах ты, сказка безмолвия,  
Заманила парней,  
Навсегда коронованных,  
И совсем не царей...

Виктор Смирнов, участник 10-й САЭ

#### *Снова на «Оби»*

Того, кто хоть раз побывал в Антарктиде, не отпускает мечта побывать там снова, несмотря на всю суровость Белого континента. Перед глазами, словно наяву, возникают неповторимые пейзажи короткого антарктического лета: многочисленные колонии пингвинов; проплывающие мимо стада китов, лежбища морских слонов и тюленей-леопардов, греющихся на ослепительно ярком солнце... Все эти красочные сюжеты надолго остаются в памяти любого, кто хоть раз побывал в царстве вечных ледников и гигантских айсбергов, охраняющих загадочный континент от натиска так называемого цивилизованного мира.

Мне посчастливилось в шестидесятые-семидесятые годы в составе экипажей дизель-электроходов «Обь» и «Гижига» принять участие в освоении Антарктиды и в создании сети полярных станций, испытав на себе экстремальные климатические условия этого континента – продолжительную холодную зиму, погруженную во мрак глубокой полярной



ночи, и короткое прохладное лето с его ярким незаходящим солнцем, неспособным растопить эти вечные снега и льды, а также ураганные ветры, которые могут нагрянуть в любое время года. Немногие представители флоры и фауны смогли приспособиться и выжить в подобных условиях, и мы просто обязаны сделать все, чтобы сохранить этот уникальный мир...

Поработав пару лет после окончания ЛВИМУ на различных судах пароходства, таких как пароход «Адам Мицкевич», дизель-электроходы «Индиگیرка» и «Рионгэс», я вернулся в качестве старпома на свою родную «Обь» под начало капитана Эдуарда Иосифовича Купри. Корабль в это время готовился к очередной антарктической экспедиции.

За минувшие четыре года сменилась часть экипажа. Из числа судоводителей, ходивших в море с капитанами Н.М. Свиридовым и О.И. Воденко, остался мой добрый старый товарищ Сергей Иванович Волков, совершивший уже девять рейсов к берегам Антарктиды. Подменив капитана в арктическом рейсе, Сережа ушел в продолжительный отпуск и через год вернулся на судно уже в качестве его дублера.

Пропустив три антарктические экспедиции, на судне по-прежнему работал наш уважаемый первый помощник капитана Виктор Алексеевич Ткачев, хранитель истории корабля. Хотя на судне имелись три штатных радиста, Виктор Алексеевич по старой привычке как мастер эфира частенько садился за пульт радиооператора.

В компании механиков тоже произошли значительные изменения: вторым механиком уже третий год работал прекрасный специалист Геннадий Петрович Ежов, позже он станет главным механиком на нашем судне.

В антарктических экспедициях, в условиях длительного автономного плавания в отрыве от ремонтной базы, судовые механики приобретают специфический опыт и особые навыки обслуживания механизмов в экстремальных условиях. «Обь» вполне можно сравнить с предприятием средней мощности. Помимо четырех главных машин на судне имелось около десятка других двигателей и электрических моторов общей мощностью более двенадцати тысяч киловатт, необходимой для обеспечения движения судна, функционирования различных судовых устройств и комфортных условий жизнедеятельности экипажа и членов экспедиции. Всем этим обширным хозяйством занимались наши механики, мотористы и электрики, многие из которых проработали здесь по несколько лет, а кое-кто начиная с первых антарктических рейсов судна, такие как старшие мотористы Геннадий Григорьевич Рогов, Виктор Георгиевич Калашников, Георгий Иванович Миминошвили и Иван Георгиевич Хвалеев (ставший позднее рефрижераторным механиком на судне).

После ухода с капитанского мостика Николая Михайловича Свиридова, экипаж «Оби» на протяжении последних четырех антарктических экспедиций возглавлял капитан дальнего плавания Эдуард Иосифович Купри. До этого он прошел школу высокоширотного плавания на ледоколах и ледокольно-транспортных судах Мурманского пароходства: работал на ледорезе «Литке» и ледоколе «Ермак», служил старпомом на дизель-электроходах «Днепрогэс» и «Лена», а перед назначением на «Обь» подменял капитана на дизель-электроходе «Индиگیرка».

Главным механиком на «Оби» остался Николай Александрович Афанасьев. Он был отличным специалистом, но почему-то всегда находился в ненужной оппозиции к капитанам, будь то Н.М. Свиридов, О.И. Воденко или же Э.И. Купри. Таким образом, на судне не затихала «локальная холодная война», создающая нездоровую атмосферу в экипаже. Основной причиной сложившейся ситуации являлись неудовлетворенные амбиции главного механика. Следует заметить, что его брат занимал тогда должность заместителя министра морского флота, а позднее стал руководителем «Севморпути», что, наверное, и позволяло Николаю Александровичу оставаться в экипаже «Оби» несмотря на его неуживчивый характер.

А впереди нас ожидали новые рейсы в Антарктиду в составе 15-й, 16-й и 17-й САЭ.

Организация подготовки к экспедициям осталась практически прежней, за исключением плановых заходов «Оби» для пополнения запасов. Вместо известных нам Кейптауна и Дакара в планах фигурировали Лас-Пальмас и Санта-Крус-де-Тенерифе, расположенные на Канарских островах. Эти острова находятся на перекрестке морских путей, соединяющих страны разных континентов, в зоне субтропиков с мягким океаническим климатом. Среднегодовая температура воздуха здесь не опускается ниже двадцати градусов по Цельсию, что делает их привлекательными не только для моряков, но и для туристов из стран Европы и Америки, особенно в настоящее время.

Суда, заходящие в эти порты, могли пополнить свои запасы, правда, чаще всего это приходилось делать на рейдовой стоянке в связи с недостаточной протяженностью причальной линии. Цены на свежие продукты, овощи и фрукты здесь были ниже, чем в Гибралтаре и Сеуте, а это является одним из наиболее существенных факторов, определяющих привлекательность порта в глазах моряков. Кроме того, имеется возможность приобрести все необходимое в дальнем рейсе, а заодно отдохнуть на замечательных пляжах, полюбожившихся привередливым туристам.

Как правило, доставка припасов на судно осуществлялся береговыми средствами, а члены экипажа съезжают на берег, пользуясь судовыми шлюпками.

Дальнейшее плавание «Оби» после захода на Канарские острова мало чем отличалось от предыдущих рейсов в Антарктику, разве что в списке полярных станций появилась новая станция Беллинсгаузен, открытие которой в январе 1968 года не обошлось без участия экипажа дизель-электрохода «Обь» в период проведения 13-й САЭ.

### *О славных морских делах «Оби»*

Хочу рассказать, как экипаж «Оби» оказал помощь судам японской антарктической экспедиции, попавшим в трудное положение. События развивались следующим образом...

Обеспечение японской антарктической станции, расположенной в заливе Лютцов-Хольм, было возложено на ледоколы «Сойя» и «Фудзи». Характерной особенностью этого залива, расположенного в восточном секторе Антарктиды (между 37-м и 40-м меридианами восточной долготы), является исключительно сложная ледовая обстановка, из-за чего в январе-феврале работающие здесь ледоколы часто оказывались в ледовом плену. При подобных обстоятельствах в феврале 1957 года ледокол «Сойя» из состава сил Морских сил самообороны Японии, только что покинувший японскую антарктическую станцию Сева, оказался в ледовом плену в этом заливе.

Дизель-электроход «Обь» находился тогда в шестистах милях к северу, занимаясь научно-исследовательскими работами на океанологическом разрезе по двадцатому меридиану восточной долготы, являющемуся условной границей водораздела Атлантического и Индийского океанов. Судовые радисты услышали в эфире сигналы тревоги, переданные японским ледоколом. Несмотря на то, что плановые работы не были закончены, а запасы воды и топлива подходили к концу, капитан «Оби» Иван Александрович Ман срочно отправился на помощь японцам. Ситуация действительно оказалась сложной. Торосистый лед не позволял ледоколу сдвинуться ни вперед, ни назад. Преодолеть перемычку пакового льда оказалась этому ледоколу не под силу.

Трое суток спустя «Обь» вошла в залив Лютцов-Хольм и без промедления приступила к форсированию труднопроходимого сплоченного льда. Судну приходилось часто останавливаться для разбега, чтобы пробиться немного вперед. И так час за часом ему удалось преодолеть двенадцатимильную перемычку тяжелого льда, на южной кромке которой уже

десять дней находилась в ледовом плену «Сойя».

Подойдя к ледоколу и взломав ледовые тиски, наша «Обь» взяла «Сойю» на проводку и вывела на север, где ее уже поджидало японское учебное судно «Умитака-Мару».

С борта ледокола «Сойя» от руководителей японской антарктической экспедиции в адрес капитана И.А. Мана и его экипажа полетели радиogramмы с выражением признательности за бескорыстную дружескую помощь, оказанную русскими моряками. Примерно через месяц «Обь» снова встретилась с «Сойей», но уже в иных, более благоприятных обстоятельствах, в Кейптауне, где состоялся обмен фотоматериалами, связанными с освобождением японского ледокола из ледового плена.

Прошло три года, и «Обь» снова пришла на помощь «Сойе». Это случилось в январе 1960 года, когда ледокол оказался зажат тяжелыми торосистыми льдами в неизвестном заливе Лютцов-Хольм. «Обь», выполнявшая пятый антарктический рейс под командованием капитана Дубинина Александра Осиповича, успешно пробилась сквозь тяжелые льды и вывела «Сойю» из ледового плена.

Эти примеры лишний раз доказывают, какими прекрасными данными обладал дизель-электроход «Обь», насколько совершенными были его конструкция и обводы корпуса, как он замечательно управлялся во льдах.

Такие же оценки можно было услышать из уст капитана ледокола «Сойя». За оказание помощи ледоколу капитан и экипаж «Оби» удостоились благодарственной телеграммы руководителей японского правительства и широкого общественного признания, поскольку операция по вызволению «Сойи» из ледового плена оказалась в центре внимания мировой общественности и японской прессы. Телеграммы благодарности приходили не только от ученых, моряков и общественных деятелей, но и от счастливых родственников членов экипажа этого ледокола. А ученики одной из японских школ в сопроводительном письме к сувенирам, отправленным в адрес моряков, писали: «Оказание помощи "Сойе" вызвало глубокое чувство благодарности у нашего народа... Наши глаза наполняются слезами восхищения...»

Японцы, убедившись на собственном опыте, что для работы в Антарктиде требуются ледоколы большей мощности, построили в шестидесятых годах новый ледокол «Фудзи», пришедший с дружественным визитом на станцию Молодежная в 1966 году, где в это время стояла под разгрузкой «Обь». Так состоялось ее знакомство с новым флагманом японской антарктической экспедиции, с которым пять лет спустя «Оби» предстояло встретиться при иных обстоятельствах.

Казалось бы, новый ледокол «Фудзи» с энергетической установкой мощностью в двенадцать тысяч лошадиных сил может теперь беспрепятственно работать в антарктических водах. Но увы!

В феврале 1970 года после отхода от станции Сева при форсировании тяжелого пакового льда все в том же злополучном заливе Лютцов-Хольм ледокол поломал лопасти гребного винта – одного из двух – и... оказался в ледовом плену!

«Обь» в то время заканчивала выгрузку для обсерватории Мирный в районе Берега Правды, работая по планам 15-й САЭ. На этот раз японцам пришел на помощь капитан Э.И. Купри.

Переход корабля из Мирного через покрытое льдом море Дейвиса до меридиана японской антарктической станции с последующим форсированием крупнобитого льда в заливе Лютцов-Хольм занял около девяти суток. С ледоколом «Фудзи» поддерживалась устойчивая радиосвязь. Преодолев несколько десятков миль в тяжелых льдах, дизель-электроход вышел к кромке мощного пакового льда, задержавшего дальнейшее продвижение, и остановился в тринадцати милях от «Фудзи».

На первый взгляд ситуация, открывшаяся глазам стоявших на верхнем мостике «Оби», показалась безнадежной: мощности нашего судна для форсирования пакового льда было явно недостаточно. Для объективной оценки ледовой обстановки в районе операции поднялся в воздух турбовинтовой вертолет ледокола «Фудзи», на борт которого был взят и наш капитан. Полет продолжался недолго, после проведения авиационной разведки японский вертолет возвратился на «Обь» для подведения итогов. В совещании приняли участие капитаны обоих судов – Э.И. Купри и г-н Исобе, начальник 15-й САЭ Павел Кононович Сенько и начальник 10-й Японской антарктической экспедиции доктор Кон Кусуноки. Между двумя кораблями пролегла десятимильная полоса непроходимого пакового торосистого сплоченного льда, толщина которого местами достигала шести метров. Совещание руководителей обеих антарктических экспедиций приняло однозначное решение – ждать перемены направления ветра и, соответственно, изменения ледовой обстановки в заливе Лютцов-Хольм. Это не было решением, принятым «на авось», оно опиралось на многолетний опыт работы в Арктике и Антарктике.

Первая попытка «Оби» помочь аварийному ледоколу оказалась неудачной, и теперь нам самим следовало срочно выбраться из тяжелого льда, чтобы избежать участи «Фудзи». Дело это оказалось непростым...

Продвигаться обратно на север оказалось тяжелее, чем пробиваться на юг к ледоколу. Естественно, на протяжении нескольких дней сохранялся северный ветер, и плотность льда по маршруту перехода только увеличилась. «Обь» с невероятным трудом выбиралась из ледовых тисков коварного залива Лютцов-Хольм.

Наконец, после полутора вахт работы на форсированных режимах энергетической установки судоводители вывели «Обь» на открытую воду, и судно отправилось по назначению к советской антарктической станции, находившейся в двухстах милях восточнее залива.

Ледокол «Фудзи» продолжал оставаться в ледовом дрейфе, с ним поддерживалась регулярная радиосвязь. По договоренности с японцами капитан «Оби» обещал возвратиться к аварийному ледоколу после завершения операций на станции Молодежная.

Шли дни, но ситуация в заливе Лютцов-Хольм оставалась прежней, и ледокол «Фудзи», продолжал дрейфовать на юго-запад вместе с массивом пакового льда. Но все-таки решение ждать оказалось абсолютно правильным. Прошло одиннадцать суток, и природа смилостивилась над японскими моряками. Вместо устойчивого, продолжительного северо-восточного ветра задул ветер благоприятных для нас направлений, и вслед за этим быстро стала меняться ледовая обстановка в заливе Лютцов-Хольм. Лед стал более разряженным, и после двадцати двух суток ледового пленения ледокол самостоятельно вышел на открытую воду и отправился в Кейптаун на ремонт.

Кажется, что в данном случае «Обь» в общем-то не принимала участия в освобождении аварийного ледокола «Фудзи» из ледового плена, но японские моряки с благодарностью отозвались на заботу, опеку и дружеское участие в их судьбе русских моряков. В адрес капитана и экипажа «Оби» поступила радиограмма, переданная с борта японского корабля, с выражением признательности за поддержку и готовность придти на помощь в трудной ситуации, как это уже не раз бывало во время совместной работы в Антарктиде.

### ***Как открываются антарктические станции***

Процесс открытия антарктической станции далеко не прост, как это может показаться непосвященному. Начинается он с серьезного научного обоснования необходимости создания станции и связан с огромными затратами финансовых средств и материальных ресурсов.

Наряду с этим требуется значительное время для обследования района, где предполагается установить будущую научную полярную станцию. Никто не может сказать, насколько продолжительной окажется такая рекогносцировка. И только после ее завершения начинается практическая реализация намеченных планов: в соответствии с утвержденной сметой и спецификацией на борт судна принимается необходимый груз, моряки доставляют его к будущей станции и строители приступают к работе.

Рекогносцировка места новой станции в труднодоступных районах Антарктиды представляет, как правило, отдельную задачу антарктической экспедиции. Ее суть заключается в устройстве временной станции без обслуживающего персонала. По существу это является своеобразной декларацией прав на «застолбленный» участок, о чем информируются мировое сообщество и все участники программы исследований Антарктиды.

Обсерватория Мирный, береговые антарктические станции Новолазаревская и Беллинсгаузен были открыты сразу же после рекогносцировки районов их будущего местонахождения, правда, происходило это в иных условиях и ледовая обстановка тогда была другой.

История открытия обсерватории Молодежная связана с тремя антарктическими экспедициями, начиная с 7-й САЭ.

Про открытие других антарктических станций, расположенных на Берегу Отса и в море Амундсена, стоит рассказать особо.

Как и прежде, здесь не обошлось без моряков Мурманского морского пароходства, ставших одними из важнейших участников освоения и изучения Антарктики в составе двадцати одной советской антарктической экспедиции. Трудно переоценить сложность, масштабы и значение сделанного ими за эти годы.

Одна из главных задач, поставленных перед экипажем «Оби» в 15-й САЭ, заключалась в проведении рекогносцировочных работ, связанных с поисками места для создания новой антарктической станции на Берегу Отса, названного в честь одного из участников экспедиции Роберта Скотта, погибшего при возвращении с Южного полюса в 1912 году.

Как известно, Берег Отса расположен к западу от моря Росса на Земле Виктории между 155-м и 164-м меридианами восточной долготы. Постоянное присутствие многолетнего пакового льда в этом районе делает его труднодоступным и препятствует подходу судов к берегам Белого континента. Частичную аэрофотосъемку этих мест выполнила американская экспедиция под руководством Ричарда Бэрда в 1946–1947 годах. Тем не менее Берег Отса по-прежнему оставался «белым пятном» на географических картах. Лишь в 1958 году наш дизель-электроход «Обь», принимавший участие в Третьей антарктической экспедиции Академии наук СССР, смог подойти к нему поближе. Несмотря на исключительно сложные условия плавания, в результате комплексных астрономических и аэрофотосъемочных работ на карту были нанесены новые географические объекты, включая горные хребты и пики, ледниковые системы, заливы и острова.

Прошло двенадцать лет, и «Обь» вернулась к Берегу Отса. Чтобы продвинуться вперед хотя бы на сотню метров, нашему, казалось бы, достаточно мощному судну приходилось вновь и вновь отходить назад и с разбегу пробиваться сквозь тяжелые льды, закрывшие подходы к береговой черте. Но все-таки работающие на полную мощность четыре дизель-генератора и тринадцать тысяч тонн массы корабля, усиленные инерцией переднего хода, позволили пробиться сквозь вековые торосы. Труднее всего нам пришлось, когда на маршруте перехода «Оби» между островами Баллени и континентом обнаружилось скопление айсбергов и многолетних дрейфующих льдов, вставшее, как и в прошлые годы, на пути к намеченной цели.

В таких условиях невозможно обойтись без помощи авиации. На этот случай мы

располагали двумя бортовыми самолетами ледовой разведки Ан-6. Но чтобы поднять в воздух такие машины, требовалось найти мало-мальски приличную льдину и привести ее в порядок, убрав с взлетной полосы торосы и снежные заструги. Так продолжалось раз за разом: отыскивая подходящую льдину, судно останавливалось, на лед спускали один из самолетов, поставленных на широкие лыжи. Разбежавшись по импровизированной взлетно-посадочной полосе, машина взмывала ввысь, оглашая безмолвную арктическую пустыню ревом своего двигателя. На «аннушках» мастерски работали полярные летчики Юрий Матятин и Леонид Зотов.

Кажется, что здесь ничто не изменялось в течение столетий, хотя наши знания об этих местах оставались крайне скудными. Хорошо, что теперь можно было воспользоваться данными искусственных спутников Земли, поскольку в обсерваториях Мирного и Молодежной имелась аппаратура приема фотоснимков, сделанных космическими аппаратами. Со станций они транслировались по радио на борт судна, что позволяло объективно оценить реальную ледовую обстановку и выбрать оптимальный маршрут для выхода к прибрежной полынье.

После того как удалось отыскать подходящее место стоянки судна и оборудовать взлетно-посадочную полосу, «аннушки» приступили к проведению воздушной разведки и поиску площадки, пригодной для развертывания новой антарктической станции. В рекогносцировочных полетах помимо капитана судна и начальника 15-й САЭ Павла Кононовича Сенько принимали участие геологи, магнитологи и гидрографы. Из-за штормовых ветров и приливо-отливных явлений припайный лед разрушался, и судну не раз приходилось искать новое место стоянки и заново обустраивать «аэродром подскока».

Все-таки после десятков полетов и анализа их результатов руководством было принято рациональное решение. Суть его заключалась в том, что единственным подходящим местом для создания новой станции является район выхода горных пород, свободный ото льда, представлявшей собой скальную площадку, расположенную в семи милях к востоку от ледника на высоте около трехсот метров над уровнем океана.

В одном из твиндеков «Оби» приготовили небольшой щитовой домик – «балок», детали которого были заранее промаркированы для ускорения сборки. Детали домика доставили самолетом на ледниковый аэродром, находящийся недалеко от будущей станции, откуда его на руках подняли на скалу к месту будущей стройки наши моряки. Одновременно с этим гидрографы, после выполнения необходимых обсервационных работ, заложили астрономический пункт в точке с координатами будущей станции 69°30' южной широты и 159°23' восточной долготы. 27 января 1970 года состоялся митинг по случаю открытия временной станции Ленинградская с участием летчиков, полярников и моряков во главе с капитаном Э.И. Купри и начальником экспедиции П.К. Сенько, завершившийся церемонией подъема Государственного флага СССР под звуки гимна. Символично, что это произошло ровно через 150 лет после открытия Антарктиды нашими славными мореходами Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазаревым.

Внутри станции по установившейся традиции оставили неприкосновенный продуктовый запас (НЗ) и тетрадь с записью на русском и английском языке, зафиксировавшей дату открытия станции. Первому человеку, вошедшему в этот дом, предлагалось от имени участников 15-й САЭ воспользоваться НЗ и пригубить традиционной русской водки. После завершения церемонии открытия участники мероприятия были доставлены самолетами к борту дизель-электрохода «Обь», а судно направилось на запад в соответствии с планом работы 15-й САЭ, продолжая операцию по обеспечению наших южнополярных станций.

Этот рейс «Оби» завершался посещением недавно открытой – естественно, при участии наших моряков – станции Беллинсгаузен в проливе Дрейка, где с нетерпением ждали наших грузов.



Редкий антарктический рейс дизель-электрохода обходился без операции по удалению аппендицита в судовом госпитале. Пациентами нашего доктора, которому иногда ассистировали врачи антарктических станций, становились члены экипажа, полярники или летчики. Не удалось избежать этой участи и автору, угодившему на операционный стол перед самым уходом из Антарктиды во время стоянки судна на рейде станции Беллинсгаузен. Операцию выполнил замечательный хирург из Военно-медицинской академии Николай Сергеевич Бойков, к сожалению, очень рано ушедший из жизни. Вечная память ему!

Послеоперационный период оказался коротким, видно, рука у нашего хирурга оказалась легкой, да и мой организм был тогда еще достаточно крепким. Не прошло и недели, как я забыл об операции, сделанной в необычных условиях, тем более что «Обь» готовилась к заходу в «сказочный» южноамериканский порт Рио-де-Жанейро. Так «романтически» завершился для меня пятнадцатый антарктический рейс «Оби».

А впереди уже маячила очередная, Шестнадцатая антарктическая экспедиция, в которой «Оби», как и раньше, выпадала роль флагмана.

Главная задача этой экспедиции заключалась в том, чтобы построить и ввести в строй новую антарктическую станцию Ленинградская, место для которой отыскивали в январе 1970 года.

Как всегда, перед рейсом в Антарктиду произошла замена части экипажа. На «Обь» вернулся из продолжительного отпуска мой старый добрый друг Сергей Иванович Волков. С одной стороны, это было приятно, с другой – несколько обидно, поскольку при его большом опыте плавания в арктических водах он был назначен всего лишь дублером капитана. Еще тогда, когда только начиналась моя служба на «Оби» в качестве четвертого, третьего и второго штурмана, я настойчиво старался перенять его опыт. На протяжении всех лет совместной службы мы с ним всегда находили взаимопонимание. Так постепенно наши уважительные служебные отношения перешли в многолетнюю дружбу. И для меня его возвращение в экипаж означало, что в любой сложной ситуации я, как старпом «Оби», могу рассчитывать на его совет и поддержку. Таким был мой друг Сергей Иванович!

Сменилось также руководство машинной команды «Оби», которую теперь возглавил Геннадий Петрович Ежов. До этого он четыре года занимал хлопотливую должность второго механика и проявил себя талантливым рационализатором, успешно справлявшимся с решением сложных вопросов эксплуатации энергетической установки корабля в условиях продолжительного автономного плавания. С его назначением главным механиком прекратилась наконец «холодная война» с судоводителями, затеянная его предшественником – «незаменимым и непотопляемым» Николаем Александровичем Афанасьевым.

Хочется чуть подробнее рассказать о Геннадии Петровиче. Он был потомственным моряком. Его отец, Петр Павлович, в свое время плавал в Мурманском пароходстве старшим механиком на судах типа «Либерти» – пароходах «Александр Суворов», «Душанбе» и «Сталинобад», построенных в США в период Великой Отечественной войны. Брат Геннадия Петровича Валентин после окончания ЛВИМУ работал в Арктике гидрографом и лоцманом Полярной гидрографии. Прошли годы, дети Ежовых – выпускники ЛВИМУ – трудятся на море: Игорь, как отец, стал старшим механиком, а дочь Люба – одним из руководителей солидной транспортной компании в Санкт-Петербурге. Следует заметить, что зять Маргариты Ивановны и Геннадия Петровича – Андрей – также окончил ЛВИМУ. Вот такая замечательная морская династия Ежовых живет в Санкт-Петербурге.

Но возвратимся к экипажу «Оби». Произошли кадровые изменения и в составе штурманов, механиков, электромехаников и радистов.

В частности, обязанности второго электромеханика приняла Зинаида Матвеевна

Федорова, бывший старший преподаватель электромеханического факультета АВИМУ. Вот с таким обновленным экипажем под командованием Эдуарда Иосифовича Купри дизель-электроход «Обь» покинул Ленинград и отправился в шестнадцатый антарктический рейс. Для нашего капитана этот поход к берегам Белого континента стал шестым по счету. При его личном участии уже состоялось открытие станции Беллинсгаузен, теперь же ему предстояло открыть новую антарктическую станцию Ленинградская.

Нет необходимости рассказывать о заходах судна на пути в Антарктиду на известные уже нам Канары и посещении обсерватории Мирный. «Обь» стремилась как можно раньше добраться к Берегу Отса и приступить к выполнению главной задачи Шестнадцатой антарктической экспедиции.

### *Станция Ленинградская*

Прошел год, и в начале февраля 1971 года «Обь» снова оказалась у Берега Отса, на 160-м градусе восточной долготы. Все тот же нисколько не изменившийся суровый антарктический ландшафт. И снова путь экспедиции, отважившейся проникнуть в заповедные уголки пятого континента и утвердиться на непреступной скале, преградили мощный припайный лед и надежные стражи белого безмолвия – могучие айсберги.

Судно стало неподалеку от берега, поскольку дальше без помощи авиации было уже не обойтись. При спуске самолета на лед, откуда ни возмись, тут же появились у борта милейшие аборигены – отличающиеся необыкновенным любопытством пингвины Адели. Надо полагать, что этих смысленных созданий донимали вопросы: «Что это и кто это? Откуда и зачем?!» Общение с ними доставляет массу удовольствия морякам и полярникам, но пингвины никогда не допускают фамильярного отношения к себе, строго придерживаясь установленного ими «дипломатического протокола». Об антарктических пингвинах написано много и, наверное, появится еще не одна новая книга, им посвященная, поскольку каждый исследователь сталкивается в процессе общения с ними с чем-то новым и необычным.

Но времени на «светскую жизнь» в компании аборигенов у нас не было. На строительство новой станции антарктическая погода отводила исключительно сжатые сроки. Вернувшиеся из полета пилоты «аннушек» доложили, что домик на скале выдержал натиск свирепых ветров и остался цел, а неприкосновенный запас не тронут. Тетрадь с записью, сделанной старпомом «Оби» год назад во время церемонии открытия станции, лежит на столике, дожидаясь продолжения летописи освоения Антарктики.

Для начала надо было протопить домик-балок, поэтому первым делом в нем установили популярную тогда среди полярников печурку-капельницу, позволяющую не только обогреться, но и приготовить в полевых условиях немудреную пищу, не говоря уже о чае и кофе. Однако, принимая во внимание количество полярников и строителей, в балке поставили газовую плиту с баллоном пропана, доставили необходимый запас продуктов и установили переносную радиостанцию для поддержания постоянной связи с судном, поскольку наша легкая авиация в ночное время базировалась на ледниковом аэродроме будущей станции.

Для выполнения строительных работ нужно было доставить на берег технику – бульдозер, трактор и электростанцию с тремя дизель-генераторами. Кроме того, предстояло перебросить вездеход, радиостанцию, горюче-смазочные материалы, научное оборудование, разборные домики и продовольствие. Все, что по своему весу и габаритам помещалось в салоне и грузовых отсеках самолетов, доставлялось на берег по воздуху, но часть оставшегося груза можно было перевезти только по ледовой трассе.

Начальником 16-й САЭ был назначен Иван Григорьевич Петров – кандидат

географических наук и Герой Социалистического труда. Он, начальник морского отряда Юрий Борисович Константинов и летчик Валентин Шибаетов занялись поисками подходящего маршрута ледовой трассы с воздуха. Из-за обрывистого высокого ледяного берега и наличия в припайном льду трещин и торосов протяженность трассы санно-тракторного поезда составила тридцать километров, хотя судно находилось на расстоянии всего лишь восемнадцати километров от станции по прямой.

На борту «Оби» находился первый состав зимовщиков станции из семи человек, возглавляемый опытным полярником Арнольдом Богдановичем Будрецим. Мы с ним познакомились еще в 10-й САЭ, когда он возглавлял коллектив станции Молодежная, а затем станции Беллинсгаузен в 13-й САЭ. Это был опытный полярник, проработавший много лет в Арктике и трижды побывавший в Антарктиде. Его строительный опыт и опыт зимовщика очень пригодились при возведении новой станции и в ходе установки сборных домиков.

Наметив ледовую трассу, приступили к разгрузке. На судне работали моряки, а на берегу – полярники. Погода нас не баловала, погожие дни зачастую в течение нескольких часов сменялись затяжной снежной круговертью, из-за которой приходилось прекращать все работы. Видимость в таких условиях падала до нуля. Но как только намечалось улучшение погоды, разгрузка возобновлялась, а неутомимая «аннушка», как пчелка, продолжала сновать от борта судна к станции, доставляя людей и грузы.

С транспортировкой грузов по ледовой трассе ситуация оказалась сложнее. Океанская зыбь ломала припайный лед, в нем возникали и росли трещины, через которые приходилось наводить временные мостки или прокладывать объездные пути. Больших трудов стоило доставить на берег металлические емкости для хранения топлива, необходимого для транспорта и работы электростанции. Первичный запас топлива в бочках был переброшен на станцию самолетом. С разрушением припайного льда временные взлетно-посадочные полосы устраивались на обломках ледовых полей, расположенных недалеко от судна, при этом летчики продолжали трудиться от зари до зари. Безусловно, в таких условиях пригодилось мастерство летчика Валентина Шибаетова, пришедшего из военной авиации и налетавшего много тысяч часов в небе Крайнего Севера и Заполярья. Иногда пурга заносила доставленные самолетом грузы таким слоем снега, что их приходилось в буквальном смысле слова откапывать.

Пока продолжалась транспортировка грузов, предназначенных для станции, на скале велась подготовка площадки под установку двух зданий, которые предстояло собрать из комплектующих двенадцати щитовых домиков. В них, как в отсеках, должны были разместиться жилые и служебные помещения новой станции. Большие серые гранитные валуны, загромождавшие площадку, приходилось взрывать, а их обломками укрепляли фундаменты и оттяжки радиомачт будущей радиостанции. Как бы то ни было, выгрузка завершилась, и пора было начинать постройку станции.

Осень в Антарктике с ее частыми непогодами, как правило, наступает быстро, приходилось торопиться и нам. Для ускорения темпов строительства из моряков сформировали две бригады, руководить которыми назначили дублера капитана и старпома. В бригады вошли штурманы, механики, электромеханики, радисты, мотористы и матросы, то есть практически все специалисты, которые могли быть полезны при подготовке к открытию станции. На борту «Оби» осталась одна лишь вахтенная служба и лица, обеспечивающие работу самолета. Ежедневно с наступлением светлого времени бригады улетали на скалу, а вечером возвращались на судно. Во избежание потерь времени обед и вечерний чай доставлялись с борта «Оби» на стройплощадку самолетом. Организацией питания занимался наш завпрод Борис Дмитриевич Фролов.

В первую очередь на подготовленных фундаментах поставили электростанцию, баню,

несколько жилых помещений и лабораторий, включая кают-компанию, камбуз, кабинет врача, метеорологическую площадку и павильон магнитолога.

Второй электромеханик «Оби» Зинаида Матвеевна, не считаясь с личным временем и не страшась полетов в сложных условиях, обеспечила настройку дизель-генераторов электростанции. Начальник судовой радиостанции Юрий Васильевич Пулькин совместно с радистами экспедиции выполнил установку радиоаппаратуры и настройку радиостанции Ленинградской, ее позывные вскоре были услышаны на Большой Земле.

Судовые механики и мотористы проложили систему водяного отопления, упрятав трубы в утепленные коробки. Одинокое стоящая на побережье Восточной Антарктиды скала постепенно обживалась, превращаясь в уголок цивилизации с ее основными атрибутами – электрическим светом, радио, комфортными теплыми помещениями и русской баней.

Каждый вечер, вернувшись со скалы на борт судна, старпом с капитаном уточняли и согласовывали план работ по возведению объектов станции, расстановку личного состава бригад. Следует признаться, что полного взаимопонимания в наших отношениях поначалу добиться не удалось, при этом нельзя сказать, что причины крылись в личных амбициях или неприязни. Как бы то ни было, все это мало способствовало успеху общего дела. Справедливости ради следует заметить, что на стройплощадке кроме бригады старпома работал, именно работал наравне с моряками, дублер капитана со своей бригадой. И, наверное, старпому с дублером капитана было легче разобраться на месте с вопросами организации работ и расстановки людей. Надо отдать должное капитану, ему все-таки удалось уладить возникшие трения, дело пошло на лад и поставленная перед нами задача была успешно решена.

На обустройство станции моряки дизель-электрохода «Обь» и участники 15-й САЭ потратили три недели. Наступил день открытия новой антарктической станции, 25 февраля 1971 года на Ленинградской состоялась традиционная торжественная церемония подъема Государственного флага нашей страны.

В разгар строительных работ в моей семье произошло радостное событие: в Ленинграде родилась дочка, нареченная Наташей. Радиограмму с этой счастливой новостью вручил мне начальник судовой радиостанции Юра Пулькин, а завпрод Боря Фролов распорядился накрыть стол по этому случаю. Сейчас, когда пишутся эти строки, Наталия, давно уже окончившая Ленинградский финансово-экономический институт, воспитывает двух детей, один из которых, сын, оканчивает школу, а дочке-лапочке Полине идет пятый годок, и она ходит в детсад. Все счастливы!

Прошел двадцать один год после организованного развала СССР, в условиях наступившей экономической разрухи станцию Ленинградскую, как и многие другие, закрыли до наступления лучших времен. Только в начале 2008 года станции Ленинградская и Русская были расконсервированы и на них возобновлены научные наблюдения, правда, без участия персонала, то есть в автоматическом режиме.

И вот уже началась подготовка к 17-й САЭ, руководителем которой был назначен доктор географических наук Евгений Сергеевич Короткевич.

