

63.3(2Рос-БХан)

У 86

Юрий Утусиков

От Оби к "Оби"

п.г.т. Октябрьское



Юрий Утусиков

От Оби
к "Оби"

- 0174244 -

п.г.т. Октябрьское

Государственная
библиотека
Югры

КО

Глава I

Земля наша сибирская



Вместо предисловия. Автор не ставил задачу рассказать об истории Обско-го севера. Он пытается показать образ жизни людей этого прекрасного края, который в конце двадцатых - начале тридцатых, а позже и сороковых годов прошлого столетия являлся местом ссылки народов России, очутившийся в водовороте большевистских реформ, породивших не только братоубийственную гражданскую войну, но и искусственно создав своей чело́веконенавистнической идеологией классовую борьбу. Результатом этого явился раскол общества на своих и чужих, ставших впоследствии изгоями, для которых Север реки Обь стал навсегда обетованной землёй, а для их детей и внуков явился малой исторической родиной.

***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

Довольно не просто садиться за мемуары, представив их из воспоминаний детства и юности по прошествии пятидесяти лет после окончания школы. Однако не судите меня строго, я попытаюсь что-то вспомнить поэтапно, представив это фрагментами интересных случаев и эпизодов нашего босоногого детства до настоящего времени.

Родился я на диком в ту пору берегу могучей сибирской реки Обь, в бассейне которой находится богатейший углеводородами район России и который по праву можно назвать «сибирским Клондайком». За период советской власти и название этого региона трижды претерпело изменения. В конце двадцатых годов прошлого века он назывался Остяко-Вогульским национальным округом Омской области, позже стал называться Ханты-Мансийским национальным округом уже Тюменской области, а в конце прошлого века назвался Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, имея статус субъекта Российской Федерации. Район же, расположенный в сибирской глубинке на древней Югорской земле между Ханты-Мансийском и Березовым, соответственно назывался Кондинским, затем Микояновским, а позже Октябрьским с центром в поселке Октябрьское. Кроме залежей

углеводородов край богат ценными промысловыми видами рыб, пушниной и лесом. На этом месте в 15-16 веках обитало Кодское княжество с племенами ханты и манси. После похода дружины Ермака и покорения Сибири в конце 16-го века на этом месте возникло крепостное казачье укрепление Кодск с первой деревянной церковью - первое русское поселение в этом крае. Спустя время на этом месте в 1657 году была воздвигнута Свято-Троицкая церковь с Кодским монастырём. И только в 1844 году в нем была открыта первая школа на обском Севере.

Так вот, по некоторой исторической случайности, называемой коллективизацией с «раскулачиванием» крестьян, мои деды после репрессии большевистской властью вместе с детьми были сосланы из Сибири в Сибирь. Место поселения не было как-то обозначено, и только замерзающий конвой, сопровождавший ссыльный обоз в февральские морозы по студёной 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 раскорчёвку, представлявшую самый тяжелый ручной труд. От такого непосильного труда и недоедания многие люди умирали здесь. В первую очередь строилась комендатура, затем бараки, больница с магазином и школа. Так, наверное, образовывался не только посёлок Заречное, где я и родился, но другие поселения, возникшие для множества ссыльных в период коллективизации и раскулачивания крестьян.

Мой дед по отцовской линии после окончания империалистической войны и революции, будучи сибирским казаком, возвратился домой в Курганскую губернию, где проживали все родственники. Не безынтересно отметить, что у моего деда по отцу были кое-какие заслуги перед большевиками. С возвращением на родину он занялся своим традиционным крестьянским трудом, в котором кроме стариков и малолетних детей было некому участвовать. При наступлении Красной армии адмирал А.В.Колчак объявил мобилизацию мужского населения, и деду пришлось формировать полк. Однако из-за явного перевеса в силе красных и бессмысленного братоубийства, как старый вояка, дед сдал полк красным. По логике этот акт должен быть зачтён большевиками. Но не тут-то было, по доносу «соседей-доброжелателей» дед был арестован органами НКВД со всеми последующими мытарствами его семьи, наконец, потерей третьего младшего сына в период этапирования их в ссылку.

Увы, таковы были страшные времена и дикие нравы большевизма. Из ссыльных в последующем формировали колхозы с разработкой посевных площадей под овощеводство, животноводство и коневодство, последнее из которых в то время представляло тягловую силу. Кроме этого, ссыльные занимались важнейшей для государства разработкой сибирского леса, идущего на экспорт. В конце тридцатых годов, как и по всей стране, здесь среди ссыльных также велась «охота на врагов народа». Арестовывали по доносам и увозили больше по ночам. Основной отраслью здесь были лесозаготовки. По весне, с приходом половодья на Оби

заготовленный зимой лес сплавивался в плоты, из которых формировались так называемые плотоматки, которые маломощными буксирами спускались из среднего бассейна Оби через Салехард в Новый Порт Обской Губы, откуда морскими судами вывозился на экспорт. Этим весьма серьёзным делом в тридцатых годах прошлого столетия занимался довольно успешно мой второй дед по матери. В ту пору в его подчинении оказался и мой будущий отец, который впоследствии стал его зятем.

В ту пору при заготовке лес пилили обычной двуручной пилой, другой механизации не существовало. Двуручная пила при её использовании требовала двух работников, в пропиле дерева она часто заклинивалась, что снижало производительность. Мой отец Дмитрий Сергеевич приспособил тонкую и узкую пилу, называемую «лучковой». Такая пила была сравнительно удобная, использовалась в работе одним человеком. С помощью неё при определённых навыках легко делался пропил дерева. Так вот, за значительное перевыполнение плана лесозаготовок отцу было присвоено звание «Стахановец», являющееся в то время почетным в молодой советской стране. Отцовский мандат «Стахановца» хранится в нашей семье. В 1937 г. был слет стахановцев в Омске, куда были приглашены и мои родители. За трудовые заслуги отцу вручили почётную грамоту с подарками, представленными патефоном и отрезами на костюмы для обоих. Патефон в то время был пискom моды населения, являющимся каким-то признаком «зажиточности» людей бедной страны. Спустя пару лет появилась «моя персона», от первенца оба деда с бабками были счастливы. Через полтора года появилась моя сестра, впоследствии пришлось распрощаться с любимым патефоном - его поменяли на корову, молоком которой питались подрастающие чада.

В то время отец закончил курсы трактористов в образованной МТС нашего района, где уже существовала сеть развитых колхозов с рыбопромысловым, мясомолочным и зерновым хозяйствами, составляющими на то время основу кормовой базы населения сибирской глубинки на Оби.

Однако эхо начавшейся войны докатилось и до нашего края. Транспортного сообщения в Тюменской области как такового в то время не было. Зимой оно осуществлялось от поселения к поселению гужевым транспортом по замерзшей Оби. После очищения реки ото льда с началом летней навигации доставка грузов и пассажиров осуществлялась старыми славными колесными пароходами.

После национализации они были названы именами вождей: «Ленин», «И. Сталин», «Калинин», «Орджоникидзе», «Микоян» и т.д.... Так вот, с объявлением мобилизации по стране первыми же пароходами на Оби началась доставка мобилизованных в сборные пункты региона - Ханты-Мансийск, Тобольск и Тюмень - для формирования сибирских дивизий.

Мой отец был дважды мобилизован, но затем был оставлен под так называемую «бронь». Она определяла список специалистов, оставляемых для работы в тылу с какой-то отсрочкой. На них ложилась обязанность обеспечивать страну



Мои дедушка с бабушкой и их старший сын - мой отец

всем необходимым, предусмотренным планом военного времени для Тюменской области. А это, в первую очередь, касалось государственных поставок леса, зерновых, продуктов животноводства, овощеводства и рыбного промысла.

На разработанных обширных посевных площадях колхозов в пойме Оби, обрабатываемых большим парком техники МТС, снимали довольно хорошие для того времени и северных территорий страны урожаи зерновых: ржи, овса, ячменя и даже пшеницы, которая выращивалась в богатом колхозе Каменного.

Двое моих дядей, учившихся в сибирских институтах, с началом мобилизации были направлены в военные училища, по окончании которых были назначены на действующий фронт. А самый молодой, который ещё учился в Кондинской средней школе, оставался мне ближе всех, обучая меня первым шагам на лыжах, смелому катанию с заснеженных горok рядом с домом дедушки и осваиванию коньков по льду замерзшей речки Кондинки, впадающей в Обь.

Какое это было беззаботное время подрастающего ребёнка! Только через репродуктор районной радиосети иногда ухватывались военные сводки, которые для детского уха были далеки, звуки военных маршей и популярных патриотических песен, типа «Кони сытые бьют копытами, встретим мы по-сталински врага». Да,

вот это даже для нас, детей, было понятно: страна победит, и Победа будет за нами. Только не знали того, какими жертвами придётся заплатить за эту Славную Победу, отстоявшую наши детские жизни и свободу. Но это будет позже.

Шёл 43-й год, и мой ближний дядя Витя со своими сверстниками, которым уже шёл восемнадцатый год, ждали наступления лета, а с ним и окончания обучения в девятом классе школы. Обучение же в 10-м классе для некоторых, оставшихся в живых, возобновится только спустя много лет.

Еще не наступило раннее лето 43-го, которого так боялись все родные, мысленно готовившиеся уже провожать этих восемнадцатилетних мальчишек на ненавистную войну. Но вот состоялось досрочное окончание девятого класса. С окончанием ледохода на Оби прибыл первый пароход, на борт которого ступили уже не по годам повзрослевшие очередного набора будущие защитники Отечества. Даже нам, детям, через слёзы бабушки и матери с тётей было как-то смутно понятно о происходящих проводах этого первого парохода с прощальными гудками, после которых наступит долгое ожидание дорогих нам людей с мольбой перед богом о сохранении им жизни в той страшной бойне.

После окончания военно-морского авиационно-технического училища мой младший дядя был направлен в полк военно-морской авиации Северного флота, базировавшийся под Североморском в поселке Ваенга. Все родные, особенно дедушка с бабушкой, ждали от него (последыша) писем. Они были с прекрасными фотографиями военных будней его с товарищами и полярным пейзажем. Сколько было в них романтики, они пленили наши сердца...

При появлении уже самолётов в нашем крае мы с сестрой неистово бегали и кричали дедушке с бабушкой, что прилетел наш любимый дядя, но почему-то каждый раз, к нашему великому огорчению, оказывалось, что это не так.

Но всё-таки мы дождались этого счастливого момента, когда летом 45-го он неожиданно появился в морской форме, здоров и невредим. Мы с сестрой визжали от радости и гордости, повиснув у него на шее по-детски. Но радость не бывает без слез. Незадолго до прибытия дяди скончался наш дедушка - его отец, так и не дождавшийся сына с войны.

Это было великое чудо, что дядя вернулся живым. Сколько его боевых друзей не возвратилось из полёта, оставшись навечно в морской пучине Заполярья. Только позже я от него узнал, что в их землянках висел простой бумажный плакат с девизом: «Бить врага в воздухе по-сафоновски, а на море - по-лунински!» (Борис Сафонов - лётчик, Николай Лунин – подводник, оба Герои Советского Союза). А это значило очень много, приближая День Великой Победы.

Этому дяде демобилизоваться удалось только спустя ещё пять лет, затем он окончил институт и стал заместителем генерального директора завода энергомашиностроения. После окончания войны возвратились еще два старших дяди, каждый по-своему раненый и контуженный, дойдя до Берлина и закончив войну с милитаристской Японией. Позже первый дослужился до генерала, а второй стал директором нашей зареченской школы.

Самый старший брат по материнской линии (в семье, когда высылали, было шесть детей) во время войны служил в десантных частях армии, был пленён. Попав в концлагерь, он совершил оттуда удачный групповой побег, примкнув к партизанскому движению «Сопротивление» в Бельгии и Франции, где и погиб, к сожалению. Но он остался у нас в памяти, отдав свою жизнь в борьбе с фашизмом.

Дошкольное детство, которое мне припоминается, проходило, как у одного дедушки в Кондинске, так и у другого в Заречном. Находились эти селения друг от друга в 60 километрах.

ДЕТСКИЕ ШАЛОСТИ

В моей детской памяти навсегда остались несколько ярких эпизодов. Вот один из них. Тёплым летним днём, покупываясь на мелководье речки Кондинки напротив дома деда Александра, я увидел наших кур, которые выгуливались вдоль бережка. У меня возник вопрос, а почему куры не плавают? Если не умеют, то научим! Недолго думая, я поймал одну из кур, зашёл с ней в воду по колени и отпустил её на свободу, предоставив шанс плыть.



Юрий Утусиков. 11 месяцев. Кондинское

Но далее произошло следующее: кура, хлопая крыльями, дико кричала на воде, прося о помощи; «руководитель» кур, красивый и большой петух, неистово носился по берегу. Я как-то и не думал, чем закончится для меня это деяние. За петухом по бережку следовала бабушка, за спиной которой выглядывала сестрёнка Валя, сверкая хитрой ухмылкой. Наверное, она про себя говорила: «Подожди, сейчас получишь!». Когда я вышел из воды, петух набросился на меня, как на виновника разыгравшейся куриной «драмы», и со всей «пролетарской ненавистью» стал меня лупить своими крыльями, клювом и острыми шпорами петушиных ног. Мне ничего не оставалось, как срочно ретироваться.

Но этим не закончилась экзекуция для меня. Бабушка Катя, по «доносу» сестрёнки, нарвав пучок крапивы, заняла сторону боевого петуха и стала охаживать меня по заднему месту крапивой. Оказывается, сестрёнка, наблюдавшая за проводимыми братом «учениями» плавания кур, «настучала» бабушке и была причастна напрямую в моей экзекуции. Ну что, как говорится: «Бог терпел и нам велел!» Но «вымученный долг» надо было отдать своей сестрёнке, и она его получила спустя! Вот так закончились мои благородные намерения научить курицу плавать.

КОНЬ ТЫ МОЙ ВОРОНОЙ...

Мой дед Александр Иванович Симонов был наделён природной смекалкой. Это позволяло ему разбираться в людях и в порученных делах, с которыми ему пришлось встретиться по жизни, после тюрем, будучи сосланным. Лесоразработки он знал превосходно. Как проявившему организаторские способности, ему было поручено руководство этим промыслом в нашем районе в тридцатые и сороковые годы. Для разъезда летом по лесным заготовительным участкам использовался обычный катер, а зимой у него, как у руководителя, был в распоряжении «персональный» конь.

Как у выходца из крестьян, у него была определённая страсть к лошадям. Его конь был удивительной красоты: высок в холке, стройный, выносливый и сильный, масти вороной с белой «звездой» на голове. А с белыми ногами, он как будто бы был одет в белые носки, с чудной гривой и хвостом. Дедушка звал его ласково - Воронок. Его манера хода – великолепная рысь. Он не мог стоять на месте, норовил постоянно перебирать своими ногами, стуча по земле передней ногой. Издавая похрапывание и ржание, он прятал своими ушами и косил лиловым глазом, отыскивая хозяина. Этим самым, наверное, ему хотелось сказать, что застоялся и пора бы уже пуститься в бег.

Однажды весной, как мне припоминается, кондинский дедушка повез меня к зареченскому деду с бабой на «мою малую историческую родину». Лёгкие конные санки с медвежьим пологом, называемые в Сибири кошёвкой, быстро летели по искрящемуся заснежью замерзшей Оби. Хотя и был не сильный морозец, но весна давала знать о себе.

В ясный и тихий весенний день происходит прогрев ярким солнцем ледяного покрова реки. В результате возникает подъём уровня воды с постепенным взбуханием льда с трещинами и обрывом его от берегов реки. Образуются забереги с наледями, представляющими полыньи открытой воды, покрытые молодым тонким льдом. Одна из таких наледей оказалась на нашем пути при подъезде к посёлку Заречное. Из-за припорошенного снегом тонкого льда в наступивших сумерках, наверное, не было возможности быстро оценить ситуацию.

Кошёвка, увлекаемая разгорячённым Вороном, пролетев несколько за ним по тонкому льду, неожиданно с конём очутилась в ледяной купели. С учётом её недостаточной плавучести и для подстраховки дед выскочил из кошёвки, держась только за вожжи. Верный вороной друг без понуканий деда лихо вынес на берег, как лодку, нашу кошёвку, не замоченную изнутри со мной вместе. Однако купание разгорячённого коня и деда при морозце ничего хорошего не сулило и следовало принимать срочные меры по приезду в Заречное.

После радостной встречи сватов и оханий бабушки Таси «искупавшегося» деда Александра срочного переодели, а коня, шерсть которого покрылась ледяной корочкой, поставили в тёплое стойло. Обогревшийся Ворон был протерт досуха и для исключения простуды напоен водкой с хлебом и накрыт тёплой попоной. Вот так, в первую очередь, деды заботились о коне, о своём верном вороном друге, лелея его. Только после этого сваты, захватив меня с собой, отправились в заранее приготовленную горячую баню, после которой зареченская бабушка накрыла немудрёный стол с сибирскими пельменями и доброй обской рыбой, естественно, под закуску после лёгкого пара. Всё-таки прекрасна эта культура русской бани с её традициями, очевидно, идущая с основания Руси.

ПОМОЩНИЧЕК

Оставив меня в Заречном на лето у дедушки Сергея, бабушка пыталась меня определить в колхозный детсад, находящийся неподалеку, однако из этого ничего не получилось. Я сбежал и появился на поле, где приоритетом являлся женский труд колхозниц, зарабатывавших свои трудовые на прополке и окучивании корнеплодов. В колхозе работали все, кроме немощных стариков и детей дошкольного возраста. За этим и за всем в посёлке присматривал, как известно, комендант от НКВД.

В ту пору колхозники, не имея паспортов, итак оставались бесправными. Коменданты в посёлке 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 для нас с Володей Слободсковым лучшим комендантом был Дмитрий Воробьёв, возвратившийся с войны и назначенный комендантом в Заречное. Кстати, позже он станет зятем Слободсковых, женившись на старшей сестре Кате. На отработанные за год трудовые в колхозе редко можно было прокормить семью из нескольких людей, не



Мой брат Коля

имея своего приусадебного участка. После побега из детсада я предстал перед бабушкой. «Помощничек явился!», - воскликнула она, увидев меня. Но этот «помощник» не столько помогал, сколько мешал своей суетой и канючением, отвлекая её от дела. Естественно, бабушка изменила вектор моей «неуёмной деятельности», определив меня к деду Сергею в «помощники».

Вот у него-то я нашёл себя, как рыба в воде. Дед, как знаток лошадей, был в колхозе за старшего конюха. В его обязанности входило увеличение стада лошадей за счет конезаводства, подготовки племенных лошадей и воспитания молодняка с необходимым выгулом на ближайших пастбищах. Выгул стада лошадей он производил, выезжая на коне, а меня брал с удовольствием с собой в седло.

В теплое летнее время эта процедура представляла чудное зрелище. Жеребята со своими матками-кобылицами вдоволь гуляли на сочных лугах. Они забавлялись, бегая друг за другом, как дети. Но кобылицы зорко смотрели за ними, дабы не потерять их из виду, а наигравшись, они мчались к вымени матери, наслаждаясь её сладким кобыльим молоком.

Летом, особенно при безветрии, в Сибири порой становится невыносимо от москитов. В начале лета появляются с вечера полчища крупных комаров, а с

середины лета – тучи мошки. Человеку как-то можно укрыться в помещении или использовать москитную сетку, по-сибирски – накомарник. Кроме этих москитов, бедным животным приходилось тяжело днём от надоедливых слепней. Единственным спасением для них на открытом месте иногда становилась вода речки или озера, куда они забираются с удовольствием, принимая прохладные ванны. Для жеребят, наверное, это величайшее удовольствие, поскольку они ещё и осваиваются с водой. Ну а нам, детям, это только и надо – покупаться вдоволь.

При возвращении с выгула лошадей произошёл курьёзный случай. Дед подсадил меня на любимого мною и дедом жеребёнка, который гордо вышагивал рядом со своей мамкой. Я со всей силой ухватился за его рыжую гривку, припав к шее. Казалось, что всё идёт хорошо. Я безумно был счастлив, что мой конёк-горбунок ведёт себя послушно, как бы предоставляя своему «дружку» удовольствие владеть им. Однако это минутное удовольствие было недолгим: мой конёк-горбунок решил проявить свой норов. Он заходил, как необузданный мустанг, подпрыгивая на месте. При этом он ещё и раскачивался из стороны в сторону, крутя головой, показывая то, чем он уже превосходно владел. Очевидно, этим он хотел показать: «Смотри, что я умею делать!». В результате его игры я «улетел» с гривы «горбунка» и приземлился мягко головой в свежую коровью кучку. Боже мой! Так было всё великолепно и нате – я очутился в г.... А «мой конёк» подошёл ко мне, боднув головой, лизнул ласково меня в лицо. Этим самым, полагаю, он был намерен извиниться за свой «перебор» и хотел сказать: «Прости, Дружок! Я не рассчитал, и не грусти, всё пройдет, а я исправлюсь». Вот так закончился первый выезд на «необъезженном мустанге», моём коньке-горбунке.

Однако результатами выезда была весьма недовольна почему-то моя бабушка, увидев меня во «всей красе». Она, в свою очередь, «наехала» на деда, и нам пришлось с ним отправиться в баню отмываться. А банька стояла на берегу речки, поэтому была возможность бултыхнуться прямо в воду с дедом, которому тоже досталось от бабушки за произошедшее со мной.

Боже мой! Какое это было чудное и безмятежное детство. Время нещадно меняет на земле поколения одно за другим. Вот и мы становимся дедами, но память о наших добрых дедах, которые первыми научили нас чему-то в жизни, останется вечной, пока мы живы.

ШКОЛЬНЫЕ ГОДЫ

Лучистые..., не зря о них такая замечательная песня есть у нас в России. Дошкольники их порой ждут с вожделением, мечтая о том неизвестном и сказочном, которое приходит во сне. Пришло и мне время собираться в школу, возвратившись к своим родителям в Кондинск. После Заречного районный центр для меня, деревенского мальчонки, явился нечто большим. И это впечатление ещё более укрепилось при виде школы, в которую мы с мамой накануне начала учебного года ходили оформляться.

Вот и первое сентября и, как всегда, школьный сбор с торжественной линейкой и первым звонком на урок, издаваемым малиновым звоном колокольчика. Вот и мы, уже первоклашки, парами заходим в свой просторный и светлый класс. Как и следовало в то время, наша первая учительница усадила нас за парты по двое - мальчик-девочка или наоборот. После небольшого гомона и неуклюжести с рассадкой за партами, с непривычным закрыванием и хлопаньем крышек парт, наконец, все успокоились. Наступила тишина, казалось, что все мы, первоклашки, затаили дыхание, боясь пропустить что-то важное. А важное действительно было. Это и принятый распорядок в школе и классе, поведение ученика, как обратиться к учителю во время урока, как войти и выйти из класса. Эти понятия для нас казались большими премудростями. Так прошло первое наше знакомство с учительницей, и положено было начало знакомства и дальнейшей дружбы между собой на долгие годы.

Наша средняя школа представляла собой двухэтажное деревянное здание с печным отоплением. Не только для меня, но и для всех моих сверстников она казалась очень большой и высокой, с просторными классами. С окончанием уроков первого учебного дня я даже заблудился при выходе из класса, и выйти из школы мне помогла моя соседка по парте Юлия Шмигельская.

Домой я не шёл, а летел. Мне хотелось немедленно объявить всем, что я стал учеником первого класса, тем самым сделать самоутверждение о своём повзрослении. В моей голове образовалось столько идей, которые были схвачены на первом уроке и почему-то их надо было во что бы то ни стало реализовать. Я носился вокруг своей тётки Фисы, которая слыла хорошей швеёй, неумолимо просил отложить всё шитьё и заняться изготовлением некой «кассы». Бабушка Катя «стояла на ушах» от меня, подыскивая для «кассы» более менее подходящую ткань, которую в то послевоенное время было непросто найти.

С моим появлением из школы моя младшая сестра только от одного моего возбуждённого вида сразу же заняла позицию моего союзника. Мы носились по дому с возгласами о кассе, о которой только у меня было какое-то смутное представление. Бабушка и тетя, взбадриваемые моей сестрой Валею, наконец, нашли необходимый кусочек ткани. Так называемая ученическая касса первоклассника представляла собой хранилище для букв, цифр и счётных палочек, уложенных в отдельные кармашки в соответствии с алфавитом. В каждом кармашке должно находиться несколько одинаковых букв и цифр. Они предназначались для складывания отдельных слов и чисел во время занятий в классе, а также для самостоятельного выполнения домашнего задания. Тётя быстренько справилась с этим «сложным заданием», и мы все, включая сестру, занялись вырезанием из набора букв и цифр. Вырезанные детали наклеили на кармашки, следуя алфавиту. Таким образом, касса была готова и укомплектована надлежащим образом, включая деревянные палочки, которые изготовил сам. Это была вещь первой необходимости в ту пору для ученика-первоклашки.

В тот первый послевоенный год, ни о каких портфелях, тетрадках и прочем речи не могло и быть. Родителям приходилось «соображать» и делать это самим, кто как может. Опять же моя дорогая тётя сшила для меня школьную сумочку, мама из собранных кое-каких подходящих листков сделала нечто похожее на тетрадь. Приданные карандаши и перьевая ручка с чернильницей составили завершение комплектации необходимого ученического набора для обучения.

Учебники в школе были в ограниченном количестве. Букварь для первоклашек давался один на троих-четверых, использовали его по очереди. Такая ситуация, наверное, была присуща не только сибирской глубинке, но и всей стране с её послевоенной разрухой.

Как бы то ни было, но, говоря современным сленгом, процесс обучения в школе пошёл. Осмотревшись и пообвыкнув, следуя заведенному порядку, ходили на занятия. По возвращении домой было принято отдохнуть. Под отдыхом представлялось побегать на берегу Оби со своими товарищами, такого понятия, как погулять, у нас не было.

После выполнения домашнего задания необходимо было помочь матери по дому, у которой нас стало трое, а спустя – уже и четверо детей. Приходилось за взрослых стоять в очереди в магазин до привоза товара, помогать осенью в уборке урожая картофеля. Для школьников в сельской местности такое было обычным делом, другого не было дано. Это исходило из традиционно сложившегося уклада, основанного на семейном подряде, который был предназначен для поддержания какого-то благополучия в семье в самой наипростейшей форме. Как говорится, работали от мала до велика, когда это было необходимо. А необходимость возникала в соответствии с сезоном.

Весна традиционно обязывала делать заготовку дров в лесу, которые за лето высыхали, а по первому снегу они вывозились лошадью к дому.

На конец весны - начало лета приходилась посевная пора вскапывания грядок, огорода. Почву при этом нужно было удобрить навозом для посадки картофеля и других корнеплодов, и уборкой урожая по осени.

Конец лета был связан с заготовкой сена для коровы. На заливных лугах поймы Оби вырастали кормовые травы, которые необходимо было скосить, высушить, сложить в копны и затем сметать их в стога для хранения до наступления зимы, когда можно будет вывезти всё это заготовленное сено лошадьми по зимнику через реку к дому.

А с осени в семьях было традиционно запастись рыбой на зиму, а это довольно непростое занятие и не каждому было дано. Вот такая была схема забот домашнего быта. Электричество в ту пору было только в районном центре - от электростанции МТС и местного рыбозавода.

В других деревнях района освещение было от керосиновых линейных ламп. Линейными они назывались от числа «линий» ширины нитяного фитиля. Чем больше нитей, тем шире фитиль, а соответственно, и больше испускаемого света от

лампы. Сидеть при такой раритетной лампе, особенно имеющей абажур, было романтично. Она придавала какой-то неопиcуемый комфорт и тепло деревенского жилья. Бабушки своевременно чистили и мыли задымившиеся стекла, подрезали подгоревшие фитили этих ламп, заправляя их керосином до наступления вечерних сумерек и тёмного времени. На ночь, естественно, гасили лампу до наступления утра. Только позже, в пятидесятых годах, в деревнях нашего района появились передвижные электростанции.

В период обучения в начальных классах школы в те сороковые годы нам, мальчишкам сибирской глубинки, свой досуг не приходилось выбирать. Зимой он состоял из катания на лыжах и коньках. Катков, как таковых, не было. Мы с удовольствием использовали натуральные катки, образовавшиеся при замерзании речки Кондинки и Оби там, где был ровный лёд. Мы довольно быстро освоили умение стоять на коньках, а затем резво носились на них. О коньках с ботинками не могло идти и речи. Считали за счастье обладать любыми коньками, какие удавалось заиметь. Обычно крепили их особым способом на валенки. А с учётом сибирских холодов валенки, как традиционная русская зимняя обувь, были для катания на коньках весьма комфортны.

Кроме обычного катания на коньках мы с братьями Слободсковыми при наличии трех коньков, совсем даже не одинаковых, использовали их для изготовления деревянного самоката, называемого у нас «тарантасом». Это «транспортное средство» внешне представляло что-то ближе к буеру, только без паруса. Передний конёк управлялся рулем, а два задних были разнесены по бокам. Этот тарантас поднимался на укатанную МТСовскую горку, которую порой для скольжения местами заливали водой, превращая её в каток.

Тарантас разгонялся с горки 3-4 седоками и нёсся с приличной скоростью. Зрелище выглядело довольно эффектно и было настолько увлекательно, что мы забывали вечером своевременно возвращаться домой. Одевались потеплее, мороз нам был ни по чёму.

Но не забывали и лыжи, которые осваивали уже с первых детских шагов. С моим дружкой по детству и школьным годам Володей Слободсковым мы не пропускали ни одной горки, и не было ни одной, которую бы мы не взяли, спускаясь на лыжах. Добрались аж до крыши дома, в котором жили мои бабушка с тётёй, но оттуда нас отлучили быстро. Мы гордились своими неказистыми лыжами, на которых тоже ходили на валенках. Позже, уже будучи подростками, мы делали групповые лыжные походы в тайгу, используя лесные просеки, линии связи. Сибирская природа нам дарила незабываемую божественную красоту зимней тайги.

Большой радостью для нас был просмотр кинофильмов, которые демонстрировались в соборе бывшего монастыря, превращённого большевиками в импровизированный дом культуры. Горячие большевистские головы не ценили историческое значение красавицы-церкви, стоящей на берегу Оби. Следуя дикой кампании борьбы с православной религией, церковь взрывали. Но однако строе-

ние, воздвигнутое монахами в середине XVII века, устояло, получив, правда, при этом всё-таки значительные разрушения.

Летний досуг для нас представлял поле чудес. Это ожидание весеннего паводка на Оби. Она наполнялась вешними водами, толстый лёд вспухал. Треск льда порой был похож на далекие глухие пушечные выстрелы. Широкая Обь начинает разливаться, делая полноводными мелкие ручьи и речки в округе, такие, как Кондинка, затопляя левобережные низины, превращая их в необъятные заливные поймы, готовя богатые места для нерестилищ сибирской рыбы и гнездовый уток и гусей, возвращающихся с юга большими стаями. Природа, вздохнув после зимней спячки, бурно начинает одеваться в летний наряд, а тайга становится иссиня-зелёной. В это время еще по полуразрушенному льду Оби местные промысловики, используя законное разрешение на охоту, отправляются на левобережье реки на промысел, так называемую «весновку».

Наконец начинается долгожданный ледоход на реке, зрелище неопишемое по своей красоте. Половодье, начиная с верховий могучей реки и её притоков - Иртыша и Тобола, очищает берега реки от леса-плавника, выброшенного осенними штормами. Этот плавник собирается массой и, увлекаемый могучим течением, проплывает мимо поселений на Оби. Раньше, да и, наверное, в настоящее время, он вылавливался населением и использовался на заготовку дров, а также для строительства. Порой основная масса плавника формируется природой в «голове» ледохода большим плотом сплочённого леса размерами в длину 1,5-2 км и шириной около километра. Он выглядит, как Ноев ковчег, где можно наблюдать некоторую живность из зайцев с оленями и птицами, «спасающимися» от наводнения. Но они будут 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 пришлось работать в Арктике.

Процесс ледохода сопровождается образованием заторов на реке, в результате которого уровень воды резко поднимается, заполняя все лесные речки, делая их привлекательными для рыбаков. Могучие льдины под напором выползают на берег, образуя из них громадные горы фантастических форм, среди которых нам, мальчишкам, был простор для забав и импровизированных игр. Но наступающее тепло «съедает» эти сказочные украшения сибирской реки, и скоротечное лето вступает в свои права.

Поймы Оби и речушек покрывается быстро растущим травami и цветами. Начинается пора гнездований водоплавающей и боровой дичи с появлением выводков в течение короткого сибирского лета. Для нас же, мальчишек, пришло время для рыбалки удочкой и перемётами на красивых песчаных пляжах и заводях лесных речушек Серебрянки и Сактаса, представляющих великолепные места для купания. Там мы могли пропадать целыми днями, возвращаясь домой загорелыми, уставшими и с завидными трофеями отловленных чебаков, окуней, ершей и пескарей, а порой и с солидным язем.

После учёбы в младших классах меня на лето увозил отец в Заречное. Естественно, дед Сергей, кроме рыбалки, меня брал с собой на выпас лошадей и рогатого скота, вывозимого на левобережье Оби, место, называемое Плешко, расположенное среди поймы. А это и рыбалка, и охота. У деда была двустволка, она мне очень нравилась, но была недоступна, я мог ее только поддержать. Нашим соседом в Заречном был кузнец - золотые руки, звали его Беляев Павел, а супругу Серафима. Хорошие были люди. Так вот дед Павел, наверное, по просьбе моего деда из легкой японской винтовки сделал лёгкое ружьецо «Бердана 32 калибра». Когда я подрос, это ружьецо было вручено мне, как подарок, что явилось для меня большой радостью. Я очень гордился своим оружием. Когда с дедом делали объезд угодий выпаса скота, каждый ехал на коне и со своим ружьём, с которым дед научил меня обращаться безопасно. Я впоследствии с этим ружьем осваивал азы охоты на уток и боровую дичь.

В Заречном была одна особенная для нас летняя рыбалка на щук. Две таёжных реки, прилегающих к Заречному с севера и юга, после разлива представляли изумительные места для рыбалки с берега бреднем и удочкой. Но самым интересным было охота на щук с длинным удилищем, на конце которого находилась петля из тонкой мягкой проволоки. Следуя осторожно по бережку вдоль воды, отыскиваешь стоящих щук рядом с поверхностью воды. Обычно они стоят в прогретой воде среди листьев растущих лилий, наслаждаясь солнечными лучами. Осторожно ступая по воде, стараясь не спугнуть, подходишь со стороны хвоста и медленно наводишь петлю на голову щуки. Но ведь она тоже охотница за мелкой рыбёшкой, однако, может неожиданно и сама превратиться в жертву. Когда наведённая петля прошла за линию жабр, делается подсечка, и щучка на берегу. Так, пройдя по берегу речушки, у тебя оказывается хороший улов, особенно когда удавалось изловить довольно крупные экземпляры. Моя бабушка Тася была в восторге, увидев меня с таким трофеем. Так что иногда приходилось быть «кормильцем», как говорила моя бабушка, угощая своих соседей деда Пашу с бабкой Серафимой.

Где то после шестого класса мне со своими сверстниками по Заречному пришлось заниматься изготовлением деревянных ящиков. Они предназначались для транспортировки рыбной продукции с Октябрьского рыбозавода. После того, как нам показали технологический процесс и технику безопасности при работе со строгальной и обрезной техникой, мы под присмотром специалистов не спеша приступили к своим обязанностям. Дело оказалось не мудрёное, тем более оно для нас было в удовольствие.

Нас не держали строго целый рабочий день на производстве. Мы останавливали изготовление ящиков на том количестве, которое считали для себя достаточным. Далее предоставлялись своим забавам. Однако это производство давало дополнительный доход в бабушкину копилку. Таким же образом было поставлено дело с заготовкой бересты с берёз для промысла дегтя, пользовавшегося

спросом в сельском хозяйстве и у населения. В этих, скажем так, делишках и детских забавах всегда была компания из зареченских ребят: братья Харловы, Плотниковы, Карнауховы, Трапезниковы, Паршуковы и Боря Кожевников – сын зареченского председателя колхоза. Прошло более полвека, куда их разбросала жизнь и живы ли они?!

Вот так мы постепенно втягивались в деревенский труд, помогая чем-то по дому.

СЕНОКОС

После седьмого класса уже приходилось во всю помогать отцу с матерью заготавливать сено для коровы, а это процесс довольно не простой. Во-первых, необходимо было выбрать для покоса время, когда травы вырастали и были годны для заготовки сена из них на отведенном для работников МТС участке левобережья Оби. Во-вторых, требовались погожие дни на сенокосе, которых, как всегда, не хватало. Обычно эта страда приходилась на август и отец брал отпуск. Сборы были не долги. Брали необходимый инструмент для покоса. Это косы, грабли, вилы, бытовая утварь с ружьём и рыболовными сетями и, конечно, собака по кличке Рекс, для которого поездка на лодке являлась собачьим счастьем. Он первым прыгал в лодку, а своим лаем объявлял о готовности к отплытию.

В то время еще не были доступны лодочные моторы. Моторная лодка с двигателем Л-6 появилась у отца позже. На сенокос мы отправлялись на доброй лодке, на которой было не опасно и в шторм. На лодке, приводимой в движение парой весел с уключинами и одним кормовым веслом, мы отправлялись на левобережье в проток Оби напротив Андры. Сегодня это место не узнать за счёт интенсивной деятельности человека. На веслах уже приходилось грести мне, а отец помогал, управляя кормовым веслом.

Прибыв на место, мы с отцом в первую очередь делали шатер из нарубленных веток тальника, закрыв его свежескошенной травой. Этот шалаш позволял укрыться от дождей, некстати возникших, а во-вторых, внутри шалаша устанавливалась вместительная палатка под ночлег, исключающая проникновение мошки, которая появляется при тихой погоде на ночь. Рядом с шатром делалось место для закрытого костра, на котором мама готовила пищу для семьи.

Набор продуктов в то время начала пятидесятих годов XX столетия был довольно скромный. Кроме выпечки из пирожков, обычно брали с собой хлеб, картофель, сахар и соль, а также растительное масло, которое в полевых условиях было более удобно. Расширение продуктового ассортимента приходилось за счёт выловленной в протоке рыбы, которая частично шла на уху или суп, а также на жаркое с картошкой. Оставшаяся от улова рыба предназначалась на подсолку, вяление и копчение. Среди трав и цветов растёт иван-чай, из которого заваривался полевой ароматно-душистый чай.

Но вот наступает страда сенокоса. Отец с матерью поднимаются с первыми

лучами солнца, когда ещё «травы не успели от росы серебряной согнуться», а за ними и мне подниматься надо было. Отец, приготовив загодя косы, называемые по-сибирски «литовками», брал себе самую большую, маме поменьше, а мне доставалась самая малая. В таком порядке занимали место на своей делянке покоса. Травы стоят выше пояса, местами и того более. После первого захода остались три валка скошенных трав, уложенных, как по линейке. От росы обувь и одежда становятся мокрыми, но на это как-то не обращалось внимания.

Кругом стояла божественная тишина, воздух как будто был пропитан озоном с поднимающимся лёгким туманом от восходящего солнца, которому рады не только человек, но и все живые существа. На лугу слышно щебетание птиц. Как здесь не обойтись словами замечательного поэта: «...птички солнышка ждут, птички песню поют, а Восток всё горит разгорается»... и у них тоже начинался трудовой день. Из поймы речушек доносится свист куликов, важно вышагивающих по бережкам в поисках своего любимого кушанья, а беспокойные криквы «дают команды» своему быстро подрастающему выводку, что пора заняться повторением «домашнего задания». А это значит - пробовать подниматься на крыло и самостоятельно заняться питанием без мамочки. Ведь не за горами будет наступление осенних заморозков, а за ними и дальний перелёт в теплые страны.

Процесс косьбы трав продолжается пока стоит роса, а с ней утренняя прохлада, при которой косарю приятнее работать. Для питья мама приготовила с вечера иван-чай, который с удовольствием пьёшь в передыхе между очередным заходом. Ближе к полудню мама уходила к шатру готовить обед, к которому мы с отцом возвращались уставшие. Но какое удовольствие было после покоса выскокить на пляж и бухнуться в прохладную воду. Купание снимало усталость и, соответственно, располагало к аппетиту.

После обеда наступал отдых. В погожий день с ярким солнцем хорошо сушится скошенная трава в валках, которые необходимо было своевременно перевернуть, чтоб внутренняя сторона тоже сохла. А сколько трудов порой пропадает, когда занепогодит и непрекращающийся дождь не позволяет высушить кошенину, которая может сгнить в конечном итоге. Но это уж 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 сена до его вывоза по зимнику с левобережья к дому. Разумеется, заготовка сена вручную - довольно трудоёмкий процесс. Использование конной механизации, как сенокосилка и грабли, намного облегчает и сокращает по времени уборку сена, особенно подвоз копен к месту образования стога. Последний должен быть сформирован так, чтобы он не рассыпался, не раздувался ветром и не был подвержен промоканию от дождя, иначе заготовленное сено сгорит и пропадёт. Искусством заготовки сена отец владел превосходно и под его руководством сенокос у нас получался успешным.

День за днём сенокос мог длиться от недели и более. Каждый вечер после трудового дня семья предавалась удовольствию купания на песчаном пляже. Это были незабываемые минуты счастья, которое также испытывал и наш Рекс, бросавшийся с удовольствием в воду. После купания мама шла готовить ужин, а

мы с папой отправлялись на промысел, проверить ранее поставленные сети в заводях или речушке и изъять из них кое-какие трофеи из мелкой рыбёшки. А для улова доброй рыбы как нельма, муксун и сырок, у отца была верховая одностежечная сеть, ширина стенки которой составляла до трёх метров. Эта сеть выбрасывалась ровно поперёк реки или протоки. На выброшенном конце сети крепился буй, другой же находился поодаль от лодки, которая под действием течения свободно дрейфовала вниз.

Это было удивительное зрелище на заходе солнца, когда рыба следует почти по глади поверхности воды. Попавшаяся в сеть рыбина сразу же обозначала себя бурным всплеском. Если это достойный экземпляр, то приходилось бросать конец сети и подгребать к тому месту, где находился замечательный улов. Вот так и пополнялся продовольственный запас рыбных продуктов. Но не составляло исключения порой и порадоваться дарам природы, таким как грибы и ягоды, если рядом с покосом находился островок борового леса.

А что же идёт умолчание о нашем Рексе? Он появился у нас подарком от деда - сереньким голубоглазым щенком. Похоже, это был продукт любви ездовой собаки «хаски» и волка, результатом чего явился весьма интересный экземпляр. Находясь на сенокосе, он нёс, как положено, свою охранную службу. Но этим он не ограничивался, а однажды он проявил свой творческий подход к расширению ассортимента продуктов на сенокосе.

Он появился молча, держа в своей пасти ленного селезня. Почему «ленного»? Это происходит от слова «линька», когда птица меняет своё оперение, в этот период она не способна подняться на крыло. Так вот наш серый «умник» воспользовался этой «ошибкой» природы и проявил свою смекалку. Полагаю, он где-то залёг в засаде и, подкараулив, схватил эту утку-инвалида, принеся бережно к нашему бивуаку. Наверное, ему хотелось тоже поучаствовать в нашем семейном промысле, заявив, что он не дармоед. Он настолько бережно держал в пасти свою добычу, что утка крутила шеей и норовила его клюнуть или больно ущипнуть в свою самозащиту. Но, полагаю, для Рекса это было игрой. Появившись у шатра, он не выпустил селезня, а залёг и демонстративно продолжал аккуратно держать в пасти свою жертву, ожидая слова благодарности от хозяина или нахально показывал, какой он «крутой». Так продолжалось до тех пор, пока мама не показала ему веник, к которому он был приучен с возраста щенка и, оказывается, он «страшно» его боялся. Таким вот образом я и отнял у него селезня, которого отнёс к пойме речушки, откуда Рекс его принёс. Утка, очутившись на свободе, резво пробежала по воде от меня, а затем отчаянно нырнула от чуть было не состоявшейся для неё беды.

ВСТРЕЧА С ХОЗЯИНОМ ТАЙГИ

Про Рекса можно было много еще писать, но о другом замечательном случае я не могу умолчать. Это произошло, когда я обучался уже в старших классах. Охота, которой меня обучил дед Сергей, оказалась большим увлечением. 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 и находилось где-то у истоков двух речек - Кормужиханки и Гагарки.

Следуя тропой вдоль бережка таёжной речки с собакой, я отслеживал стайки рябчиков по их вспархиванию. Они отлетают недалеко и обратно присаживаются на ветки деревьев. Используя «манок», начинаешь подражать рябчикам своеобразным их свистом, и они откликаются на него. Здесь лучше малокалиберная промысловая винтовка, чтоб не разогнать стайку рябчиков. Рекс при этом вёл себя «на умолчание», до чего же умная была собака. Подобрал трофей, двинулись далее.

Рекс унёсся далеко вперёд, отыскивая более серьёзную птицу, глухаря, например, или пошёл по следу какого-то зверя. Кроме облегчённой винтовки у меня на плече было ещё серьёзное оружие в виде двустволки 16-го калибра, в одном стволе которой всегда находился патрон с пулей «жакан» на всякий случай. Рекс исчез, наверное, он что-то учуял.

Я как-то не придал этому значения и продолжал беззаботно следовать вдоль речки. Но меня что-то заставило обернуться назад. О боже мой! За мной невдалеке следовал медведь, он не бежал, а шёл также спокойно. Откуда он появился так неожиданно, размышлять было некогда. Наверное, Рекс умчался по его следу, круг которого, очевидно, выходил обратно к берегу речки. Я в оторопи свистнул его и крикнул: «Рекс, ко мне!». Схватив двустволку, я заменил патрон с дробью на второй патрон с пулей, взвёл оба курка в ожидании нападения зверя. Последний продолжал ко мне приближаться.

По рассказам бывалых охотников, бежать от медведя бессмысленно, этим только можешь больше спровоцировать его. Ждать развязки долго не пришлось. Рекс появился, к счастью, вскоре. Но для меня это показалось продолжительно невыносимо от страха, охватившего меня. Услышав мой зов о помощи, мой «боевой друг», полагаю, бросил след зверя и нёсся напрямую, сломя голову и треща валёжником. Что произошло далее?

Рекс проявил свой звериный характер, он со всей ненавистью к медведю набросился на него. Шерсть на загривке собаки стояла дыбом. «Бедный» медведь не ждал такой дикой атаки собаки. Не каждая собака способна на схватку с медведем. Зверь не ожидал такого нахальства от этой агрессивной собаки, а, может, он был молод. Своим нападением Рекс «поднял» его на задние лапы, заставив медведя принять стойку обороны. Рекс хватал его за «штаны», крутясь волчком вокруг зверя, от которого можно получить крепкий удар когтистой лапы, и это могло стать роковым для собаки.

Рекс настолько увлёкся неравным боем, что медведь медленно, уже на четырёх стопах, с рёвом стал отступать в сторону таёжной речки. Наконец Рекс вытеснил медведя с берега, тот бросился в воду, поплыв в сторону противоположного берега. Переплыв неширокую речку, зверь выскочил на берег, обернулся на собаку и рывкнул. Этим ему, наверное, хотелось как бы сказать ей: «Ну что, плыть слабо? Сейчас-то я стал недосыгаем, надоед ты мне». Рекс по-прежнему дико лаял, носясь по берегу, этим самым показывая мне, как он одержал победу, но

плыть был не намерен. Речка стала той пограничной полосой, которая разделила собаку и медведя.

Собаку трудно было отозвать и прекратить неудержимый её лай. Медведь скрылся на противоположной стороне речки, уйдя своей дорогой. А я, пережив этот весьма острый сюжет, двинулся в сторону дома. Еще долго Рекс продолжал лаять и только спустя некоторое время присоединился ко мне, чувствовалось, что он устал. Его шерсть на загривке уже не стояла дыбом, собака успокоилась.

Так мы разошлись с «хозяином тайги», остановились перекусить. Рекс вытянулся на земле, язык его вываливался, он тяжело дышал и ласково смотрел мне в глаза. Ему, наверное, хотелось сказать: «Ну что друг, как бы ты управился с этим нежданным Мишкой без меня, а ведь я его учуял раньше тебя». Да, ситуация была непредсказуема, Рекс выручил меня. Всё-таки он был умён.

К примеру, на боровую дичь кроме глухаря он не поднимал лая, чтобы не спугнуть. Лай на глухаря был особый, не частый и спокойный. Этим он отвлекал внимание птицы на себя, что позволяло охотнику подойти ближе к дереву, на котором сидит глухарь, с его противоположной стороны.

Наконец, мы усталые добрались до дома с трофеями, я вынужден был рассказать родителям о встрече с «хозяином тайги». Мама с тревогой вздыхала и выговаривала мне о той опасности, которой я был подвергнут. Отец же гордился Рексом, что он не дал бы обидеть меня, поглаживая его, приговаривал: «Молодец!» Вот такой был наш славный пёс.

С приходом осени в нашем крае наступает интересная пора заготовки кедровых орехов, утиной охоты и рыбалки плавающими сетями. Удивительнейшее занятие представляет заготовка кедрового ореха. Созревание плодов кедра приходится на конец августа – начало сентября. Занятие это носит характер семейного подряда. Уходя в тайгу, обычно берутся такие необходимые инструменты, как топор, пила, ведро и мешок. В месте заготовки делался так называемый деревянный «колот». Это нехитрое орудие труда представляло собой довольно увесистую чурку, посаженную на шток длиной около двух-трёх метров. Такой колот ставили к стволу кедра и, отведя, ударяли им по стволу дерева. В такой момент нередко приходилось прикрывать голову руками во избежание заполучить удар шишкой прекрасного кедра. Созревшие шишки валятся с дерева массой, которую необходимо вручную обработать на немудрёном приспособлении типа стиральной доски, изготовленной из дерева. При помощи деревянного валька шишки растираются до высыпания ореха из них. Для отделения шелухи орехи провеиваются на ветру, после чего в сыром виде доставляются домой для просушки и прокаливания в русской печи. Эта процедура позволяет хранить орехи длительное время, при этом скорлупа ореха легко раскалывается при извлечении питательного зерна, получая из него ценные витамины, так необходимые человеку в период продолжительной сибирской зимы.

На утиную охоту мы обычно собирались с моим старшим товарищем Геной

Белим - соседом по квартирам в МТСовском доме, где проживали. Обычно, мы отправлялись вместе с братьями Купряхиными или Яковлевыми, переезжая на лодке на левобережье Оби. Особенностью этой охоты является период вечерней или утренней «зорьки», представляющий собой короткий промежуток времени от захода солнца до наступления темноты, называемый сумерками. В морской терминологии он назван «навигационными сумерками», когда ещё видна линия горизонта и появившиеся первые крупные звёзды и планеты, по которым можно произвести астрономическую обсервацию для получения местоположения корабля в океане. ...



Родители: Утусиковы Дмитрий Сергеевич и Зинаида Александровна

В это время и начинается перелёт откормленной за лето утки, готовящейся к перелёту в далёкие южные страны на период долгой сибирской зимы. Вот на этой утренней или вечерней зорьке и идёт увлекательная охота с отстрелом утки на взлёте.