Подготовка судна велась так же, как и в предыдущие годы. Дизель-электроход «Обь» проходил предподходный ремонт на морском заводе в Кронштадте, являвшемся для него основной ремонтной базой в течение многих лет. Объем работ оказался внушительным: требовалось провести разборку главных и вспомогательных дизель-генераторов с заменой отдельных узлов, установить новую аппаратуру, заменить изношенные магистрали топливной, пожарной, балластной и бытовых систем. Кроме того, предстояло очистить балластные танки и покрыть их поверхности специальным цементным раствором, обеспечивающим хранение запасов пресной воды в условиях длительного автономного плавания. Продолжительность

таких работ составляла обычно три месяца.

В период ремонта произошла обычная кадровая ротация с частичным обновлением экипажа, пополнившись группой молодых моряков. По-прежнему остались верны «Оби» ветераны судна, такие как боцман Николай Потапович Зимин, первый помощник капитана Виктор Алексеевич Ткачев, старшие мотористы Георгий Миминошвили и Геннадий Рогов. Геннадий Григорьевич Рогов работал на судне еще во время первого рейса в Антарктиду, Виктор Алексеевич Ткачев пропустил только три арктических экспедиции на этом судне.

Капитан Эдуард Иосифович по ряду обстоятельств перешел работать на суда канадско-американской линии пароходства, продолжительность рейсов на которой составляла около двух с половиной месяцев. Мне же, как старшему помощнику, пришлось вступить во временное исполнение обязанностей капитана до прибытия на борт «Оби» его преемника, назначенного Министерством морского флота.

Новым капитаном дизель-электрохода «Обь» стал Сергей Иванович Волков, прослуживший на этом судне одиннадцать лет, с которым мне довелось вместе плавать в четырех антарктических рейсах.

Дублером капитана был назначен мой товарищ Василий Иванович Баринov, участвовавший в шести антарктических экспедициях на борту «Оби», прошедший здесь все ступени служебной лестницы судоводителя от младшего штурмана до опытного полярного капитана, великолепно владевший искусством форсирования припайного льда.

Обязанности старшего электромеханика приняла уважаемая, пользующаяся заслуженным авторитетом Зинаида Матвеевна Фёдорова, зарекомендовавшая себя грамотным и ответственным специалистом в предыдущем антарктическом рейсе, когда наше судно принимало участие в открытии станции Ленинградская.

Одной из задач, поставленных перед Семнадцатой советской антарктической экспедицией, стало проведение исследований в море Амундсена, в западном, тихоокеанском секторе Антарктиды. Этот район по-прежнему оставался «белым пятном» на карте нашей планеты. Отправиться туда сразу, в начале антарктического лета, было нельзя, поскольку, прежде всего, надо было посетить обсерваторию Мирный и станцию Ленинградская, забросить туда продовольствие и другие грузы, а заодно доставить очередную смену зимовщиков и забрать предыдущую.

О том, насколько сложно пробиться к станции Мирный, мы уже знали по опыту предыдущих экспедиций, для моряков «Оби» здесь не было ничего нового. К сожалению, в распоряжении командира авиаотряда Владимира Потемкина, назначенного еще перед 16-й САЭ и сменившего Петра Петровича Москаленко, не досчитывалось одной машины, погибшей в районе Мирного во время выгрузки из-за налетевшего урагана. Из-за потери «аннушки» мог быть урезан объем плановых авиационных работ предстоящей экспедиции. Кроме самолета потеряли утонувший во время работы на разрушенном припайном льду трактор-болотоход с широкими гусеницами, который не успели взять на борт из-за образовавшихся больших трещин. А ведь экспедиция еще не приступала к работе. Следует отметить, что в этом рейсе «Оби» приходилось действовать в исключительно сложной по сравнению с предыдущими годами ледовой и метеорологической обстановке, из-за чего судно могло месяц оставаться на одном месте, будучи не в силах выбраться из ледового плена...

После окончания выгрузки в районе обсерватории Мирный возникла необходимость восполнить запасы пресной воды. Как всегда, на помощь пришла авиация. Летчики авиаотряда Потемкина отыскивали айсберг с озером, наполненным чистой в мире водой. «Заправившись» водичкой, «Обь» направилась на восток. Переход оказался самым трудным в этом антарктическом рейсе, ставшем для меня шестым по счету.

О том, насколько сложными оказались условия плавания во время перехода к морю Амундсена, можно судить по следующему примеру. Чтобы пробиться к станции Ленинградская, «Оби» потребовался месяц и пять безуспешных попыток судна (первая из них была предпринята в феврале 1972 года) преодолеть мощный пояс дрейфующих льдов. Продолжительные юго-восточные ветры силой до одиннадцати баллов, метели, подвижки и сжатие льда, заснеженные торосы высотой четыре-пять, а то и восемь метров – все это стало преградой на пути корабля. В судовом журнале «Оби» тогда часто появлялись одинаковые записи: «...пробиваемся ударами корпуса через поля крупнобитого заснеженного и торосистого смерзшегося льда...»



*Командир антарктического авиационного отряда полярной авиации П.П. Москаленко*

Нам остро не доставало помощи авиации, но выгрузить самолет и поднять его в воздух с такого льда не представлялось возможным. Сколько мы ни пытались отыскать подходящую льдину среди множества окружающих судно, все усилия были напрасны. Так прошла первая неделя на подступах к Ленинградской. Наконец, гидрологи из морского отряда В.Н. Ботникова обрадовали сообщением о пригодности одной из льдин для взлета самолета, правда, перед этим всем членам экипажа и участникам экспедиции пришлось выйти на лед и освободить взлетно-посадочную полосу от небольших торосов и ропаков. Самолет под командованием известного нам летчика Ю.П. Матятина и штурмана А.Н. Харламова отправился на ледовую разведку. На борт самолета вместе с начальником экспедиции Е.С. Короткевичем поднялись начальник морского отряда В.Н. Ботников и я – старпом «Оби». Результаты ледовой авиаразведки подтвердили реальность сложившейся тяжелой ледовой обстановки, но в то же время помогли определиться с оптимальным направлением продвижения судна к станции. Казалось, что в прошлом году ледовая обстановка была несколько легче. Тем не менее кораблю



нужно было пробиться к станции Ленинградская. Сложная ледовая обстановка сохранялась на протяжении всего маршрута перехода к станции.

Стоило «Оби» немного продвинуться вперед, как она была остановлена ураганом, из-за которого судно оказалось в недельном ледовом плену, дрейфуя среди айсбергов. Казалось, что природа всей мощью обрушилась на пришельцев, не допуская их в свои заповедные места. В судовом журнале можно было прочесть: «...лежим в дрейфе, зажатые десятибалльным заснеженным льдом, в ожидании улучшения ледовой и метеорологической обстановки... видимость один кабельтов...»

Оказалось, что за неделю, дрейфуя среди айсбергов, «Обь» удалилась на семьдесят миль от Ленинградской в северо-западном направлении, и расстояние по прямой до нее увеличилось до ста сорока километров. Бились-бились, и все напрасно, очутились неведомо где! Оставалось надеяться, что с ослаблением ветра или даже при небольшом изменении его направления ледовая обстановка улучшится. Правда, тогда очень кстати окажется помощь авиации. Хорошо, что на ледниковом аэродроме станции Ленинградской уже базируется самолет, благополучно переживший снежную круговерть, обрушившуюся с ледника.

Стоило немного ослабеть порывам ветра, как самолет Ю.П. Матятина вылетел на разведку. Появившиеся во льду трещины и небольшие разводья позволили судну стронуться с места и двинуться в направлении, выбранном с учетом данных воздушной разведки. Воспользовавшись коротким улучшением погоды, судно достигло заприпайной полыньи и стало форсировать лед, пробиваясь к первой трещине, за которой можно было бы провести выгрузку и доставить груз на станцию по ледовой трассе, воспользовавшись гусеничным транспортом. Но этим планам не суждено было осуществиться: в тот же день снова задул сильный ветер и поднялась метель. Судну пришлось лечь в дрейф в ожидании более благоприятной погоды. С ослаблением ветра «Обь» врубилась в припайный лед и приступила к выгрузке и транспортировке грузов на станцию по льду и воздухом. Самолет непрерывно выполнял челночные рейсы между судном и станцией. Работа в таком режиме продолжалась в течение десяти дней и прекращалась только в случае ухудшения видимости или усиления ветра.

После окончания разгрузки и доставки новой смены зимовщиков судну предстояло пройти дальше на восток, углубляясь в неизвестный район Антарктиды. В районе Ленинградской судно провело больше месяца, а ведь туда предстояло еще раз вернуться после окончания работ в море Амундсена и снять старую смену полярников и строителей, оставленных для окончания работ на станции. Провести эту операцию предстояло в апреле, когда метеорологические условия, а соответственно и ледовая обстановка станут еще хуже.

### *Поход «Оби» в море Амундсена*

Конец февраля. Наши взоры устремлены на восток, хотя после Мирного и месяца работы судна в районе Ленинградской судовые запасы продуктов, воды и топлива значительно сократились. Приближалась осень, и судно вынуждено было спешить. Море Амундсена с его многолетним припайным льдом становилось опасным, и плавание в нем легко могло обернуться ледовым пленением «Оби». Но рекогносцировочный поход в эти воды был включен в план 17-й САЭ, и дизель-электроход «Обь» направился дальше на восток.

По данным бортовой аппаратуры метеорологического спутника, принятым обсерваторией Мирного, ледовая обстановка в море Росса в этот год казалась благоприятной. После посещения станции Ленинградская и выхода судна на открытую воду капитан С.И. Волков принял решение следовать на юго-восток, оставляя американскую антарктическую станцию Мак-Мёрдо к югу, справа по курсу. Проложенный курс пересекал море Росса и выходил к

побережью Антарктиды восточнее Мак-Мёрдо.

На подходной карте береговая черта Антарктиды в этом месте была нанесена по данным аэрофотосъемки многолетней давности и мало соответствовала действительности. «Оби» предстояло пройти вдоль ледяного антарктического барьера до меридиана мыса Дарт, где ей предполагалось попутно подыскать подходящее место для новой антарктической станции – последней советской станции, открытие которой должно было произойти в XX столетии. Как покажет время, все это произойдет гораздо позднее. Трудно тогда было представить, как будут в действительности развиваться события и осуществляться эти грандиозные планы...

«Обь» продолжала двигаться на восток вдоль ледяного барьера, занимаясь попутной радиолокационной съемкой побережья Антарктиды. Судно успешно воспользовалось припайной полыньей, уверенно преодолевая попадающиеся на пути перемычки битого льда и обходя стороной участки припайного льда.

В те далекие годы спутниковые системы навигации были диковинкой, определение места судна выполнялось на основе астрономических наблюдений по небесным светилам. Работа по съемке береговой черты Антарктиды в районе, где еще не появлялось ни одно судно, была интересна не только для ученых, в лице доктора географических наук Евгения Сергеевича Короткевича, но и для нас, штурманов и гидрографов 17-й САЭ, находившихся на борту «Оби».

Счисление судна в те времена вели традиционно по айсбергам, принимая их условно неподвижными. На момент астрономической обсервации на карту наносились координаты айсберга, рассчитанные по замеру радиолокационной дальности и взятому на него пеленгу. Такой метод счисления координат в течение многих лет оставался общепринятым у всех, кто плавал в антарктических водах.

Продолжая вести съемку антарктического побережья примерно до 145-го меридиана западной долготы, «Обь» в середине марта вышла к Земле Мэри Бэрд в районе мыса Беркс. Следует заметить, что в течение всего перехода от станции Ленинградская нам сопутствовала хорошая погода, однако впереди ждали довольно серьезные испытания.

Судно занималось обследованием малоизученного района Антарктиды и поисками выхода коренных пород посреди ледниковой пустыни, где можно было бы заложить новую станцию. День за днем «Обь» бороздила холодные воды Антарктики, безрезультатно пытаясь отыскать подходящее для выгрузки самолета Ан-2 место. В сложившейся ситуации крайне не доставало данных воздушной разведки. Плавание проходило в ниласовых льдах, характерных для начальной стадии образования льда в высоких широтах.

На шельфовом мелководье моря Амундсена наблюдалось большое скопление айсбергов, но в условиях сохранявшейся маловетреной погоды «Обь» могла свободно лавировать между ними в легком молодом льду. Все это продолжалось недолго – налетел ураган, и для нашего корабля наступили тяжелые дни. Пришлось укрыться за айсбергом, упершись, как обычно, в его снежный надув форштевнем. Кончилось дело тем, что на полубак обрушился внушительный снежный сугроб, ставший для нас впоследствии источником пресной воды.

Переждав непогоду, «Обь» двинулась дальше. Ничто не предвещало беды, все шло как обычно, беспокойство вызывали лишь огромное количество айсбергов, окруживших нас со всех сторон, и начавшееся образование льда с его коварным характером.

В четыре утра я принял вахту от дублера капитана, и судно продолжило свой путь. В соответствии с распоряжением капитана движение шло под двумя главными машинами, этого было вполне достаточно при плавании в благоприятных ледовых условиях. Неожиданно слабый ветер усилился, а его направление изменилось с южного на восточное. Лед начало сносить, и он устремился в проходы между айсбергами, заполняя собой все свободное от них пространство водной поверхности. Перед айсбергами на глазах возникла стена сжатого льда глубиной восемь

и более метров. «Обь» оказалась в ледяной западне, устроенной разгулявшейся стихией. Один за другим запустили остальные главные дизель-генераторы, но даже их мощности оказалось недостаточно, чтобы разжать могучие ледовые тиски. В довершение всего дрейфующий лед увлек беспомощное судно в сторону ближайшего айсберга, расстояние до которого сокращалось теперь с каждым часом.

Началась борьба за спасение судна. В этой неравной схватке ни работа на полную мощность главных машин, ни кренование судна, ни обкалывание льда вокруг его корпуса силами экипажа и участников экспедиции не принесли никаких положительных результатов. Попытки ослабить сжатие льда и разорвать ледовые тиски с помощью аммоналовых шашек также оказались безуспешными. После серии взрывов, не выдержав сильной встряски корпуса судна, потекли и стали лопаться магистрали судовых систем. Пришлось срочно заняться их ремонтом.

Так продолжалось несколько дней, до приближающегося айсберга оставалось уже несколько кабельтовых. Ситуация становилась непредсказуемой и могла привести к самым тяжелым последствиям. Несмотря на всю мощь нашего судна, стихия оказалась для него непреодолимым соперником.

Судно подвергалось сильнейшему сжатию от надвигающегося льда, обволакивающего подводную часть корпуса, о чем можно было догадаться по его постоянной судорожной реакции. Оставалось только надеяться на прочность оригинальной конструкции «Оби», в каждом трюме которой, за исключением четвертого, имелось два твиндека. Линия максимального сжатия льда проходила как раз на уровне платформы нижних твиндеков, что в какой-то степени ослабляло ледовую нагрузку на корпус корабля. Такие особенности конструкции оказались замечательным достоинством дизель-электрохода «Обь» и других ледокольно-транспортных судов этой серии при плавании во льдах. Трудно представить, что могло бы случиться, если бы конструкторы оказались менее предусмотрительными. А ведь подобное испытание ожидало нас и в следующем рейсе...

Следует отметить, что суда с подобной конструкцией корпуса находились в составе только Мурманского и Дальневосточного пароходств.

Запасы воды и топлива подходили к концу. Не за горами была и антарктическая зима. Слабую надежду на освобождение судна и благополучный выход из Моря Амундсена давал только шанс на изменение направления ветра, натворившего столько бед. И «Оби» повезло и в этот раз. Ранним утром, уже во второй половине марта, когда на вахте стоял дублер капитана, восточный ветер начал стихать, а затем повернул через юг на юго-запад. Этот ветер принес «Оби» спасение. В смерзшемся коварном льде появились трещины. Работая на полную мощь, судно начало удаляться от опасно приблизившегося айсберга.

Постепенно трещины во льду стали превращаться в узкие разводья, по которым дизель-электроход устремился на север, выбираясь из окружения скопившихся айсбергов, как из непроходимого дикого леса. Маршрут, которым судно воспользовалось при переходе в море Амундсена, скорее всего, уже стал непроходимым в связи с началом интенсивного ледообразования, обычным для этого времени года. В сложившейся ситуации единственно приемлемым для скорейшего выхода судна из моря Амундсена оставался маршрут, проложенный на север.

На борту «Оби» остался разборный щитовой домик, который нам так и не удалось поставить на берегу. Конечно, основную задачу похода к мысу Беркс в этой экспедиции нам решить не удалось, но кое-какие полезные уроки из опыта нашего плавания в этом районе могли пригодиться в будущем:

- 1) принимая во внимание труднодоступность и условия плавания, оптимальным для

похода в море Амундсена является период арктического лета, а именно середина февраля;

2) помимо самолета на борту судна следует иметь один, а еще лучше два вертолета;

3) судно должно быть оснащено средствами космической навигации и аппаратурой приема информации, передаваемой метеорологическими спутниками.

Следует отметить, что если бы на борту «Оби» находился вертолет, то поставленную перед нами задачу во время похода в море Амундсена можно было бы выполнить еще во время проведения 17-й САЭ.

Как бы то ни было, но мыс Беркс не утратил в наших глазах привлекательности и поход к нему остался в планах очередной советской антарктической экспедиции.

Выбравшись на третьи сутки из тяжелого льда, дизель-электроход «Обь» устремился в Новую Зеландию, в хорошо знакомый экипажу по предыдущим заходам порт Литтлтон. Здесь «Обь» уже не раз пополняла запасы топлива, воды и продуктов. Через пять суток после выхода на открытую воду судно с заметным креном появилось на рейде новозеландского порта. Возникновение крена означало, что запасы воды и топлива на исходе, а это очень серьезная ситуация для судна в длительном ледовом плавании.

### ***«Обь» идет на запад***

В середине апреля «Обь» возвратилась к станции Ленинградская. Несмотря на сложность ледовой обстановки, следуя с северо-востока, судну удалось подойти к берегу, где стояла станция, на расстояние в 23 мили. Погода становилась все хуже и хуже. Судно не успевало начать выгрузку, как его ураганным ветром срывало с ледовых якорей и отбрасывало от барьера. Дождавшись ослабления ветра, «Обь» снова возвращалась к месту выгрузки. Высадившиеся на ледниковый барьер моряки заново пробивали во льду глубокие траншеи и закладывали в них бревна с бриделями (петли из толстого троса), за которые заводились швартовные концы судна.

Казалось, что это были невыносимые для человека условия работы: температура воздуха постоянно держалась ниже двадцати двух градусов мороза, а ветер, достигавший восьми баллов, сбрасывал людей с наклонного скользкого барьера. Для обеспечения безопасности работавших на ледовом барьере было установлено леерное ограждение, а люди обвязывались страховочными концами. Моряки работали круглые сутки при свете судовых прожекторов, заводя усиленные швартовы, чтобы скорее начать выгрузку тягача весом 25 тонн и металлических емкостей для хранения запасов дизельного топлива.

Две недели судно находилось у этой полярной станции под разгрузкой и заполняя топливом выгруженные емкости. Последним рейсом самолета на борт «Оби» были доставлены полярники сменившей смены станции Ленинградская и строители сезонного отряда, выполнившие здесь большой объем работ. Судно начало с трудом продвигаться в прежнем направлении на северо-восток, откуда можно было быстрее всего добраться до открытой воды заприпайной полыньи. Продвижение «Оби» вперед задерживалось интенсивным замерзанием массивов крупнобитого льда, начавшимся из-за наступивших в конце апреля морозов. Все чаще на небе появлялись яркие всполохи полярного сияния. Однако бывали моменты, когда казалось, что «Оби» уже никогда не выбраться из этого гиблого места. Ни кренование судна, ни взрывы не помогали ему даже сдвинуться с места. Только благодаря возникновению трещин, вызванных приливо-отливными явлениями, судну удавалось потихоньку продвигаться вперед. Лишь через четверо суток «Оби», наконец-то, удалось выбраться из тяжелого Балленского массива льда, которому через год удастся взять реванш и захватить в ледовый плен наше судно.

Арктический рейс продолжался уже шестой месяц, и теперь судно направлялось на запад

к обсерватории Мирный. Надо сказать, что в 17-й САЭ на «Обь» было возложено решение нескольких трудоемких задач, своевременному выполнению которых постоянно мешала сложная метеорологическая и ледовая обстановка. Эти обстоятельства серьезно влияли на ход частных операций по обеспечению антарктических станций, пребывание судна в антарктических водах затягивалось до поздней осени и наступления зимы, что ставило под сомнение вопрос о своевременном благополучном возвращении «Оби» на Родину. Очередной поход корабля к станции Мирный в середине мая, проходивший в исключительно сложных ледовых условиях, стал подтверждением сказанного.

Труднейший семнадцатый антарктический рейс «Оби» завершился во второй половине июня вместе с прибытием в Ленинградский порт. Моряки рвались в отпуск, а уставший корабль нуждался в ремонте. Как и раньше, ремонт он должен был пройти на Кронштадтском Морском заводе, славившемся в те времена прекрасным коллективом высококвалифицированных специалистов и отличавшемся высоким качеством выполняемых работ.

### *Междуреисовый период*

После завершения рейса началась обычная смена экипажа, как правило, обновлявшегося на две трети. Моряки, желающие снова отправиться в Антарктиду, начали уходить в отпуск. Оставшиеся вместе с «молодым пополнением» занимались ремонтом. Среди последних оказался и я, старший помощник капитана «Оби», проплававший на ней уже шесть лет, а сейчас вступивший в исполнение обязанностей капитана вместо официально назначенного на эту должность С.И. Волкова, ушедшего в отпуск. Все это происходило в рамках подготовки к очередному походу судна в Антарктиду и касалось в первую очередь членов экипажа, изъявивших желание отправиться в рейс. А ремонтом остались заниматься прибывшие недавно и те члены экипажа, которые должны были отправиться в отпуск после окончания ремонта.

Ремонт судна, да еще такого большого, как дизель-электроход «Обь», – сложный и трудный период в жизни экипажа. Задолго до постановки в док на борту судна готовится проект сводной ремонтной ведомости, где отражаются работы по всем заведованиям, которая отправляется в пароходство на согласование. Оттуда документы передаются на завод, где с прибытием судна определяется окончательный объем работ, исходя из лимита средств, отпущенных пароходством.

Как известно, состояние техники, пригодность того или иного узла определяются в процессе последующей дефектации. Большая часть слесарных, электромонтажных, сварочных и клепочных корпусных работ выполнялась в сухом доке, куда корабль становился сразу же после прихода в Кронштадт.

Приходилось заниматься оперативным решением вопросов, совершенно не связанных с основной специальностью, консультируясь с техническим отделом пароходства и «утрашая» возникшие разногласия с администрацией завода. Выручали многолетний опыт, накопленный в ходе предыдущих ремонтов, а также хорошие деловые контакты с персоналом завода.

Прибытие дизель-электрохода «Обь» в Кронштадт, по-прежнему остававшийся военно-морской базой Балтийского флота, воспринималось администрацией и населением города как большое событие. Во-первых, такой крупный заказ обеспечивал работой и высокими заработками значительную часть тех, кто трудился на Кронштадтском Морском ордена Ленина заводе (КМОЛЗ); во-вторых, это позволяло горожанам лучше познакомиться с легендарным судном, больше узнать о жизни и работе экипажа, посмотреть интересные документальные фильмы, рассказывающие о его антарктических походах. В свою очередь, моряки имели возможность встретиться с интересными людьми Кронштадта.

Надо заметить, что вплоть до недавнего времени Кронштадт, поскольку здесь находилась военно-морская база, оставался закрытым городом, и попасть туда можно было только при наличии специальных пропусков, не говоря уже о строгом пропускном режиме, действовавшем на территории Морского завода, входившего в структуру предприятий Министерства обороны СССР. Последнее обстоятельство вызывало определенные трудности при решении простейших вопросов, связанных с прибытием моряков, только что получивших назначение к нам. Приходилось заниматься решением совершенно несвойственных нам вопросов, включая получение специальных пропусков, выдававшихся в Управлении КГБ по Ленинграду на Литейном проспекте и оформлявшихся через пароходство или руководство Морского завода. Хочу рассказать об одном почти анекдотичном случае.

Уже после постановки судна в док Морского завода мы с женой как-то вечером решили выйти в город. При наличии пропусков никаких проблем с осуществлением такого намерения не должно было быть. Но вместе с нами на борту судна приплыл в Кронштадт и сынишка Олег, а пребывание детей на территории завода строго запрещалось действующими правилами. Об этом мы как-то не подумали, и чтобы беспрепятственно покинуть завод через главную проходную, были вынуждены спрятать Олега в большой сумке. Мы уже было миновали проходную завода, но истомившийся «в заточении» Олег неожиданно пискнул. Пришлось выпустить парнишку на волю, но факт «криминала» оказался налицо, и вахтер дисциплинированно доложил о происшествии своему начальству. Мы честно признались, что сын прибыл в Кронштадт на борту судна и деваться ему просто некуда. По счастью, начальник охраны поверил нашему искреннему признанию и, войдя в наше безвыходное положение, милостиво разрешил пропустить мальчишку в сопровождении родителей. Так Олег впервые познакомился с Кронштадтом.

Традиционно сложилось, что после постановки «Оби» в док КМОЛЗ в салоне капитана устраивался импровизированный прием для представителей военного и партийного руководства города. На таком мероприятии мне довелось встретиться с бывшим командиром корабля, на котором я двенадцать лет назад проходил мичманскую стажировку. В городе, являющемся военно-морской базой флота, дисциплина военнослужащих поддерживалась строгой комендантской службой и патрулями, в которые назначался личный состав кораблей и частей базы. В комендатуре начальник патруля и прибывшие вместе с ним на инструктаж моряки, подвергались строгой проверке формы одежды. Казавшиеся незначительными придирки вызывали у нас негативное отношение к коменданту и его подчиненным, теперь же, по прошествии многих лет, будучи уже взрослыми и серьезными людьми, мы с удовольствием занимались «морской травлей», вспоминая былые неприятности и приключения,

С другим моим бывшим командиром, с которым довелось служить уже после окончания училища, мы встретились случайно, когда садились в «Метеор», курсировавший тогда летом между Ленинградской пристанью Кронштадта и Тучковым мостом. Прошло двенадцать лет, но он сразу узнал меня и спросил, как бывало: «Мичман, а где Вы теперь служите?» Я доложил Владимиру Григорьевичу, что работаю теперь на дизель-электроходе «Обь». Поначалу он даже не поверил мне. Тогда я, подтянувшись и приложив руку к козырьку, объявил: «Товарищ капитан 1-го ранга, завтра на борту судна состоится небольшой прием, приглашаю Вас принять в нем участие!» Офицер был приятно удивлен приглашением и пообещал непременно посетить «легендарный корабль», как он дословно выразился, находившийся под моей командой.

Надо отдать должное, свое командирское слово Владимир Григорьевич сдержал. О его прибытии на борт «Оби» мне доложила вахтенная служба, проводившая офицера в капитанский салон. Он никак не ожидал, что среди присутствующих окажется также хорошо знакомый ему Владимир Николаевич – комендант гарнизона. Войдя в салон и соблюдая по привычке



флотский этикет, он обратился к нему как к старшему за разрешением войти. Комендант же с легкой улыбкой заметил, что старший здесь кто-то другой, и кивком головы указал на меня. Гости, собравшиеся в кают-компании, с ироническим любопытством наблюдали за происходящим. Разговорившись, мы невольно обратились к воспоминаниям о совместной службе, и Владимир Григорьевич признал мою правоту, когда я во время мичманской практики отказался от его предложения продолжить службу в Военно-морском флоте, надеясь, что смогу когда-нибудь выйти в море на «Оби». Жизнь подтвердила, что мечта окрыляет человека и помогает ему в достижении поставленной цели.

Известно, какие страшные беды может наделать большой пожар. Пожары случаются и на кораблях, особенно часто, когда они находятся в ремонте и экипажем не соблюдаются надлежащим образом правила противопожарной безопасности, хотя таких нарушителей оказывается, как правило, больше среди заводских рабочих. При огромном объеме сварочных работ с открытым огнем надзор за соблюдением необходимых мер предосторожности является первоочередным требованием к организации ремонта корабля. Пренебрежение этими важнейшими заповедями флотской службы может обернуться настоящей трагедией. Примеров, подтверждающих сказанное, больше чем достаточно.

Так, в июне 1957 года здесь же, на Кронштадтском Морском заводе, при подготовке Третьей советской антарктической экспедиции произошел большой пожар на ремонтирующемся дизель-электроходе «Лена». Последствия оказались воистину катастрофическими. Корпус судна утратил необходимую прочность, из строя вышел четвертый главный дизель, и в результате «Лена» оказалась навсегда исключенной из состава САЭ.

В 2005 году пожар вспыхнул на атомном ледоколе «50 лет Победы», достраивавшемся на Балтийском заводе Санкт-Петербурга. Правда, последствия пожара оказались не такими серьезными. На ликвидацию пожара было брошено больше десятка пожарных расчетов МЧС, и корабль спасли, хотя событие вызвало большой общественный резонанс.

Недавно аналогичный случай произошел на ледоколе «Иван Крузенштерн», ремонтировавшемся на Кронштадтском Морском заводе. Пожар уничтожил весь верхний и ходовой мостик, и ледokol накануне открытия зимней навигации пришлось вывести из эксплуатации, а ведь его помощь могла пригодиться многим судам, направлявшимся в Большой порт Санкт-Петербурга.

И это только несколько примеров. Следует отметить, что с нашим кораблем ничего подобного не случилось за всю историю его существования, поскольку организация службы на нем всегда была на высоком уровне.

Заканчивался очередной ремонт корабля в Кронштадте, ставший первым в моей капитанской практике, а потому прочно запечатлевшийся в памяти. Закончился он благополучно и в назначенное время. Кронштадтцы сдержали свое слово, и корабль своевременно был готов отправиться в очередную – Восемнадцатую антарктическую экспедицию.

Сергей Иванович Волков вернулся из отпуска и вступил в командование «Обью», подошла моя очередь отдохнуть и набраться сил перед дальним походом. Но ни экипаж, ни те, кто готовил и провожал нас тогда, не могли даже предположить, какие испытания выпадут на долю капитана и его экипажа во время этой экспедиции к берегам Антарктиды.

### *Антарктический рейс «Оби»*

*Знание прошлого Отечества делает человека богаче духом,  
тверже характером, зорче разумом.*

### В.С. Пикуль

Начало этого рейса проходило по обычному сценарию. Но после неудачной попытки развернуть новую научную антарктическую станцию Русская на мысу Беркс в море Амундсена «Обь» в очередной раз возвратилась на станцию Ленинградская, где в апреле 1973 года судно надолго очутилось в ледовом плену. Я, как уже упоминал, находился тогда в отпуске, и мне не пришлось быть участником тех событий, о которых следовало бы рассказать читателям и моим землякам.

Известие о том, что «Обь» оказалась в сложнейшей ситуации, быстро распространилось среди семей моряков и тех, кто в силу различных обстоятельств остался на берегу. Прошла неделя ледового плена, но скудные радиограммы, приходившие в адрес родных и близких, явно свидетельствовали о том, что события там приобретают драматический характер.

Хорошо зная условия плавания в том районе, где оказалась тогда «Обь», и характер погодных условий в это время года, легко можно было догадаться, что кораблю с его экипажем предстоит длительный дрейф. В том, что корпус корабля благодаря своей замечательной конструкции выдержит натиск стихии, каким бы он ни был, сомневаться не приходилось. Но о продолжительности такого «испытания на прочность» можно было только строить предположения.

Руководство экспедиции, полагаясь на далеко не полные сведения о ледовом режиме в районе станции Ленинградской, полученные за два года с момента ее открытия, почему-то пришло к заключению, что наиболее подходящим сроком для захода корабля является март – апрель. При этом было совершенно упущено из виду, что в это время начинается образование молодого льда, а этот процесс в районах, где присутствует старый и даже паковый лед, довольно быстро ухудшает ледовую обстановку. В довершение всего, наступает полярная ночь, сопровождающаяся дальнейшим понижением температуры воздуха. Вряд ли кто-либо из опытных полярных капитанов и полярников, побывавших в Южном океане, не согласится с приведенными доводами.

Перед дизель-электроходом «Обь», как и прежде, были поставлены задачи, часть которых вполне можно было бы поручить другому судну из состава 18-й САЭ. При таком напряженном графике работ посещение судном станции Ленинградской оказалось запланировано на рискованно поздние сроки работы.

О героической борьбе членов экипажа дизель-электрохода за жизнь своего судна рассказывал в своих путевых заметках «За кормой – 750 тысяч миль» ветеран арктических походов «Оби» и непосредственный участник этих событий, первый помощник капитана судна Виктор Алексеевич Ткачев. Строго придерживаясь хронологии событий и содержания вахтенного журнала «Оби», он подробно описал жизнь и работу моряков, летчиков и полярников во время беспримерного дрейфа судна. Этот антарктический рейс стал для него предпоследним.

Чтобы вы смогли получить полное представление о тяжелом трехмесячном дрейфе корабля в Антарктике, приведу воспоминания Ткачева целиком. Помещая их здесь, я хочу увековечить память об этом замечательном добром человеке, моем старшем товарище, снискавшем любовь и уважение у всех, кто его знал, и право на благодарную память новых поколений моряков. Вот этот интереснейший материал.

#### *Девяносто суток в ледовом дрейфе*

*Почти три месяца продолжался наш дрейф в белом безмолвии Антарктики. Дрейф был*

вынужденным, но не пассивным – экипаж дизель-электрохода «Обь» провел за это время большую работу по изучению малоисследованного района акватории Южного океана. «Обь» и находившиеся на ней люди с честью выдержали суровые испытания – своеобразный экзамен на прочность.

Выполняя задачи Советской антарктической экспедиции, во второй половине февраля – начале марта 1973 года «Обь» находилась в районе мыса Беркс у Берега Хобса (Земли Мэри Бэрд), где намечалось создание новой научной станции Русская. Однако тяжелые, торосистые многолетние льды, скопления айсбергов, штормовые ветры не позволили судну пробиться к берегу. С помощью имевшихся на борту вертолета и самолета Ан-2 на берегу была организована сезонная станция, которую возглавил В.М. Пигузов. На одном из свободных ото льда холмов по соседству с пресноводным озером установили три домика ПКДО (полярный домик конструкции Канаки-Овсяникова), соляровые печи, радиостанцию с небольшим дизель-генератором и аккумуляторами, завезли небольшие запасы горючего и продовольствия, спальные мешки.

Полярники занялись детальным обследованием района станции, сбором образцов горных пород, метеорологическими наблюдениями. Однако погода быстро ухудшалась, снабжать станцию продуктами и горючим стало невозможно, и руководство экспедиции было вынуждено свернуть работы в этом районе. Станцию законсервировали, ее личный состав возвратили на борт «Оби».

Потребовалось несколько суток, чтобы выйти из тяжелых льдов на чистую воду тихоокеанского сектора Южного океана. Чтобы пополнить запасы топлива, воды и свежих продуктов, мы зашли в порт Литтлтон на Южном острове Новой Зеландии и оттуда взяли курс к берегам Антарктиды, к станции Ленинградская на Берегу Отса.

Но коварная «голубая красавица», как образно называл Антарктиду американский полярный исследователь Р. Бэрд, сделала все, чтобы не пустить нас к своим берегам. Ледовая обстановка на подступах к берегу Отса была хуже некуда. Тяжелые льды остановили «Обь» в 78 километрах от станции. Не нашлось даже подходящего ледяного поля или большой льдины, где бы можно было оборудовать взлетную площадку для самолета. Продовольствие, оборудование доставляли на Ленинградскую вертолетом Ми-8. С раннего утра до позднего вечера трудились вертолетчики под командованием Владимира Семеновича Буклея. За неделю они перевезли сотни тонн различных грузов, доставили на берег и личный состав новой зимовки.

Тем временем судно, увлекаемое дрейфом льдов, все больше и больше удалялось от станции. Расстояние составляло уже 130 километров. В начале апреля мы еще раз попытались пробиться поближе к станции, но налетевшие ураганы и сильные сжатия, следовавшие один за другим, свели на нет все наши усилия.

В ночь с 6 на 7 апреля разразился ураган большой силы, сопровождавшийся снежной метелью, скорость ветра превышала 50 метров в секунду.

Постоянные подвижки и сжатия превратили сильно заснеженный десятибалльный лед и сморози молодого льда в сплошные торосы, взлетно-посадочную полосу устроить было негде.

Судно часто застревало во льдах и не могло освободиться по многу часов кряду. Не помогли ни кренование, ни дифферентовка, ни реверсивные форсирования хода, ни заводка ледовых якорей; нередко ничего не мог добиться и отряд взрывников во главе с кандидатом географических наук Евгением Борисовичем Леонтьевым и буровзрывником Владимиром Пантелеймоновичем Кипятинским. Тогда выходил на лед весь экипаж и кирками и ломами окалывал вокруг судна ледовые тиски. Так продолжалось много дней.

В конце второй декады апреля наши гидрологи и авиаторы присмотрели впереди судна

небольшое разводье, покрытое молодым льдом толщиной 50–70 сантиметров, и решили использовать его в качестве взлетно-посадочной полосы для самолета. Форсируя ударами тяжелые льды, временами пробивая канал шириною в несколько корпусов судна, вновь и вновь попадая в заклинивания и сжатия и выкарабкиваясь из них, дизель-электроход медленно продвигался к цели.

22 апреля вечером «Обь» вышла из очередного заклинивания, в котором находилась 35 часов 40 минут, а 23 апреля подошла к замерзшему разводью, намеченному для взлетно-посадочной полосы.

Погода вновь ухудшилась: восьмибалльный юго-восточный штормовой ветер, метель, видимость отвратительная. Стали в ожидании улучшения погоды. Но к ночи ветер достиг силы жестокого урагана – 12 баллов.

Лед замерзшего разводья, находившегося по правому борту судна, на который мы возлагали большие надежды, взломало и переторошило. Чтобы сохранить майну чистой воды за кормой, приходилось постоянно держать в работе главные дизель-генераторы. Наши координаты были 68°05' ю. ш. 156°40' в. д. Штормовые ветры и метели продолжались несколько суток. «Обь» прочно зажалось в ледяном массиве. С 23 по 27 апреля под воздействием ураганных ветров и течений зажатое в ледяном массиве судно сдрейфовало на северо-запад на 28 миль, расстояние между «Обью» и станцией Ленинградская увеличилось до 250 километров. А сжатия продолжались.

Когда ветер ослаб и прекратилась метель, улучшилась видимость, мы вновь стали предпринимать попытки выйти из сжатия и пробиться к ближайшему разводью. Но все наши усилия оказывались без результатными.

29 апреля температура воздуха упала до 20 градусов мороза. 30 апреля – вновь юго-восточный ураган 11–12 баллов, метель. Усилилось сжатие, возобновились толчки льдин о корпус судна. Несмотря на непрерывную работу гребного винта подошедшие вплотную к корме льдины заклинили руль. Положение продолжало усложняться. Проверая после очередного сжатия состояние судна, мы обнаружили деформацию нескольких шпангоутов с обоих бортов, причем некоторые из них почти совсем потеряли устойчивость. При следующем сжатии корпус мог не выдержать.

Стало окончательно ясно: это дрейф. И начался он 23 апреля. Судно оказалось во власти льдов, ветров и течений. В любой момент его могло раздавить льдами.

В канун первомайского праздника в каюте капитана состоялось совещание руководителей подразделений экспедиции и старшего командного состава судна. Член бюро судовой партийной организации капитан С.И. Волков ознакомил собравшихся с создавшейся обстановкой. На повестке дня совещания – вопрос о подготовке экипажа и экспедиции к экстренному выходу на лед в случае гибели судна.

Каждый из нас сознавал трудность положения, но растерянности не было. По-деловому, тщательно обсудили и наметили план действий. На льду многое будет необходимо: палатки, горючее, печки, разборные домики, продовольствие, радиостанция, медикаменты, сани-волокуши, хронометр, секстан, карты, судовые документы... Все должны быть тепло одеты и обуты, иметь индивидуальный неприкосновенный запас продуктов как минимум на десять дней.

Надо быть готовыми к любым последствиям дрейфа в условиях антарктической зимы и наступающей полярной ночи. Опыт жизни и работы на дрейфующих льдах центрального полярного бассейна в Арктике имел начальник нашей экспедиции кандидат географических наук Павел Кононович Сенько. Он не раз участвовал в высокоширотных воздушных экспедициях, работавших на дрейфующих льдах. Капитан внимательно выслушивал советы

командиров экипажей вертолета и самолета В.С. Буклея и А.М. Волосина, своих помощников, механиков – всех участников совещания. Учитывалось каждое дельное предложение, замечание...

Дублеру капитана молодому коммунисту Сергею Алексеевичу Смирнову поручил срочно распределить обязанности между всеми участниками дрейфа. Смирнов – опытный судоводитель, капитан дальнего плавания, уже в третий раз участвовал в антарктических плаваниях «Оби». В его детальном плане расписано было все: кто займется изготовлением саней-волокуш, кто будет делать соляровые печи для обогрева, кто станет выгружать палатки, радиостанции и т. д. Завпрод Борис Дмитриевич Фролов вместе с поварами и врачами занялся подготовкой мешков с неприкосновенным запасом продуктов высокой калорийности на десять суток для каждого члена экипажа. Весь личный состав был обеспечен теплой одеждой.

Моряки и полярники вытащили из трюмов, укомплектовали и расположили на верхней палубе одиннадцать разборных домиков и четыре палатки, бочки с бензином, авиакеросином и соляром, подготовили баллоны с газом и газовые плиты, изготовили и опробовали несколько соляровых печей, пополнили судовые запасы за счет продовольствия, не выгруженного на станции Русская, смастерили ручные волокуши и санки. Врачи выбрали и укомплектовали несколько аварийных аптек и необходимый медицинский инструментарий.

Сколько продлится ледовый дрейф в этом неизученном районе Южного океана и как он закончится – судить было трудно. По карте в этом районе находится так называемый Балленский ледовый массив – скопление льдов, преимущественно многолетних. Льды эти могут располагаться иногда восточнее, иногда западнее, в некоторые годы почти полностью исчезают, а в другие сильно разрастаются.

В этом районе Антарктиды, на Берегу Отса на станции Ленинградская, отзимовали всего лишь две смены советских полярников, за столь незначительный срок трудно было изучить колебания в ледовой обстановке. Однако опыт наших плаваний последних трех лет давал некоторые основания полагать, что в марте и апреле здесь наиболее благоприятная ледовая обстановка.

Очень опасно было то, что некоторые шпангоуты деформировались и потеряли устойчивость из-за ледовых сжатий. Аварийная партия во главе с С.А. Смирновым использовала запасные стальные швеллерные балки – их приварили к ослабевшим шпангоутам в качестве распор. Работа эта была нелегкая: каждый швеллер, весящий не одну сотню килограммов, приходилось десятки метров тащить на руках по палубе, разрезать автогенном до нужных размеров, проталкивать в трюм, устанавливать на место, а потом уже приваривать. Всех беспокоило и то, что станцию Ленинградская не успели снабдить до нормы провиантом, оборудованием и горючим, а значит полярникам придется испытывать большие трудности. К тому же получилось так, что на берегу оставалась еще старая смена полярников, а ее начальник Анатолий Николаевич Воробьев застрял на борту «Оби». Совершенно необходимо было сделать несколько воздушных рейсов между судном и берегом. Вертолет Ми-8 пока еще не был полностью отремонтирован. Все надежды возлагались на самолет, который в исправности стоял на палубе судна, но для него нужна была взлетно-посадочная полоса.

А полярная осень уже переходила в зиму. С каждым днем солнце поднималось над горизонтом все ниже и ниже, по ночам на небосводе появлялись сполохи полярного сияния. 3 мая температура воздуха понизилась до 32 градусов мороза. Тщательно обследовав сильно торошенный ледяной массив, в который вмерзла «Обь», мы начали авральные работы по устройству «аэродрома» слева за кормой судна. Вопреки существующим наставлениям и

нормам, взлетно-посадочную полосу пришлось ограничить и по длине и по ширине. Несколько суток на пронизывающем ветру и обжигающем морозе мы разбирали торосы, срубали торчащие из льда обломки, засыпали неровности и трещины, расчищали с площадки снег.

Одновременно с помощью взрывов очищали ото льда корму судна, ведь гребной винт и рулевое устройство «Оби» были под угрозой. Буровзрывник В.П. Кипятинский, «Аммонал Тротилич», как любовно прозвали его товарищи по дрейфу, часами подряд, нередко в пургу и мороз, промокий, в одежде, покрытой ледяной коркой, работал без отдыха, закладывая и взрывая заряды взрывчатки.

Штурманы, если облачность позволяла увидеть планеты и звезды и взять их высоты с помощью теодолита, определяли место «Оби» на картах, направление и скорость дрейфа. 4 мая, например, «Обь» за сутки сдрейфовала на север на 13 миль, расстояние между судном и ближайшей обетованной точкой на берегу – станцией Ленинградская – составило по прямой 305 километров.

6 мая сооружение площадки было закончено. И снова аврал – выгрузили с кормовой палубы на лед и оттащили от борта «аннушку». Затем загрузили самолет, пилот А.М. Волосин повел его на Ленинградскую.

Вскоре завершили ремонт вертолета. Прогоняя на всех режимах прочно закрепленную на вертолетной площадке машину, командир В.С. Буклей поднял ее в воздух. Пробный взлет показал: все агрегаты и узлы вертолета работают нормально.

Используя благоприятную погоду, Волосин ежедневно летал на «аннушке» между судном и Ленинградской, успевая иногда делать по два рейса в сутки. На станцию были переправлены грузы, а обратными рейсами вывезены полярники и материалы научных наблюдений. 10 мая с Ленинградской прибыл на «Обь» последний сотрудник станции из состава 17-й Советской антарктической экспедиции.

После этого с вертолета и самолета была произведена подробная ледовая разведка. В ней участвовали начальник морского отряда Е.Б. Леонтьев и гидролог Б.А. Щекин. Сотни квадратных километров акватории обследовал с воздуха вертолет, маршрут самолета превысил тысячу километров. Судовые радисты держали постоянную связь с самолетом и вертолетом, ежечасно сообщая пилотам погоду. Результаты авиаразведки были неутешительны: на сотни километров вокруг корабля простираются тяжелые льды. Лед прежний – десятибалльный, сжатый.

Дрейф продолжался. Мороз крепчал.

Второе судно 18-й Советской антарктической экспедиции – дизель-электроход «Наварин» (под командованием капитана дальнего плавания Юрия Константиновича) – получило указание руководства прибыть в австралийский порт Фримантл для пополнения судовых запасов и затем направиться в район нашего дрейфа.

11 мая в Москве состоялось заседание коллегии Главного управления гидрометеорологической службы (ГУГМС) при Совете Министров СССР с участием представителей других ведомств. Для координации работ по оказанию помощи «Оби» была образована специальная комиссия. Ее председателем был назначен известный полярный исследователь заместитель начальника ГУГМС, доктор географических наук Евгений Иванович Толстиков. В комиссию вошли заместитель министра гражданской авиации Н.Г. Быков и начальник администрации Северного морского пути Министерства морского флота капитан дальнего плавания К. Чубаков. Комиссия приняла решение срочно направить из Ленинграда в Антарктиду научно-исследовательское судно «Профессор Зубов».

«Обь» тем временем продолжала дрейфовать среди айсбергов, за которыми велось непрерывное наблюдение. Положение осложнялось и сильными морозами.



17 мая на судне состоялось собрание, на котором коммунисты и беспартийные, моряки и полярники высказали ряд дельных предложений, связанных с обеспечением безопасности и живучести судна, обсудили варианты переброски людей на «Наварин», когда он подойдет в район нашего дрейфа. Если расстояние между судами будет велико, по-видимому, придется подыскивать льдину – промежуточную базу «подскока», устанавливать на ней радиостанцию, налаживать службу погоды. Все понимали, что положение сложное, но безвыходности его не чувствовали.

Прошло некоторое время, и обнаружилось, что стали замерзать танки двойного дна. Это грозило разрывом наружной обшивки и затоплением некоторых отсеков судна. Воду из большинства танков успели откачать, но в одном из них обнаружилась течь, через которую и поступала забортная вода. Палубная команда под руководством старшего помощника капитана Юрия Михайловича Ключева и боцмана Станислава Ивановича Петровича несколько суток подряд провела в низком, узком отсеке, где работать можно было только лежа. Топорами и кирками моряки вырубали лед из каждой шпации, пока не обнаружили и не ликвидировали течь.

В двадцатиградусный мороз наш старший водолаз Николай Михайлович Сонин через небольшую майну у кормы спустился под воду. Сорок минут пробыл он в ледяной воде, осматривая винт, рулевое устройство и кормовую часть судна. К счастью, кроме несущественных вмятин на коже шеи гребного вала и на обтекателе винта, других повреждений не обнаружилось. Под корпусом судна оказались подсоковы льда.

Наши радисты, возглавляемые начальником судовой радиостанции Юрием Васильевичем Пулькиным, несмотря на дальность расстояний и нередкие в этих местах магнитные бури, постоянно поддерживали связь с Москвой, антарктическими станциями и судами. С борта судна «Профессор Зубов» пришла радиограмма, в которой директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института (АНИИ) доктор географических наук, профессор Алексей Федорович Трёшников сообщил, в частности: «Специальной комиссией я назначен начальником экспедиции по координации действий в сложившейся ситуации в Антарктике. 17 мая вышел из Ленинграда на борту научно-исследовательского судна “Профессор Зубов”. Прошу диспетчерские давать также мне. Кроме диспетчерских, прошу давать дополнительные данные о ситуации, намерения, предложения. Утверждение действий поручено мне».

Алексей Федорович – опытный полярник. С 1939 года он связал свою жизнь с изучением и освоением Арктики и Антарктики. Он возглавлял дрейфующую станцию «Северный полюс-3», Вторую комплексную антарктическую экспедицию АН СССР, участвовал во многих высокоширотных экспедициях в Арктике, не раз совершал плавания и полеты в Антарктику. Крупный исследователь полярных областей нашей планеты, автор многих научных трудов и ряда популярных книг об Арктике и Антарктике, он удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда, является кавалером трех орденов Ленина, лауреатом Государственной премии СССР.

В своей радиограмме он сообщил предварительный общий план действий в Антарктике, поделился своими прогнозами о дальнейшем дрейфе «Оби». По спутниковым данным, в первой декаде мая расстояние от нашего судна до северной кромки льдов было 550 километров.

20 мая в 22 часа 30 минут по судовому времени в 60 метрах за кормой прошла трещина перпендикулярно курсу стоянки судна, появились разводья, но двинуться «Обь» еще не могла. А вот взлетно-посадочную полосу нашего массива оторвало.

22 мая снялся с якоря в австралийском порту Фримантл и направился в наш район дизель-электроход «Наварин». Он пополнил запасы топлива и воды, приобрел авиакеросин для

своих вертолетов, свежие фрукты и овощи для нашего судна.

Через несколько дней мы снова начали сооружать неподалеку от «Оби» взлетно-посадочную полосу для самолета, чтобы провести ледовую авиаразведку и подготовиться к приходу «Наварина». На лед по авралу вышли сотрудники экспедиции и свободные от вахт моряки. Дул слабый ветер, стоял мороз 17–20 градусов. Работы не прекращались несколько суток.

30 мая «Наварин» подошел к кромке девятибалльных льдов. С наступлением темноты лег в дрейф, а с рассветом вновь начал движение на юг в поисках подходящего айсберга или ледяного поля, которые можно было бы использовать в качестве «аэродрома». Расстояние между судами превышало 500 километров.

Между тем у нас подошли к концу запасы пресной воды. Пришлось взяться за дело судовым электрикам. Под руководством старшего электромеханика Голубева они изготовили мощный ТЭД (теплоэлектронагреватель. – Ю. У.) – электроснеготаялку на 25 киловатт. Она безотказно снабжала нас водой до конца дрейфа.

1 июня с вертолета провели авиаразведку. Оказалось, что в радиусе 25 миль ледовая обстановка существенно не изменилась. В ночь с 3 на 4 июня мало кто спал на борту «Оби». Еще днем задул десятибалльный юго-восточный ветер с метелью, к ночи он достиг силы урагана – скорость превышала 40 метров в секунду. Ураган вызвал подвижку льдов, перемещение айсбергов и ужесточил сжатие. Со скрежетом, треском и шумом льдины ползли одна на другую, вал торосов высотой пять-семь метров вплотную подошел клевому борту «Оби». Выл и свистел ветер, слепила глаза метель. Мороз в 21 градус обжигал лицо, снег колючими иглами впивался в кожу.

«Обь» начало выжимать на лед, крен увеличился с 4 до 6 с половиной градусов. Датчики электронной аппаратуры показали сильное, приближающееся к критическому, давление на корпус. Были зафиксированы повреждения шпангоутов, в нескольких местах деформировалась обшивка корпуса. Вновь льдами заклинило руль, несмотря на то, что работали главные двигатели.

Сотрудники морского отряда время от времени выходили на лед, бурили его, закладывали взрывчатку. Один за другим гремели взрывы. Наконец руль был освобожден.

Половина взлетно-посадочной полосы, на сооружение которой было потрачено так много труда и времени, уплыла. На гребне высокого тороса одиноко маячил флажок – все, что осталось от «аэродрома».

Это было самое жесткое сжатие за весь период ледового плена «Оби».

Обстановка в ночь с 3 на 4 июня была настолько опасной, что еще небольшое увеличения напряжения льдов на корпус судна – и пришлось бы объявлять тревогу, покидать корабль... Но этого не случилось. Сталь корабля и выдержка людей оказались сильнее стихии.

Когда 5 июня ветер немного ослаб, прекратилась метель и на небосводе в разрыве облаков удалось увидеть несколько звезд, астрономическими определениями установили, что за двое суток наше судно сдрейфовало на запад-северо-запад на 11,6 мили. Расстояние от судна до Ленинградской по прямой стало 417 километров, а до ближайшей точки побережья Антарктиды – 175 километров.

Из-за последнего сжатия осадка судна кормой уменьшилась на полметра. Теперь стало невозможно пользоваться вертолетом (из-за крена. – Ю.У.). Пришлось поднимать домкратами одиннадцатитонную громадину, устраивать настил из деревянных брусьев и досок, чтобы «выровнять» вертолетную площадку.

Вновь и вновь предпринимались попытки расчистить среди торосенных льдов площадку для взлета и посадки самолета, но всякий раз очередной ураган сводил на нет все наши усилия;

с огромным трудом расчищенные ледяные поля разрывало разводами и трещинами.

9 июня «Наварин» находился в 260 километрах к северу от нас. Капитан дизель-электрохода Ю.К. Карлов сообщил, что моряки «Наварина» нашли в сморозях старого льда площадку для приема и кратковременной стоянки вертолета с «Оби», оборудовали также и взлетно-посадочную полосу для самолета Ан-2. «Обь» за последние сутки вместе с ледяным массивом сдрейфовала на 13 миль к северо-востоку и пересекла Южный полярный круг. Погода у нас была нелетная: штормовой ветер, метель, видимость нулевая, мороз 26 градусов.

В ожидании улучшения обстановки мы начали готовиться к эвакуации людей. В первую очередь решено было отправить на «Наварин» сотрудников станции Ленинградская и Русская и женщин из экипажа судна.

Остальных членов экипажа и экспедиционного отряда подвергли тщательному медицинскому обследованию. Несколько дней в судовом госпитале работала комиссия. Врачи тщательно обследовали каждого: прослушивали, измеряли артериальное давление, изучали записи в медицинских книжках и журнале судового госпиталю. В случае необходимости снимали электрокардиограммы. Тех, чье здоровье внушало опасения, также внесли в список первоочередников на эвакуацию.

Все знали, что «Обь» в опасности, но никто не хотел покидать судно. Старший моторист Георгий Иванович Миминошвили около тридцати лет проработал на ледоколах и транспортных судах Мурманского пароходства. Учитывая его возраст, ему предложили готовиться к эвакуации. Миминошвили всерьез обиделся: «Сколько лет я на море, разве я плохой моторист? Сорок восемь лет – возраст? Почему другим можно остаться, а Миминошвили нельзя? Я четырнадцать лет плаваю на этом судне. Мой дом не в Потти, где живут мои дети и жена. Мой дом здесь, на "Оби"! Как я могу уехать? Особенно теперь, когда судно в беде?»

И остался.

10 июня в 12 часов 43 минуты вертолет взлетел в первый рейс к «Наварину», находившемуся от нас на расстоянии в 300 километров. Кроме пяти членов экипажа, возглавляемого его командиром В.С. Буклеем, на борту находились инженер авиагруппы Г.С. Вартаньянц, пять сотрудников экспедиции и восемьсот килограммов груза. Доставив обратным рейсом с «Наварина» приобретенные для нас в Австралии две тонны свежих продуктов, вертолет после заправки вылетел во второй рейс, которым от нас улетели все десять женщин из обслуживающего персонала «Оби».

Так началась операция, получившая название «Воздушный мост».

На следующий день вертолет перевез еще пятнадцать пассажиров и часть груза. Все свободные от вахт занялись устройством взлетно-посадочной полосы для самолета. Когда она была готова, стали выгружать «аннушку», а делать это было непросто, так как спускали самолет с приподнятого правого борта.

На полосе очистили самолет от снега и льда, прогрели на разных оборотах двигатель. Потом пилот А.М. Волосин сделал пробный облет. Все было в порядке. К самолету уже подошла группа моряков, покидавших «Обь», но короткое светлое время суток заканчивалось, и полет пришлось отложить.

12 июня еще затемно бортмеханики опробовали двигатель вертолета и самолета, и вскоре одна за другой обе машины, приняв пассажиров, поднялись в воздух. Вертолет взял пятнадцать человек, самолет – пять. Личный багаж каждого пассажира был лимитирован – двадцать килограммов.

Выполнив рейс, Ан-2 вернулся к «Оби», вновь взял пять пассажиров и улетел к

«Наварину». Вертолет же задержался на льдине около «Наварина» – второй пилот Л.П. Пекарский заболел ангиной в тяжелой форме, и его положили в госпиталь.

Летчикам самолета и вертолета пришлось испытать на себе все «прелести» Антарктики: погода то и дело менялась, ветер усиливался почти мгновенно, в порывах достигая 22 метров в секунду, часто обрушивалась метель, сильно ухудшая видимость, взлетно-посадочную полосу у борта «Наварина» могло взломать в любой момент...

Заболевшего пилота Пекарского на вертолете заменил летчик Александров из летного состава «Наварина». Машина взяла курс к «Оби». Через 40 минут полета обнаружилась несинхронность в работе двигателей. Вертолет начал терять скорость и высоту. К тому же и погода стала портиться. Летели вслепую. Это грозило вынужденной посадкой на торосистый лед на полдороге между судами. Чтобы облегчить машину, командир вертолета В.С. Буклей приказал сбросить за борт тонну груза и слить прямо в воздухе лишнее горючее. Авиаторы благополучно привели вертолет к «Оби».

За три дня полетов на «Наварин» с «Оби» было перевезено пятьдесят пять человек. Осталось перебросить еще двоих – начальника экспедиции П.К. Сенько и инженера-синоптика М.Л. Лермана, но погода окончательно испортилась, и полеты пришлось прекратить.

Прошло уже пятьдесят суток ледового дрейфа.

Авиаторы под руководством инженера авиагруппы целыми днями копались в вертолете, разыскивая неисправность, нарушившую синхронность работы двигателей. В короткие промежутки, когда погода несколько улучшалась, моряки и полярники выходили на лед, чтобы привести в порядок взлетно-посадочную полосу.

Должен сказать, что в это трудное время мы не чувствовали себя одинокими, заброшенными, оторванными от Родины. Мы знали, что за нашим дрейфом внимательно следит вся страна, что в центральных и местных газетах постоянно публикуются материалы – интервью, заметки, комментарии, посвященные «Оби». Под заголовком «В ледовом плену» в советской и зарубежной прессе было опубликовано интервью корреспондента ТАСС с председателем межведомственной комиссии по оказанию помощи «Оби» Героем Советского Союза Е.И. Толстиковым. В газете «Правда» с заметкой, озаглавленной «Суровые будни Антарктики», выступил член этой комиссии П.Р. Барашев – участник Первой комплексной антарктической экспедиции. «Ленинградская правда» дала комментарий о нашем дрейфе «На полях Балленского массива» доктора географических наук, лауреата Государственной премии СССР Е.С. Короткевича. «Вечерний Ленинград» опубликовал беседу с известным советским полярником доктором географических наук П.А. Гордиенко – «Героический дрейф “Оби”». Газета «Водный транспорт» напечатала мою корреспонденцию, переданную по радио с борта судна, под заголовком «В тяжелых льдах».

В адрес «Оби» поступали радиogramмы с разных концов страны. Коллективы различных организаций, предприятий, родственники, знакомые и незнакомые люди желали нам счастливого исхода дрейфа.

Одними из первых прислали радиogramмы: коллектив редакции последних известий Всесоюзного радио, наши друзья – пионеры из маленького города Таруса, калужской области, заслуженный деятель искусств РСФСР известный советский художник Иван Васильевич Титков из Новосибирска. Его большое полотно с изображением великой сибирской реки, имя которой носит наш корабль, – дар художника морякам, а также целая картинная галерея графических и акварельных работ этого мастера украшают салоны, вестибюли и каюты «Оби».

Наконец погода установилась. С площадки, оборудованной у борта «Оби», поднялся в воздух и взял курс к «Наварину» самолет с пассажирами и грузом. Он был уже у цели, когда с

«Наварина» сообщили, что зыбью взломало льдину возле судна и что посадка невозможна. Пришлось возвращаться обратно. Через 2 часа 35 минут после старта самолет благополучно сел у «Оби».

На следующий день подвижкой айсбергов и ледяных массивов раздавило и нашу взлетно-посадочную полосу. В трещинах и разводьях даже появились тюлени и киты. Морские великаны с шумом выбрасывали фонтаны воды, высовывая головы на поверхность.

Подготовили для вылета к «Наварину» вертолет (к этому времени он был уже «на ходу»), но оказалось, что испортилась погода там: низкая облачность, снег. Лишь с рассветом 20 июня вертолетом удалось перебросить с «Оби» на «Наварин» последних наших пассажиров и остатки груза. Расстояние по прямой между судами составляло 240 километров; от станции Ленинградская «Обь» отделяло 480 километров.

Операция «Воздушный мост» была закончена. На борту «Оби» осталось 73 человека: 50 моряков, 17 авиаторов, 6 ученых. Старшим по экспедиционному составу был назначен кандидат географических наук Евгений Борисович Леонтьев – начальник морского отряда, океанолог по специальности, участник шести антарктических экспедиций.

«Обь», зажатая в тяжелых заснеженных льдах, продолжала дрейф вместе с ледяными полями по зигзагообразной линии. Южнополярная антарктическая зима давно уже вступила в свои права, морозы достигали 30 градусов. Солнце вставало над горизонтом лишь на 3 часа 10 минут.

В это короткое время ученые занимались обследованием ледового массива, определяли интенсивность нарастания льда и снега на специально для этой цели подобранных полигонах, вместе со штурманами вели метеорологические наблюдения, следили за перемещением айсбергов. Каждые четыре часа эхолотом определялись глубины океана, исследовалось «поведение» корпуса судна при сжатии льдов.

Исследование напряжений корпуса под воздействием льдов представляло большой научный и практический интерес для ученых и кораблестроителей, занятых разработкой прочности кораблей. Исследования на борту «Оби» велись с помощью электронной аппаратуры, снабженной устройствами, записывающими данными на фотобумаге высокой чувствительности. Большой энтузиаст своего дела научный сотрудник АНИИ (Арктический и антарктический научно-исследовательский институт. – Ю.У.) Виктор Сергеевич Кудишкин установил серию дополнительных датчиков в трюмах судна для изучения напряжений, испытываемых корпусом.

Как показали наблюдения, на отдельных участках корпуса напряжение достигало 2800 килограммов на квадратный сантиметр обшивки (допустимая нагрузка – 3500).

Для определения координат дрейфа штурманы «Оби» во главе с капитаном С.И. Волковым вели астрономические наблюдения планет и звезд с помощью теодолита. Несмотря на жесточайшие морозы и ветры, едва лишь в разрыве облаков появлялись небесные светила, прихватив с собой треногу, теодолит, секундомеры и электрофонарик для подсветки при записях, Сергей Иванович и один из штурманов, чаще всего третий помощник капитана Петр Гаврилович Лимонтов, спускались на лед и в нескольких десятках метров от судна проводили наблюдения. Затем, пользуясь звездным глобусом и таблицами, вычисляли координаты местонахождения судна. Далеко не каждые сутки удавалось наблюдать астрономические объекты, небо большей частью было затянуто облаками, снегопады тоже часто не давали возможности провести обсервацию.

21 июня в Антарктике – знаменательный день, день зимнего солнцестояния, после которого полярная ночь идет на убыль. По традиции все полярники, работающие на шестом континенте, в этот день поздравляют друг друга. Мы получили поздравления от зимовщиков



советских антарктических станций, от экипажей наших судов, находящихся в антарктических водах, от личного состава американской станции на Южном географическом полюсе, от сотрудников 23-й Французской антарктической экспедиции, от членов 14-й Японской антарктической экспедиции со станции Сёва, от австралийских, новозеландских, чилийских и других полярных исследователей.

Поздравление в этот день прислали нам из Москвы участники съемочной группы фильма «Красная палатка»: несколько лет назад в противоположной части земного шара – в Арктике проводились съемки этой картины о спасении экспедиции Нобиле, потерпевшей в 1928 году катастрофу во время полета на дирижабле к Северному полюсу.

21 июня с рассветом «Наварин» начал движение на север, к судну «Профессор Зубов», чтобы передать ему на борт полярников и моряков, прибывших с «Оби».

Жизнь на судне шла своим чередом. Сотрудники научной группы продолжали планомерные исследования. Теперь они приступили к океанологическим наблюдениям. 22 июня над лункой, пробитой во льду, установили палатку, с борта «Оби» протянули кабели для освещения, поставили в палатке электропечь и лебедку «Северный полюс». В лунку опустили приборы. С помощью батометров определяли температуру воды для анализов в химической лаборатории судна. Глубина океана под нами оказалась 2920 метров. Опущенный в лунку термобатомограф позволял измерять температуры, а другой прибор – буквопечатающая вертушка – позволял измерять дрейф и течения на разных горизонтах.

В лунке то и дело появлялись тюлени. По-видимому, их привлекали свет в палатке и возможность подышать свежим воздухом. Увидев людей, они, фыркнув, вновь скрывались подо льдом.

6 июня исполнилось 19 лет со дня подъема на «Оби» Государственного флага СССР. В судовом клубе по этому случаю состоялось торжественное собрание. Был выпущен специальный номер судовой радиогазеты, показан новый фильм, снятый в этом рейсе. Тут уж постарался наш моторист Михаил Григорьевич Тимченко – он был и сценаристом, и оператором, и режиссером этого фильма. Михаил Григорьевич сам и проявил и смонтировал фильм к празднику.

Приказом капитана большая группа моряков была поощрена премиями и благодарностями, в адрес экипажа пришло немало поздравительных радиограмм. Авиагруппа вручила экипажу замечательный подарок – выполненную по меди с чернью чеканку, изображающую дизель-электроход «Обь» в ледовом дрейфе. Ее с большим вкусом и со знанием дела изготовил инженер авиагруппы Геннадий Суренович Вартастьян. Кстати, во время этого вынужденного дрейфа Геннадий Суренович приобщил к своему увлечению котельного машиниста Василия Якобчука, врача экспедиции Александра Томчика и других. На судне даже состоялось выставочное творчество наших умельцев, на которой были представлены модели парусников, барельефы, различные поделки из металла, оргстекла, эбонита, камня. Победители выставки были награждены дипломами и памятными подарками.

Дизель-электроход «Наварин», встретившись с научно-исследовательским судном «Профессор Зубов», принял от него смену полярников для станции Мирный, а также экспедиционные грузы и направился на запад в район Мирного, чтобы произвести смену зимовщиков. «Профессор Зубов» взял курс на австралийский порт Фримантл, откуда должны были отправиться на Родину самолетом люди, снятые с «Оби». Так наши «спасатели», встретившись друг с другом в 865 милях от нас, отправились по своим делам. С каждым днем они удалялись от «Оби», продолжавшей дрейф.

В последние дни июня у нас вновь свирепствовали штормовые ветры и метели, появились



новые торосы и трещины, началось перемещение ледяных массивов и айсбергов. Неподалеку от «Оби» появились еще пять айсбергов, ближайший из них находился в пяти кабельтовых от судна. Соседство было, прямо скажем, малоприятное, особенно если учесть, что судно не имело возможности самостоятельно двигаться.

1 июля закончилась десятая неделя дрейфа. За это время судно совершило зигзагообразный путь длиной в 347 миль. Дрейф проходил в соответствии с прогнозами ученых, хотя и с некоторыми отклонениями. База США в Антарктиде Мак-Мердо, например, сообщала, что по фотографиям, полученным с американских искусственных спутников Земли, кромка льдов в нашем районе проходила по 60-й параллели южной широты – а это более чем на 600 километров севернее нас.

3 июля астрономические определения показали, что наше судно за трое суток изменило направление дрейфа и переместилось на юго-восток почти на 25 миль, в течение следующих полусуток сдрейфовало еще на 14,5 мили. Такое изменение направления таило новые опасности подводной банки, на которой могли оказаться сидящие на мели айсберги. А несколько юго-восточнее банки – окруженные тяжелыми льдами скалистые острова Баллени...

5 июля в 20 часов по московскому времени (у нас было уже утро 6 июля) состоялась радиопередача из Москвы для нашего экипажа. Радиожурналисты обратились к нам с теплым приветствием: «С огромным вниманием следят в нашей стране за беспримерным в истории дрейфом дизель-электрохода “Обь”. Сообщения о нем постоянно передаются по радио и телевидению, публикуются в газетах. На Родине все восхищаются вашим мужеством, дорогие товарищи. Мы знаем, что вам приходится нелегко, что пошли уже семьдесят четвертые сутки дрейфа. Всех нас радует, что настроение у вас бодрое, что все работают на своих постах, что все здоровы. Коллектив редакции последних известий передает членам экипажей “Оби”, “Наварина”, участникам 17-й и 18-й Антарктических экспедиций горячий привет. Мы надеемся, что скоро “Обь” освободится из ледового плена».

Потом мы слышали голоса своих родных и близких...

За последние сутки наше судно сдрейфовало на восток-северо-восток на 21,2 мили. Снова мы приближались к станции Ленинградская, расстояние между нами сократилось до 444 километров. На борту «Оби» продолжались научные наблюдения, была выполнена очередная гидрологическая станция до горизонта 2000 метров. Лебедку, с помощью которой спускали и поднимали трос с подвешенными на нем приборами, крутить приходилось вручную – и работа эта, прямо скажем, нелегкая, поэтому ученым помогали летчики и моряки.