Осенью, ещё до появления лёдообразования, большой интерес представляет рыбалка в протоках Оби или в Малой Оби. Небольшая сеть около 25-30 метров длиной выбрасывалась под углом к береговой черте на определённом удалении от берега, чтобы она могла плыть по течению. Другой же конец сети находился у борта лодки, находящейся близко от берега, насколько позволяла глубина. Со стороны лодки изредка издаётся шум веслом, отпугивающий рыбу от берега, которая устремляется в сторону сети. Улов в основном состоял из щуки.

А вот добрую рыбу нам приходилось добывать тоже осенью плавными донными сетями, называемыми «провязами». Обычно такие сети выбрасываются на специально очищенных от коряг плёсах, названных «плавами». Почему плавами, потому что сетки с лодкой плывут по течению реки. Сети снаряжены, как говорят «посажены» так, что при дрейфе по течению нижняя подбора сети идёт рядом с дном реки. Один конец сети с буйком находится в «свободном полёте», а другой конец находится у борта лодки, дрейфующей по течению. Такой процесс рыбалки длится на протяжении около 2-х километров. Затем сеть с каким-то уловом муксуна или нельмы выбирается на борт лодки и готовится к выбрасыванию на очередном плаву. А какую рыбацкую радость испытываешь, когда тебе по истине сопутствует успех, изловив стерлядь, из которой делается настоящая уха. Это удовольствие неопишемое!

С наступлением зимы мы часто играли в футбол. Самым подходящим местом для этого было колхозное поле недалеко от школы. Играли мы в валенках. Кроме нас, малышей, играли и ребята из старших классов, как Гена Белим, известный мой старший товарищ. И было удивительно для нас, как он бил так, что мяч летел со свистом. Он был непревзойдённым «забивалой».

Но вот однажды мы настолько увлеклись здесь игрой, что не заметили на другой стороне поля неожиданно появившегося небольшого самолёта. Обычно зимой самолёты садились на левом берегу Оби, где и совершали взлёт. А видеть здесь на поле подсевший самолёт было для нас странно и непонятно. Оставалось только две версии: или самолёт совершил вынужденную посадку, или пилоту захотелось тоже погонять мяч вместе с нами. Так оно и вышло, выйдя из машины, лётчик примкнул к нашей игре. Поиграв с нами, он собрался было улетать с поля. Но у нас, мальчишек, возник интерес покататься на самолёте. Пилот с большой любезностью согласился сделать это. Он брал нас по очереди, делал небольшой разбег, слегка приподнявшись, приземлялся и так далее. Для нас это было большим удовольствием.

Покатав нас на «своей стрекозе», лётчик выполнил взлёт и скрылся из виду.

Полагаю, что он сам был удовлетворён не менее нас игрой в футбол и катани-

ем нашей ребятни на самолётике. И только много лет спустя мне посчастливилось с ним повстречаться в Антарктиде, но это уже другая история.

Зимой кроме лыж и футбола мы занимались с большим удовольствием подлёдной рыбалкой. Эта рыбалка несколько отличается от обычной, требующей усидчивости с удочкой у прорубленной во льду лунки. С осени заготавливались черви в большом ведре, куда кроме земли бросались зёрна ячменя. Прорастая, ячмень давал подкормку червям, делая их аппетитными и более привлекательными для рыбы. После ледостава любители-рыболовы выходили на лёд Оби или Малой Оби, кому где нравилось. Прорубив во льду лунки пешней, ставились перемёты из двух-трёх удочек. При значительной глубине перемёт ставился на лине с грузом, опущенным на дно. При малой глубине - около полутора-двух метров - перемёт обычно ставился на кол, вырубленный из зарослей тальника. Поставленные перемёты проверялись, как правило, через сутки. Улов был обычно неплох, состоял из язя, налима и реже сырок.

Ещё один замечательный феномен природы. Как правило, в конце марта - начале апреля в некоторых протоках нашего района после сильных зимних морозов образуется мощный ледовый панцирь. В результате этого происходит дефицит кислорода в воде, а соответственно возникает острое кислородное голодание рыбы, по-местному называемое по-разному - «замор» или «загар». Рыбаки, как правило, знают такие места, из года в год промышляя. В сделанную большую прорубь во льду рыба устремляется, как к живительному источнику кислорода. На поверхности образуется большая масса рыбы. Здесь остаётся только черпать её и выбрасывать на лёд, откуда рыбаки вывозят её вёдрами.

Были весьма интересны соревнования в гонке лошадей, проводимых в конце зимы между колхозами района. Такие гонки происходили на Оби, где на льду реки готовилась с помощью трактора с волокушей трасса. Это мероприятие привлекало довольно много зрителей. Обычно каждый колхоз готовил лучшую лошадь, но больше это были жеребцы. Гонки проходили по замкнутому кругу, по периметру которого стояли болельщики из числа нас, мальчишек. Заезды выполняли, как правило, сами председатели колхозов. Под их наблюдением из года в год готовились лёгкие сани-кошёвки и добрые кони. В большинстве победителем таких гонок был колхоз из посёлка Каменный, являвшийся в то время наилучшим, возглавляемый председателем Власовым Алексеем. Почему я помню его? Потому что он был товарищем моего отца и по прибытии в Октябрьское, всегда останавливался у нас дома.

Можно много писать о детских увлечениях, но с переходом в юношеский возраст кроме рыбалки появились другие более серьёзные занятия. Для нас представляло интерес хождение на лодке под парусом. Со своим другом детства Володи Слободсковым мы сделали сами, исходя из размеров лодки, мачту с реем. Для изготовления паруса требовалась определённая прочная ткань, а это было непросто. Однако бабушка Катя пожертвовала своим большим пологом, который

как-то не был востребован по своему назначению, поскольку имелся новый. Вот из этого полога мы выкроили сегменты косого паруса, а моя тётя соединила их, прошив надлежащим швом. Окончательно парус по периметру был обшит специальной тонкой, крепкой верёвкой, называемой тетивой, придающей общую прочность конструкции. Таким образом, получился добротный косой парус, позволяющий маневрировать лодке, ходя различными галсами относительно ветра. Под этим парусом мы с Володей и нашими сёстрами Валею и Таней ходили прилично по нашей Оби. Это выглядело довольно романтично, когда лодка, увлекаемая парусом, лихо неслась по поверхности воды, убегая от догоняющих волн на реке.

Другой не менее интересный эпизод. При жарких летних днях, когда температура воздуха в июле достигала тридцати градусов по Цельсию и более, вода в Оби хорошо прогревалась. Пользуясь этим благом, мы организовали групповой заплыв через Обь, поскольку течение может снести пловца далеко вниз по реке. Чтобы очутиться на левом берегу напротив Октябрьского, нам пришлось подняться на лодке вверх по реке где-то между таёжными речками Серебрянкой и Сактасом, впадающими в Обь. Ширина могучей реки напротив Октябрьского составляет около двух с половиной километров. И нам, мальчишкам, надо было преодолеть эту дистанцию вплавь. Решили и сделали. Однако нас сопровождала лодка, подстраховывая лихих пловцов. Заплыв мы выполнили успешно. На левом берегу, куда мы выплыли, в то время была молочно-товарная ферма местного колхоза. Здесь мы организовали рыбалку, а трофеи не пришлось долго ждать. Запылал костёр, и из краснопёрых окуней получилась прекрасная уха с дымком от костра.

Ещё один интересный случай, связанный с летом. Необходимо было подкосить свежей травы для коровы на левом берегу Оби и подвезти траву домой на лодке. В период половодья некоторые озера заливаются водой и прилегающие к ним низины превращаются в так называемые «курьи» с выходом в Обь. Стоял июль, и уровень воды пошёл на убыль, но лодка ещё свободно проходила через узкий проход, и мы проследовали через озеро далее. Подкосив травы, мы с отцом остановились отдохнуть и попить чаю. Солнце опускалось к закату, стояла тишина. Однако на глади воды то там, то здесь возникали всплески воды от рыбы, гуляющей на поверхности в лучах заходящего солнца. У нас с собой была сеть, которую отец решил поставить. Что и было сделано без промедления, пока не наступила темнота. Немного спустя в сети оказалось достаточно рыбы. Оказалось, что с убылью воды и рыба выходила из курьи, которая скоро прекратит своё существование.

Но среди ночи со мной произошёл казус, когда, задремав, я свалился в небольшой костёр. Отец выдернул меня немедленно, не дав вспыхнуть одежде, и это забылось вскоре. Близился рассвет и надо было снимать сеть, полную рыбы. Занимаясь сетью, я, раздевшись, плавал около лодки, но воды оставалось мне выше пояса. Произошёл большой сброс уровня воды в Оби, в результате чего и уход из курьи воды с рыбой. Мы едва выбрались уже из озера на своей лодке

через узкий и мелководный проход в Обь. Этим закончилось существование курьи до следующего паводка, но осталось озеро с его карасями и ондатрами. Такие вот они остались для нас, наши незабываемые летние каникулы.

ЭКСПЕДИЦИОННИКИ

Каникулы после девятого класса сложились несколько интереснее. Дело в том, что из Москвы прибыли специалисты, цель которых состояла в изучении недр древней земли Югры на предмет обнаружения углеводородов, о наличии которых подтверждалось косвенными признаками в тайге и болотах Приобья. Специалисты оказались из Московского государственного университета имени М.В.Ломоносова.

Это были студенты - выпускники и аспиранты геологического факультета университета. Ребята, если так можно их назвать на сегодня, не были лишены комсомольской смекалки и по прибытии в Октябрьское они со всей ответственностью за порученное дело сразу отправились в райком комсомола, который в ту пору являлся частичкой знаменитой молодёжной организации Советского Союза. Однако с развалом СССР комсомол, к сожалению, также почил в бозе.

Да, это была великолепная организация, которая являлась цементирующей основой подрастающего поколения, как говорили, самого передового общества в мире. Чтобы сегодня не говорили, это был передовой отряд того политического строя, основанного на безмерной вере в идеалы – целеустремлённости, инициативе и, безусловно, патриотизме, понятие, которое для большинства современной молодёжи является слишком далёким.

Секретарём нашего райкома ВЛКСМ оказался наш бывший классный руководитель Мясников Геннадий Михайлович. Появившись в нашем классе в качестве педагога, он сразу же расположил к себе учеников. Он был прост в общении, к тому же ещё и видный спортсмен-чемпион области по боксу в своём весе. Он стал душой для нас, деревенских мальчишек. Создав впервые в нашей школе секцию бокса, он не только приучал нас к физической культуре, но и учил, как уметь постоять за себя и защитить слабых.

Вновь назначенный секретарь райкома принял геологов-комсомольцев из Москвы с их деловыми интересами. Внимательно выслушав их проблему, он легко решил её. Оказывается, им были необходимы кадры с квалификацией разнорабочих и знанием местных условий с использованием особенностей их в процессе своих научных исследований.

Естественно, секретарь райкома ВЛКСМ сориентировался, какие необходимы были комсомольские кадры для этой организации, наименование которой было «Экспедиция Московского Государственного Университета имени М.В.Ломоносова». В состав летучего отряда этой экспедиции по призыву «главного комсомольца нашего района» вошли двое братьев Яковлевых - Юра и Гоша, братаны Купряхины - Юра и Сережа, Валера Придан и ваш покорный слуга. Кроме нас ещё

были две девочки, наши соученицы – Галя Пинегина и Галя Кожухова, выполнявшие функции поваров.

Обследование недр земли Югры в нашем районе начинали от Большого Камня по левобережью до Перегрёбного. Для передвижения по водным трассам Оби использовали довольно мощный катер и моторную лодку с подвесным мотором. Наша работа в составе экспедиции заключалась в установке на поверхности земли электрода от катушки с кабелем, подключённого к потенциометру на различном удалении. После пропускания электрического сигнала через почву оператор снимал показания на потенциометре. Для нас эта работа представляла интерес по своему существу. А еще на нас, мальчишках, лежала дополнительная обязанность в частичном пополнении запасов свежих запасов продуктов. В то время мы уже свободно владели охотничьим ружьём с навыками охоты и умением обращаться с рыболовными снастями, которыми запаслись дома.

Зондируя недра прилегающих окрестностей нашего Приобья, мы следовали от одного места к другому не только Обью, но и Малой Обью с её протоками, где можно было добывать рыбу и дичь, а также хорошие грибы и ягоды. Проходя протоками, мы встречали такие места, где водная поверхность от одного берега до другого была покрыта сплошь водоплавающей «ленной уткой и гусем». Следуя через такие места, приходилось сбавлять ход катера и лодки. Водоплавающая дичь, пользуясь этим, выходила на берег и затем вновь возвращалась в воду, где чувствовала себя в безопасности от хищника. Наши молодые руководители показали нам с научным подходом наличие залежей углеводородов в богатых природных кладовых нашего района. Что и требовалось доказать нашей экспедиции, результаты которой были достойным образом оценены высоким руководством геологического факультета МГУ, прибывшим в Октябрьское к завершению работ нашего летучего отряда.

ШКОЛЬНЫЕ НАСТАВНИКИ

Как бы ни проходили наши летние каникулы, но по осени мы возвращались в школу в свой очередной класс, и так из года в год - от первого до десятого класса. Одним из замечательных педагогов запомнилась нам учительница немецкого языка Боргер Агата Давыдовна, которая вела нас с пятого класса. К её требовательности и справедливости мы относились с большим уважением. Она была из волжских немцев, к которым, как известно, отношение было не однозначное, особенно в первые дни войны. Муж оказался в лагерях, она с сыном была выслана в наш район Сибири, хватив лиха в своей судьбе. Однако выстояла и не сломалась, она вырастила сына Альберта, который также стал уважаемым учителем немецкого языка в нашей школе. С теми знаниями языка, что были получены от этих учителей, нам было легко сдавать экзамены в серьёзные вузы и в дальнейшем обучении.

Директором нашей школы в то время был замечательный человек Галузинский

Виталий Сергеевич. Участник войны, участник подполья, работавший по заданию на оккупированной территории, великолепно знавший немецкий язык. Кроме директорства он преподавал иногда уроки истории и немецкого языка. Он был строг внешне, мы побаивались его. Но его забота о нас всех и душевность располагали к себе, снискали уважение других. Его жена Тамара Григорьевна Шулятьева преподавала нам математику. К сожалению, уже после нашего окончания по наветам завистников и недоброжелателей Виталий Сергеевич был незаконно осуждён с инкриминированием ему отсутствия педагогического образования.

Из других учителей – это уже ранее отмеченный учитель биологии и наш классный руководитель Мясников Геннадий Михайлович. Наш класс с восьмого был не из лёгких, поскольку представлял собой в большинстве коллектив из не простых мальчишек, которых надо было увлечь чем-то полезным для них.

С его появлением в школе директор сразу же предложил ему взять классное руководство над нами. За что впоследствии мы были благодарны ему, втянувшему нас в спорт. Наши хорошие учителя: Зоя Ефимовна Здобина (Еркова), наделённая особой красотой русской женщины - уроки истории; Замотаева Тамара Филипповна - уроки географии и астрономии; Тимофеев Геннадий Николаевич – уроки рисования и музыки. Позже в педагогическом коллективе нашей школы появились такие замечательные учителя, как Лидия Яковлевна Ахмадшина и Лидия Степановна Карандаева, приложившие много забот к нашему выпуску из школы.

В то время к спорту мы были не равнодушны, хотя и условий, как в настоящее время, не было. Несколько ранее на почве спортивного увлечения мы быстро сдружились с братьями Славой и Эдуардом Бобович, семья которых прибыла из Сургута. Около нашего дома сделали турник и обзавелись гирями, стали самостоятельно в летнее время заниматься гимнастикой и тяжелой атлетикой.

Далее, кроме нашего классного руководителя, нас вовлекли в спортивные секции Леонов Григорий Михайлович и Рифель Роберт Богданович. Многие они в нас вложили, и это впоследствии нам пригодилось, идя по своему жизненному пути.

Увлечение с детства лыжами позволило мне, не занимаясь в секции, на одних из соревнований выполнить третий разряд, хотя лыжи были обычные, с мягким креплением на валенки. Лыжных ботинок просто не было, приходилось из рабочих ботинок, перешивая, делать лыжные ботинки на войлочной подошве, с учётом холодов, под жесткие крепления лыж. Учась в восьмом классе, на очередных районных соревнованиях выиграл первенство, выполнив второй разряд как по лыжам, так и по стрельбе.

Для нас уже не составляло трудности уйти с группой товарищей в дальний лыжный поход. После таких тренировок, учась в десятом классе, мы со Славой Бобовичем в период зимних каникул решили на Новый год придти на лыжах в Заречное, а это 60 километров.

Утром в последний день декабря мы двинулись в путь по заснеженной Оби, взяв с собой испеченные мамой пирожки. Погода стояла довольно хорошая, мо-

розец был невелик, в пределах минус 10 – 15 градусов. Первые десятки километров шли без устали. Поскольку светлый день в декабре здесь очень короткий, то вечерние сумерки наступают рано. Пройдя около 45 километров от Октябрьского, мой Слава стал сдавать от появившейся усталости. Пришлось остановиться в Сотниково, что не планировалось ранее.

Мы нашли радушный приём и ночлег у незнакомых нам добрых людей, которых всё-таки больше на белом свете. А для Сибири это является характерным. Слава после горячего чая остался отдыхать, а я был приглашён на новогоднюю елку в местную школу, где было интересно среди новых знакомых.

Отдохнув и поблагодарив хозяев за ночлег, мы утречком первого января двинулись далее к конечному пункту нашего лыжного пробега. Оставшиеся пятнадцать километров мы легко преодолели, прибыв в Заречное на мою малую родину еще утром. Нас с радостью встретили дедушка с бабушкой и семья дяди Саши – директора зареченской школы, продолжавших праздновать Новый год. Погостив и пообщавшись с друзьями детства после нескольких дней, мы отправились в обратный путь. Дистанцию в шестьдесят километров мы преодолели без промежуточной остановки и более успешно, чем по маршруту в Заречное.

ПРОЩАЙ, ШКОЛА!

Наступило второе полугодие последнего учебного года в школе и требовалось отнестись к окончанию десятого класса несколько посерьёзнее.

У меня складывалось не совсем удачно с сочинениями по литературе при раскрытии темы. Я не мог не допустить синтаксических ошибок в своих предложениях при использовании оборотов, хотя излагал их более объемно, чем моя соседка по парте Галя Пятерикова. За аналогичное сочинение, изложенное на двух-трёх тетрадных страничках, она всегда имела оценку четыре-пять. Мне же за сочинение в полтетради на эту же тему светило в лучшем случае минус три.

Вот и займись тут литературой. Позже я вынужден был строить сочинение короче, используя в изложении простые предложения без мудрёных оборотов с элементарными знаками препинания. Результаты стали лучше.

Ну, вот и долгожданное окончание учёбы в нашей старенькой деревянной школе.

Состоялся выпуск двух десятых классов «А» и «Б». Был организован импровизированный выпускной вечер с преподавателями и родителями, последняя фотография на фоне школы, которая хранится у меня до сих пор.

Обычно большинство выпускников нашей школы поступали в ближайшие вузы Сибири: педагогический и медицинский, лесотехнический и сельскохозяйственный, автодорожный и политехнический институты. У нас же со Славой Бобовичем были намерения поступить в морское училище Ленинграда, но туда мы поехали разными дорогами.

Для встречи со своими дядями в Москве я добирался севером через Сале-

хард, следуя на пароходе типа «М. Калинин». В Лабытнангах, расположенном на левом берегу Оби, я впервые увидел железную дорогу с её паровозами и огромными составами из вагонов. Станция Лабытнанги по сей день является конечной железнодорожной станцией в Заполярье, выходящей к нашей Оби. Эта северная ветка железной дороги, как и на Воркуту, была построена при социализме силами «эзков». Проезжая на поезде, можно было наблюдать места концлагерей заключённых, как расформированных, так и ещё действующих. Принадлежали они тогда известной по Северу и Заполярью «501-й стройке».

Вспомнилось, что и у нас после войны в Октябрьском был такой же лагерь, расположенный ниже по реке за Половинкой. Лагерь находился в одном из больших «логов». Логом, по-местному, называется большой овраг или распадок возвышенного таёжного побережья Оби, который заканчивается низиной при выходе к берегу реки. Вот в таком месте стояли бараки с заключёнными, обнесённые колючей проволокой. Администрация лагеря и охранники размещались в Октябрьском.

Доступ населения к зоне лагеря был строго запрещён, а судам и лодкам не разрешалось приближаться к берегу ближе двухсот метров. В 1953 году этот ужасный лагерь после смерти Сталина и с наступлением политической оттепели был закрыт. А на Половинке проживающим людям стало после этого свободнее и спокойнее.

Население Половинки в ту пору больше состояло из сосланных немцев Поволжья. Это были в основном мастеровые люди, которые из шкур домашнего скота выделывали добротную кожу для обуви. Кроме этого ими же изготовлялась мебель и другие вещи, необходимые людям, проживающим в Кондинске и в других посёлках. К примеру, мой отец Дмитрий Сергеевич заказывал здесь же через своего знакомого немца-сапожника обувь для семьи. Он точил сапоги так, что на них было любо посмотреть, не говоря уже, что носить их было большое удовольствие.

Надо сказать, что после окончания войны большая волна ссыльных дошла и до Кондинска. Ссыльных привозили сюда пароходами, семьями и по одиночке. Как было принято в то время, НКВД определяло их на местожительство, но устраивались они как могли. Некоторым из них крупно везло, устроившись на работу в МТС или в рыбозавод. Ссыльными были украинцы с белорусами, молдоване и прибалты, татары и калмыки.

Мне запомнился один одинокий старик-калмык. Место ему надо было бы дать по-человечески там, на погосте его родины. Так нет, надо полагать, тогдашняя власть, его, как «наивражьего врага», заслала сюда поздней холодной осенью и бросила на незнакомой земле среди неизвестных людей, говорящих на непонятном для него языке.

Он был больной и голодный, бездомный и холодный и никому не нужный. Он скитался по берегу Оби под горой лесничества, соорудив себе нечто похожее на

примитивный шалашик, используя, как мог, брошенные остатки сена и ветки с досками из плавника. Мы пацаны, там, среди стогов сена развлекались по-своему и нам было жалко смотреть на этого мученика. Из жалости к этому бедному и сирому человеку, образовавшейся в наших детских душах, мы приносили ему из дома что-нибудь съестное, кто что мог. Так и старались его поддерживать в ненужной уже ему этой несчастной жизни. Наверное, он в мольбах своему богу просил только об одном – послать ему спокойной, без мук, скорейшей кончины.

С наступлением ранних зимних холодов, будучи брошенным и больным, бедный калмык долго не протянул. И однажды мы его обнаружили замерзшим в своём последнем пристанище. А сколько их, таких, погибло в очередной послевоенной волне борьбы с «врагами», но ведь это были в большинстве своём обыкновенные простые люди бедной России. Такие были ужасные времена.

Но возвращусь к своей первой дальней дороге. С пересадкой на воркутинский поезд я добрался до Москвы, где в то время проходил международный фестиваль молодёжи. Златоглавая столица с её станциями метро, многоэтажными и красивыми зданиями, которые я также увидел впервые, поразили меня. Международный фестиваль молодёжи, надо думать, был не только интересен, но и значим по своему проведению в нашей стране тем, что приоткрыл «железный занавес», существовавший в те годы.

Встретившие меня оба дяди, прошедшие войну и закончившие вузы, были сторонниками моего поступления в институт. Вынужден был подчиниться старшему большинству, следуя философскому изречению, что попытка – не пытка. Без особого выбора сдал документы в МИХМ на энергетический факультет (Московский институт химического машиностроения), который закончил мой младший дядя. Серьёзная подготовка по математике была со старшим дядей, окончившим с отличием военно-инженерную академию, и соответственно, результат экзамена был отличным. Для меня и моих родственников результаты сдачи всех экзаменов казались успешными, этот «сибирский валенок» набрал из 25 - 22 балла. По конкурсу на энергофак у меня не хватало одного балла. Мне было предложено поступить с имеющимися баллами 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 уже поздно, набор закончился. Так это было или иначе, но решение созрело. Мой товарищ Слава заехал ко мне в Москву. К сожалению, он не смог поступить в училище и возвращался домой со своей мамой. Эти обстоятельства подкрепили мои намерения о возвращении домой в Сибирь вместе со Славой.

Мы отправились из Москвы поездом, но уже югом Сибири, через Тюмень под попечительством Славиной мамы. Отправляясь пароходом из Тюмени, встретили лучшую выпускницу нашего класса Галю Пятерикову. Уж от кого-то, но не от неё мы не могли ожидать, что она не пройдёт по конкурсу в институт. Вот так и получилось, что «весёлая компания» из трёх выпускников возвращалась домой.

Наверное, каждый из нас по-своему реагировал на «неудачное» поступление и строил планы на будущее. Разумеется, родители таких «неудачников» были также по-своему огорчены. Такова жизнь. Наша соученица Галя, полагаю, больше других была огорчена сложившимися обстоятельствами и неприятностями, выпавшими ей. Ведь она была очень прилежной девочкой в нашем классе и весьма серьёзно относилась к учёбе в школе, по сравнению с нами, мальчишками. Однако дорога и совместное плавание на пассажирском лайнере как-то сглаживали «горькие» раздумья в наших непутёвых головах.

Мы со Славой были несколько беспечны, нас пока устраивала такая судьба, оставалась с нами мечта о море, а остальное, нам думалось, всё приложится. Вот так примерно и было, однако, этой компании не было суждено всем вместе возвратиться в Октябрьское.

На одном из портопунктов мы со Славой вышли с остановившегося парохода на берег, чтобы приобрести какую-то мелочь в магазине. Наверное, не рассчитали со временем стоянки и отхода лайнера. То ли судно ушло раньше назначенного времени, то ли мы увлеклись берегом, забыв о нашей компании и отходе парохода.

Так или иначе, но мы отстали от Гали и Славиной мамы, оставшись на осеннем берегу налегке, в чём были одеты. К нашей удаче, немного спустя, прибыла «самоходка», так называли самоходные баржи, перевозившие грузы в бассейне Оби и Иртыша. На то время это были современные речные суда, построенные в ГДР. Мы были счастливы, когда капитан этой великолепной самоходки великодушно взял на борт нас, как «робинзонов». Так мы довольно быстро почти догнали «бросивший нас» пассажирский лайнер, прибыв в Октябрьское в тот же день за ним.

Родители несколько отчаялись, что нас со Славой не оказалось на прибывшем теплоходе, но беспредельно были рады, когда мы появились инкогнито на «быстроходной» самоходке. Впереди нас ожидало пока интригующее наше неизвестное, и ждать его пришлось недолго.

О СПОРТИВНЫХ ДЕЛАХ

По возвращении в Октябрьское нас вызвал к себе секретарь райкома комсомола наш бывший классный руководитель и тренер по боксу Геннадий Михайлович Мясников. Кстати, после его тренерства двое наших выпускников впоследствии стали мастерами спорта - Володя Алабышев и Владик Русаков. Но это с ними будет позже.

А с нами в то время Геннадий Михайлович провёл примерно такой разговор: «Ну что, расстроились после первого своего «неудачного раунда» в жизни? Умейте держать удары, их будет предостаточно в вашей жизни! И не унывайте, вас ждёт интересное впереди». Воистину, это оказалось так. Вскоре после первого разговора, где он сказал, что мы будем востребованы здесь с пользой, как «перспективные паны спортсмены».

Действительно, у Славы хорошо получалось, систематически занимаясь в школьных секциях гимнастики, тяжёлой атлетики и т.д. Ему Геннадий Михайлович предложил работу учителем физкультуры в нашей школе, а мне - работу в районном комитете физкультуры и спорта при райисполкоме. Слишком громко звучало, но может быть, так хотелось местной власти, чтоб все органы были со статусом «районного». А на самом деле это выглядело довольно скромно.

Дела так называемого председателя районного комитета ФиС я принял у всем известной в Октябрьском и уважаемой Тамары Александровны Слободсковой (Пинягиной). В то время она была лучшей лыжницей не только в нашем районе, но и в округе, и области – мастер спорта. Но её больше прельщала работа учителем в нашей начальной школе, в которой она и отработала потом до выхода на пенсию. В РК ФиС были какие-то призрачные планы строительства стадиона, начало которому было положено подготовкой площадки с использованием бульдозера. На этом и закончилась идея. И в настоящее время там стоят объекты, совершенно далёкие от спорта. Примерно также выглядели дела у районного комитета ДОСААФ, с которым мы ютились в тесной комнатке на отшибе старого деревянного здания райисполкома. В то время РК ДОСААФ возглавлял Назаров Анатолий, бывший военный лётчик.

Нашими делами мало интересовалась местная исполнительная власть и мы занимались сами по себе, выполняя свои планы по популяризации и развитию спорта в районе, получая за это вовремя свою зарплату. Отчитывались мы каждый своими, но больше совместными соревнованиями в Октябрьском и в масштабе района. Мероприятия в этом направлении приходилось проводить, исходя из реалий Октябрьского и поселений района, что и когда это было возможно. В основном соревнования проводились в зимний период по лыжным гонкам и пулевой стрельбе по неподвижной мишени из малокалиберной винтовки. Другие соревнования - по боксу, гимнастике и тяжелой атлетике - проводились на сцене местного дома культуры, называвшегося клубом. Участниками соревнований, как правило, были учащиеся старших классов средней школы и представители рабочей молодёжи.

Районные соревнования в основном проходили между учащимися поселковых школ района. Они носили яркий эмоциональный характер. Команды сельских школ возглавлялись самими директорами-энтузиастами, как директор зареченской школы Утусиков Александр Сергеевич (мой родственник, о нем я уже упоминал), или активными преподавателями. Трассу лыжных гонок приходилось готовить заранее, привлекая энтузиастов из числа наших школьников. За отсутствием готовых аксессуаров, таких как «Старт», «Финиш» и флажки разметки, также приходилось мастерить их самим. Так, транспаранты «Старт» и «Финиш» делались из красной ткани, на которую после разметки буквы наносились смесью молока с зубным порошком, при этом не обходилось и без досадных казусов. Тем не менее, мероприятия проходили с большим энтузиазмом руководителей, проводя-

щих соревнования, и самих участников.

Каждые соревнования определяли своих лидеров, из которых впоследствии формировалась сборная команда нашего района, которая должна была выступать на окружных соревнованиях. 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 лыжника тогда как-то и не говорили, одевались по погодным условиям, кто как мог. Особого выбора лыж, лыжных палок и ботинок не было, исходили из того, что было завезено в магазин. Так было, наверное, не только в нашем районе в ту пору, но и в других местах российской глубинки. А про лыжные мази вообще нечего было сказать, кроме того, как использовали воск свечей и другую самодельщину «шаманского розлива», приготовленную на основе древесной смолы. Тамара Слободскова, как опытейшая гонщица, участвовавшая на 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 и далеко не всем. Обычные деревянные лыжи, приобретённые в магазине, для облечения приходилось, зауживая их, строгать. И так делали для всей команды.

Какие бы условия не были, но мы готовились к зимним гонкам в Ханты-Мансийске. Спортивная делегация от нашего района была сформирована, и возглавлял её председатель ДОСААФ Назаров Анатолий, как самый авторитетный человек от нашего спорта.

Надо заметить, что в те годы между Ханты-Мансийском и Октябрьским была местная авиалиния. Летом взлётно-посадочная полоса для самолётов АН-2 и ЯК располагалась на песчаном берегу острова, расположенного напротив Октябрьского, недалеко от колхозной фермы на левом берегу Оби. Зимой необходимая ВПП готовилась на льду замерзшей реки. Поэтому в то время добраться до окружного центра самолётом было без проблем.

Ханты-Мансийск внешне на то время мало отличался от Октябрьского. Разница была в том, что он имел статус окружного центра. Кроме того, имелась большая речная пристань в Самарово, несколько удаленная от самого поселения и расположенная на Иртыше. Сегодня Ханты-Мансийск не узнать, но это отдельная тема...

После прибытия в тот старый Ханты-Мансийск нас разместили в гостиницу типа

«Дом колхозника», где условия, надо отметить, для того времени были довольно сносными. Результаты окружных соревнований для нашей команды были довольно успешными, заняли второе место в общем зачёте. Персонально же победителем среди женщин опять была Слободскова Тамара Александровна, второе

место заняла моя сестра Утусикова Валя. Среди мужчин я занял второе место, проиграв секунды мастеру спорта Химичу – учителю физкультуры из Берёзова. Мы были довольны. По возвращении домой устроили вечер встречи спортивной молодёжи в Доме культуры, где доложили о результатах участия в окружных соревнованиях.

С окончанием зимних спортивных мероприятий началась подготовка к летним, после проведения которых мы с своим товарищем Славой Бобович уехали поступать в морское училище на берегах Невы. Но это уже другая история земляка, которая охватит интересные эпизоды жизни, дорогой длиною в полвека.

СПУСТЯ ПОЛВЕКА

«...И вот они опять знакомые места...»

Всё-таки человеку свойственна ностальгия. Она может быть связана с малой исторической родиной, где жили твои родители и похоронены предки, где были твои друзья по босоному детству, многочисленные товарищи по школьным годам. И ностальгия даёт о себе знать особенно тогда, когда ты находишься в своём самом далёком далеке...

Человек, вороша в своей памяти картинки воспоминаний, наверное, всегда мысленно устремляется туда, где остались милые для него дорогие места. Ве-



Октябрьское. Встреча спустя 50 лет. Слева направо: Слободсковы Руфа, Таня, Шлыкова Маша, Королик Вася, я, Шмигельская Юлия, Слободскова Люся, Алабышев Володя.

роятнее всего, он невольно ждёт случая встретиться со своим несбыточным, безвозвратно ушедшим прошлым. И неожиданно такой шанс встречи приходит как-то сам по себе. А почему бы нет?! Он есть!

Встреча с ним произошла спонтанно благодаря моим двоюродным братьям, оба Игоря, которые сагитировали меня на поездку в Сибирь. При этом один из братьев по отцовской линии окончил после меня нашу среднюю школу с серебряной медалью. Другой же никогда не видел нашей Сибири, представлял её отчасти через меня и по рассказам своего отца, моего дяди, который окончил нашу же школу в годы войны, впоследствии стал заместителем генерального директора крупного завода.

Так вот, его сын отработал план поездки через уже известный всей России и за рубежом сибирский город Ханты-Мансийск. Раньше туда можно было добраться из Питера и Москвы только поездом через Тюмень и далее с пересадкой. Сегодня же эту дорогу преодолеваешь прямыми авиарейсами, которыми и воспользовались мы, встретившись в начале августа в аэропорту Ханты-Мансийска в назначенное время. Однако второй Игорь, который должен был прилететь из Кемерово, к сожалению, не появился по болезни.

Великолепный аэропорт столицы Ханты-Мансийского автономного округа произвёл впечатление такое, что он выглядит лучше областной Тюмени, центра другого соседнего субъекта РФ. Погода здесь стояла прекрасная, как всегда для этого сезона Сибири. Нас любезно встретил Алексей Николаевич, проживающий здесь и являющийся родственником большого и известного в наших краях семейства Слободсковых, о которых позволю рассказать позже.

Наш новый знакомый оказался не только хорошим человеком, но и интересным собеседником. Выступая нашим гидом и прокатив нас на машине, он показал отдельные достопримечательности нового Ханты-Мансийска. Некоторые районы города имеют черты, характерные для современных городов мира. Столица ХМАО раскинулась величаво на месте непроходимой сибирской тайги. Аэропорт, имеющий статус международного, связан с городом современной автодорогой. Она имеет хорошую разметку, освещена, чистая и не имеет ни одной ямки, при въезде в город уложена плиткой с аккуратными газонами. Просто хочется приятно ехать по ней и далее.

Ханты-Мансийск с населением за шестьдесят тысяч стал неузнаваем и несравним с тем старым посёлком сибирской глубинки. Он получал своё развитие с шестидесятых годов за счёт освоения нефтегазовой отрасли региона.

Пристань Самарово превратилась в микрорайон города с речным вокзалом и гостиницей, где нас радушно встретили и разместили. Из гостиницы открывается перспектива на Иртыш с речными судами и быстроходными «Метеорами», заменившими здесь, отчасти, может быть, и, к сожалению, пассажирские суда прошлого столетия типа «Ленинский Комсомол» и «Родина». Почему к сожалению? Потому что тот комфорт и те впечатления от плавания по могучей Оби на пасса-

жирских лайнерах из детства, заменивших древние колёсные, остаётся до сих пор непревзойдённым.

Недавно был сдан в эксплуатацию большой мост через Иртыш. Интересно, что в Самарово на центральной площади Свободы установлен монумент вождю местных племён Самаре, противостоявшему Ермаку – покорителю Сибири в здешних местах. Наверное, справедливо было бы здесь же на площади установить что-то подобное и Ермаку - в соответствии с историей России.

Отмечая достопримечательности Ханты-Мансийска, следует сказать о его центральной площади на улице Мира, где находятся концертно-театральный комплекс, окружная библиотека, картинная галерея и развлекательный центр «Лангал». Недалеко от центра на возвышенном месте возведён для прихожан великолепный собор. Кроме того, в городе имеются Парк Победы с Аллеей героев, веллнесс - отель «Югорская долина», биатлонный центр...



Семья Слободских. 1967 г.

Мне приходилось не раз бывать в Сингапуре, являющемся международным морским и воздушным портом перевалки грузов и туристов из Европы в Азию. Так вот, Ханты-Мансийск своей экстравагантной архитектурой и значимостью несколько похож на Сингапур, а по богатству недр земли Югры можно назвать его «сибирским Клондайком». Вот такое впечатление произвёл на меня Ханты-Мансийск по прошествии пятидесяти лет, несмотря на короткое время пребывания.

До отправления быстроходного «Метеора» на Октябрьское оставалось достаточно времени, и Алексей Николаевич, встретивший нас в аэропорту, после экс-

курсии, со свойственным для сибиряков хлебосольством, пригласил нас к себе домой в гости. За чашкой чая и сибирскими яствами, приготовленными супругой, от хозяина узнал много интересного о жизни в здешнем крае, его обитателях. Остановлюсь немного о хозяине и его родстве с большим семейством Слободских. Известных не только в Октябрьском и в районе, но и за его пределами. У Александра Ивановича и Анны Николаевны, проживших всю свою жизнь в нашем крае, было семь дочерей и двое сыновей. В своё время все они получили образование, причём шесть из дочерей – педагогическое, а одна - медицинское, и работали кто где по своему назначению, но в большинстве из них в нашем районе. Так вот, Алексей Николаевич является сыном Марии Александровны, второй по старшинству из дочерей Слободских.

Мария Александровна, кроме своей учительской работы, до выхода на пенсию, являясь большой мастерицей и тонким знатоком национальных ремесел, не раз представляла свои экспонаты на различных выставках. Несмотря на свои преклонные годы, она остаётся довольно активным, доброжелательным и душевным человеком. Её сын Алеша в своё время окончил лётное училище и стал командиром воздушного судна. Работая на вертолётах, он облетел сибирский край до берегов Ледовитого океана. Алексей же был вовлечён в авиацию младшим братом мамы.

Юрий Александрович – наш друг детства, в своё время окончил Бугурусланское лётное училище. Он прошёл интересную работу в Сибири и в Заполярье на малой авиации и вертолётах, был командиром воздушных лайнеров ИЛ-18 и ТУ-154, принимал участие в полётах в Афганистан при боевых действиях там в 80-е годы, став уважаемым лётчиком и наставником в своей профессии и по жизни. Этот замечательный человек увлёк авиацией не только сына своей старшей сестры Алексея, но и своего сына и сына Алексея Николаевича, которые стали также командирами воздушных судов. Вот такая увлечённость авиацией старшего сына Слободских привела к образованию плеяды авиаторов, продолжателей дела отцов по настоящее время и, надо полагать, на всю оставшуюся жизнь.

На повествовании о славном семействе Слободских я ещё остановлюсь позже.

КРЫЛАТЫЙ «МЕТЕОР»

Наступало раннее летнее утро, готовимся отправиться в Октябрьское. У пристани речного вокзала Самарово на водной глади стоял в лучах появившегося солнца сверкающий серебром пассажирский теплоход. Это было судно на подводных крыльях, готовое к отходу по маршруту до Берёзово через Октябрьское и другие населённые пункты на Оби.

Расписание движения скоростных «Метеоров» рассчитано, исходя из светлого времени на Оби, в целях безопасного плавания во избежание столкновения с плавником из брёвен, коряг и другими объектами, представляющими опасность



Встреча спустя 50 лет с моим другом детства Геннадием Петровичем Белим

для судоходства. Шесть часов утра по самарскому времени. Несмотря на раннее утро, на пристани вокзала много провожающих и звуки известной мелодии «Прощание славянки».

Приняв на борт максимально допустимое количество пассажиров с их ручной поклажей и багажом, занявшими, казалось, всё свободное место в проходе между рядами кресел салона, судно как-то торжественно отвалило от речного вокзала и, развернувшись, двинулось на выход из Иртыша на встречу с могучей Обью.

Над речной гладью ещё оставался лёгкий утренний туман, постепенно рассеивающийся от лучей восходящего солнца. Постепенно увеличивая свой ход, корпус крылатого «Метеора» почти вышел из водоизмещающего состояния, судно легко достигло скорости более тридцати узлов.

«Метеор» легко продолжал скользить вниз по течению Оби на встречу с моей

малой родиной. Мимо «пролетали» берега с населенными пунктами один за другим, где судно останавливалось независимо от того, большой посёлок или малый. В этом преимущество малого флота по сравнению с пассажирскими лайнерами. Последние могли останавливаться только в сравнительно значимых пунктах с достаточными глубинами у пристаней от Тюмени до Салехарда. С появлением судов типа «Метеор» проблема сообщения между малыми населенными пунктами на Оби в летнее время была в значительной мере решена. Несмотря на многие остановки, численность пассажиров на судне почти оставалась близкой к номинальной, одни прибывали, другие уходили в населенных пунктах.

Вот вдалеке открылось и Заречное - моя милая родина. Но там «Метеор» из-за малых глубин не может подойти к берегу, и пассажиры вынуждены выходить в Малом Атлыме, находящемся поблизости от Заречного. Говорят, что Заречное также не узнать, превратился, слышал, в вахтовый поселок для нефтегазовиков.

Так это или нет, но пока мне туда не удалось добраться из-за дефицита времени пребывания, но намерение посетить Заречное остаётся, ведь я здесь был рождён. Здесь же похоронен мой дед Сергей Иванович, который учил меня в детстве нехитрым премудростям жизни. А пока только удалось кое-что ухватить видеокамерой с борта крылатого судна.

Расстояние от Самарово до Октябрьского около двухсот пятидесяти километров, которые бы «Метеор» смог преодолеть без остановок за три часа, но, следуя согласно расписанию со многими остановками, он прибыл в Октябрьское через шесть часов, ровно в полдень по местному времени.

ОКТЯБРЬСКОЕ

Миновали небольшое село Большой Камень. Я стал вглядываться в сторону приближающегося Октябрьского, невольно отыскивая белокаменную церковь, которая своей архитектурой выделялась ещё издали. Но сейчас среди новых строений трудно было обнаружить её.

Подходили к обычному дебаркадеру с названием «Октябрьское», представляющему пристань. Он стоял поодаль от крутого подъёма на взгорье посёлка. Было заметно, что произошёл сброс уровня воды в Оби после весеннего половодья и песчаный берег реки значительно оголился.

Раньше здесь, у самого крутого косогра, были расположены ряды деревянных складов, стоящих на сваях. Эти склады служили для хранения товаров, завозимых в посёлок летом пароходами, как единственным путём в снабжении района. От этих складов остались лишь места остовы свай, напоминающие об их былом существовании. Необходимость складов здесь отпала, наверное, после прокладки железнодорожной ветки с Урала на Приобье, являющейся конечной станцией, расположенной на левобережье реки недалеко от Октябрьского. Поэтому завоз необходимых товаров и снабжение для Октябрьского и района в целом стали проще зимой и летом через Приобье, за исключением межсезонья в период ледостава и ледохода на Оби.

Нас встречали земляки не только хорошей погодой, но и сибирским гостеприимством. Подъём от дебаркадера пристани до верхней террасы, где находится центр посёлка, следовал также по традиционной многоступенчатой лестнице с промежуточными площадками. А на крутом яру по-прежнему стоят нетронутые, как монументы, те же красавицы ели, которые были запечатлены ещё на фотографиях нашего детства. Преодолев подъём, оказываешься на терраске, где рань-



ше находилось здание речной пристани с залом ожидания. Этого здания уже давно нет, зато есть стоянка такси, которые за пятьдесят рублей доставят в любую точку посёлка.

За полвека здесь произошли большие изменения. Последний раз я был здесь вместе с мамой пятнадцать лет назад. Даже за это время много изменилось, включая смену политического строя. Сказывалась здесь занятость людей, проживающих в регионе развивающейся нефтегазовой отрасли, повлиявшей на благоустройство посёлка. Произошла замена старых деревянных строений новыми зданиями средней школы и поликлиники. Появилось современное дорожное покрытие улиц для автотранспорта, которого в наше время не было вовсе. Через речку Кондинку, где мы купались в жаркие летние дни, построен добротный пешеходный мост. Замечательно и то, что большинство домов со всеми удобствами, о которых нам не приходилось и мечтать. Даже наш бывший дом на косогоре, построенный отцом с дедом, и оказавшийся случайно в книге «Октябрьский район», тоже газифицирован. Телефон с телевидением здесь стали обычными, как и такси.

Но вот что интересно, после смены политического строя в России началось

какое-то покаяние власти перед народом, утратившим за годы советской власти веру в Бога. Началось возвращение соборов православной Церкви с реставрацией храмов и монастырей. Ждет своего часа и храм в Октябрьском. Возведённая здесь три с половиной века назад Свято-Троицкая церковь на заре советской власти после попытки её взорвать была сильно повреждена, перестав существовать по своему прямому назначению.

Большевики, проводя жёстко свою политику борьбы с религией, уничтожали не только верующих, но и их храмы, где они молились своему Богу. Верующим людям, коими являлись большинство из прихожан, будучи высланными из различных губерний Сибири и других волостей России, приходилось со смирением переносить утраты храма и тяготы своей незавидной судьбы. Что оставалось бедным христианам, оставшимся в живых, где им молиться и просить Бога «спаси и сохрани»?! Оставалось только одно – уходить в «подполье», используя для этого неказистые дома, неброские для НКВД и их стукачей. По сути, в них образовывалось нечто, представляющее «молельные избы».

В моей детской памяти таким домом остался 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 старушки на молебны, в том числе и моя бабушка Катя. В тех условиях энкэвэдэшного сыска и доносов было весьма трудно проводить простые христианские обряды, включая крещение новорожденных и детей, родители которых пожелали свершить это священное действие.

В оставшихся помещениях ликвидированной большевиками церкви чего только не было: и склады, и помещение для демонстрации кинофильмов, и телеграф...

Но уже говорят, что существует проект реставрации и восстановления разрушенной архитектуры древнего собора. Если это произойдёт, то облик Октябрьского с восстановленной белой церковью сразу же будет неузнаваемым. Счастливый день наступит и для древнего собора, который опять будет видимым в окрестностях издалека, и для жителей поселка.

В настоящее время все новшества, произошедшие здесь, и, которые ожидаемо произойдут, позволили районному центру Кондинск-Октябрьское придать статус посёлка городского типа. Удивительным кажется то, что досюда дошла цивилизация даже в спорте, о некоторых видах которого в наше время и думать не могли. Подтверждением тому явилось проведение отделом физической культуры и спорта местной администрации соревнований по таким экстремальным видам спорта, как «Буря-шоу» зимой, а летом организация районных соревнований среди любителей воднолыжного спорта, которые, надо полагать, станут здесь традиционными. А еще армспорт...

И посёлок городского типа становится привлекателен по-своему, меняя свой исторический облик постепенно в течение более четырехсот лет.

Исходя из этого возраста, сороковые годы прошлого столетия кажутся недав-

ними, но и за это время изменилось много, хотя бы по занятости населения в тех отраслях, которые были на то время здесь, в Кондинске, и уровню жизни его жителей. Как помнится, здесь была-то всего тройка больших улиц, названных в соответствии с идеологией политического строя: Советская, Ленина, Калинина и только две улицы почему-то назывались Подгорная и Заречная. А дома в таких местечках, находящихся на периферии поселка, как Половинка, эмтээсовские, рыбзаводовские, а позже и сплавконторские, не были приписаны к улицам, а обозначались по принадлежности к организации.

Исчез и деревянный мост, без которого бы в ту пору во время половодий невозможно было пройти из центра посёлка к МТС. Между домами всего посёлка были уложены деревянные тротуары. Однако в распутицу с одного тротуара на другой без добрых сапог невозможно было пройти. Но это ушло в прошлое и в настоящее время проблема бездорожья как-то решена, но не совсем, поскольку посёлок продолжает расширяться своим новостроем.

Казалось бы, что только могучая река Обь и её тайга с урманам, раскинувшись на берегах, не претерпели изменений. Но это не так. С берегов реки исчезли некоторые мелкие посёлки из-за развала колхозного хозяйства в них, а за счёт развития нефтегазовой отрасли образовались новые поселения и расширились некоторые старые. Развиваясь, эта отрасль вынуждена была прокладывать трассы трубопроводов. Вследствие этого, к сожалению, фауна и флора оказались ранены, тайга с её кедровыми рощами деревьев-великанов поредела.

После приезда было решено посетить местный погост, где покоятся мои Симоновы - дедушка с бабушкой и брат. Последний раз я кладбище посещал пятнадцать лет назад вместе с мамой. На то время надо было обновить ограду, которую доставили из Приобья, где она была изготовлена Володей Слободсковым. С ним же мы её установили под могучим кедром, растущим на кладбище первым справа при подъёме на гору по лестнице. За неделю до настоящего прибытия в Октябрьское через сестру Володи – Руфину Александровну были заказаны три креста. Они предназначались для замены старых крестов и были сделаны точно к нашему прибытию.

После доставки и переноса их к месту подготовки у дома Марии Александровны (старшей сестры Володи) произошёл неожиданный случай. Старушка, стоявшая за углом дома, при появившемся первом кресте стала креститься, но при появлении второго, а за ним и третьего креста она, молясь, стала на колени, представив наше действие за некий крёстный ход. Пришлось сделать пояснения увиденного ею. После подготовки кресты были принесены на гору кладбища и установлены на соответствующих местах. Не без помощи четырёх сестёр Слободсковых (Муси, Люси, Тани и Руфины) мы облагородили площадку с оградкой, всё получилось хорошо.

Следует отметить, что тот кедр внутри оградки был посажен бабушкой при похоронах деда Александра. Он примерно мой ровесник и, вымахав, из малыша-

кедрёнка превратился в могучее дерево с кроной, увенчанной светло-коричневыми шишками. В момент нашего появления этот кедр самопроизвольно сбросил несколько своих плодов. Обычно кедровые шишки созревают в период конца августа и начала сентября. Но здесь было начало августа и этот факт трудно объяснить прошедшим жарким июлем и соответственно ранним созревaniem плодов. Но это коснулось только единиц плодов, остальные созревали в обычные для здешних мест сроки. Всё-таки интересно было узнать причину этого явления, а на тот момент это выглядело, как послание нам, живым, из мира ушедших, что жизнь продолжается.