«Наварин» тем временем ошвартовался на ледовых якорях в 500 километрах от Мирного у низкого айсберга. Моряки готовились к переброске полярников по воздуху. Судно «Профессор Зубов» прибыло в австралийский порт Фримантл.

Профессор А.Ф. Трёшников передал с борта «Наварина» свои прогнозы относительно нашего дрейфа. В частности он писал: «Полагаю, что “Обь” будет продолжать дрейфовать в северо-восточном генеральном направлении, в отдельные моменты могут быть отклонения. К концу июля судно будет около 64-й параллели южной широты на меридиане 160–165 градусов восточной долготы. Больших местных сжатий не будет, возможны подвижки и перегруппировки полей. Задержка дрейфа в конце июня – начале июля обусловлена слабыми циклоническими процессами. Выход из пассивного дрейфа зависит от освобождения из своего ледового поля и ледовой чаши. Наиболее вероятные разломы будут в период приливной сизигии 15–18 июля».

Вероятно, следует пояснить, что сизигия – это общее название фаз Луны – новолуния и полнолуния. В такие дни приливы достигают наибольшей высоты.

Погода нас не баловала. Ветер часто менял направление и скорость. 11 июля западный

ветер штормовой силы вызвал сильное сжатие льдов, увеличилось напряжение на шпангоуты «Оби» с правого борта. Потом ветер переменился на юго-западный и ослаб, а затем подул с северо-запада – и опять начались подвижки льда и переформирование массива. 14 июля – вновь западный ветер ураганной силы. «Обь» дрейфовала теперь в направлении восток-юго-восток.

С помощью взрывов мы пробили еще одну лунку во льду метрах в тридцати от правого борта судна. В нее с помощью гидрологической лебедки «Океан» через систему блоков, вынесенных на лед, опустили на горизонт 2500 метров уникальный прибор – глубоководную вертушку.

Частые метели заносили судно снегом. Ежедневно десятки людей выходили на палубы, чтобы сбросить эту многотонную массу за борт. Заносило также и майну, в которую была опущена глубоководная вертушка. В ней то и дело появлялась шуга и лед. Нередко можно было по судовой трансляции услышать объявления примерно такого содержания: «Товарищи моряки и члены экспедиции! Тому, кто хочет быть здоров, иметь хороший аппетит и сон, очень рекомендуем принять участие в очистке майны ото льда и шуги в любое удобное для вас время. В темное время суток работает прожектор. Спешите, чтобы вас не опередили!»

Со всех сторон нас окружали айсберги: в радиусе 15 миль вокруг судна с помощью радиолокатора их было зарегистрировано шестьдесят, многие были видны невооруженным глазом. Расстояние между «Обью» и ближайшим из островов Баллени – островом Янг – сократилось до 70 миль; а до ближайшей точки Антарктиды на Берегу Отса было всего около 200 миль.

Корпус «Оби» непрерывно вздрагивал, откликаясь на толчки постоянно перемещавшихся ледяных полей. Научные наблюдения по программе продолжались.

Подходил к концу третий месяц ледового плена.

День 22 июля стал самым радостным днем для всех находившихся на борту «Оби» – в 9 часов 50 минут утра по судовому времени наше судно освободилось от ледового сжатия и получило возможность двигаться!

Каков же итог трехмесячного дрейфа в неизведанных пустынях Южного океана? Как произошло освобождение «Оби» из ледового плена?

Зажатый 23 апреля 1973 года в тяжелых льдах Балленского массива, наш корабль за три месяца совершил путь по ломаной линии протяженностью 548 морских миль, или 1015 километров. Особенно сложная обстановка была в последние дни июля, когда генеральное северо-западное направление дрейфа, которое должно было вынести «Обь» в океан, внезапно сменилось на восточное, а затем циклоны вообще отбросили судно назад – к югу.

Однако эти капризы стихии неожиданно и помогли нам. Переменчивые ветры вызвали сильные подвижки ледяного массива, а длинная зыбь, распространившаяся от ближайшей полыньи, взломала белый панцирь вокруг судна. Но и мы тоже не бездействовали: во льду были заранее пробиты взрывами лунки по оси судна. Тонкая паутина трещин буквально за какие-то полчаса превратились в разводья, и судно впервые за 90 суток плена смогло самостоятельно развернуться в образовавшейся полынье.

Это знаменательное событие произошло в точке с координатами 65 градусов 29,1 минуты южной широты и 160 градусов 04,1 минуты восточной долготы. Глубина океана под нами была 3060 метров. Дул северо-северо-восточный ветер силою около 3 баллов, термометры показывали всего лишь 8 градусов мороза. Можно представить, что творилось на корабле в эти мгновения. Тишину ледяного безмолвия нарушило дружное громогласное «ура!» Даже отдыхавшие после ночной вахты моряки выскочили на палубу судна. Все обнимались, поздравляя друг друга. Повсюду смех, восклицания, в глазах у некоторых от волнения даже блестели слезы радости...

*Сжимающиеся судно льды отошли от бортов, а многометровые ледяные подсовы всплыли из-под днища на поверхность. «Обь» тяжело качнулась с левого борта на правый и выпрямилась. За два месяца мы настолько привыкли ходить по наклонной палубе, что в первые минуты ощущали даже какую-то неловкость.*

*Зазвучали телефонные звонки с мостика, в машинном отделении заработали главные двигатели, завращался гребной винт. Перекладывается руль – штурманы удерживают судно у кромки ледяного поля, где осталась палатка с научными приборами.*

*Моряки, сотрудники экспедиции, летчики срочно поднимают из морских глубин гидрологические приборы, собирают оборудование временных ледовых лабораторий. Разбирают палатку, установленную на льду, сматывают электрокабели, демонтируют электроснеготаялку, служившую для приготовления воды из снега. Быстро подтаскивают все это к кромке ледяного массива, застропливают и поднимают на борт.*

*В 13 часов 15 минут все работы были закончены. «Распрощавшись» тремя длинными гудками с остатками ледяного массива, столько дней державшего судно в плену, дизель-электроход двинулся к чистой воде. Как шутили у нас, « дрейфующая станция “Южный полюс-1” завершила свою работу».*

*Следуя по трещинам и разводьям, «Обь» держала генеральный курс на север. Ночью шли, освещая путь прожекторами. За первые сутки преодолели более ста миль.*

*Тысячи километров отделили нас от Родины, но внимание ее мы ощущали постоянно. В трудные минуты дрейфа знакомые и незнакомые нам советские люди из разных уголков страны слали телеграммы с выражением беспокойства и добрыми пожеланиями. И в первые же сутки – как только «Обь» освободилась из ледового плена – наша радиостанция приняла больше десятка поздравительных радиogramм.*

*Известный полярный исследователь – директор ордена Ленина Арктического и антарктического научно-исследовательского института Герой Социалистического Труда А.Ф. Трёшников так оценивал нашу работу: «В результате дрейфа дизель-электрохода “Обь” получены новые данные о гидрометеорологических и ледовых условиях в Южном океане, приобретен опыт плавания и полетов в период зимы и полярной ночи».*

*«Обь», следуя на север, 26 июля прошла поля льдов и вышла на чистую воду. Кромка льдов оказалась на 115 миль южнее координат, которые указывались в информации, принятой с американских искусственных спутников Земли. Мы пересекли ее в координатах 62 градуса 20 минут южной широты и 161 градус 52 минуты восточной долготы.*

*Долгожданная чистая вода встретила нас жестоким ураганом, крупной океанской зыбью и волнами десятиметровой высоты – как видно, не сумев удержать нас в ледовом плену, антарктическая стихия решила дать «Оби» еще один бой.*

*Размах качки достигал 47 градусов. Дизель-электроход вынужден был лечь носом на волну, медленно дрейфуя против ветра. На поверхности океана плавало много обломков айсбергов и льдин. Шторм разыгрался не на шутку. В один отнюдь не прекрасный момент на высокий полубак судна забросило огромную льдину весом в несколько тонн, в другой – с люка № 4 смыло за борт тяжелый понтон.*

*Моряки «Оби» и на этот раз вышли победителями в схватке с океаном. Они четко несли вахты, действовали смело и сноровисто. Постоянно были начеку, усиливали, где это требовалось, крепления грузов, вовремя ликвидировали последствия «сюрпризов», наподобие тех, о которых я упоминал выше.*

*На ходовом мостике, сменяя друг друга, круглосуточно несли вахту капитан Сергей Иванович Волков и его дублер Сергей Алексеевич Смирнов.*

*Преодолев жестокие штормы и ураганы «неистовых пятидесятых» и «ревущих сороковых» широт Южного полушария, 1 августа 1973 года «Обь» прибыла в порт Хобарт на острове Тасмания. Пополнили запасы топлива, пресной воды и свежих продуктов, произвели водолазный осмотр подводной части судна руля и гребного винта. И, наконец, наше судно направилось к берегам Родины.*

*Небывалый дрейф и весь длительный 18-й антарктический рейс «Оби» продемонстрировали всему миру волю, мужество, стойкость советских полярников и моряков. Родина высоко оценила их труд. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1974 года за вывоз участников 17-й Советской антарктической экспедиции, спасение дизель-электрохода «Обь» и проявленные при этом мужество и отвагу пятьдесят человек, участвовавших в операциях, связанных с дрейфом «Оби», были награждены орденами и медалями СССР. Среди удостоенных высоких правительственных наград – двенадцать моряков дизель-электрохода «Обь».*

*Кавалером ордена Ленина стал капитан С.И. Волков, Орденом Октябрьской Революции награжден старший моторист Г.И. Миминошвили, орденом Трудового Красного Знамени – первый помощник капитана В.А. Ткачев (автор этих строк) и боцман С.И. Петрович, орденом «Знак Почета» – дублер капитана С.А. Смирнов. Семь членов экипажа были награждены медалями за «Трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».*

### ***Очередное возвращение на «Обь»***

Находившиеся в отпусках члены экипажа «Оби» вместе со мной с радостью восприняли долгожданную весть о благополучном выходе судна из ледового плена и его возвращении к родным берегам.

Отпуск мой, каким бы он ни был продолжительным, закончился, и я возвратился в Мурманск для прохождения аттестации перед назначением на должность капитана судов заграничного плавания Министерства морского флота. Дождаясь возвращения «Оби» из Антарктиды, успел подменить своего товарища Валерия Ивановича Шестопалова и сходить на дизель-электроходе «Гижига» в канадский порт Монреаль, где уже не раз приходилось бывать в перерывах между антарктическими рейсами «Оби».

До возвращения «Оби» из ее затянувшегося рейса и предоставления отпусков морякам судна отделу кадров парокходства надо было подобрать замену убывающим и сформировать экипаж, отправляющийся в новый рейс. В его состав вошли, прежде всего, члены экипажа судна, отгулявшие свои отпуска, а также вновь назначенные моряки из состава экипажей однотипных судов, таких как дизель-электроходы «Лена» и «Индигирка». С новым экипажем я прибыл в Ленинград встретить родное судно, вернувшееся из десятимесячного восемнадцатого антарктического рейса.

Несмотря на начало осени, стояли погожие дни. Даже погода как будто хотела порадовать моряков, перенесших такие тяжелые испытания. По установившейся традиции торжественная встреча корабля происходила на Морском вокзале северной столицы. Возвращение «Оби» из очередного похода стало заметным событием в жизни города. Помимо руководителей антарктической экспедиции, представителей администрации парокходства и Ленгорисполкома на причале дожидались подхода судна курсанты Ленинградского Высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова. Как только на причал упали швартовные концы, духовой оркестр грянул марш. Пирс Морского вокзала утопал в цветах, принесенных встречающими и родственниками. Трудно представить, насколько эмоциональными бывают такие встречи. В одно мгновение были забыты тяготы нелегкого похода, возвратившиеся из

дальних странствий моряки и полярники, мужественно перенесшие все невзгоды, не могли сдержать слез, выдававших их душевное состояние.

Хорошо, что Отечество сочло возможным наградить возвратившихся из ледового плена моряков «Оби», но, по мнению многих, заслуги экипажа и особенно личный вклад капитана Сергея Ивановича Волкова в дело спасения судна были оценены слишком скромно. В подтверждение сказанного можно напомнить о том, как были поощрены участники дрейфа научно-исследовательского судна ААНИИ «Михаил Сомов». Лишний раз убеждаешься в том, какое значение имеют конъюнктура и расположение власть предержащих.

Смена экипажа «Оби» обычно происходила в Ленинграде в течение двух суток после прихода корабля. На это время из Мурманска специально прибывал инспектор отдела кадров с бухгалтером, которые оперативно решали все вопросы, связанные с оформлением отпусков, подсчетом накопившихся отгулов и соответствующими бухгалтерскими расчетами. Такая организация избавляла моряков от необходимости поездки в пароходство и позволяла сразу же отправиться на отдых, имея документы на оплаченный проезд, положенный раз в два года. Кроме того, комитет плавсостава пароходства мог тут же на месте предоставить морякам путевки в дома отдыха или в санатории, а их детям – путевки в пионерский лагерь Мурманского морского пароходства на Черном море в городе Анапе. Вот так пароходство заботилось о моряках, вернувшихся из Антарктиды!

К сожалению, о таком отношении к людям, как и о многих добрых традициях Мурманского морского пароходства, сложившихся, начиная с 1939 года, когда оно было создано, похоже, совершенно забыли руководители нового поколения, но об этом позже, а пока вернемся опять в прошлое...

Процедура приема дел у капитана дизель-электрохода «Обь» несколько затянулась, но это было вызвано рядом объективных причин. Во-первых, необходимо было, воспользовавшись предварительно составленными ремонтными ведомостями, согласовать с пароходством окончательный объем работ. Во-вторых, следовало определиться с выбором ремонтной базы и поставщиками металла, необходимого для ремонта корпусного набора и его наружной обшивки.

По докладу инженера Александра Митрофановича Ланько, курировавшего в те годы вопросы ремонта судов ММП на заводах Ленинграда, Кронштадтский морской завод в силу его загруженности на тот момент не мог взяться за выполнение такого большого заказа, к тому же там не было необходимого металла.

Оказалось, что Балтийский кораблестроительный завод также перегружен заказами на постройку новых кораблей. Однако этот завод готов оказать помощь и выделить для ремонта «Оби» необходимое количество кораблестроительной стали. Вот такими специфическими вопросами пришлось мне заняться, приняв судно у Сергея Ивановича Волкова.

Наконец было принято решение о постановке судна в ленинградском Канонерском судоремонтном заводе, расположенном напротив морского торгового порта.

Во время стоянки «Оби» у причала Морского вокзала на Васильевском острове судно посетил бывший капитан «Оби» и участник ее первых трех антарктических экспедиций Иван Александрович Ман. Поднявшись на ходовой мостик, он обронил между прочим: «Послушай, капитан! Когда я командовал «Обью», она выглядела намного лучше, ты не находишь?» Иван Александрович был прав, но, по моему мнению, только отчасти. Во-первых, следовало учесть естественный износ корабля после девятнадцатилетней эксплуатации судна в тяжелых льдах Арктики и Антарктики. Во-вторых, на внешнем виде корабля отразились последствия недавнего трехмесячного ледового дрейфа в Южном океане. Так что согласиться с несколько честолобивым высказыванием старого капитана можно было только с известными оговорками.

А предстоящий ремонт «Оби» должен был вернуть ей подобающий вид, как румянец возвращается к человеку, поправившемуся после тяжелой болезни.

Жестокие испытания, перенесенные судном в зимней Антарктике с ее низкими температурами воздуха и жестокими ветрами со снежными ураганами, не прошли бесследно: многослойная краска – характерная примета девятнадцатилетней эксплуатации – отстала во многих местах надстроек и рангоута корабля. Но под ней сохранился целым слой грунтового покрытия металла, выполненного в период постройки судна в Голландии. Что значит высокое качество работ! В будущем нам еще не раз придется убедиться в добросовестности и мастерстве голландцев.

Время шло, а судно продолжало стоять у пирса Морского вокзала, дожидаясь освобождения и известия о готовности плавучего дока Канонерского завода. Док был необходим в первую очередь для дефектации корпуса «Оби» с целью определения характера и размеров повреждений, полученных во время плавания во льдах, и подготовки соответствующего заказа на поставку необходимого металла для замены части набора корпуса и его наружной обшивки.

Наконец, плавучий док доложил о готовности к приему судна, и «Обь» в сопровождении трех буксиров перешла на завод.

О трехмесячном ледовом дрейфе «Оби», как я уже писал, хорошо было известно и за рубежом, знала об этом и администрация завода «Де Схелде», где был построен корабль. Голландцев очень интересовало, насколько серьезными оказались повреждения корпуса, подвергшегося жестокому сжатию во льдах. Они прибыли на Канонерский завод вместе с кораблями Мурманского морского пароходства и представителем Морского Регистра СССР в Ленинграде. Все ждали постановки «Оби» в док и результатов осмотра ее корпуса на стапель-палубе всплывшего дока.

Наконец этот момент наступил. Доковая комиссия, усиленная представительной делегацией голландцев, спустилась в док, где на кильблоках стапель-палубы красовался изящный корпус «Оби». Осмотр подводной части корпуса корабля был обстоятельным и продолжительным, особенно тщательно обследовались те участки корпуса, которые упоминались в ремонтных ведомостях как наиболее пострадавшие во время ледового дрейфа. Объем ремонтных работ, связанных с устранением этих повреждений, был довольно велик, и в этом следовало убедиться. Доковая комиссия сравнительно долго изучала явные повреждения корпуса, трещины сварных швов, а также состояние заклепок разгрузочного пояса, связывающего днищевую обшивку с бортовой наружной обшивкой.

Располагая чертежом «растяжки» наружной обшивки корпуса, хранившимся в судовых документах судна, комиссия была в курсе, в каких местах судно получило «раны» в предыдущих рейсах. Но эти повреждения были своевременно представлены инспекции Регистра и, по ее оценке, не могли серьезно сказаться на прочностных характеристиках корпуса судна. Обследование корпуса продолжалось. Наконец комиссия остановилась в районе мидель-шпангоута судна (поперечная плоскость, проходящая через середину длины корпуса) по правому борту.

Находясь у разгрузочного пояса обшивки корпуса, я в какой-то момент пробежал взглядом по поверхностному профилю этого участка и поразился: на большой площади он совершенно не просматривался со стороны. Только из того места, где я находился, просматривался плавный прогиб поверхности наружной обшивки. Но, принимая во внимание ее внушительную площадь, следовало предполагать, что стрелка вмятины велика. Это наводило на мысль, что, скорее всего, именно здесь поперечный набор корпуса получил наиболее серьезные повреждения. Уважаемые представители доковой комиссии обнаружили то, что они



так долго искали. Но явных разрывов в наружной обшивке корпуса, а также в ее сварных и клепаных швах не было. Обнаруженная перед этим трещина в балластном танке двойного дна, где во время дрейфа судна морякам пришлось вырубать лед, в который превратилась попавшая туда забортная вода, была заделана, и герметичность корпуса восстановлена.

Вскрытие бортовых топливных танков «Оби» там, где была обнаружена большая вмятина, подтвердило наличие серьезных повреждений мощных (до шестидесяти сантиметров в сечении) рамных шпангоутов, составляющих основу поперечного набора корпуса корабля. Теперь искореженные и скрученные шпангоуты были похожи на отжатые полотенца, однако ни один из них не имел разрывов и трещин. Это еще раз подтвердило высокое качество стали, из которой был изготовлен корпус «Оби» и однотипных с ней судов. Мое мнение совпадает с оценкой сопричастного к появлению этих судов уважаемого корабеля-конструктора и полярника Дмитрия Дмитриевича МаксUTOва, с которым мы познакомились, когда он был главным инженером 9-й САЭ. В его замечательной книге «Моя жизнь» можно прочитать такие строки: «...хочу рассказать об интересном совпадении: в первую экспедицию в Антарктику были направлены родные мне суда – дизель-электроходы “Лена” и “Обь”, построенные при моем участии в Голландии. Дизель-электроход «Лена» дважды сходил в Антарктику, а дизель-электроход “Обь” – девятнадцать раз. Они оказались прочными и мореходными судами, именно такими, какие необходимы для плавания в тяжелейших антарктических условиях. Им пришлось пересекать тропические зоны всех океанов земного шара, выдерживать ураганные штормы в океанах и антарктических морях, преодолевать все формы ледообразования в Арктике и Антарктике. Одним словом, таких судов никто из наших полярников еще не знал!!! Я твердо уверен, что без этих судов Советский Союз не смог бы организовать успешные советские антарктические экспедиции!»

Вот так отозвался об этих кораблях сам корабель-проектант и полярник, неоднократно участвовавший в антарктических экспедициях...

Ремонт набора корпуса «Оби» оказался проще, чем ожидалось. Поврежденная наружная обшивка вместе со шпангоутами была вырезана, шпангоуты выправлены и установлены на свои штатные места. Таким образом, удалось существенно сократить расходы, связанные с закупкой металлических плит на замену поврежденного набора корпуса.

Тем не менее с помощью ультразвуковой дефектоскопии удалось установить факты значительного, недопустимого по правилам Регистра, износа металла отдельных фрагментов обшивки (что неудивительно после девятнадцатилетней эксплуатации судна). Металл на замену был доставлен с находящегося рядом Балтийского судостроительного завода.

Замену фрагментов наружной обшивки пришлось выполнять в довольно тяжелых условиях, поскольку во время ремонта судна, особенно когда оно находилось в доке, ударили ядреные декабрьские морозы, обычные полсотни лет назад и не идущие ни в какое сравнение с нынешними. Что и говорить, изменилась не только страна и ее люди, но даже и сам климат!

Во внутренних помещениях судна, с которого сняли часть обшивки, царил холод. В таких условиях согласно технологическим требованиям нельзя было выполнять ремонт электрических машин, необходимо было предпринять какие-то меры по утеплению...

Расскажу об одном курьезном случае. Как я уже говорил, внутри корабля было очень холодно. Электрические машины покрывались инеем. По докладу старшего механика Зинаиды Матвеевны Федоровой для выполнения ремонта электрических машин в таких условиях нужно было иметь не менее 20 литров технического спирта. На судне таких запасов не было, а на запрос, отправленный в Службу материального снабжения пароходства, пришел отказ, мотивированный тем, что отпущенный нам лимит уже исчерпан. Старшему электромеханику пришлось искать помощи у соседей.

Но «Оби» повезло и на этот раз. К нам прибыл главный инженер пароходства Степан Николаевич Кузнецов для решения ряда вопросов, связанных с ремонтом судна. Как положено, я доложил ему в присутствии главного механика и старшего электромеханика о состоянии дел, не забыв упомянуть о возникшей проблеме дефицита спирта. Без лишних слов, ознакомившись с ходом ремонта электрических машин, проходившего в таких необычных условиях, Степан Николаевич подписал мой рапорт, внося в него одно небольшое изменение – дополнительный «нолик» в цифре затребованного технического спирта. Все-таки надо было возвращать долг соседям... Как бы то ни было, но несмотря на суровую зиму, проведенную в доке, главные электрические машины к моменту выхода судна из Канонерского судоремонтного завода были готовы.

Легко представить, каким был объем сварочных работ, связанных с заменой набора корпуса судна и его наружной обшивки, и понятно, насколько в таких условиях велика опасность пожара, поэтому нами были приняты все меры предосторожности, включая назначение специальной вахты, занимавшейся исключительно вопросами противопожарной безопасности. Приятно вспомнить, что благодаря этому у нас за все время ремонта не возникло ни одной угрожающей ситуации.

Последствия дрейфа «Оби» сильно сказались на состоянии судовых систем, особенно на балластных трубопроводах и системе обогрева донных танков. Часть труб, проходящих через балластные танки и танки запасов пресной воды, замерзла. Нельзя также сбросить со счетов последствия взрывов тротильных шашек, с помощью которых мы пытались освободить наше судно из ледовых тисков.

Неудивительно, что объем работ по восстановлению судовых систем, ремонту главных машин и вспомогательных механизмов дизель-электрохода «Обь» после трехмесячного дрейфа во льдах оказался настолько большим, а их выполнение заняло более четырех месяцев. Надо отдать должное директору Канонерского завода Евгению Леонидовичу Могунову, проявившему глубокое понимание задач, поставленных перед заводом, и отметить высокий профессионализм инженерно-технических специалистов завода, таких как старший строитель Александр Николаевич Малютин, мастер Михаил Михайлович Суханов и другие, вложивших немало труда в этот ремонт и подготовку «Оби» к новым дальним плаваниям.

Наконец, ремонтные работы завершены, и дизель-электроход вышел на ходовые испытания. Стояла зима с настоящими крещенскими морозами, Морской канал Ленинградского порта был скован льдом. Движение судов осуществлялось только под проводкой ледоколов, однако после завершения программы швартовых испытаний главных дизель-генераторов на заводском причале у нас появилась уверенность, что «Обь», как и прежде, сможет самостоятельно выйти в Финский залив для выполнения основных испытаний энергетической установки корабля на различных режимах работы СЭУ.

Действительно, несмотря на послеремонтные ограничения мощности главных машин, «Обь» уверенно обошла без ледокольной опеки. Миновав Кронштадт, судно вышло в намеченный район Финского залива. Завершив обширную программу ходовых испытаний и устранив незначительные замечания по работе механизмов, судно возвратилось в Ленинград. Оставалось только получить заключение инспекции Морского Регистра с подтверждением ледового класса «Оби» – УЛА (усиленный ледовый арктический) – и пригодности судна к дальнейшей эксплуатации.

Так закончился этот этап моей службы на «Оби», в командование кораблем снова вступил вернувшийся из отпуска Сергей Иванович Волков, а я после небольшого отдыха получил назначение на теплоход «Иван Москвин» – судно, относящееся к так называемой артистической серии, которых в пароходстве насчитывалось тогда пять единиц. Мог ли я тогда

представить, при каких необычных обстоятельствах доведется мне снова встретиться с дорогой моему сердцу «Обью».

Но немного об «артистах». Они были построены по заказу Министерства морского флота СССР в пятидесятые годы, практически одновременно с «Леной» и «Обью», и входили в состав Балтийского морского пароходства. Эти суда считались по тем временам прекрасными мореходами. Их характерной чертой являлся высокий надводный борт – большое достоинство в океанском плавании. Принимая во внимание их размеры, они были снабжены довольно мощным главным двигателем «Зульцер» и обладали прочным корпусом. Такие характеристики обеспечивали возможность их эксплуатации в период летней арктической навигации в высокоширотных снабженческих рейсах. В этом случае они передавались во временную аренду Мурманскому морскому пароходству, в составе которого они в конце концов и остались.

Работая на дизель-электроходе «Обь» и подолгу пропадая в антарктических рейсах, я имел о них довольно смутное представление. И надо же, на несколько лет моя судьба оказалась связанной с этими интересными судами. В Мурманском пароходстве по достоинству оценили возможности использования «артистов» в перевозках экспортно-импортных грузов и направили их на только что созданную регулярную судоходную линию «Поларктик», связавшую порты Европы, Канады и Соединенных Штатов Америки. Путь в порты США, расположенные на Великих Озерах, такие как Кливленд, Детройт, Чикаго и Миллуоки и другие, как известно, проходит через канадские воды и знаменитую транспортную систему «Сивей» («Seaway»). Что касается Канады, то наиболее часто мы посещали Галифакс, Сент-Джонс, Бекамо, Порт-Алфрэд, Квебек, Три-Риверс, Сорель, Монреаль, Гамильтон и Сандер-Бей.

В Европе наибольшей «популярностью» у наших судов пользовались порты Англии, Франции, Германии, Бельгии, Голландии, Швеции и Польши. А в шестидесятые годы суда нашего пароходства частенько наведывались и в некоторые порты Средиземноморья.

Вот такой, далеко неполной, была география плаваний судов Мурманского пароходства, включая компанию «артистов», на которых мне посчастливилось работать. Надо отметить, что работа на таких судах считалась не просто интересной, но и престижной. Не зря состав их экипажей отличался завидным постоянством.

Моя работа на теплоходе «Иван Москвин» продолжалась уже второй год. После нескольких рейсов на канадской линии судно возвратилось в Мурманск, где ему предстояло встать под разгрузку. Прибывший на борт судна сотрудник службы эксплуатации пароходства вкратце ознакомил нас с планами работы на ближайшее время, а также проинформировал о предстоящем небольшом ремонте с докованием перед очередным освидетельствованием судна инспекцией Морского Регистра. Ситуация выглядела вполне понятной, ясно было и то, что судну придется провести в Мурманске около месяца. Однако в словах представителя пароходства ощущалась некая недосказанность, причем это имело какое-то отношение к моей персоне.

Все выяснилось в ближайший понедельник, когда должно было состояться заседание Совета пароходства, на которое мне, как оказалось, следовало прибыть. «Приглашение» застало меня врасплох, к тому же беспокоила травма ноги, из-за чего я не мог прибыть в пароходство. Пришлось дать необходимые разъяснения о причинах столь «невежливого» поведения. Совет состоялся без меня, а о его решениях, связанных с моей дальнейшей судьбой, я узнал от прибывшего на борт судна заместителя начальника пароходства по кадрам Ивана Николаевича Кудрявина. Кстати, после трех первых антарктических рейсов мне посчастливилось работать с ним на так называемом домашнем пароходе «Адам Мицкевич». Иван Николаевич, слывший не только прекрасным специалистом, но и обаятельным человеком с великолепным чувством юмора, был тогда капитаном этого судна. «Домашним» пароход окрестили потому, что он

выполнял короткие рейсы между Мурманском и портами Европы, а общение с таким капитаном придавало им особую прелесть.

Но возвратимся к обстоятельствам, связанным с моим новым назначением...

Полным ходом шла подготовка к Двадцатой советской антарктической экспедиции, в состав которой был включен и дизель-электроход «Обь», проходивший в то время небольшой ремонт перед очередным антарктическим рейсом на Мурманском судоремонтном заводе.

Заместитель начальника пароходства сообщил мне следующее: «На основании решения Совета пароходства и по согласованию с Министерством морского флота и обкомом КПСС (так выглядела эта процедура) ты назначаешься капитаном дизель-электрохода "Обь", а мне предложено ознакомить тебя с принятым решением и доставить к новому месту службы. Вот такие дела!» Как говорится, комментарии излишни!

Прибыл на Мурманский судоремонтный завод, у причала которого стояла «Обь».

Комсостав встретил меня на удивление дружелюбно. Я понимал, что у каждого из них имеется немало вопросов и проблем, требующих безотложного решения. Но чтобы в них разобраться, следовало вначале принять дела у старого капитана. Принимать их пришлось не у Сергея Ивановича Волкова – штатного капитана судна, а у временно подменявшего его Андрея Анатольевича Назарьева, известного полярного капитана, находившегося тогда уже на пенсии. В настоящее время его имя носит одно из судов Мурманского морского пароходства.

С тех пор как я ушел с «Оби», сдав дела и обязанности Сергею Ивановичу, прошло два года. Он, будучи рачительным капитаном, все «добро», оставшееся после предыдущего ремонта, проводившегося под моим руководством, сохранил в целости и сохранности в надлежащем месте, недоступном для других лиц. Под «добром» следует понимать солидный запас спирта, предназначенного для технических нужд.

Приняв дела капитана на «Оби», я скоро убедился, что основной проблемой главного механика Геннадия Петровича Ежова являлось отсутствие надлежащих запасных частей главных дизель-генераторов. На складе пароходства, к сожалению, таковые отсутствовали из-за задержки импортных поставок, а это грозило срывом своевременного выхода судна из Мурманска в очередной антарктический рейс. Возник вечный вопрос: что делать?! Механики продолжали самостоятельный поиск необходимого на заводе, это дало определенные результаты, но в целом проблема оставалась нерешенной. Времени до окончания ремонта оставалось в обрез, надо было что-то предпринять. В безвыходной, казалось, ситуации, как это часто бывает, нашли нетривиальный выход из положения. А заключался он в следующем. По соседству, на этом же заводе, стоял однотипный дизель-электроход «Байкал», входивший ранее в состав Мурманского морского пароходства, но позже переданный военным морякам Северного флота. На его борту имелся внушительный запас необходимых нам запчастей, но заполучить их официально с оформлением положенного акта передачи было невозможно. Единственный вариант – натуральный обмен, или «бартер». Это слово в то время еще не появилось в нашем лексиконе, но его смысл был вполне понятен, а наиболее устойчивой «валютой» для подобных операций являлся спирт. Располагая таким «добром», можно было уладить многие вопросы, неразрешимые обычным порядком... «Валютные резервы» заметно сократились, но ремонт главных машин корабля был закончен в срок. Подготовка «Оби» к антарктическому рейсу шла по плану и была уже близка к завершению, о чем я доложил руководству пароходства, беспокоившемуся не меньше капитана о своевременном выходе судна из Мурманска.

Занимаясь текущими делами, я, тем не менее, время от времени задавался вопросом, почему Сергей Иванович отказался идти в очередной поход к берегам Белого континента. Я полагал, что, скорее всего, у него остался неиспользованным отпуск. Кроме того, наверное,

сказывалось пережитое в течение недавнего трехмесячного дрейфа «Оби» в антарктических льдах. Ему, как капитану, отвечающему за безопасность корабля и жизнь членов экипажа, досталось едва ли не больше всех. Не все было так просто, как могло показаться из оптимистичных газетных сообщений. Нашлись, к сожалению, и такие, чье поведение в критической ситуации создавало нервную обстановку на борту судна и провоцировало панические настроения среди моряков и полярников. И капитану Волкову приходилось бороться не только со льдами, но и с такими опасными проявлениями человеческой слабости. В конечном итоге он даже пошел на то, чтобы избавиться от таковых, пересадив их на другой корабль с последующей отправкой на родину самолетом из Новой Зеландии.

Короче, объективных причин для отказа снова отправиться в Антарктиду с экипажем «Оби» в составе 20-й САЭ у Сергея Ивановича было достаточно.

Взвесив все это, я решил связаться с Сергеем Ивановичем по телефону и убедить его в том, что экипаж «Оби» в этом рейсе должен возглавить все-таки он. Конечно, жалко было отказываться от такого престижного назначения, но интересы дела и дружеские отношения я всегда ставил выше личных амбиций.

В процессе нашего разговора я постарался растолковать своему другу значение 20-й САЭ и необходимость его участия в ней как наиболее опытного полярного капитана. Следует отметить, что экспедиция была юбилейной, и мне представлялось, что участие в ней является своеобразным признанием заслуг капитана «Оби». Может быть, я в чем-то ошибался, но мысли эти были совершенно искренними. Кроме того, от решения Сергея Ивановича зависели и мои личные планы, включая учебу в аспирантуре.

Как бы то ни было, мне удалось убедить Сергея Ивановича, и он согласился вернуться из отпуска и отправиться в антарктический рейс, а я занялся окончательной подготовкой судна к длительному плаванию – формированием экипажа, получением необходимого технического снабжения и продовольствия. Готовность судна к выходу в намеченные сроки уже не вызвала сомнений, о чем я доложил в пароходстве.

Руководство Мурманского морского пароходства без возражений приняло сообщение о возвращении Волкова из отпуска и его готовности принять обязанности капитана дизель-электрохода «Обь». Так и порешили, и некоторое время спустя я сдал командование этим славным кораблем своему прибывшему другу.

С формальной точки зрения сложилась интересная ситуация: дела капитана теплохода «Иван Москвин» оставались фактически за мной, а на период моего временного отсутствия их исполнял старший помощник капитана, тем более что оба судна стояли в заводе чуть ли не борт к борту. Так что мое возвращение на теплоход «Иван Москвин» выглядело вполне естественным. До выхода судна в рейс оставалось дней десять, и руководство пароходства позволило мне съездить в Ленинград на отдых.

Вслед за мной в Ленинград прибыл дизель-электроход «Обь» на погрузку экспедиционных грузов и чтобы взять на борт участников 20-й САЭ и летчиков антарктического авиаотряда с их техникой. Я не мог не прийти повидаться со своими товарищами, отправляющимися в дальнее плавание.

Этот девятнадцатый рейс в Антарктику стал для дизель-электрохода «Обь» последним. Продолжительность его оказалась сравнительно небольшой, но, судя по воспоминаниям и рассказам, неприятностей на его долю выпало на порядок больше. Другими словами, рейс этот был неудачным. Неудачи преследовали судно на протяжении всего плавания, и хотя их трудно было назвать серьезными, но все это негативно влияло на работоспособность членов экипажа, и тем более отражалось на состоянии капитана, едва пришедшего в себя после драматического ледового дрейфа «Оби».

Как бы то ни было, «Обь» возвратилась в Ленинград из своего последнего антарктического рейса с приспущенным флагом. Скончался ветеран судна, участник шестнадцати антарктических рейсов, Почетный полярник и орденоносец, первый помощник капитана Виктор Алексеевич Ткачев. Печальное событие произошло на борту «Оби», когда она уже становилась на швартовы в Ленинградском порту. Еще во время перехода к родным берегам, когда «Обь» сделала заход на Канарские острова в порт Лас-Пальмас, Виктор Алексеевич почувствовал недомогание и по совету консилиума врачей, находившихся на борту, был доставлен в местный госпиталь. Врачи заверяли, что ему стало лучше, и перед отходом он вернулся на судно. Однако спасти Виктора Алексеевича не удалось. Так ушел из жизни наш старший товарищ, замечательный человек и моряк, посвятивший свою жизнь флоту, проработавший только на «Оби» семнадцать лет. Вечная ему память!

После Двадцатой советской антарктической экспедиции (в 19-й САЭ «Обь» не участвовала из-за длительного ремонта после ледового дрейфа) прославленное судно, учитывая его возраст, естественный износ корпуса и механизмов за время постоянной двадцатилетней эксплуатации в тяжелейших условиях Арктики и Антарктики продолжило трудиться в пароходстве, но уже в качестве обычного грузового судна, капитаном его остался Сергей Иванович Волков.

Казалось бы, здесь должно было бы завершиться повествование о славном корабле, названном в честь дорогой моему сердцу могучей сибирской реки, и том, как осуществилась моя детская мечта стать капитаном «Оби», побывать в Антарктиде на этом легендарном судне, продолжая исследования Белого континента и открывая на его берегах новые советские полярные станции. Но, как выяснилось, впереди меня ждали новые встречи с Южным океаном...

### ***Вместо «Оби»***

После работы на теплоходе «Иван Москвин» я получил новое назначение на однотипный теплоход «Станиславский» – головное судно в серии «артистов».

Работа на судах этого типа была довольно увлекательной – океанские рейсы к американским Великим Озерам, встречи с интересными людьми и масса впечатлений. Казалось бы, лучшей работы не пожелаешь. Безусловно, имелись свои специфические проблемы, но разве можно было их сравнивать с теми, что возникали во время плавания «Оби» в Южном океане. Но вскоре об этой относительно спокойной жизни пришлось забыть...

Прошло четыре года после того, как я простился с экипажем дизель-электрохода «Обь» накануне ее отплытия в 20-ю САЭ. В конце октября 1979 года, когда мой теплоход «Станиславский», закончив работу на канадской линии, возвращался на Балтику, на выходе из пролива Большой Бельт, который мы прошли с севера на юг, нам встретилось советское судно типа «Амгуэма» отечественной постройки конца шестидесятых годов. Последним в этой многочисленной серии было построено научно-исследовательское судно «Михаил Сомов», принадлежавшее Научно-исследовательскому институту Арктики и Антарктики. С этим судном нам приходилось часто встречаться в антарктических водах, к тому же я был хорошо знаком с его капитаном Михаилом Ермолаевичем Михайловым. Но в ответ на наш запрос по радио поступил ответ, что мы имеем дело с дизель-электроходом «Оленек» и у него вопросов к нам нет.

Это выглядело несколько странно. Обычно при таких встречах между капитанами советских судов было принято обмениваться информацией о навигационной обстановке в датских проливах. Почему? Дело в том, что плавание больших морских судов, особенно



проливом Большой Бельт, да еще без лоцмана требует от капитана хорошего знания местных условий и правил. Наиболее сложным в навигационном отношении являлся район датского порта Корсер, где пролив был особенно узким. Кроме того, фарватер, предназначенный для двустороннего движения транзитных судов, здесь не имел разделительной полосы, а на траверзе порта фарватер пересекался интенсивным паромным сообщением, что серьезно затрудняло двустороннее движение транзитных судов, особенно в условиях плохой видимости. Таким образом, проход морских судов датскими проливами требовал от капитанов исключительно четкого соблюдения положений международного и морского законодательства по вопросам безопасности мореплавания и правил плавания в этом районе.

Судоводители дизель-электрохода «Оленек» не стали вдаваться в расспросы, а только сообщили, что судно принадлежит Дальневосточному ордена Трудового Красного Знамени морскому пароходству и следует в Антарктиду для выполнения ответственного правительственного задания. Сказано это было с большим пафосом. Оставалось только извиниться перед уважаемыми коллегами за беспокойство и пожелать им счастливого плавания и благополучного возвращения, после чего корабли разошлись на параллельных курсах, следуя по назначению.

Нам, в частности, предстояло отправиться на ремонт в Ригу. По прибытии в порт назначения судно сразу же было поставлено в плавучий док Рижского судоремонтного завода. Предстояла обычная рутинная работа по осмотру винто-рулевой группы, оценке состояния корпуса и покраске его подводной части.

Накануне октябрьских праздников приехали погостить жены моряков, некоторые взяли с собой детей, к последним относилась и моя жена Галина Николаевна, прибывшая в сопровождении сына и дочери. Встретив семью на вокзале, я попутно заглянул к нашему морскому агенту – в компанию «Трансфлот» – за корреспонденцией, поступившей в адрес судна, которую по прибытии на борт отдал начальнику судовой радиостанции и первому помощнику капитана. Надо отметить, что экипаж моего судна подобрался на редкость дружный и сплоченный, некоторые моряки плавали на нем более десяти лет и оказались замечательными наставниками молодежи.

По сложившейся традиции, если позволяла обстановка, во время стоянки в советских портах в праздничные дни, когда приезжали жены моряков, на борту судна устраивались небольшие вечера отдыха для экипажа и семей. В них принимали участие все моряки за исключением вахтенной службы, следившей за соблюдением всех мер предосторожности и правил техники безопасности. Концерты художественной самодеятельности и возможности неформального общения давали положительный эффект и способствовали сплочению экипажа, позволяли морякам блеснуть своими талантами, ну и, конечно же, отдохнуть перед дальним плаванием. Немаловажно и то, что такие вечера становились лучшей профилактикой «заходов» моряков на берегу.

На протяжении вечера радист время от времени передавал мне поздравительные радиogramмы, которыми обменивались однотипные суда-«артисты», – они тут же зачитывались присутствующим. Вместе с ними были получены две криптограммы, из которых одна показалась мне известной, а вот содержание другой заинтриговало.

Пришлось на время покинуть друзей и гостей и заняться расшифровкой полученных криптограмм. Первая из них, как и ожидалось, имела идеологический характер и была связана с подготовкой к октябрьским праздникам. Вторая – адресована лично мне, а из ее содержания следовало, что в соответствии с таким-то приказом я назначался капитаном судна, идущего в спецрейс. Какое судно, какой спецрейс? Это пока было неизвестно.

Узнав о своем предстоящем назначении, я посоветовал жене собираться и возвращаться с

детьми домой. Я понимал, какие мысли могли ей придти в голову, не зря она перед отъездом произнесла умоляюще: «Юра! Может быть, ты откажешься и останешься на "Станиславском"?!» При этом она хорошо понимала, что четыре года назад я уже отказался от назначения капитаном дизель-электрохода «Обь» накануне 20-й САЗ, так что повторный отказ будет выглядеть более чем некорректным. Было ясно, что к моему новому назначению она относится отрицательно, рейс в Антарктиду казался ей слишком опасным, и это настроение усугублялось слухами о какой-то недавней аварии. Что и говорить, ситуация, издревле знакомая семьям мореходов.

Размышляя о неожиданном неизвестном назначении, я вспомнил, что не так давно, заглянув в управление «Трансфлота», встретил там бывшего начальника отдела кадров пароходства уважаемого Анатолия Федоровича Епифанова, от которого узнал о катастрофе в датских проливах, случившейся с каким-то советским судном. Однако названия судна он не знал, да и разговор этот происходил на бегу, оба торопились по своим делам. Почему-то теперь я подумал о встреченном перед входом в Большой Бельт дизель-электроходе «Оленёк». Неужели что-то случилось с ним?!

Вскоре сообщение, переданное в телевизионной сводке новостей, несколько прояснило ситуацию. Операторам датского телевидения удалось снять горящее советское судно, которым оказался дизель-электроход «Оленёк». Трудно было представить, что такое может случиться с кораблем на пути в далекую Антарктиду!

Трагедия произошла в проливе Большой Бельт недалеко от датского порта Корсер. Следуя в проливе с юга на север в условиях ограниченной видимости, «Оленёк» столкнулся с другим судном, шедшим в противоположном направлении. Предпосылки к катастрофе были созданы неграмотными действиями судоводителей «Оленька», грубо нарушивших требования Международных правил предупреждения столкновений судов (МППСС). Как выяснилось, «Оленёк» вышел на встречную полосу движения, по которой следовал в противоположном направлении большой советский танкер «Генерал Шкодунович», принадлежавший Новороссийскому морскому пароходству. Предпринятые судоводителями танкера меры по предотвращению аварии не позволили избежать столкновения судов.

Последствия катастрофы оказались ужасными: серьезные повреждения получил танкер, во время пожара, охватившего «Оленёк», погибли двое членов экипажа и полярник. Пожар на судне продолжался несколько дней, и репортажи о нем появились в новостях ведущих телевизионных компаний Европы. К счастью, огонь не достиг первого трюма, где находились авиационный керосин и другие огнеопасные нефтепродукты, что привело бы к неминуемому взрыву.

Невозможно даже вообразить такую апокалипсическую картину. А ведь причина трагедии оказалась банальной: преступная самоуверенность и беспечность комсостава – капитана, его дублера и старшего помощника капитана, находившихся на ходовом мостике корабля и самым халатным образом устранившихся от исполнения своих прямых обязанностей по обеспечению безопасности мореплавания. О том, что судно находится на встречной полосе, доложил младший штурман, но никто не отреагировал должным образом.

Нет необходимости подробно рассказать об обстоятельствах столкновения и проводившегося расследования. Капитан дизель-электрохода «Оленёк» был признан виновным и осужден. Судно, с частично уцелевшим в трюмах грузом, было отбуксировано в Ленинград, но, по сути, представляло собой груду металлолома.

Моя семья уехала в Ленинград, а я пребывал в раздумье, дожидаясь официального приказа о назначении. Вскоре уже по открытой связи поступила радиограмма о том, что я назначен капитаном дизель-электрохода «Гижига», а теплоход «Станиславский» должен

передать в командование вновь назначенному капитану. Было ясно, что мне придется расстаться со своим экипажем. Не прошло и двух дней, как я получил еще одну радиограмму, потребовавшую, чтобы я сдал дела старшему помощнику, временно вступающему в исполнение обязанностей капитана, а сам немедленно вылетел в Мурманск, где уже велась подготовка судна к дальнему походу к берегам Антарктиды.

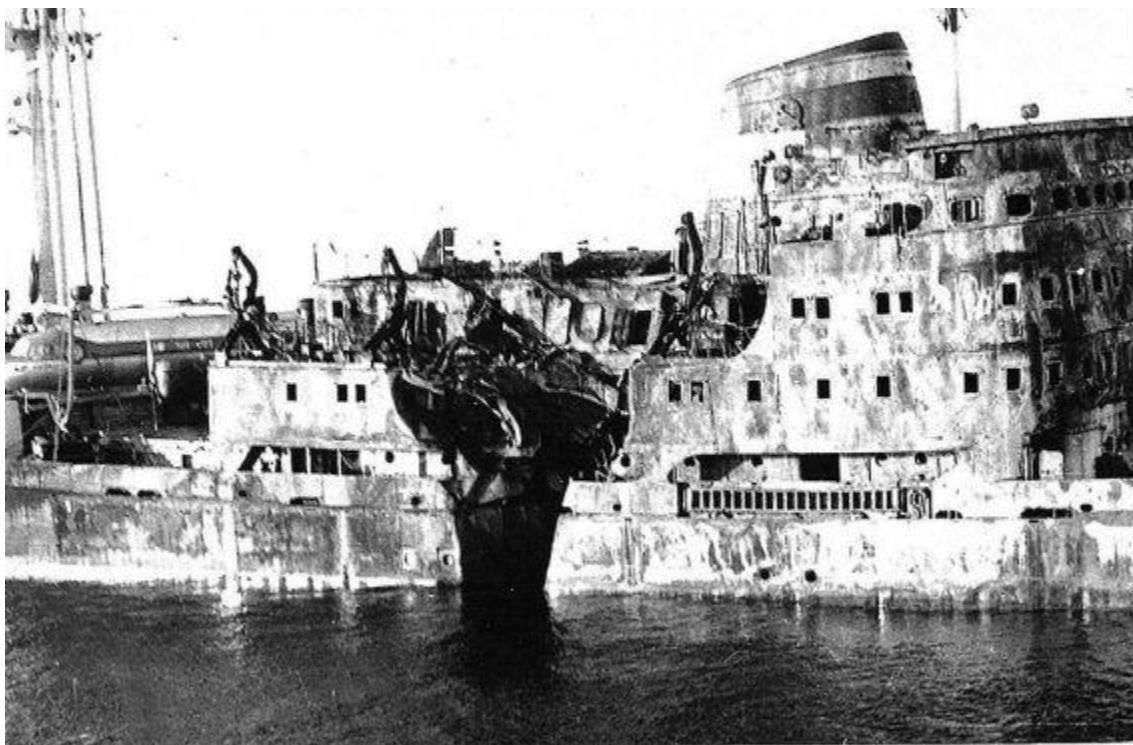


*Горящий дизель-электроход «Оленёк»*

Представлялась, что перед этим необходимо встретиться с руководителями антарктической экспедиции, поскольку мне были неизвестны планы 25-й САЭ, а соответственно и задачи, к выполнению которых следовало готовить «Гижигу». Взяв авиабилет на Ленинград, я позвонил в институт Арктики и Антарктики и сообщил о своем предстоящем визите, меня заверили, что встретят в аэропорту. Действительно, на Комендантском аэродроме меня ждала институтская «Волга», доставившая на Фонтанку, где тогда находился Институт Арктики и Антарктики и размещался штаб экспедиции.

Оказалось, что начальником 25-й САЭ назначен хорошо мне знакомый по предыдущим антарктическим экспедициям опытейший полярник, кандидат географических наук и Герой Социалистического Труда Николай Александрович Корнилов. К сожалению, застать его в ААНИИ уже не удалось. Он вместе с основной группой полярников отправился к берегам Белого континента на пассажирском лайнере «Башкирия» Черноморского морского пароходства, успевшем пересечь экватор и приближающимся теперь к водам Южного океана.

В то время организационными вопросами антарктической экспедиции в институте занимались заместители директора ААНИИ Евгений Сергеевич Короткевич и Валерий Иннокентьевич Сердюков, а оперативные вопросы подготовки были возложены на Владимира Евгеньевича Ширшова. В институте меня встретили любезно и сразу же озадачили вопросом: «Когда «Тижига» отправится в Антарктику?»



*Дизель-электроход «Оленёк» после пожара. 1980 г.*

Ничего не скажешь, вопрос хороший! Только ответить на него в ту пору вряд ли кто смог. Во-первых, «Гижига» была еще в Арктике. Во-вторых, неизвестно, в каком состоянии находятся ее главные машины и корабль в целом. Кроме того, требовалось оперативно провести дооборудование судна с учетом увеличения штатной численности экипажа и необходимости обеспечить размещение на борту судна группы полярников, примерно сорока человек, не считая вопросов помельче, с которыми мне и комсоставу судна предстояло разобраться на месте. Из института я позвонил в пароходство, чтобы узнать, где находится «Гижига» и когда она прибудет в Мурманск. Ответ был таков – через пару дней судно придет в порт.

Таким образом, первоочередная задача заключалась в том, чтобы оперативно подготовить «Гижигу» к походу в Мурманске и как можно скорее привести ее в Ленинград под погрузку.

После совещания с руководством антарктической экспедиции предстояло встретиться с директором ААНИИ академиком, Героем Социалистического Труда Алексеем Федоровичем Трёшниковым. Регалии, титулы и постоянная занятость Алексея Федоровича, известнейшего полярника, неоднократно зимовавшего на льдинах и посетившего оба полюса, не мешали ему остаться приветливым, располагающим к себе человеком. Разговор состоялся в его кабинете, занимавшем одну из комнат знаменитого Шереметьевского дворца на Фонтанке. Он внимательно выслушал мой доклад о предстоящем вводе в состав флота 25-й САЭ дизель-электрохода «Гижига» вместо погибшего «Оленька». Всем было понятно, насколько тяжело случившаяся трагедия отразилась на ходе подготовки очередной антарктической экспедиции, возникали сомнения, сможет ли она вообще выполнить поставленные перед ней задачи. Обладая большим авторитетом и располагая внушительными административными ресурсами, Алексей Федорович в сложившейся ситуации становился ключевой фигурой, от которой зависела судьба 25-й САЭ.

Исходя из опыта плаваний на дизель-электроходе «Обь» в составе антарктических экспедиций, я поставил перед Алексеем Федоровичем вопрос об установке на «Гижиге» аппаратуры космической навигации, доселе отсутствовавшей на судах Министерства морского

флота. Принимая во внимание вынужденную задержку с выходом, а соответственно и корректуру планов работы 25-й САЭ, требовалось пересмотреть вопросы технического оснащения экспедиционных судов и по возможности оборудовать средствами спутниковой метеорологии и навигации, не отказываясь от традиционной техники. Было бы нетактично и неуместно с моей стороны выдвигать категорические требования к руководству ААНИИ о поставке такой аппаратуры, но ее необходимость представлялась мне очевидной. При этом все мы понимали, что на «Оленьке» погибла значительная часть экспедиционного груза, включая разнообразное оборудование. Некоторые потери были просто невозможны, а экспедиционные фонды исчерпаны.

Тем не менее, я попросил Алексея Федоровича поддержать меня перед Мурманским пароходством и Министерством морского флота в данном вопросе и оказать посильное содействие в его решении. Трёшников положительно отозвался на мою просьбу.

На этой оптимистичной ноте завершилась моя встреча с руководителями САЭ и дирекцией ААНИИ и появилась надежда, что проблемы, возникшие передо мной как капитаном «Гижиги», будут разрешены. С облегчением на сердце я через день вылетел в Мурманск.

Несмотря на снегопад, самолет благополучно приземлился в аэропорту Мурмаши, откуда меня без задержки доставили на автомашине пароходства в Морской порт. Вопреки заверениям диспетчера пароходства о том, что «Гижига» уже ошвартовалось в порту, на самом деле судно все еще стояло на рейде, поскольку предназначенный для нее причал занимало другое судно. Когда «Гижига» подойдет к берегу, можно было только гадать. Наступала ночь, и я попросил швартовную команду с подходом «Гижиги» передать мой чемодан вахтенной службе судна, а сам уехал в гостиницу.

Следующее утро началось с визита в пароходство, где мне хотелось получить дополнительную информацию от Службы эксплуатации и встретиться с начальником Службы безопасности мореплавания (он же заместитель начальника пароходства) Иваном Павловичем Лопатыным.

Как оказалось, после гибели дизель-электрохода «Оленёк» руководство Института Арктики и Антарктики срочно обратилось в Мурманское морское пароходство с просьбой о выделении однотипного судна для включения в состав 25-й САЭ. В составе пароходства насчитывалось три судна типа «Амгуэма»: «Павел Понамарев», «Гижига» и «Наварин». Последнему из них уже довелось принять участие в работе двух советских антарктических экспедиций – 17-й и 18-й САЭ. Однако самым подходящим из них, принимая во внимание наличие на судне вертолетной площадки и его текущее местонахождение, оказался дизель-электроход «Гижига». На тот момент судно выполняло высокоширотный снабженческий рейс в Арктике и только что отправилось в пролив Вилькицкого с грузом, предназначенным для полярной станции Солнечная. Хорошо понимая, в какой сложной ситуации оказалась 25-я САЭ, руководство Мурманского пароходства с пониманием отнеслось к запросу ААНИИ. Дизель-электроход «Гижига» был выведен из пролива Вилькицкого и в сопровождении атомного ледокола «Ленин» перешел в Диксон, где оставшийся груз для Солнечной выгрузили в порту. Но самое главное, что судно в конце текущего года должно было отправиться на ремонт и пройти инспекцию Морского Регистра для подтверждения ледового класса. Вот в какой непростой ситуации оказалась тогда «Гижига».

Вопрос о подготовке «Гижиги» к антарктическому плаванию и о необходимости установки на судне приемоиндикатора спутниковой навигации обстоятельно обсуждался с начальником Службы безопасности мореплавания. Главный штурман пароходства Денис Владимирович Ветчинин посоветовал остановиться на новейшей модели Magnavox MX 1105,



выпускавшейся в США, но этот вопрос следовало изучить получше, избегая кавалерийских наскоков.

Выйдя в коридор верхнего этажа пароконства, я остановился у окна, из которого открывался вид на весь Мурманский морской порт с его рейдом, и спросил у оказавшегося рядом капитана-наставника Службы безопасности мореплавания Павла Петровича: «Что это за пароход стоит у причала с таким сильным креном?» И услышал в ответ: «Да это же твое судно, вот сам и разберись...» Вопросы, связанные с «Гижигой», возникали один за другим, почему-то вспомнился один из персонажей фильма «Танкер Дербент» с его вечным присловьем: «Надо что-то делать!»

Командовал «Гижигой» в то время мой старый знакомый Юрий Георгиевич Коваленко. Во время передачи дел мне предстояло задать ему вопрос, не хочет ли он уйти в рейс в качестве дублера капитана. Интуиция подсказывала, что он откажется от такого предложения. Размышляя над всем этим, я поднялся на борт судна.

Крен судна действительно был изрядным, но вахтенный причину его возникновения объяснить не смог, а мой чемодан, который по логике вещей должен был оказаться в моей каюте, валялся на палубе, как никому не нужная вещь. Из таких мелочей стало понемногу складываться впечатление, что с организацией службы на «Гижиге», на которой мне приходилось плавать лет шесть назад, дела обстоят далеко не лучшим образом.

Приняв дела и вступив в командование «Гижигой», пришлось сразу же заняться решением кадровых вопросов. Прежде всего, следовало определиться со старшим комсоставом. Главным механиком на судне Николай Петрович Огурцов, мой старый знакомый по дизель-электроходу «Рионгэс», участник Первой комплексной антарктической экспедиции на дизель-электроходе «Обь». Силовую энергетическую установку судна он знал превосходно, к своим механикам и электромеханикам претензий не имел.

Кадровики пароконства подыскивали кандидатуру на должность старшего помощника капитана. Я, в свою очередь, отрекомендовал им своих бывших старпомов по теплоходам «Углеуральск» и «Станиславский». Один из них – Роман Владимирович Иванов, оставался на «Станиславском», временно исполняя обязанности капитана, второй кандидат, Борис Иванович Марков, оказался, как говорится, под рукой и получил назначение на «Гижигу».

Оставался открытым вопрос о назначении первого помощника капитана. Тогда я отправился за советом к председателю комитета плавсостава пароконства Борису Федоровичу Анисько, предложившему мне в качестве кандидата моего бывшего замполита Анатолия Платоновича Хоменко, с которым мы работали на «Станиславском», но тот находился в отпуске, и отыскать его было мудрено. Другим претендентом оказался Петр Иванович Заец, остановились на этой кандидатуре – и не прогадали. Петр Иванович был опытным моряком и как человек проявил себя наилучшим образом, что немаловажно для этой категории специалистов.

Из прежнего состава экипажа дизель-электрохода «Обь» по моей просьбе были переведены на «Гижигу» начальник судовой радиостанции Юрий Васильевич Пулькин, завпрод и инспектор 1-й части Борис Дмитриевич Фролов, а также старший моторист Геннадий Григорьевич Рогов. Все они неоднократно участвовали в антарктических экспедициях, а Геннадий Григорьевич побывал в Антарктиде девятнадцать раз. Там же Геннадий отметил свое пятидесятилетие, отправившись двадцатый раз в Южный океан на борту дизель-электрохода «Гижига».

Боцманом на «Гижиге» стал Владимир Маркович Кухар, плававший со мной на теплоходах «Иван Москвин» и «Станиславский», опытный специалист и мастер на все руки.

Уже в Мурманске мною был подготовлен и представлен на утверждение проект штатного



расписания дизель-электрохода «Гижига» для похода в Антарктиду, в целом аналогичный принятому на «Оби», за небольшим исключением. Согласно новому штатному расписанию численность экипажа увеличилась до шестидесяти четырех человек, и работникам отдела кадров пароходства в условиях дефицита времени пришлось оперативно подыскивать необходимых специалистов, включая поваров, пекаря, официантов, прачек, судового врача-хирурга. Вакантную должность последнего занял Владимир Калашников, рекомендованный заведующим поликлиникой плавсостава. Группу из трех водолазов укомплектовали откомандированными специалистами Аварийно-спасательного отряда пароходства.

Дублером капитана в этот рейс отправился Александр Федорович Чухнов, обладавший большим опытом работы в Арктике. Мы с ним были давно знакомы по совместной работе на дизель-электроходе «Рионгэс».

Помимо старпома и дублера капитана в состав группы судоводителей вошли: второй штурман – Борис Валентинович Маннов, третий штурман – Павел Иванович Нью и четвертый штурман – Иван Иванович Чугунов. Механическая и электромеханическая часть была укомплектована следующими специалистами: второй механик – Геннадий Васильевич Лукин, третий механик – Н.В. Акишин, четвертый механик – В.А. Федоров, старший электромеханик – Василий Федорович Никитенков, второй электромеханик В.М. Крылов, третий электромеханик – В.В. Малофеев, четвертый электромеханик – А.Ю. Савинов. Радиооператорами были назначены В.П. Большов и К.М. Кобзев.

Но главной оставалась техническая сторона подготовки судна к выходу в антарктический рейс. Во-первых, требовались моточистка четырех главных дизель-генераторов и ремонт вспомогательных механизмов судна. Во-вторых, необходимо было восстановить систему обогрева балластных танков. Следовало провести чистку питьевых и всех балластных танков с покрытием их поверхности цементным молоком, необходимым для обеспечения длительного хранения пресной воды. В-третьих, предстояло произвести дооборудование жилых и служебных помещений для размещения дополнительных членов экипажа и сорока участников экспедиции. Кроме того, надо было смонтировать на палубе около вертолетной площадки две емкости для хранения авиационного керосина для заправки вертолетов Ми-8. И последнее – предъявить судно инспекции Регистра для получения разрешительных документов на выход в море.

Все эти вопросы пришлось решать в срочном порядке, пользуясь кадровыми и техническими резервами пароходства, с привлечением специалистов плавмастерской пароходства и Мурманского судоремонтного завода. При дооборудовании судна воспользовались помощью дизель-электрохода «Обь», который после двадцатипятилетней эксплуатации был выведен из состава флота Мурманского пароходства и готовился к частичному разоружению. Сергею Ивановичу Волкову, последнему капитану «Оби» и моему другу, не пришлось долго объяснять, что нужно передать на «Гижигу». После короткой беседы и согласования формальностей с руководством пароходства экипажи обеих судов приступили к демонтажу дополнительных спальных мест на «Оби» и установке их на «Гижиге».

Активное участие в приведении в порядок балластных танков и дооборудовании приняли специалисты плавмастерской под руководством своего директора Антона Петровича Избицкого.

В течение недельной стоянки в порту Мурманск работы велись в три смены в авральном порядке. Часть работ, которые не мешали выходу судна в море, было решено выполнить на переходе из Мурманска в Ленинград силами специалистов плавмастерской.

Перед отходом из Мурманска по доброй морской традиции я пригласил на ужин в

ресторане «Север» капитана «Оби» Сергея Ивановича Волкова. Состоявшийся разговор был полезным во многих отношениях, особенно ценными оказались полученные от Волкова сведения об условиях плавания в районе будущей станции Русская. Сергей Иванович провел глубокий анализ опыта двух последних рейсов в тот район и поделился своими практическими соображениями о выборе оптимального маршрута плавания. По данным метеорологических искусственных спутников Земли в море Амундсена просматривалась зона разрежения в массиве пакового льда, ориентированная с севера на юг. Находился этот «развал» где-то между 136-м и 138-м меридианами западной долготы. Если он действительно существовал, то можно было провести судно через этот исключительно сложный в ледовом отношении район, проложив маршрут со стороны океана напрямую к мысу Беркс на Берегу Хобса, что позволило бы существенно сократить время выхода «Гижиги» к месту строительства новой антарктической станции. Жизнь подтвердила справедливость этого предположения, совет опытного полярного капитана оказался воистину бесценным.

Накануне отхода на борт судна доставили с дизель-электрохода «Обь» два водопогружных насоса со шлангами для перекачки пресной воды. Служба связи парохозяйства выделила нам второй телетайп, со складов Службы материально-технического обеспечения (СМТО) парохозяйства привезли недостающую климатическую одежду, а из отряда аварийно-спасательных и подводно-технических работ – водолазную станцию и легководолазный костюм с аквалангом. Портативные радиостанции УКВ разрешили закупить в удобном порту захода после Ленинграда. Осталось решить вопрос с установкой спутниковой навигационной аппаратуры. О необходимости ее закупки я доложил начальнику парохозяйства Владимиру Адамовичу Игнатьюку еще перед отходом из Мурманска. На складе СМТО не оказалось четырех спасательных плотов ПСН-10, поэтому их пришлось заказывать в Ленинграде. В довершение всего мурманский «Торгмортранс» мог обеспечить нас продовольствием только на сорок процентов, оставшиеся продукты пришлось заказывать в одном из балтийских портов. Такая же ситуация складывалась и с судовыми запасами топлива. Вот так в общих чертах обстояли дела с готовностью «Гижиги» к выходу из Мурманска в начале двадцатых чисел ноября. Со всеми этими заботами требовалось справиться в кратчайший срок.

### *Кругосветное плавание на «Гижиге»*

В конце последнего дня стоянки на борт судна поднялись представители руководства парохозяйства во главе с заместителем начальника парохозяйства Иваном Павловичем Лопатыным. Среди сопровождавших его лиц можно было узнать начальника отдела кадров А.В. Бондарева, секретаря парткома парохозяйства, председателей Комитета плавсостава и Баскомфлота Мурманского морского порта – Б.Ф. Анисько и С.В. Храпова. По случаю проводов в дальний антарктический рейс пятого по счету корабля Мурманского парохозяйства состоялся небольшой митинг. Выступающие не скупались на добрые слова и пожелания благополучного возвращения.

Подошло время прощаться. Накануне было объявлено штормовое предупреждение, распространявшееся на акваторию порта, Кольского залива и прилегающие к нему районы. Однако у борта судна уже стояли два заказанных буксира, а лоцман Евгений Михайлович Филичев занял свое место на мостике. Надо было отходить, но беспокоило опасение, что ветер может усилиться до 20 м/с, в таком случае придется отстаиваться до утра в одной из бухт Кольского залива. Так оно и вышло, из-за усилившегося волнения пришлось расстаться с лоцманом раньше, чем следовало. А сколько таких штормов и ураганов ожидает нас впереди!

После выхода из Мурманска отправил в адрес В.Е. Ширшова радиogramму с обращением, поддержанным руководством ААНИИ, к министру Морского флота Т.Б. Гуженко. В нем опять поднимался вопрос о получении разрешения на закупку приемоиндикатора спутниковой навигации Magnavox MX 1105 в счет фондов, выделенных Мурманскому пароходству на 1980 год. О выходе судна был также поставлен в известность начальник 25-й САЭ Н.А. Корнилов, находившийся на теплоходе «Башкирия».

Началась интенсивная переписка о возможности бункеровки в портах Балтики. Калининградский порт ответил на запрос отказом из-за отсутствия в наличии такого количества топлива. Запросил Клайпеду, ответ пришел положительный, но там просили немного обождать с получением необходимого количества продовольствия.

Сопровождаемые постоянными штормами, обогнули Скандинавию и ранним утром подошли к мысу Скаген. На смену ветрам и волнению пришли туманы, видимость в датских проливах упала до двух кабельтовых.

Ремонт четвертого главного дизель-генератора СЭУ не был завершен, шли на двух главных машинах. Следуя проливом Большой Бельт, вечером того же дня миновали опасный район вблизи порта Корсер, где месяц назад погиб дизель-электроход «Оленёк», и в конце дня вошли в Балтийское море.

В ночь на первое декабря «Гижига» вошла на рейд Клайпеды, а уже утром судно встало у нефтебазы для приемки дизельного топлива. За время бункеровки завпроду Борису Дмитриевичу Фролову удалось уладить все вопросы, связанные с получением продуктов. Магазин «Торгмортранса» в Клайпедке смог полностью удовлетворить нашу внушительную заявку, отдавая отчет в том, в какой продолжительный рейс отправляется судно. На следующее утро закончили бункеровку, приняв на борт 1200 тонн дизельного топлива, но масла нужной марки в количестве 20 тонн здесь не оказалось, его пришлось заказывать в Ленинграде. Туда же была отправлена заявка на изготовление силами Базы технического обслуживания флота двух недостающих коек и трех рундуков в каюты пассажиров.

Во время стоянки «Гижиги» на рейде Клайпеды на УКВ-связь с нами вышел теплоход «Станиславский». Старший помощник капитана Роман Владимирович Иванов и первый помощник капитана

Герасим Иванович Седунов от имени моего бывшего экипажа пожелали нам счастливого плавания и благополучного возвращения. Приятное и трогательное напутствие товарищей, с которыми я проплавал несколько лет.

3 декабря 1979 года в 21:30 судно ошвартовалось к причалу № 69 Ленинградского морского порта, где по корме рядом с нами стоял обгоревший «Оленёк», с которого предстояло снять часть уцелевшего груза 25-й САЭ, в основном это были стройматериалы для станции Беллинсгаузен.

Поздние сроки выхода вызывали беспокойство относительно реальности выполнения главной задачи 25-й САЭ – открытия станции Русская на берегу труднодоступного моря Амундсена на южной широте 75°. В этом районе многолетние паковые льды серьезно затрудняют движение судов в любых направлениях и постоянно сохраняется опасность оказаться в ледовом плену в окружении айсбергов.

Понимая всю важность поставленной задачи и характер сложившихся обстоятельств, руководство ААНИИ в лице директора А.Ф. Трёшникова, его заместителей Е.С. Короткевича и В.И. Сердюкова, а также заместителей начальника 25-й САЭ В.Е. Ширшова и В.А. Гулина приложило максимум усилий для обеспечения ускоренной подготовки к антарктическому рейсу дизель-электрохода «Гижига».