А на соседнем дереве через дорогу семейство бельчат устроило, как бы для нас, необычное шоу-карусель. Это зрелище представляло, наверное, их игру в догонялки или кто раньше спустится по дереву вниз, а затем возвратится к вершине его. Они носились, сломя голову, и не обращали никакого внимания на наше присутствие. Им было всё нипочём. Они, резвясь, радовались этой прекрасной жизни, в которую, надо полагать, недавно вступили.

После завершения работ на кладбище мы отправились искупаться в Оби. После жаркого дня, как в детстве, было приятно бултыхнуться в прохладные воды и отмахать саженками по речной глади, как будто это было недавно. Но, к сожалению, наше детство было давно. Тем не менее, было приятно «побывать» в нём, пройдясь по знакомым местам.

Мой брат Игорь Симонов, прибывший из Москвы сюда впервые, смотрел с восхищением на красавицу Обь еще с борта «Метеора», поражаясь её масштабностью и красотой берегов. Ему было всё интересно, ведь здесь прошла жизнь его бабушки с дедушкой, юность его отца Симонова Виктора Александровича, который в 1943 военном году, окончив здесь 9 классов Кондинской-Октябрьской школы, со своими сверстниками ушел защищать Родину. В своё время они учились вместе со старшими сёстрами Слободсковыми - Катей и Марией Александровной Канашовой.

Побывав в центре посёлка, мы отправились от дома Марии Александровны логом в сторону домов бывшей МТС. Заметно, что здесь произошли небольшие изменения. Это коснулось замены ветхих изб на новые деревянные дома с теми же дощатыми тротуарами, которые и перекинута через ручей. Справа открылась крутая гора, которую мы «брали» с Володиёв Слободсковым, скатываясь с неё зимой на лыжах в нашем детстве. Позже у подножия её был построен дом со-сланным эстонцем по фамилии Лухт, работавшим в МТС. Интересен он был тем, что на разработанном приболотном участке выращивал с хорошим урожаем все корнеплоды и ягоды. Трудолюбивый был и мастеровой человек, пользовавшийся уважением в МТС.

Далее от этой горы открывался на косогоре наш старый дом, построенный в 50-е годы моими отцом и дедом. Он стоит на весёлом месте и даже запечатлён на странице 121 в хорошо изданном цветном фотоальбоме «Октябрьский район»,

который мне достался подарком через музей от сестёр Слободсковых, и я очень дорожу им. Так вот этот бывший наш дом после отъезда родителей перешёл в управление коммунального хозяйства посёлка. После этого там проживали два жильца, поделив его, как можно было, сделав с западной стороны дополнительную пристройку в виде сени. При подъёме из лога в углу участка была здесь раньше наша баня, а с противоположной стороны на ровном месте стоял хлев для скотины и кур. Когда мы въехали после постройки в этот дом, мы не могли нарадоваться ему. Он был первым домом на участке МТС, построенным отцом на выделенную ему ссуду. Хотя он и был в ту пору, как все, с печным отоплением, и воду носили из ручья, но просторным, и мы его любили. Но прошло время, и дом, оказавшийся без хозяина и при временных жильцах-постояльцах, несмотря на проведённый к нему газ, стал «умирать».

Из-за нахлынувших воспоминаний мы зашли на усадьбу, заросшую диким бурьяном. Бани уже не было, наверное, «ушла» на дрова, хлев и подворье сгнили. Молодая хозяйка, позволившая нам любезно взглянуть на наше прошлое, объяснила, что они недавно купили всё это и в перспективе намерены строить новый дом для своей молодой семьи на этом прекрасном месте. Жизнь продолжается.

Недалече по переулочку мы подошли к бывшему МТСовскому четырёхквартирному дому. До постройки своего дома здесь мы проживали соседями с моим добрым старым товарищем Геной Белим, отец которого Пётр Филиппович также работал в МТС главным механиком. Соседями по этому дому также были Николай Сергеевич Барышников и Соскин Иван Яковлевич. В то время дом нам казался большим. Он сохранился, но как-то присел от времени, стал невзрачным с возрастом около 70 лет. А ведь здесь жило тоже большое семейство Слободсковых, здесь прошло наше с ними босоное детство.

Далее, в сопровождении сестёр Слободсковых Руфы и Тани, приехавшей из под Красноярска, проследовали к речке Кондинке, на берегу которой, на улице Заречной, стоял дом моего и Игоря деда Александра. Но, увы, этого дома уже давно нет, остался только ручей от той речки, где я когда-то пытался научить плавать курицу, и та горка, на которой меня катал на лыжах мой дядя Витя-отец Игоря, моего двоюродного брата. Всё это было в прошлом веке, в котором можно побывать только во сне или в воспоминаниях о молодых родителях, ушедших безвременно родственниках, бабушках и дедушках.

Пару вечеров были посвящены радостным встречам с пятью (это надо же!) сестрами Слободсковыми, покоровшими нас своей добротой, заботой и душевностью, которые свойственны всему их большому семейству. За чашкой чая посидели со своими сверстниками и соучениками Машей Шлыковой с Васей Короликом, Юлей Шмигельской и Володей Алабышевым. Вторая встреча с ними произойдёт здесь через полгода на вечере встречи выпускников Октябрьской средней школы.

Получив приглашение из школы, стал собираться. Но в зимнее время дорога в

Сибирь несколько отличается, по сравнению с летним периодом. Дело в том, что зимой прямые авиарейсы из Санкт-Петербурга до ближайшего аэропорта от Октябрьского, как Нягань, отсутствуют. Как и на Ханты-Мансийск, все рейсы идут через Москву. Поэтому оставался вариант следовать железной дорогой до Приобья с пересадкой в Екатеринбурге.

В целом дорога не была утомительной даже с непродолжительным ожиданием в Екатеринбурге посадки на поезд, следующий до Приобья. Время в дальней поездке железной дорогой, как обычно, протекает незаметно. Оно коротается, как правило, за чтением и чаями с перекуской, занятыми разговорами с интересными попутчиками и остановками поезда в незнакомых местах, особенно интересными на фоне зимнего пейзажа. Таким вот образом путь из Санкт-Петербурга в Октябрьское и обратно составил пять с половиной суток.

Но кончилась железная дорога и начался зимник, по которому пассажиры из Приобья доставляются в Октябрьское автобусом с высокой проходимостью. В автобусе уже не было свободных мест, и он отправился точно по расписанию. Хотя дорога была несколько приметена прошедшей метелью, но автобус двигался уверенно по назначению, переваливаясь с боку на бок, как судно по морским волнам. Обычный бы городской автобус здесь не прошёл. А этот, выполненный на базе «Урала», являющимся самым популярным из автотранспорта для районов Сибири и Заполярья, оказался самым подходящим местным автобусом.

Вот и миновали Обь по льду, наш «корабль» также успешно преодолел подъём в Андре и весело побежал к конечной своей остановке. Октябрьское встретило нас своим снежным убранством и бодреньким морозцем около пятнадцати градусов. Вновь приятная встреча за чашкой чая с тремя сёстрами Слободскими и Сергеем Пинягиным. Как со старыми добрыми знакомыми приятно было повидаться с Александром Ивановичем Сыченко, прибывшим вместе с Алевтиной Тимофеевной из Тюмени. Оба они известные в Октябрьском и в своё время много отдали здесь своего труда, отработав в школе и в местном рыбозаводе.

А следующее утро уже обернулось 30-градусным морозом. Но он не повлиял на наличие в специализированном магазине живых цветов, которые были так необходимы для вечера встречи. Удивительно всё-таки, как изменилась здесь жизнь! Цветы как будто бы утречком были сюда доставлены из тёплых краёв, несмотря на сибирский мороз. Я встретился с первым лицом, который инициировал и был причастен к организации вечеров встречи выпускников четверть века назад, которые стали традиционными в середине марта. Это была Алевтина Тимофеевна Сыченко. Встретившись с нею, мы отправились в непривычное для нас новое здание школы.

Прошло столько лет, и вот, разъехавшиеся по разным районам, городам и краям страны, выпускники после 10, 20, 30, 40 и 50 лет, бросив дела и суету будней, собирались в этой школе, приехав из ближних и самых дальних мест своего проживания и работы. Это молодые люди и совсем седовласые, но все они прибыли на вечер встречи со своей юностью, пытаясь остановить хоть на миг бег своей жизни, вспомнить старенькую деревянную школу и пионерский костёр с лагерем на Серебрянке.

Следует отдать должное действующему руководителю музея Октябрьской средней школы Слинкину Андрею, приложившему много усилий, чтобы собрать

столько выпускников и организовать этот великолепный праздник. Выпуск 56-го года прошлого столетия представлялся двумя классами. Из десятого «А» нас оказалось двое: Мария Александровна Королик (Шлыкова) и я. Присутствовавшую на встрече и учившуюся с нами с первого по седьмой класс Юлию Шмигельскую мы считаем своей соученицей. Из выпускников же десятого «Б», классным руководителем которого была Алевтина Тимофеевна Сыченко, прибыло пять «девочек». Для Алевтины Тимофеевны это был первый выпуск в её педагогической карьере. Небольшое количество наших выпускников можно было бы объяснить,



Удачная охота

кроме обычных житейских причин, и довольно высокими ценами авиа и железнодорожных билетов, что могло сдерживать поездки на вечер встречи, особенно издалека. Из членов нашей семьи, заканчивавших здесь школу, были моя сестра Валя и два брата, один из которых, Игорь, окончил с серебряной медалью и работает в Кемерово. Наш младший брат Коля, классным руководителем которого также была Алевтина Тимофеевна, после школы окончил Высшее инженерное

морское училище имени адмирала С.О.Макарова и работал так же, как и я, в Мурманском морском пароходстве. В районе Новой Земли произошёл групповой несчастный случай, где наш Николай Дмитриевич трагически погиб. Вечная память ему!

После построения поклассно и торжественной линейки нам удалось посидеть за партами, вспомнить ушедших наших учителей, после чего состоялся импровизированный концерт с выступлениями участников встречи. Особенно в этом отличились выпускники 66-го года, где было два десятых и один одиннадцатый класс (класс нашего погибшего Коли, которого здесь помнили).

Группа выпускников этого года была самой организованной и довольно многочисленной. Они постоянно поддерживают связь со школой и на эту встречу заранее подготовились серьёзно - с фото и литературным монтажом их сегодняшней жизни под звуки знакомой нам мелодии «Как молоды мы были ...», исполненной выпускницей Ольгой Нартымовой. Среди этих ребят я встретил троих лётчиков, один из которых - Юрий Мальцев - является действующим командиром пассажирского авиалайнера и проживает в Тюмени. Они были соучениками моего младшего брата.

Самым замечательным в концерте было прекрасно поставленное выступление самых молодых участников студии детской художественной самодеятельности. Их выступление оставило неизгладимое впечатление о талантливости подрастающих мальчиков и девочек старо-нового Октябрьского.

Вот и закончился вечер встречи и воспоминаний под звуки мелодии школьного вальса. А через год он традиционно повторится, но уже с новыми участниками очередных выпусков Октябрьской средней школы. Хочется пожелать им и организаторам этого прекрасного праздника в школе доброго здоровья, новых творческих успехов. И так держать!

Прощай, наша дорогая Кондинско-Октябрьская средняя школа, мы уезжаем и надеемся ещё увидеться. А пока говорим: «До свидания!»

Однако, оставляя в своём сердце чудные воспоминания о нашем замечательном сибирском крае, позвольте мне закончить их прекрасными словами стихотворения Альбины Петровны, сестры моего товарища Геннадия Петровича Белым, написанными в 2001 году:

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

*Вот и туман, застилающий низких лугов окоём,
Вот и закат, догорающий в сердце вечернем моём.
Кедров смолистых дыхание, берег, стрекозы и зной,
Даже в минуты прощания вы остаётесь со мной.*

Глава 2

Училище

*О, сколько нам открытий чудных
Готовят просвещенья дух
И опыт, сын ошибок трудных,
И гений, парадоксов друг,
И случай, бог изобретатель.*

А.Пушкин

Вот и приехали поступать в Ленинградское мореходное училище Министерства морского флота, образованного в 1945 году. До 1955 года здесь была академия для подготовки руководящих работников ММФ, необходимых кадров в бурно развивающейся отрасли морского торгового флота страны. Строился большой новый флот, для которого были необходимы грамотные специалисты на смену тем кадрам, которые после войны готовились на ускоренных курсах при пароходствах.

Здание училища производило хорошее впечатление. При входе в него открывался прекрасный вестибюль с колоннами, из которого прямо две лестницы вели в жилые помещения, а направо и налево другие две лестницы вели в учебные помещения. На проходной училища находилась вахтенная служба, состоящая из дежурного офицера по училищу, помощника дежурного и вахтенного с рассыльным. Все они были из числа курсантов училища, а помощник дежурного назначался из старшекурсников.

В училище готовили специалистов для ММФ по двум специальностям: судоводительское отделение и радиотехническое. Но поскольку при училище был курс военно-морской подготовки, то выпускники нередко оставались на службе в ВМФ. После закрытия академии училище стало располагать помещениями для жилья курсантов, а учебные классы с лабораториями находились в двух других крыльях. В этом же здании находился большой актовый зал для демонстрации кинофильмов и проведения художественной самодеятельности с вечерами отдыха курсантов. Здесь же была библиотека художественной и учебной литературы. Внизу направо 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 было неплохо поставлено дело со спортом, имелся свой спортзал со строящимся стадионом и водной базой, расположенной на левом берегу Невы рядом с проспектом Обуховской обороны.

Начальником училища в то время был капитан первого ранга Арский Фёдор Михайлович, позже его сменил Ковальчук Виктор Семёнович. Начальниками судоводительского и радиотехнического отделений были соответственно Катин И.И. и Писарев В.А. На каждом отделении обучалось по четыре роты, во главе которых стояли командиры рот из числа офицеров ВМФ. Последние подчинялись начальнику организационно-строевого отдела училища, в то время им был Войтов М.К. Педагогический состав училища был высококвалифицированным.

В училище раньше принимали юношей после седьмого класса, но с 1954 года стали принимать только с образованием десять классов. Для желающих посту-

пить в училище были открыты подготовительные курсы, посещать которые могли проживающие в городе. На эти курсы шли в основном те, кто отслужил в армии, работавшие на буксирах Портового флота и в других организациях города после окончания 10 классов средней школы. Приехавшие перед вступительными экзаменами юноши из других районов страны были размещены, как абитуриенты, в общежитии училища, расположенном на последнем этаже в полукруглом помещении и из-за своей формы названном курсантами «колбасой». Для допуска к экзаменам все поступающие должны были пройти медицинскую комиссию при училище.



Училище. 1958 год. Ленинград

Кроме подготовки к экзаменам нас, абитуриентов, привлекали к разным хозяйственным работам при училище и строительству училищного стадиона. На то время из училищ, пожалуй, только в этом был свой стадион, находившийся в стадии завершения, а рабочих представляли курсанты и частично мы - абитуриенты,

проживающие в общежитии. Нас поэтому сразу поставили на довольствие при курсантской столовой. Так что процесс подготовки к экзаменам был приемлемо-совместимым с названными работами при училище, где иногородние могли сдружиться, создав свой безобидный коллектив мальчишек, мечтавших о море и дальних океанских плаваниях. В свободное время, естественно, знакомились постепенно с достопримечательностями великого города.

Вступительные экзамены в училище, поскольку оно представляло среднее техническое учебное заведение, состояли из сочинения по русскому языку и математике устно и письменно. Для некоторых из нас, имевших уже определённый опыт сдачи и готовившихся ещё дома, вступительные экзамены не составили особого труда, набрали при этом аж пятнадцать баллов. Опыт сказался!

Итак, мы, уже сдружившиеся – Филичев Женя, Жданов Володя, Слава Бобович и я - стали курсантами, и нас ожидало здесь много интересного. Почему мы поступили сюда, а не в высшее училище? По-мальчишески мы оценивали так: во-первых, в высшем надо было учиться 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. Однако несколько позже мнения по этому вопросу будут иными, но это произойдёт потом, когда мы будем постигать опыт работы в качестве штурманов.

Из вновь поступивших курсантов на судоводительское отделение была сформирована рота численностью около 95 человек, командиром которой был назначен капитан второго ранга Быковцев Анатолий Григорьевич – замечательный педагог и уважаемый человек. Он в то время учился в военно-морской академии и спустя пару лет после окончания её был переведён по службе на Дальний Восток. Мы очень сожалели, оставшись без такого «отца», заботившегося о нас всех. Позже к нам командиром роты был назначен капитан третьего ранга М.Г. Костин. Рота состояла из трёх взводов, в каждом из которых было по два отделения. Старшиной роты и помощником старшины назначались курсанты, прошедшие службу в армии, а комвзвода и командирами отделений назначались курсанты, более подходящие на эти роли. Вот вкратце была такая организационная структура, свойственная, наверное, всем училищам того времени.

Распорядок дня в училище был следующий. Подъём в 7.00, затем следовала зарядка, уборка постели и туалет, завтрак, утренняя поверка перед занятиями, начинавшимися с 9.00 до 15.00 с перерывом на обед, далее следовала самоподготовка до ужина в 18.00. Приём пищи производился в столовой поротно для исключения толканий и суеты.

Каждый день до ужина в вестибюле училища происходил развод курсантов. Для несения очередных нарядов по училищу от каждой роты назначались курсанты дежурными по камбузу, столовой и другим объектам. Кроме того, на плацу училища проводились строевые занятия. Вечером состоялись занятия в спортивных секциях и в курсантской художественной самодеятельности, которая была поставлена в училище довольно хорошо. В таком вот порядке проходила каждая

неделя с увольнением в город в субботу вечером и в воскресенье. Для курсантов, проживающих в городе, увольняться можно было с вечера субботы и до утра понедельника. Это больше касалось «женатиков». Так вот они и «мучались», женившись рано, а может быть, такое происходит с ними и по сей день.

В училище особое внимание уделялось изучению иностранного языка, и это нам было понятно. Международным языком моряков всего мира по сей день является английский язык. И этот фактор явился определяющим при формировании взводов в нашей роте. Распределение курсантов было по следующему принципу. Курсанты первого взвода те, кто изучал в школе английский язык; второй – те курсанты, которые пришли из школы с немецким языком. А третий взвод был сформирован непонятно по какому из принципов, скорее всего из тех, кто не вошёл в первых два. Каждый из взводов еще был разделен на две подгруппы с тем, чтобы преподаватель мог больше уделять внимания каждому курсанту в его систематической работе над языком.

Мне посчастливилось после немецкого начинать изучать азы английского языка у нашего преподавателя Грудинки Александры Васильевны. У других моих коллег была преподавателем Кутузова В.Т. Но скажу, не умаляя профессионализма других наших уважаемых преподавателей английского языка, «наша Шурочка», как мы ласково и любя звали Александру Васильевну, была прекрасным педагогом, имела большую практику языка, будучи в своё время в США. Она была требовательна и в то же время терпеливо относилась к тем, кому язык давался с трудом. Она имела свой подход к каждому из курсантов, как уже изучавших английский, так и тех, кто начинал изучать его с нуля. Разумеется, как и везде, без усидчивости, тем более в сжатые сроки, язык не пойдёт. Приходилось сидеть над ним, используя на то время скромное пособие, изданное в стенах училища. В настоящее время эти возможности изучения языка настолько велики, что не знать языка уже считается не современно.

Но возвратимся в то время, когда уже к концу второго семестра некоторые из нас, «прилежисты», могли участвовать в проводимом импровизированном конкурсе среди своих однокурсников, показывая неплохие результаты. Я по сей день храню, как памятный сувенир, разговорник английского языка, полученный из рук нашей уважаемой Александры Васильевны. Знания языка, которые она нам дала в стенах училища, позволяли нам совершенствовать его в периоды плавательских практик и в дальнейшей своей работе на флоте.

В программе подготовки будущих мореходов было достаточно 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 увлекали нас интересными примерами из своей практики, преподносив это порой с большим юмором, который позволял нам усваивать дисциплину. Одними из таких были преподаватели Белан (теория устройства судна) и Суворов Владимир Иванович (судовые силовые установки). Последний был из опытных старших механиков Балтийского морского пароходства и дело своё знал не понаслышке. Владимир Иванович был действительно эрудированный инженер, он находил контакт с любым курсантом, объясняя попу-

лярно в доходчивой форме свою дисциплину. После окончания первого послевоенного выпуска ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова он прошёл путь от моториста до старшего инженер-механика и о флотской службе мог рассказывать много и с увлечением. Превосходно владея чувством юмора, Владимир Иванович интересными примерами из своей работы заставлял нас невольно слушать с большим интересом излагаемый вопрос. Он в шуточной форме мог посмеяться над своими коллегами-механиками, но и не забывал «прокатиться» по судоводителям и капитанам, которых мы будем представлять в будущем. Оригинальными эпизодами из своей практики он поучал нас, как надо устанавливать деловой контакт с механиками и, особенно, со старшим механиком, и как при случае следует спросить за их «дела».

Другим не менее интересным был преподаватель, который давал нам азы морской науки. Это был известный на Балтике старейший капитан дальнего плавания Шмидт Виктор Андреевич. Он был весьма эрудированный и интеллигентный человек с привлекательной осанкой, одевался со вкусом, костюм его, как говорится, был с иголочки. В нашем понимании, да и, наверное, для всего училища Виктор Андреевич был образцом для подражания настоящего капитана дальнего плавания.

Как бы хотелось этого пожелать и современным капитанам, забывшим морские традиции и далёким от роли воспитателей и наставников, не говоря о примере для подражания молодым офицерам. Пусто и нет того флота после развала морской державы и пресловутой «прихватизации»! Такие вот имеем времена.

Но возвратимся к Виктору Андреевичу. Он в свое время работал на самых разных судах того времени и периода войны. Он был капитаном и на учебных парусных судах как «Сириус» и «Кодор», где курсанты училищ проходили морскую практику. Морское дело, как и положено специалисту с большой буквы, он знал превосходно. Лекции его во всех деталях были увлекательны и доходчивы. Со всей строгостью он требовал от нас серьёзного отношения к выбранной нами специальности, неустанно повторяя при этом, что море не прощает халатности и ошибок судоводителей и капитана в особенности, несущего ответственность за экипаж, груз и корабль в целом. Мы его уважали, но в то же время как-то и побаивались его строгого спроса здесь, в аудитории, а на судне бы, наверное, ещё более.

О курсантском досуге и вечерах отдыха. О них заранее объявляла афиша клуба и комитет комсомола училища, возглавляемый секретарём организации, бывшим выпускником Широковым Олегом. Курсантский клуб представлял собой помещение на третьем этаже, выполненное в стиле советских кинотеатров овальной формы с большим фойе. Его директор щепетильно относился к проводимым мероприятиям.

В нём проводились концерты курсантской самодеятельности и концерты приглашённых артистов, демонстрации кинофильмов и курсантские балы. Последние пользовались большой популярностью у девушек города и особенно у подружек курсантов Невского района, где находилось училище. Каждый курсант мог получить приглашение для своих знакомых. Они раздавались загодя, чтобы можно было уведомить приглашаемых на вечер отдыха, которые обычно проводи-

лись в субботние дни. Некоторым из нас приходилось передавать пригласительный билет через своего коллегу, проживающим рядом с адресатом.

После окончания учебных часов 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 приглашённый оркестры. Встреча приглашённых девушек происходила в колонном вестибюле, куда они проходили через КПП училища. Курсанты выглядели по-праздничному: отглаженная форма с надраенными ботинками и пряжкой флотского ремня, морской тельняшкой и безупречным гюсом (воротник форменки), а в особых случаях с белыми перчатками. Конечно, всё это нравилось девочкам. У парадной училища всегда можно было встретить их, желающих побывать на вечере и познакомиться с курсантами, будущими мореходами. И, как обычно, им удавалось осуществить свою мечту, поскольку обладатель пригласительного билета появлялся у парадной своевременно.

Особенно красочными выглядели курсантские новогодние балы, это было паломничество для девочек. Большая новогодняя ёлка стояла в мраморном вестибюле, вокруг которой вальсировали будущие капитаны и радисты со своими дамами и приглашёнными подружками. Так начинались знакомства, переходившие



Октябрьское. Встреча с друзьями. Гоша Яковлев. 1958 г.

в хорошую дружбу молодых людей, которые, надо полагать, в большинстве случаев заканчивались свадьбой.

О спорте. Как уже упоминалось – спорт в училище был поставлен довольно хорошо, поскольку был свой стадион, своя база плавсредств на Неве, а позже и появился свой плавательный бассейн. В наше время можно было видеть на нашем стадионе на тренировках олимпийского чемпиона в беге на 10000 метров В. Цимбалюка. А под руководством тренера Михаила Семёновича Рейзена команда по водному поло «Водник ЛМУ» играла на первенстве Союза, занимая призовые места в чемпионате. В ней играли наши курсанты - Коля Степанов, Олег Павлов и другие.

Команда волейболистов выступала успешно на первенстве города и среди учебных заведений. В ней играли курсанты Генрих Леонидович Ситкевич (в будущем станет начальником училища) вместе с начальником радиотехнического отделения Виктором Писаревым. Также успешно выступала команда баскетболистов, в которой играли наши ребята Юра Бычков, братья Олег и Слава Калинины.

Возглавлял физкультуру и спорт в училище Боговец Николай Николаевич, а лёгкой атлетикой и лыжным спортом руководил Анатолий Степанович Заблочный, бывший призёр традиционного многокилометрового забега «Дворцовая площадь – Пушкин». Сразу же после поступления он занялся с нами осенними кроссами, а с появлением снега – лыжами. В команде сильными лыжниками являлись в основном курсанты радиотехнического отделения, находившиеся больше при училище. В их числе Женя Ковалёв, Слава Лукин, Слава Вербицкий. Для меня было удовольствие с ними выступать, выигрывая на всех дистанциях лыжных гонок. Кроме меня из судоводов, как называли курсантов судоводительского отделения, в команде из нашей роты были мои друзья Женя Филичев, Боря Телегин и Володя Жданов. Тренировочные сборы и гонки мы проводили под Ленинградом в Кавголово или Токсово. Однако из-за продолжительных отрывов от училища на плавательские практики нам, курсантам судоводительского отделения, приходилось уходить в плавание в разгар больших соревнований.

Но на втором курсе училища нам предстояло пройти стажировку матросами на кораблях ВМФ. Так, после очередных гонок в Подмосковье я с товарищами был направлен в Кронштадт на крейсер «Адмирал Макаров», где уже находились наши курсанты. В период войны бывший немецкий крейсер под названием «Нюрнберг» был передан СССР по репарации из побеждённой фашистской Германии. Матросская стажировка была для нас, спортсменов, короткой и особых трудностей не представляла, и нам не приходилось слышать, тем более встречаться с таким явлением как дедовщина на флоте, отсутствовавшей на то время на кораблях, да, пожалуй, и в армии тоже.

ПАРУСНАЯ ПРАКТИКА

Ещё до поступления в училище мы много были наслышаны об удивительных походах нашего учебного парусного судна-шхуны «Кодор». Рассказы курсантов старших курсов об этих плаваниях нагоняли на нас романтические мечты о дальних странствиях по неизвестным нам морям и океанам. Мы с нетерпением ожида-

ли экзаменационной сессии и окончания первого курса. Вот и наступила долгожданная весна, а за ней и пришло время сдачи экзаменов, определивших окончание первого курса обучения в училище.

Началась подготовка к уходу курсантов на плавательскую практику, но главным оставался вопрос с открытием визы, дающей право выезда за границу. Однако не всем курсантам из нашего братства было суждено уйти в дальнейшее заграничное плавание после первого курса.

После окончания первого семестра командир роты приступил к подготовке наших документов для визирования. Каждому из курсантов необходимо было лично заполнить свои анкетные данные в формате четырёх страниц, включая данные о родителях. Как известно, в те времена мир был разделен идеологически на два противостоящих лагеря, что породило у руководства страны-победителя недоверие к своему народу, оказавшегося за «железным» занавесом в условиях образовавшейся холодной войны. В результате этого все институты государственной власти были обязаны тщательно проверять каждого гражданина социалистической страны.

Так что нашему брату курсанту около половине роты была заказана дорога за кордон. В это число, естественно, кроме разгильдяев, попали ребята, у кого были репрессированы родители или находились под арестом. Кроме этих, отводы были тем, кто проживал, будучи ребёнком, на оккупированной гитлеровцами территории, а также проживавшим за границей и тем, у кого не было родителей. Не повезло и тем, кто, ещё будучи детьми, был вывезен гитлеровцами вместе с матерями в Германию. Вот из таких, скажем, «неудачников» была сформирована группа курсантов, идущих на практику на учебное судно, выполнявшее плавание в большом каботаже на Балтике с заходами в порты бывших дружественных социалистических республик. Этим парусником была бригантина «Сириус», принадлежавшая Ленинградскому высшему инженерному морскому училищу имени адмирала С.О.Макарова. Визированные же курсанты, как говорилось тогда с пафосом, получившие доверие партии и народа, были направлены на шхуну «Кодор», которая принадлежала нашему ЛМУ ММФ.

На «Сириусе» и «Кодоре», как и на других учебных парусниках Министерства морского флота такого класса, могли проходить практику около 45 курсантов, не считая экипажа. Эти небольшие парусники были построены довольно значительной серией в Финляндии по заказу ММФ СССР в начале пятидесятых годов прошлого столетия и были приписаны в морских бассейнах, где находились морские училища. Парусники были предназначены для обучения курсантов практическим морским наукам, а именно морскому делу, навигации и астрономии, а в первую очередь - адаптации к морской стихии, определявшей пригодность курсантов к их дальнейшей нелёгкой службе на морском флоте.

Шхуна «Кодор» уже до нас совершила дальнейшее плавание вокруг Скандинавии до Архангельска и обратно. А нам предстояло совершить другое не менее интересное и более дальнейшее плавание вокруг Европы до Одессы с заходами в ряд европейских портов. Об этом объявил нам командир роты, когда информировал о результатах визирования курсантов, а получивших визу окрестили «счастливи-



«Кодор» уходит в плавание вокруг Европы

ками». Наконец, был сдан последний экзамен за первый курс и мы покинули стены училища, к которому уже привыкли, оно стало для нас вторым домом.

Последнее построение на плацу училища, и мы отбываем в морской порт Ленинграда, где у главных ворот в Гутуевском Ковше стояла наша белоснежная шхуна «Кодор». Вот мы и на борту парусника. Нашей курсантской радости не было предела. Первое построение на палубе морского судна, капитан поздравил нас с прибытием и пожелал творческой и успешной учебной практики. Первая встреча и знакомство с экипажем парусника. Кстати, здесь до поступления в училище работал матросом наш курсант Боря Телегин и мы, считая его «морским волком», прислушивались к его советам.

Командовал шхуной «Кодор» в то время легендарный капитан Аристов Александр Александрович, старшим помощником был Чечулин Александр Анатольевич, вторым штурманом – Чабан Александр Александрович, а третьим – Халипов Анатолий Николаевич. Боцманом был однофамилец капитана Аристов А.В., который в составе экипажа парохода «Псков» вместе с капитаном Александром Александровичем был интернирован гитлеровцами в первые дни войны при стоянке судна в польском порту Щецин. Только в конце войны они были освобождены из концлагеря наступавшими частями Красной Армии. Однако после этого длинного плена им было оказано недоверие путём закрытия визы на долгие годы. И только в начале пятидесятих годов они были допущены к работе на судах заграничного плавания. Очутившись опять вместе здесь, на паруснике, они готовили молодые кадры для российского флота. И это, надо заметить, было поставлено в то время превосходно.

Однако нашему брату до выхода судна из порта предстояло ещё адаптироваться к не простой службе на паруснике. Наша служба здесь была расписана по вахтам. Каждый из нас был закреплен за определённой мачтой парусника: фок (носовая), грот (средняя и самая большая) и бизань (кормовая). Под руководством штурманов, боцмана и матросов мы приступили, в первую очередь, к отработке учебных пожарной и водяной тревог, спуску спасательных шлюпок и отработки тревоги «Человек за бортом» 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, определяемых боцманом. Но самой ответственной была подготовка к работе на мачтах с бегучим и стоячим такелажем парусного вооружения судна, следуя правилам техники безопасности при работах на высоте. К тому же после зимнего отстоя парусника в порту требовалась определённая покраска надводного борта корпуса и надстроек. Здесь были получены первые навыки по подготовке поверхностей к окраске с шпаклевкой и грунтовкой её перед покраской эмалевой краской. Деревянные же детали циклевались и покрывались лаком. Всё это пригодится на следующих практиках, работая уже в качестве классных матросов в составе экипажей судов Черноморского и Балтийского морских пароходств.

Здесь же на паруснике мы научились по авралу ставить паруса на всех мачтах. При этом ловко взбегать по вантам и ходить по пертам (снасть на рее мачты), когда кроме косых парусов приходилось ставить на грот-мачте прямой парус брег-фок. При работе с этим парусом требовалось строго соблюдать правила техники безопасности на высоте. Для этого необходимо было перед подъёмом на мачту надеть на себя страховый пояс со специальным карабином (крюк), которым закреплялся за стоячий такелаж на рее мачты, а ногами стоять и передвигаться на тресе рея, называемом пертом. Первоначально было страшновато находиться на высоте и созерцать на водную поверхность с мачты, а палуба парусника казалась далеко внизу и выглядела узким островком. Такие тренировки по постановке парусов изо дня в день дали капитану и офицерскому составу уверенность в успешном начале похода парусника вокруг Европы.

И вот после месячной стоянки в порту и плановой 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. Провожающие родственники и друзья по училищу ещё долго прощально нам махали, желая счастливого плавания и благополучного возвращения к родным берегам.

А ведь нам предстояло обогнуть Европу с севера на юг, пройти семь морей и вдохнуть штормовой ветер Атлантического океана с его большими волнами. Но это будет всё впереди и притом в предостаточном количестве. А пока следуем морским каналом, где недалеко от старого элеватора стоит парусник «Сириус», с борта которого нас провожали наши коллеги-курсанты, тоже готовившиеся к балтийскому походу. Последние три прощальных гудка, которыми обменялись парусники своими судовыми сиренами. Полный вперед!

Так началась наша первая служба с несением морских ходовых вахт, занятия-

ми в учебном классе парусника с повседневными хозяйственными работами по поддержанию судовых помещений и палуб в надлежащем санитарном состоянии, обслуживанию на камбузе и столовой команды в соответствии с распорядком приёма пищи на завтрак, обед, вечерний полдник и ночной чай для вахты. Вот здесь-то нам пришлось дальше на практике осваивать морское дело, которому нас обучал наш наставник Шмидт Виктор Андреевич. В прошлом он также командовал учебным судном «Кодор», а на сей момент парусник был под командованием не менее опытного капитана Аристова А.А., и уже натренированная команда с превосходными его штурманами и боцманом занимались дружно постановкой парусов на каждой из мачт шхуны. Парусник следовал курсом на восток, мимо «проплывали» острова Финского залива, по выходу из которого взяли курс на датские проливы.

Вот и небольшой шторм перед выходом из Балтики, но его как-то не ощутили на себе, так как прикрылись берегами Швеции и Дании. Как бы то ни было, но мы успешно достигли датских проливов, соединяющих Балтийское море с Северным. Один из них Большой Бельт, разделяющий материковые берега Германии и Дании с одной стороны и датские острова – с другой. Этот пролив предназначен для прохода больших судов с допустимой их осадкой до 14 метров. Другой пролив – Зунд – является кратчайшим путём из Балтики в Северное море, и он предназначен для судов меньших размеров с осадкой до 7,7 метра.

Наш парусник последовал соответственно этим проливом, миновав подходящий маяк Дрогден. Справа по борту оставались берега Швеции, а слева островные берега Дании с её замечательной столицей Копенгаген. Проплываем мимо знаменитого монумента Русалки, своим взором как бы «проводящей» моряков в дальние океанские плавания и «ожидющей» их счастливого возвращения.

В проливе между шведским портом Хельсингёр и датским портом Хельсинборг постоянно курсируют пассажирские паромы, перевозящие пассажиров с автомашинами с одного берега на другой туда и обратно. В настоящее же время, в XXI веке, через датские острова построены великолепнейшие мосты, позволяющие всему автотранспорту следовать без остановки из стран Евросоюза в страны Скандинавии, а морским судам свободно следовать под мостами.

После прохода Зундом наш парусник очутился в проливе Скагеррак, отделяющем Европу от Скандинавии перед выходом в Северное море. Но уже в Скагерраке мы почувствовали штормовое дыхание Северного моря, западный ветер достигал семи-восьми баллов, а крутая волна стала заливать палубу. Мы же, курсанты, в большинстве стали испытывать первые признаки морской болезни. Парусник мог двигаться заданным курсом только под вспомогательным двигателем с малой скоростью.

Наконец мы достигли берегов датского мыса Скаген, где в укрытии от шторма уже стояло несколько небольших судов, к компании которых присоединился и наш «Кодор». Капитан решил переждать штормовую погоду, а команде необходимо было проверить такелаж парусов. Радист ждал приёма последней сводки метеопрогноза на ближайшие сутки. Но вскоре недалеко от нас стал также на якорь рыбацкий сейнер. Местные рыбаки на своём опыте и знании местных условий

могли предсказать с большой вероятностью изменения погоды. Наш старпом Александр Анатольевич, прекрасно владевший английским языком, быстро выяснил, общаясь с рыбаками, сколько нам придётся здесь отстаиваться в ожидании послабления штормового ветра. Предсказания рыбаков - следующим утром они уходят на лов рыбы, а, следовательно, и мы можем сниматься с якоря и выходить в Северное море, которое и в летнее время может показать свой крутой нрав.

Действительно, рано утром ветер резко стал западать с заходом к северо-западу. Аврал, и парусник снимается с якоря. Снявшись с якоря, выходим из укрытия мыса Скаген в открытое море. Команда – ставить паруса! И вот паруса забрали ветер фордевинд правого галса и шхуна начала набирать скорость до десяти узлов (условная единица, равная одной морской миле в час, 1852 метр\час).

Однако после шторма осталась зыбь от западных румбов, и судно стало раскачиваться с борта на борт. Вот и началась у большинства из нас морская болезнь, проявляющаяся головокружением при укачивании, слабостью и частой рвотой, естественно, и потерей всякого аппетита. Адаптация курсантов в этих непривычных условиях проходила по-разному. У одних эта болезнь проистекала не длительное время, потому что они вели активный образ жизни, следуя распорядку дня на паруснике, и больше находились на открытой палубе, занимаясь порученным делом. У других же эти неприятности носили затяжной характер с муками – полное укачивание, частой рвотой и потерей физических сил, а самое главное - полное отсутствие аппетита с вынужденным пребыванием в постели. Но судовой врач следил за этим, если сам не укачивался. Он предписывал больше находиться на палубе, дышать чистым морским воздухом.

Как бы то ни было, ветер, сменив направление от западных румбов к северным, постепенно стал сбивать большую востовую зыбь, тем самым прекратилась противная бортовая качка и наша братия курсантская оклемалась. Шхуна неслась под всеми парусами, как белокрылый альбатрос, настроение у всех сменилось, ведь впереди по курсу нас ждал первый иностранный порт захода Антверпен, один из громадных портов Европы.

На паруснике началась тщательная подготовка, палуба драилась с песочком, судовая медь иллюминаторов и бронза дверей помещений сверкала золотом. Шхуна по-настоящему была готова к торжественному дружескому визиту в бельгийский порт. На подходе к порту, расположенному на реке Шельде, наблюдалось интенсивное движение судов как входящих, так и выходящих из порта.

Заняв свое место в полосе судов, движущихся в Шельду, мы подходим к месту приема лоцмана, называемого лоцманской станцией, которую представляло стоящее на якоре лоцманское судно под бельгийским флагом. Поодаль от него находилось другое лоцманское судно, но под голландским флагом, и оно обеспечивало другие подошедшие суда лоцманами для захода в голландские порты.

Наш «Кодор» подходит к бельгийскому лоцманскому судну, от которого отваливает лоцманский катер, направляющийся к нам. Эта картинка была для нас, курсантов, также впервые, поэтому, чтобы не было суеты на борту, старпом построил курсантов на палубе.

К борту подваливает катер и лоцман по-молодецки поднимается на борт на-

шего парусника и следует на мостик. После «крещения зыбью» в Северном море у курсантов приподнятое настроение. Вот уже парусник заходит с моря в устье реки Шельда, по которой придётся идти против течения около шести часов.

Наступил полный штиль и капитан объявил аврал по уборке парусов. Лоцман был восхищён ловкостью курсантов, взлетевших дружно по вантам и реям на мачты, убирая паруса. Убраны все 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 «мероприятие открытых дверей», и так каждый день стоянки в Антверпене.

Кстати, в это время в Брюсселе проходила Всемирная выставка EXPO-58, где наша страна была представлена большим павильоном достижений науки и техники. Это было не далеко, поездка автобусом нам представлялась не продолжительной. Как не воспользоваться таким редким случаем? А нам, курсантам, очень хотелось тоже побывать на этой замечательной выставке. Желание есть, но нужны ещё возможности. И капитан, следуя желанию экипажа, организовал через представительство Морфлота автобус для поездки в Брюссель всех свободных от вахт и работ. Так что опять кому-то повезло, а некоторому меньшинству пришлось довольствоваться несением вахты и последующим коротким увольнением в город.

Надо заметить, что с заходом судна в иностранный порт нам была положена выплата иностранной валюты в соответствии с существовавшим Положением. Размер этой выплаты зависел от занимаемой должности и количества дней пребывания за границей от момента выхода судна в рейс и до захода в отечественный порт. В целом это были небольшие деньги. Например, один доллар США на то время стоил где-то около 70 копеек золотого рубля СССР. Золотого рубля никто не видел, это была условная единица золотого запаса страны. Однако за ту мизерную сумму курсанту можно было приобрести, или, как говорили, отовариться в магазинах такс-фри.

Это было для нас в новинку. Наш брат курсант брал для себя те вещи, которых на то время в нашей стране не было. Но эти вещи могли свободно реализовываться в комиссионных магазинах, что в результате оправдывало время нахождения моряка в заграничном плавании. Но вернёмся к отбывшим на экскурсию в Брюссель. Возвратившись на судно, они были под большим впечатлением от ехебишн и поездки по европейским шоссейным дорогам. Всё было хорошо, но нельзя не сказать об одном инциденте, произошедшем в конце стоянки судна.

А дело было в следующем. Рано утром, еще до завтрака экипажа, к борту судна подъехал Мерседес, из которого вышел джентльмен. Чтобы не беспокоить капитана, он вручил вахтенному у трапа небольшую коробку с сувениром для капитана. Наш коллега выполнил всё добросовестно, вызвав к трапу вахтенного офицера, чтобы тот передал сувенир капитану после завтрака. Но здесь вмешался так называемый первый помощник капитана, являвшийся по должности представителем партии на борту каждого судна в ту пору, пока не ликвидировали этот институт государства за ненужностью вместе с партией. Так этот первый помощник, отвечавший за увольнение экипажа за границей, ни в коем разе не мог



Корабль в походе. Мичман Утусиков

допустить контакта членов экипажа с так называемыми подозрительными личностями. Поэтому он строго потребовал от вахтенного у трапа объяснительную, что почему и так далее. А что вахтенный мог объяснять, он всё сделал правильно, вызвав вахтенного офицера, не отлучаясь от трапа. Человек, который доставил сувенир, оказался хозяином магазина, где моряки делали небольшие покупки для себя. Кроме того, он был шипчандлером – лицом кампании, занимающейся обеспечением доставки на борт необходимых продуктов и технического снабжения для судна. Он же не мог одарить всех сувенирами, включая первого помощника, что не принято в деловом мире. Что, наверное, и послужило причиной не объективной претензии к вахтенной службе.

А сувенир всё-таки дошёл до капитана, это оказались настенные небольшие часы в оригинальном оформлении, которые он приказал закрепить в штурманской рубке. А вахтенный наш курсант, им был Саша Огарь, переживал о случившемся, боясь за те выводы, которые бы мог сделать первый помощник.

Среди этой категории лиц, как покажет позже моя многолетняя служба, конечно, были и порядочные люди из числа механиков и радистов. Но были и сволочи,

занимавшиеся доносами по подозрению в КГБ не только на моряков, но и на капитанов для оправдания своего безделья и порочащих офицера поступков.

Пополнив запасы продуктов, снабжения, дизельного топлива и пресной воды, после нескольких дней стоянки в Антверпене, парусник снялся со швартовов и с попутным течением отлива на реке Шельде взял курс на юг с заходом в порт Гибралтар.

Мы уже несколько оморячились и выход судна из Антверпена, а также плавание с лоцманом по узкости реки были безупречны. Впереди был пролив Ла-Манш, отделяющий могучей водной артерией Францию от Англии. В этом проливе самое интенсивное судоходство. Оно представлено паромным сообщением между европейским и английскими берегами плюс двумя потоками судов, идущих с востока на запад и с запада на восток. Под французским берегом суда следуют из Атлантического океана в Северное море, а под английским – идут из Северного моря в Атлантический океан. Самая узкая часть пролива на востоке, являясь его горлышком, называется Па де Кале. Далее на запад пролив назван Английским каналом.

В настоящее время в целях безопасности мореплавания определены зоны разделения движения судов, находящихся под строгим контролем береговых радиолокационных станций. Погода опять испортилась, а на выходе из Английского канала нас встретил серьёзный встречный шторм. Капитан принял решение о неплановом заходе в английский порт Фальмут, являющийся военно-морской базой Англии на юге.

Шторм сопровождался грозами со шквалистыми ливнями. При работе на палубе нам приходилось надевать штормовую одежду, называемую штормовками, из водоотталкивающей ткани, а на голову короткополую шляпу - зюйдвестку. Просушить её без специальной сушилки нет возможности. От её нахождения в кубрике, где мы проживали, становилось сыро от влаги. С прибытием на рейд Фальмут стали на якорь в ожидании послабления ветра. По прошествии суток парусник снялся по назначению.

Нам предстояло пересечь Бискайский залив с севера на юг, но плавание по нему бывает весьма скверным. Его воды прилегают к траектории прохождения атлантических циклонов, идущих от Карибского бассейна, и вызывающих сильные штормы, обрушивающиеся на побережье Англии с Францией. При этом в Бискайском заливе образуются большие волны с послештормовой зыбью. Вот в такую ситуацию попал наш парусник здесь.

Оторвавшись на юг от Англии при сравнительно небольшом северо-западном ветре и волнении, судно следовало короткими галсами во избежание бортовой качки. Но ветер стал крепчать, отходя к западным направлениям и нагоняя волну более 5 метров. Судно продолжало лавировать различными галсами, выдерживая генеральный курс на мыс Финистерре Пиренейского полуострова Европы.

Сила ветра продолжала нарастать, и паруса пришлось зарифить, то есть сократить их площадь. Но и этого оказалось мало, началось разрушение довольно прочной их ткани. Нависла опасность аварии парусника с опрокидыванием. Капитан дал команду убрать все паруса всех мачт, хотя прямой парус брезента на грот-

мачте был убран ещё загодя. Оставлен был только один косой парус кливер, идущий от фок-мачты на бушприт парусника.

Здесь вспомнилась недавняя трагическая история гибели большого учебного парусника «Памир» (однотипного нашему учебному судну «Седов») с немецкими курсантами на борту в водах Атлантики. Погодные условия были аналогичными. Только наш капитан поступил грамотнее. Под одним кливером и с подработкой судовым дизелем судно «Кодёр» продолжало штормовать около трёх суток.

Мимо проходили большие суда и, казалось, шторм и ураган им был нипочём. Разумеется, и они претерпевали определённые неприятности с потерей скорости, испытывая на себе разгулявшуюся стихию, но безостановочно продолжали следовать по назначению.

Мы же испытали на себе, что такое жестокий шторм для такого небольшого парусника, как наш. Палуба постоянно заливалась бешеными волнами, уже достигавшими 8 метров и более. Хождение по ней было абсолютно невозможным из-за неминуемой гибели, опасности быть смытым волной за борт. Передвижение между мачтами и надстройками судна возможно было только с осторожностью по рострам (устройства, связывающие между собой верхние палубы надстроек парусника, и предназначенные для передвижения с кормы на нос). В целях безопасности на рострах был натянут страховочный трос, к которому крепился карабин страхового пояса, используемого при работе на высоте. Двери в тамбуры надстроек находились под строгим контролем вахтенной службы во избежание заливания водой внутренних помещений судна.

На морских судах, особенно на парусниках и малых судах, порог дверей, называемых комингсом, отстоит от палубы довольно высоко и это препятствует проникновению воды во внутрь судна с заливаемой его палубы. Кроме того, перед входом во внутренние помещения имеется тамбур, служащий как бы шлюзовой камерой, дополнительно предохраняющей от попадания воды и холодного наружного воздуха при непогоде. Всё это позволяло экипажу парусника находиться в более менее подходящих, скажем так, «комфортных» морских условиях.

Конечно, приём пищи в таких условиях был сопряжён с некоторыми трудностями. Во-первых, приготовление пищи для экипажа при бортовой качке было довольно затруднено и опасно, если поварские котлы на плите не закреплены надлежащим образом. Обычный береговой шеф-повар, не обладающий определёнными навыками и опытом работы в таких условиях, не справится с поставленной задачей и ему самому придётся оказывать помощь, не говоря уже о морской болезни. Во-вторых, перед приёмом пищи столы в столовой команды и в кают-компании накрываются мокрыми простынями для исключения скольжения посуды и сбрасывания её со столов. Для этого каждый стол имеет выдвигаемый штормовой барьер. Как правило, посуда должна быть металлической, из нержавеющей стали, и приём пищи происходит в две смены, чтобы накормить в первую очередь лиц, заступающих на вахту, а во вторую – сменившихся с вахты. Эти мелочи судового быта сложились из древнего и наработанного опыта, как говорится, хорошей морской практики.

Приём пищи на учебном судне обеспечивался дежурной службой изо дня в день

с первым и вторым блюдами и традиционным морским компотом из сухофруктов. Однако морская болезнь отнимала у некоторых аппетит и они продолжали страдать, отказываясь в муках от пищи. Обессилевшие и бледные, они даже не могли подняться на верхнюю палубу или в ходовую рубку.

Мощный и малоподвижный циклон, захвативший обширную площадь Атлантики с Европой, всё-таки стал постепенно смещаться на северо-восток. С его смещением циклона и ветер стал менять направление к северным румбам, ослабевая. Это стало благоприятным для нашего парусника и мы устремились на юг после приличной океанской встряски.

Вот и открылся маяк на мысе Финистерре, к которому мы сравнительно долго пробивались сквозь шторм, оставив за кормой неласковый для нас Бискай. «Приболевшие» коллеги с помощью товарищей стали «выползать» на солнечную палубу парусника. Взяв пеленг на маяк и расстояние по судовому радиолокатору, было точно определено местоположение судна. По авралу были поставлены уцелевшие паруса и, забрав полный попутный ветер, судно «поскользилось» вдоль берегов Пиренейского полуострова Испании и Португалии, следуя в полосе благоприятной погоды.

Курсанты под руководством штурманов на каждой из вахт приступили к практическим занятиям по астрономии. Дело было непривычное, но довольно интересное, да и отчёт по практике надо было вести. Парусник «Кодор» приближался к Гибралтару, являющемуся самым южным мысом Европы.