Буквально накануне выхода судна из Ленинграда на борт «Гижиги» был доставлен из

ААНИИ приемоиндикатор спутниковой метеорологической системы – большое подспорье во время плавания в Южном океане, академик Алексей Федорович Трёшников сдержал обещание! Что касается американского приемоиндикатора системы космической навигации, то мои обращения в Министерство морского флота, поддержанные ААНИИ, дали положительный результат: мне было разрешено купить его в одном из портов захода на пути в Антарктиду.

Проводы моряков и полярников прошли скромно. Проститься с нами пришли руководители Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики, а также друзья и товарищи по прошлым антарктическим экспедициям на дизель-электроходе «Обь». Вспоминали о былом, делились мыслями, связанными с предстоящим походом... Как всегда, прозвучал традиционный тост:

Коль на столы поставлены закуски,  
С друзьями собрались мы, как всегда.  
Полны стаканы водки нашей русской,  
Шум за столом, и вот тогда –  
Произнесем мы этот тост не новый.  
И пусть его услышит Бог морей:  
Да отвернет судьба свой лик суровый  
От всех идущих в море кораблей!

Вечером 10 декабря 1979 года, имея на борту 63 члена экипажа, 30 полярников двух антарктических станций, включая морской отряд из 4 человек, и около 1000 тонн груза, дизель-электроход «Гижига» отошел от причала Ленинградского порта. Учитывая, что в это время по Морскому каналу с односторонним движением в порт стал заходить караван судов под проводкой ледоколов, мы были вынуждены встать на якорь на покрытом льдом рейде Лесного мола. А утром следующего дня «Гижига», имея в работе четыре главных дизель-генератора, самостоятельно покинула Ленинградский порт и отправилась в свой первый и последний антарктический рейс.

На переходе к Мирному на траверзе Гибралтара в условиях жесточайшего дефицита времени дизель-электроход «Гижига» был привлечен к операции по оказанию помощи подводной лодке 4-й эскадры Северного флота, находившейся в автономном плавании. Операция отняла у нас три дня драгоценного времени, но никто не задумывался об этом, поскольку речь шла о спасении людей, попавших в беду. Вот как это было.

«Гижига» миновала широту, на которой расположен Гибралтар, судно шло на двух машинах, сопровождаемое полупопутным штормом. Глубокой ночью в моей каюте раздался телефонный звонок. По докладу инспектора спецсвязи в наш адрес поступила криптограмма из штаба Северного флота. Немедленно поднявшись на ходовой мостик, я выяснил, что в Атлантическом океане в районе с известными координатами находится дизельная подводная лодка Б-821, нуждающаяся в срочной помощи. Не раздумывая, развернулись и легли практически на обратный курс. Поскольку ветер и волнение высотой до семи-восьми метров теперь оказались встречными, пришлось ввести в работу все четыре главные машины. Вышли в указанную точку, но штормовые условия не позволяли сблизиться с подлодкой для швартовки лагом. Пришлось сообщить в штаб Северного флота о сложившейся ситуации и предложить новое место randevu в нейтральных водах Кадисского залива.

Прибыв в назначенное место, встали на якорь, имея под килем около восьмидесяти метров. Преследовавшие подводную лодку под командованием капитана 2-го ранга Ивана Иосифовича Миркитантова натовские самолеты-разведчики типа «Орион» буквально забросали

нас своими гидроакустическими буями.



*Капитан 1 ранга И.И. Миркидантов*

Очевидно, обнаружение советской подлодки и появление рядом с ней транспортного судна было воспринято ими как нечто значительное. Пришлось остудить охотничье рвение «орионов». На воду был спущен катер под командованием старпома, который аккуратно собрал натовские буи и отключил их антенны, заставив онеметь. После этого «орионы» лишь периодически совершали облет места нашей совместной стоянки.

Как выяснилось, необходимость встречи с нашим судном была вызвана тем, что один из офицеров подлодки нуждался в срочной медицинской помощи.

Поднятый на борт «Гижиги» помощник командира подводной лодки был успешно прооперирован судовым врачом В.С. Калашниковым, которому ассистировали два экспедиционных врача. После операции больного предстояло передать на госпитальное судно Северного флота, подход которого надо было подождать.

Экипаж «Гижиги» проявил по отношению к подводникам максимум внимания, перед ними гостеприимно были открыты судовые души с баней, накрыт стол со свежими овощами и фруктами, организован показ кинофильмов. Морякам хорошо известно, насколько трудна служба подводников, и нам искренне хотелось порадовать их и создать все условия для пусть короткого, но полноценного отдыха.

Конечно же, нас разбирало любопытство, откуда здесь взялась подводная лодка Северного флота. Во времена СССР информация о том, чем занимаются моряки-подводники, была крайне скудной. Правда, нам было известно, что подлодки ходят на патрулирование в Северную Атлантику, а в 1962 году отряд подводных лодок Северного флота в составе четырех единиц совершил героический поход к острову Куба в условиях острейшего военно-политического кризиса, поставившего мир на грань термоядерной войны. С 1967 года Военно-морской флот СССР с привлечением судов Министерства морского флота организовал несколько экспедиций особого назначения, занятых поиском маневренных пунктов

базирования в Мировом океане, за этим последовали крупномасштабные учения «Океан» и несколько других, опять-таки с привлечением гражданских судов. Кстати, автору трижды довелось принять участие в таких учениях.

В 1969 году на боевую службу в Средиземное море впервые вышло соединение подводных лодок – бригада численностью восемь единиц под командованием капитана 1 ранга Льва Давыдовича Чернавина. Десять лет спустя боевую службу в Средиземном море несли уже 26 субмарин 4-й эскадры подводных лодок Северного флота под командованием Льва Давыдовича, ставшего контр-адмиралом. Одной из них, Б-821, пришла на помощь наша «Гижига»...



*Контр-адмирал Л.Д. Чернавин*

По словам Льва Давыдовича, главная задача, поставленная командованием перед ним и его подчиненными, заключалась в обнаружении атомных ракетных подводных лодок и авианосцев 6-го флота ВМС США, а также в слежении за ними в готовности к их уничтожению в случае обнаружения старта баллистических ракет или массового подъема ударной авиации. В целом подводники-североморцы справились с возложенной на них задачей: в результате совместных действий подводных лодок и противолодочных кораблей ими были обнаружены и вскрыты районы патрулирования нескольких американских подводных ракетноносцев.

Подлодка под командованием Ивана Иосифовича Миркидантова в это же время находилась в отведенном для нее районе у входа в Гибралтарский пролив, осуществляя контроль над прохождением надводных кораблей, подводных лодок и судов вероятного противника. Интересно, что начальником штаба бригады подводных лодок, в состав которой входила лодка капитана 2 ранга И.И. Миркидантова, был мой земляк и товарищ, уроженец поселка Луговой, капитан 1-го ранга Виктор Александрович Ануфриев, с которым нам еще предстоит встретиться в Арктике...

Через три дня к борту «Гижиги» подошло вспомогательное судно Северного флота танкер «Волхов», для того чтобы забрать больного.



Встреча с военными моряками была недолгой, обменявшись сувенирами и прощальными гудками, корабли разошлись каждый своим курсом.

За время нашей стоянки в Кадисском заливе океан немного поутих, и мы, воспользовавшись благоприятной погодой, сопровождавшей нас до самых тропиков, постарались наверстать упущенное время, следуя по возможности форсированным ходом.

По плану нам теперь предстояло пополнить судовые запасы воды, топлива и продуктов. Для захода был выбран хорошо известный по предыдущим арктическим рейсам походам «Оби» порт Лас-Пальмас. Этот визит ничем не отличался от других: короткая стоянка судна на рейде и небольшая передышка для моряков и полярников, которым было разрешено сойти на берег.



*Капитан 1 ранга В.И. Ануфриев*

Вскоре после посещения Лас-Пальмаса судно пересекло Северный тропик, и начались приготовления к встрече с экватором и традиционному празднику Нептуна. Подготовленный под руководством первого помощника капитана праздник удался на славу, к тому же он совпал с 11-й годовщиной поднятия флага на дизель-электроходе «Гижига», что придало ему особенное настроение. Новый 1980 год участники экспедиции встречали в Южном полушарии, в водах которого нам предстояло провести еще около полугода.

Подойдя к станции Мирный, судну приступило к прокладке канала в припайном льду, чтобы провести и поставить к месту выгрузки и бункеровки теплоход «Пионер Эстонии» Северного морского пароходства, прибывший сюда чуть ранее. Кроме того, с него надо было забрать сто тонн авиационного керосина ТС-1 в бочках и доставить с базы ГСМ станции на борт «Гижиги» вертолетами еще 80 тонн этого топлива «в розлив».

Во время стоянки мы навестили зимовщиков, среди которых нашлось немало старых знакомых, включая начальника станции Мирный Владимира Николаевича Ефременко. Воспользовавшись вертолетом, мы посетили кладбище на острове Зыкова, где покоятся моряки и полярники, погибшие во время антарктических экспедиций, среди которых был и старший моторист дизель-электрохода «Обь» Николай Карпейкин. От имени экипажа

дизель-электрохода «Гижига» мы возложили венки к их могилам и почтили память своих товарищей. Вечная им память!

### *Открытие антарктической станции Русская*

Взяв на борт два вертолета Ми-8 с экипажами М. Хренова и В. Фатеева, а также группу строителей, судно покинуло Мирный и направилось на восток. Предстояло сделать промежуточный заход в австралийский порт Мельбурн и приступить к выполнению главной задачи 25-й САЭ, поставленной перед экипажем.

В Мельбурне нужно было закупить и установить американский приемоиндикатор космической навигационной системы, и, конечно же, пополнить судовые запасы перед плаванием, маршрут которого пролегал через труднодоступные районы моря Амундсена. Однако события в этом порту развивались совсем не так, как мы ожидали.

На дворе стоял февраль 1980 года, советские войска только что вошли в Афганистан, и это вызвало бурю возмущения во всем мире.

Нашему судну под флагом СССР был объявлен бойкот, ни о каком пополнении судовых запасов и приобретении необходимого оборудования не могло быть и речи. Надо было срочно искать выход из сложившейся ситуации. Располагая реквизитами поставщика навигационной аппаратуры, я позвонил в США и предложил отправить приемоиндикатор в новозеландский порт Веллингтон. Политические страсти, как это ни странно, не отразились на деловых отношениях, и наш заказ был выполнен.

Тем не менее заход в Австралию помог решить одну проблему деликатного свойства: из Мельбурна была отправлена на родину самолетом молодая женщина из состава экипажа нашего судна, оказавшаяся, как раньше говорили, «в интересном положении», а ее супруг и будущий отец – один из наших механиков – остался с нами в ожидании радостной вести с родины. Ситуация выглядела несколько курьезно и какое-то время сильно занимала моряков. Но уж так устроена жизнь тех, кто связал себя с морем, где самые обыденные события наполняются особым смыслом и значением...

Анализируя обстоятельства бойкота нашего судна в Мельбурне, мы пришли к выводу, что за «Гижигой» определенно ведется слежение. Это предположение было далеко не беспочвенным: по докладам радистов и начальника судовой радиостанции, в эфире можно было услышать переговоры, из которых следовало, что наша встреча с подводниками в Кадисском заливе получила своеобразную оценку. Нас теперь считали военным кораблем и проявляли соответствующее внимание. Этот интерес, безусловно, подогревался нашими соперниками в освоении Антарктиды, внимательно следившими за ходом подготовки к открытию новой советской антарктической станции.

Пришлось пойти на определенную хитрость, дабы избежать возможных осложнений и без того непростой обстановки и беспрепятственно провести установку спутниковой навигационной аппаратуры. Покинув негостеприимный Мельбурн, мы вначале демонстративно направились напрямик к Белому континенту, но отойдя от берегов Австралии примерно на сотню миль к югу, взяли курс на Новую Зеландию. Со стороны это могло показаться какой-то игрой, но тогда представлялось совершенно необходимым. Даже при отходе из Мельбурна, не желая раскрывать наши планы, я сообщил агенту, что мы отправляемся в Антарктиду. Ведь никто не мог гарантировать, что в Новой Зеландии можно будет избежать такого же бойкота, как в Мельбурне.

На пути к берегам Новой Зеландии нам повстречался пассажирский лайнер Балтийского пароходства, выполнявший в то время круизный рейс между Австралией и Новой Зеландией и

следовавший встречным курсом на запад. Больше в этом районе Тихого океана, впервые изученном экспедицией капитана Джеймса Кука два века тому назад, нам никто не повстречался.

Стоит уделить немного внимания личности этого выдающегося британского моряка и путешественника. Командуя парусником «Endeavour» («Индевор») и возглавляя английскую экспедицию, талантливый мореплаватель, астроном и исследователь Джеймс Кук впервые описал восточное побережье Австралии и открыл неизвестные острова Новой Зеландии. Умело пользуясь, казалось бы, примитивными – особенно по сравнению с современными системами – навигационными инструментами того времени, он без колебаний отправился в опасное плавание на поиски новых земель. В те далекие времена моряков в дальнем плавании буквально косили цинга и заразные болезни. Нередко корабль терял в море до сорока процентов экипажа. Джеймс Кук проявил себя как заботливый командир и пытливый исследователь, не оставлявший без внимания «мелочей» матросского быта. Для профилактики заболеваний он воспользовался самыми простыми, но эффективными средствами, обеспечив своих моряков запасами чеснока, овощей и фруктов. «Индевор» вошел в историю не только благодаря своим замечательным географическим открытиям, но также как один из первых кораблей, совершивших кругосветное плавание и не потерявших при этом ни одного участника экспедиции.

Впервые описанные и нанесенные на карту Куком берега Австралии и открытых им островов Новой Зеландии очень скоро оказались освоенными моряками торгового флота и судов, занимающихся промыслом в морях Южного океана и исследованиями Антарктиды, включая участников советских антарктических экспедиций.

Как я уже говорил, по нашей просьбе приемоиндикатор был доставлен в Веллингтон, куда на шестой день после выхода из Мельбурна, выполнив «маневр уклонения», прибыла наша «Гижига».

Сказочно живописный порт Веллингтон был мне хорошо известен по предыдущим антарктическим походам «Оби». Здесь всегда можно было встретить доброжелательное отношение портовых властей и прекрасный сервис береговых служб, с готовностью удовлетворявших любые наши заявки.

С прибытием судна в порт Веллингтон я нанес официальный визит в советское посольство в Новой Зеландии и встретился с посланником, возглавлявшим тогда наше представительство (из-за событий в Афганистане отношения наших стран на уровне послов были прекращены). Посланнику было доложено о цели захода нашего судна в новозеландский порт и о задачах, поставленных перед моряками и полярниками 25-й САЭ. В свою очередь, посланник поделился последними новостями и рассказал о том, что сейчас происходит в Новой Зеландии. В конце нашей беседы я пригласил работников посольства посетить судно, перед тем как оно снова отправится в Антарктиду. Приглашение было воспринято с большим удовольствием.

Заявки судна в порту были полностью удовлетворены, но самое главное – на следующий день стоянки в Веллингтоне на борт «Гижиги» была доставлена долгожданная аппаратура спутниковой навигации, дилер американской компании выполнил свои обязательства.

Для установки приемоиндикатора Magnavox MX 1105 понадобилось еще два дня. Представителю компании нужно было произвести сопряжение своей аппаратуры с судовыми электронавигационными приборами отечественного производства, такими как гирокомпас и лаг. Наши штурманы П.И. Нью и И.И. Чугунов приняли активное участие в этом процессе, осваивая на ходу новую технику. После завершения работ было проведено тестирование приемоиндикатора в рабочих режимах в течение двух вахт, то есть примерно восьми часов. Результаты оказались положительными. Точность определения местоположения корабля

составила менее одной мили, что для того времени в условиях океанского плавания считалось приличным результатом. Надо полагать, что «Гижига» стала одним из первых советских судов, на котором появилась подобная аппаратура, к тому же американского производства. В разгар холодной войны, когда экономические отношения между СССР и США были практически свернуты, а на поставки в нашу страну современных средств электроники и вычислительной техники наложен строжайший запрет, факт получения приемоиндикатора можно было считать исключительным событием. Тем не менее это произошло, и Magnavox отлично послужил нам в течение всего рейса.

Теперь нам предстояло пересечь море Амундсена. Согласно тексту лоции, подходы к нему закрыты широким поясом мощных льдов, а рельеф дна не изучен, так как ни одно судно до недавнего времени не могло войти в него из-за тяжелых ледовых условий. Впервые это удалось сделать дизель-электроходу «Обь» в 1972 году и повторить в следующем, 1973 году в ходе 17-й и 18-й САЭ. Тогда «Обь» совершила переход от моря Росса на восток вдоль шельфовых ледников Антарктиды, воспользовавшись заприпайной полыней, образовавшейся в результате частых сильных южных ветров, дующих с континента. Несколько раз путь «Оби» преграждали скопления айсбергов и перемычки льда, по счастью, оказавшиеся проходимыми для судна. В то же время было понятно, что в случае изменения метеорологической обстановки судно может оказаться в тяжелой ситуации с непредсказуемыми последствиями, как это и случилось в феврале 1972 года. Тогда, как я уже рассказывал, вследствие усиления восточного ветра судно попало в ледовый плен, и только когда ветер переменял направление, «Оби» удалось освободиться и выйти на открытую воду. Маршрут судна тогда был проложен на север через разводья, образовавшиеся в результате разлома массива льда, протянувшегося между 136-м и 138-м меридианами западной долготы в тихоокеанском секторе Антарктики.

В 1972 году мы на дизель-электроходе «Обь» смогли совершить переход от мыса Беркс, следуя в меридиональном направлении на север и обходясь без средств космической навигации. Теперь, располагая аппаратурой приема информации метеорологических спутников и приемоиндикатором космической навигационной системы, при вертолетном обеспечении, можно было отказаться от прежней практики проверки прочности льда корпусом собственного судна.

Таким образом, дизель-электроходу «Гижига» предстояло стать вторым кораблем, вошедшим в море Амундсена. Но почему бы тогда, при таком техническом оснащении, не попытаться подойти к мысу Беркс с севера через ледовый массив, покрывающий поверхность моря Амундсена?!

Покинув Веллингтон, «Гижига» взяла курс на юго-восток к морю Амундсена и пересекла 180-й меридиан, разделяющий Восточное и Западное полушария. В соответствии с принятыми правилами при таком пересечении временных поясов судовое время сдвигается на сутки и день растягивается до 48 часов – один из парадоксов кругосветного плавания.

В твиндеках судна в это время не прекращали трудиться боцманская команда и строители, занятые изготовлением из бруса деревянной основы зданий будущей станции и маркировкой деталей. На борту «Гижиги» приступили к обработке и анализу данных ежедневных наблюдений за ледовой обстановкой в районе плавания, полученных с помощью метеорологических спутников. Работники морского отряда гидрологи Е.Б. Леонтьев, П.В. Селезнев и гидрограф Н.Ф. Третьяков наносили на карту северную кромку льда, покрывшего море Амундсена, изучая состояние и динамику ледяного покрова в этом районе. И эта картина с каждым днем все больше прояснялась.

Как и предполагалось, около 138-го меридиана западной долготы на спутниковых «картинках» стали появляться признаки разлома ледового массива, укрепляя нашу надежду

реализовать намеченный план и провести судно к Берегу Хобса напрямую с севера. Успешно преодолев пояс дрейфующих льдов, судно подошло к кромке тяжелого льда. С вертолетной площадки «Гижиги» отправился на ледовую разведку вертолет Ми-8 под командованием пилота М.В. Хренова. На его борту помимо экипажа и капитана «Гижиги» находились: руководитель экспедиционного состава полярников Евгений Борисович Леонтьев, гидролог-оператор (специалист по обработке информации метеорологических спутников) Павел Валентинович Селезнев, гидрограф Николай Федорович Третьяков, а также начальник будущей полярной станции Виктор Михайлович Степанов. Гидрологам, как и всем остальным поднявшимся в воздух, необходимо было убедиться в соответствии данных «спутниковой картинки» реальной ледовой обстановке. С борта направлявшегося на юг вертолета наблюдались разводья, переходившие в узкие прерывающиеся каналы между полями пакового льда. Эти каналы могли в любое мгновение захлопнуться и стать непроходимыми для судна. Разводья и узкие каналы в разломе паковых льдов смещались к юго-востоку, но, тем не менее, их генеральное направление оставалось прежним – примерно вдоль 170-го меридиана, что нас вполне устраивало.

При маневрировании в таких узких извилистых каналах надводная часть льда местами достигала величины надводного борта судна. Такие участки, во избежание резких ударов корпуса и повреждений наружной обшивки, проходили самым малым ходом, хотя всем было件нятно, что надо торопиться, пока еще держится благоприятная погода, а обратный путь от мыса Беркс остается открытым.

Передав данные воздушной ледовой разведки на борт судна, вертолет взял курс на мыс Беркс, продолжая вести наблюдения за состоянием ледового покрова. Стояла ясная морозная погода, температура воздуха держалась около 10 градусов.

Место, где предстояло открыть новую советскую полярную станцию, находилось на Земле Мэри Бэрд, открытой пилотом самолета первой экспедиции американского исследователя Ричарда Бэрда в 1928–1930 годах и названной в честь его жены. Таким образом, последним кораблем, посетившим эти места в 1972 и в 1973 годах, был наш дизель-электроход «Обь». Тогда судно в ходе 18-й САЭ подошло к мысу Беркс, приблизившись на 100 километров к берегу. В начале марта с помощью самолета Ан-2 и вертолета Ми-8 на выходах коренных пород скалы, на высоте 130 метров над уровнем океана, была развернута сезонная станция, разместившаяся в трех сборных домиках. Но из-за резкого ухудшения погоды станцию не удалось снабдить горючим и продуктами, поэтому она была законсервирована. Таким образом, наши предшественники как бы «застолбили» место для будущей советской антарктической станции. После этого «Оби» потребовалось несколько суток, чтобы выбраться из таких тяжелых льдов. С такой же ситуацией «Обь» столкнулась во время предыдущего похода 1972 года. Вот что значит самая высокоширотная полярная станция на побережье Антарктиды! Но это далеко не все, что о ней можно сказать...

Прошло семь лет, и вот советские моряки и полярники вновь подошли к скале Беркс, но уже на борту «Гижиги». Это было 23 февраля 1980 года. Вертолет завис над скалой, летчики пытались выбрать подходящую для посадки площадку. В это время пошел холодный морозящий дождь со снегом. Это было удивительное явление, с которым мы впервые столкнулись здесь в этом суровом районе Антарктиды. Из-за плохой видимости с борта вертолета невозможно было не только выбрать место посадки, но даже рассмотреть хоть какой-нибудь из уцелевших объектов законсервированной станции. Система антиобледенения вертолета перестала справляться с обледенением лопастей и фюзеляжа. По категорическому заявлению командира вертолета дальнейшее зависание над скалой могло обернуться катастрофой. Обратившись ко мне, Михаил Викторович произнес: «Юрий Дмитриевич, надо

срочно принимать решение пока не поздно!» Все было понятно, как ясный день, оставленный над океаном у «Гижиги»... Командир уверенно вывел вертолет из опасной зоны, и мы благополучно возвратились на борт судна с данными ледовой авиаразведки, которые тут же были нанесены на путевую навигационную карту.

Результаты этого полета позволили выбрать кратчайший маршрут к мысу Беркс, проложенный в развале массива тяжелых льдов. Лавируя по узким каналам среди пакового льда, возвышавшегося над поверхностью воды на два-три метра, судно медленно, но уверенно приближалось к Берегу Хобса, стараясь подойти как можно ближе к скале Беркс. Но на шельфовом мелководье, длинным языком протянувшемся к северу, скопилось множество айсбергов. Легче было бы сосчитать деревья в тайге, чем их. Такую же картинку наблюдали здесь гидролог Е.Б. Леонтьев во время 18-й САЭ и мы с гидрографом Н.Ф. Третьяковым во время предыдущей 17-й САЭ. Памятуя о горьком опыте рекогносцировочного похода «Оби» в эти места восемь лет назад, было принято решение оставить район скопления айсбергов к западу.



*Ледовый канал среди паковых льдов*

На следующий день вертолет снова поднялся в воздух, на основании полученных им данных ледовой разведки еще раз уточнили маршрут «Гижиги», проложенный к мысу Беркс. А вертолет снова отправился к скальной площадке, где его встретила... роскошная маловетренная и ясная погода, видимость, как говорят летчики, миллион на миллион. Вот такой климат был здесь, на краю нашей планеты! Уже с воздуха было видно, что от законсервированной станции мало что осталось, даже обломков балка не просматривалось. Вертолет приземлился на площадке, расположенной в углублении, похожем на небольшой кратер потухшего вулкана, после чего поиски останков станции были продолжены.

После тщательного осмотра места, выбранного когда-то для развертывания станции, выяснилось следующее. За семь лет от законсервированной станции остались лишь жалкие фрагменты балка, рассеянные на значительной площади. Некоторые детали радиостанции и части плиты с газовыми баллонами были найдены на значительном удалении от станции.

Вот так ответила антарктическая природа на попытку человека вторгнуться в ее



заповедные уголки. А сколько моряков и полярников навеки остались в ледяных объятиях Антарктиды. За пятьдесят лет экспедиционных исследований, начиная с 1956 года, более восьмидесяти россиян нашли свои могилы на острове Зыкова или в пучине Южного океана. Вечная им память!

В процессе обследования фундамента разрушенного балка неожиданно обнаружили две чудом уцелевшие бутылки «Московской» и «Столичной», оставленные в углублении пола балка и вмёрзшие в фирновый лед. Эта находка стала убедительным доказательством того, что здесь уже побывали русские люди, и доставила массу удовольствия как «трезвенникам» полярникам, так и «редко выпивающим» морякам и летчикам.

Искусно пользуясь разводьями и узкими прерывающимися каналами, «Гижиге» в течение суток удалось подойти на 12 миль к мысу Беркс. На борту судна все уже было готово для транспортировки на берег стройматериалов и деталей разборных домиков, предназначенных для строительства станции, в которой должны были остаться на год девять полярников во главе с начальником станции Владимиром Михайловичем Степановым.

Все члены экипажа «Гижиги» за исключением вахтенных были расписаны по бригадам, занимающимся обеспечением разгрузки судна и транспортировки доставленных грузов вертолетами на берег к месту строительства станции. Часть моряков принимали участие в работах на берегу. Вместе с тремя бригадами моряков и четырьмя строителями трудились 12 полярников, прибывших со станции Ленинградская под руководством начальника станции Льва Ивановича Ескина, а также весь личный состав первой смены зимовщиков будущей станции. Таким образом, на стройплощадке мыса Беркс ежедневно было занято около сорока человек.

Экипажи вертолетов Ми-8 под командованием Михаила Хренова и Владимира Фатеева приступили к переброске по воздушному мосту, проложенному от ледового «причала» к строительной площадке, элементов сборных конструкций домов и заранее подготовленных для них на судне фундаментов, а также цистерн для хранения ГСМ.

В конце февраля установилась сравнительно благоприятная погода. Для исключения затянувшихся обеденных перерывов организовали доставку питания в термосах с борта судна прямо на стройплощадку. Кроме ежедневной переброски людей на берег и обратно на судно вертолетами доставлялись оборудование зданий, контейнеры с приборами и радиоаппаратурой. Поскольку все детали строительных конструкций станции были заранее подогнаны и отмаркированы, коллективу моряков, летчиков и полярников удалось в сжатые сроки завершить строительство всех объектов станции, включая жилые помещения, научные павильоны, склады, баню и блок дизельэлектростанции. Доставленные с судна емкости для хранения дизельного топлива установлены и заполнены с помощью транспортировавшихся по воздуху металлических емкостей объемом три кубометра, крепившихся на специальной подвеске вертолета. В конечном итоге на берег было доставлено все необходимое для развертывания и работы станции, не говоря уже о продовольствии. Надо отметить, что за то время, когда велись строительные работы, сотрудниками морского отряда при непосредственном участии гидрографа Н.Ф. Третьякова и гидролога П.В. Селезнёва был установлен на высоте 126 метров над уровнем океана астрономический пункт станции Русская с географическими координатами 74°43' южной широты и 137°07' западной долготы.

С начала марта погодные условия резко ухудшились, наступила антарктическая осень и, как всегда, в этих высоких широтах надо было торопиться с отходом судна во избежание ледового плена. Работы по подготовке к открытию новой станции велись теперь в довольно сложных метеорологических условиях. Все чаще налетали метели, порывы ветра достигали порой ураганной силы, приходилось прекращать полеты вертолетов до улучшения погоды. На станции в это время уже закончили установку антенн и приступили к работам по настройке

дизель-генераторов и радиостанции, прокладывались трассы трубопроводов водяного отопления. Последние следовало обеспечить надежной теплоизоляцией. Одновременно благоустраивались жилые и служебные помещения. Дело шло к завершению, и персонал полярной станции уже начал обживать помещения, правда, переночевать можно было пока только в одном обогреваемом балке. Оставалось завершить настройку дизель-генераторов, установленных на своих фундаментах в помещении дизельэлектрической станции (ДЭС). Этими работами занимался наш старший электромеханик Василий Федорович Никитенков. Казалось, дело шло к завершению, но...



*Гидрограф Н.Ф. Третьяков и гидролог П.В. Селезнёв за установкой геодезического знака. Станция Русская, 1980 г.*

Поздно вечером 5 марта, перед самым окончанием настройки дизель-генераторов, от которых зависела подача тепла в помещения станции, неожиданно обрушился циклон, почему-то не замеченный бортовой аппаратурой метеорологических спутников. Можно предположить, что своим появлением он был обязан неизученным локальным мезомасштабным явлениям. Циклон появился так внезапно, что мы не успели вывезти на судно работавших на берегу моряков и полярников, а их насчитывалось вместе с персоналом станции Русская около сорока человек. Последний полет на станцию экипаж вертолета выполнил при ветре, скорость которого достигала 20 метров в секунду, и вернуться на судно уже не смог. Ветер неистовствовал, превратившись в снежный ураган. В необогреваемых помещениях оставалось около тридцати человек, не считая членов экипажа вертолета. Только в одном балке, рассчитанном на 10 человек, работала система отопления, было тепло, и здесь по очереди могли хоть немного погреться люди. Никто не мог представить, сколько продлится такая круговерть. Кроме того, во время вынужденных переходов из одного балка в другой существовала реальная опасность быть унесенным ураганным ветром. Поэтому с судна немедленно было передано распоряжение на станцию протянуть штормовые леера между помещениями, а все переходы

осуществлять только со страховочным концом.

Не буду скрывать, что руководители экспедиции и командование судна серьезно опасались за жизнь своих людей, оставшихся на берегу. О том, что с ними может произойти, если ураган не уймется, не хотелось и думать. Скорость ветра достигала 50–60 метров в секунду! Так продолжалось более двух суток. С регулярной периодичностью мы выходили на связь с берегом с помощью портативной радиостанции. Ответы с берега были спокойными и оптимистичными – пока держимся! Хорошо, что последним рейсом на станцию успели отправить теплые вещи, оказавшиеся там как нельзя кстати.

Пришлось набраться терпения и ждать улучшения погоды. Оставшийся на борту судна второй вертолет был надежно закреплен, а его экипаж находился в готовности к вылету, как только позволят метеоусловия. К счастью, на третьи сутки ветер начал ослабевать. Рано утром мне позвонил вахтенный помощник и сообщил, что видимость становится удовлетворительной, а скорость ветра уменьшилась до 12 метров в секунду, что позволяло дать команду на подготовку вертолета к вылету на станцию Русская. Сразу стало легче на сердце. На судне оперативно сформировали дополнительную бригаду для завершения работ и приготовили термосы с горячей пищей, подкормить оставшихся на берегу. Завпрод Борис Дмитриевич постарался все предусмотреть, не поскупившись выделить даже несколько бутылок спиртного, вполне уместных в такой ситуации. При первой же возможности наш второй вертолет поднялся в воздух, вместе со мной на берег отправились ударная бригада моряков, судовой врач В.Г. Калашников и завпрод.

Задержавшийся на станции вертолет за время урагана полностью занесло плотным снегом, и для того чтобы освободить его от сугробов, потребовалось несколько часов. Слава Богу, все были живы и здоровы, разве что сильно устали и нуждались в горячем душе и отдыхе. Первым же рейсом вертолета они были доставлены на борт «Гижиги». Прибывшая им на замену бригада в ударном темпе заканчивала прерванные непогодой труды. Были по очереди запущены дизель-генераторы, снабжавшие электричеством новую антарктическую станцию. С их запуском во всех помещениях появилось тепло и, что немаловажно в жизни зимовщиков, начала функционировать баня.

Оставалось установить мачту для подъема Государственного флага. Правда, здесь не обошлось без казусов. Чтобы зафиксировать металлическую мачту в вертикальном положении, необходимо было вставить в соединение мачты с ее опорой так называемый нагель, по морской терминологии «палец», а в обиходе – простой металлический шкворень. Так вот, когда наш боцман Владимир Маркович попросил помогавшего ему моряка, чтобы он вставил «палец», паренек, недолго думая, сунул в отверстие свой собственный и чуть его не лишился. Из тяжело поврежденной фаланги хлынула кровь, а из глаз моряка – горькие слезы. Пострадавшего оперативно доставили на борт судна и оказали необходимую медицинскую помощь силами трех врачей – корабельного доктора и его коллег со станций Русская и Ленинградская. Операция прошла прекрасно, парню сохранили палец. Это был единственный случай травматизма за все время строительства новой полярной станции.



*Доставка топлива на станцию Русская*

Хотя экипаж «Гижиги» был преимущественно молодежным, ему удалось успешно справиться с главной задачей, поставленной перед 25-й САЭ. За время строительства и подготовки станции к открытию с «Гижиги» было доставлено на берег с помощью вертолетов 232 тонны груза, из них около 90 тонн горюче-смазочных материалов и 13 тонн продовольствия для первого зимовочного состава станции из 9 человек.

Трудно было выделить лучших, все трудились самоотверженно, не считаясь со сном и отдыхом, считая, что выполнение ответственного задания зависит от добросовестной работы каждого на своем посту. Восемилетние усилия участников советских антарктических экспедиций завершились, наконец, открытием в Антарктиде новой научной станции. Это явилось результатом совместного тяжелейшего труда полярников, летчиков полярной авиации, а также моряков дизель-электроходов «Обь» и «Гижига» Мурманского морского пароходства. Энтузиазм, профессионализм и слаженность коллективного труда моряков стали залогом достигнутых ими высоких результатов. Начало освоению труднодоступного района Антарктиды было положено, но перед ее исследователями открывался колоссальный фронт работ!

9 марта 1980 года состоялась торжественная церемония открытия седьмой советской антарктической станции Русская, с традиционным митингом моряков, летчиков и полярников и подъемом Государственного флага под звуки гимна СССР.

В малоизученном районе Антарктиды на самой высокоширотной полярной станции из всех, расположенных на побережье Южного океана, приступил к научным наблюдениям первый состав полярников, возглавляемый метеорологом В.М. Степановым.



*Капитан дизель-электрохода «Гижига» Ю.Д. Утусиков. Станция Русская, март 1980 г.*

### ***Меридиональный разлом***

Как и следовало ожидать, ситуация оказалась сложной. За двенадцать суток, проведенных судном у мыса Беркс, ледовая обстановка, безусловно, должна была измениться. Но каков характер этих изменений? Ответ на этот вопрос можно было получить, только анализируя материалы наблюдений, полученных с помощью метеорологических спутников, уточняя их данными оперативной воздушной ледовой разведки по маршруту следования «Гижиги». К счастью, меридиональный разлом ледового массива в море Амундсена сохранился, и мы могли им воспользоваться снова на обратном маршруте перехода.