Подойдя к Кадисскому заливу под европейским берегом Гибралтарского пролива, разделяющего материки, можно уже было видеть африканский берег. Самая узкая часть пролива находится на линии скалы Гибралтара и порта Сеуты на африканском берегу, исторически принадлежащего Испании. Наконец, продолжительный и нелёгкий для нас переход от Антверпена благополучно закончился прибытием парусника на солнечный рейд Гибралтара, где был брошен якорь.

После этого перехода на судне остались скромные запасы дизельного топлива и пресной воды с продуктами. При этом надо учесть, что на стоянке парусника для обеспечения жизнедеятельности экипажа и поддержания радиосвязи постоянно работал вспомогательный дизель-генератор. Поэтому плановый заход в Гибралтар был обоснованным.

Кроме пополнения запасов и снабжения, необходимо было здесь, на половине пройденного маршрута, произвести профилактический ремонт судового дизеля, парусного вооружения, бегучего и стоячего такелажа парусника. Но и экипажу было интересно посетить город и порт, являвшийся в прошлом веке военно-морской базой Великобритании. У подножия великолепной скалы расположен морской порт и город с его узкими улицами и торговыми магазинами с лавочками, уютными ресторанчиками и кафе, а также с исторически сложившейся английской администрацией во главе с губернатором, как бывшей колонией Англии.

А на верху скалы в сторону моря были установлены десятидюймовые (305 мм) корабельные орудия, обеспечивающие в прошлом оборону крепости на подступах и контроль над водами Гибралтарского пролива. Снаряды залпов этих орудий могли свободно накрыть противоположный африканский берег.

В настоящее время Гибралтар является свободным торговым портом с перевалкой грузов и пополнением запасов судов, следующих на восток и на запад. Морякам же можно приобрести интересующие их вещи и сувениры. За время рейдовой стоянки наш старпом Александр Анатольевич, используя акваланг, осмотрел состояние подводной части деревянного корпуса парусника и винто-рулевой группы. Боцман со шкипером при участии курсантов произвели ремонт поврежденных штормами парусов и такелажа бушприта, ведь впереди у нас оставались Средиземное, Ионическое, Эгейское, Мраморное и Чёрное моря. Поэтому была произведена тщательная подготовка судна к оставшемуся переходу до порта Одессы в 2140 морских миль.

Океанская часть перехода, оставшаяся позади, послужила хорошим уроком для нас, курсантов, начинающих набираться опыта дальних плаваний. Вот и заканчивается спокойная стоянка судна на уютном рейде Гибралтара, а «приболевшие» после океанской взбучки наши ребята уже оклемались и старались выглядеть «морскими волками». Пополнив свои запасы, наш парусник снимается с якоря и покидает Гибралтар.

Курсанты, отдохнувшие и набравшиеся сил после стоянки, быстро поставили по авралу все паруса, и шхуна вновь заскользила по водам сравнительно спокойного пролива, следуя на вход в Средиземное море. При этом судну необходимо было пересечь интенсивную полосу движения со следующими друг за другом на запад судами из Средиземного моря под европейским берегом. После пересечения разделительной зоны надо 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 существует регулярное паромное сообщение, что создаёт весьма непростые условия плавания судов в проливе, особенно в тумане с его ограниченной видимостью.

Но в тот день погода стояла прекрасная, с отличной видимостью, и шхуна благополучно вошла в свою полосу движения, двигаясь на восток. Не безынтересно отметить, что в этом месте пролива, как нигде, наблюдается обилие акул, плывущих параллельно судну, как бы контролирующих воды проливной зоны. В Средиземном же море встреча с акулой является редким и исключительным случаем.

Средиземноморское плавание являлось для нас продолжением практического освоения приёмов работы с секстаном. Учились разным способам определения поправки компаса и места судна в море по светилам и по береговым объектам. Мы изучали звёздное небо северного полушария и определяли с помощью звёздного глобуса название неизвестной звезды. Это было интересно так, что незаметно пролетало время ходовой вахты со вторым штурманом Чабаном Александром Александровичем. Он был весьма грамотный судоводитель и педагог, требовавший от нас серьёзного отношения к навигации и астрономии, что нам очень пригодилось в дальнейшем.

Средиземное море благоволило нам. В свободное время мы отдыхали, загораая на палубе и обливаясь морской водой из шланга пожарной системы. Для отработки учебных ежемесячных тревог судно ложилось в дрейф, выполняя шлю-

почные, пожарную и водяную тревоги. Учения по отработке «Человек за бортом» выполнялись на ходу судна. Море было ласковое, все учения проходили увлекательно, на аппетит никто не жаловался, уплетая вкусные блюда из свежих продуктов, овощей и фруктов, приготовленные нашим шефом Шалвой Александровичем.

Но не обходилось на учениях и без курьёзов. Например, при учебной пожарной тревоге и тушении условного очага на корме судна курсант Николаев Валера накрыл пенным факелом из огнетушителя неожиданно выскочившего из-за угла надстройки своего товарища Серёжу Михеева. К счастью, всё обошлось без последствий, пена с кожи была сразу же сбита струей воды из брандспойта пожарного шланга. Это было уроком для нас: не надо суетиться, а действовать с осторожностью, чтобы не навредить чем-то и кому-то.

В вечернее время до наступления вахты в 20.00 на полубаке парусника собиралась наша братва с песнями под аккомпанемент гитары и баяна под руководством третьего штурмана Толи Халипова, окончившего ранее наше училище. Мы исполняли популярные песни на морскую тему, ожидая очередного захода в иностранный порт, которым планировалась Мессина на острове Сицилия.

Ещё издавек в ночное время был виден дышащий жаром действующий вулкан Этна, а с приближением к нему это выглядело великолепным зрелищем. Огибая с севера итальянский остров, мы прибываем в Мессину, надеясь побывать с экскурсией у подножия этого вулкана. Но наши мечты оказались тщетными.

В это время в порту Мессина базировался шестой американский флот, контролировавший воды Средиземноморья. Обстановка складывалась неопределённая, и портовые власти с постановкой парусника на якорь на внешнем рейде отказали капитану в заходе внутрь порта и выходе моряков на берег.

Сложившаяся не в нашу пользу ситуация принудила капитана принимать адекватное решение о неплановом порте захода в одной из ближайших дружественных стран.

Капитан, на которого мы смотрели с восхищением, своим безукоризненным видом и эрудицией, нам, курсантам, всегда внушал полное доверие. Он показал себя в сложнейшей ситуации в Бискайском заливе. Мы надеялись и здесь, что им будет принято правильное и интересное решение. Так оно и получилось, вскоре по судовой трансляции прозвучало: «С якоря сниматься и по местам стоять! Команде ставить паруса!». Снявшись с якоря и забрав своими парусами полный ветер, как своими крыльями, наша шхуна «Кодор» гордо покинула рейд недружественного порта и последовала Сицилийским проливом в Грецию. Это было гораздо интереснее.

Для нас открывалась очередная интересная возможность: взглянуть на развалины исторического Акрополя; посмотреть на останки древней Помпеи, исчезнувшей под лавой взорвавшегося вулкана Везувий много веков назад.

Вновь мечты, хотя говорят: «Мечтать не вредно». And May all your dreams come true! – Да сбудутся ваши мечты! Нам очень хотелось, чтобы было так, и мы неслись под всеми парусами через Ионическое море к греческому порту Коринф. Следуя с попутным ветром, скорость парусника достигала 11 узлов.

И вот уже на борт поднимается греческий лоцман. Он с нескрываемым восхищением смотрит на паруса, которые уже, к сожалению, пришлось убирать и следовать в порт далее под судовым дизелем. Нам предстояло пройти редким для мореплавателей узким Коринфским каналом к греческому порту Пирей. Канал был действительно узким и способным пропустить через себя только речные и небольшие морские суда. Он был прорублен в базальтовых скалах, которые были выше мачт парусника. Надо же такое чудо сотворить человеком!

По обе стороны этого замечательного канала, наверное, были местные жители, а может быть, и туристы, наблюдавшие за великолепным зрелищем проходящего парусника. Вот и остался за кормой этот оригинальный канал и мы входим на рейд Пирея, представляющий собой громадную акваторию порта.

Этот порт славится в Европе тем, что здесь греки организовали, пожалуй, самый большой в мире рынок продажи подержанных судов, колонны которых стоят на рейде. Здесь можно найти и приобрести любой из интересующих типов судов, начиная от обычных сухогрузов и танкеров, до пассажирских лайнеров и современных круизных паромов, используемых в привлекательном большом бизнесе туризма. Суда стоят рядами, ошвартованными друг к другу лагом (борт к борту).

В Пирее нас приняли дружелюбно, поставив судно к причалу в центре порта, чтобы было проще организовать доступ для посетителей парусника.

Стоянка нашего судна «Кодор» была не продолжительной, но насыщенной. Экипаж смог выехать на экскурсии. Во-первых, мы посетили древний Акрополь, являющийся своеобразным музеем древней культуры греков, бережно охраняемый сегодня от вандализма нынешнего «дикого» поколения людей. Во-вторых, нам всё-таки удалось увидеть руины легендарной Помпеи, оставившей в нашем сознании неизгладимый след.

Невозможно представить, что в результате кратковременного природного катаклизма погиб в один миг большой древний город с его многочисленным населением. Музейные раскопки ярко показывают, в каких муках гибли люди в огненной лаве извергавшегося вулкана Везувий. Здесь можно воочию убедиться в высоком мастерстве и культуре мастеров и ваятелей древней Греции, творивших прекрасные инженерные сооружения, хотя бы водопровод для бассейнов, ванн и бань. А как изящно искусство ваятелей, оставивших после себя архитектурные монументы и дворцы! Поражаешься, насколько высока была культура древнего человека, населявшего эти легендарные земли Эллады, сохранившиеся до наших дней.

За период стоянки, как всегда, борт парусника был полон местными посетителями, оставившими много добрых слов в бортовом журнале посещений судна иностранными гражданами.

Опять, пополнив свои запасы, парусник снялся из Пирея, направившись через Эгейское море к черноморским проливам и Мраморному морю.

Завершая свою первую плавательную практику, нам необходимо было представить конспект, являющийся отчётным документом, подтверждающим ценз для получения рабочего диплома штурмана по окончании училища. Поэтому все дружно в свободное от вахт и работ время засели за оформление отчета с описанием

устройства парусника «Кодор», практических занятий по морскому делу, навигации, астрономии, описанием проводимых учебных тревог и маршрута плавания с его особенностями прохождения проливов.

Однако благоприятное южное плавание резко изменилось на ухудшение и морская стихия опять не позволила нам расслабиться. Проходя мимо островов греческого архипелага, судно достигло пролива Доро. Сам по себе пролив во всех отношениях является небольшим, но он разделяет собой высокогорные острова архипелага.

При северо-восточной тяге воздушных масс Эгейского моря в этом проливе образуется свирепый встречный ветер до ураганной силы. В дневное время он не значителен, но в ночные часы он иногда неистовствует и становится страшным, особенно для малых судов и парусников. Большому морскому судну он ничто, кроме как непродолжительной потери скорости. Малому же судну придется укрываться за островами в ожидании послабления этого взбесившегося ветра. По характеру своего происхождения этот ветер близок к ветрам, называемых «борой». Такие ветры бывают в Новороссийске, на островах арктического бассейна и в Антарктиде, когда холодные воздушные массы скатываются с высот островов или материка. Пролив Доро с его природным феноменом изрядно потрепал нашу шхуну. Был повреждён брефок-рей грот мачты с его такелажем, оснастка бушприта тоже нуждалась в ремонте. Но судовой дизель выдержал очередное испытание и мы с определёнными неприятностями медленно, но уверенно миновали этот пролив с его свирепым ветром, вставшим у нас на пути к солнечной Одессе.

Похоже, что наше плавание проходило как цвета тельняшки – то белая, то черная полоса. И опять парусник с полупопутным ветром минует острова архипелага, о которых существует много легенд греческого эпоса, передаваемых из поколения в поколение. Вот по курсу в утренней дымке открылся огонь турецкого маяка пролива Дарданеллы, связывающий Эгейское море с Мраморным морем. Учитывая опытность нашего капитана, пролив проходим без лоцмана. Только перед входом в пролив нас встретил катер с эмиграционным чиновником, выполнившим вскоре свои необходимые формальности на борту нашего судна. Вошли в Мраморное море. Почему оно названо так? Скорее всего, из легенды, что в древности на берегах этого моря добывали мрамор для султанов османской империи.

...Мы в сказочном море, вода которого выглядит иссиня-зелёной и кажется, что на мелководье можно увидеть мраморное дно этого большого водоёма. Полный штиль, над морем стоит духота, курсанты отдыхают на палубах полубака и полуюта и судно идёт под своим дизелем. Необходимо поспешать в Одессу, где заканчивается наша замечательная практика, которую мы будем помнить, даже будучи уже седыми капитанами больших кораблей. Но надо ещё пройти турецкие воды, а впереди показался Стамбул с множеством судов на его рейде.

На борт поднимается турецкий лоцман, заранее заказанный капитаном для безостановочного прохода пролива Босфор. Красивейший пролив протяженностью около 18 морских миль, разделяющий материки Европы и Азии. Город, ранее красиво называвшийся Константинополем, с более чем двадцатимиллионным его

населением и многочисленными минаретами раскинулся по обоим берегам пролива.

Сегодняшний Стамбул - один из крупнейших морских портов Евразии, а его европейский и азиатский берега связаны двумя громаднейшими мостами. Под ними, повисшими над проливом, проходят вверх и вниз большие океанские суда, а над ними по мостам несутся нескончаемые вереницы автотранспорта в направлении запад-восток. Течение в проливе достигает местами до 4-6 узлов, и оно направлено из Чёрного моря в Мраморное. Мы следуем против течения, потому скорость нашего парусника очень мала. Однако судно опять медленно, но настойчиво достигает Черного моря.

Нас разделяет от Одессы расстояние около трёхсот сорока миль. Мы, курсанты, уже мечтаем о предстоящем месячном отпуске после завершения плавания на «Кодоре». Началась интенсивная подготовка парусника к заходу в порт, вновь драйка до золота судовой медяшки и деревянных палуб с песочком. Команда: «Все наверх и ставить паруса!»

*Но вот послышался аврал,
Бегут к котлу, я – за штурвал.
Открылся подходной маяк
И каждый думает и ждёт,
Что снова в порт родной придёт
И каждый напевает так:
Браздя форштевнем воды,
До порта путь далёк.
И в штиль, и в непогоду
Манит нас огонёк.*

(Из курсантской песни)

Последние часы идём под парусами, вот и действительно открылся подходной маяк Одессы. Раннее утро, учебное судно «Кодор» входит на рейд на всех парусах уже с лоцманом на борту. Последний наш аврал по уборке парусов и шхуна под дизелем идёт на швартовку к причалу в центре города. Нас торжественно встречает оркестр наших коллег из Одесского мореходного училища. Это было очень эмоционально, трогательно, ведь в числе встречающих были и некоторые родители, прибывшие из Ленинграда за своими чадами, возвратившимися из своего первого дальнего плавания.

Последнее построение, прощание с капитаном и с остающимся на судне экипажем, с теплыми словами благодарности за первое наше учебное плавание в 4800 морских миль и благополучное возвращение к родным берегам.

Очутившись в этом легендарном городе, было бы стыдно не познакомиться, хотя бы накоротке, с его некоторыми достопримечательностями. Так и сделали, но предварительно посетили салон красоты, избавившись от излишних волос на голове, приведя причёску в порядок. Ведь на нас девушки смотрят с интересом,

мы из Ленинграда моряки! Проследовали знаменитой потёмкинской лестницей, осмотрели Воронцовский дворец и замечательный одесский театр. Прошвырнулись по всемирно известной Дерибасовской улице, встретились на набережной с основателем Одессы Дюком де Ришелье в его каменном изваянии, посетили уютный парк отдыха имени Тараса Шевченко, откуда открывается морская перспектива.

На этом и закончилось пребывание в Одессе и мы уже в вагоне поезда на Ленинград. Прибыв в училище, получили «большие» отпускные и разъехались по своим домам, которые у кого-то близко, а у кого-то далече, аж за Уральскими горами на великой сибирской реке Обь.

После посещения южных стран Европы в дальнем плавании эти расстояния кажутся незначительными, а ведь хотелось побывать в своём сибирском крае после прошедшего года учёбы, встретиться с родными и друзьями детства и школьных лет, подарить по тому времени «невиданные заморские» сувениры. А для этого нам со Славой Бобовичем надо было вновь добираться туда и обратно поездом и речным пароходом. Но на смену старым пароходам пришли новые комфортабельные пассажирские лайнеры типа «Ленинский комсомол» и «Родина», построенные в ГДР по заказу Речфлота СССР.

Вот и родной Октябрьский причал, и нас, моряков, можно сказать, встречают почти торжественно, если не считать отсутствие оркестра. В числе встречающих были родные, «ответственные» наши товарищи и друзья по школе, а также другие безответственные лица.

Вот мы и на родной земле, на нас девчата опять смотрят с интересом, а мальчишки взирают на нашу форму с некоторой детской завистью. В их представлении мы были «морские волки», покорившие семь морей и один океан, смотревшие не раз в глаза штормам и ураганам, хлебнув солёного ветра и морской качки. А ведь нам – салагам - ещё много придётся хватить в своей морской судьбе. Традиционное времяпрепровождение, кроме танцев в клубе с девчонками, - это помощь родителям на сенокосе, чудная рыбалка удочкой и сетью. Так пролетело время нашего короткого курсантского отпуска, и мы со Славой собираемся в обратную путь-дорогу в наше Ленинградское училище. Короткие проводы, памятные фотографии с друзьями и опять до скорой встречи!

ТАНКЕРНАЯ ПРАКТИКА

Март. В Питере стояла хорошая зима, продолжался сезон лыжных гонок. Это было и первенство училища, первенство района и учебных заведений, а также первенство ЦС «Водник». Надо было поспевать и в учёбе и в спорте. Но, как известно, за двумя зайцами погонишься, получишь ничего. Поэтому приходилось чем-то жертвовать, идя на компромисс самому с собой. И в самый разгар соревнований пришлось отказаться от большого спорта и готовиться к очередной практике в соответствии с учебным процессом подготовки морских штурманов.

Успешно сданы все экзамены за второй курс. Из-за соревнований некоторые уже задерживаются с отъездом на практику, хотя уже другие наши сокурсники ушли на практику на судах Балтийского и Мурманского пароходств, а невизированных

отправили на юг в большой каботаж Каспийского морского пароходства. Наш заботливый командир роты формирует последнюю группу, состоящую в основном из спортсменов. В неё кроме меня вошли Коля Степанов - чемпион по плаванию и ватерполо, Женя Филичев - морское многоборье и лыжи, Боря Телегин, Слава Бобович и другие. Эта группа, её называли наши товарищи «блатной», была направлена на юг в Черноморское морское пароходство и опять уже в знакомую по парусной практике – в солнечную Одессу, хотя в ней также бывают ненастные дни.

Интересный контраст – попасть из снежных северных краёв, с ещё не ушедшей оттуда зимой, в цветущий акациями город, его кипарисами и магнолиями. Нашу группу «панов спортсменов» до Одессы сопровождал откомандированный училищный капитан-лейтенант. Он оказался компанейским человеком и хорошо понимал нас, курсантов, оторвавшихся от ротного и спортивного режима, не обременяя нашу компанию своим присутствием. При остановке поезда на станциях мы гурьбой вываливались на перрон в тельняшках, а проходивший патруль как-то не желал привязываться к нашей братии за нарушение формы и вольный молодецкий вид.

Мы ждали встречи с «Одессой-мамой» и получения назначений на новые суда, именно новые, как нам объявил командир роты перед отъездом из училища. А под новыми понимались новостроящиеся суда для морских пароходств ММФ. Вот и Одесса, одетая цветущими акациями и цветами. Нашу команду на перроне вокзала встретил офицер одесского училища, доставив нас на временное проживание в экипаж училища, поставив там на довольствие. Однако в Одессе нам пришлось недолго коротать, гуляя по парку Шевченко и знакомясь на танцплощадке с девочками.

Наступил момент, когда дежурный по училищу офицер приказал нам собраться с вещами и быть готовыми к отправке в порт на училищной машине. Но перед портом сначала прибыли в отдел кадров пароходства, где должны были получить направления на суда. Нас встретил заместитель начальника по кадрам. Когда он стал перечислять названия судов, на которых нам предстояло проходить очередную практику, то у кого-то из нас выскочило: «Это что, 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 скоро убедитесь в этом». Названия же этих теплоходов были следующие: «Валерий Чкалов», «Владимир» и «Белгород». Это оказались танкеры, мы такого и представить не могли в своих мечтах.

Мы ещё не верили, что нам и здесь повезло, не зря над нами смеялись, называя нас блатными. Но всё-таки за этим кто-то стоял, организовав нам удовольствие, наверное, командир роты с начальником практики. Но мне это казалось проще: «Мы очутились в нужном месте и в нужное время».

На то время флот Черноморского морского пароходства состоял из сухогрузных и пассажирских судов, но был и отдельный танкерный флот. Он состоял в основном из большой серии танкеров типа «Казбек» водоизмещением 13 тысяч тонн. Танкеры были отечественной постройки, возводимые в основном на хер-

сонской и николаевской судостроительных верфях в прошлых пятидесятых годах. Таким вот образом нас расписали по названным танкерам: меня с Борей Телегиным и ещё тремя товарищами направили на т\к «Белгород», Женю Филичева со Славой Бобовичем - на т\к «Валерий Чкалов», а Колю Степанова «со товарищи» – на «Владимир».

Наша «белгородская» группа в тот же день прибыла в нефтяную гавань порта Одессы, где стоял под выгрузкой наш танкер. Действительно, это был новый теплоход, находящийся в эксплуатации один год. На борту нас «по-хозяйски» встретил боцман, внешне казавшийся «суровым». А как же, по должности он и обязан быть строгим и требовательным к своим матросам, на то и служба. На самом же деле этот боцман Николай оказался добрым человеком и знающим специалистом.

Вахтенный офицер проводил нас к старшему помощнику капитана. Его звали Козяр Виленд Дмитриевич. До этого он преподавал в училище.

Капитаном танкера оказался его однокашник по училищу – Гуржий Василий Прокопьевич. Эти судоводители были выпускниками первого послевоенного выпуска Одесского высшего инженерного морского училища. И, как оказалось позже, с ними же кончал это училище мой будущий начальник Мурманского морского пароходства Игнатюк Владимир Адамович, талантливый руководитель и прекрасный человек, с которым мне посчастливилось работать вместе, будучи его заместителем. Вот такая маленькая история воспоминаний выплыла из-под моего пера о больших людях, недавно ушедших. Светлая память им!

Но возвратимся к нашей танкерной практике. После окончания выгрузки судно снялось в балласте назначением в Туапсе. Так началась наша продолжительная практика на «Белгороде». С окончанием второго курса мы были освидетельствованы и получили сертификаты матроса второго класса. На основании этого мы могли работать в составе экипажа, занимая имеющиеся свободные штатные должности.

Так оно и вышло. По прибытии на танкер старпом объявил о наличии освободившихся штатных единицах: матрос-уборщик, матрос 1-го класса и матрос 2-го класса, а также пекарь. Нам, пятерым курсантам, таким образом, достались четыре должности. По первым трём должностям мы проходили, работая по очереди. Один курсант оставался свободным, занимаясь штурманской практикой под руководством старпома (дублировал работу штурманов по заведованиям). О должности пекаря старпом сразу же сказал, что здесь должен работать постоянный человек, который предрасположен к этому непростому делу, проявив свой «скрытый» талант. И такой человек нашёлся, им стал нам уже известный наш курсант Саша Огарь, о котором я упоминал в парусной практике. Ему, конечно, вначале было трудновато, поэтому на первых порах ему помогал шеф-повар. Далее он втянулся, освоив это непростое дело, и выпечка-хлеб с булочками - у него стала получаться довольно прилично, что подтверждалось отсутствием претензий со стороны экипажа.

По выходе танкера из Одессы экипаж танкера отметил годовщину подъёма флага после постройки. Казалось бы, мелочь, но эта традиция живёт там, где

капитан и его экипаж помнят это, что способствует сближению коллектива моряков в их далёком плавании. В те пятидесятые годы экипажи судов, в том числе и танкеров такого типа, были многочисленны. По тем временам это было сделано в целях поддержания судна в хорошем техническом состоянии силами экипажами. В целом экипаж состоял из пяти судоводителей, возглавляемых капитаном, старшего механика с его четырьмя механиками, электромеханик, начальник радиостанции и радист, боцман с плотником и шестью матросами, шесть мотористов, два электрика, токарь с газосварщиком, шеф-повар с пекарем, буфетчик с дневальным и матросом-уборщиком. Кроме этого были судовой врач и замполит, называемый первым помощником капитана. На танкерах ещё имеется такая должность как донкерман - отвечающий за состояние грузовых насосов и системы, обеспечивающей грузовые операции.

В таком коллективе почти всегда находились свои самостоятельные таланты. Например, на «Белгороде» был инструментальный ансамбль с третьим механиком, вокруг которого помимо дней демонстрации кинофильмов, собирались члены экипажа в часы отдыха. Местом сбора была палуба полюта, где находились столовая команды и жилые помещения. Экипаж в основном состоял из одесситов, известных своим весёлым характером и неиссякаемым завидным чувством юмора. В таком коллективе как-то неуместно было грустить, что способствовало здоровому морально-психологическому климату, находясь в отрыве от близких и друзей на берегу. Кроме струнных инструментов, баяна и аккордеона с фортепьяно, на судах была обычная киноустановка с большой коллекцией кинофильмов. Демонстрация популярных фильмов проводилась в определённые дни, в соответствии с распорядком дня на судне.

В настоящее время в условиях рыночных отношений численность экипажей сокращена вдвое за счёт автоматизации судовой техники, но при этом рабочее время порой их составляет до 12 часов и более в сутки, что не может не сказаться на здоровье моряков и безопасности мореплавания.

Но возвращаемся в те ушедшие пятидесятые годы нашего бывшего флота.

В соответствии со своими должностными обязанностями мы, практиканты, стали постепенно втягиваться в ритм повседневной работы на танкере. Работа состояла из несения вахты на ходу и на стоянке, занимаясь обеспечением погрузки-выгрузки нефтепродуктов в портах. В то время ещё не было на судах авторулевых и в период плавания приходилось в течение вахты стоять на руле, сменяясь через час, и работать в бригаде боцмана на палубе, порой на высоте и за бортом, по поддержанию судна в чистоте и порядке. Кроме того, мы помогали третьему помощнику капитана, которому вменялось в обязанности своевременно производить корректуру навигационных карт и пособий на район плавания. А так называемый первый помощник всегда пытался привлечь нас к различной общественно-агитационной работе, которую он, постоянно запуская, перекладывал на кого-то, оставаясь «бойцом невидимого фронта». Немалая часть из них были бездельники, но отличавшиеся своей ретивостью по написанию доносов.

После погрузки в Туапсе очередной рейс был на Висмар, порт в ГДР на Балтике. Этот маршрут плавания вокруг Европы нам был уже знаком по прошлой парус-

ной практике за некоторым исключением. Первое: плавание судна после островов греческого архипелага проходило проливом, разделяющим северную Африку от Сицилии, названным Сицилийским. И второе: от мыса Скаген до Висмара надо было идти глубоководным проливом Большой Бельт. На борту танкера было около десяти тысяч тонн дизельного топлива, но по прибытии на рейд порта судно поставили на якорь в ожидании освобождения причала нефтяного терминала.

За время стоянки пришлось наблюдать, как выходил на ходовые испытания прославленный ледокол «Красин». Он стоял на переоборудовании на верфи Висмара, где его котлы были переведены с твердого топлива (уголь) на жидкое (мазут). Немного из истории ледокола. Он был построен в Англии и вступил в эксплуатацию в марте 1917 года под названием «Святогор», корабль Его императорско-



Наша вторая практика. Танкер «Белгород» 1959г.

го величества Николая II. После прихода к власти большевиков он был переименован в соответствии с идеологией, обязывающей любить своих вождей, имена которых пытались увековечить, называя ими транспорт, заводы и фабрики, колхозы и совхозы, улицы, поселки и города, районы и области. Такие интересные были времена. Этот ледокол дальше работал в Арктике в Мурманском морском пароходстве, а затем был выведен из эксплуатации в 70-х годах и стоит сегодня в Санкт – Петербурге у набережной Лейтенанта Шмидта, отметив славное 90-летие своей боевой и трудовой жизни корабля.

После некоторого ожидания, наконец, судно поставили под выгрузку. Что такое нефтяной танкер? Это судно, предназначенное под перевозку в своих танках (больших цистернах) нефти и нефтепродуктов, являющихся опасными грузами. Поэтому работа на нем сопряжена с большим риском. Это, прежде всего, строгое соблюдение экипажем правил противопожарной безопасности при грузовых операциях в порту и на переходе морем. Курение запрещено повсеместно, за исключением отведенного места, безопасного в противопожарном отношении.

Во-вторых, в процессе грузовых операций ни в коем разе не допускается разлива нефтепродуктов. Это борьба за экологию природы, чистоту акватории порта и моря.

Закончив выгрузку, танкер возвращался знакомой дорогой обратно на Чёрное море для погрузки в Туапсе с назначением в Роттердам. Район плавания судна стал для нас уже знакомым с его проливами, мысами и заливами, а стоянки в портах - обычными.

Работая на штатных должностях, мы стали располагать и советскими рублями, и иностранной валютой при заходе в иностранные порты. Мы могли свободно приобрести себе вещи первой необходимости и сувениры, а также сходить в кино на иностранный фильм. Так протекала наша вторая практика, называемая индивидуальной, с теми же обязательными ежемесячными учебными тревогами и возвращением на Чёрное море, но уже в порт Батуми.

Опять короткая стоянка, а для танкеров это обычное. Но мы всё-таки успели посетить интересный Ботанический сад с его субтропическими растениями. Впереди был французский порт Марсель. Весьма интересное место. Здесь на входе в порт стоит знаменитый замок-крепость, где снимался известный фильм «Граф Монте-Кристо» с участием замечательного артиста Жана Марэ. Кроме того, порт Марсель представляет и по сегодня военно-морскую базу Франции на Средиземном море. Независимо от этих обстоятельств нам был позволен выход на берег с возможностью ознакомиться с прекрасным городом, утопающим в зелени магнолий и кипарисов.

Но вот среди экипажа начался разговор о каком-то дальнем рейсе, который предстоит выполнить нашему «Белгороду». Капитан собрал экипаж и объяснил поставленную задачу о подготовке судна к продолжительному рейсу через океан и экватор. Для этого необходимо подготовить танкер, исходя из его автономного плавания.

Старшему механику необходимо было определиться с объёмом нужного запаса топлива и смазочных материалов, а также запчастей для профилактических ремонтов главных и вспомогательных двигателей. Чего греха таить, при каждой стоянке вся машинная команда занималась то сменой поршней, то втулок каждого по очереди двух главных дизелей. Увы, такие были сырые первые отечественные судовые машины марки «Русский дизель».

Старшему помощнику капитана следовало определиться с запасом продуктов, в том числе и скоропортящихся, а также количеством запаса пресной воды, необходимой на океанский переход судна. Кроме того, учитывая тропическое плавание, заказать на время нахождения судна в этой зоне достаточное количество

сухого вина, положенного морякам согласно действовавшим в ту пору нормам питания при нахождении судна в районах с высокими температурами воздуха и его влажностью.

Второму помощнику капитана приказано точно подсчитать, исходя из судовых запасов, количество груза с учётом увеличения его объёма при повышении температуры воздуха и воды в тропической зоне океана.

Третьему помощнику капитана - определиться с заказом необходимых навигационных карт и пособий по району предстоящего плавания судна.

Четвертому помощнику капитана и начальнику радиостанции - определиться с наличием запчастей для радио и электронavigационных приборов, а также необходимостью произвести их профилактический ремонт за время стоянки судна в порту погрузки.

Судовому врачу произвести получение дополнительных медикаментов с учётом плавания, а также сделать членам экипажа необходимую вакцинацию от тропической лихорадки и малярии.

Исходя из перечисленного, была срочно сформирована сводная судовая заявка по всем частям с учётом короткого перехода до Туапсе.

Нас, курсантов, это сообщение капитана и поставленные им задачи перед составом танкера настолько заинтриговало, что мы стали гадать, в какую же страну мы отправимся океаном. Нам предоставлялось побывать в южном полушарии. Это что-то сказочное! Наверное, это был предел мечтаний для молодых моряков, и не только для курсантов. Надо было соответственно экипироваться, запастись личными фотоаппаратами и так далее. Мы уже стали сомневаться, а не опоздаем ли к новому учебному году в училище с этим «сказочным» рейсом и начали писать письма родителям, что нам крупно повезло и, наверное, уйдём в продолжительный рейс в неизвестную страну. Но перед самым приходом в Туапсе пришло из пароходства конкретное рейсовое задание с указанием порта назначения груза. Это был аргентинский порт Буэнос-Айрес. Мы прыгали от нахлынувшей радости реально побывать на экваторе и пересечь оба тропика, проходящие по параллелям северной и южной широты в 23 градуса 27 минут. Невероятно, но это был факт!

И вот уже танкер стоит под погрузкой и получением необходимого снабжения для выполнения предстоящего рейса. На приход судна в порт, как всегда, приехали родные членов экипажа, несмотря на короткую стоянку, в течение которой моряку из-за предрейсовой занятости даже не удаётся как следует поговорить о домашних делах семьи.

Погрузка закончена, пора расставаться, и сетовать на свою судьбу не приходится. И, как говорится: «Назвался груздем – полезай в кузов».

Танкер медленно отходит от пирса нефтяного терминала с буксирами и следует на выход из гавани порта. Буксиры отданы и после этого следуют три продолжительных прощальных гудка.

Так начался наш первый дальний океанский рейс в неизвестную нам южноамериканскую страну. Он отличался от предыдущих тем, что пути тех рейсов, в общем-то, проходили недалеко от побережий материков Азии, Африки и Европы,

за исключением Бискайского залива. В данном рейсе, пройдя Гибралтар и Северную Африку, судно устремилось в океанские дали с расстоянием до порта выгрузки в 5370 миль, минуя Азорские, Канарские и острова Зелёного Мыса. Вот здесь то игодились нам практические занятия по астрономии, проводимые на паруснике с нами Чабаном Александром Александровичем.

В ту пору определение места судна в океане производилось только по астрономическим обсервациям, днём – по Солнцу, а в вечерние и утренние сумерки – по звёздам и планетам. Все способы определения местонахождения судна по светилам довольно интересны и требуют определённых 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 так называемую в мореходной астрономии обсервованную точку местонахождения судна на данный момент времени.

Мы, курсанты, уже были подготовлены и свободно дублировали вахтенных штурманов на своих вахтах и в свободное время. Это было настолько увлекательно, что мы порой после вахты забывали о своём отдыхе. Мы устраивали соревнования в быстроте взятия высот различных светил и способах обработки астрономических наблюдений, доводя процесс до автоматизма. Вахтенные штурманы уже относились как к коллегам. Это было завоёвано нашим большим усердием в освоении штурманского дела. Мы серьёзно готовились стать профессиональными навигаторами. А капитан Василий Прокопьевич весьма одобрял наше усердие, при случае и особенно ценил умение хорошо стоять на руле при проходе судна узкостями и при плавании с лоцманом.

Остались за кормой Канарские острова с прекрасными портами Лас-Пальмас и Гран-де-Тенерифе. Эти два порта являются очень привлекательными для туристов и судов, следовавших океанскими путями из стран Северной и Южной Америки, а также из Африки. Здесь можно пополнить все необходимые запасы на дальнюю дорогу, а морякам отдохнуть на изумительных пляжах при среднегодовой температуре воздуха 20 градусов по Цельсию. А спустя немногим более суток плавания на юг по дуге Большого круга наш «Белгород» пересёк Северный Тропик, температура воздуха уже достигала 26 градусов. Моряки ждали, когда она ещё повысится. Ведь только при 28 градусах они смогут получать по нормам питания положенное сухое вино, разведённое слегка водичкой при приёме пищи. Весь этот процесс контролировал судовой врач, который обязан был снимать пробу на камбузе перед каждым приёмом пищи в соответствие с недельным меню. Такие существовали добрые традиции на флоте.

Но остановимся на винопитии моряков в тропиках. Эта традиция связана отнюдь не с алкоголизмом моряков, она исходит от древнего мореплавания. Человек, попадавший в условия тропического плавания, может заразиться микробами тропических болезней - цинги, малярии и жёлтой лихорадки - которые находят благоприятную среду как в окружающем воздухе, так и в воде. Древние мореплаватели не имели тех условий хранения продуктов и питьевой воды, как сегодня. Из продуктов у них были в основном солонина и немного запасов уже испорчен-

ной пресной воды. Поэтому основным питьем оставалось запасённое в амфорах сухое вино, которое при приёме пищи защищает организм человека от поражения болезнетворными бациллами и способствует аппетиту.

По мере приближения к экватору с каждым днём становится всё теплее и теплее. С жарой повышается и влажность воздуха. В свободное время моряки загорают на палубах надстроек. Из-за большой влажности в каютах танкера, где всё сделано из металла, становится душно, постельное бельё прилипает к телу, поэтому некоторые устраивают ночлег под открытым звёздным небом тропиков. Навигационные сумерки очень коротки и рассвет в этих широтах наступает быстро. Казалось, только что была ночь, но вот и Солнце выскочило над горизонтом. А спустя уже час вновь начинается жаркий день - один за другим. Океан дышит



Наши командиры

своим необычным спокойствием. То там, то здесь выпархивают из воды стайки летучих рыб. Танкер при полной загрузке имеет малый надводный борт и ночью при выставленном фонаре над палубой можно собрать трофеи «ночного улова» из выскочивших на освещенную палубу рыб. Из этого «улова» после обхода палубы ночная вахта может приготовить вкусное жаркое. Временами появляются дельфины, и эти чудные и, надо полагать, разумные животные устраивают гонки с кораблём. Они устраивают такое шоу с акробатическими трюками, что невозможно оторваться от этого великолепного зрелища. Завидев судно издалека, дельфины несутся к нему, чтобы продемонстрировать людям свои таланты с невероятными трюками.

Была пройдена уже половина пути. Несмотря на принятый в Туапсе полный запас бункера и пресной воды, капитан посчитал необходимым сделать короткий промежуточный заход в африканский порт Дакар, где судно было поставлено на внешнем рейде. С учётом короткой стоянки увольнения моряков на берег не было. Принятие дополнительного количества бункера и пресной воды составило около четырёх часов, и танкер «Белгород» последовал в Буэнос-Айрес, до которого оставалось около 3800 миль. Впереди был экватор.

Сохранилась также от древних мореплавателей другая славная традиция – это праздник пересечения экватора, когда моряки делали жертвоприношения владыке морей и океанов Нептуну, испрашивая тем самым у него благополучного следования из одного полушария в другое.

Вот и меняются созвездия на небесной сфере, постепенно уходит за горизонт созвездия Большой Медведицы с Малой медведицей и Полярной звездой, характерные для северного полушария. Интересно здесь то, что высота Полярной звезды соответствует широте места наблюдателя и на море и на суше. Для южного полушария такой звезды, к сожалению, на небосводе нет. Для него остаётся крупное и красивое созвездие Южного креста, появляющееся на ночном небе над горизонтом при приближении судна к экватору с севера. И по мере удаления судна на юг высота этого созвездия постепенно увеличивается и сопутствует мореплавателю во всех географических широтах и долготах южного полушария.

Считанные мили остаются до экватора, а подготовка к пересечению его, как правило, в организованном экипаже начинается загодя. Во-первых, «местные режиссёры» готовят сценарий этого весёлого и интересного праздника Нептуна с расписанием ролей участников празднества, иногда даже в стихотворной форме. Во-вторых, готовится купель. Хорошо, если на судне имеется открытый бассейн, то меньше забот. За отсутствием такового боцманской команде приходится изготавливать его из подручного материала (брус и брезент) на палубе, поскольку без купели не будет красочного зрелища. Всё это было подготовлено с большим воодушевлением на нашем «Белгороде».

На роль Нептуна прошёл вне конкурса судовой врач, роль Русалки, пройдя жестокий конкурс, досталась нашей буфетчице Рае. Свиту морских чертей изображали матросы и мотористы, возглавляемые Главным чёртом – нашим боцманом Николаем. Бланки Грамот Нептуна были изготовлены много ранее в Туапсе. Они предназначались для вручения моряку, пересекшему экватор впервые и получив-

шему крещение здесь, с указанием даты и долготы местонахождения судна.

Оригинальность «документа» заверяется Нептуном его печатью и подписью капитана.

Наконец наступает тот день и час, когда по астрономическим данным судно очутилось на экваторе, об этом оповестил протяжный судовой гудок, нарушив океанское безмолвие. Всякие работы на судне были прекращены, кроме несения ходовой вахтенной службы. Под дикие звуки неизвестного происхождения, издаваемые судовой трансляцией, на палубе из-под спардека (средняя надстройка) появляется свита Нептуна с Русалкой и морскими чертями в их импровизированных костюмах.

Нептун, стуча своим трезубцем о палубу, сурово требует капитана с докладом: «Что это, откуда и куда следует сей ковчег?» Появляется капитан в своей морской тропической форме в сопровождении помощников, делает доклад и представляет морскому царю судовую роль. Однако Нептун недовольно продолжает зычно басить и звучно стучать своим трезубцем. Капитан недоумевает от сложившейся ситуации и недовольства Нептуна. Оказывается, необходим большой выкуп владыке. В тот же момент подручные свиты капитана выкатили на палубу бочонок, из которого был заполнен большой кубок вина для царя морей. Нептун смилостивился, но приказал «крестить» вновь пришедших моряков на экватор. Началась процедура представления новичков «пред очами» грозного царя морей.

Прячься не прячься от «морских чертей», а не избежать судьбы быть схваченным и брошенным «ниц пред очами» владыки. Вот и началась «дикая вакханалия». По указанию Главного Чёрта «морские черти» хватали жертву и представляли «лекарю» владыки для «прослушивания его громадным стетоскопом. Далее «брадобрей» намыливает голову «посвящающегося» квачом (большая кисть для побелки) с крахмальной пеной и бреет причудливой бритвой. После чего «черти» с улюлюканьем и шутками под общий весёлый хохот участников праздника бросают жертву в «купель». Счастливый «вновь окрещённый» после купели моряк просит смиренно пощады у Нептуна, а прекраснейшая Наяда подает ему чарку. Свита капитана продолжает весёлое «застолье» с Нептуном, при этом последний вручает капитану огромный ключ от экватора, разрешив милостиво «сему ковчегу» плавать во всех океанах и морях.

Как и подобает в дальнем плавании, для психологической разрядки экипажа это самодеятельное мероприятие прошло с большим азартом, весело и непринужденно. Каждый моряк настоящим получил большую дозу бодрости после однообразного океанского плавания с повседневными вахтами и тропической духотой. Так заканчивается празднество встречи с Нептуном, а вечером в торжественной обстановке каждому вручается «почётный» диплом, подтверждающий, что «сей имярек» действительно был впервые на экваторе и пересёк его с севера на юг.

Экватор остался за кормой, океанское плавание под благословением Нептуна продолжалось, и судно уже в южном полушарии. По-прежнему океан безмолвен. Только изредка днём или ночью где-нибудь на горизонте появится далекий

силуэт какого-то судна, идущего, как и мы, своей дорогой. Картина небосвода становится непривычной, появился «ковёр» неизвестных нам пока алмазно-изумрудных созвездий с величавым Южным Крестом. Серп же Луны выглядит странно в своей последней фазе, показывая «рожки» не вправо, а влево. А что же произошло с нашим единственным Солнцем? «Движение» его стало не по часовой стрелке, как в северном полушарии, проходя в зените над южной частью горизонта, а всё наоборот – движется против часовой стрелки и проходит зенит над северной частью горизонта.

Экваториальная зона, ночь сопровождается духотой с прежней влажностью после дневной жары. Утром на открытой палубе сыро от росы и уже невозможно оставаться на ночлег под звёздным небосводом. Особенно достаётся вахте механиков с мотористами в машинном отделении, где температура может приближаться к пятидесяти градусам по Цельсию. Поэтому им приходится через каждые полчаса по очереди меняться и выходить на палубу подышать свежим воздухом. И так продолжалось, пока не прошли побережье Бразилии.

Всё-таки интересно устроена наша планета Земля. Природа определила так, что в одно и то же время в одном полушарии стоит лето, в другом же наоборот – зима. Однако для экваториальной зоны и тропиков не существует этих резко отличающихся сезонов. Здесь круглый год один сезон – лето, лето и ещё раз лето с его специфической погодой, с жарой и духотой, когда температура воздуха за тридцать, а вода за двадцать восемь градусов.

Казалось бы, что чем дальше на юг, тем больше тепла. Увы, после выхода из тропической зоны с увеличением южной широты начинаешь ощущать смену сезона. Стоял июль, и вот уже погода стала походить на осенне-зимнюю погоду средиземноморья, а далее – как у нас в январе на Чёрном море. Штормовые ветры с частыми осадками и слякотью. Такой нас встречала погода на подходе к Аргентине. Вошли в большой залив дельты южно-американской реки Ла-Платы. К северу остаётся побережье Уругвая с его столицей и большим морским портом Монтевидео, а с юга – Аргентина с её столицей Буэнос-Айрес.

На удивление, нас сразу же поставили к пирсу нефтяного терминала большого порта Буэнос-Айрес, хотя на рейде уже стояли танкеры с грузом. Быстро прошло оформление прихода судна портовыми властями, без бюрократической волокиты, свойственной бывшим советским портам (да и сейчас такое у нас не редкость).

Буэнос-Айрес удивительно красив и своеобразен с его многочисленным населением, которому присущ южноамериканский темперамент. Город с большими контрастами богатства и бедноты. Ряды фешенебельных отелей и магазинов существуют наряду с магазинчиками и торговыми лавками, спросом на товары которых пользуются люди соответственно с различным достатком и толщиной личного кошелька. Таков современный мир.

Из-за короткой стоянки под выгрузкой нам не удаётся всё-таки ознакомиться с достопримечательностями города. Поскольку стояла прохлада, а по ночам – холод, то некоторым из нас пришлось приобрести тёплую верхнюю одежду в виде кожаных курток, называемых канадками, с меховым мутоновым воротником, ме-



С-Петербург. 2006 г. Встреча выпускников 1960 года

ховой подстёжкой и перчатками. Эти вещи пользовались большим спросом у моряков, посетивших Аргентину и Уругвай.

Из многочисленных кафе и ресторанчиков распространялся аппетитный запах мясных блюд, свойственных национальной кухне аргентинцев с местным красным вином и вполне по доступным ценам. Пришлось попробовать того и другого после продолжительных прогулок по городу. Вкусно! На этом и покидали Буэнос-Айрес, что означает с испанского «Прекрасный Воздух». Однако успели запастись некоторыми сувенирами и открытками с видами города, а также сделали фотокадры своими фотоаппаратами.

Надо заметить о довольно интересном явлении, происходившем в процессе выгрузки танкера. На пирсе терминала наблюдалось нашествие крыс. Эти твари прорывались на борт судна и по швартовым концам, заведённым на берег и по трапу. Несмотря на выставленные со стороны борта на швартовые концы круглые щитки, называемые «накрысниками», крысы лезли, но, встретив преграду, некоторые из них падали в воду или возвращались на берег, отыскивая дорогу через трап судна, особенно в ночное время. Была выставлена дополнительная вахта на палубе, следившая за появлением у борта этих тварей. Пришлось доставать судовые пневматические винтовки и производить их отстрел, другого способа борьбы с нашествием крыс просто не было.

Отход из Буэнос-Айреса. Капитан озвучил по трансляции очередное рейсовое задание. Оно заключалось в следующем: после выгрузки танкеру следовать вверх по реке Паране в небольшой порт, отстоящий в трёхстах восьмидесяти километрах. В порту Росарио предстояла погрузка полного груза растительного масла на

порт Роттердам. Задача ясна, но до погрузки надо выполнить большую работу экипажем по подготовке всех грузовых танков под груз, характер которого резко отличается от нефтепродуктов, перевозимых до этого.

Свободные от работ и вахт члены экипажа приступили к подготовке танков под руководством боцмана. В первую очередь, начинается мойка танков и их вентиляция. Доступ в танки невозможен без дегазации последних от паров, оставшихся после груза нефтепродуктов. Концентрация их настолько высока, что без специальной маски спуститься для осмотра состояния танка, даже на несколько минут, опасно для жизни. Мойка осуществляется специально приготовленным раствором каустика или другими моющими средствами, специально предназначенными для этих целей, с помощью также специальных машинок, приводимых в действие гидравликой. Дополнительная вентиляция танков выполнялась посредством опущенных шлангов от вентиляторов и воздуходувок. После этого производился замер уровня остаточной загазованности атмосферы танка и при достижении допустимого содержания кислорода в ней (21 процент) можно спускаться во внутрь танка. Подготовка заканчивается повторной скаткой из шланга, уборкой мусора и металлической окалины от набора танка, а если требуется, то ещё покраской специальной краской. Работа не из приятных, исходя из специфики танкеров, но выполняемая. Эта работа выполнялась как на переходе между портами, так и на стоянке судна на рейде аргентинского порта Росарио.

А тем временем судно поднималось вверх по Паране. Река довольно глубоководная и доступная для морских судов с проходной осадкой до 12 метров. Однако она была извилистая и местами узкая, и требовалось искусство местного лоцмана и рулевого матроса. А для этой роли наш старпом Виленд Дмитриевич отобрал лучших рулевых, в число которых были назначены и мы с Борей Телегиным. Это была высокая честь для нас, оказанная большим доверием к нашему умению хорошо владеть рулём большого судна.

Придя на рейд Росарио, танкеру ещё пришлось стоять, готовя свои танки под погрузку. А тем временем подошёл другой танкер - «Владимир», следовавший за нами, с нашими курсантами и Колей Степановым. Эта была неожиданная и трогательная встреча вдали от родных берегов, поскольку «Владимир» ошвартовался к «Белгороду» лагом. Это была кратковременная стоянка для обмена запчастями и снабжением судов.

Кстати, о танкере «Владимир», который был построен на верфях Ленинграда. В его строительстве активное участие принимал мой хороший друг Миша Перекин, работавший здесь до поступления в училище. Кроме танкера «Владимир» он также принимал участие в строительстве атомного первенца-ледокола «Ленин». Впоследствии Михаил Александрович стал одним из ведущих капитанов Балтийского морского пароходства. Вот такое приятное воспоминание.

А далее на нашем «Белгороде» всё происходило обычным путём – погрузка растительного масла, отход и следование по назначению. Опять длительный океанский переход по Дуге Большого Круга в знакомый для нас порт Роттердам и успешное возвращение к родным берегам в порт Туапсе.

Уже стоял конец августа, и наша пятимесячная практика подходила к концу. За

этот только круговой рейс на танкере мы прошли 17500 тысяч морских миль, а за всю практику на «Белгороде» около 36000 миль.

Мы настолько привыкли к работе на танкере, к его экипажу, нашим прекрасным товарищам - одесситам, что не было желания уходить. Например, мы сдружились с нашим четвёртым штурманом Володей Голяк. После окончания Одесского училища он вместе с нами получил назначение на «Белгород». Позже мы с ним встречались в Антарктике, будучи уже старпомами. Он впоследствии также стал капитаном дальнего плавания, и мы поддерживали наши товарищеские отношения.