Снова приходилось торопиться, поскольку любая задержка с выходом «Гижиги» из моря Амундсена могла вызвать целый букет проблем, связанных с обеспечением станции Ленинградской и сменой зимовавших на ней полярников. Поэтому задача, стоящая перед экипажем «Гижиги», волновала не только капитана, но и, в не меньшей степени, начальника новой смены зимовщиков этой станции многоуважаемого Льва Ивановича Ескина, опытного полярника, с которым нам не раз уже приходилось бывать в Антарктиде.

После короткого совещания с участием начальника экспедиционного состава полярников Е.Б. Леонтьева и Л.И. Ескина было решено воспользоваться для выхода из моря Амундсена маршрутом, проложенным по меридиональному разлому ледового массива. Успешность осуществления задуманного зависела теперь от надежной работы мощной судовой энергетической установки корабля и сохранения благоприятной метеорологической

обстановки, позволяющей вести ледовую разведку с помощью бортового вертолета. Погодные условия оказались удовлетворительными, и вертолет с гидрологами Е.Б. Леонтьевым и П.В. Селезневым каждый день «висел» в воздухе, играя роль поводыря нашей «Гижиги». Разводьями и узкими каналами судно уверенно преодолело просторы пакового льда и вышло к южной кромке дрейфующих льдов.

Казалось бы, самое трудное уже позади, и теперь двигаться среди дрейфующих льдов будет легче. Но увы! Эти надежды оказались напрасными. На нашем пути встали сплоченные льды мощностью до десяти баллов. Четыре главных дизель-генератора работали на полную мощность, однако судно медленно и с колоссальным трудом продвигалось на север. Дополнительные проблемы вызвал северо-западный ветер, дувший со скоростью до 12 метров в секунду, создававший дополнительное напряжение льда и предельные нагрузки для обычного ледокольно-транспортного судна. Приходилось проявлять предельную осторожность, форсируя отдельные участки льда и обходя стороной самые большие ледовые поля. Хотелось верить, что наши дизель-генераторы выдержат, хотя с пульта управления судовой энергетической установкой уже стали поступать доклады о критической нагрузке на главные машины.

Как бы то ни было, нам оставалась только упорно пробиваться на север. Вертолет ледовой разведки в очередной раз поднялся в воздух. И вот с него поступило обнадеживающее сообщение: «На удалении 11–12 миль к северу от судна наблюдается разряжение льда до семи баллов, до северной кромки пояса дрейфующих льдов осталось около сорока миль». Появилась уверенность в том, что судно в ближайшее время выйдет из труднопроходимого льда. Последние ледовые мили давались с особым трудом, но «Гижига», наконец-то, вошла в зону разреженных льдов, о которой сообщил наш ледовый авиаразведчик.

Предельные нагрузки не прошли даром для судовой энергетической установки. Главный механик доложил, что одну из четырех главных машин надо незамедлительно вывести из работы для проведения ремонта. Этого и следовало ожидать, поэтому дальнейшее плавание в разреженном льду судно проходило под тремя дизель-генераторами, но это не было связано с какими-либо трудностями.

Наконец над горизонтом появилось темное «ледяное» небо – верная примета, указывающая на положение северной границы пояса дрейфующих льдов и наличие открытой воды. Еще одним признаком того, что судно скоро покинет скованное льдом море Амундсена, стала ощутимая океанская зыбь.

Учитывая необходимость профилактического ремонта главных машин, в работе оставили только два дизель-генератора и перешли на привычный для океанского плавания режим движения экономичным ходом.

Успешно справившись с выполнением главной задачи 25-й САЭ, дизель-электроход «Гижига» возвращался обратно в восточное полушарие. По этому случаю были получены поздравительные радиogramмы от руководства Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики, начальника 25-й САЭ Н.А. Корнилова, администрации Мурманского морского пароходства, полярников антарктических станций и экипажей других судов антарктической экспедиции. Особенно приятно было прочитать теплые слова поздравительной радиogramмы от моего товарища и коллеги Сергея Ивановича Волкова, последнего капитана легендарного дизель-электрохода «Обь», дважды посетившего этот труднодоступный район во время проведения 17-й и 18-й антарктических экспедиций.

### *Полярная станция Ленинградская*

Следуя курсом на запад, вновь пресекли 180-й меридиан, где происходит смена даты,



причем в это раз нам уже пришлось «вычеркнуть из жизни» одни сутки.

Миновали траверз столь милой нашему сердцу Новой Зеландии, но всем было не до сентиментальных воспоминаний, надо было спешить к антарктической станции Ленинградская в море Сомова.

С ней мы также были знакомы не понаслышке, поскольку довелось участвовать в ее открытии вместе с экипажем дизель-электрохода «Обь» девять лет назад. Не хотелось думать, что впереди нас ожидают новые испытания и беды, которых с избытком, «по полное никуда» хлебнули члены экипажа «Оби» во время трехмесячного ледового плена в этих водах во время 18-й САЭ.

Нам представлялось, что, как и в прежние годы, подойти на близкое расстояние к берегу в этом районе будет довольно сложно. Основной преградой на пути судна являлся массив многолетнего дрейфующего льда между Антарктическим континентом и островами Баллени, а также многочисленные айсберги.

После тщательного изучения материалов о состоянии Балленского ледового массива в море Сомова, ежедневно поступающих от метеорологических спутников, мы пришли к выводу о том, что после достижения 161-го меридиана восточной долготы «Гижига» следует повернуть на юг и следовать к Берегу Отса. Согласно спутниковым «картинкам» в этом районе складывалась на редкость благоприятная ледовая обстановка. Неужели нам так повезло в этом году?! Казалось невероятным, что труднопроходимый Балленский ледовый массив может изменить свой характер. Хотелось скорее проверить, так ли это в действительности.

«Гижига» благополучно вышла к намеченной точке, повернула на юг и вошла в полосу дрейфующих льдов. С борта «Гижиги» отправился на ледовую разведку наш верный помощник вертолет Ми-8, на борту которого вместе с гидрологами находился новый начальник станции Ленинградской Л.И. Ескин. Вскоре с вертолета поступило сообщение, что на пути следования судна практически до самого ледникового барьера лежит крупно-мелкобитый годовалый лед сплоченностью 6–7 баллов. Как-то даже не верилось, что судну не придется форсировать тяжелые льды, с которыми постоянно приходилось сражаться экипажу дизель-электрохода «Обь» во время предыдущих экспедиций.

После проведения воздушной ледовой разведки и оценки скорости нашего продвижения к станции было принято решение о доставке на Ленинградскую новой смены полярников во главе с ее руководителем Л.И. Ескиным еще до подхода судна к берегу. Это позволяло приступить к заблаговременной подготовке имевшейся на станции транспортной техники к предстоящей выгрузке силами двух смен. В том, что эта операция будет сложной, сомневаться не приходилось.

В этом нам скоро пришлось убедиться воочию! «Гижига» без проблем достигла Берга Отса и, несмотря на скопления айсбергов, близко, как никогда ранее, подошла к леднику Томилина. Необходимо было определиться с местом выгрузки. Припая, как такового, в районе станции не оказалось из-за сильной океанской зыби. Вот так, повезло в одном случае, зато в другом возникли непредвиденные проблемы.

Единственный выход в сложившейся ситуации заключался в том, чтобы отыскать низкий ледниковый барьер, где можно было бы ошвартоваться судну, став на ледовые якоря, или найти подходящий айсберг, на который можно было бы разгрузиться, а затем перебросить груз на станцию с помощью вертолетов. После вертолетной разведки остановились на мысе Кинси, где подходящим местом для выгрузки оказалась небольшая бухта, расположенная в пятнадцати милях к западу от станции Ленинградская. Высота барьера ледника в этом районе достигала примерно шести метров, что было вполне приемлемо для разгрузки судна с последующей доставкой грузов транспортными средствами станции.

Все происходило как обычно: подход судна к ледниковому барьеру, высадка на него десанта моряков и полярников, прокладка траншей в леднике для закладки ледовых якорей из бревен и стальных бриделей (петли из швартовного троса). Число таких якорей, за которые крепятся судовые пропиленовые швартовы, составляет от четырех до шести. Они обеспечивают довольно надежную швартовку судна к леднику в сравнительно благоприятных погодных условиях, исключая ураганные стоковые ветры и океанскую зыбь. Операция по закладке ледовых якорей без наличия специальной техники вручную занимает целый день.

Швартовка прошла успешно, и мы приступили к выгрузке и транспортировке доставленных грузов на станцию. Продукты, особенно скоропортящиеся, переправлялись на станцию вертолетами, по налаженному «воздушному мосту». Грузовые операции в течение первых суток шли без помех, но на второй день выгрузку пришлось прервать из-за усилившейся зыби. Несмотря на заведенные кранцы, корпус судна молотило о ледник как о бетонную стенку.

Во избежание повреждений корпуса пришлось сняться со швартовов и отойти от барьера. Так возникла очередная проблема, а вслед за этим налетел ураганный ветер, скорость которого достигала 30 метров в секунду и более, сопровождавшийся неистовой метелью и полным отсутствием какой-либо видимости. Вертолеты, доставившие на станцию личный состав новой смены полярников, остались пережидать непогоду на Ленинградской, а капитану «Гижиги» пришлось задуматься над тем, где отыскать убежище для своего судна.

При нулевой видимости и таком скоплении пришедших в движение айсбергов уходить в океан и ложиться в дрейф не имело смысла. На мостике рядом со мной находились хорошие советчики – опытейший гидролог Евгений Борисович Леонтьев и гидрограф Николай Федорович Третьяков. С последним нам довелось поработать вместе еще во время 8-й советской антарктической экспедиции с участием «Оби». Ситуация складывалась сложная. Еще когда мы подходили к барьеру, я обратил их внимание на то, что в случае возникновения непредвиденных обстоятельств «Гижига» может найти укрытие у мыса Кинси.

По всей видимости, это место являлось продолжением материкового ледника и районом интенсивного образования айсбергов. Однако в нашем положении и оно могло сойти за временное пристанище для «скитальца морей» «Гижиги».

В продолжающейся снежной круговерти ничего не оставалось делать, как рискнуть и попытаться спрятаться за этим мысом – единственным возможным укрытием от урагана на сотни миль вокруг. Окутанная снегом и мглой, руководствуясь только данными радара и случайными ориентирами, выхваченными из мрака светом судовых прожекторов, «Гижига» медленно протиснулась к своему убежищу. Обретенный с годами опыт подсказывал, что к моменту подхода к ледниковому барьеру во избежание несчастья при обрушении снежного наддува следует убрать с полубака боцманскую команду. Нос корабля уткнулся в барьер, и судно замерло в томительном ожидании.

Все четыре главные машины находятся под нагрузкой, готовые в любой момент дать реверс. На ходовом мостике корабля тишина, слышны только завывания и свист ураганного ветра, доносящиеся снаружи. Произойдет или нет обвал многотонного снежного наддува?! Интуиция не обманула! Как будто раздался неслышный взрыв, от которого содрогнулся корпус «Гижиги». Стальную судорогу почувствовали все находившиеся на ходовом мостике. Встреча с ледниковым барьером состоялась. Не было никаких сомнений в том, что на полубак корабля обрушилась масса снега и льда. И все же самое главное – нам удалось укрыться за ледниковым барьером от урагана. Пару часов прошло в состоянии напряженного ожидания. Форштевень судна уткнулся в стенку ледника, а чтобы судно не снесло отжимным ветром, приходилось постоянно подрабатывать гребным винтом. Все эти меры были необходимы, чтобы оценить

степень безопасности нашего дальнейшего пребывания здесь и немедленно дать ход в случае необходимости. Убедившись в относительной надежности такого убежища, мы могли позволить себе немного расслабиться. На ходовом мостике осталась только вахтенная служба со старшим – дублером капитана Александром Федоровичем Чухновым.

Прошла одна вахта, другая... Лишь на вторые сутки ветер стал понемногу ослабевать. Тем не менее мы продолжали оставаться в своей укромной ледниковой бухте, дожидаясь, когда погода позволит вернуться к станции, с которой все это время поддерживалась устойчивая связь. Вскоре и оттуда поступило сообщение об улучшении видимости и уменьшении скорости ветра. Однако в районе стоянки судна видимость оставалась плохой из-за продолжающейся метели. Так закончились вторые сутки. На рассвете третьего дня скорость ветра, дующего с ледника, понизилась до 10–12 метров в секунду, а видимость стала резко улучшаться. Такие погодные условия позволяли возобновить выгрузку.

Был объявлен аврал для расчистки полубака от снега и льда, а затем судно направилось к месту стоянки у ледникового барьера.

Со станции прибыли вездеход и трактор с санями, и полярники завели швартовные концы за сохранившиеся ледовые якоря. Погода улучшилась, но у барьера ощущалась океанская зыбь. В связи с этим пришлось установить большие пневматические резиновые кранцы, но уверенности в том, что они выдержат большую нагрузку в течение длительного времени, у нас не было. Тем не менее выгрузку возобновили.

Всем было ясно, что в этом году в районе станции Ленинградская складывалась ситуация, совершенно непохожая на то, с чем мы сталкивались во время предыдущих экспедиций. Во-первых, тогда из-за тяжелых ледовых условий «Оби» не удавалось подойти близко к станции. Во-вторых, выгрузку раньше проводили на припайном льду с последующей транспортировкой груза на станцию по воздуху – самолетами или вертолетами. Казалось, что в этом году при такой благоприятной ледовой обстановке многих проблем удастся избежать, но все эти надежды были разрушены океанской зыбью. Судно, державшееся у ледяного барьера на швартовных концах, беспрестанно раскачивалось и билось бортом о лед, вывешенные кранцы лишь слегка смягчали силу этих ударов. Принимая во внимание эти обстоятельства, решили проводить выгрузку только в светлое время, а на ночь уходить в ледниковую бухту, где мы укрывались от урагана, а теперь можно было спрятаться от непрекращающейся зыби.

Изо дня в день продолжалось одно и то же: отход от барьера, подход со швартовкой и выгрузкой, возвращение в ледниковую бухту... Чтобы хоть как-то компенсировать потери времени, задействовали все имеющиеся транспортные средства с санями и волокушами. При удовлетворительной видимости с предельной нагрузкой трудились экипажи вертолетов, доставлявшие различные грузы в район станции. Заканчивался март, погода начала ухудшаться, все чаще случались морозы под 15–20 градусов. С наступлением вечерних сумерек начинал задывать жестокий стоковый ветер с ледника.

В день прихода «Гижиги» на Ленинградскую я получил по случаю открытия станции Русская поздравительную телеграмму от бывшего капитана «Оби» Эдуарда Иосифовича Купри, командовавшего теперь теплоходом «Павлик Ларишкин».

По опыту прошлых лет он прекрасно представлял себе обстановку в районе Ленинградской, и мне понятно было, что он проявляет далеко не праздный интерес, расспрашивая, как обстоят дела в этом году. В своем ответном послании, поблагодарив за проявленное внимание, я написал: «Уважаемый Эдуард Иосифович, обстановку можно характеризовать вкратце следующим образом: бывало здесь тяжело из-за льда, но и без него теперь не лучше».

Надо было как можно быстрее завершать затянувшуюся разгрузку. Пневматические

кранцы не смогли выдержать такую нагрузку, они рвались как воздушные шарiki и один за другим выходили из строя. Вместо них пришлось изготовить несколько связок из бревен и бруса, но и их хватало ненадолго – океанская зыбь за несколько дней превращала их в мочала.

И все же генеральный груз для Ленинградской был полностью выгружен и доставлен на берег. Произошла смена персонала станции. Выполнив запланированную на год программу научных наблюдений и уступив место прибывшим на замену коллегам, счастливые от сознания исполненного долга, предвкушая возвращение на родину к родным и близким, полярники поднимались на борт «Гижиги».

Заключительным этапом работ по обеспечению станции стала операция по доставке на берег трехсот тонн дизельного топлива. Для этого, завершив выгрузку генерального груза, судно без промедления отошло от барьера и направилось на восток, чтобы как можно ближе подойти к Ленинградской. Доставка топлива должна была проводиться вертолетами, оснащенными металлическими емкостями на подвеске. Теперь нам нужно было отыскать невысокий айсберг, подходящий для роли перевалочного терминала, но это было сделано без затруднений.

Подойдя к айсбергу, судно уткнулось в него своим форштевнем и удерживалось в таком положении, подрабатывая одной главной машиной. Океанская зыбь на подветренной стороне практически не ощущалась. К доставленным с берега на айсберг емкостям протянули шланг и стали закачивать в них топливо. По мере заполнения емкости подхватывались вертолетом и доставлялись на берег, а их содержимое сливалось в топливные цистерны склада нефтепродуктов станции.

Работа «воздушного моста» прекращалась только на ночь, когда с ледника начинал задувать стоковый ветер и поднималась метель. Полеты в таких условиях были бы слишком рискованными. После отхода судна от барьера у экипажей вертолетов установился новый режим работы: одна машина оставалась на судовой вертолетной площадке, другая же после доставки груза задерживалась на станции. Такая схема позволяла авиатехникам проводить поочередно необходимые профилактические работы по обслуживанию вертолетов на борту судна.

Миновала первая неделя апреля. Несмотря на такие поздние сроки, погода у Берега Отса, снискавшего репутацию полюса ветров, оставалась удовлетворительной, не считая ночных стоковых ветров. Благодаря этому транспортировка топлива на станцию продолжалась без помех. Доставкой последних емкостей занимался уже один вертолет.

Наконец, работяга-вертолет Ми-8 бережно, как хрустальную вазу, взял на подвеску последнюю заполненную емкость и отнес ее на станцию. На этом работы по снабжению полярной станции Ленинградская завершились. На борт судна возвратился второй вертолет и занял свое штатное место на вертолетной площадке в готовности в любой момент отправиться на ледовую разведку. Этим же вертолетом были доставлены на «Гижигу» полярники, обеспечивающие заливку емкостей на станции.

В вечерних сумерках судно снялось со швартовых и покинуло Ленинградскую, сопровождаемое фейерверком разноцветных сигнальных ракет. Прощай южнополярная станция Ленинградская! Прощайте, друзья! Желаем вам успешной работы и благополучной зимовки!

### *Чем дальше дорога от дома, тем ближе дорога домой*

Уставшие моряки, летчики и полярники с нетерпением ждали часа, когда «Гижига» двинется на север для выхода из дрейфующего льда Балленского массива.

В результате недавних ураганных ветров ледовая обстановка в море Сомова успела

несколько измениться. Помимо привычных айсбергов и начавшегося ледообразования на пути следования стали встречаться скопления крупнобитого льда, для форсирования которых приходилось давать полную нагрузку на дизель-генераторы. Если позволяла видимость, наш вертолет отправлялся в ледовую разведку, помогая выбрать оптимальный маршрут судна. Чтобы обойти скопления льда, порой приходилось отклоняться от генерального курса на север до восточных румбов. В конце вторых суток дизель-электроход «Гижига» вышел на открытую воду.

В соответствии с планами 25-й САЭ после окончания работ на станциях Русская и Ленинградская нашему судну предстояло доставить и выгрузить генеральный груз, предназначенный для станции Беллинсгаузен, находящейся в районе Антарктического полуострова на 59-м меридиане западной долготы.

Чтобы добраться до этой полярной станции, «Гижиге» предстояло преодолеть долгий путь. Прежде всего, необходимо было снова вернуться в западное полушарие, а затем пересечь Тихий океан и выйти в пролив Дрейка. Получалось, что «Гижиге» предстоит совершить настоящее кругосветное путешествие с заходом в Новую Зеландию.

Прошло два месяца после захода в Веллингтон, и надо было подумать о пополнении судовых запасов, поэтому как только «Гижига» выбралась из льдов моря Сомова, мы взяли курс на Новую Зеландию. Продолжительность такого плавания экономичным ходом составляла около недели.

Поскольку нам предстоял заход в иностранный порт, то следовало позаботиться о внешнем виде корабля, изрядно потрепанного антарктическими ветрами и ураганами, а главному механику со своей командой подготовить главные и вспомогательные механизмы к дальнему плаванию, маршрут которого пролегал через два океана.

На подходах к южному острову Новой Зеландии радисты установили связь с рыбаками-дальневосточниками, занимавшимися ловом в этом районе. А почему бы нам не пополнить свои запасы свежей рыбкой? Вышли в район лова, погодные условия были весьма приличными. А вот и первый из промысловиков. Им оказался большой морозильный траулер (сокращенно – БМРТ). Обменявшись с капитаном БМРТ приветствиями и поделившись своими планами, приступили к обсуждению условий «бартера». Рыбаки предложили нам свежую рыбу и морепродукты, а в закромах «Гижиги» нашлось кое-что интересное для них. В результате наша шлюпка отошла от БМРТ загруженной почти что по самый планширь щедрыми дарами, заметно разнообразившими наше повседневное меню, большое подспорье в дальнем плавании.

Рыбаки, узнав о нашем предстоящем визите в Новую Зеландию, передали на «Гижигу» накопившуюся почту для отправки на родину, что мы с удовольствием сделали, сдав корреспонденцию представителю советского посольства в Веллингтоне.

После антарктических ураганов, снегов и льдов Новая Зеландия казалась нам раем на Земле. В здешнем климате причудливо сочетаются особенности субтропиков и субантарктики и мирно уживаются представители флоры и фауны, свойственные этим зонам.

Вызывают искреннее восхищение морские пейзажи вечнозеленого острова с доминирующей оригинальной новозеландской сосной и пальмами, уютные аллеи и парки поражают многообразием цветов. Следует заметить, что повсюду царит чистота – наглядное свидетельство того, как бережно относится местное население к окружающей среде.

Рассветные часы, легкий бриз доносит с берега свежие ароматы просыпающейся природы. Как это приятно после холодных вод Антарктики! «Гижига» в сопровождении буксиров медленно заходит в порт и швартуется к ухоженному причалу, у которого ей предстоит «отдохнуть» в течение двух суток.

За это время, как обычно после дальнего плавания, предстояло пополнить судовые запасы

воды и топлива, а также загрузить продукты, предназначенные для полярников станции Беллинсгаузен и себе на обратный путь. Кроме того, хотелось предоставить морякам и членам экспедиции хоть какой-то отдых в человеческих условиях, особенно в этом нуждались полярники станции Ленинградская, проводшие в Антарктиде более года.

Несмотря на раннее утро, на борт прибыл уже знакомый нам морской консул из советского посольства, поздравивший с благополучным возвращением в Веллингтон. Консул вкратце проинформировал нас о ситуации в порту и обстановке в городе, а в конце встречи тепло поздравил с открытием новой антарктической станции Русская. Об этом событии уже успели узнать не только в посольстве СССР, но и представители общественности Новой Зеландии. В связи с этим он сообщил, что было бы приятно, если капитан и руководители экспедиции приняли участие в некоторых мероприятиях, посвященных возвращению «Гижиги» в Веллингтон. Вначале нас должны были представить советнику посла, а затем состояться прием в советском посольстве. Неужели «Гижига» заслужила такие почести?! Приглашение стало приятным сюрпризом, мы с удовольствием им воспользовались, а впечатления о приеме внесли дополнительное разнообразие в наше пребывание в Веллингтоне.

Стоянка в порту показалась недолгой, пора было готовиться к отходу судна. Работники посольства, у которых, надо полагать, заканчивались сроки пребывания в Новой Зеландии, узнав о том, что «Гижига» направляется в Ленинград, попросили доставить туда некоторые свои вещи. С миссией «дипломатического курьера» «Гижига» справилась не хуже, чем с выполнением задач арктической экспедиции.

Остался за кормой чудный порт Веллингтон, и «Гижига», взяв курс на восток, отправилась в океанское плавание к станции Беллинсгаузен. Двенадцать лет назад точно так же уходила из Веллингтона «Обь», открывшая эту станцию.

По мере удаления к югу от берегов Новой Зеландии встречные суда стали попадаться все реже и реже. Вскоре после того как новозеландские берега исчезли из виду, экипажу «Гижиги» уже в третий раз довелось пересечь 180-й меридиан – линию смены дат, и два дня подряд записи в вахтенном журнале велись под одной датой.

Наше судно теперь казалось одиноким странником среди бескрайних просторов Тихого океана. Изредка можно было заметить буревестников, а чуть позже стали появляться красавцы альбатросы, парящие над самыми гребнями волн.

Жизнь моряков шла своим чередом – судовые работы, вахты в машинном отделении и на ходовом мостике. В четвертом трюме, превращенном в импровизированный спортзал, почти каждый вечер проходили состязания по волейболу среди команд авиаторов, машинистов, боцманов и комсостава «Гижиги». Эти встречи были организованы нашими энтузиастами во главе с первым помощником капитана. Спортивные поединки отличались высоким эмоциональным напряжением и пользовались большой популярностью среди болельщиков, то есть у остальных членов экипажа. Так пролетали в нашем плаваньи день за днем – служба, работа и досуг, скрашенный наряду со спортивными страстями просмотром коллекции популярных кинофильмов.

В пятидесятых широтах Южного полушария уже повеяло зимой, и нет необходимости говорить о том, что теперь нашему океанскому плаванью сопутствовали ветры и штормы. Из-за постоянной низкой облачности появление небесных светил стало большой редкостью. Но штурманский состав уже не горевал как прежде, когда у нас не было приемоиндикатора космической навигационной системы. Дискретность определений по спутникам позволяла каждую вахту иметь под рукой точные координаты корабля в океане, названном Магелланом в далеком 1521 году из-за «царящего безветрия» «11 Pacifico» – «Тихий». Насколько обманулся великий мореплаватель, определив характер этого океана, нам еще раз пришлось убедиться,



пересекая его воды с запада на восток.

Курс «Гижиги» вел к проливу между Антарктическим полуостровом и оконечностью Южной Америки. Наш путь совпадал с маршрутами двух знаменитых мореходов-первооткрывателей – Фернандо Магеллана и Френсиса Дрейка. Как известно, первый из них в начале XVI века в поисках кратчайшего пути к Моллукским островам открыл пролив (названный его именем), которому суждено было стать одним из важнейших судоходных путей мира. А второй, являясь гениальным последователем и продолжателем Магеллана, полвека спустя, следуя с востока на запад, достиг южной оконечности Американского континента и открыл пролив, унаследовавший его имя.

Далеко не каждому моряку выпадает случай пройти этим проливом, обогнуть мыс Доброй Надежды и мыс Горн, где проходит условная граница между двумя океанами. Но морякам дизель-электроходов «Обь» и «Гижига» удалось это сделать. Теперь, если следовать давней традиции, они могли бы с чувством заслуженной гордости вдеть в свои уши золотые серьги.

Судно миновало Огненную Землю, названную Магелланом «Tierra del Fuego» из-за увиденных на берегу огней, полыхавших в ночном мраке. Эти огни видели и другие моряки, побывавшие здесь вслед за Магелланом, но нам, к сожалению, ими полюбоваться уже не довелось. Надо полагать, что аборигены, разводившие костры, давно исчезли с этой суровой окраины Земли или забыли об этом обычае своих предков.

### *Станция Беллинсгаузен*

Впервые в этих водах русские моряки побывали в 1821 году. Это были участники экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева, открывшие ряд островов архипелага Южные Шетлендские острова.

«Обь» дважды побывала здесь во время антарктических экспедиций 1958 и 1960 года, а в 1968 году в период 13-й САЭ моряками «Оби» под командованием капитана дальнего плавания Э.И. Купри была построена и открыта антарктическая станция. Название она получила в честь первооткрывателя Антарктиды, известного русского мореплавателя Фёдора Беллинсгаузена.

Пройдя более пяти тысяч миль, в конце третьей недели перехода от берегов Новой Зеландии, дизель-электроход «Гижига» благополучно прибыл к месту назначения и встал на якорь в бухте Ардли залива Гуардия-Насьональ у острова Ватерлоо, где расположена станция Беллинсгаузен. Здесь морякам «Гижиги» предстояло выгрузить около пятисот тонн стройматериалов, не считая продуктов, приобретенных в Веллингтоне.

Рейдовая выгрузка у станции Беллинсгаузен имеет свои особенности. Из опыта плавания на дизель-электроходе «Обь» во время проведения 15-й САЭ мне запомнилось, что выход к береговому пляжу со стороны моря преграждает мелководье. Из-за этого использование обычных плавсредств, катеров и понтонов сопряжено с рядом трудностей, поскольку возникает необходимость перегружать доставленное на тракторные сани или другие транспортные средства. В результате процесс выгрузки затягивается и может стать довольно продолжительным.

Во время 15-й САЭ на борту «Оби» был доставлен сюда плавающий транспортер (ПТС), грузоподъемностью до восьми тонн. В таком случае пропадала необходимость в использовании плавсредств. Грузы транспортировались от борта судна до берега без перегрузки, а в месте назначения транспортер разгружался автокраном. Такая технология позволяла существенно сократить грузовые операции.

Еще до подхода судна к станции я решил обсудить этот вопрос с начальником станции Беллинсгаузен, доктором географических наук Владимиром Александровичем Спичкиным. Так

состоялось наше заочное знакомство с этим замечательным человеком. Владимир Александрович сообщил, что поводов для беспокойства нет, транспортная техника на станции готова, и они с нетерпением ждут нашего прибытия. Ясно было, что мы имеем дело с серьезным и ответственным руководителем, а значит можно надеяться, что сбоев во время разгрузки судна не будет, разве что помешает непогода.

Первое положительное впечатление о деловых качествах начальника станции оправдалось. Едва «Гижига» встала на якорь, как к ее борту подошел ПТС с Владимиром Александровичем – и без проволочек началась разгрузка судна. Работы велись ежедневно с перерывом в ночное время. Четкая организация при полном взаимопонимании сторон позволила завершить выгрузку в кратчайший срок. За семь антарктических рейсов эта операция по выгрузке, пожалуй, была единственной, прошедшей без нервозности и проблем.

Станцию Беллинсгаузен можно назвать антарктическим оазисом с уникальным ледниковым ландшафтом. Среди скал и гор вулканического происхождения струятся ручьи, вытекающие из множества озер. Возвышенные места покрыты пестрым плотным ковром мхов и лишайников, а в солнечные дни можно услышать щебетание и голоса пернатых. Вот уж чудо! Трудно представить, что в Антарктиде найдется такое «райское» место, где могут гнездиться птицы, в том числе такие редкие, как дымчатые альбатросы, голубоглазые бакланы, качурки и антарктические крачки, не говоря уже об ослиных пингвинах, заметно отличающихся от обычных хорошо знакомых всем «императоров» и «аделей».

Отправившись на судовой шлюпке на рыбалку, мы обнаружили неподалеку от станции лежбище морских слонов, среди которых встречались самцы длиной до шести метров и массой до трех тонн. Подходить к ним «для близкого знакомства» не то что нежелательно, а просто опасно. Принимая воздушные ванны на пляже, морские слоны осыпают себя песком, как бы защищая свое «холеное» тело от лучей скудного солнца и паразитов. За ними можно наблюдать часами и сутками, при этом они могут показаться безучастными к тому, что происходит вокруг, но такое впечатление на самом деле обманчиво.

Котики, тюлени и морские леопарды здесь также не редкость. Места и пищи хватает всем. Воспользовавшись благоприятной погодой, и мы решили испытать свое рыбацкое счастье. Выбрав укромное место в небольшой лагуне бухты Ардли, встали на якорь и приготовили немудреные самодельные снасти. Это был разведочный выход на «промысел» с непредсказуемыми результатами. Насадив на крючки средних размеров кусочки мяса, мы забросили снасти, но ждать пришлось недолго. Клев начался практически мгновенно, и какой!!! Одну за другой вытягивали мы из воды здоровенных рыб. Это была нототения, редкая по тем временам рыба, только-только появившаяся на прилавках магазинов Мурманска и Ленинграда. Мы были изумлены, никто из нас не мог представить, что эта рыба промыслилась в водах Южного океана.

Радость рыбаков была неопишуемой, но клев неожиданно прекратился. Причина этого скоро открылась. Оказывается, к нашей компании присоединились «местные ребята», более искушенные в особенностях антарктической рыбалки. Ими оказались ослиные пингвины, неуклюжие на берегу, но прекрасные пловцы и ныряльщики. Так вот, эта публика очень быстро сообразила, чем мы там занимаемся, и решила на месте пресечь нашу «браконьерскую деятельность». Они, словно сговорившись, ворвались целой бандой в лагуну и в одно мгновение разогнали прикормленную нами рыбу.

Что делать? Хочешь не хочешь, а пришлось сниматься с якоря и искать новое место для рыбалки.

Нашли подходящее, стали на якорь, забросили снасти, ждем!

Вот это клев! Ничего подобного в жизни не видел. Неужели нам улыбнулось рыбацкое

счастье, нототения прямо-таки бросалась на нашу наживку. Но не тут-то было! Тут же объявились «местные ребята», и клев моментально пропал. Оставалось только возмущаться хулиганскими «наездами» меньших братьев. Опять искать новое место или переждать, когда они успокоятся? Решили сделать перекур, быть может, это усыпит бдительность «осликов» и они уgomонятся.

Прошло какое-то время, пингвины перестали попадаться на глаза. Снова закинули снасти... Лицо Николая Петровича, нашего главного механика, озарилось загадочной улыбкой. Осторожно задал вопрос: «Началось что ли, Петрович?». В ответ послышалось: «Похоже, крупняк!» Мы замерли, наблюдая, как Петрович, напрягшись, выбирает медленно леску и подводит к борту шлюпки своего «крупняка». А вот и он! На банкетку шлюпки из воды... плюхнулся пингвин. В клюве пингвина торчал крючок с «халявной» наживкой. Очутившись на банкетке, пингвин принялся яростно хлопать своими лапами и крыльями, как бы взывая к нашей совести: «Довольно мучить меня, это недоразумение. Освободите!» Но стоило аккуратно вытащить крючок из его клюва, как настроение пингвина резко переменялось, теперь он повел себя агрессивно, вначале попытался клюнуть своих мучителей, а затем как классный ныряльщик бросился в воду.

Тем не менее наш промысел оказался весьма удачным, свежеприготовленная нототения несколько дней украшала судовое меню. Рыба подавалась на стол и отварная, и жареная, но самой вкусной оказалась малосольная. Примечательно и то, что некоторые наши рыболовы умудрились даже доставить на родину свои антарктические трофеи в копченом и вяленом виде.

Во время стоянки произошло еще одно интересное событие. Рядом со станцией Беллинсгаузен, в той же бухте Ардли, находилась чилийская станция – база «Президенте Эдуардо Фрей» или просто Фрей, она же метеорологический центр военно-воздушных сил Чили с военным персоналом под началом «команданте» в звании подполковника. Даже со стороны было видно, насколько она благоустроена. Разделяло наши станции расстояние чуть больше кабельтова (185,2 метра), а границей служил ручей, стекающий с гор. Такое соседство способствовало установлению хороших взаимоотношений, и соседи всегда были готовы прийти на помощь друг другу в случае необходимости.

Во время моей встречи с начальником станции Беллинсгаузен Владимир Александрович познакомил меня со своим чилийским коллегой. Тот оказался общительным парнем, легко завязался дружеский разговор, завершившийся приглашением моряков «Гижиги» вместе с капитаном посетить базу Фрей.

Шлюпку с гостями, приставшую к береговому пляжу, встретил экипаж вездехода-амфибии, доставивший советских моряков в расположение базы. По этому случаю по всем правилам международного этикета были подняты государственные флаги двух стран и состоялось построение личного состава чилийской базы ВВС. Узнав о том, что в море Амундсена состоялось открытие новой советской антарктической станции Русская, команданте официально поздравил нас с этим важным событием в жизни Шестого континента. Чилийский подполковник подчеркнуто внимательно относился к нам, и с каждой минутой общения атмосфера встречи становилась все более теплой и непринужденной. Латиноамериканский темперамент и славянская душевность прекрасно дополняли друг друга, вечер дружбы с чилийцами завершился небольшим фуршетом, во время которого нас угощали прекрасным чилийским вином, и традиционным обменом сувенирами. От этой встречи у всех участников остались самые приятные воспоминания.