Мы были готовы и дальше работать на танкерах. Но надо было всё-таки считаться с реалиями жизни. Кадры для Черноморского морского пароходства готовились здесь в нескольких училищах южного региона страны. А нам улыбалась судьба в будущем работать на Балтике, в Арктике и на Дальнем Востоке - где кому выпадет какая карта.

А пока мы покидали борт нашего танкера «Белгород», благодарили за прекрасную практику нашего боцмана, штурманов и капитана. Моряки же нас провожали до самого поезда.

Как сложилась судьба нашего капитана и старпома? Оба они были одними из лучших капитанов Черноморского пароходства. Василий Прокопьевич Гуржий позже работал представителем Морфлота в Египте, а Виленд Дмитриевич рано, к большому сожалению, ушел из жизни. Добрая память об этом уважаемом капитане и добром человеке осталась на борту большого танкера Новороссийского пароходства «Капитан Козяр».

Вот и опять мы в стенах училища, встретились с нашими ребятами - Женей Филичевым и другими, возвратившимися с танкерной практики. Понятно, обмениваемся своими впечатлениями о прошедшей практике, кто был в Балтийском морском пароходстве, кто в Мурманском, а кто-то, как всегда, для невизированных, в Каспийском пароходстве. Самое большое впечатление осталось от Черноморского пароходства, но туда нам была заказана дорожка после училища.

Со своей продолжительной практикой мы спалили положенный нам курсантский отпуск. Опять учёба в том же контексте, остаётся последний курс и неизвестно, что нас ждёт впереди: или работать в Морфлоте, или служить в Военно-морском флоте. Но до этого ещё остается одна, последняя, практика на торговых судах Морфлота, являвшихся составной частью ВМС страны.

Учёба прошла, как всегда, в соответствии с планом и успешным окончанием курса. Остаётся два момента: первое – последняя практика на торговых судах ММФ, второе - мичманская стажировка на кораблях ВМФ. Всё прекрасно, и мы этого ждём. Уже получено направление на практику в Балтийское морское пароходство. Эта последняя практика должна закрыть необходимый нам стаж для получения, кроме общеобразовательного диплома, ещё и рабочего диплома штурмана, а за ним и штурмана дальнего плавания - и так далее по своей иерархической лестнице.

СУХОГРУЗНАЯ ПРАКТИКА

Стоял конец февраля на дворе, о спорте опять приходилось сожалеть, уходя в дальнее плавание. Предписано прибыть в порт Ригу, где стоял под погрузкой новый теплоход «Братск», построенный недавно на вервях Финляндии по заказу Морфлота СССР.

Действительно, в пятидесятые годы страна наращивала своё морское присутствие на мировых океанских дорогах, становясь одной из великих морских держав. Морские пароходства, исходя из этой стратегии страны, начали обновлять свой флот, выходя на новые рубежи. У причала порта в Риге нас «ждал» красавец - трёхостовый по архитектуре сухогрузный теплоход «Братск» под командованием капитана Василенко А.И. со старшим помощником Клыгиным Н.П. (позже он будет работать в управлении Балтийского пароходства). Для некоторых из наших курсантов, проходивших здесь предыдущую практику, старпом уже был знаком, и прибывшей группе практикантов было несколько проще в ознакомлении с судном.

Мы сразу же влились в коллектив экипажа балтийцев, поскольку все были из Ленинграда. Почему назывался теплоход трёхостовый? Потому что в своей архитектуре кроме спардечной надстройки и полуютовой (кормовой) он имел ещё среднюю надстройку. Во всех этих надстройках размещались жилые и служебные помещения. В настоящее время суда с такой архитектурой не строят.

Несмотря на конец февраля, уходящая зима ещё не сдавала свои позиции и в порту, не говоря о Рижском заливе, стоял лёд. Наше присутствие на борту этого «рысака», как называли моряки такие суда большей серии Балтийского пароходства, заключалось только в штурманской стажировке под руководством опять же старпома. Однако он, кроме этого нашего предназначения, сразу начал нас использовать в качестве тальманов, то есть счётчиков погружаемого на борт груза. А почему бы и нет?

Это было правильное решение старпома - доверить нам серьёзный участок работы по приёму на борт генерального (самого разного) груза, предназначенного для Острова Свободы, так называли в те годы остров Куба.

Груз по своей специфике был самый разнообразный - сельскохозяйственное гусенично-колёсная техника, оборудование, включая оборонное, и так далее. Никто, кроме капитана и старпома, не мог знать, что грузится на борт в каких-то ящиках. Что говорить, это были времена необъявленной «холодной войны» двух лагерей. А Остров Свободы был для СССР оплотом ближайшего противостояния «супостату», так назывались наши уже бывшие союзники по второй мировой войне, оказавшиеся по разные стороны баррикад.

Судно принимало полный груз во все трюмы и твиндеки. Тяжёлую технику грузили на люки трюмов и на открытую палубу, где всё это необходимо было серьёзно закрепить для обеспечения безопасного океанского перехода в условиях зимних штормов.

Погрузка закончена, и судно готово к отходу, впереди около пяти тысяч морских миль. Но лёд сковал акваторию порта. Для обеспечения зимней навигации на Балтике из Мурманска прибыли два ледокола типа «Капитан Воронин», построен-

ные также в Финляндии по заказу СССР, который в то время своими большими заказами позволил нашему северному соседу поднять экономику после войны.

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

После обработки (околки) судов ледоколом портовые буксиры стали отводить наш «Братск» от стенки причала и ставить его в ледовый канал за ледоколом. Кроме нашего судна в формируемом ледоколом караване было ещё несколько судов. Но теплоход «Братск» с учётом его ледового класса и достаточно мощного главного двигателя был поставлен в караване последним.

После 10-тибалльного сплоченного льда Рижского залива ледокол вывел караван судов на разряжённый лёд 5-6 баллов. Часть судов под проводкой ледокола двинулись на восток в Финский залив, а наша дорога уходила на запад и далее «Братск» последовал самостоятельно.

С удалением на запад ледовая обстановка стала улучшаться и скорость судна на участках открытой воды стала возрастать до 14 узлов. Подошли к датским проливам, и капитан, наверное, с учётом обстоятельств ответственного рейса, взял лоцмана для прохождения пролива Большой Бельт. Пролив был чист ото льда, не считая полос образований ниласового льда, не представляющего для нашего судна никаких затруднений, и судно «летело» вдоль датских берегов, спеша к далёкому солнечному Острову Свободы. Не зря суда этого типа в пароходстве за их ходкость называли «рысаками».

Судно миновало пролив Скагеррак. Дорога далее на запад нам, курсантам, была уже знакома по прошлым парусной и танкерной практикам. Но океанский переход до Кубы был впервые.

В отличие от парусника современному теплоходу «Братск» не составлял особых проблем встречный штормовой ветер. Английский канал остался позади и мы вышли в открытый океан. Дорога до Кубы через Атлантику составляла около 3200 морских миль плавания по дуге Большого Круга. Расстояние по этой дуге, называемой в морской навигации плаванием по ортодромии, является кратчайшим расстоянием в океане из точки А в точку Б, по сравнению с расстоянием по прямой, называемой локсодромией.

Условия на этих новых судах были на то время достаточно хорошими, с большим плюсом. Кроме душевых на судне имелись сауна, небольшой спортзал, где играли в настольный теннис. Но интересно заметить то, что в традиции северных народов баня всегда была присуща, а тем более для российского моряка, особенно после работ на палубе в зимних условиях, она стала являться весьма необходимым элементом в архитектуре судов и, соответственно, в быте моряков, работающих в северных широтах.

Войдя в тропическую зону, мы на «Братске» могли искупаться в небольшом бассейне, сооружённом на открытой палубе. Здесь-то мы не были лишены принятия приятных солнечных и водных ванн солёной воды. Экзотика и резкая смена климата обернулись некоторыми неприятностями. Естественно, после зимы наши моряки, окунувшись в эти ванны тропической зоны океана, были настолько увле-

чены, что не пощадили свою дорогостоящую любимую кожу, получив солнечные ожоги.

Ну а нам, курсантам, оставалось закрепить свои навыки в навигации и астрономии. Возможностей хоть отбавляй, только не ленись. Океанский переход до Карибского бассейна прошёл в сравнительно благополучных метеорологических условиях. Судно вошло в пролив Кайкос, откуда до порта выгрузки Монсанильо было рукой подать. Но после океана сказывалась духота, о кондиционерах тогда и не думали, была простая система воздушной вентиляции.

По прибытии на рейд порта, судно сразу же было принято к постановке к причалу с появлением на палубе бойкого кубинского лоцмана. Ещё судно швартовалось, а на причале уже выстроились многочисленные бригады грузчиков, приступившие без промедления к выгрузке палубного груза на четыре трюма, а на втором трюме между спардечной и средней надстройками грузчики работали 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 лебёдок, позволявших вести грузовые операции сразу двумя бригадами грузчиков.

Новая народная власть требовала от своих трудящихся высокой производительности труда, поэтому в порту для ускоренной обработки грузов, доставленных советскими судами, бригады грузчиков были многочисленны. В своей организации работ руководство порта, естественно, не обошлось без помощи наших советников, и оно быстро усвоило принципы страны Советов с введением социалистического соревнования. Заорганизованность дошла до того, что подписывался какой-то двусторонний договор между стивидорами и экипажем судна об ускоренной обработке грузов. Всё это заканчивалось маленьким митингом на судне с накрытием столов для кубинских гостей-товарищей. Они эту процедуру очень любили, а для экипажа это были ненужные хлопоты. Это явилось результатом активной работы наших советников, рапортовавших о своих успехах «родной» партии и правительству по организации работы кубинских портов.

Как бы то ни было, но выгрузка судна шла довольно успешно, палубный груз был раскреплен перед самым приходом судна в порт силами экипажа, что позволило стивидорам начать выгрузку его без промедления. Этот момент станет одним из первых пунктов двустороннего договора. После снятия с борта палубного груза один за другим начинали и заканчивали выгрузку из твиндеков и трюмов судна.

Мы, курсанты, как и в Риге, занимались важной для судна работой – счётом грузовых мест, выгружаемых с судна. В те времена ещё не было современных технологий перевозки груза в контейнерах, и весь генеральный груз, состоящий из мелких разнообразных партий, приходилось перевозить в таком виде, как он есть. И во избежание претензий в количестве и качестве груза приходилось заниматься счётом (тальманством) как при погрузке (приём груза), так и при выгрузке (сдаче груза в порту назначения). Но и при двустороннем счёте зачастую образовывалась разница в счёте, которая вынуждала составлять компромиссные документы, защищающие интересы обеих сторон. На танкерах эта процедура

была проще, исходя из специфики грузов и разной технологии погрузки.

Выгрузка сухогрузного теплохода «Братск» шла круглые сутки, тем не менее, она заняла несколько суток. Эти сроки для танкера казались бы фантастическими. Поэтому морякам работа на сухогрузах нравилась больше за счёт продолжительной стоянки судна в порту под грузовыми операциями. Наконец, выгрузка закончена и «Братск» покинул порт Монсанильо, направившись вдоль кубинского побережья на север острова под погрузку тростникового сахара.

На Кубе наступил сезон повсеместной уборки этого национального продукта уже с плантаций коллективных сельхозпредприятий. А ведь ещё год назад они были частными и только приход к власти братьев Кастро через революцию положил конец капитализму на Кубе и правлению бывшего правителя Батисты, поддерживаемого США. Конечно, без участия СССР не могло быть и речи о какой-то революции в какой-то маленькой островной стране с отражением атак контрреволюции, руководимой американскими советниками, не говоря уже о снятии блокады с этого островка, названного Островом Свободы. И проводимая политика новой власти на Кубе в прошлом столетии была направлена на строительство кубинского социализма с братской помощью стран социалистического содружества.

Нам тогда, в первый год после кубинской революции, запомнилось то, что в магазинах ещё было много дешёвых товаров американского происхождения, но запасы их быстро кончались, а поступлений от бывшего производителя уже не было. Наступила пора карточной системы для кубинского народа. Удовлетворение же запросов в товарах первой необходимости для бедного населения можно было сделать только путём поставок их из СССР и других стран, поддержавших режим Кастро.

Но возвратимся опять к грузовым операциям по приёму на борт судна полного груза кубинского сахара, идущего взамен несоизмеримых с этим поставок из СССР.

Погрузка сахарного сырца в мешках производилась в маленьких деревнях, куда груз мелкими партиями доставлялся с ближайших заводиков, где и затаривался в джутовые мешки. Но при наличии в специализированных портах элеваторов сахарный сырец грузился навалом на балкеры (суда, предназначенные для перевозки сыпучих грузов), что резко сокращало процесс погрузки. А «Братску» был удел принимать груз в мешках и это заняло много времени простоя судна, сказывавшегося на экономических показателях его работы, но другого не было дано.

В свободное время с разрешения местных властей члены экипажа выезжали на судовом катере в ближайшие лагуны отдохнуть от судовой рутины. Отдых заключался в купании и поиске морских трофеев на песчаном дне лагуны. Зелёно-голубая вода здесь настолько прогревалась, что казалось, что находишься в тёплой ванне из морской воды с чистейшим мелким песком. На этом песчаном дне с глубиной до трёх метров некоторым счастливчикам иногда удавалось отыскать редкой красоты большие караоллы, мясо которых для местного населения является деликатесом. В настоящее время она занесена в Красную Книгу охраны природы. Большие морские звёзды и кораллы, наверное, были у каждого моряка, возвратившегося из рейса на Кубу.

Доставка груза мелкими партиями и переход судна из одной деревни в другую

затянули процесс погрузки и, соответственно, наше пребывание под жарким солнцем Острова Свободы до трёх недель.

После последней доставленной на борт партии груза сахара судно снялось с Кубы, но порт назначения груза не был известен. Только после прохождения пролива Кайкос стало несколько известно, что портом выгрузки является один из советских портов на Чёрном море.

Выскочив из Карибского моря, наш «рысак» взял курс океанской дорогой на Гибралтар. Всё уже для нас стало обычным: безбрежные океанские дали, звёздное тропическое небо и редкие огни и силуэты судов, следующих в Карибский бассейн и обратно. Над нами часто проходили самолёты военно-воздушных сил США, держащие контроль над судоходством в этом регионе, поскольку база их находится рядом с Кубой. День за днём наш «Братск» постепенно поднимался к северу, выходя из тропической зоны, приближаясь к берегам северной Африки. Вот и они показались, а вслед за ними открылся вскоре и Гибралтар. Оставшееся расстояние до Чёрного моря в 1800 миль для быстроходного судна, по сравнению с маломощными судами и парусниками, является незаметным.

Уже просмотрены все фильмы из судовой коллекции, предназначенной для продолжительного рейса. Моряки в оставшиеся дни начинают гадать, в какой порт прибудет судно, ведь они надеются на встречу с женами и близкими, которым необходимо было взять билеты туда или сюда. Одни члены экипажа ратуют за Одессу, другие – за Херсон или Николаев. А нам, курсантам, было всё равно куда, поскольку по прибытии в тот или другой порт нам предстояло возвращение в училище.

С подходом к Стамбулу стало известно, что портом выгрузки сахара номинирован Николаев. Ранее моряки называли Николаев городом невест. Ну, невесты – невестами, а нам уже на приход были доставлены железнодорожные билеты и вскоре поезд мчал нашу группу из четырёх курсантов в Ленинград. За один виток до Кубы и обратно в Союз на теплоходе «Братск» нами пройдено более одиннадцати тысяч миль, а для меня длина всех трёх плавательских практик составила около сорока семи тысяч морских миль дальнего плавания, что вполне удовлетворяло цензу получения рабочего диплома штурмана. Так заканчивалась наша последняя непродолжительная 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, русский поэт

ОКОНЧАНИЕ УЧИЛИЩА

С прибытием в училище нам предстояло ещё пройти двухмесячное обучение перед сдачей выпускных государственных экзаменов и дальнейшей стажировкой на кораблях военно-морского флота, после чего определится судьба каждого из выпускников.

На последнем курсе училища осенью 1959 года в Неве стал первый атомоход –

ледокол «Ленин», о строительстве которого мы уже знали, но не представляли, как он выглядит. И вот на ноябрьские праздники он появился на глазах у ленинградцев, встав у моста Лейтенанта Шмидта. Он прекрасно выглядел на фоне других кораблей. Это был первенец научного прогресса, свидетельствовавший о высоком уровне развития науки и техники нашей страны на то время. Это был ледокол нового типа с энергетической установкой, использующей энергию атома, принципиально отличающейся от традиционной энергии сжигания органического топлива в обычных двигателях, ледоколы с такими маломощными двигателями требовали постоянной бункеровки. При размерах атомного ледокола с его длиной в 134 метра, шириной 27,6 метра и водоизмещением около 18 тысяч тонн, он развивал скорость около двадцати узлов при мощности силовой установки в 44 тысяч л.с. Атомоход в то время готовился к ходовым испытаниям перед вступлением в эксплуатацию на трассе Северного морского пути. У меня тогда даже мыслей не было о том, что в дальнейшем судьба свяжет меня с работой этого первенца.

Лето того года в Ленинграде пришло тёплым с началом белых ночей. Большинство наших товарищей, проживающих в городе, уже поженились. Это касалось, в первую очередь, не визированных и курсантов, у которых не осталось родителей после окаянной войны. Поэтому, по совету командира роты, женитьба давала им какие-то шансы на открытие визы, необходимой для заграничного плавания, а без него в морской романтике не увидишь таких «сказочных» стран, как Куба и Аргентина, с тропическим плаванием и пересечением экватора. И женитьба выглядела для них во всех отношениях логическим завершением окончания обучения в училище.

Совместить подготовку к государственным экзаменам и гуляние со своими девушками в период белых ночей было довольно непросто для большинства из нашего братства. Дело молодое, но есть понятие – надо!

И вот в таких, скажем, «экстремальных», условиях мы закрывали один за другим наши экзамены, всё быстрее приближаясь к дню выпуска. В нашем ротном помещении училища оставались на этот период только неженатики и иногородние, отсчитывающие последние дни пребывания в стенах альма-матер.

Наконец наш день пришёл и сдан последний экзамен по военно-морской подготовке. На последнем построении командир роты зачитал приказ о распределении нас на стажировку в военно-морской флот: кому-то было предписано в Прибалтику, другим - на Северный флот, а некоторым в бригаду особого назначения Ленинградского военно-морского района с отбытием первого сентября. А до этого нам полагался месячный отпуск.

Прошло два года, как я не был дома в своей Сибири. В отличие от моего земляка Славы, мне после продолжительной танкерной практики не удалось использовать положенный отпуск по назначению, мы его проплавали на танкере «Белгород». Поэтому побывать дома у родителей была естественная необходимость.

Опять дальняя дорога и домой прибываешь как раз ко времени покосов и рыбалки, которые у меня остались в памяти навсегда лучшим воспоминанием с цветными картинками. Состоялась встреча с друзьями, и она оказалась последней с некоторыми, которые тоже заканчивали свою учёбу и разъезжались по

новому месту работы. Например, с девочками Нелей Бабиной и Галей Пятериковой, с которыми мы дружили, наверное, уже не увидимся. С моими же товарищами по детству и школьным годам Володи Слободсковым и Володи Алабышевым мы встретились через 35 лет, а с Геной Белимом и Машей Шлыковой (Королик) эта встреча произошла спустя полвека после окончания школы. Встреча с Геной Белим была очень интересна тем, что мы даже узнали друг друга на перроне вокзала Санкт – Петербурга, где он появился со своим внуком, оказавшимся в свои десять лет весьма смышленным и грамотным мальчиком.

СТАЖИРОВКА

Наш последний курсантский отпуск закончился, и вся рота выпускников в сборе на плацу училища. Зачитан приказ о присвоении нам звания мичмана. В российского флоте это было первое офицерское звание, незаслуженно забытое в годы большевизма. После этого в соответствии с предписанием каждый из нас отбывает к месту своей стажировки в военно-морском флоте.

Нам с Женей Филичевым и ещё некоторым нашим коллегам, «особо» приближённым к спорту, была оказана честь быть направленными недалеко от Питера. Наши девочки провожали нас с Финляндского вокзала в Порт Владимир на Ладожском озере, где находилась воинская часть. По прибытии на корабль мы были представлены командиру, а во время обеда на корабле он представил нас офицерам в кают-компании. Кстати, нас приняли хорошо, хотя корабль по нашим мер-



Гибралтар. 1958 г. Увольнение на берег

кам был невелик.

Офицерский состав был сравнительно молод, а мичманский представляли старослужащие, прошедшие службу на Балтике и уцелевшие в лихие годы войны. Они были ведущими специалистами в подразделениях боевых частей корабля. В целом наше впечатление от экипажа осталось хорошее, и мы с Женей Филичевым были рады этому. Тем более матросы и старшины здесь были нашими сверстниками, так как в те годы на флоте служба рядового состава была четыре года. И ни о какой-то, ненавистной на сегодня, дедовщине и мысли не могло быть. Атмосфера на корабле была самая благоприятная.

Постепенно, втягиваясь в свою мичманскую службу, мы поэтапно сдали зачёты на допуск по управлению на боевом посту корабля. Месяцы сентябрь-октябрь, как принято у нас, называют «бархатным» сезоном для отпусков. А наше пребывание на корабле вне штата позволяло командиру использовать некоторым офицерам свои отпуска с подменой нами, стажёрами. Так вот мы стали «командирами», у которых на то время были свои «вестовые», оказавшиеся нашими годками, и это не сказывалось на службе и дружбе.

Служба наша шла своим чередом с некоторыми выходами из базы для отработки плановых упражнений и тренировок в море. Но однажды поступил приказ о следовании в Кронштадт. Помнится, к этому «дальнему походу» корабль готовился серьёзно. Как положено, все невские мосты Питера мы проходили в ночное время в режиме разводки мостов. Успешно прибыли в Кронштадт, он нам запомнился ещё по первой матросской стажировке на втором курсе на крейсере «Адмирал Макаров».

Прибытие корабля в Кронштадт было вызвано плановым докованием. Процедура постановки корабля в док была недолгой, нам был предоставлен док «Трёх эсминцев». Так назван он в память о трагедии, постигшей корабли в этом доке в период Великой Отечественной войны.

Основные доковые работы выполнялись рабочими завода, а некоторые, как подготовка к покраске подводной части корпуса корабля, делались экипажем. Хотя стояла и осень, но погода была хорошая, и без дождей. А это для выполнения доковых работ с покраской корпуса является первой необходимостью. Моему товарищу мичману Жене Филичеву была доверено руководство матросами в подготовке корпуса к покраске. За проявленное усердие командир объявил ему перед строем благодарность с увольнением на берег на трое суток. Вот так, знай наших!

К старослужащим мичманам мы с Евгением относились с большим почтением, этим снискали их уважение к себе. Мы не отказывались подменить их при необходимости на дежурстве по кораблю. И в целом наша стажировка протекала нормально - тренировки, дежурства, патрулирование в городе и увольнение на берег.

Наш командир Скрыпников Владимир Григорьевич как-то однажды в разговоре поинтересовался планами на будущее, а они были скромны – предварительное назначение во Владивосток. Он отнёсся к этому несколько скептически и предложил подумать о продолжении службы здесь, в Бригаде кораблей, пользующейся определёнными льготами в службе: гарантированное поступление и обучение



Перед стартом. Кавголово под Ленинградом. 1958 г.

в военно-морской академии, получение жилья в Ломоносове при появлении семьи. Это предложение было лестно для молодого и неженатого человека.

Но, однажды, будучи дежурным офицером по кораблю, командир предложил мне сделать экскурсию с матросами на прославленный уже к тому времени дизель-электроход «Обь», который также стоял в соседнем доке «Митрофанова».

Как всегда, после возвращения из полугодового антарктического рейса, этот корабль становился в доковый ремонт в Кронштадте. Вот при таких замечательных обстоятельствах предоставлялся шанс посетить и познакомиться с легендарным кораблём.

Поднявшись на борт, как-то сразу воспринималась атмосфера тропиков и экватора, со штормами сороковых южных широт, со льдами и могучими айсбергами далёкой Антарктиды. Вахтенная служба нам любезно предоставила знакомство с кораблём, с его мощной энергетической установкой, с жилыми и служебными помещениями, рассказала о работе экипажа и поставленными пред кораблём задачами. От увиденного и услышанного исходило столько романтики, что казалось, кружится голова, особенно после просмотра фильма, посвященного походам «Оби». Тем более, что, учась ещё в школе, мы из газет и радио много слышали об этом славном корабле, носящем имя нашей великой сибирской реки Обь, где находится моя малая историческая родина.

Но дизель-электроход «Обь» был приписан к порту Мурманск и входил в состав ледокольно-транспортного флота Мурманского морского пароходства. Что же делать? Владивосток не Мурманск! Писать рапорт о дальнейшей службе в ВМФ или... ?!

Решение принято, надо срочно ехать в училище. С прибытием туда я подал рапорт начальнику училища Ковальчуку Виктору Семёновичу об изменении моего предварительного распределения. На то время всё-таки я имел право обратиться с своей просьбой: во-первых, я по учёбе закончил училище в первой пятерке наших выпускников; во-вторых, в спорте я имел определённые успехи, будучи чемпионом училища по лыжам, принимал участие в крупных соревнованиях. Начальник училища к моей просьбе отнёсся внимательно и пообещал решить этот вопрос в ближайшее время. И действительно, не прошло и пары недель, как я получил письмо из ММФ, что после окончания стажировки я буду направлен на работу в Мурманское морское пароходство.

В душе моей была невероятная радость и я показал документ-подтверждение из Москвы своему командиру, который на это ответил: «Как же так и почему?» Мой ответ был: «Хочу служить на этом прославленном корабле, стоящем рядом и называемым дизель-электроход «Обь». Позже, спустя двенадцать лет, мы с командиром встретимся тоже в Кронштадте, но уже при других обстоятельствах. Наша стажировка в военно-морском флоте закончилась, и мы отбыли в училище.

ВЫПУСКНИКИ

Долгожданный момент наступил, нам вручили диплом об окончании училища и рабочий диплом штурмана малого плавания, который будет в дальнейшем меняться на штурмана дальнего плавания и так далее. По такому случаю мы с ближайшими друзьями решили отметить это событие. После получения дипломов в ДК моряков мы собрались своим кругом с девушками, с которыми дружили, а некоторые уже были с жёнами. Вечер прошёл замечательно, мы обещали и в дальнейшем поддерживать нашу дружбу, независимо от работы в разных бассейнах нашей страны – Балтика, Заполярье и Дальний Восток. В общем-то, так оно и получилось по жизни.

Нам был предоставлен месячный отпуск. Но уже наступал Новый год и мы продолжали предаваться отдыху в дружеском кругу, большинство неженатых из нас разъехались по домам к родителям. Отдых-отдыхом, а некоторым моим друзьям - Толе Гурьянову, Мише Перекину, получившим направление в Балтийское пароходство, Володе Жданову – во Владивосток, - и мне пришлось сесть за подготовку к сдаче вступительных экзаменов на заочное отделение. Вот здесь мы вспомнили о высшем образовании и решили далее учиться без отрыва от своей работы.

Вступительные экзамены, как ни странно, мы своей дружной компанией сдали успешно, а Володя Жданов сделал сразу же перевод во Владивостокское высшее училище. Мы же трое стали слушателями заочного обучения в Высшем инженерном морском училище имени адмирала С.О.Макарова, которое закончим спустя некоторое время, чтобы занять должность капитана с рабочим дипломом «Капитан дальнего плавания».

Отпуск, таким образом, пролетел незаметно и, получив «большие» деньги на проезд и первые должностные оклады, мы разъезжались по своим направлениям.

Начались расставания с Питером, со своими друзьями, с нашими подругами, с которыми мы дружили за годы в училище. Позже одна из них станет моей женой. Вот и перрон Московского вокзала, и поезд шёл в Мурманск, с которым придётся связать свою судьбу на многие годы.

Глава 3

Заполярье

Отпуск, таким образом, пролетел незаметно и, получив «большие» деньги на проезд и первые должностные оклады, мы разъезжались по своим направлениям.

Начались расставания с Питером, со своими друзьями, с нашими подружками, с которыми мы дружили за годы в училище. Позже одна из них станет моей женой. Вот и перрон Московского вокзала, и поезд шёл в Мурманск, с которым придётся связать свою судьбу на многие годы.

Глава 3

Заполярье

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

Ф. Тютчев, русский поэт

Наша группа из десяти выпускников отправилась в Мурманск. С удалением на север от Питера меняется и пейзаж, он всё более переходит в лесистый зимний. Обилие снега, которого в Питере не было, превратило глади карельских озёр в снежные пустыньки, и эта картина зимнего пейзажа как-то уводила в сказку из детства. Изредка увидишь лыжный след, уходящий в тайгу, или небольшую компанию любителей подлёдной рыбалки на льду замерзших речушек или озёр. Пересекли параллель Полярного Круга, от которого получила название железнодорожная станция. Началось Заполярье с его Хибинскими горами, богатыми своими минералами. Лесистая местность осталась с юга и плавно перешла в лесотундру.



Мирный. Большая колония императорских пингвинов с подросшими птенцами

Выскочило накоротке солнце, оповестившее о конце полярной ночи. В его низких лучах заискрился вокруг снег. Станция с красивым названием Оленья, где одни пассажиры выходят, а другие заходят в вагон, говорят о незнакомом нам Мурманске, о погоде, о рыбном флоте. Интересно, как же выглядит этот город, являющийся самым большим из заполярных городов мира с его незамерзающим портом? Осталась позади последняя перед Мурманском станция Кола, находящаяся на реке Коле, впадающей в большой глубоководный фиорд, названный

Кольским Заливом. По трансляции поезда уже идёт объявление, что товарищи пассажиры, наш поезд прибывает в заполярный город-герой Мурманск, что температура воздуха около 20-ти градусов ниже нуля.

Нас встречает небольшой перрон уютного вокзала. Здание железнодорожного вокзала расположено на взлёте терраски в центре города, откуда хорошо виден рыбный и морской торговый порт с судами, стоящими на рейде Кольского залива и у причалов порта. Поодаль от железнодорожного вокзала через виадук расположен морской пассажирский вокзал, у причала которого стоял новый пассажирский лайнер теплоход «Вацлав Воровский».

По прибытии мы, молодые специалисты, сразу направились в отдел кадров Мурманского морского пароходства, находившегося в ту пору в двухэтажном домике в Терском переулке. Но недалеко от вокзала красовалось большое новое здание Мурманского морского пароходства, возглавляемого в то время А.Д. Данилкиным.

Рядом на Площади Спорта находились городской стадион и Дом культуры моряков. Перед входом в него стоит и по настоящее время изваяние белого медведя. Кроме выпускников нашего училища сюда прибыли пять выпускников 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 о перспективах развития транспортно-ледокольного флота, о пополнении ледоколами финской постройки и транспортными судами типа теплоход «Джанкой» и теплоход «Мурмаши» постройки в ГДР.

Наших коллег из высшего училища сразу же определили на работу на судах типа дизель-электроход «Лена» и дизель-электроход «Днепрогэс», построенных в начале пятидесятых годов. На то время это были самые лучшие ледокольно-транспортные суда в пароходстве, но их было единицы. Нам же, выпускникам из среднего училища, надобно было ждать назначения, находясь в резерве.

Нас поселили в уютном здании гостиницы межрейсового отдыха моряков пароходства с буфетом, библиотекой и кинозалом. Время проходило интересно, мы знакомились с портом и городом. Пришлось даже поучаствовать в лыжных соревнованиях за команду пароходства. Результатом был не удовлетворён, хотя в команде мой результат был приличным. До отъезда в Мурманск зимы в Питере не чувствовалось, до Нового года вообще снега не было. И, по сути, здесь в Мурманске пришлось стать на лыжи впервые в сезоне.

Время шло, и надо было не забывать о заочной учёбе, тем более, здесь, в Мурманске, находился филиал заочного обучения ЛВИМУ, где можно было прослушать необходимые лекции и сдать контрольные работы. Однако у меня возникла незадача. Дело в том, что мои документы были отправлены во Владивосток и я оказался здесь, оставшись не визированным, то есть был без права выхода в дальний рейс.

В порт прибыл новый теплоход «Мурмаши», капитаном которого был Акивис-Шаумян Ефим Владимирович (позже мы с ним будем работать вместе в Штабе морских операций). Но на этот теплоход получил назначение мой коллега, уйдя в



Дизель-электроход «Гижига». 25-я САЭ

дальний рейс. В отделе кадров мне по-прежнему говорили, что ждите возвращения своих документов. Однако на берегу мне больше не хотелось оставаться. И я решил испытать свою судьбу сам, отправившись в порт.

На втором причале порта стоял дизель-электроход «Индиگیرка», однотипный с судами «Обь» и «Лена» голландской постройки, предназначенных для плавания в Арктике. Дизель-электроход «Индиگیرка» готовился к экспедиционному рейсу к берегам Гренландии и Ньюфаундленда. Это было интересно и я поднялся на борт судна, попросив вахтенную службу проводить меня к старпому Третьякову Леониду Ивановичу. Он пояснил, что судно идёт на зверобойный промысел гренландского тюленя, а я поведал ему свои обстоятельства и желание попасть в состав экипажа. Хотя судну предстояло выполнить необычный дальний рейс за границу, но весь экипаж выходил под общей визой, поэтому в индивидуальном визировании не было необходимости. Это меня вполне устраивало, и я был согласен на любую рядовую должность. Направление было согласовано с кадрами и вот я на первом для меня судне пароходства, и ещё каком!

Командовал дизель-электроходом «Индиگیرка» капитан Андрей Фёдорович Пинежанинов, потомственный помор из Архангельска. Он был первым капитаном уже прославленного дизель-электрохода «Обь», являвшимся в то время флагманом советской антарктической экспедиции. А сегодня Андрей Фёдорович был в заботах по подготовке «Индиگیرки» к не менее интересному и ответственному рейсу.

Надо было разместить на борту бригады зверобоев, экипажи двух вертолётот, руководство экспедиции и другое. Для этого потребовалась установка в верхних твиндеках трюмов номер три и четыре временных жилых помещений. У штурманов судна хватало своих обычных предрейсовых забот. Вторым штурманом был Замфорт Семён Израилевич, третьим – Мацигановский Игорь, а четвёртым Сахарук Леонид. Все они позже и в своё время станут капитанами ледокольно-транспортных судов пароходства.

Особенность этих судов состоит в том, что они имели крепкий корпус, предназначенный по требованиям морского Регистра СССР для самостоятельного плавания во льдах морей Арктического бассейна. Для преодоления льда эти суда имели мощную энергетическую установку, состоящую из четырёх главных дизель-генераторов, работающих на один гребной мотор. Численность экипажей достигала 45 человек. Раскрытие и закрытие трюмов и твиндеков на большинстве судов постройки тех лет выполнялось вручную с довольно большими затратами времени и привлечения всей палубной команды. И процесс этот представлял собой аврал для палубной команды, руководимой боцманом, с уборкой двух брезентов, тяжелых деревянных лючин (крышки) и металлических бимсов с каждого перекрытия трюмов и твиндеков. На судах этого типа кроме четырёх основных люков имелись ещё твиндеки «2-А» и «3-А» и количество лючин со всех перекрытий составляло около тысячи штук, перевалку которых и уборку бимсов делалось с помощью судовых грузовых стрел и электрических лебёдок.

Закончена погрузка экспедиционного груза, в верхних твиндеках размещены бригады зверобоев, а руководство экспедиции – в каютах надстройки. На борт прилетели два вертолётот Ми-2 с экипажами, и судно было готово к выходу в дальний рейс к берегам Гренландии и Канады.

Хотя и стоял морозец около пятнадцати градусов, но Кольский залив за счет теплого течения Гольфстрим, достигающего Баренцева моря, был на то время свободным ото льда, не считая некоторых прибрежных ледообразований. Отойдя от причала с помощью двух буксиров, дизель-электроход «Индибирка» вышел в свой необычный рейс, рассчитанный до трёх месяцев.

Экипаж судна где-то на треть состоял из поморов и большинство его членов работали на судне постоянно, уходя в отпуск и возвращаясь обратно. Это делало коллектив дружным и квалифицированным за счёт бывалых и опытных моряков, у которых молодёжь могла освоить судно и перенять опыт работы на нём. Я был закреплён за вахтой третьего штурмана в качестве матроса – рулевого.

Игорь Константинович закончил ЛВИМУ, был довольно эрудированным молодым человеком, большим рассказчиком о своей работе и друзьях по училищу, с большим чувством юмора. Ходовая вахта с ним проходила в доброжелательной атмосфере, он интересовался моими планами. Так начался мой первый арктический рейс на прекрасном корабле в составе его дружного экипажа.

Переход до предполагаемого места промысла зверя составлял около недели. Опытные зверобои были из числа поморов, промышлявших тюленя до этого в бассейне Белого моря. Океанское плавание в зимних условиях Северной Атлантики, вероятно, было впервые для них, они скучали без дела, а некоторые стали

испытывать морскую болезнь, но это было недолго, и скоро они адаптировались к океанской качке.

Оставив по правому борту Исландию с Гренландией, судно приблизилось к ещё невидимым берегам канадского острова Ньюфаундленд. Войдя в крупно и мелкобитый лёд, судно стало продвигаться от кромки льда на север к намеченному месту промысла.

Скоро на горизонте появилась пара канадских зверобойных шхун, занимающихся тоже промыслом. Они медленно продвигались во льду по разводьям и были не сравнимы с нашим мощным кораблём, оснащённым двумя вертолётами с сотней промысловиков-убийц, перед которыми был поставлен план, как можно больше добыть зверя. Вылетевший на разведку с вертолётной площадки судна «малыш» Ми-2 вскоре обнаружил большое пятно лежбищ канадского тюленя.

Каждый год в феврале тюлень выходит из воды на лёд, где у него происходят роды. Появившиеся тюленията выглядят белыми пушистыми шарами, привольно лежащими рядом с матками. Их по-другому и не назовёшь, как бельк и.

Эти младенцы, быстро подрастая, требуют всё больше и больше еды - материнского молока, и матки вынуждены оставлять своих бельков на попечение соседей, организовавшихся на льдине в подобие детского сада, отправившись в морскую подлёдную пучину на свой промысел рыбы.

Как ухаживают звери за своими беспомощными младенцами — это интереснейшая картина. Тюлениха под водой находится недолго, она часто выскакивает на лёд, осматривая, нет ли рядом опасности, уходя опять в воду за своим кормом. Эта идиллия могла бы продолжаться долго, если бы не появился самый страшный зверь — человек с ружьём. И не хочется даже говорить о том страшном, что ждёт этих несчастных тюлений с их чудными бельками, с их ярко выраженными глазами-вишенками и черным носиком, безмятежно находящимися рядом с матерью.

После спуска промысловиков на лёд начинается страшное зрелище убийства животных. Бедные матери-тюленихи мечутся на льдине, пытаются как-то защитить своих питомцев, но это тщетно. Бросившись в воду, они на какое-то время уходят от опасности, но рано или поздно пуля звероубийцы настигнет их. А беззащитные бельки остаются обречёнными на льдине, когда их без присущей нормальному человеку жалости жестоко убивают промысловым багром.

Район такого «промысла» превращается в жуткую картину расправы над животными - окровавленные льдины и кучи растерзанных тюленей. Вот то, что остаётся после успешного убийства. И всё это гадкое зрелище происходит в угоду традиционно сложившейся практике промысла морского зверя, от которой следует категорическим образом отказаться во имя сохранения природы с её животным миром.

Позже судовые радисты перехватили сообщение канадского радио, в котором говорилось о промысле гренландского тюленя у берегов Ньюфаундленда, проводимого Советским Союзом. В сообщении отмечалось, что если СССР будет вести промысел так интенсивно и далее, то численность ареала резко сократится с угрозой исчезновения его.

Вот такие оказались результаты той зверобойной экспедиции, от которой, впоследствии организаторы её были вынуждены отказаться. Кстати, уже в конце прошедших восьмидесятих годов такой промысел тюленя на Белом море в нашей стране был резко сокращён.

ШТУРМАН МАЛОГО ПЛАВАНИЯ

После дизель-электрохода «Индигирка» началась моя работа штурманом на двух судах каботажного плавания. Первым из них был теплоход «СНЛ-1», аббревиатуру которого остряки-юмористы любя расшифровывали, как «ссылка невинных людей на один год».

Это было небольшое судно на базе средних рыболовных траулеров, называемых «Логгерами», с экипажем в 16 человек. Когда был отлив, а в Заполярье величина приливо-отлива велика, то это судно не видно было из-за причала. Тем не менее, этот «работяга» занимался доставкой груза мелкими партиями на побережье Белого моря от порта Кандалакша до острова Сосновец в горле Беломорья. Это были малые портопункты, как Чавоньга, Чапома, Тетрино, Стреляно и Пялица с глубинами, недоступными для больших судов, куда могло подойти только судно с небольшой осадкой.

Снабжение этих малонаселённых пунктов, где коренное население занималось промыслом рыбы и морского зверя, было возможно только морским транспортом и другого вида транспорта здесь на то время не было. Погрузка необходимых грузов осуществлялась в портах Кандалакша или Умба. Выгрузка производилась силами экипажа в условиях рейдовой стоянки на береговые баркасы, и так от одного пункта к другому.

Кроме работы на Терском берегу Беломорья была работа на Мурманском берегу Кольского полуострова с портопунктами Озерко, порт Владимир, Териберка и Иоканьга, а также был выполнен арктический снабженческий рейс на остров Шпицберген в Баренцбург, где расположена российская колония с угледобывающими шахтами.

В те времена жизнь шахтёров здесь протекала по меркам «построенного коммунизма на отдельном острове» на всём государственном обеспечении и с заработками, несравнимыми с Большой землей. Работа в организации «Арктикуголь» на Шпицбергене для советских шахтеров и других работников считалась весьма престижной, поэтому их контракты продлевались.

Добытый в труднейших условиях Заполярья шпицбергенский каменный уголь вывозился и вывозится по сей день, но только из Баренцбурга. Исходя из рыночных отношений настоящего времени, шахты второго рудника на Шпицбергене в Пирамиде законсервированы. Груз угля идёт на внутренний рынок, а также на экспорт.

На теплоходе «СНЛ-1» я отработал до отпуска с постановкой судна в ремонт, пройдя штурманские должности от третьего до старшего помощника капитана. Здесь был получен некоторый бесценный опыт рейдовых выгрузок, специфики плавания в высокие широты Арктики, знакомство с арктическими льдами в период летней навигации.

Возвратившись после отпуска в Мурманск, в Службе мореплавания пароходства встретился с капитаном – наставником Аркадием Александровичем Бромберг.

Этот интереснейший человек и спрашивает меня: «Хочешь на большой пароход?» Такая постановка вопроса для молодого штурмана была необычно доброжелательной. Ответ, естественно, был утвердительным, после которого я получил направление на грузопассажирский теплоход «Акоп Акопян» в качестве второго штурмана.

Судно выполняло пассажирские рейсы с доставкой небольших партий груза и пассажиров из порта Мурманск в такие портопункты, как Североморск, Полярный, Озерко и другие точки на побережье полуострова Мурман. Капитаном на этом «лайнере» был опытный «пассажирист» Алексеев Анатолий Васильевич, в одно время он был и капитаном-наставником в Службе мореплавания, и своё дело



Вахта ударников комтруда. Декабрь 1964-го.

он прекрасно знал. Его корректность и тактичность сочетались с высокой требовательностью командира, у которого можно было этому поучиться в нашей морской службе.

Кроме рейсов по побережью Мурмана был арктический рейс по доставке грузов и смены зимовщиков на полярные станции в Баренцевом и Карских морях. Этот рейс был насыщен рейдовыми выгрузками с использованием специальных катеров и понтонов, спускаемых и поднимаемых на борт судовыми грузовыми устройствами. Эти работы порой сопровождались штормовыми условиями, судну приходилось сниматься с якоря, а грузовые плавсредства вытаскивать на бе-

рег с помощью трактора. Всё это выполнялось силами экипажа, расписанного по вахтам и бригадам обеспечения выгрузки на пустынном берегу Арктики.

Нередко приходилось быть и в воде по пояс, а потом сушиться у костра в ожидании следующей ходки понтона с катером. Для простого человека представить трудно те условия, в каких оказывались моряки судов-снабженцев, когда они на борту были в роли первых, а на берегу – в роли разнорабочих и грузчиков. Но они самоотверженно выполняли поставленную задачу по обеспечению полярных станций одну за другой в условиях непогод надвигающейся осени с её первыми пургами и ледообразованием, сковывающим оставшиеся старые льдины, что являлось труднопроходимым для катера и понтона. Для ускорения завершения арктического снабженческого рейса работы велись круглосуточно.

Из-за блокирования льдами проливов Карские Ворота и Югорский Шар судну пришлось подниматься на север и следовать проливом Маточкин Шар, разделяющим острова Новой Земли на северный и южный. В летний период долины этого живописного пролива покрываются многочисленными коврами из полярных тюльпанов. На берегу пролива видны старые строения проживавших здесь полярников и стойбища местных аборигенов-ненцев. Тот год был последним для прохода судов этим проливом. Уже до этого всё население островов новой Земли было вывезено на материк. Спустя немного здесь, на новоземельском полигоне, произойдут испытания атомного оружия, в связи с этим Маточкин шар был закрыт для плавания торговых судов.

Арктический рейс грузопассажирского теплохода «Акоп Акопян» был успешно завершён, и он возвратился к своей прежней работе на линии.

Прошло уже полтора года моей работы в пароходстве, которое продолжало пополняться новыми большими судами типа теплоход «Дорогобуж», пришедший первым из ГДР. И вот на рейд Мурманска прибыло очередное судно этой серии теплоход «Дудинка» под командованием известного капитана Попова Александра Тимофеевича.

Наверное, не без участия заместителя начальника пароходства Вересоцкого Эдуарда Сергеевича (кстати, самого молодого на то время из руководителей пароходства), занимавшегося комплектованием экипажей на новые суда, я получаю направление на теплоход «Дудинка» в качестве третьего штурмана.

После работы на малых судах я был рад очутиться на большом судне, да тем более на новом. Суда этого типа «Д», как называли их в пароходстве, работали на порты Европы, Кубы, Канады и так далее, выполняя дальние океанские рейсы с апатитовым концентратом, зерном, сахаром и другими генеральными грузами. Но не забывались и каботажные рейсы на остров Шпицберген за угольком на порты Архангельск и Мурманск.

С получением направления я прибыл на судно принимать дела третьего штурмана. Однако эйфория моего нового назначения продолжалась недолго. В самом конце приёма-передачи дел по заведованию я был отозван в отдел кадров, где получил предписание явиться в Службу мореплавания к заместителю начальника пароходства Лопатину Ивану Павловичу. Разговор был банален – как работает, как дела с продолжением учёбы и давно ли был в отпуске в Ленинграде.

После этого он перешёл к конкретному вопросу, по которому я очутился в Службе мореплавания. А вопрос заключался в следующем.

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 организации комплексного изучения Антарктиды с окружающими её морями «Обь» являлась флагманом антарктической экспедиции и, как правило, большой экипаж этого судна был в основном уже сформирован. Большинство членов экипажа здесь работали постоянно, возвращаясь из отпусков, предоставляемых им ежегодно летом после возвращения судна из полугодового плавания. Вероятность попадания в состав экипажа этого уже прославленного судна была весьма мала. Такая возможность могла возникнуть только случайно при каких-то исключительных обстоятельствах в кадрах пароходства. Примерно такие обстоятельства, надо полагать, возникли перед отходом дизель-электрохода «Обь» из Мурманска.

После состоявшегося разговора с Иваном Павловичем Лопатиным я был окрылён и спешил на судно, как бы боясь потерять этот шанс, «летя на крыльях Господина Случая». Не верилось, что моя мечта работать на «Оби» может сбыться. Предстояло принять дела третьего штурмана у Баринаова Василия Ивановича.

Но здесь опять возникла довольно интересная ситуация. Василию Ивановичу предписывалось сдать дела мне и получить направление в качестве второго штурмана на однотипный дизель-электроход «Лена». Однако Василий Иванович (позже будет капитаном и на «Лене», и на других судах пароходства) категорически отказался от этого лестного предложения с повышением по службе. Мотив отказа его состоял в том, что на «Оби» он работал уже четвёртый год, ему нравилось перенимать опыт у капитанов, с которыми ему приходилось работать в хорошем экипаже судна с его антарктическими рейсами.

Действительно, работа на таком известном судне, как дизель-электроход «Обь», считалась престижной в те годы, когда велись обширные комплексные исследования Белого Континента по программе Международного геофизического года.

Отказ Баринаова Василия Ивановича идти с повышением на дизель-электроход «Лена» явился для меня очередным огорчением, следующим одно за другим в моём назначении. Об этих обстоятельствах я вынужден был доложить своему непосредственному начальнику Ивану Павловичу, который выслушал мой разочарованный доклад и спокойно предложил остаться в экипаже дизель-электрохода «Обь» в качестве четвёртого штурмана.

Это предложение меня вполне устраивало, так началась моя служба на этом корабле, о котором я мечтал с училища, и вот эта мечта сбылась. Как это было здорово!

О ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДЕ «ОБЬ»

С этим кораблём и теми людьми, с которыми пришлось работать на нём, судьба меня свяжет на долгие годы, а друзья и коллеги останутся в моей памяти на всю оставшуюся жизнь.

Днём рождения судна считается дата подъёма на нем государственного флага нашей страны. Для дизель-электрохода «Обь» это случилось 26 июня 1954 года на судовой верфи Флиссингена в Голландии.

Известный инженер-кораблестроитель и полярник Максutow Дмитрий Дмитриевич, будучи уполномоченным представителем в Голландии по ремонту и постройке новых ледокольно-транспортных судов на судовой верфи фирмы «Де Схельде» в 1952-56 годах, вспоминает, что в советское торгпредство прибыл директор этой фирмы с серьёзным вопросом, касающимся заказа на постройку новых судов. Для времён «холодной войны» это было необычно.

Тогда было строго запрещено всем капиталистическим странам строить или продавать СССР суда определённого типа, включая ледоколы и ледокольно-транспортные суда. Директор фирмы просил господина торгпреда и г-на Максutowа Д.Д. не афишировать сделанный заказ, исключив все публикации и интервью корреспондентам.

Дмитрий Дмитриевич (позже он будет удостоен звания Лауреата Государственной Премии) со своими коллегами, используя свой опыт, сделали много новых и полезных предложений в проекте строительства дизель-электрохода «Обь» и других судов серийного заказа. За это специалисты фирмы «Де Схельде» были очень благодарны, поскольку фирма никогда ранее не строила подобные суда для плавания в Арктике.

Дмитрий Дмитриевич Максutow отмечает интересный момент спуска судна со стапели верфи на воду. Каждый спуск судна представлял собой своеобразное его «крещение». На импровизированную трибуну приглашалась дама, которой предстояло перерезать ленточку, удерживающую бутылку шампанского, которая, ударяясь о штевень судна, разбивалась. После этого дама специальным, изящным топориком рубит пеньковый трос привода спускового устройства и судно под аплодисменты гостей, собравшихся на эту торжественную церемонию, плавно сходило со стапели.

Дама, выполняющая по просьбе Заказчика роль «крёстной матери», после этой почётной миссии награждалась тем самым топориком. Следует отметить, что топорик изготавливался из специальной стали и с ручкой из ценных пород дерева. Хранился он в футляре из красного дерева с бархатной подушкой.

Кроме того, фирма-строитель судна одаривала «крёстную мать» определённой драгоценностью, представляемой браслетом, колье или бриллиантовой брошью. Крёстной матерью дизель-электрохода «Обь» была жена тогдашнего торгпреда в Голландии. Но самое интересное в этом то, что по прибытии счастливой дамы (а это были в основном жёны уполномоченных представителей страны-заказчика) в посольство или торгпредство драгоценный подарок немедленно изымался у «несчастной» владелицы и отсылался в Москву. Вот такие дикие нравы существовали в советское время, придуманные не от большого ума партийно-бюрократическими чиновниками бывшего СССР. Эти надуманные человеконенавистнические инструкции позорили русских людей, откомандированных за границу, включая моряков заграничного плавания, в их работе и в быту, позоря тем самым нашу Родину.

Строительство шести судов этой серии состояло из двух заказов по три единицы. Вся серия этих судов была построена по совместному проекту голландских и советских конструкторов. Названия этих судов вполне гармонировали с



Выгрузка на припай самолета ИЛ-14.

нашими могучими сибирскими реками и оригинальным озером: Обь, Енисей, Лена, Ангара, Индигирка и Байкал. Первым был построен дизель-электроход «Лена», а спустя три месяца вступил в строй дизель-электроход «Обь».

С учётом имеющихся замечаний по эксплуатации в Арктике мощных судов первой серии («Лена», «Обь», «Енисей») при закладке второй серии («Ангара», «Индигирка» и «Байкал») конструктором Максutowым Д.Д. были внедрены определённые новшества в конструкции надстройки, замене генераторов и гребного двигателя с английских на немецкую фирму «Сименс».

Названия судов вполне соответствовали их предназначению, исходя из их размеров, мощности и оригинальной архитектуры, кораблям океанского плавания. О их данных на то время можно судить по мощности четырёх дизель-генераторов в 8200 л.с., которые через гребной электромотор приводили во вращение гребной четырёхлопастной винт массой в четырнадцать с половиной тонн, при длине судна в 130 метров и ширине в 18,9 метра. Корпус судна по классу Морского Регистра соответствовал «УЛА» (усиленный ледовый арктический). В соответствии со своим предназначением сразу же после приёмки судно было направлено в рейс на трассу Северного морского пути.

Командовал судном прославленный полярный капитан Пинежанинов Андрей Фёдорович, упоминаемом много по дизель-электроходу «Индигирка», который он принял после «Оби» на той же судоверфи острова Валхерн в Голландии. Замечательно то, что судно своим первым арктическим рейсом прошло до Чукотки.

Из воспоминаний первого помощника капитана дизель-электрохода «Обь» Ткачёва Виктора Алексеевича, который был назначен вскоре после приёмки судна, за доставку и выгрузку народно-хозяйственных грузов для населения далёкого полуострова экипаж был награждён Почётной Грамотой. А далее его работа была на порты Европы до Чёрного моря.

В начале марта 1955 года судно с грузом бокситов прибыло из Греции в порт Ленинград. Об этом эпизоде было сообщение на первой полосе газеты «Вечерний Ленинград» от 7 марта под заголовком «Сквозь тяжёлые льды». Дизель-электроход «Обь» без ледоколов форсировал тяжелый торосистый лёд Финского залива толщиной до полутора метров, оставив за кормой канал для прохода других судов. На то зимнее время при закрытой навигации прибытие такого судна в Ленинградский порт было редким событием, поскольку «... лёд прочно сковывает Финский залив и делает его труднопроходимым ...». Приход дизель-электрохода «Обь» в порт Ленинград без ледокола был действительно сенсацией. Позже навигация в Ленинградском порту в зимний период стала обеспечиваться целым рядом современных и мощных ледоколов, обеспечивая проводку транспортных судов во льдах.

Так судно продолжало работать до августа 1955 года, когда из парокходства пришло сообщение, что дизель-электроходу «Обь» предстоит первому из судов советского морского флота выполнить рейс к берегам ледяного континента. Как вспоминает Ткачёв В.А., эта новость для экипажа была радостью, вселяла гордость, что Родина доверяла им выполнение ответственного задания в связи с подготовкой к Международному геофизическому году и образованию Комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР. А это означало принять участие в продолжении исследований Антарктиды и окружающих её вод Южного океана, начатых русскими моряками в XIX веке под командованием Беллинсгаузена и Лазарева.

В связи со сложившимися обстоятельствами и поставленной задачей судно было срочно поставлено на Рижский судоремонтный завод. Необходимо было соорудить помещения для исследовательских лабораторий в твиндеке номер 2-А, обустроить довольно комфортные по тому времени 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 лебёдки, а на корме – вертолётную площадку для обеспечения судна в ледовом плавании данными оперативной авиаразведки.

В дополнение к штатной судовой электро- и радионавигационной аппаратуре устанавливались дополнительные средства - мощная радиостанция, гидрокомпас, эхолоты и радиолокатор. Для питания экипажа и экспедиционного состава общей численностью до двухсот человек были сделаны дополнительные рефрижераторные камеры и камбузное оборудование. И всё это надо было сделать в сжатые сроки, намеченные до выхода судна в ноябре из порта Калининград.

Разумеется, та техника по сравнению с современной кажется на сегодня примитивной, но, с учётом того времени и технических возможностей нашей страны,

готовившей первую научную экспедицию к берегам Антарктиды, оснащение дизель-электрохода «Обь» было достаточно серьёзным.

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

В адрес штаба и на борт дизель-электрохода «Обь» приходила масса писем от населения страны, проживающих в разных городах и из глубинки. В этих письмах от работников различных профессий, студентов и учащихся старших классов были добрые пожелания будущим исследователям в их дальнем походе. Но в письмах с указанием персональных данных авторов имелось немало просьб взять их в антарктическую экспедицию и в состав экипаж дизель-электрохода «Обь». Говорят, что ни одно письмо не оставалось без ответа, что вполне возможно. Действительно, будучи десятиклассником, я вспоминаю тот ажиотаж, который доходил до нас в нашей сибирской глубинке через сообщения по радио и газеты. Нам, мальчишкам, было тоже интересно очутиться в этой необычной экспедиции, но об этом можно было только помечтать!

А что происходило с экипажем дизель-электрохода «Обь»? Он тщательно формировался из моряков, имеющих определённый опыт работы на судах в Арктике. Вместе с ними в экипаже судна была и молодежь, характерная своей энергией и готовая к выполнению трудных задач за счёт неиссякаемого энтузиазма. Первого капитана судна, не менее опытного других из полярных капитанов, Пинежанинова Андрея Фёдоровича несправедливо сделали дублёром, а антарктический экипаж возглавил Манн Иван Александрович. До этого он был Главным ревизором безопасности мореплавания и являлся членом коллегии Министерства морского флота. Из сказанного ясно, почему произошла замена первого капитана дизель-электрохода «Обь». Позже (в 1963 году) Андрей Фёдорович Пинежанинов будет удостоен почётного звания Героя Социалистического Труда за выдающиеся успехи в развитии морского флота.

Старшим помощником капитана был назначен Вакула Виктор Семёнович, вторым штурманом стал Свиридов Николай Михайлович, третьим – Нефёдов Василий Фёдорович, а четвёртым – Ермохин Леонид Алексеевич. Первым помощником капитана, как известно, остался Ткачёв Виктор Алексеевич, бывший лучший радист в Заполярье, редкий образец представителя, существовавшего в то время института первых помощников. Главным инженер-механиком назначили Белова И.И. Кроме того, на борту дизель-электрохода «Обь» согласно штатному расписанию была предусмотрена группа водолазов.

Формирование экипажа закончилось, но продолжалась погрузка экспедиционных грузов, в число которых входили самолёты, вертолёт, тракторы, тягачи, строительные материалы, научная аппаратура, радиостанции, электростанции и много разного генерального груза, включая продовольствие. Наконец, погрузка и крепление палубного груза были закончены, и судно покинуло порт Калининград.

На борту дизель-электрохода «Обь» в том первом антарктическом рейсе было 195 членов экспедиции, включая экипаж. В этом составе были видные учёные и

опытные полярники, из которых уже 39 человек побывали на Северном полюсе, включая известных лётчиков полярной авиации, возглавляемой Героем Советского Союза Шевелёвым Марком Ивановичем. Однако Антарктида для всех участников той экспедиции оставалась «тайной землёй».

В 1955 году дизель-электроход «Обь» был назван газетой «Правда» флагманом советской антарктической экспедиции, а сколько других эпитетов было в иностранных средствах информации. Например, одним из географических журналов США «Обь» была названа Гигантом Международного геофизического года, а газета «Крисчен Сайэнс Монитор» назвала его арктическим авианосцем. Страны южного полушария также не скупилась по тому времени, называя «Обь» вторым крупнейшим ледоколом в мире

(газета ЮАР «Кейп Таймс»). Австралийцы же его называли «красным ледоколом», хотя корпус судна был покрашен чёрной эмалевой краской. По наличию на судне ряда лабораторий цейлонская газета в порту Коломбо назвала «Обь» гигантской плавучей лабораторией. Вот так выглядел дизель-электроход «Обь» в представлении мировой общественности.

Но с каждым последующим антарктическим рейсом в экипаже всё-таки происходила смена командного и рядового состава, обусловленная теми или другими обстоятельствами, а также естественным служебным ростом командиров. В первых трёх антарктических рейсах, какими бы они трудными ни были, командовал судном капитан дальнего плавания Ман И.А.. В четвёртой и пятой антарктических экспедициях его сменил бывший начальник Службы мореплавания Мурманского морского пароходства

Дубинин Александр Иосифович. А в шестом и седьмом антарктическом рейсе дизель-электрохода «Обь» капитаном был назначен Свиридов Николай Михайлович, прошедший здесь путь от второго штурмана с Первой Комплексной советской антарктической экспедиции.

ХОДИЛИ МЫ ПОХОДАМИ

Итак, по воле «господина случая» я очутился в составе участников антарктической экспедиции на борту замечательного корабля дизель-электрохода «Обь». Забыты те огорчения с несостоявшимся назначением на совершенно новый теплоход «Дудинка», а была радость, что далёкая школьная мечта сибирского паренька сбылась спустя семь лет.

Готовилась очередная Восьмая антарктическая экспедиция, план и программа которой были разработаны Академией наук СССР, Государственным Комитетом по гидрометеорологии и Министерством морского Флота и согласован с Межведомственной комиссией по изучению Антарктиды АН СССР. Начальником Восьмой Антарктической экспедиции был назначен Герой Советского Союза, доктор географических наук Сомов Михаил Михайлович, возглавлявший Первую Комплексную антарктическую экспедицию в 1955-1957 годах.

Капитаном флагмана антарктической экспедиции дизель-электрохода «Обь» был назначен довольно опытный полярный судоводитель, выросший на судне в шести антарктических рейсах от второго штурмана, капитан дальнего плавания

Воденко Олег Иванович.

Судно стояло у причала торгового порта Мурманск и через баржу, стоявшую у другого борта, грузили ГСМ (горюче-смазочные материалы), затаренные в двухсотлитровые металлические бочки с бензином, авиационным керосином, дизтопливом и маслами. Для перевозки этого опасного груза на дизель-электроходе «Обь» был предназначен полностью первый трюм с двумя твиндеками. Эти помещения по своему предназначению и в соответствии с правилами противопожарной безопасности были обшиты деревянным покрытием.

Погрузка велась круглые сутки изо дня в день, ею руководил второй штурман Волков Сергей Иванович, пришедший на судно с новых дизель-электрических ледоколов и работавший на дизель-электроходе «Обь» уже третий год. В Заполярье уже наступила полярная ночь, погрузка велась при свете судовых и портовых прожекторов.

Сыпал снежок, вызывавший при погрузке опасного груза требование строгого соблюдения правил техники безопасности. Во избежание сдвига рядов бочек с бензином и авиационным керосином они расклинивались крупными деревянными поленьями, называемыми «швырком». Заполненный шар рядами бочек отделялся друг от друга сепарацией из дюймовых досок. Всё это делалось, чтобы в штормовых условиях плавания и бортовой качки груз не получил смещения, не вызвав тем самым аварийной ситуации на судне, которому предстоит пройти океанскими штормовыми дорогами многие тысячи морских миль.

Вот и закончена погрузка ГСМ в порту Мурманск и судно готовится к дальнейшему переходу в другой порт погрузки. Находясь при службе вахтенного офицера, я был вызван к капитану с докладом о подготовке судна к отходу. Олег Иванович после ряда вопросов сказал, между прочим, что на борт должен прибыть его дублёр. Я принял это к сведению и предупредил об этом вахтенного матроса. Не прошло и часа, как меня звонком вызвала к трапу вахтенная служба. Увидев подъехавших к борту судна три «Волги» с вышедшими из них офицерами, я доложил об этом по телефону капитану. Олег Иванович ответил, что это приехал его дублёр с гостями.

Из поднявшихся на борт офицеров ВМФ были три адмирала, среди которых один являлся дублёром нашего капитана. Им оказался тот легендарный командир-подводник, о котором в детстве говорил мой дядя, служивший на Северном флоте в период Отечественной войны. Это был Герой Советского Союза, контр-адмирал в отставке Лунин Николай Александрович. Поприветствовав дублёра с его окружающими товарищами, я провел их в салон капитана. Так состоялась встреча с интересным человеком, прославленным подводником Северного флота.

После окончания погрузки наш боцман Хаким Кулиевич Гайнутдинов с палубной командой задраил люк номер один под два брезента со штормовой сеткой. Судно готово к выходу и провожающие покинули борт, большинство из них проживали в Мурманске и своих родных и близких увидят только через семь месяцев. К борту подошли буксиры с лоцманом и судно в свете прожекторов покидает заполярный порт. Так начинался для меня мой первый продолжительный антарктический рейс в составе Восьмой САЭ.

Выход из Кольского залива, серо-свинцовое небо с плотными низкими облака-

ми, падающим редким снегом, покрывающим скалистые сопки. Эта картина напоминала о наступающей зиме в Заполярье. Впереди недельный переход до порта Ленинград - моё первое плавание вокруг Скандинавии, которое было интересным для меня во всех отношениях.

При нахождении судна в расстоянии до берега, достигаемом для судовой РЛС, место определялось по радиолокатору. При удалении судна в океан обсервации выполнялись по радиомаякам, расположенным на побережье Норвегии, с помощью судового радиопеленгатора. Работа с этими радионавигационными приборами требовала определённых навыков у штурмана, и это приходилось совершенствовать на примере своих старших коллег Волкова С.И. и Барина В.И., которые уже были асами в этих штурманских делах. Переход судна на редкость оказался сравнительно спокойным для осенне-зимнего сезона и в первых числах ноября дизель-электроход «Обь» прибыл в порт Ленинград, уже знакомый ему за восемь лет плаваний судна.

В соответствии с планом Восьмой советской антарктической экспедиции в порту Ленинград предстояло погрузить около трёх тысяч тонн генерального груза, состоящего из самых разных мелких и больших партий. В их число входили строительные материалы, опытные разборные домики из несгораемого материала – арболита. Для обеспечения планов экспедиции погрузили семь тракторов, один вездеход ГАЗ-47, пять мощных тягачей на базе АТТ (артиллерийский тяжёлый тягач).

Используя опыт предыдущих экспедиций, были погружены шесть изготовленных стальных саней с полиэтиленовым покрытием их полозьев. Эта конструкция полозьев исключала примерзание их к снежной поверхности при очень низких температурах атмосферы. Кроме того, были погружены восемь цистерн для перевозки и хранения в них дизтоплива, а также автокран, дизельгенераторы, мощные радиопередатчики и другое научное оборудование. Пять мощных тягачей, трактора и автокран были погружены на палубу. Кроме того, на палубу был поставлен авторефрижератор для перевозки и хранения скоропортящихся продуктов. На люки трюмов два и три погрузили самолёты Ил-14 и Ли-2, а представителей малой авиации - одномоторные самолёты Ан-6, специально предназначенные для работы в разреженной атмосфере высоких широт, поставили на люки один и четыре. Работы по погрузке судна велись круглые сутки.

Представители экспедиционных отрядов и полярных станций тщательно следили за размещением их грузов моряками и укладкой их стивидорами порта. Особенно доставалось в этом процессе второму штурману Сергею Ивановичу, которого на время короткого отдыха подменяли вахтенные коллеги.

Весь погруженный груз необходимо было закрепить по-походному надлежащим образом. Крепление палубного груза велось под тщательным контролем старшего и второго штурманов с нашим опытным боцманом. Крепление же самолётов велось ещё под непосредственным наблюдением представителей авиаотряда. Кроме того, самыми последними были погружены на палубу партии баллонов со сжатыми газами кислорода, ацетилен, пропан-бутана, фреона и углекислоты. А для взрывных работ необходимый аммонал был погружен в специальную кладовую.

На вертолётную площадку в последнюю очередь перед самым отходом были погружены заряды для запуска метеорологических ракет. Они предназначались для выполнения обширной программы Международного года спокойного Солнца, являвшегося продолжением Международного геофизического года, проводимого в период максимальной активности в планетарном масштабе. Кроме советской



Новый год в районе Мирного. Дизель-электроход «Обь»

антарктической экспедиции эти научные наблюдения выполнялись экспедициями Англии, Австралии, Аргентины, Новой Зеландии, ЮАР, США, Франции, Чили, Бельгии и Голландии.

С окончанием погрузки был принят передовой отряд Восьмой антарктической экспедиции во главе с начальником САЭ Сомовым М.М., и дизель-электроход «Обь» под звуки прощального оркестра отошёл от стенки грузового причала порта. На берегу осталось много провожающих родственников и друзей, пожелавших доброго пути и благополучного возвращения к родным берегам. Вечером того же дня судно стало к нефтебазе под приёмку полного бункера (дизельного топлива), необходимого для длительной автономии.

18 ноября после окончания бункеровки «Обь» снялась из порта Ленинград в свой восьмой антарктический рейс к берегам ледяного континента, как всегда, первым из судов антарктической экспедиции, и нам предстояло плавание более тридцати тысяч морских миль.

Всего на борту судна было 110 человек. Самой многочисленной группой полярников были представители авиационного отряда с командиром авиаотряда Марченко А.Я., сопровождавшие свои самолёты. С помощью авиации предпола-

галась доставка из Мирного в Молодёжную сезонных отрядов геологов и строителей. Предстояло продолжение геолого-географического обследования горного массива Земли Эндерби в районе залива Алашеева и строительство станции Молодёжная.

Группа из пяти механиков-водителей во главе с начальником транспортного отряда Лебедевым Анатолием сразу же приступила к подготовке тяжёлых тягачей к предстоящему трансантарктическому походу на Южный геомагнитный полюс. Эта подготовка транспортных средств должна быть выполнена ещё до прихода судна в Мирный.

На борту дизель-электрохода «Обь» находился морской отряд из семи человек, возглавляемый кандидатом географических наук Виктором Григорьевичем Леденёвым. В его составе кроме гидрологов и гидрографов был физический отряд, представляемый двумя сотрудниками института Курчатова из Дубны – Чёпоров Д.Я. и Буханистый Н.С.

С выходом из Ленинграда они сразу начали определение радиоактивного загрязнения атмосферы по маршруту плавания судна. Морской отряд приступил к приведению в рабочее состояние своих лабораторий: гидрологической, химической, гидрографической, физической и гравиметрической. Спустя пару дней уже начались работы гравиметра и метеорологические наблюдения по пути следования судна.

Хотя стояла вторая половина ноября, но в Финском заливе уже наблюдались отдельные пятна первичных форм ледообразования. Дизель-электроход «Обь» спешил в Мирный, от прихода которого зависел ряд задач Восьмой САЭ. Это, в первую очередь, выгрузка на ещё достаточно прочный припайный лёд самолётов и сборка их у борта судна. А выгруженные тяжёлые тягачи необходимо было срочно перегнать по припайному льду в Мирный. Поэтому судно шло, имея в работе три дизель-генератора, позволявших ему сохранять плановую скорость до северного тропика. С входом в тропическую и экваториальную зоны придётся оставить в работе только две главных машины из-за высокой температуры воздуха и воды.

Погода на переходе до океана была сравнительно удовлетворительной. Судовой лаг отсчитывал пройденные мили час за часом каждую вахту и день за днем. Происходила смена вахт, как на ходовом мостике штурманов, так и механиков в центральном посту управления энергетической установки корабля. Наш старейший моряк, ветеран морского флота и участник всех антарктических походов судна Хаким Кулиевич Гайнутдинов каждый день с утра обходил корабль, проверяя крепление всего палубного груза, особенно тщательно следил за состоянием найтовов крепления тяжёлых тягачей и самолётов. Ослабевшие найтовы обтягивались талрепами. Это была главная задача палубной команды на переходе в сохранной доставке груза советской антарктической экспедиции.

Миновала первая неделя плавания «Оби» после выхода из Ленинграда. 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, неся в себе осадки в виде частого морозящего дождя. Юго-западный ветер усиливался, и брызги волн дышащего океана накрывали бочмана с матросами, работавшими на палубе.

Выйдя в океан, судно не последовало, как обычно, курсом по дуге большого круга, а курс был проложен в 30 милях западнее предыдущих маршрутов плаваний дизель-электрохода «Обь». Это было необходимо для эхолотного промера океанских глубин, которым занимались каждую вахту сотрудники морского отряда в соответствии с программой.

Слева остались Пиренейский полуостров с Гибралтаром, а справа - остров Мадейра и Канарские острова. Вахтенные штурманы с удовольствием занимались астрономическими наблюдениями, ловя секстаном Солнце и звёзды на небосклоне.

Уже стало больше ощущаться дыхание тропиков, особенно это сказывалось в машинном отделении. Температура там от работающих вспомогательных и главных судовых машин постепенно поднималась, вынуждая вахтенных механиков с мотористами и электриками выходить по очереди на палубу глотнуть свежего воздуха.

Судно вошло в тропическую зону, в работе силовой энергетической установки были оставлены только две главных машины. Температура в машинном отделении поднялась до пятидесяти градусов по Цельсию. Под руководством главного механика Афанасьева Николая Александровича второй механик Козлов В.И. и



*Герой Социалистического Труда А.Ф. Пинежанинов,
первый капитан «Оби» и «Индикири» и Ю.Д. Утусиков*

третий механик Свистухин Б.Н. со своими вахтенными мотористами занимались плановой профилактикой главных и вспомогательных двигателей, а четвёртый механик Белянко А.А. (который окажется талантливым механиком-рационализатором) занимался судовыми системами. При такой температуре в машинном отделении это был тяжкий труд.

Под руководством второго штурмана Волкова С.И. сооружался бассейн. Место для него осталось единственно подходящим на палубе правого борта под самолётом ИЛ-14, стоящем на третьем люке. Сделанный из бруса, досок и брезента, размер бассейна получился два с половиной на пять метров с глубиной около двух метров. Это было великолепно для экипажа и полярников, получавших удовольствие от купания в солёной океанской воде. А в вечернее и ночное время на площадке бассейна было паломничество на фоне звёздной ночи и освещённом бассейне не только снаружи, но и внутренней подсветкой дна водолазной лампой. Судно входило в штилевую полосу экваториальной зоны, до экватора оставалось около трёх суток хода.

Несмотря на то, что большинство из моряков и полярников уже не раз бывали на экваторе, тем не менее, на судне началась подготовка к импровизированному празднику Нептуна, этому замечательному корабельному шоу. Ведь нашёлся же однажды на судне в предыдущих антарктических походах талантливый человек-участник экспедиции, расписавший весь сценарий в стихотворной форме, ставшей традиционной.

Как же можно было обойтись без такого праздника в столь продолжительном плавании большому коллективу людей, собранных под флагом антарктической экспедиции, и которых впереди ожидают неминуемые штормы и ураганы, льды и снега с жестокими холодами! Лишить моряков и полярников такого экзотического мероприятия было просто нечеловечно.

На роли кроме свиты капитана подбирались энтузиасты, а самая главная роль Владыки морей и океанов держалась в секрете до самого экватора.

Новички океанского плавания, следуя рассказам бывалых, с нетерпением ждали пересечения экватора и предстоящего празднества. На судне ходили шутки, из которых следовало, что экватор в океане представлен светящейся линией на водной глади. И некоторым хотелось верить этой красивой сказке.

Но всё оказывалось проще. Судно спешило на юг и пересечение экватора происходило само по себе прозаично в реальном времени дня или ночи. В этот день после полудня по судовой трансляции объявили о пересечении экватора в такой то долготе, и все свободные от вахт и работ моряки и полярники приглашались на торжественную церемонию встречи с Нептуном.

Замечательно то, что в этом антарктическом рейсе роль Владыки морей смело взял на себя наш дублёр капитана Николай Александрович Лунин, с которой он превосходно справился. Вся процедура этого красочного шоу происходила в соответствии со сценарием праздника. Однако за рамки сценария выходило купание Нептуна с русалками, которые, как оказалось, были «настоящими» и очутившимися здесь на экваторе также впервые. Всё это выглядело довольно забавно на фоне взрослых и серьёзных людей, неповторимо колоритно в своей са-

мобытности и азартном творчестве всех участников праздника.

Но праздник праздником, а судно 4 декабря уже очутилось в водах Южного полушария и продолжало спешить до первого порта захода на пути к Антарктиде.

Неся вахту у глубоководного эхолота, сотрудником морского отряда Е.Д.Корякиным была обнаружена неизвестная банка, отсутствовавшая на то время на картах. Она находилась в 676 морских милях от экватора в западной долготе ноль градусов и двадцать четыре минуты. По данным эхолота в течение двух часов происходил подъём океанского дна с 5420 метров до 600 метров, а затем в течение получаса произошло резкое увеличение глубины океана до 5000 метров.

У моряков и полярников, как и у всех людей, не исключены какие-то сбои в здоровье и чаще всего это случается с необходимостью произвести операцию аппендицита. Так и в этом тропическом плавании дизель-электрохода «Обь» в его лазарете были выполнены судовым врачом Семёновым Ю.А. и экспедиционным врачом Лавдовским В.С. три операции. Они закончились благополучно и пациенты были вскоре на ногах.

Прошло двадцать пять суток плавания после выхода из Ленинграда и судно прибыло в экзотический южноафриканский порт Кейптаун, пройдя две трети пути (7600 миль) до Мирного.

Чем хорош для мореплавателей этот порт на дальних океанских дорогах во все времена? Дизель-электроход «Обь» стал делать заходы в Кейптаун с Первой антарктической экспедиции. Кроме нашего судна с теми же нуждами сюда в Столовую Бухту, на берегу которой расположен Кейптаун, традиционно заходили китобойные флотилии ряда стран, занимавшиеся промыслом кита в антарктических водах.

Во-первых, здесь можно пополнить все необходимые судовые запасы, включая скоропортящиеся продукты, овощи и фрукты. При этом следует отметить особо качественный сервис, который редко можно было встретить в других портах. Судно ещё швартовалось к причалу, а на нём уже стояли в ожидании автофургоны с продуктами и снабжением. Всё доставленное на причал к борту судна, за редким, может быть, исключением, можно было не проверять. Это гарантировалось шипчандлером - мистером Шапиро (эмигрант из Одессы), всё было тщательно подобрано в соответствии с судовыми заявками. И так было от захода до очередного захода судна в Кейптаун.

Во-вторых, морякам и полярникам здесь предоставлялось право свободно посетить город, на экскурсиях ознакомиться с достопримечательностями порта, побывать на пляже и замечательной Столовой Горе, открывающейся издалека в море.

В-третьих, возможность получить корреспонденцию с отечественными газетами и журналами, а также, что немаловажно, распечатать и с удовольствием прочесть письма от родных и близких. И на всё про всё отпускалось двое суток.

К БЕРЕГАМ СВОЕЙ МЕЧТЫ

Кейптаун остался позади, следуем пока Атлантическим океаном к южной оконечности Африки мысу Бурь. Становится уже прохладнее, чувствуется холодное

дыхание течений антарктических вод. Недаром португальские мореплаватели в XV веке называли этот самый южный африканский мыс Мысом Бурь, а вскоре после его открытия он получил название Мыс Доброй Надежды.

Казалось, совсем рядом отсюда осталось тепло, а здесь резкий встречный ветер с частыми снежными зарядами. Огонь маяка Доброй Надежды едва просматривался в белой пелене из снега и белых гребней волн раздела Атлантического и Индийского океанов. А впереди были «ревушие» сороковые, «неистовые» пятидесятые и «гремящие» шестидесятые южные широты, где господствуют ураганные ветры и жестокие штормы на громадном пространстве вокруг Антарктиды.



«Обь» пробивается среди айсбергов к Мирному

Эта область, ограниченная с севера линией, проходящей через южные оконечности Австралии, Африки и Южной Америки, объединяет все воды Антарктики по ряду признаков воздушных и океанических систем в пятый океан нашей планеты, названный Южным океаном.

Сороковые южные широты дизель-электроход «Обь» на этом переходе до Мирного миновал сравнительно без заметной трёпки. Всё чаще приходилось наблюдать над седой водной поверхностью грациозный полёт альбатросов, аборигенов этой области планеты.

Неужели для этих гордых птиц – вечных странников Антарктики – нет ничего милее этих суровых южных широт? Они долго сопровождают корабль, порой буквально артистически касаясь гребня волны своим могучим крылом, взмывая вверх, в своём парящем, кажущимся вечным, полёте. За этой прекрасной птицей можно наблюдать часами, любуясь чудным созданием природы.

Однако в отличие от ревущих широт неистовые пятидесятые показали свой свирепый нрав десятибалльным штормом. Океанские волны достигали 16 метров и более, судно испытывало как килевую качку, так и бортовую, вызывая крен судна до тридцати пяти градусов. Эта трёпка длилась не час и не два, а сутками. Нет слов, как приходилось вахтенным в машинном отделении и рулевым на мостике, удерживая корабль на наиболее безопасном курсе среди ревущих волн и ветра.



Моя жена Галина Николаевна

Спать было невозможно, а приготовление поварами пищи на камбузе не назовёшь иначе, как героическим делом. Всё, что оказалось оторванным от своего крепления в жилых и служебных помещениях и очутившимся в свободном полёте, превращалось в предмет, который мог травмировать человека или вызвать аварию. Вахтенной службе постоянно приходилось делать обходы внутри надстройки судна, проверять плотность закрытия и герметизацию дверей, следить за состоянием палубного груза, накрываемого многими десятками тонн воды разгулявшейся стихии. По оценке бывалых мореходов таких более свирепых штормов в мире не приходится встречать, как в Антарктике. А сколько таких штормов по прошествии первого месяца плавания, и может быть, ещё более жёстоких, нас ожидало впереди.

В пятидесятых широтах на ходовом мостике судна велось постоянное визуальное и радиолокационное наблюдение за появлением айсбергов, являющихся

непременным и самым характерным атрибутом Южного океана. После изрядной океанской трёпки судна циклон сдвинулся на северо-восток и волнение заметно ослабло. Судно входило в антарктическое лето.

Первый айсберг был обнаружен на южной широте 54 градуса 08 минут и 42 градуса 57 минут восточной долготы. Спустя четверо суток на 63 параллели южной широты с борта судна в пределах видимости было отмечено сто семьдесят больших айсбергов самых различных форм, но в большинстве своём они были столообразные.

Если посмотреть на такую картину с борта пролетающего самолёта, то судно выглядит песчинкой в этом айсберговом океане. Эти ледяные гиганты можно встретить самого причудливого сказочного вида. Столообразные айсберги образуются в процессе сползания материковых ледников в океан и их дальнейшего разрыва на громадные поля пресного льда. От пяти до шести частей толщи айсберга находится под водой, а надводная часть его по высоте может составлять до сорока и более метров. Площадь таких гигантов может достигать более трёх тысяч километров.

Столообразные айсберги - эти плавучие ледяные острова в своём продолжительном дрейфовом странствовании постепенно разламываются на более мелкие, приобретающие впоследствии самые причудливые формы от прямоугольных призм и куполообразных островов до сказочных сине-зеленоватых замков с темными пещерами и голубыми гротами. Однако для судна, проходящего вблизи таких айсбергов, самым опасным являются так называемые подсоны, которые могут простираться под водой на некотором удалении от видимой надводной части айсберга. Встреча с таким подводным тараном для судна может закончиться гибелью. Поэтому, во избежание аварии судна, при плавании среди айсбергов на ходовом мостике его ведётся постоянное визуальное наблюдение.

Для мореплавателей порой интересными из них являются невысокие, имеющие на своей вершине озера с чистой пресной водой, которой можно пополнить судовые запасы.

Численность айсбергов увеличивается с приближением к побережью Антарктиды, особенно большое их скопление наблюдается на шельфовых мелководьях, где на пятнадцатимильной шкале радиолокатора можно было наблюдать множество айсбергов и их обломков. Эти данные были получены морским отрядом экспедиции, выполнявшим постоянные наблюдения за льдами и айсбергами при плавании в антарктических водах.

Среди айсбергового царства всё чаще приходится видеть водяные фонтаны китов. Этот океанский абориген также увлечён к югу, где находятся большие «плантации» криля. Эти маленькие рачки, являющиеся деликатесом в пище человека, представляют собой основу кормовой базы кита. Поэтому в районах скопления антарктического криля можно наблюдать до сотни и более китов, этих океанских исполинов.

Спустя десять суток после выхода из Кейптауна дизель-электроход «Обь» подошёл к северной кромке дрейфующего мелкобитого льда до шести баллов, где скорость судна составляла 10 узлов. Форсировав пояс дрейфующих льдов, судно

вышло на их южную кромку, достигнув на подходах к Мирному границы припайного льда, в который и врубилось. На судне заканчивались последние приготовления к грузовым операциям. После проведенного инструктажа по технике безопасности члены экипажа были распределены по бригадам по выгрузке экспедиционного груза в три смены, что обеспечивало круглосуточную работу. Путь от Ленинграда до Мирного - около одиннадцати тысяч миль - судно прошло за тридцать девять суток.

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. Казалось невероятным, что такое может быть здесь, в царстве вечного снега и льда, для людей, пришедших сюда через штормовые волны и ураганные ветры. Как ни странно, но аборигены нас встретили весьма дружелюбно. Они бежали к борту судна со всех сторон, как маленькие человечки в своих черных костюмчиках с белыми манишками. Конечно же, это любопытные пингвины Адели, очень милые и любопытные божьи создания, не боявшиеся людей, но достойно дающие отпор любому обидчику, покусившемуся на его честь и свободу. А чопорные пингвины – Императорские - в своих строгих фраках строем, колонной, гордо вышагивали к борту, выражая своим визитом цивилизованное почтение прибывшим морякам и полярникам. При этом они, как это и подобает, держались сдержанно, независимо и красиво, соблюдая дистанцию с пришельцами.

Пингвины Адели из-за своего неумолимого любопытства выглядят весьма деловыми, вникающими во всё, что происходит вокруг. Идёт выгрузка, надо обойти сани и трактор, стоявшие у борта; идёт игра в футбол – обязательно надо побегать с моряками за мячом. А когда наш боцман Хаким Кулиевич собрался подправить краской наружный борт судна со льда, то тут же появился любопытствующий дружок с таким видом, что невольно напрашивался вопрос: «Ну и что ты будешь творить?». И дело дошло до того, что на пингвина попала краска, а это был красный сурик. Вот здесь пингвин, обидевшись за испачканный свой сюртучок, явился на следующий день к борту судна и налетел на боцмана, появившегося на льду. Ведь именно на него, а не на кого другого. Эту сцену с мелодрамой пингвина невозможно описать, её надо было только отснять на видео, которого в то время не было, к сожалению. Надо было понимать, что этот пингвин в своём испачканном костюме выглядел чужим среди своих и не своим среди чужих. Вот и пришёл дружок рассчитаться со своим вчерашним обидчиком.

До нового года оставалось четыре дня, дизель-электроход «Обь», врубившись в 25 км от Мирного на кромке припайного льда, стал на ледовые якоря. До форсирования припайного льда на подходах к Мирному судну, в первую очередь, надо было выгрузить на лёд лёгкий самолет АН-6, сборку которого сделали здесь же, у борта судна. Этим самолётом была доставлена часть полярников на станцию, установивших постоянную связь между судном и Мирным. На этом же самолете были выполнены разведывательные полёты по изысканию среди айсбергов направления форсирования льда и прокладки трассы для транспортных средств. За легким самолётом выгрузили по авралу самолёты ИЛ-14 и ЛИ-2, необходимые для полётов на станцию Восток и Молодёжную.

Ровный заснеженный лёд позволял сделать взлётную полосу, прикатав на ней снег тракторной волокушей. Собранный самолёт ЛИ-2 на лыжах легко взлетел в направлении аэродрома Мирного. А выгруженный вездеход ГАЗ-47 с сотрудниками морского отряда ушёл на разведку ледовой трассы, по которой предстояло вывозить на берег груз, выгруженный с борта судна.

Как уже говорилось, выгрузка тяжеловесных грузов (тяжелые тягачи АТТ) в районе Мирного возможна только при отсутствии на ледовой трассе трещин, образующихся вследствие приливо-отливных явлений, свойственных морям Южного Ледовитого океана.

Выявить эти трещины, обставить вешками ледовую трассу от борта судна до берега входило в обязанности группы морского отряда, в которую входили гидрологи Леденёв В.Г. и Леонтьев Е.Б. с гидрографами Евдокимовым А.П., Ключевым Е.В. и Третьяковым Н.Ф.. Даже в тихие солнечные дни антарктического лета работать на льду, оказывается, довольно не просто. Во-первых, происходит значительное вытаивание поверхностного снега с образованием под ним слоя воды. Во-вторых, от лучей яркого солнца на фоне снега и айсбергов происходит сильное радиационное отражение, которое нещадно палит глаза и незащищённую кожу лица человека. После первых же часов пребывания происходит солнечный ожог кожи с образованием волдырей. Поэтому кроме солнцезащитных очков нашим «трассникам» приходилось поверх лица надевать защитную марлю.

Как правило, на ледовой трассе - от кромки припайного льда до берега Мирного - существуют трещины, которые в процессе приливо-отливных явлений то увеличиваются, то сходятся, уменьшаясь в своих размерах, как говорили – они дышат. Приходилось их, как и айсберги, обходить, а при невозможности сделать это для преодоления таких трещин приходилось наводить мостки из брёвен, бруса и досок. За состоянием этих мостков на трещинах вёлся постоянный контроль, особенно после штормовых ветров и снежных бурь. Протяженность ледовой трассы, обозначенной вехами, до первой трещины от берега достигала до десяти морских миль, которые дизель-электроходу «Обь» приходилось форсировать, как ледоколу, производя при этом параллельную выгрузку обычных грузов, предназначенных для обсерватории Мирный.

После подготовки трассы на лёд спускались тракторы с металлическими волокушами, на которые загружались и доставлялись на берег грузы с борта судна. С окончанием загрузки и отхода от борта транспортных средств судно снималось с ледовых якорей или просто выходило из припайной заклинки и начинало продолжать форсировать лёд вдоль трассы на Мирный. С возвращением транспорта с берега к борту судна процесс форсирования льда приостанавливался и возобновлялась выгрузка, независимо от времени суток.

Работа экипажа судна была расписана таким образом, чтобы обеспечить и процесс выгрузки, и форсирование льда. Этот процесс мог прерываться только на время штормовых ветров и пурги, однако форсирование льда судном не могло прекращаться. За четверо суток были выгружены первоочередные грузы, включая тягачи и самолёты, отправленные на берег в ночное время, когда температура воздуха понижалась до минус 5-6 градусов.

За четыре часа до наступления Нового года все работы, кроме вахтенной службы, были приостановлены и моряки с оставшимися на борту членами экспедиции собрались в кают-компании с её салонами и столовой на торжественный новогодний ужин. Как и положено, на стол были выставлены блюда в соответствии с традиционной русской кухней. Не обошлось и без импровизированного концерта судовой самодеятельности с зачитыванием поздравительных радиogramм из Москвы, Ленинграда и Мурманска, а также с пассажирского теплохода «Эстония», следовавшего с членами экспедиции в Мирный.

Это судно было уже на подходах в море Дейвиса и экипаж «Оби» ждал с нетерпением его прихода, поскольку на борту «Эстонии» следовали новогодние посылки и письма от родных и близких. Утром второго января выгрузка была приостановлена и «Обь», выйдя из припайного льда, снялась на север навстречу теплоходу «Эстония», остановившемуся на северной кромке пояса дрейфующих льдов. Встретившись на следующий день с теплоходом «Эстония», «Обь» взяла последнюю подледовую проводку в 8-9-балльном льду. Четвертого января суда прибыли к северной кромке припайного льда в месте выгрузки.

Стоявшая в Мирном сравнительно хорошая погода резко сменилась девятибалльным штормом, из-за которого пришлось остановить выгрузку. «Оби» пришлось следовать на выручку «Эстонии», зажатой в ледовом канале, прорубленном «Обью». В то же время «Оби» при таком штормовом ветре пришлось с трудом разворачиваться в своём ледовом канале, оказавшимся сжатым. Тем не менее, судно успешно форсировало лёд в сжатом канале и своевременно пришло на помощь «Эстонии», оказавшейся в критической ситуации. Дело в том, что продолжительным штормовым ветром некоторые недалеко стоящие айсберги сдвинулись с места, тем самым припайный лёд получил мощные толчки и кромки прорубленного ледового канала местами сошлись. Но в месте стоянки теплохода «Эстония» канал представлял яйцеобразную форму, что спасло довольно слабый, не рассчитанный на сильное сжатие льда при таких обстоятельствах корпус судна от разрушения.

Однако дизель-электроход «Обь» справился со своей задачей. Он освободил «несчастную» «Эстонию» и вывел её на открытую ото льда воду. После этого «Обь» возвратилась в свой ледовый канал и продолжила форсировать припайный лёд далее. Но в результате продолжительного шторма ширина припайного льда вследствие его разрушения значительно сократилась и представляла уже около девяти миль.

Медленно продвигаясь в припайном льду к месту выгрузки оставшегося груза «Обь» за четверо суток прошла 6,5 км, а оставалось ещё около десяти.

Форсирование припайного льда судном представляет довольно сложный процесс, требующий от судоводителей большого профессионализма, доведенного до своеобразного искусства. Он нарабатывался многолетним опытом работы во льдах на ледоколах или ледокольно-транспортных судах Мурманского морского пароходства. Это Школа, которую проходили штурманы и капитаны дизель-электрохода «Обь» как в Арктике, так и в Антарктике. Мне крупно повезло, что эту Школу ледового плавания пришлось пройти у капитанов «Оби» Свиридова Нико-

лая Михайловича и Воденко Олега Ивановича. Последние, в свою очередь, переняли тактику форсирования льда у знаменитого полярного капитана Бориса Макаровича Соколова, ходившего дублёром с Н.М. Свиридовым в его первом капитанском рейсе в Шестой антарктической экспедиции.

Борис Макарович впоследствии станет первым капитаном атомного ледокола «Ленин» и Героем Социалистического труда.

Суть форсирования льда заключается в следующем. Судно, используя всю мощь своей силовой энергетической установки (СЭУ), делает разбег в ледовом канале и врубается в припайный лёд. При этом оно взбирается своим ледокольным штевнем на кромку льда, взламывая её многотысячной массой корабля, имеющего большую инерцию при продвижении в заданном направлении.

Эффективность форсирования припайного льда зависит главным образом от мощности СЭУ, толщины льда и его заснеженности, состояния погоды и видимости. Продвижение судна вперёд необходимо контролировать по той инерции и находить момент, когда необходимо своевременно сделать реверс СЭУ до полного хода назад, чтоб позволить выдернуть корпус корабля из припайного льда и избежать его заклинивания. После этого, работая малым и самым малым ходами назад, судно выходит в исходную позицию для очередного разбега. Форсирование льда выполняется методом «ёлочки» или «уступа» справа налево и обратно, пробивая ледовый канал всё далее час за часом, вахта за вахтой, а порой круглые сутки день за днём.

Главное в эффективности форсирования - избежать заклинивания корпуса судна во льду, выбирая при этом оптимальное расстояние разбега длиной в несколько корпусов. Если произойдёт заклинивание судна в припайном льду по той или иной причине, то на освобождение его потребуются от одного часа до суток, а то и более. При этом происходят значительные затраты энергоресурсов СЭУ с неоправданным расходом топлива с непрерывным кренованием судна путём перекачки заборной воды в балластных танках его и так далее.

Следует отметить, что при выходе из строя одной из четырёх главных машин дизель-электрохода «Обь» форсирование припайного льда становилось малоэффективным и скорее невозможным. Особенно тяжело было заниматься этим делом при штормовом ветре поперёк ледового канала и при отсутствии видимости из-за снежной бури, несмотря на антарктическое лето. Так это было в середине января, когда «Обь» была вынуждена приостановить прокладку канала, став к борту «Эстонии» для бункеровки и перегрузки груза для станции Молодёжная.

После принятия на борт «Эстонии» полярников, возвращающихся на родину, пассажирский лайнер был взят под проводку дизель-электроходом «Обь». Закончив работу по проводке этого судна, «Обь» возвратилась к Мирному для форсирования оставшегося участка припайного льда. Из-за обрушившегося в своём движении материкового льда, произошедшего недалеко на юго-западе от Мирного, образовалось сжатие и разрушение припайного льда. Но в районе острова Хасуэлл и мыса Мабус лед остался целым. Вот здесь и закончилось форсирование льда, где «Обь» стала на ледовые якоря для завершения грузовых операций в районе Мирного.

С учётом перерывов на срочные выгрузки и обеспечения теплохода «Эстония» прокладка двадцатикилометрового канала в припайном льду толщиной до 180 см с его заснеженностью от 50 до 100 см и слоем воды до 80 см составила для «Оби» девятнадцать суток. Такая интенсивная работа судна во льдах потребовала изрядного расхода запасных частей (поршни, цилиндры втулки и так далее) для ремонта главных машин.

Закончив выгрузку груза Мирного и приняв на борт груз для Молодёжной в конце января «Обь» снялась с ледовых якорей и последовала назначением к ново-строящейся станции. Но пробитый ранее ледовый канал оказался заснеженным и замороженным, и стал труднопроходимым для выхода судна из припайного льда. Судну пришлось рубить новый четырёхкилометровый канал на выход, на что было затрачено около 1,5 суток. Так уж повелось, что работа судна в морях Южного океана представляет собой борьбу с жестокими штормами и тяжёлым льдом.



Дружное семейство «хозяина» Арктики

Спустя полтора месяца после захода в Кейптаун судно нуждалось в пополнении запасов пресной воды, но для этого надо было подыскать подходящий айсберг с озерцем воды. В условиях плохой видимости и без помощи самолёта эта задача является довольно трудной. Поэтому из Мирного вылетел самолёт Ли-2, который только через двадцать часов поиска навёл «Обь» к месту приёма пресной воды. Найденный самолётом айсберг оказался доступен по высоте с борта судна. К озеру айсберга были раскатаны шланги и установлены два электрических водо-погружных насоса, с помощью которых был принят полный запас - около 340 тонн пресной ледниковой воды. После этого судно взяло курс на северо-запад к Земле Эндерби.

Сравнительно нетрудная ледовая обстановка по маршруту следования и обеспечение авиационной ледовой разведкой в заливе Алашеева позволили судну преодолеть 1400 миль за пять суток. Наличие трещин в припайном льду до 160 см и данные ледовой разведки самолета Ан-6, вылетевшего из Молодежной, способствовали подходу судна в расстоянии трёх миль от берега станции.

«Обь» вновь приступила к форсированию припайного льда к намеченному месту выгрузки. В предыдущем году форсирование припая здесь составило более месяца.

Припайный лёд был мало заснежен и форсирование его для прокладки канала не составило особых трудностей. Судно стало на ледовые якоря и приступило к выгрузке сотен тонн грузов, необходимых для развёртывания строительства станции Молодёжная и, в первую очередь, строительных материалов, предназначенных для сооружения арболитовых домиков, устанавливаемых на сваях во избежание заносов их снегом, как это было в Мирном.

Выгрузка и вывоз груза на берег по 200-метровой ледовой трассе начались успешно. По толщине льда, где остановилась «Обь», он не отличался от льда, который судно с трудом форсировало до этого. Но выполненные испытания образцов льда на прочность показали, что транспортировка грузов тракторами с волокушами была рискованной.

И это скоро подтвердилось внезапным провалом трактора, возвращавшегося с берега в 30-ти метрах от него. Водителю повезло, вынырнув на поверхность воды, он выбрался на лёд и отделался лёгким ушибом головы и царапинами на руках. Основной причиной этому явилось отклонение водителя от трассы, в результате чего трактор попал в незамерзшую приливную трещину. Выгрузка на припай была прекращена, а пришедшая с севера океанская зыбь взломала прибрежную полосу припайного льда. Судно вынуждено было следовать к ледяному барьеру вблизи от станции, где оно выгружалось в прошлом году.

Подход к барьеру был затруднён крупными обломками льда и большого снежного надува. Несмотря на это, «Обь» стала к барьеру правым бортом. Для швартовки судна были заведены стальные бидели на ледовые якоря, выполненные из брёвен и уложенные в траншеи ледника. Место для выгрузки получилось удачным, что позволяло выгружать груз прямо на сани, поставленные под грузовыми стрелами судна. Такая стоянка могла способствовать сокращению времени выгрузки. И действительно, за неделю было выгружено более 1000 тонн основного груза.

Но проходившая вдоль барьера трещина на удалении 30-ти метров от кромки стала «дышать» от пришедшей с севера океанской зыби, что вызывало опасения стоянки судна в этом месте. Кроме того, стоянка судна и выгрузка проходили в условиях штормового стокового ветра, вызывающего сильные снежные метели. Приходилось судну отходить от ледяного барьера, ложась в дрейф. С ослаблением стокового ветра около полудня «Обь» возвращалась к барьеру, проводя выгрузку в основном днём и вечером.

Зыбь усиливалась, и судно, раскачиваясь от неё, стало испытывать сильные удары корпусом о ледяной барьер, как о бетонную стену. Изготовленное из свя-

зок брёвен нечто, похожее на крепкие кранцы, смягчающие удары и защищающие корпус судна от повреждений, превращалось в мочала. Но всё это было как-то терпимо. И несмотря на сложные условия, выгрузка судна продолжалась.

Другая проблема стоянки судна у ледяного барьера - это стоковые ветры, позволявшие вести выгрузку только во второй половине дня, когда они ослабевали. Но однажды утром одного из дней выгрузки на судно обрушился ветер с ледяного барьера с невероятной силой, он постепенно усиливался и усиливался, дойдя до ураганной силы. Несмотря на достаточное количество заведенных швартовых концов на барьер, судно было сорвано с ледовых якорей и отброшено от барьера. Этим ураганным ветром были оборваны некоторые швартовы и вырваны ледовые якоря. Благодаря своевременно принятым мерам никто не пострадал, а судно благополучно отошло от ледяного барьера и стало дрейфовать в море на определённом удалении от берега, где сила ветра была слабее. Спустя около полусуток этот «шайтанный» ветер стих на ледяном барьере, и судно вновь стало на швартовы под выгрузку. Природа такого ветра носит характер известной «боры», образующейся в результате скатывания к морю с гор и ледников больших холодных воздушных масс, сметающих своей силой всё на своём пути.