Кстати, когда мы зашли в кабинет начальника чилийской станции, то он для исключения неуместных вопросов о политической ситуации в Чили убрал со своего рабочего стола портрет президента Пиночета, имя которого в нашей стране упоминалось с неизменным эпитетом

«кровавый». Думаю, что при тогдашней непростой обстановке в его стране такой поступок потребовал от него известного гражданского мужества. Впрочем, в нашей непринужденной беседе мы не выходили за рамки житейских тем.

На следующий день накануне отплытия на борт «Гижиги» поднялись с ответным визитом наши новые чилийские друзья – команданте с группой офицеров. Они с большим интересом ознакомились с кораблем и условиями жизни экипажа и полярников, возвращающихся на Родину. По традициям русского гостеприимства прием гостей завершился щедрым обедом в салоне капитана.

Экипаж «Гижиги», впервые участвовавший в антарктической экспедиции, успешно справился со своей последней задачей, благополучно завершив операцию по доставке грузов для станции Беллинсгаузен. Надо полагать, снисходительное отношение бога морей к нам на заключительном этапе экспедиции стало наградой за тяжелые испытания, выпавшие на долю моряков и полярников в ходе подготовки к открытию станции Русская, а также во время рейса к Ленинградской. Настало время прощаться с Антарктидой. Поблагодарив полярников и лично начальника станции Беллинсгаузен Владимира Александровича Спичкина за гостеприимство и отличную организацию выгрузки судна, пожелав им доброго здоровья и спокойной зимовки, дизель-электроход «Гижига» покинул бухту Ардли и взял курс к родным берегам.

### *На пути к дому*

Прошло шесть месяцев с тех пор, как наше судно покинуло Мурманск. Благодаря тому, что маршрут на заключительном этапе проходил через пролив Дрейка, наше плавание приобретало характер кругосветного. Мы снова шли морской тропой, проложенной великими мореплавателями – Фернандо Магелланом и Френсисом Дрейком. «Гижига» держала курс на север, с каждым днем все дальше и дальше удаляясь от Антарктиды.

Примерно такое же кругосветное плавание совершила «Обь» двенадцать лет назад во время 13-й САЭ. Тогда, после открытия станции Беллинсгаузен, «Обь» обогнула Антарктиду и спустя три месяца снова подошла к этой станции. Отличие состояло в том, что в те годы еще не были открыты такие труднодоступные антарктические станции, как Русская и Ленинградская, ставшие в период проведения 25-й САЭ основными «рабочими площадками» экипажа «Гижиги».

По докладу главного механика за время этого антарктического похода, проходившего в исключительно сложных условиях, пришлось заменить шестнадцать поршней и более дюжины цилиндровых втулок главных судовых дизелей! Мы практически исчерпали их запасы. Считается, что ремонтные работы такого рода должны выполняться на заводе, но в условиях автономного плавания с ними успешно справилась машинная команда, затратив на это около двух тысяч человеко-часов. Ремонт главных и вспомогательных дизелей, чистку генераторов судна можно было выполнять поочередно, когда судно оказывалось на открытой воде. Но для приведения в порядок гребного электромотора требовалась остановка судна как минимум на сутки – немыслимое требование при плавании в условиях Антарктики, когда судовая энергетическая установка должна находиться в постоянной готовности. Пришлось отложить выполнение этих неотложных работ на период, когда судно войдет в экваториально-тропическую зону с благоприятными для проведения ремонта условиями.

Плавание вдоль восточного побережья Южной Америки не оставило каких-либо ярких воспоминаний, это было обычное океанское плавание. Главное, что мы возвращались домой, и с каждым дневным переходом родные места становились все ближе и ближе...

Вот мы пересекли Южный тропик и подошли к траверзу сказочно красивого бразильского

порта Рио-де-Жанейро, знакомого по воспоминаниям десятилетней давности, связанным с заходом сюда дизель-электрохода «Обь», возвращавшегося тогда из 15-й антарктической экспедиции. Желание снова заглянуть в Рио у нас определенно имелось, однако ответы судового агента на мои запросы вызывали подозрение, что есть повод для беспокойства, хотя агент просил не волноваться и обещал уладить все проблемы до прибытия судна. Но было ясно, что в этом вопросе что-то не «срастается».

Во время прошлого визита «Оби» в Рио-де-Жанейро тоже не обошлось без проблем, тогда они были связаны с соблюдением сроков подачи заявки на посещение порта, поскольку на военные корабли, гидрографические и научно-исследовательские суда, к которым относился и дизель-электроход «Обь», распространялись особые правила. Предварительное уведомление о заходе таких кораблей и судов следовало отправить по дипломатическим каналам за три месяца. В случае визита «Оби» эти требования были нарушены, поэтому ее появление в порту портовые власти Рио формально квалифицировали как пиратское. В соответствии с бразильскими законами капитан должен был быть арестован, несмотря на очевидное отсутствие его вины.

Благодаря вмешательству советского посла в Бразилии и мировой известности «Оби» – флагмана советской антарктической экспедиции, тогда эта история завершилась благополучно, а Эдуарду Иосифовичу Купри удалось избежать каких-либо санкций.

В пятницу вечером «Гижига» бросила якорь на внешнем рейде Рио-де-Жанейро. Для того чтобы выяснить, к какому причалу нам предстоит встать, я связался по телефону с судовым агентом. По его словам, наш причал мог освободиться только в воскресенье вечером, то есть нам предстояло провести почти что двое суток на рейде – непозволительная трата времени. Взвесив все эти обстоятельства, пришли к выводу, что нам надо сниматься с якоря и расстаться с заветной мечтой Остапа Бендера, которой успели заразиться многие моряки и полярники. Печальную новость с объяснением причин пришлось объявить по судовой трансляции, дабы хоть как-то успокоить встревоженные души...

Южный Крест – самое красивое созвездие Южного полушария, с каждым днем опускался все ниже и ниже к горизонту – верная примета того, что судно скоро пересечет экватор. За несколько часов до наступления этого момента «Гижига» в соответствии с намеченным планом сбросила ход для приведения в порядок гребного электродвигателя.

На океан опустился полный штиль, едва нарушаемый легкой зыбью и россыпью брызг, указывающих место «старта» стаи летучих рыбок. Казалось, что океан погрузился в оцепенение, но это дремотное состояние прошло, стоило только появиться дельфинам. Они будто бы дожидались возможности устроить для нас, как для долгожданных гостей, небольшое цирковое представление. Как и положено спектаклю, он продолжался недолго, а затем дельфины исчезли столь же неожиданно, как и появились.

Судно остановилось и легло в дрейф ранним утром с расчетом приступить к работам на двигателе, как только он немного остынет. Впереди у нас был целый экваториальный день. Вокруг царило безмолвие. Необычную тишину нарушал только приглушенный звук работающего вспомогательного дизель-генератора, обеспечивающего энергией бытовые системы корабля и инструменты, необходимые для ремонта и безопасной навигации. На смену легкой утренней прохладе пришла тропическая жара. В тесных каютах быстро стало душно. Отдыхать в них после вахты, даже при включенной вентиляции, было просто невозможно. Поэтому члены экипажа и полярники предпочитали спать и отдыхать ночью на палубе, а днем – принимать солнечные ванны, купаться в бассейне или плескаться под душем, устроенным прямо на палубе.

Но вот рядом с судном появились акулы, привлеченные выброшенными в океан

пищевыми отходами. Целая стая грациозных хищниц кружила вокруг судна в ожидании очередной подачи. Любители острых ощущений немедленно решили устроить на них охоту. Недолго мудрствуя, для изготовления снасти они воспользовались шестимиллиметровым тросом с импровизированным поплавком и крюком из холодильной камеры, из тех, на которые подвешивают мясные туши. На крюк насадили здоровенный кусок мяса, после чего приманка полетела в воду.

Хищницы не остались безучастными и постепенно стали приближаться к лакомству, описывая вокруг него сужающиеся круги. Наконец одна из хищниц, набравшись смелости, бросилась в атаку, поплавок резко ушел под воду, но скоро появился на поверхности и замер. Оказалось, что акуле каким-то образом удалось сдернуть наживку, не попавшись на крючок. Охота на акулу привлекла внимание всех оказавшихся на палубе, у большинства были фотоаппараты и даже простые отечественные кинокамеры. Что и говорить, такое не часто можно увидеть своими глазами. Энтузиасты настолько увлеклись, что забыли про обед.

С камбуза притащили новый кусок мяса, и охота на акул возобновилась. Скоро возле приманки появилась голодная хищница. Трудно было определить, та ли это была счастливица, что сорвала первый куш, или новая искательница приключений. С палубы было хорошо видно, что происходит в прозрачной воде. Акула медленно приближалась к наживке то слева, то справа, как бы основательно готовясь к завершающей атаке. Наконец, перевернувшись вверх животом, акула схватила свою добычу. Поплавок резко ушел под воду и больше уже не появлялся на поверхности, трос натянулся, и его пришлось немного стравить. Чтобы справиться с акулой, нашему боцману Владимиру Марковичу пришлось намотать конец импровизированной лесы на кнехт. Так хищница из охотника превратилась в жертву – добычу судовых экстремалов.

По натяжению троса можно было понять, что акула глубоко заглотила наживку с крюком и теперь обречена. Зеваки и «промысловики», собравшиеся в кормовой части палубы, ликовали, радуясь такой удаче, фотолюбители приготвили запечатлеть момент, когда хищницу начнут вытаскивать из воды. Сделать вручную это оказалось невозможным, акула была сильнее нескольких дюжих молодцев, и трос, скользя в руках, уходил все более за борт. Тогда боцман завел трос на барабан буксирной лебедки, с помощью которой его стали понемногу выбирать, подводя акулу к борту судна.

Наконец отчаянно сопротивляющаяся акула появилась на поверхности, человек очередной раз доказал свое превосходство над природой и обнаружил свое сходство с самыми свирепыми хищниками. Пустая забава обернулась трагедией для древнего грозного обитателя морских глубин. Поднятая на палубу акула тотчас же разогнала наиболее дерзких зевак ударами хвоста и показала зубастые челюсти, угрожая пустить их в ход. Чтобы избавить акулу от долгой агонии, а собравшихся зрителей от сомнительного удовольствия это видеть, акулу оглушили и нанесли несколько смертельных ударов.

Хищница оказалась довольно внушительной, длина ее составляла более трех метров. При вскрытии акульего желудка экспедиционные врачи обнаружили в нем множество крупных креветок. Оказывается, хищница была большим гурманом.

Видели бы вы, сколько акульего мяса продается прямо на пирсе рыбаками на Канарских островах. Обитатели этих мест, наверное, хорошо знают, когда и на какой вид акул можно вести промысел, какие части туши употребляются в пищу и пользуются спросом у любителей. Считается, что наибольшую ценность представляют собой акульи плавники, из которых готовится деликатесный суп.

В тот день оценить его могли оценить все, кто находился на борту «Гижиги», но не каждый на это решился в силу специфического вкуса этого блюда.



Наш завпрод Борис Дмитриевич с шеф-поваром запаслись впрок трофейными акульими плавниками, часть отправили на хранение в холодильную камеру, а другую оставили на камбузе. Ранним утром они были обнаружены старпомом, совершавшим традиционный утренний обход судна. У Бориса Ивановича отношение к этому экзотическому продукту было однозначно негативным, и он, не раздумывая, отправил его за борт. Для меня это не было неожиданностью, зная Бориса Ивановича не один год по совместной службе на разных судах пароходства, я хорошо знал о его настороженном отношении к таким экзотическим продуктам. Как бы то ни было, но части запасов «деликатесного продукта» мы лишились.

Не прошло и дня, как закончился наш безмятежный дрейф в океане. Электромеханики и электрики закончили приведение в порядок гребного электромотора, и «Гижига» последовала по назначению. Далеко за кормой остался экватор, а за ним и Южное полушарие, в котором мы провели около пяти месяцев.

Настала пора подумать, в какой ближайший порт направиться для пополнения судовых запасов, поскольку после посещения Веллингтона прошло уже много времени. Вариант лучше, чем заход в порт Лас-Пальмас, трудно было придумать. В этом порту мы уже были в декабре прошлого года. Решение капитана судна было принято всеми на ура и отчасти удовлетворило тех, кто все еще страдал по поводу несостоявшегося захода в Рио-де-Жанейро.

Визит на Канарские острова был коротким, но, несмотря на это, моряки и полярники смогли посетить город, так как портовые власти позволили «Гижиге» сразу стать к причалу – редкий случай для Лас-Пальмаса.

Стоянка судна проходила по обычному сценарию. Пополнив запасы топлива, пресной воды и продуктов, набрав свежих овощей и фруктов, «Гижига» продолжила свой путь.

Последние дни плавания тянутся удивительно медленно. Некоторые вели ежедневные подсчеты, сколько дней и часов осталось до прибытия в Ленинград. До этого оставалось около одиннадцати суток, но иногда казалось, что они растянулись на несколько месяцев. По традиции ежедневно в полдень с ходового мостика передавалось сообщение о местоположении корабля, скорости на переходе, количестве пройденных миль за истекшие сутки, метеообстановке и расчетном времени прибытия в порт назначения. Несмотря на это, истосковавшиеся по дому полярники, потерявшие счет днем и ночам, донимали сменявшихся с вахты штурманов расспросами, пытаясь уточнить известную, казалось бы, информацию.

Оставалось только посочувствовать этим измученным ностальгией людям, прошедшим так много времени в Антарктиде. В последние дни плавания они зачастую вообще лишались сна, и с этим приходилось считаться.

Неожиданно из пароходства пришло сообщение, что где-то в Европе для нас подыскивается попутный груз для доставки в Советский Союз. Такой поворот дел совершенно не вписывался в планы моряков и полярников. Мы уже миновали широту Гибралтара, и можно было только гадать, куда может «попутно» направиться «Гижига». Наконец нам стало известно, что нам предстоит отправиться в Антверпен, где мы должны загрузиться металлом, предназначенным для Волжского автомобильного завода. Полученное сообщение немедленно стало главной темой разговоров на борту «Гижиги».

Как известно, время, когда происходили описываемые мной события, получило название «эпохи дефицита». Партийное руководство продолжало заверять нас, что советские люди живут в условиях «развитого социализма» и нет в мире лучшей страны, чем наша. Действительно, в той жизни было много хорошего. Однако когда возникала необходимость покупки каких-либо элементарных вещей, то их приходилось «доставать».

Часть потребностей населения удовлетворялась распределением дефицитных товаров, выделяемых для организаций и предприятий. Это касалось в первую очередь товаров

повышенного спроса или «предметов роскоши», к которым относились мебель, холодильники и автомашины. Последние поступали в ограниченном количестве и распределялись, как правило, в порядке поощрения среди передовиков производства и других заслуженных людей в порядке строго контролировавшейся очередности.

И вдруг неожиданно советские граждане, находившиеся за границей, получили разрешение на беспопышное приобретение легковых автомобилей зарубежного производства. Разрешение распространялось также на моряков заграничавания и участников советской антарктической экспедиции. У нас возникла реальная возможность, располагая необходимой суммой в валюте, запросто купить – а не достать – приличную машину.

Правда, из пароходства тотчас же пришло «разъяснение», согласно которому следовало предварительно заручиться согласием на такую покупку своего руководства. Вот так! Подразумевалось, что если у человека имеется какой-то «Запорожец» или другое авто, то ему ни в коем случае нельзя позариться на приглянувшуюся иномарку.

До прихода в Антверпен времени оставалось в обрез. В связи с бюрократической уловкой началась интенсивная переписка потенциальных покупателей с пароходством. Как и следовало ожидать, разрешение получили не все.

Скорее всего, запретительные меры были проявлением местничества в нашем пароходстве, поскольку на полярников и других членов экспедиции не распространялись! В оставшиеся до захода в Антверпен дни «спортзал» в четвертом трюме оказался заброшен, а демонстрация наскучивших фильмов окончательно прекратилась. Мысли о приобретении иностранных автомобилей овладели умами отважных мореплавателей и покорителей Антарктиды, а в роли консультантов выступали бывалые моряки, успевшие приобрести опыт в этом вопросе.

С прибытием в Антверпен добрую половину населения нашего ковчега охватил настоящий ажиотаж, получившие разрешение на покупку автомобиля устремились в город в поисках авторынков и подходящего объекта для покупки. Этот угар продолжался почти что до самого отхода судна. К борту «Гижиги» один за другим подкатывали «счастливчики» на самых разнообразных марках зарубежных автомашин, которые надо было еще разместить на борту судна, не мешая погрузке металла. Все свободные площади на палубе, включая шлюпочную, и на крышках грузовых трюмов были заставлены автомобилями. «Гижига» со стороны выглядела как новогодняя елка, украшенная разноцветными фонариками. С окончанием погрузки портовые стивидоры занялись вопросами крепления металла в трюмах. Владельцы же автомобилей, руководствуясь жесткими требованиями инструкции по перевозке палубного груза, занялись креплением своих машин под присмотром опытных матросов.

Взяв на борт около девяти тысяч тонн груза, «Гижига» вышла из Антверпена. Впереди оставался короткий переход по Северному и Балтийскому морям. Спустя четверо суток, ранним летним утром судно подошло к приемному бую ленинградского порта и встало на якорь для выполнения положенных таможенно-пограничных формальностей. Следует отметить, что такую привилегию можно было получить только благодаря ходатайству руководства антарктической экспедиции перед городскими властями Ленинграда. Процедура таможенно-пограничного контроля была недолгой, и «Гижига» с лоцманом на борту, снявшись с якоря, направилась в порт, из которого двести суток тому назад вышла в море.

Стоял теплый солнечный июньский день, кругосветное плавание завершилось, позади остался маршрут протяженностью 38 000 миль. Экипаж «Гижиги» достойно справился с задачами 25-й советской антарктической экспедиции и благополучно доставил на родину сменившихся зимовщиков.

Так же как и «Оби», дизель-электроходу «Гижига» была оказана торжественная встреча в

порту – на причале оркестр, море цветов, радостные лица родных и близких. То, что испытывает в такие мгновения капитан, по праву можно назвать счастьем. Гордость от сознания выполненного долга, особое удовлетворение от того, что привел судно в целости и сохранности, а твой экипаж находится в добром здравии...

Вместе с родными и близкими на борт поднялись руководители ААНИИ и представители администрации Мурманского морского пароходства, поздравившие моряков и полярников с благополучным возвращением и выполнением главной задачи 25-й советской антарктической экспедиции – открытием научной полярной станции Русская. Так завершился этот тяжелый антарктический рейс, ставший для меня седьмым и последним.

Бывший начальник 25-й САЭ Николай Александрович Корниловым как-то заметил, что по странному стечению обстоятельств открытие двух полярных станций в Антарктиде произошло тогда, когда на борту судна в силу различных причин отсутствовали руководители антарктической экспедиции, и непосредственной организацией работ, связанных с их развертыванием, занимались капитаны судов.

Первой такой станцией стала Новолазаревская, открытая в 1961 году дизель-электроходом «Обь» под командованием капитана А.И. Дубинина, бывшего заместителя начальника Мурманского пароходства. Второй – станция Русская, открытая дизель-электроходом «Гижига» под командованием автора, которому также было суждено в будущем занять этот пост.

### ***Несостоявшийся проект***

Перед самым приходом дизель-электрохода «Гижига» в Ленинград я получил радиограмму от начальника пароходства Владимира Адамовича Игнатюка. Наряду с поздравлениями и приветствиями по случаю успешного выполнения задач экспедиции и благополучного возвращения в ней сообщалось о полагаемом посещении «Гижиги» делегацией ГДР.

Действительно, на третий день стоянки к нам прибыла представительная делегация, возглавлявшаяся одним из помощников тогдашнего руководителя ГДР Хоннекера. С советской стороны эту делегацию курировал возвратившийся недавно из Антарктиды заместитель директора Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики Николай Александрович Корнилов, возглавлявший сезонный состав 25-й САЭ.

Немецкая делегация состояла из представителей различных специальностей, включая научных работников, моряков и авиаторов, принимавших участие в работе советских антарктических экспедиций.

Делегацию главным образом интересовал вопрос о возможности организации самостоятельной немецкой антарктической экспедиции при участии советских специалистов. Предполагалось, что из состава флота ГДР будет выделен для обеспечения экспедиции корабль надлежащего класса, а капитаном на этот корабль назначен один из советских капитанов, имеющий опыт плавания в Южном океане, дублером его станет немецкий капитан, прибывший в Ленинград вместе с делегацией. Надо было полагать, что по рекомендации Н.А. Корнилова, поддержанной руководством Мурманского пароходства, на роль капитана этого судна была предложена кандидатура капитана дизель-электрохода «Гижига».

Признаюсь, это предложение показалось мне интересным. Начались переговоры, в ходе которых возникло предложение отправить меня на отдых, положенный после длительного антарктического рейса, в ГДР. Казалось, что предварительные переговоры со мной и Мурманским пароходством прошли успешно и высказанные намерения приобретают практический характер, однако вскоре интерес к этой теме пошел на убыль. Позже мне

сообщили из пароходства, что немецкая сторона принесла свои извинения в связи с отказом от своих намерений из-за сложившихся обстоятельств. Как потом выяснилось, причиной отказа от реализации самостоятельного антарктического проекта стали непомерно высокие для государственного бюджета ГДР расходы на его осуществление...

Через пятнадцать лет мне пришлось встретиться в Гамбурге с капитаном Майком, одним из участников той самой делегации ГДР. Встреча была инициирована германской стороной и посвящалась обсуждению проекта организации круизных рейсов в Антарктиду. Наиболее привлекательными районами для такого рода туризма были море Росса, море Сомова и особенно пролив Дрейка в районе станции Беллинсгаузен, ставшие настоящими центрами паломничества туристов из разных стран мира.

Расскажу немного о судьбе дизель-электрохода «Гижига». После возвращения из Антарктиды судно встало на ремонт в Мурманске, но больше уже никогда не принимало участия в антарктических экспедициях. Корабль трудился в Арктике, занимаясь перевозками экспортно-импортных грузов, а я после отпуска вернулся на теплоход «Станиславский», работавший на канадско-американской линии, и плавал на нем вплоть до списания судна после его двадцатипятилетней эксплуатации.

### *О станциях Ленинградская и Русская*

О труднодоступности этих станций я уже рассказывал в предыдущих главах книги. Ярким подтверждением сказанного является история трехмесячного дрейфа дизель-электрохода «Обь» в 1973 году, через два года после открытия Ленинградской. История повторилась в 1985 году, когда через пять лет после открытия станции Русская в ледовом плену оказалось направлявшееся к ней научно-исследовательское судно «Михаил Сомов» (однотипное с «Гижигой» и «Наварином»). Несмотря на эти обстоятельства обе станции продолжали вести научные наблюдения вплоть до наступления девяностых годов.

Как известно, в СССР и странах Восточной Европы произошли крупные экономические и политические изменения, повлекшие за собой распад блока стран Варшавского договора и прекращение существования Советского Союза.

Прямой наследницей развалившегося СССР стала Россия. Переход от плановых методов управления экономикой к рыночным отношениям болезненно отразился на программах научных исследований в Антарктиде. Обсерваторию Молодёжная пришлось перевести в разряд сезонных, а на станциях Русской и Ленинградской вообще пришлось отказаться от проведения постоянных научных наблюдений.

В марте 1990 года после десяти лет работы была законсервирована научная антарктическая станция Русская, приобретающая славу «полюса ветров» планеты. Через год, в марте 1991 года, после двадцати лет работы та же участь постигла станцию Ленинградская.

Обе станции вплоть до 2007 года оставались законсервированными, и только в ходе 53-й Российской антарктической экспедиции на них была установлена аппаратура для проведения наблюдений в автоматическом режиме.

Тем не менее существует реальная угроза сохранности станций из-за вандализма нахлынувших в Антарктиду туристов, включая искателей острых ощущений, отправляющихся туда на свой страх и риск.

Трудно предсказать, к каким последствиям может привести туристический бум в Антарктиде. Очевидно, что если мировое содружество, и в первую очередь страны, занимающиеся исследованиями Антарктиды, не обратят на это самое серьезное внимание и не примут конструктивные меры по защите природы Белого континента, то может повториться

печальная судьба разграбленных и заброшенных станций российской Арктики.

### *Судьба «Оби» – наша боль*

В воспоминаниях я постоянно возвращаюсь к истории славного дизель-электрохода «Обь», ставшего для меня особенно дорогим и близким. Его судьба стала частью моей собственной жизни, а название – постоянным напоминанием о родных местах и прошлом нашей семьи.

Отслужив верой и правдой 25 лет под флагом Родины в Мурманском морском пароходстве, изрядно потрудившаяся во льдах Арктики и Антарктики «Обь» была выведена из состава Морского флота СССР. Вместе с ней были выведены из состава Мурманского и Дальневосточного пароходств остальные суда этой «голландской» серии и, как обычно, проданы на слом иностранным компаниям.

Дизель-электроходу «Обь» довелось еще какое-то время поплавать. Высокая энерговооруженность, наличие объемистых трюмов, значительного количества пассажирских кают и судовой вертолетной площадки вызывали определенный интерес к судну со стороны организаций, занимавшихся геолого-изыскательными работами на арктическом морском шельфе с целью разведки нефтегазовых месторождений. Надо полагать, что судно было куплено одним из таких предприятий и отправлено для проведения соответствующих изысканий в Печорскую губу. На какое-то время «Обь» пропала из виду.

Однажды глубокой осенью 1984 года, будучи начальником Штаба морских операций Западного района Арктики, я отправился на воздушную ледовую разведку. Высота полета самолета Ил-14 над морем из-за низкой облачности составляла около 150–200 метров. Это позволяло гидрологам Штаба отслеживать характер изменения ледовой обстановки на трассе Северного морского пути. Пролетая около южной оконечности острова Колгуев, мы увидели корабль, стоящий на береговой отмели бухты у поселка Бугрино. Заинтересовавшись увиденным, мы решили получше рассмотреть неизвестное судно и сделали повторный заход в его сторону. Еще издали я узнал знакомый силуэт, а когда самолет подлетел ближе, последние сомнения рассеялись – это был наш дизель-электроход «Обь». Как он здесь очутился?!

Никто из моих коллег на борту самолета не мог что-либо сказать по этому поводу. Оставалось только гадать, что же могло произойти с кораблем, на котором я прошел путь от младшего штурмана до капитана.

Скорее всего, трагедия разыгралась на переходе из Печорской губы, когда старое судно попало в жестокий шторм и во избежание неминуемой гибели непутевые судоводители или новые судовладельцы сознательно или вынужденно направили его на отмель у поселка Бугрино. Так или иначе, бывшая «Обь» стала памятником вопиющей халатности и безалаберности ее последних хозяев.

Спустя три месяца, а именно в феврале 1985 года, мне снова выпал случай взглянуть на брошенную «Обь».

Нам предстояло испытать новый вертолет Ка-32, оснащенный самой совершенной по тому времени бортовой навигационной аппаратурой и средствами ледовой разведки. Было принято решение провести испытания на борту атомного ледокола «Сибирь», отправлявшегося из Мурманска в Арктику.

Зная, что маршрут атомохода проходит мимо острова Колгуев, я решил воспользоваться этой возможностью, чтобы обстоятельнее рассмотреть судно.

Испытания вертолета привлекли внимание СМИ, в результате на борту атомного ледокола оказался заведующий отделом новостей «Известий» Владимир Шмыгановский, с энтузиазмом

отнесшийся к моей идее в расчете заполучить интереснейший материал для своей газеты.

И вот мы поднялись в воздух с вертолетной площадки ледокола, упорно пробивавшегося на восток сквозь десятибалльный лед, покрывший юго-восточную часть Баренцева моря, и скоро оказались над кораблем моей молодости. Это было удручающее зрелище.

Суда этого типа, любовно называвшиеся моряками «голландцами» в память о стране, где они были спущены на воду, являлись когда-то гордостью нашего флота. Теперь с высоты птичьего полета знаменитый на весь мир корабль больше напоминал своим внешним видом «Летучего голландца».

Попасть на борт судна, приземлившись на вертолетную площадку, не удалось, поскольку она уже отсутствовала, о ее былом существовании напоминали только короткие, похожие сверху на шипы, стойки. Подняться на полубак по авиационному трапу также было рискованно: в опасной близости от него раскачивались ветром грузовые стрелы трюма № 1. Оставалось только созерцать с борта вертолета угнетающую картину разрушения и умирания судна.

Знаменитая некогда «Обь» стояла теперь в гордом сиротском одиночестве, в окружении ледяной пустыни и заснеженной тундры, отданная на разграбление мародерам, равнодушным к ее былой славе. Никому теперь не было дела до корабля, так много сделавшего для своей страны и совершившего столько замечательных открытий. Подумать только, из пяти кораблей Мурманского морского пароходства, принимавших участие в исследовании Антарктиды («Обь», «Лена», «Кооперация», «Наварин» и «Гижига»), осталась одна «Обь», и то в обликии «Летучего голландца»<sup>1</sup>.

Напомню, что в послужном списке этого корабля, сумевшего пробиться ближе всех к Южному полюсу и достичь точки с координатами 77°06' южной широты и 158°24' западной долготы, насчитывалось 19 антарктических рейсов, не считая участия в высокоширотной экспедиции к берегам Гренландии, где «Обь» поставила еще один рекорд, достигнув точки с координатами 82°56' северной широты 8°38' западной долготы. Этот корабль занимает одно из первых мест по числу сделанных им географических открытий во второй половине XX века. Он дважды принимал участие в кругосветных научных экспедициях – в 1958 и 1968 году. Продолжительность первой составила 310 суток, при этом судно прошло около 46 000 миль, что в два раза превышает длину экватора.

На основании результатов исследований, проведенных на борту «Оби» в Южном океане и прибрежных морях Антарктики, были уточнены старые морские карты и изданы новые. Своеобразным итоговым документом многолетних экспедиционных исследований стал выпущенный Институтом Арктики и Антарктики «Атлас Антарктиды», экземпляр которого был подарен экипажу дизель-электрохода «Обь», внесшего значительный вклад в освоение и изучение Антарктиды.

Заслуживает внимания читателей следующее письмо, адресованное экипажу

---

<sup>1</sup> Хочу рассказать о судьбе еще одного судна этой серии, получившего название «Байкал». К сожалению, биография этого судна сложилась незавидно. После недолгой службы в составе Мурманского пароходства оно было передано Северному флоту для обеспечения подготовки и испытаний атомного оружия на Новой Земле. Вследствие недостаточной квалификации военных моряков, незнакомых с такой техникой, главные и вспомогательные машины корабля скоро пришли в негодность, и «Байкал» пришлось отправить на ремонт за границу, но уже с экипажем Мурманского пароходства. После ремонта «Байкал» вернули Северному флоту, но здесь его постигло новое несчастье – пожар, после которого он очутился на длительном ремонте в Мурманском СРЗ, где я его встретил в 1975 году, когда «Обь» готовилась к антарктическому рейсу. В конце декабря этого года после окончания ремонта, длившегося более года, «Байкал» вышел на ходовые испытания, и после их проведения возвращался в Мурманск. У входа в Кольский залив корабль на полном ходу в 15 узлов выскочил на береговые скалы. Уцелевшая часть корпуса корабля стоит там по сей день как памятник безалаберности некоторых командиров ВМФ в назидание другим, поднявшимся на капитанский мостик.



дизель-электрохода «Обь»: «Советский Геофизический комитет при президиуме Академии наук СССР от всего сердца приветствует вас, дорогие товарищи, в славную годовщину подъема флага на вашем судне. Это были большие годы для советской и мировой науки, и экипаж "Оби" славно потрудились на благо ее.

На борту вашего корабля в период Международного геофизического года и после него велись важные исследования в малоизученных водах, омывающих Антарктический континент, а также в Индийском, Тихом и Северном Ледовитом океанах.

знаком признания выдающихся заслуг этого славного корабля перед наукой служит то, что имя "Оби" по праву значится на географических картах обоих полушарий.

От имени советских геофизиков просим вас принять наши искренние поздравления и пожелания многих счастливых плаваний».

В другом письме, подписанном руководителями Географического общества Союза ССР, сообщалось, что в знак признания заслуг экипажа «Оби» перед отечественной наукой имя судна присвоено нескольким географическим объектам, а именно:

- отмель Обь в Северном Ледовитом океане у северо-восточного берега Гренландии, открытая в 1956 году, с координатами 81° северной широты и 10° западной долготы;

- проход Обь, представляющий собой глубоководную впадину в море Дейвиса на подходах к Мирному, открытый в 1958 году;

- залив Обь у Берега Отса в тихоокеанском секторе Антарктиды с координатами 70°35' южной широты и 166°25' восточной долготы, нанесенный на карту в 1958 году;

- жёлоб Обь в Индийском океане с максимальной глубиной 5595 метров на протяжении в 400 километров к югу со средними координатами 32°45' южной широты между меридианами 95°30' и 191 ° 10Г восточной долготы;

- банка Обь в Индийском океане с минимальной глубиной над ней в 247 метров, расположенная между Африкой и Антарктидой со средними координатами 52°20' южной широты и 41°30' восточной долготы, представляющая собой цепь подводных вулканов.

Небезынтересно отметить, что с борта «Оби» в последний декабрьский день 1957 года в районе Мирного состоялся запуск метеорологической ракеты в стратосферу, положивший начало новому направлению исследований атмосферы Земли.

О заслугах дизель-электрохода «Обь» можно рассказывать бесконечно. На его борту работали многие исследователи и ученые, лауреаты Нобелевской и Государственных премий, Герои Советского Союза и Социалистического труда, академики и члены-корреспонденты, доктора и кандидаты наук.

В экспедиционных рейсах «Оби» принимали участие ученые из тринадцати иностранных государств.

Труд моряков экипажа «Оби» неоднократно отмечался орденами и медалями. На борту судна хранилась большая коллекция подарков и сувениров, в том числе большая картина «Река Обь», выполненная сибирским художником И. Титовым, подаренная морякам «Оби». Все это достояние, как память о прославленном корабле, передал в дар музею Мурманского морского пароходства последний капитан «Оби» Сергей Иванович Волков.

Имена капитанов и первого помощника капитана дизель-электрохода «Обь», отличившихся в антарктических походах, носят суда Мурманского и Дальневосточного морского пароходств: «Капитан Ман», «Капитан Дубинин», «Капитан Свиридов», «Капитан Воденко», «Виктор Ткачёв».

Сколько раз мне, старому полярному капитану, ставшему на склоне лет морским лоцманом, доводилось встречать и провожать их в дальние плавания...



Юрий Дмитриевич Утусиков принадлежит к плеяде замечательных ледовых капитанов дальнего плавания Мурманского морского пароходства, работать в котором он начал в 1961 году.

Мечта о море привела парнишку из сибирского поселка Октябрьское, раскинувшегося на берегах Оби, в Ленинградское мореходное училище, а затем и на капитанский мостик. Более 30 лет провел он в море, но и сейчас продолжает трудиться лоцманом Санкт-Петербургского торгового порта. За плечами полярного капитана участие в шести антарктических экспедициях, в том числе на знаменитом дизель-электроходе «Обь», капитаном которого он стал в 1973 году.

На страницах книги оживают воспоминания о детстве, проведенном в Югорском крае, учебе в мореходном училище, овладении морской профессией и наиболее ярких эпизодах, связанных с работой в Арктике и Антарктиде.