С таким явлением природы пришлось не раз встречаться морякам дизель-электрохода «Обь». Сколько сил приходилось отдавать морякам и полярникам, повторяя каждый подход судна к ледяному барьеру и очередную швартовку к нему с заводкой ледовых якорей!? А что стоили для здоровья капитана эти тяжелейшие операции у ледяного континента!?

Выгрузка оставшегося небольшого количества груза продолжалось с ещё более ухудшающимися условиями, пока свирепый ветер, достигавший девяти баллов, был параллелен барьеру. Но с заходом его к основному стоковому направлению с барьера судну уже стоять было невозможно. Страшные удары корпуса о ледяной барьер, а также вероятность таких ударов о неизведанные неровности дна под корпусом корабля заставляли принимать самые решительные меры безопасности его.

Но самым главным фактором оказалась ближайшая опасность обвала ледяного барьера из-за постоянно увеличивающейся дышащей трещины. И капитан Олег Иванович Воденко здесь принял самое решительное и своевременное решение – сняться со швартовых и отойти от ледяного барьера. Спустя пару часов ледяной барьер, где происходила выгрузка, рухнул, образовав из сползающего шельфового ледника обломки айсберга на подступах к новостроящейся антарктической станции Молодёжной. А небольшие глыбы льда при высоте барьера до двух метров океанской стихией выбрасывались далеко от его края.

Что значит бороться за окончание всех операций в этом месте? Это значит, что надо доставить на берег весь оставшийся груз, от которого зависит открытие очередной советской антарктической станции. И опять на следующий день морякам и ребятам из морского отряда пришлось произвести промер в двух местах подхода к ледяному барьеру с помощью судовой шлюпки. В первом из этих мест при достаточных глубинах была обнаружена трещина в ледяном барьере, от которой освободиться не удалось, используя даже взрывы. Но второе место, нахо-

дящееся в двух километрах западнее прежнего места выгрузки, оказалось самым подходящим для подхода судна и его швартовки при резком прекращении сильного ветра и уменьшении дикой зыби. Спустя около полутора суток выгрузка на новостроящейся станции была закончена, и судно снялось для продолжения океанографических исследований в заливе Алашеева.

Кроме выгрузки на строящейся станции Молодёжная, необходимо было пополнить опять запасы пресной воды из ближайшего материкового озера станции. Однако температура воздуха была много ниже нуля, несмотря на дневное время антарктического лета. Проложенные на барьере шланги - более сотни метров - промерзали при ветре около 12 метров в секунду. В результате чего пришлось отказаться от этой операции, приняв всего только около пятидесяти тонн воды.

Завершив выгрузку и выполнив комплекс океанографических работ в заливе Алашеева, «Обь» взяла курс на запад, на станцию Новолазаревская, расположенную на Земле Королевы Мод.

Не безынтересно отметить, что ледовая разведка, как по подходу судна к станции Молодёжная, так и по отходу от станции обеспечивалась самолётами Ан-6, доставленными дизель-электроходом «Обь» в Мирный. Оттуда эти самолёты перелетели в Молодёжную, покрыв расстояние в 2000 км.

Для таких самолётов с их сравнительно небольшим радиусом действия такой перелёт был выполнен впервые советскими лётчиками, пролетевшими над побережьем Восточной Антарктиды, сделавшими посадки на австралийских станциях Дейвис и Моусон. Возглавлял перелёт этих двух самолётов Ан-6 полярный лётчик С.А. Ерохов. Это был действительно «лётчик от Бога», как отзывались о нём его бортмеханики и коллеги.

Как-то с прибытием «Оби» в Молодёжную Михаил Михайлович Сомов попенял С.А.Ерохову за «некоторые шалости»: «Хватит, Слава! Иди и отдохни, находясь под «домашним арестом» на борту «Оби», откуда ему надлежало управлять полётами своих самолётов. Это время было отпущено Славе для кратковременного отдыха между полётами над Землёй Эндерби.

Когда мы с ним разговорились на мостике, то выяснилось следующее. Слава Ерохов действительно работал в Сибири в начале пятидесятых и периодически прилетал в сибирскую глубинку, к нам, в Октябрьское, на реке Оби. Вот там-то по тому времени для нас, мальчишек, он был дядя Слава, который и катал нас на своём самолётике по колхозному полю зимой, поиграв с нами в футбол. А с освоением Антарктиды он очутился в составе лётного отряда советской антарктической экспедиции, где мне пришлось встретиться опять с этим дядей Славой.

После шестнадцатисуточных работ в районе Молодёжной «Обь» следовала к станции Новолазаревская, расстояние до которой в 750 миль она прошла за 5 суток.

Судно остановилось, врубившись в припайном льду толщиной от 160 до 210 и заснеженностью до метра и более. Место стоянки было в пяти милях к юго-западу от станции Лазарев, законсервированной пару лет назад из-за взламывания ледника.

Доставка грузов для станции Новолазаревская, расположенной внутри конти-

нента у Оазиса Ширмахера, происходила через перевалочную базу Рубеж. Данная база находилась в 20 километрах по ледовой трассе. После выгрузки с судна груз был успешно доставлен на базу Рубеж и далее санно-тракторным поездом на станцию Новолазаревская.

В ожидании возвращения со станции начальника экспедиции М.М. Сомова и других полярников с борта «Оби» был выполнен в приледниковой полынье ряд океанологических исследований с промером глубин. Возвращение полярников к борту судна было осложнено ухудшением погоды в районе стоянки судна.

Из 21 участника Седьмой и Восьмой САЭ на борт поднялись только восемнадцать человек, прибывших на тягаче с санями, на которых был установлен утеплённый балок. Отсутствие видимости при сильном ветре с метелью не позволили тягачу с вездеходом ГАЗ-47 выйти к борту судна одновременно, и вездеход отстал, остановившись в пяти километрах от базы Рубеж. В вездеходе оставались два начальника станции - В.М.Рогачёв и В.Г.Аверьянов - с водителем Л.И.Алексеевым. Когда кончилось в вездеходе топливо для обогрева, полярники вынуждены были возвратиться на Рубеж пешком. А тягач с санями судоводители «Оби» выводили к борту с помощью радиолокатора, отдавая по радиосвязи команды, каким курсом относительно ветра следовать ему при полном отсутствии видимости. Таким образом, тягач с восемнадцатью полярниками благополучно прибыл к борту судна.

Но погрузка имущества с тягача на судно из-за подошедшей зыби и сильного ветра оказалась невозможной. Начался взлом припайного льда у борта, и тягач вынуждены были отогнать от борта судна на расстояние в 350 метров. А водитель М.С.Кулешов с матросами Н.Н. Шамаевым и Г.Г. Кондратьевым возвратились на борт, держась за трос судовой гидрологической лебёдки.

Под действием урагана, разбушевавшегося у берегов земли Королевы Мод, и усилившейся океанской зыби произошёл интенсивный взлом припайного льда у борта судна. За нахождением тягача на льду велось постоянное наблюдение по радиолокатору, но вскоре его изображение на экране радиолокатора исчезло. Это значило, что техника погибла вместе с имуществом некоторых полярников и материалами наблюдений станции Новолазаревская за период Седьмой САЭ.

При наступлении некоторого затишья шторма «Обь» подошла к кромке уцелевшего припайного льда, которая к тому времени уже приблизилась к берегу на четыре километра. Была отправлена группа спасателей из пяти полярников на поиски отставших полярников в вездеходе.

Вскоре вышел на связь по радио начальник станции В.Г. Аверьянов, сообщивший, что отставшие находятся на базе Рубеж в полном здравии. Отставшие и группа спасателей встретились, и вездеход был доставлен на базу, где все переждали усилившийся ветер. С улучшением погоды все полярники возвратились на борт судна для завершения выгрузки оставшегося продовольствия, которое было доставлено на берег пятью рейсами вездехода.

После благополучного возвращения полярников на станцию Новолазаревская судно снялось назначением к Земле Эндерби. В районе залива Амундсена необходимо было оказать помощь восьми полярникам, пострадавшим из-за урагана

на полевой геологической базе. С получением информации о том, что операция по оказанию помощи была завершена благополучно с помощью самолёта Ил-14, судно направилось в Кейптаун с попутными комплексными океанографическими наблюдениями вдоль двадцатого меридиана восточной долготы от Антарктиды до Южной Африки.

В двадцатых числа марта в пятидесятых широтах судно опять накрыл сильный шторм силой до 11 баллов, так и двигались с ним на север, где постепенно он ослабевал.



Праздник Нептуна на «Оби»

Наконец и долгожданный заход в Кейптаун на двое суток для пополнения судовых запасов, приобретения свежих овощей и фруктов для полярников станций Мирный и Молодёжная.

За период стоянки судна в порту был отправлен на родину тяжело травмированный радиотехник Н.С.Буханистый в сопровождении экспедиционного врача В.Н.Пономарёва. Моряки и полярники получили почту с письмами, журналами, газетами. Кроме того, уже вне портовых вод, на якоре в бухте Тейбл-Бей был выполнен перед возвращением к берегам Антарктиды водолазный осмотр винторулевой группы и состояния подводной части корпуса корабля. Здесь же врачи Ю.А.Семёнов и В.Г. Константинов выполнили сложную операцию мотористу М.М.Атрахимовичу.

Вновь сильные шторма в сороковых широтах южной части Индийского океана, где с борта судна выполнялись океанографические и биологические наблюдения. За восемь суток плавания с научными работами судно прошло около 2200 миль, возвратившись в залив Алашеева. Бушевавшая пурга в Молодёжной не позволила сразу с подходом судна произвести выгрузку продуктов на ледяной барьер для первой смены полярников станции. Только через два дня удалось это выполнить, и, приняв на борт ещё 50 полярников, судно снялось в Мирный.

О хорошей погоде в апреле для Антарктики, наверное, не приходится говорить. С выходом на открытую ото льдов воду дизель-электроход «Обь» опять последовал со встречным ураганным ветром. От леденящих брызг корпус судна, его палубы и надстройки покрылись толстым слоем льда. Войдя в пургу, заледеневший корабль покрылся снегом и выглядел «летучим голландцем».

Через пять штормовых суток судно вошло в десятибалльный годовалый лёд. На фоне низких температур воздуха и интенсивного ледообразования продвижение судна было очень малым и в конце концов оно вынуждено было остановиться на подходах к обсерватории Мирный в море Дейвиса, ожидая ослабления сжатия тяжелого льда и улучшения видимости. На следующий день судно ещё продвинулось около восьмидесяти миль к Мирному.

Молодой лёд уже достигал 40 см, продвижение судна было затруднено старым заторошенным льдом с заклиниванием в нём. Дальнейшее продвижение к берегу Мирного было опасным, так как могло закончиться ледовым пленом судна. В такой ситуации была необходима помощь авиации для поиска айсберга или ледяного поля, где можно было бы сделать взлётно-посадочную полосу для переброски груза с борта судна и доставки людей туда и обратно с помощью самолётов.

С улучшением погоды с аэродрома Мирного вылетел самолёт, но после шести часов полёта он возвратился безрезультатно. На следующий день на ледовую разведку вылетели уже два самолёта ИЛ-14. По данным разведки судно вошло в молодой лёд шестидесятисантиметровой толщины, куда прилетел первый самолёт АН-6, с помощью которого и началась операция по доставке на борт судна возвращавшихся на родину полярников, а обратно вывозились свежие фрукты и овощи, приобретенные в Кейптауне.

При сравнительно благоприятной погоде выгрузка продолжалась и ночью при свете судовых прожекторов и устроенных на льду небольших костров. Кроме са-

молётов АН-6 использовали и самолёт ЛИ-2. За сутки было вывезено самолетами от борта судна на берег около 40 тонн продовольственного груза, а на борт судна были доставлены 32 полярника, возвращавшихся на родину.

Данная операция была беспрецедентной на то время, когда ещё ни одно экспедиционное судно не подходило к Мирному так поздно, при минусовых температурах воздуха в 23 градуса. Безусловно, это невозможно было сделать без участия лётчиков-асов антарктического авиаотряда, входившего тогда в состав славной Полярной Авиации, возглавляемого легендарным лётчиком, Героем Советского Союза Марком Ивановичем Шевелёвым.

Вместо выбывших из Мирного по болезни полярников в зимовочном составе Восьмой САЭ были оставлены члены экипажа - судовой врач Ю.А.Семёнов и повар В.Ф. Кутузов.

После завершения выгрузки 20 апреля дизель-электроход «Обь», используя данные авиаразведки, снялся из моря Дейвиса к берегам Родины. Миновав с форсированием тяжелые льды, судно через два дня вышло на чистую воду и устремилось в порт Кейптаун для пополнения судовых запасов. Это был третий заход судна за текущий антарктический рейс.

Из состава Седьмой и Восьмой САЭ на борту судна возвращались на родину сезонные отряды в составе: морского, геологического, физического, авиационного и строительного. Численность полярников составляла 120 человек, в числе



Так подрастают дети: Олег и Наташа

которых были иностранные исследователи: американский аэрофизик полковник ВВС США Г.А.Франческини, австралийский физик Дж. Гринхилл, метеоролог из ГДР И.Энгланд и трое чехословацких учёных - А.Мркос, П.Халоупка и А.Кочи. В процессе перехода до Кейптауна с борта судна также выполнялись комплексные океанографические исследования в штормовых условиях.

Четвёртого мая «Обь» прибыла в Кейптаун. Отсюда по своим направлениям отбыли Г.Франческини и Дж. Гринхилл. За трёхдневную стоянку судна в порту морякам и полярникам удалось немного отдохнуть после штормов и жестоких ураганов Антарктики, но все стремились к родным берегам, домой, в предстоящий летний отпуск.

Начался опять отсчёт оставшихся дней до экватора и дни до прихода в Ленинград. Но где-то уже на траверзе Канарских островов стало известно, что приход судна планируется в Мурманск. Это было вызвано необходимостью обеспечения «Обью» арктического рейса по снабжению высокоширотных станций.

С получением такого известия капитан предпочёл выбрать маршрут судна по дуге большого круга, позволявший несколько сократить оставшееся расстояние и оставить Великобританию к востоку, минуя проливы и Северное море, где всегда интенсивное судоходство.

Началась переписка руководства экспедиции по заказу авиа и железнодорожных билетов с бронированием мест в гостинице. То же самое касалось и членов экипажа, уходивших в отпуск. Все строили свои планы, но самое главное - готовились к радостной встрече в Мурманске, из которого экипаж отправился в этот антарктический рейс, продолжающийся уже седьмой месяц.

Как обычно, на встрече возвратившегося из Антарктиды судна бывает большое количество встречающих. Исходя из этого, на судне стало традицией - перед приходом делать широкий деревянный полутрап. С установкой берегового трапа судовой полутрап позволял встречающим безопасно подняться на борт судна. Эту задачу с удовольствием выполнили возвращающиеся на судне строители экспедиции.

Некоторые полярники, отсутствующие дома более полутора лет, не могли уже спокойно спать, они бредили по ночам. Им уже надоело смотреть неоднократно прокручиваемые старые фильмы из судовой коллекции. Они выходили на палубу или на верхний мостик корабля и долго всматривались вдаль на незнакомые берега. Ежедневно в полдень под руководством замечательного человека, нашего первого помощника капитана Виктора Алексеевича Ткачёва выходила радиогазета с судовыми новостями и новостями из жизни страны. В ней была обязательная сводка о погоде на переходе, скорости судна, пройденных и оставшихся милях до порта возвращения на Родину. Но, несмотря на это, и моряки, и полярники постоянно сверяли данные радиогазеты у вахтенных штурманов.

Последние дни перед приходом судна из дальних странствий кажутся особенно продолжительными, особенно для Заполярья, где наступило полярное лето с почти незаходящим солнцем. В ожидании встречи с Родиной у человека пропадает сон и нарушается обычный распорядок. Увы! Это действительно так.

Но вот и траверз норвежского мыса Нордкап, от которого остается две ходо-

вых вахты, а это уже считанные восемь часов до приёма лоцмана в Кольском заливе.

Знакомый наш фиорд встретил судно хорошей погодой раннего солнечного утра. На борт поднялся лоцман, которого встречали едва ли не все полярники, так ждавшие этого долгожданного момента. Но до постановки к причалу судно было поставлено на городской рейд Мурманска для проведения погранично-таможенных формальностей, которые, на удивление, прошли без бюрократической волокиты.

Такой заход для дизель-электрохода «Обь» в свой порт приписки после антарктического рейса Восьмой САЭ был единственным во всей истории плавания корабля в составе советских антарктических экспедиций.

Ровно в полдень первого июня наша «Обь» с буксирами подходит к причалу морского пассажирского вокзала. Причал и подступы к вокзалу заполнены встречающими и общественностью города Мурманск. Как только на причал были поданы выброски со швартовыми концами, береговой оркестр грянул торжественный встречный марш.

Море цветов и звуки оркестра! Это было настолько эмоционально, что у некоторых моряков и полярников пробились слёзы радости встречи со своими родными. Они заполнили небольшую площадку, выделенную для них на причале, где места оказалось маловато для такого традиционного мероприятия. Какое счастье для них было видеть своих отцов и мужей, благополучно возвратившихся с края Земли!

Кроме руководства экспедиции и пароходства среди встречающих были даже пионеры школы, над которой шефствовали моряки дизель-электрохода «Обь». Погода в этот первый летний день стояла в Мурманске, как по заказу, было солнечно и тихо. С окончанием швартовки с причала был подан двухмаршевый металлический трап, потому что обычный судовой парадный трап не выдержал бы такой массы встречающих людей, поднимающихся на борт судна. Традиционно в такие моменты проходило по трапу туда и обратно около тысячи человек. В тот же день большинство полярников отбыли поездом из Мурманска в Ленинград.

А на следующий день во Дворце моряков руководство пароходства устроило торжественный вечер встречи экипажа прославленного корабля – дизель-электрохода «Обь» и оставшихся на борту судна полярников с их руководством. Это был незабываемый вечер, моряки пришли сюда со своими жёнами, дождавшимися их возвращения из трудного плавания.

За этот продолжительный семимесячный рейс в составе Восьмой САЭ дизель-электроход «Обь» прошёл от Мурманска и обратно около 32000 миль, из них около двух тысяч миль во льдах. Было выполнено 48 океанографических станций с обловом планктона на 33-х из них, а промер глубин был на протяжении 20000 миль.

ДЕВЯТЫЙ И ДЕСЯТЫЙ АНТАРКТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ «ОБИ»

С окончанием очередного рейса судна к берегам Антарктиды большинство членов экипажа уходило в летний отпуск, но этот отпуск был уже оговорен ещё до возвращения.



«Обь» в свете своих прожекторов

Каждый член экипажа, исходя из своих личных планов, строил свою дальнейшую работу, давая своё согласие на следующий антарктический рейс «Оби». Обычно после возвращения судна из экспедиции ему предстояло выполнить высокоширотный арктический рейс по снабжению полярных станций и стратегических пунктов МО в Бассейне Арктики или сделать один-другой заграничный рейс.

Но перед каждым антарктическим рейсом судно становилось на одном из морских судоремонтных заводов в Заполярье или на Балтике, как правило, в Кронштадте. Это было вызвано необходимостью проведения доковых работ по корпусу и винто-рулевой группе с профилактикой судовых систем, главных и вспомогательных дизель-генераторов, а также установкой дополнительной научной аппаратуры в соответствии с планом антарктической экспедиции. И это повторялось из года в год.

Экипаж при этом частично обновлялся, однако большинство ветеранов, принимавших участие с первых антарктических экспедиций, составляли основу экипажа «Оби». В то же время командный состав - штурманы и механики с радистами - вырастали в коллективе, поднимаясь по своей служебной лестнице.

Возвратился из продолжительного отпуска капитан Николай Михайлович Свиридов, который будет опять возглавлять экипаж дизель-электрохода «Обь» в Девятой и Десятой антарктических экспедициях. Олег Иванович Воденко ушёл на приёмку новых судов Мурманского пароходства, сначала теплоход «Чулым-лес», а затем теплоход «Оленегорск». Мы же, штурманы, также подросли, соответственно пройдя должности четвертого, третьего и второго. Сергей Иванович Волков стал старшим помощником капитана, Василий Иванович Баринов был назначен дублёром старпома, а мне капитан Николай Михайлович доверил роль третьего штурмана, а затем второго.

Девятой антарктической экспедицией руководил опять Михаил Михайлович Сомов, который приложил много усилий для успешного её завершения. Эта экспедиция в Антарктиду для него оказалась последней из-за тяжёлой болезни. Его первым заместителем во всех делах стал Дмитрий Дмитриевич Максutow, тот самый корабел и конструктор этих замечательных кораблей «Обь» и «Лена», без которых бы немыслимо было начать исследования ледяного континента Антарктида.

Почему «Обь» оказалась в антарктических рейсах без «Лены»? К сожалению, на дизель-электроходе «Лена» перед выходом во второй антарктический рейс вышел из строя четвёртый главный дизель-генератор. А это уже снижение мощности корабля на одну четверть, что не соответствует выполнению такого автономного антарктического рейса. Позже при стоянке «Лены» в сухом доке Кронштадта произошёл пожар, повлекший значительные повреждения корпуса судна. Эти обстоятельства исключили в дальнейшем участие этого корабля в антарктических экспедициях.

Девятый антарктический рейс дизель-электрохода «Обь» особенно не отличался по своей трудности от предыдущих, но по продолжительности они были короче Восьмого рейса. Очевидно, сказывалась чёткая организация и оперативное планирование руководством 9-й САЭ в лице М.М.Сомова и Д.Д.Максutowа, и это позволило судну уложиться в установленные сроки и благополучно возвратиться на родину через пять месяцев. Очередность заходов на антарктические станции оставалась прежней - с завозом основных грузов на строительство расширяющейся станции Молодёжная после её открытия и работы первого зимовочного состава полярников на ней. Но все трудности подходов к станциям и выгрузки в Мирном и Молодёжной оставались по-прежнему.

В Десятом антарктическом рейсе выгрузка довольно затянулась. Из-за интенсивного разрушения припайного льда у станции судну пришлось выгружаться всё также на ледяной барьер, являющийся основным причалом Молодёжной. Высота его местами достигала от восьми до 11-12 метров над урезом воды.

Жестокие стоковые ветры и океанская зыбь заставляли отходить от барьера неоднократно, при том капроновые и стальные швартовные концы не выдерживали и обрывались под воздействием непреодолимой силы природы. После улучшения погоды судно раз за разом вновь становилось к барьеру, продолжая выгрузку до полного завершения. Каждый из нас, полярных моряков, ясно понимал сложность и опасность подхода судна к барьеру, его швартовки и стоянки под выгрузкой. Неизвестно, и никто не сможет спрогнозировать, когда и где произойдёт обвал ледяного барьера в районе стоянки судна.

Наступил последний день этой операции, оставались не выгруженными мелкий груз и новая аппаратура, необходимая для выполнения плановых научных наблюдений. Передавая работы по вахте, Василий Иванович Баринов обратил моё внимание на наличие в ледяном барьере трещины. Она была небольшой и проходила в месте нахождения тяжёлых металлических саней, находившихся на жёстком прицепе мощного трактора. Выгружаемый груз с судна укладывали наши моряки. Однако за трещиной велось постоянное наблюдение со стороны специа-

листов морского отряда. Трещина как трещина, к ней как-то уже попривыкли, ведя здесь продолжительную выгрузку. Так и прошла благополучно работа моей бригады.

С утра заступила на работу бригада старпома Сергея Ивановича. Я также передал ему всё по вахте, не забыв сказать и о беспокоящей нас старой трещине в барьере, которая по некоторым признакам стала слегка «дышать» от усилившейся океанской зыби. Но оставалась буквально пара подъёмов с мелочёвкой для погрузки на сани, где груз укладывали наши моряки - радист Валера Бондарев и моторист Мяков Юра. Им помогал полярник – механик-водитель Сергей Ратников, принимавший в адрес станции оставшийся груз.

Вахту на мостике с утра до 16.00 обеспечивал капитан, в целом судно уже готовилось к отходу из Молодёжной. Но не прошло и получаса после окончания завтрака на судне, как неожиданно произошёл жуткий обвал ледяного барьера. Судно было сорвано со швартовов и отброшено от барьера гигантской глыбой льда. Грузёные сани со всем грузом и людьми обрушились в бездну из воды и льда. Над барьером образовалась завеса из снега и мелкой крошки льда, как после взрыва. Но во время обвала на самом тракторе водитель оказался на месте, и он включил передачу на передний ход. Этим самым он, во-первых, предотвратил неминуемое падение с барьера самого трактора, жёстко сцепленного с санями, и, во-вторых, удержал сани в вертикальном положении от дальнейшего их падения. А масса этих саней без груза семь тонн.



В моих руках белек гренландского тюленя

Капитаном была объявлена сразу же судовая тревога, в работу были срочно пущены два главных дизель-генератора, к спуску была приготовлена одна из спасательных шлюпок правого борта. На воде вместе со льдом плавали деревянные обломки, упаковочные ящики из-под научной аппаратуры уже без содержимого, но людей на этой поверхности не было видно. А ведь они были молодые и здоровые!

Спустя позже, обнаружилось следующее. К счастью, Ю.Мяков и С.Ратников, оставшись не убитыми падающим грузом, после ледяной купели и прошедшего шока быстро взобрались на барьер по почти вертикально висящим саням. Ради-ста же Валеры Бондарева не было видно поблизости. Это было ужасно - потерять человека, своего члена экипажа! Осматривали всё вокруг судна и вдоль барьера, и поверхность воды со льдом между судном и барьером.

Наконец, первыми увидели с барьера его товарищи – он держался за вертикальную связку брёвен, выполнявших роль кранца для смягчения ударов корпуса судна о ледяной барьер от зыби, ставшей причиной обвала барьера. Но оторвать от кранца радиста Валеру и поднять его на борт оказалось не просто. Он слышал голоса, но после нервного шока потерял голос. Ему также посчастливилось остаться в живых, через обломки льда он выбрался из воды и ухватился за связку брёвен-кранцев, оказавшихся для него средством спасения.

Закоченелые его руки, схваченные судорогами, невозможно было разжать, хватка оказалась мёртвой. И только спустив за борт штормтрап, и, обвязав его страховочным концом, Сергею Ивановичу Волкову с матросами удалось поднять радиста на борт. Но как бы то ни было, парень был спасён и доставлен в судовой госпиталь, где ему была оказана срочная медпомощь.

И, слава Богу, что этот обвал ледяного барьера не повлёк для экипажа «Оби» человеческих жертв! А ведь в истории антарктических плаваний помнится случай подобного обвала, обрушившегося также при выгрузке в районе Мирного дизель-электрохода «Лена» во второй антарктической экспедиции. В результате обвала 14-метрового ледяного барьера, завалившего палубу судна льдом, с барьера вместе с грузом брёвен и бочек с топливом были сброшены 11 человек. Двое механиков получили тяжелые травмы и переломы, у семи были ушибы и травмы различной степени, а двое погибли. Это были курсант-практикант ЛВИМУ Евгений Зыков и гидрограф Николай Буромский. Их именами названы острова, а на острове Зыкова образовалось уже кладбище погибших в Антарктиде моряков и полярников.

После Восьмой антарктической экспедиции изменились порты захода для пополнения судовых запасов. Так, в Девятой САЭ «Обь» туда и обратно заходила в сенегальский порт Дакар, находящийся в тропической зоне на западном побережье Африки. В бывшей французской колонии, можно сказать, на то время был неплохой порядок в вопросе снабжения судов, но он был несравним с Кейптауном.

После Дакара судно заходило во французский порт Гавр, куда были доставлены участники французской антарктической экспедиции, возвращавшиеся на родину. Состав участников этого французского отряда был довольно интересным,

со своеобразным пониманием свободы и чести. Они запросто могли устроить дебош между собой и своим руководителем. Похоже, что рядовой состав был набран из случайных людей с сомнительными репутациями ОАС-овцев, мятеж которых в своё время в Алжире подавил президент Франции де Голль. Как бы там ни было, но некоторые члены нашего экипажа посетили Париж с экскурсией, организованной руководством французской антарктической экспедиции.

Возвращаясь из Антарктиды в Ленинград после Десятой САЭ, капитан получил из пароходства указание о выполнении попутного коммерческого рейса. От забукированного ранее пароходством груза на Берегу Слоновой кости осталась не вывезенная партия красного дерева. Груз находился в порту Абиджан (не путайте с Андижаном). Этот порт находится в Гвинейском заливе в экваториальной зоне западного побережья Африки. Эта 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.

Приняв лоцмана и два буксира, судно стало на внутреннем рейде порта, где должна была производиться погрузка груза судовыми тяжеловесными стрелами, их грузоподъёмность составляла до 50 тонн. И пароходство, учитывая особенности груза и возможности дизель-электрохода «Обь», направило его для перевозки тяжеловесной партии груза. Только по этому можно с уверенностью сказать, что дизель-электроход «Обь» и другие суда этого типа оказались в эксплуатации многоцелевыми.

Хотя брёвна красного дерева были огромны по своим размерам, но масса их максимально достигала 27 тонн. Брёвна к борту доставлялись частично самосплавом на буксире, а другая часть – в баржах, поскольку эта часть груза была другой кондиции, учитываемой в мебельной индустрии, для которой была предназначена эта партия дорогого красного дерева Machagon. Диаметр брёвен был более двух метров и «чёрненький» грузчик, сопровождавший бревно на плаву и занимавшийся заведением стропов для подъёма его из воды, возлежал на бревне до его подъёма, как на площадке.

Погрузка происходила только в дневное время и на два хода в трюмы номер два и три с их твиндеками и шахтами, только на одном трюме она велась через левый борт, а на другом – через правый. Этим предусматривалось исключение образования большого крена судна при одновременном поднятии тяжеловесных 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.

Порт был не велик, да и город тоже. Страна больше похожа на аграрную сельскохозяйственной и лесодобывающей промышленностью, и со всей спецификой, характерной южноафриканским странам, а также с большими контрастами жизни населения, присущими богатым и бедным.

Кроме обычной торговли, здесь нередко можно было встретить меновой вид торговли, так называемый «бартер», через который прошла наша страна в про-

шедшие девяностые годы. Сувениров, экзотических фруктов и овощей здесь было предостаточно и довольно дешево. Но чтобы этот африканский берег был усыпан слоновой костью, являющейся предметом спроса на мировых рынках, то этого не наблюдалось. Может быть, когда-то в период пиратских набегов и колонизации Африки европейцами вместе с работорговлей и процветала торговля слоновой костью. Но эта история осталась покрытой веками перемен в облике коренного населения Берега Слоновой Кости. Здесь отчётливо сказывалось наследство европейской колонизации, привнесшей свою цивилизацию в жизнь этой страны, как и в других африканских странах.

Ну, а из экзотики для нас на то время оставались плоды кокосовых пальм и ананасы, которые, например, в нашей стране были большой редкостью, поэтому каждый из нас запасся ими, стараясь сохранить в судовых рефрижераторных камерах на приход судна в Ленинград.

После принятия полной партии груза, предназначенного для Дании, порт которой ещё не был номинирован, судно последовало на Родину. Стоянка судна под погрузкой в течение нескольких дней уже надоела всем и мы были в ожидании отхода из этой экзотической страны с её бывшими берегами из слоновой кости и тропическим климатом, с жарким солнцем днём и большой влажностью воздуха ночью.

Через две с половиной недели дизель-электроход «Обь» торжественно и радостно встречал Ленинград, приветствуя благополучное возвращение к родным берегам моряков и полярников Десятой антарктической экспедиции.

АРКТИКА

После частичной смены экипажа судно вышло из Ленинграда. Во-первых, надо было доставить в Данию находившийся на борту груз, который был погружен с попутным заходом в порт Абиджан при возвращении «Оби» из Антарктиды. А во-вторых, дальнейшая работа судна определялась планами Мурманского морского пароходства.

Портом выгрузки красного дерева был номинирован датский порт Альборг.

Вход в этот небольшой порт находится со стороны пролива Большой Бельт. Сам провинциальный городок Альборг выглядел, как и все датские населённые пункты, ухоженным, с чистыми асфальтированными улицами, аккуратными, не высотными домами и домиками, с рядами магазинов и магазинчиков, уютными ресторанчиками и кафе. Было приятно бродить и наблюдать размеренную и спокойную жизнь датчан.

Выгрузка гигантских брёвен замечательного красного дерева составила два с половиной дня, при этом выгружали их местные стивидоры портовыми средствами.

Оставшийся подкладочный материал из-под брёвен, как редкая ценность для разных поделок, был убран в кладовую нашим судовым умельцем-плотником Константином Константиновичем Зайцевым.

В Арктике уже готовились к открытию летней навигации, и ледокольно-транспортный флот пароходства подтягивался к портам Мурманск и Архангельск, «Обь»



«Обь» на подходе к Мирному

была включёна в этот список уже первой после завершения рейса на Данию. Ей предстояло выполнить высокоширотный арктический снабженческий рейс на Архипелаг островов Земли Франца Иосифа (ЗФИ).

Погрузка народно-хозяйственных и специальных грузов предстояла как в Мурманске, так и в Архангельске. Грузовые операции в этих портах велись круглые сутки, принимая на борт грузы различных отправителей. Судну необходимо было спешить, чтобы выгрузку и транспортировку груза произвести ещё не на разрушившийся от наступающего тепла арктического лета ледяной припай.

За сезон летней арктической навигации необходимо было перевезти многие тысячи тонн народно-хозяйственных грузов для снабжения районов Крайнего Севера и Заполярья. Для этой крупномасштабной задачи государственного значения в Западном районе Арктике был вовлечён морской флот не только Мурманского и Северного пароходств, но и суда Балтийского пароходства с флотом бывших советских прибалтийских республик. В Восточном же районе Арктики эту задачу выполняли суда четырёх дальневосточных пароходств.

Всем этим процессом руководила ранее довольно серьёзная организация Севморпуть, после непродуманной её ликвидации осталась «скромная Конторка» - Администрация Арктики при Министерстве морского флота.

На местах же в Арктике вопросами арктических операций занимались Штабы, находившиеся в Диксоне и в Певеке. Главной задачей этих Штабов являлось обеспечение безопасности мореплавания в бассейне Арктики и своевременная доставка плановых грузов в регионе.

Погрузив полный груз в трюмы и на палубу, а также приняв на борт сопровождающих груз и пассажиров, «Обь» снялась из Архангельска и отправилась в само-



Влюбленная парочка Аделей

стоятельное ледовое плавание до встречи с ледоколом на кромке тяжелого льда.

Форсировать такой лёд мог только самый мощный на то время атомный ледокол «Ленин», которым командовал нам уже известный полярный капитан Борис Макарович Соколов. Ему, надо полагать, было приятно встретиться и обеспечить прокладку ледового канала в паковом арктическом льду для «Оби», на которой ему посчастливилось быть участником Шестой антарктической экспедиции, будучи дублёром капитана Н.М.Свиридова. С Николаем Михайловичем Борис Макарович встретились, как большие друзья.

Но пробить ледовый канал в тяжелейшем льду к месту выгрузки «Оби» и для атомного ледокола оказалось не простой задачей. Кроме заснеженного толстого льда на пути атомного богатыря встречались торосы до четырёх метров. Для поиска трассы канала на ЗФИ прибыл из диксонского Штаба морских операций самолёт стратегической ледовой разведки ЛИ-2, на борту которого были капитаны-наставники А.А.Бромберг и Шарбаронов. Кроме того, на борту атомного ледокола был вертолёт, обеспечивавший для него тактическую ледовую разведку с

борта. Форсирование льда ледоколом составило не одни сутки, а «Обь» оставалась в ожидании у громадного ледяного поля.

Начало июня в Арктике, и солнце в безветренные дни так же, как и в Антарктиде, довольно пригревает, привлекая моряков выйти на лёд и погонять футбольный мяч.

Это давало хорошую разрядку между вахтами. Один раз погоняли мяч, но на второй раз удалось недолго этим развлечься. Вахтенная служба с верхнего ходового мостика судна обнаружила вдалеке белого медведя, приближающегося из торосов в направлении к борту судна.

По судовой трансляции было немедленно объявлено о появлении зверя и наши игроки быстро ретировались на борт, подняв при этом парадный трап во избежание визита непрошеного гостя. Кто знает, что у него на уме.

Хозяин Арктики скорее всего шёл на охоту за тюленем к кромке льда, но манящий запах судового камбуза с его отходами остановил и привлёк к борту этого бродягу. Медведь не спеша, но уверенно подходил к борту судна за воображаемым подаянием. Может быть, этому арктическому скитальцу уже приходилось встречаться с кораблями и пользоваться щедротами моряков, и медведь уже, наверное, предвкушал предстоящую трапезу...

Моряки и пассажиры, естественно, высыпали на палубу, недостижимую для медведя, стараясь запечатлеть редкую встречу с этим исполином арктических просторов.

Хотя его и называют белым, но на самом деле в природе он имеет оттенок лёгкой желтизны.

Тем временем Мишка уже был у борта. Обходя вокруг судна, он спокойно позировал судовым фотографам, за что, наверное, ожидал заслуженного гостинца. И медведю не пришлось его долго ждать, «гостинец» был уже подготовлен нашими поварами, которые вынесли на палубу целую бадью с пищевыми отходами. Учув флюиды ароматного запаха, медведь стал на задние стопы, возвысившись в свой богатырский более чем двухметровый рост с вытянутыми вверх передними лапами, готовыми принять в свои объятия моряцкое подаяние. Когда стали спускать бадью, медведь действительно с «пониманием» принял «угощение». Обхватив её накрепко своими могучими лапами, как бы боясь, что бадью могут отнять у него. Но не тут-то было. При попытке приподнять бадью со съестным медведь удерживал её своими лапищами, зачищая ими остатки подаяния. Только после этого он стал равнодушен к бадье.

Такое чуткое отношение к нему со стороны моряков вполне устраивало медведя, он спокойно находился у борта, зная наверняка, что своевременно получит очередной «обед». Но такое опасное соседство лишило напрочь моряков возможности не только погонять футбол, но и выполнить частичную подкраску корпуса судна со льда, используя погожие дни ожидания ледокола.

Хотелось бы рассказать ещё об одном интересном случае, также связанном с Арктикой. Дизель-электроход «Обь» участвовал в съёмках кинофильма «Красная палатка» с известным советским режиссёром Колотозовым. Фильм был посвящён истории спасения экспедиции Умберто Нобиле, вылетевшей на Северный полюс на дирижабле «Италия».

Согласно сценарию надо было отснять сюжет встречи человека с хозяином Арктики, для чего был необходим натуральный белый медведь, которого среди артистов не оказалось. Его следовало срочно отыскать среди арктических льдов. Для этой цели был использован вертолёт, базировавшийся на судовой вертолётной площадке. Задача была не простой. Но спустя некоторое время поиск увенчался успехом.

Арктический бродяга был найден находящимся вдали от судна, и лётчику надо было заставить зверя следовать в направлении корабля. Сказать легко, но как это выполнить? Ведь медведь не понимает, что от него требует вертолёт, постоянно крутящийся над ним, и не дававший ему покоя в этой пустыне из льда и снега.

Как бы не метался мишка из стороны в сторону, но упрямый лётчик мастерски направлял его в нужном направлении, гоня к борту судна всё ближе и ближе. Непрерывной гонкой неотступным вертолёт медведь был наверняка измотан. В своём беге от «назойливой мухи» медведь уже падал, оставляя на снегу следы «медвежьей болезни». Наконец он увидел рядом с судном небольшую полынь, которую он посчитал за своё спасение. Медведь устремился к ней и в отчаянии бросился в воду, надеясь оторваться от своего мучителя.

Но его надежды не оправдались, неутомимая машина преследовала его и в воде. Лётчик зависал над медведем и форсажем двигателя создавал гребешки волн, захлёстывавших ноздри зверя. Медведь не ожидал, что это станет для него жестоким мучением. Зверь не выдержал, и, отчаявшись от неравной борьбы, вынужден был выбраться на кромку льда вблизи от борта «Оби».

Измученный длительной гонкой медведь рухнул, вытянувшись на льду во весь свой гигантский рост. «Кандидат в актёры» был повергнут волей человека и сдался на милость победителя, другого ему не было дано. Мишке надо было отдышаться.

За все перенесённые им муки Человек одарил его богатым подаянием с судового камбуза. Знал бы мишуня, что его ждало такое угощение с десертом из сгущенного молока, то он бы добровольно и без конвоя прибыл на съёмочную площадку. Но время для съёмок фильма не терпело, поэтому Человек прибегнул к насилию над природой, в которой здесь он оказался всесильным хозяином.

После обильного чревоугодничества медведь стал приходить в себя. Банки со сгущёнкой он мастерски открывал «коготочками» своих могучих лап, отбрасывая порожнюю тару из-под молока.

Наконец он был готов выступить «артистом» в задуманной режиссёром опасной сцене встречи с Человеком один на один. Отснять этот сюжет было весьма трудно и невероятно опасно для жизни оператора и визави агрессивного медведя. И только принятые меры безопасности позволили режиссёру завершить отснять короткие кадры фильма с участием нашего косолапого героя.

Сегодня можно с иронией отнестись к той сцене Никиты Михалкова, которому тогда определённо было не до смеха. Проявив беспечность в бесцеремонной попытке «угостить косолапого килечкой», он едва не поплатился головой. Так бы мы и не увидели нашего уже знаменитого режиссера, который и сегодня радуется публику своим талантом.



Аделька: большой драчун и очень любопытный. Январь 1963 г.

Самый тяжёлый участок ледового канала штурмовал атомный ледокол «Ленин». Несмотря на мощь его атомной паросиловой установки, продвижение ледокола в арктических льдах было незначительным за сутки. Но, тем не менее, он справился с поставленной задачей. Спустя несколько дней наш ледовый богатырь, преодолев самый сложный торосистый участок ледового канала и дойдя до двадцатиметровой изобаты, возвратился к «Оби».

В ту пору ещё не было круглогодичной арктической навигации и для открытия плавания морских судов по могучей сибирской реке Енисей необходимо было вскрыть

зимний припайный лёд в Енисейском заливе. Эта задача была поставлена перед атомным ледоколом, который и поспешил по назначению. Борис Макарович Соколов, как бывший член экипажа «Обь», сделал всё, чтобы наше судно быстрее стало под выгрузку, используя возможность выгрузки на неразрушенный припайный лёд от наступающего лета в Арктике. Следует заметить, что у ледоко-

ла «Ленин» - первенца в мире атомных судов такой мощности - в соответствие с инструкцией эксплуатации энергетической установки работа допускалась только до двадцатиметровой изобаты, то есть до глубины в 20 метров.

Но за этой изобатой оставался ещё непростой участок ледовой трассы подхода к назначенному месту выгрузки «Оби». На смену атомоходу пришёл дизель-электрический ледокол «Москва» по мощности уступающий атомоходу в два раза. А другого выбора не было. Однако этот ледокол справился со своей задачей. В ледовом канале, прорубленном атомоходом, ледокол «Москва» обеспечил поставку нашего славного судна к месту выгрузки. А с выгрузкой тех тысяч тонн груза на припайный лёд экипаж дизель-электрохода «Обь» справился, как всегда, успешно. Этим самым закончился ранний высокоширотный арктический рейс.

Судно возвращалось в Мурманск без конкретного плана на очередной рейс. Всё оказалось просто – принять полный бункер и следовать в Арктику. Как обычно, на приход в порт прибыли жёны моряков, в числе которых была и моя Галина Николаевна с нашим сыном, к тому времени он уже был «самоходом».

По уточнённым данным службы эксплуатации парохозяйства судну предстояло доставить дизтопливо одному из ледоколов в район Новой Земли, после чего следовать в Архангельск. Исходя из этих обстоятельств, наш капитан Николай Михайлович Свиридов разрешил нашим жёнам остаться на борту до прихода судна в Архангельск и совершить морскую прогулку. Это было здорово! Предоставилась неожиданная возможность выйти в море вместе с маленькой семьёй. К счастью, погода выдалась благоприятной и Баренцево море было спокойно. В ново-земельском проливе Карские Ворота повстречались с ледоколом «Капитан Воронин», где без особых сложностей забункеровали его, последовав в Архангельск.

В этом недельном рейсе нашим жёнам посчастливилось не только совершить прогулку морем, но и взглянуть на ближнюю Арктику с её воротами на трассу Северного морского пути, увидеть в работе своих мужей-моряков.

К удивлению экипажа, дизель-электроходу «Обь» светило очередным рейсом побывать в Англии с грузом целлюлозы. Это было как-то необычно для нашего судна, когда в разгаре стояла летняя арктическая навигация. Однако всё объяснялось просто – готовилась очередная антарктическая экспедиция, в которой «Оби» усматривалась главная роль. А для очередного похода к берегам Антарктиды судно должно пройти ремонт с докованием на Кронштадтском морском заводе, куда и прибыли мы после короткого рейса на Англию.

После месячного пребывания в ремонте я отбыл в отпуск. Три затянувшихся похода к берегам Антарктиды не позволяли своевременно сдавать учебные сессии, поэтому следовало уходить на другое судно, имеющее короткие рейсы, 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 САЗ

Несмотря на суровость белого континента, тот, кто побывал хоть раз в Антарктиде, того преследует мечта побывать там снова. Неповторимый пейзаж в свете ярких лучей солнца короткого антарктического лета с большими колониями удивительных существ-пингинов, стадами китов, лежбищами морских слонов и тюленей-леопардов. Все эти цветные сюжеты надолго остаются в памяти каждого, побывавшего в царстве вечных ледников и айсбергов, охраняющих этот загадочный континент от пришельцев цивилизации.

Мне выпал счастливый случай в 60-е и 70-е годы прошлого столетия принять участие в освоении Антарктиды в составе экипажей дизельэлектроходов «Обь» и «Гижига», моряки которых открывали все прибрежные полярные станции, находящиеся в экстремальных климатических условиях. Продолжительный холод зимы с глубокой полярной ночью и очень коротким прохладным летом с его ярким незаходящим солнцем и вечными снегами, ледниками и айсбергами, охраняемыми ураганскими ветрами. К этим условиям антарктических пустынь многовековой истории Белого континента приспособился определённый мир животных, птиц и даже растений, в сохранение которых нуждается особенно остро местная природа на фоне человеческой деятельности.

Поработав пару лет после окончания ЛВИМУ на судах пароходства, таких, как пароход «Адам Мицкевич», дизель-электроходы «Индиго» и «Рионгэс», возвращаясь в качестве старпома на свой дизель-электроход «Обь», готовящийся к очередной антарктической экспедиции.

За прошедшие четыре года произошла определённая смена членов экипажа. Из судоводителей экипажей капитанов Н.М.Свиридова и О.И.Воденко оставался мой добрый старый товарищ Сергей Иванович Волков, который совершил уже девять рейсов к берегам Антарктиды. Подменив капитана в арктическом рейсе, Серёжа ушёл в продолжительный отпуск с возвращением на судно через год в качестве дублёра капитана.

Пропустив три антарктические экспедиции, на судне по-прежнему работал наш уважаемый первый помощник капитана Виктор Алексеевич Ткачёв, хранитель истории корабля. Хотя на судне три радиста, но Виктор Алексеевич, как бывший радист и мастер радиоэфира, частенько присаживался за пульт радиооператора.

У механиков тоже произошли значительные обновления, в качестве второго механика здесь уже работает третий год Геннадий Петрович Ежов, являющийся прекрасным специалистом, а позже он станет на «Оби» главным механиком. Его отец также работал старшим механиком в Мурманском пароходстве.

Автономное плавание судна в антарктических экспедициях в отрыве от базы ремонта требует от электромашинной команды определённого опыта и навыков по обслуживанию всех механизмов. Если говорить образно, то «Обь» можно срав-

нить с предприятием средней мощности. Кроме четырёх главных машин на судне имелось около десятка других двигателей и электрических моторов различной мощности, вырабатывающих более двенадцати тысяч киловатт электроэнергии, необходимой для обеспечения движения судна, работы различных судовых устройств и создания благоприятных жилищно-бытовых условий экипажа и членов экспедиции. Всё это обширное хозяйство обслуживалось механиками и мотористами с электриками, которые проработали здесь по несколько лет, а кто и с первых антарктических рейсов судна. К ним относятся старшие мотористы Геннадий Григорьевич Рогов, Виктор Георгиевич Калашников, Георгий Иванович Миминошвили и Иван Георгиевич Хвалеев, ставший позже рефрижераторным механиком на судне.



Теплоход «Станиславский» в канадских льдах залива Святого Лаврентия

После ухода с капитанского мостика Николая Михайловича Свиридова экипаж «Оби» уже в четырёх антарктических экспедициях возглавлял капитан дальнего плавания Эдуард Иосифович Купри. До этого он прошёл арктическую школу плаваний на ледоколах и ледокольно-транспортных судах Мурманского пароходства. Он 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 «Индигирка». Своим активным участием он привнесёт свою толику в исследованиях Антарктиды.

Главным механиком на «Оби» оставался Николай Александрович Афанасьев.

Да, он был специалистом, но его всегда понуждало что-то быть в ненужной оппозиции к капитанам, кто бы ни был из них - Н.М.Свиридов, О.И.Воденко или Э.И.Купри. И, как говорится, на судне велась «локальная холодная война», что не способствовало нормальному климату в экипаже. Основной причиной тому были мелкие амбиции главного механика. Следует заметить, что его брат в те времена был заместителем Министра ММФ, а позже начальником организации «Севморпуть», что, наверное, и позволяло Николаю Александровичу держаться в экипаже «Оби».

А впереди были антарктические рейсы судна в составе 15, 16 и 17-й САЭ. В целом они были похожи в подготовке судна к дальнему походу, погрузке и выгрузке. Но изменились порты заходов «Оби» для пополнения запасов. Вместо известных портов Кейптаун и Дакар обозначились неизвестные нам порты Лас Пальмас и Санта Крус де Тенерифе, расположенные на Канарских островах. Эти острова стоят на оживлённой трассе морского судоходства в Атлантическом океане, где сходятся пути следования судов из стран Европы, Азии, Африки, Южной Америки и других. Острова лежат в субтропической зоне Атлантики с мягким океаническим климатом со средней температурой воздуха не ниже двадцати градусов по Цельсию. Поэтому Канарские острова являются привлекательными не только для моряков, но и для туристов стран Европы и Скандинавии, особенно в настоящее время.

Судам, заходящим в эти порты, предоставлялась возможность пополнить свои запасы чаще всего находясь на рейдовой стоянке из-за недостаточной причальной линии в порту. Цены на свежие продукты, овощи и фрукты здесь были ниже, чем в Гибралтаре и Сеуте. А это является одним из важных факторов, определяющих ценность порта захода. Кроме того, моряки могли здесь приобрести в магазинах и магазинчиках для себя что-то необходимое в дальнем рейсе, отдохнуть на замечательных пляжах Канарских островов, так популярных в мире туризма.

Как правило, стоянка судна и снабжение его всем необходимым осуществлялся береговыми средствами, а выезд членов экипажа на берег всегда производится своими судовыми спасательными шлюпками и реже - береговыми катерами.

Дальнейшее плавание «Оби» после захода на Канарские острова были похожи на предыдущие рейсы судна в Антарктику. Однако, география заходов в антарктические полярные станции расширилась за счёт новой станции Беллинсгаузен, в открытии которой участвовали опять же моряки дизель-электрохода «Обь» в период 13-й САЭ в январе 1968 года.

О СЛАВНЫХ МОРСКИХ ДЕЛАХ «ОБИ»

Здесь будет уместно напомнить о дружественной вырубке «Обью» кораблей японской антарктической экспедиции. Это выглядело в соответствие с хронологией следующим образом.

Обеспечение японской антарктической станции, расположенной в заливе Лютцов Хольм, производилась ледоколами «Соя» и «Фудзи». Залив Лютцов Хольм, расположенный в восточном секторе Антарктиды (меридианы 37 -40 градусов),

характерен своей сложной ледовой обстановкой, вследствие которой в январе-феврале ряда лет ледоколы попадали в ледовый плен. Так, ледокол «Сойя», принадлежавший службе береговой обороны ВМФ Японии, в феврале 1957 года при выходе с японской южнополярной станции Сёва оказался в ледовом плену в этом заливе.

«Обь» в то время находилась в шестистах милях к северу, выполняя исследовательские работы на океанологическом разрезе по двадцатому меридиану восточной долготы, являющимся как бы границей водораздела Атлантического и Индийского океанов. Судовые радисты перехватили в радиоэфире сигналы тревоги с японского ледокола. Несмотря на незаконченные работы и наличие скудных запасов топлива и воды, капитан «Оби» Иван Александрович Ман срочно поспешил на помощь японцам в соответствии с полученной радиограммой от капитана ледокола «Сойя». Действительно, ледовая ситуация в месте «пленения» ледокола была сложной. Торосистый лед не позволял ледоколу сдвинуться ни вперёд, ни назад. Перемычка пакового льда оказалась не под силу этому ледоколу.

Спустя трое суток дизель-электроход «Обь» подошёл к заливу Лютцов Хольм, не останавливаясь, приступил к форсированию сплочённого и труднопроходимого льда. Приходилось часто останавливаться для разбега и пробиваться далее к ледоколу, проходя час за часом двенадцатимильную перемычку тяжелого льда, на южной кромке которой находился ледокол «Сойя», будучи «пленённым» уже в течении 10 суток.

Подойдя к ледоколу и обколов его ледовые тиски, наша «Обь» взяла под проводку «Сойю», вывела его на север, где на открытой воде, их ждало японское учебное судно «Умитака-Мару».

С борта ледокола «Сойя» и от руководства японской антарктической экспедиции в адрес капитана И.А.Мана и его экипажа стали поступать благодарственные радиограммы о бескорыстной дружеской помощи, оказанной русскими моряками дизель-электрохода «Обь». А примерно спустя месяц в Кейптауне состоялась встреча команд «Оби» и «Сойя», где произошёл обмен фотоматериалами, связанными с освобождением «Сойи» от ледового плена.

А по прошествии трёх лет в январе 1960 года наша «Обь» вновь пришла на помощь этому ледоколу, застрявшему в тяжелых торосистых льдах труднопроходимого залива Лютцов Хольм. Тогда «Обь», выполняя пятый антарктический рейс в составе САЭ, под командованием капитана Дубинина Александра Осиповича также пробилась в тяжелых льдах и опять вывела ледокол «Сойя» из ледового плена.

Эти случаи помощи ещё раз доказывали, что дизель-электроход «Обь» обладал прекрасными данными как по мощности своей энергетической установки, так и по конструктивным особенностям, касающимся формы обводов корпуса судна и его превосходным управлением.

Эти же оценки были даны капитаном ледокола «Сойя». За помощь «Сойи» в адрес «Оби» капитану и экипажу вновь поступали телеграммы благодарности с

изъявлением дружеских чувств от японского правительства и общественности, поскольку мировая общественность и японская пресса уделяли постоянное внимание ходу операции по вызволению ледокола «Сойя» из ледового плена. Телеграммы благодарности шли не только от учёных, моряков и общественных деятелей, но и от счастливых родственников членов экипажа этого ледокола. А ученики одной из японских школ в их сопроводительном письме к присланным сувенирам писали: «Оказание помощи «Сойе» вызвало глубокое чувство благодарности в нашем народе... Наши глаза наполняются слезами восхищения».

Японцы, убедившись на этих ярких и тяжёлых случаях работы в Антарктике с использованием своего не достаточно мощного ледокола, построили в прошлых шестидесятих годах новый ледокол «Фудзи», который пришёл с дружественным визитом на станцию Молодёжная в 1966 году, где «Обь» стояла под выгрузкой. Так произошло знакомство с новым флагманом японской антарктической экспедиции, с которым спустя пять лет «Обь» встретится при нескольких других обстоятельствах.

Казалось бы, новый ледокол «Фудзи» с его мощностью в двенадцать тысяч л.с. должен был беспрепятственно работать в антарктических льдах залива Лютцов Хольм. Но, увы!

В феврале 1970 года при выходе с японской антарктической станции Сёва в том же злополучном заливе Лютцов Хольм при форсировании тяжелого пакового льда японский ледокол сломал лопасти одного из двух гребных винтов и оказался в ледовом плену.

«Обь» же в то время, будучи в составе пятнадцатой САЭ, заканчивала снабжение советской антарктической обсерватории Мирный в районе Берега Правды. И на этот раз японцы обратились за помощью к дизель-электроходу «Обь» под командованием капитана Э.И.Купри. Судно тут же снялось на запад, следуя просьбе о помощи.

Выход из Мирного с преодолением льдов моря Дейвиса и переходом до меридиана японской антарктической станции, а также форсирование крупнобитого льда Залива Лютцов Хольм заняло у «Оби» около девяти суток. С ледоколом «Фудзи» была установлена устойчивая радиосвязь. После преодоления десятков тяжёлых ледовых миль «Обь», достигнув мощного пакового льда, перекрывшего продвижение к ледоколу, остановилась в 13 милях от «Фудзи».

При первой оценке ситуации с верхнего мостика «Оби» становилось ясно, что при существующей энергетической мощности судна рубиться далее, форсируя паковый лёд, было бессмысленно. Для объективной оценки ледовой картины в районе операции был вызван с ледокола «Фудзи» его турбовинтовой вертолёт, на который поднялся наш капитан Э.И.Купри. После непродолжительного полёта на ледовую авиаразведку в сторону ледокола и ближайших окрестностей японский вертолёт возвратился на «Обь» для подведения итогов. Кроме капитана «Оби» и капитана ледокола г-на Исобе присутствовали начальник 15 САЭ Павел Кононович Сенько и начальник десятой Японской антарктической экспедиции доктор г-н Кон Кусуноки.

Действительно, оставшаяся десятимильная полоса пакового, торосистого спло-

ченного льда, толщина которого местами достигает около шести метров, для обоих кораблей являлась непроходимой в настоящий момент. Поэтому решение Совета представителей двух иностранных антарктических экспедиций было однозначно – ждать изменения ледовой обстановки в заливе Лютцов Хольм в результате перемены направления ветра в этом районе. Это решение было принято на основании опыта ледового плавания в Арктике и Антарктике.

Приняв решение ждать, дизель-электроходу «Обь» необходимо было идти на антарктическую станцию Молодёжная, находившуюся в двухстах милях на восток от места пленения ледокола «Фудзи». Но, прежде всего, после неудавшейся попытки оказать помощь аварийному ледоколу «Оби» следовало срочно выбраться из тяжелого льда, чтобы избежать ситуации с «Фудзи». Дело это оказалось не простым. Тогда казалось, что, следуя на юг к ледоколу, наше судно преодолевало тяжелый лёд легче, чем, возвратившись на обратный курс к северу, стали выбираться из «ледовых тисков» залива Лютцов Хольм.

После напряжённой работы энергетической установки «Оби» в течение полутора вахт судоводители вызволили судно на открытую воду и оно последовало по назначению.

Ледокол «Фудзи» продолжал находиться в ледовом дрейфе, с ним поддерживалась регулярная радиосвязь. По договоренности с японцами капитан «Оби» обещал возвратиться к аварийному ледоколу после завершения операций на станции Молодёжная.

Шел день за днём, но ситуация у ледокола «Фудзи» не менялась, и он, зажатый среди полей пакового льда, продолжал дрейфовать на юго-запад вместе с массивом льда. Но всё-таки решение «Ждать!» было абсолютно правильным. И вот спустя одиннадцать суток наступил для ледокола «Фудзи» долгожданный день – природа смиростивилась к японским морякам. Смена устойчивого и продолжительного северо-восточного ветра на благоприятные направления резко изменила аварийную ситуацию ледокола в заливе Лютцов Хольм. В результате льды разрядились в своей сплоченности и после двадцати двух суток ледового пленения ледокол самостоятельно вышел на открытую воду и последовал на ремонт в порт Кейптаун.

В данном случае прямой помощи дизель-электрохода «Обь» в освобождении аварийного ледокола «Фудзи» от ледового плена не было, но японские моряки чувствовали тогда заботу, опеку и самое дружественное участие в их судьбе со стороны русских моряков. Поэтому японцы прислали в адрес капитана и экипажа «Оби» благодарственную радиogramму за готовность оказать возможную помощь и, как всегда, дружескую поддержку, проверенную годами работы в Антарктике.

ОТКРЫТИЕ АНТАРКТИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ

Это не совсем просто так, как взять особый ключ и открыть дверь в неизвестное. Процесс этот связан с представлением необходимости научного обоснования и вливания (инвестирования) немалых финансовых средств. Даже при наличии последнего необходимо значительное время для рекогносцировки района Антарктиды для предполагаемой полярной станции. О продолжительности реког-



Подъем флага на Русской

носцировки никто не может сказать, сколько по времени она продолжится. И только по завершении этого трудного этапа наступает основная фаза - погрузка на борт судна всего груза в соответствии со сметой открытия новой полярной антарктической станции, доставка его в заданный район Антарктиды и строительство объекта.

Рекогносцировка места новой станции в особо труднодоступных районах Антарктиды представляет собой, как правило, отдельную задачу антарктической экспедиции, суть которой заключается в устройстве временной станции, то есть без персонала. Что по существу является «застолблением» интересующего места и объявлением об этом мировому сообществу, участвующему в программе исследований Антарктиды.

Открытие обсерватории Мирный, береговых антарктических станций Новолазаревская и Беллинсгаузен были заявлены сразу же после рекогносцировки районов, на то были другие условия времени и доступность районов Антарктиды.

История открытия южнополярной обсерватории Молодёжная связана с тремя антарктическими экспедициями, начиная с Восьмой САЭ.

Про открытие других антарктических станций, расположенных на Берегу Отса и в Море Амундсена, следует остановиться, как на особом случае.

Рекогносцировка и открытие этих двух последних береговых антарктических станций также принадлежит морякам Мурманского морского пароходства, являющимся одним из основных участников исследований в Антарктике на протяжении двадцати одной Советской антарктической экспедиции. Это был довольно масштабный, тяжёлый и опасный труд.

Одной из главных задач в 15-й САЭ перед экипажем «Оби» стояло проведение ряда рекогносцировочных работ по изысканию места для создания новой антарктической станции на Берегу Отса, названного именем одного из участников экспедиции Роберта Скотта, погибшей при возвращении с Южного Полюса в 1912 году.

Как известно, Берег Отса расположен к западу от моря Росса на Земле Виктории между меридианами 155-164 восточной долготы. Многолетний паковый лёд в этом районе, делая его труднодоступным, не позволяет обычно подойти судну близко к суровому берегу Белого континента. Частичная аэрофотосъёмка этого Берега была выполнена антарктической экспедицией США под руководством



Ричарда Бэрда в 1946-47 годах. Но в 1958 году наш дизель-электроход «Обь», следуя в программе Третьей Комплексной антарктической экспедиции Академии Наук СССР, прибыл к Берегу Отса, являвшимся всё-таки «белым пятном» на географических картах. Несмотря на трудные условия района, в результате комплексных астрономических и аэрофотосъёмочных работ были нанесены на карту новые географические объекты. К ним относились горы, горные пики, ледниковые системы с заливами и островами.

Спустя двенадцать лет «Обь» вновь прибыла в этот труднодоступный район Берега Отса. Чтобы продвинуться вперёд на сотню метров, нашему, казалось бы, мощному судну приходилось вновь и вновь отходить назад и разбегаться. Выданная вся мощь четырёх дизель-генераторов и инерция тринадцатитысячной массы немного позволяли сокрушить торосистый лёд. Айсберги и многолетний уже дрейфующий лёд, как и в прошлые годы антарктических экспедиций, останавливали движение нашего дизель-электрохода «Обь» к намеченной цели между островами Баллени и Антарктическим континентом. В таких условиях трудно представить работу судна без авиации, состоявшей из двух самолётов АН-6, базирующихся на борту и выполнявших периодически ледовую разведку. Но для взлёта таких машин необходима была более менее приличная льдина, которую приходилось подчищать, убирая торосы и снежные заструги. И так от раза к разу судно останавливалось, спускался на лёд один из самолётов, который, разбежавшись по импровизированной взлётно-посадочной полосе на своих широких лыжах, взмывал в высь, содрогая воздух безмолвной окрестности мощным рёвом своего двигателя. На этих «Аннушках» мастерски работали полярные лётчики Юрий Матятин и Леонид Зотов.

Условия оказались не легче, чем они были в прошлые времена и столетия, несмотря на проведенные обследования недоступного побережья. Мы уже жили в эру космических исследований и на борт ежедневно поступала информация из антарктических обсерваторий Мирного и Молодёжной, где имелся приём фотоматериалов с искусственного спутника Земли. На основании этого материала изучалась реальная ледовая обстановка на месте, что позволило капитану Э.И.Купри и его судоводителям выбрать маршрут подхода судна к прибрежной полынье.

Выбрав место стоянки судна в припайном льду, начались полёты наших «Аннушек» в поисках подходящего места, где впоследствии должна быть построена новая антарктическая станция. В рекогносцировочных полётах авиации принимали участие, кроме капитана и начальника 15-й САЭ Павла Кононовича Сенько, геологи, магнитологи и гидрографы. Из-за штормовых ветров и приливо-отливных явлений припайный лёд взламывался, и судну не раз приходилось менять своё место стоянки с возможностью устроить новый «аэродром подскока» для очередных полётов.

Всё-таки после десятков полётов и анализа их результатов руководством было принято верное решение. Суть его заключалась в том, что единственно подходящим местом создания новой станции являлось место выхода горных пород, свободных ото льда. Это была площадка в семи милях к востоку от ледника Томили-на, расположенная на скале высотой около трёхсот метров над уровнем океана.

На борту судна в одном из его твиндеков был собран небольшой щитовой домик типа «балка», детали которого были отмаркированы для быстрой сборки на скале.

Эти детали были доставлены самолётом на ледниковый аэродром, находящийся поблизости, откуда вручную моряками были подняты на скалу по невысокому склону на площадку закладки новой станции. В то же время гидрографами после ряда выполненных астрономических наблюдений был заложен астрономический пункт с географическими координатами будущей станции: 69 градусов 30 минут южной широты и 159 градусов 23 минуты восточной долготы. Рядом с домиком на установленной мачте был поднят Государственный флаг СССР. Так состоялась церемония открытия временной станции Ленинградская 27 января 1970 года.

Это событие символически совпало с другим событием, произошедшим ровно 150 лет назад, когда наши славные мореходы Ф.Ф.Беллинсгаузен и М.П.Лазарев в составе первой русской экспедиции открыли Антарктиду.

По случаю открытия временной антарктической станции состоялся небольшой митинг с участием присутствующих лётчиков, полярников и моряков во главе с капитаном Э.И.Купри и начальником экспедиции П.К.Сенько с подъёмом государственного флага под звуки Гимна.

В этом первом домике открываемой новой антарктической станции, как всегда в таких случаях, были оставлены НЗ из продуктов и тетрадь с записью на русском и английском языке о том, что состоялся факт открытия этой временной станции, а первому вошедшему в этот дом предлагалось от участников 15-й советской антарктической экспедиции воспользоваться НЗ с традиционной русской водкой.

По завершению миссии «Оби» в этом районе церемония была закрыта и участники мероприятия были доставлены на борт «Оби» нашими «Аннушками». Корабль последовал далее на запад по своему плану 15-й САЭ, обеспечивая южно-полярные станции.

Пребывание «Оби» в Антарктике в этом рейсе заканчивалось снабжением недавно открытой также моряками нашего корабля антарктической станции Беллинсгаузен в проливе Дрейка.

Почти в каждом антарктическом рейсе дизель-электрохода «Обь» кому-то из моряков или полярников судовым врачом с участием врачей антарктических станций приходилось выполнять операции по удалению аппендицита в судовом госпитале. Эта операция не миновала и автора, она была сделана ему 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, преждевременно ушедший от нас. Вечная память ему! Послеоперационный период для меня оказался коротким. Спустя уже неделю, с заходом «Оби» в «сказочный» южно-американский порт Рио де Жанейро, я забыл об операции, сделанной в неординарных условиях антарктического плавания. Так заканчивалось плавание старпома «Оби» в её благополучном пятнадцатом антарктическом рейсе.

А впереди маячила подготовка судна к очередной Шестнадцатой антарктической экспедиции, в которой, как всегда в предыдущие экспедиции, «Оби» выпадала роль флагмана советской антарктической экспедиции.

Главная задача готовившейся экспедиции заключалась в строительстве и открытии новой действующей антарктической станции Ленинградская, место для которой было застолблено в начале января прошлого семидесятого года, как временной советской южно-полярной станцией.

Как всегда перед уходом «Оби» в очередной шестнадцатый антарктический рейс была произведена заметная смена членов экипажа. Возвратился в экипаж мой старый добрый друг Сергей Иванович Волков, прибывший из продолжительного отпуска и учёбы. Это мне было приятно, с одной стороны. С другой стороны, в этот сложный рейс очередной антарктической экспедиции он, обладая большим опытом специфики антарктического плавания, был назначен уже в качестве дублёра капитана. Уже в те годы, когда я начинал свою службу на прославленном дизель-электроходе «Обь», пройдя в должностях четвертого, третьего и второго штурмана, я старался перенять его опыт. За годы совместной службы мы с ним всегда находили взаимопонимание. Так наша служба перешла в многолетнюю дружбу. И для меня его возвращение в экипаж означало то, что во всех сложных делах старпома «Оби» он оставался не только моим другом, но и объективным советчиком, готовым всегда придти на помощь и дружескую поддержку. Таков был мой друг Сергей Иванович!

Но сменилось и руководство машинной командой, во главе которой стал потомственный моряк Ежов Геннадий Петрович, назначенный главным механиком «Оби». Здесь он уже в течение четырёх лет прошёл тяжёлую службу вторым механиком, оставаясь всегда рационализатором в решении проблемных технических вопросов эксплуатации энергетической установки корабля в его продолжительных автономных плаваниях.

Произошла и частичная смена как штурманов, так и механиков, электромехаников и радистов. В качестве второго электромеханика в экипаж «Оби» была назначена Зинаида Матвеевна Фёдорова, бывший старший преподаватель электромеханического факультета ЛВИМУ имени адмирала С.О.Макарова. Вот с таким обновлённым экипажем дизель-электроход «Обь» вышел из порта Ленинград в шестнадцатый антарктический рейс под командованием капитана дальнего плавания Эдуарда Иосифовича Купри, для которого этот поход был по счёту шестым.

После открытия станции Беллинсгаузен будущее открытие новой антарктической станции Ленинградской будет являться второй при его личном участии.

Нет необходимости останавливаться на промежуточном заходе до Антарктиды в порты уже известных Канарских островов и антарктическую обсерваторию Мирный.

«Обь» спешила, как могла, прибыть раньше к Берегу Отса, выполняя главную задачу Шестнадцатой антарктической экспедиции.

СТАНЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКАЯ

И вот спустя год в начале февраля прошлого 71 года моряки Мурманского морского пароходства в очередной раз подошли на «Оби» к далекому и недоступному, высокоширотному южно-полярному месту, находящемуся на 160-м градусе восточной долготы Берегу Отса. Картина окружающего ландшафта, как и год ранее и до, оставалась прежней. Мощный припайный лёд и, как стражи белого безмолвия, могучие айсберги стали на пути нашего корабля, посягнувшего в который уже раз достичь крутых откосов веками недоступной скалы.

Судно стало вдалеке от неё и без авиации - наших «воздушных лошадок» самолётов Ан-6, как и ранее, было бы не обойтись. При спуске самолёта на лёд, откуда не возьмись, уже появились у борта милейшие антарктические аборигены – пингвины Адели с их особенным любопытством. И надо полагать, что у этих умных божьих созданий при встрече с пришельцами всегда возникает вечный вопрос: «Что это и кто это? Откуда и зачем?!» Они радуют нас своим любопытством, но никогда не позволяют пришельцу прейти границу того доверительного контакта с ними, к которому они предрасположены. Об антарктических пингвинах написано много и ещё будет более, но каждый автор при общении с ними находит по-своему что-то особенное в них.

Однако морякам и полярникам на строительство новой антарктической станции погодой отведены сжатые сроки. В первых же полётах «Аннушек» было обнаружено, что домик на скале остался не разрушенным дикими ветрами, неприкосновенный запас, оставленный в нём, был в сохранности. Тетрадь же с записью,



Строительство на Русской

сделанной старпомом год назад, оставалась по-прежнему на столике, дождавшись возвращения «Оби» и нашего прихода на скалу, возвышающуюся, как бы маяком, над ледниковым безмолвием.

Но домик надо было обогреть, поэтому первым делом в нём была установлена популярная у полярников на то время печурка-капельница, позволяющая не только обогреться, но и приготовить немудрёную пищу в полевых условиях, не говоря о чае и кофе. Однако с учётом нахождения здесь уже значительной численности людей была поставлена газовая плита с пропановым баллоном, сделан запас продуктов, установлена переносная радиостанция для поддержания постоянной связи с судном, поскольку наша лёгкая авиация на ночь стала базироваться на ледниковом аэродроме будущей станции.

Для строительства станции необходимо было доставить на берег строительную технику – бульдозер, трактор и электростанцию с тремя дизельгенераторами. Кроме этого ещё оставались к переброске вездеход, радиостанция, горючесмазочные материалы, научное оборудование, разборные домики и продовольствие. Всё, что своими габаритами и допустимой массой входило в салон самолётов, доставлялось на берег по воздуху, но оставшийся груз нуждался в доставке по ледовой трассе.

Начальником 16-й САЭ был назначен Ивана Григорьевича Петров – кандидат географических наук и Герой Социалистического труда. Он совместно с начальником морского отряда Юрием Борисовичем Константиновым и лётчиком Валентином Шибаевым занялись поиском ледовой трассы. Из-за наличия в припайном льду трещин, торосов и обрывистого высокого ледяного берега трасса для транспортировки грузов от борта судна с помощью санно-тракторного поезда составила тридцать километров, хотя судно и находилось по прямой в расстоянии 18 километров от станции.

На «Оби» прибыл первый состав из семи зимовщиков новостроящейся станции, возглавляемый опытным полярником Арнольдом Богдановичем Будрецьким. Мы с ним познакомились ещё в Десятой САЭ, когда он возглавлял коллектив станции Молодёжная, а затем на станции Беллинсгаузен в 13-й САЭ. Он был весьма опытный полярник, отработавший много лет в Арктике, и это позволило ему рационально использовать детали сборных домиков в возведении новой станции, прибывая в Антарктиду в третий раз.

Определившись с ледовой трассой, начали выгрузку. На судне работали моряки, а на берегу – полярники. Погода не баловала, из погожих дней часто превращались в дни с бушующей снежной круговертью, которая полностью приостанавливала разгрузку из-за отсутствия видимости. Но как только погода шла на улучшение, всё возобновлялось, а неутомимая «Аннушка», как пчёлка, своими короткими рейсами возила всё, что было ей под силу.

Но с транспортировкой груза по ледовой трассе было сложнее. Из-за приходящей океанской зыби припайный лёд взламывался, трещины увеличивались и на них наводили временные мостки или делали обходы. Больших трудов стоила доставка на берег металлических ёмкостей для хранения топлива, необходимого для транспорта и электростанции. Первые запасы топлива в бочках доставля-

лись на станцию самолётом. После взламывания припайного льда обломки полей использовали для взлета и посадки самолёта от борта судна, работая от зари до зари. Безусловно, в таких условиях сказалось мастерство лётчика Валентина Шибаетова, пришедшего из военной авиации и отработавшего много тысяч часов в небе Крайнего Севера и Заполярья. После прошедшей пурги грузы, доставленные самолётом, порой приходилось откапывать на ледниковом аэродроме станции.

Пока доставлялись на берег грузы, на скале велась подготовка площадки под установку двух зданий, планируемых из деталей двенадцати щитовых домиков, которые будут представлять жилые и служебные помещения новой станции. Большие валуны каменистой площадки из серых гранитов приходилось взрывать, а их обломками укрепляли фундаменты и оттяжки радиомачт будущей радиостанции. Как бы то ни было, но выгрузка подходила к концу и наступала стадия строительства станции.

Осень в Антарктике с её частыми непогодами, как правило, наступает быстро, а следовательно постоянно торопились от момента прибытия «Оби» и до окончания строительства. Для ускорения его темпов были сформированы из моряков две бригады, руководимые дублёром капитана и старпомом. В них вошли штурманы, механики, электромеханики с радистами, матросами и мотористами, то есть все специалисты, которые могли быть полезны в открытии станции. На борту «Оби» осталась только вахтенная служба и лица, обеспечивающие работу самолёта. Так продолжалось каждый день в течение светлого времени - утром улета-ли на скалу, а вечером возвращались. Во избежание потерь времени на обед и вечерний чай доставку пищи с борта «Оби» на стройплощадку осуществлялась самолётом. Организацией такого питания занимался наш завпрод Борис Дмитриевич Фролов.

В первую очередь на подготовленные фундаменты были сооружены электро-станция с баней и жилыми помещениями с кают-компанией и камбузом, кабинетом врача, метеорологической площадкой и павильоном магнитолога.

Второй электромеханик Зинаида Матвеевна обеспечила настройку дизель-генераторов электростанции, не считаясь со своим личным временем и непростыми полётами на стройплощадку. Начальник судовой радиостанции Юрий Васильевич Пулькин совместно с радистами экспедиции выполнили установку радиоаппаратуры и настройку радиостанции Ленинградской, пославшей свои первые позывные на Большую Землю.

Судовые механики и мотористы сделали систему водяного отопления, уложив трубы в утеплённые коробки. Строительство всё более и более превращало скалу, одиноко стоящую на побережье Восточной Антарктиды, в обжитую и цивилизованную площадку, на которой появился электрический свет с позывными радиостанции, тепло в помещениях и русской баней.

Каждый вечер после прилёта со скалы старпом с капитаном согласовывал план работ по возведению объектов станции и расстановке личного состава бригад, но почти постоянно возникало недопонимание между ними. Не думается, что это было на почве личных амбиций или неприязни, однако это не способствовало

успеху общего дела. Справедливости ради следует заметить, что на стройплощадке кроме бригады старпома работал, именно работал, как и все моряки, дублёр капитана со своей бригадой. И, наверное, старпому с дублёром капитана было виднее оценить на месте порядок работ и расстановку людей. Но надо отдать должное, капитану всё-таки удалось преодолеть этот момент и общее дело пошло на лад, поставленная задача перед моряками «Оби» завершилась.

На это и на всё моряки дизель-электрохода «Обь» и полярники 15-й Советской антарктической экспедиции потратили три недели. Наступила традиционная церемония поднятия Государственный флаг нашей страны по случаю открытия новой антарктической станции Ленинградская, состоявшегося 25 февраля 1971 года.

В порядке отступления – в середине строительства новой научной станции у старпома произошло радостное событие в семье. В Ленинграде родилась дочка, которую без него нарекли Наташей. Радиogramму с этой счастливой вестью вручил начальник судовой радиостанции Юра Пулькин, а завпрод Боря Фролов распорядился уже накрыть стол по этому случаю. Когда пишутся эти строки дочка тогдашнего старпома Наталия уже давно закончила «ФИНЭК», имеет двух детей, из которых сын заканчивает школу, дочке – лапочке Полине идёт пятый годок, и она ходит в детсад. Все счастливы!

К истории открытой научной станции - спустя двадцать один год из-за организованного развала СССР и наступившей экономической разрухи в нашей стране станцию Ленинградскую, как некоторые и другие, были вынуждены закрыть до наступления лучших времён. И только в начале 2008 года станцию Ленинградская собирались возобновить в автоматическом режиме, передавая некоторые научные наблюдения без персонала.

Готовилась Семнадцатая советская антарктическая экспедиция, руководителем которой был назначен доктор географических наук Евгений Сергеевич Короткевич.

Подготовка судна была такой же, как и в предыдущих экспедициях. «Обь» стоял в своём предподходном ремонте на морском заводе в Кронштадте, ставшим его основной базой ремонта на многие годы. Такой большой ремонт судна требовал разборки с заменой новыми запчастями главных и вспомогательных дизель-генераторов, установкой новой аппаратуры, замены изношенных труб топливной, пожарной, балластной и бытовых систем. Кроме того предстояла чистка балластных танков с покрытием их поверхности цементным раствором для принятия в них полных запасов пресной воды, обеспечивая автономное плавание. По времени выполнение этих работ обычно составляло около трёх месяцев.

В период ремонта происходила частичная смена экипажа, обновляемого молодыми моряками. Но ветераны судна как боцман Николай Потапович Зимин, первый помощник капитана В.А.Ткачев, старшие мотористы Георгий Миминошвили и Геннадий Рогов по-прежнему оставались верными «Оби». Например, Геннадий Григорьевич Рогов работал на судне с его первого антарктического рейса, Виктор Алексеевич Ткачёв пропустил только три экспедиции на этом судне.

Капитан Эдуард Иосифович по ряду обстоятельств перешёл на работу на су-

дах канадско-американской линии пароходства, продолжительность рейса на которой составляло около двух с половиной месяцев. Происходила смена капитанов «Оби».

Мне же, как старшему помощнику, пришлось временно исполнять обязанности капитана этого прославленного корабля до прибытия на борт утверждённого в Министерстве морского флота нового капитана дальнего плавания.



И вот он прибыл новый капитан дизель-электрохода «Обь», им стал мой друг Сергей Иванович Волков, отдавший этому кораблю своей службой в течение одиннадцати лет. С ним я уже отработал здесь в течении четырёх антарктических рейсах.

Дублёром капитан был назначен также мой товарищ Василий Иванович Барин, участвовавший в шести антарктических экспедициях на борту «Оби», пройдя здесь службу от младшего штурмана до полярного капитана, великолепно владевшим вопросом форсирования припайного льда.

Старшим электромехаником была назначена уважаемая и пользовавшаяся авторитетом Зинаида Матвеевна Фёдорова, зарекомендовавшая себя в предыдущем антарктическом рейсе при открытии станции Ленинградская грамотным и ответственным специалистом.

Одной из задач у руководства Семнадцатой советской антарктической экспедиции было посещение Моря Амундсена, находящегося в тихоокеанском секторе Западной Антарктиды. Этот район оставался все-таки «белым пятном» на нашей планете Земля.

Но идея посещения Моря Амундсена в более ранние сроки антарктического

лета в этой экспедиции было не возможна без своевременного снабжения обсерватории Мирный и станции Ленинградской, на которых кроме выгрузки надо было произвести смену зимовочного состава полярников.

Трудности обеспечения станции Мирный по опыту предыдущих экспедиций для «Оби» были известны и они стали обычными. Но, к сожалению, назначенный ещё в 16-й САЭ командир антарктического авиаотряда Владимир Потёмкин, сменивший Петра Петровича Москаленко, не досчитался одной единицы самолета, погибшего в районе Мирного из-за налетевшего урагана во время выгрузки. Из-за потери одной «Аннушки» могли быть урезаны где-то объёмы авиационных работ в этой экспедиции. Кроме самолёта во время урагана утонул на разрушенном припайном льду один трактор-болотоход, имевший уширенные гусеницы, которого не успели взять на борт из-за образовавшихся больших трещин. А это было только начало работ судна в Антарктике в составе 17-й САЭ. И следует отметить, что в этом семнадцатом антарктическом рейсе «Оби», как никогда до этого, не было такой сложной ледовой и метеорологической обстановки, вследствие которой судно до месяца задерживалось на одном месте, попадая в не продолжительный ледовый плен и так далее.

После окончания выгрузки в обсерватории Мирный необходимо было пополнить запасы пресной воды. В этом вопросе, как всегда, помогла авиация. Лётчики командира В.П.Потёмкина отыскиали тот айсберг с озером чистой воды в мире. Из айсбергового озера «Обь» приняла полный запас пресной воды и направилась на восток. И это будет самый тяжелейший период работы судна в его семнадцатом антарктическом рейсе, который для тогдашнего старпома стал шестым по счёту.

Насколько сложные условия ожидали «Обь» при следовании на восток до Моря Амундсена, покажет месячная работа судна только на станции Ленинградская при первом заходе в феврале 1972 года. Пять попыток судна пробиться на юг к станции через мощный пояс дрейфующих льдов оказались безуспешными. Продолжительные юго-восточные ветры до 11 баллов, метели, сжатия льда, заснеженные торосы в четыре-пять метров, а местами они достигали до восьми метров, и всё это стало на пути корабля. В судовом журнале нам, судоводителям «Оби» на тот момент, приходилось часто оставлять такую запись: «...пробиваемся ударами корпуса через поля крупнобитого заснеженного и торосистого смерзшегося льда ...»

Не хватало помощи авиации, но выгрузить самолёт для взлёта с такого льда не представлялось возможным. Поиск ровной льдины среди их множества тоже не давал успеха, а уже прошла первая неделя нахождения судна в районе Ленинградской. Наконец гидрологи из морского отряда В.Н.Ботникова подтвердили пригодность одной из льдин для взлёта самолёта, правда, перед этим членам экипажа и экспедиции пришлось выйти на лёд и подчистить полосу от небольших торосов и ропаков. Выгруженный самолёт под командованием уже известного нам летчика Ю.П.Матятина и штурмана А.Н.Харламова взлетел на ледовую разведку. На борту самолёта кроме начальника экспедиции Е.С.Короткевича был старпом и начальник морского отряда В.Н.Ботников. Результаты ледовой авиа-

разведки подтвердили ту сложность ледовой обстановки, в которой очутилась «Обь», но в то же время несколько определилось оптимальное направление следования судна к станции. Казалось, что в прошлом году ледовая обстановка была легче. Но как бы то ни было, кораблю надо было пробиваться к труднодоступной станции Ленинградская. Именно такой она и останется при подходе судна к ней в дальнейшем.

Начавшееся было на короткий период движение судна к станции было остановлено вновь обрушившимся ураганом, который загнал судно в недельный ледовый плен, дрейфуя среди айсбергов. Казалось, что все противные силы природы стали мощной преградой на пути пришельцев. В ту пору мне пришлось самому и моим коллегам - вахтенным штурманам - оставлять в судовом журнале такие записи, как « ... Лежим в дрейфе, зажатые десятибалльным заснеженным льдом, в ожидании улучшения ледовой и метеорологической обстановки ...видимость 1 кабельтов ...»

Оказалось, за недельный дрейф судна среди айсбергов «Обь» удалилась от станции Ленинградская в северо-западном направлении на 70 миль и расстояние напрямую до неё стало составлять уже 140 километров. Вот так - бились, бились и неведомо как здесь очутились! Но с ослаблением ветра и даже небольшой смены его направления следовало ожидать улучшения ледовой обстановки, где будет необходима неоценимая помощь авиации. Хорошо, что самолёт уже базировался на ледниковом аэродроме станции Ленинградской, где он пережидал снежную круговерть с ледника.

С послаблением ветра самолёт Ю. П.Матятина вылетел на авиаразведку. Образовавшиеся трещины во льду и появившиеся небольшие разводья позволили судну стронуться с места и двинуться в направлении, полученном в результате ледовой разведки с борта самолёта. Пользуясь коротким улучшением погоды, судно достигло заприпайной полыньи и стало форсировать лёд до первой трещины, за которой можно было бы производить выгрузку и доставку груза на станцию гусеничным транспортом по ледовой трассе. Но этому не суждено было представиться на тот день, опять задул сильный ветер с метелью. Судно вынуждено дрейфовать в ожидании улучшения погоды. С послаблением ветра «Обь» врубилась в припайный лёд, приступив к выгрузке с доставкой грузов на станцию по льду и самолетом, делающим частые челночные рейсы от судна на станцию и обратно. Такая работа судна продолжалась в течение десяти дней с перерывами в выгрузке из-за ухудшения видимости при усилении ветра.

С окончанием выгрузки и доставки на станцию новой смены полярников судну предстояло следовать далее на восток в неизвестный район Антарктиды. Закончилось почти месячное пребывание судна в районе станции Ленинградская, куда ещё следовало возвратиться после моря Амундсена для снятия старой смены полярников и строителей, оставленных для окончания работ на станции. Но это уже будет апрель, и метеоусловия здесь, а соответственно, и ледовая обстановка будут ухудшаться.

ПОХОД «ОБИ» В МОРЕ АМУНДСЕНА

Конец февраля. Наши взоры устремлены на восток, хотя судовые запасы продуктов, воды и топлива значительно сократились после Мирного и месячной работы судна в районе станции Ленинградской. Судно вынуждено было спешить. Море Амундсена с его многолетним припайным льдом становилось опасным в отношении ледового пленения «Оби» со всеми вытекающими последствиями. Но рекогносцировочный поход судна входил в план 17-й САЭ и дизель-электроход «Обь» последовал далее на восток.

По данным материалов, полученных с метеорологического спутника в обсерватории Мирного, ледовая обстановка в Море Росса на тот год выглядела благоприятной. Капитан С.И.Волков принял решение после выхода судна со станции Ленинградская на открытую воду следовать на юго-восток, оставляя американскую антарктическую станцию Мак Мёрдо к югу, справа по курсу. Так и был проложен курс корабля через Море Росса к побережью Антарктиды, находящемуся восточнее Мак Мёрдо.

На подходной карте береговая черта Антарктиды в этом месте была выполнена многими годами назад по материалам аэрофотосъёмки и в сущности своей не отвечала действительности. «Оби» следовало пройти вдоль антарктического барьера до меридиана мыса Дарт, где по пути следования предполагалось определиться с местом для открытия новой антарктической станции, последней советской станции, открываемой на побережье в XX столетии. Но это произойдёт много лет спустя.. Мы, моряки с лётчиками и полярниками, тогда не представляли ещё, что когда-то это будет и как оно будет выглядеть в действительности.

«Обь» продолжала следовать строго на восток вдоль ледяного барьера, занимаясь радиолокационной съёмкой побережья Антарктиды. Судно успешно следовало заприпайной полыньей, преодолевая местами перемычки битого льда и обходя участки припайного льда.

В те далёкие годы на нашем флоте не было ещё спутниковой системы навигации, а определение места судна выполнялось на основе астрономических наблюдений по небесным светилам. Работа по съёмке береговой черты Антарктиды в этом районе, где ещё не проходило ни одно судно в мире, была интересна не только для географов, которых представлял доктор географических наук Евгений Сергеевич Короткевич, но она была и увлекательна для нас, штурманов и гидрографов 17 САЭ, находящихся на борту «Оби».

Счисление судна в те далёкие времена велось традиционно по айсбергам, считая условно их неподвижными на определённый непродолжительный период времени. В момент астрономической обсервации наносилось на карту место положения айсберга по радиолокационному расстоянию и пеленгу на него. Такая технология счисления места судна в Антарктике оставалась многие годы традиционной у судоводителей не только «Оби», но была перенята судоводителями и других судов, плавающих в антарктических водах..

Итак, съёмка антарктического побережья велась где-то до 145-го меридиана западной долготы. В район мыса Беркс на Земле Мери Бэрд «Обь» прибыла в середине марта. Следует заметить, что погода на всём переходе от станции Ле-

нинградская нам сопутствовала. Однако трудности, и довольно серьёзные, нас ждали впереди.

Судно занималось обследованием неизвестного района Антарктиды в поисках места выхода коренных пород среди ледниковой пустыни, где можно было бы заложить новую советскую антарктическую станцию.

День за днём «Обь» бороздила холодные воды Антарктики в поисках подходящего места для выгрузки самолёта Ан-2, так необходимого в обследовании района с воздуха, но результатов не было. Плавание судна проходило в ниласовых льдах, являющихся первой стадией раннего ледообразования в этом высокоширотном районе Антарктиды.

На шельфовом мелководье Моря Амундсена наблюдалось большое скопление айсбергов, но «Обь» могла свободно следовать между ними в лёгком молодом льду при маловетренной погоде, сохранявшейся на тот момент. Но это длилось недолго, «налетел» ураган и наступили тяжелые дни для нашего корабля. Пришлось укрываться за айсбергом, упершись, как обычно, в его снежный надув форштевнем. В результате такой стоянки на полубак обрушилась довольно значительная масса снега, которая впоследствии стала источником пресной воды.

Переждав непогоду, «Обь» двинулась далее, всё выглядело обычно в течение нескольких дней до этого. Казалось, ничто не предвещало надвигающейся проблемы, за исключением наличия неисчислимого количества айсбергов и раннего, коварного ледообразования.

Старпом, приняв вахту от дублёра капитана в 08.00 утра, продолжал следовать в соответствии с распоряжением капитана на двух главных машинах, что было достаточно при спокойном плавании в благоприятных ледовых условиях. Неожиданно налетел ветер, сменивший своё направление с южного направления на восточное. Образовался дрейф льда. Этот лёд устремлялся в проходы между айсбергами, обволакивая всё свободное от айсбергов пространство водной поверхности. А перед айсбергами он напрессовывался подводной стеной до глубины в восемь и более метров. В такой ловушке разгулявшейся стихии очутился дизель-электроход «Обь». Срочно подключаемые один за другим два главных дизель-генератора судна не дали возможности ему выскочить из могучих ледовых тисков. Но, кроме этого, вместе со льдом начался дрейф беспомощного корабля в сторону недалеко находящегося от него айсберга, расстояние до которого стало заметно сокращаться.

Началась борьба экипажа за живучесть судна. В этой неравной схватке ни работа главных машин на всю мощь, ни создаваемое кренование судна, ни обкалывание льда вокруг корпуса судна членами экипажа и экспедиции не давало никаких результатов. Попытки освободиться от сжатия льда путём подрыва ледовых тисков взрывами аммоналовых шашек тоже было безуспешным. После ряда взрывов некоторые трубы судовых систем не выдерживали сильной встряски корпуса судна и лопались, что вызывало срочный их ремонт.

Так продолжалось несколько дней, а расстояние до ближайшего айсберга продолжало сокращаться и составляло уже несколько кабельтов до него. Это оборачивалось для судна непредсказуемыми последствиями, несмотря на мощь корабля, поскольку силы стихии оказались непреодолимыми.

Судно испытывало дикое сжатие от наползающего льда, обволакивая по осадку и более весь постоянно вздрагивающий корпус. Можно было как-то надеяться на оригинальную конструкцию «Оби», где в каждом трюме, кроме четвертого, были предусмотрены с постройки два твиндека. В этих твиндеках платформа каждого нижнего приходилась на линию максимального сжатия льда, что в какой-то мере уменьшало разрушительное воздействие от ледового сжатия на корпус корабля. И это оказалось великолепным достоинством дизель-электрохода «Обь» и других ледокольно-транспортных судов этой серии, построенной в Голландии. А «Оби», в частности, ещё предстоит это подтвердить в жестокой схватке со льдом в следующей экспедиции.

Следует отметить, что на других ледокольно-транспортных судах пароходства и ММФ в целом подобной конструкции корпуса больше не было.



Дизель-электроход «Оленек»

Запасы оставшегося топлива и воды были на пределе. Но и антарктическая зима была не за горами. Слабая надежда в освобождении судна и срочного выхода из Моря Амундсена заключалась только в одном – это изменение направления ветра, создавшего аварийную ситуацию для нашей «Оби».

И этот долгожданный час для экипажа наступил. Ранним утром уже второй половины марта на вахте дублёра капитана наступило некоторое послабление ветра, который через юг повернул на юго-запад. Этот ветер стал для «Оби» настоящим «ледоколом-спасателем», образовались трещины в смёрзшемся коварном льду. Работая энергетической установкой на полную мощность, судно получило движение в направлении от угрожавшего своим близким соседством айсберга.

Образовавшиеся трещины во льду превращались в узкие разводья, по которым дизель-электроход устремился на север, выбираясь из окружения скопле-

ния айсбергов, как из непроходимого дикого леса. Дорога, по которой судно следовало в Море Амундсена, могла быть уже непроходимой из-за поздних сроков и интенсивного ледообразования. Поэтому дорога на север при сложившихся метеорологических условиях оставалась единственно приемлемой для скорого выхода из моря Амундсена.

На борту «Оби» остался разборный щитовой домик, но из-за невозможности высадиться на берег при обследовании района, в этот раз он оказался не востребован. Независимо от того, что конечного результата похода «Оби» в районе мыса Беркс в этой экспедиции не удалось достичь, всё-таки определённые выводы по этому району уже можно было сделать:

1. Исходя из труднодоступности высокоширотного района в Море Амундсена, подход судна, надо полагать, в середине февраля, как наиболее оптимальный срок антарктического лета;

2. Кроме самолёта на борту следует иметь вертолёт, базирующийся на судовой вертолётной площадке, а наиболее лучший вариант – два вертолёта;

3. Судно должно быть оснащено приёмо-индикатором спутниковой навигации и приёмником обработки материалов с метеорологического спутника.

Следует отметить, что если был бы на борту «Оби» вертолёт, то поставленная задача в Море Амундсена была бы выполнена в 17 САЗ.

Но мыс Беркс всё-таки остался привлекательным для очередной советской антарктической экспедиции.

Выбравшись из тяжелого льда на третьи сутки, дизель-электроход «Обь» устремился в Новую Зеландию, где в порту Литтелтон он уже не раз был, заходя туда для пополнения запасов топлива, продуктов и воды. Через пять суток после выхода судна на открытую воду судно прибыло в этот новозеландский порт с креном. Это значило, что запасы топлива и воды оказались на исходе, а это было весьма серьёзно для такого судна, как «Обь», выполнявшего длительное ледовое плавание.

ВОЗВРАЩЕНИЕ «ОБИ» НА ЗАПАД

В середине апреля «Обь» опять возвратилась к станции Ленинградская. Несмотря на сложность ледовой обстановки, следуя с северо-востока, судну удалось подойти к берегу станции на расстоянии в 23 мили. Погода становилась всё хуже и хуже. Ураганным ветром судно срывало с ледовых якорей, не успев начать выгрузку, отбрасывало от барьера и снова приходилось возвращаться после ослабления ветра. Высадившись на ледниковый барьер, моряки вновь рубили во льду глубокие траншеи, закладывая в них брёвна с бриделями (петли из толстого троса), за которые заводились швартовные концы судна.

Казалось, что это были невыносимые для человека условия работы при температуре воздуха за двадцать два градуса мороза и при восьмибалльном ветре, сбрасывающем людей с наклонного скользкого барьера. Для страховки было установлено леерное ограждение, а люди обвязывались персональными страховочными концами. Моряки работали круглые сутки при свете судовых прожекторов, пришвартовывая судно, чтоб скорее начать выгрузку 25-ти тонного тягача и металлических ёмкостей для хранения запасов дизельного топлива

Две недели судно находилось у этой полярной станции, произведя выгрузку и заливку топливом выгруженных ёмкостей. Последним полётом самолёта на борт «Оби» были доставлены полярники старой смены станции Ленинградская и строители сезонного отряда, выполнившие здесь большой объём работ. Судно начало с трудом двигаться опять на северо-восток, где ближе всего находилась открытая вода заприпайной полыньи. Продвижение «Оби» вперёд усложнялось теперь ещё интенсивным ледообразованием в массиве крупнобитого льда из-за наступивших в конце апреля морозов. Можно было уже наблюдать яркие всполохи полярного сияния. Однако наступали моменты, когда казалось, что «Оби» уже не выбраться из этого «гиблого» места. И опять ни кренование судна, ни взрывы не помогали даже сдвинуть его с места. Но день за днём при образовавшихся приливо-отливных трещинах судну всё-таки удавалось иметь некоторое продвижение вперёд, и только через четверо суток, наконец, удалось выбраться из этого тяжелого Балленского массива льда, который через год своими ледяными объятиями надолго пленит наш дизель-электроход «Обь».

Рейс продолжался уже шестой месяц, и судно следовало на запад к южно-полярной обсерватории Мирный. Надо сказать, что в Семнадцатой антарктической экспедиции на «Обь» был возложен ряд ёмких задач, выполнение которых в условиях сложной метеорологической и ледовой обстановки срывало плановые сроки работ на каждом этапе. И эти обстоятельства серьёзно влияли на операции в каждой антарктической станции, затягивая пребывание судна в водах Антарктики до поздней осени и наступления зимы, что ставило под сомнение своевременное и благополучное возвращение «Оби» на Родину. И очередной заход в Мирный с тяжёлым пробиванием к станции и также тяжелейшим выходом судна из льда в середине мая стал подтверждением сказанного.

Труднейший семнадцатый антарктический рейс «Оби» заканчивался во второй половине июня в порту Ленинград. Моряки рвались в отпуск, а уставший корабль в ремонт на свою базу в Кронштадте на Морском заводе, отличавшийся в те времена своим качеством работ и прекрасным коллективом высококвалифицированных специалистов.

МЕЖРЕЙСОВЫЙ ПЕРИОД КОРАБЛЯ

После антарктического рейса происходила смена экипажа, как правило, на две трети его численности. Это велось в плане подготовки экипажа к очередному походу судна в Антарктиду и, в первую очередь, касалось членов экипажа, изъявивших своё желание. А в ремонте оставались работать вновь назначенные моряки и члены экипажа, у которых отпуск был запланирован после окончания ремонта. К таким относился и старпом, отдавший службе на «Оби» шесть лет. С возвращением в Ленинград он был назначен капитаном «Оби» вместо ушедшего в отпуск утверждённого за кораблём капитана С.И.Волкова.

Ремонт такого корабля, как дизель-электроход «Обь» – это был тяжелый этап в его эксплуатации. Ещё до постановки на завод с борта судна загодя отправлялся в пароходство для согласования проект сводной ремонтной ведомости, где отражались работы по каждой части корабля. Согласованные документы из паро-

ходства поступали на завод, и окончательный объем работ согласовывался здесь, на месте, по приходу судна, исходя из лимита средств, отпущенных пароходством.

Как известно, состояние техники, пригодность того или другого узла механизмов или участка обшивки набора корпуса с его системами к дальнейшей эксплуатации или подлежащего замене, определялись на основании проведенной дефектации. Это большой объем работ слесарных и электромонтажных, сварочных и клёпочных корпусных работ в сухом доке, куда было принято становиться судну сразу по приходу в ремонт.

Приходилось оперативно решать вопросы, не свойственные твоей специальности, консультируясь с техническим отделом пароходства, «утрясая» возникшие разногласия с администрацией завода. Многолетние ремонты судна в Кронштадте и накопленный опыт решения сложных вопросов, а также деловые контакты с заводским персоналом всегда давали положительные результаты в этом ответственном этапе жизни корабля.

Приход дизель-электрохода «Обь» в Кронштадт, являвшийся на то время военно-морской базой Балтийского флота нашей страны, для местной власти и населения являлся событием городского значения. Во-первых, большой объем работ по ремонту судна давал возможность населению города трудиться на Кронштадтском морском ордена Ленина заводе (КМОЛЗ); во-вторых, нахождение такого легендарного корабля, как «Обь», позволяло горожанам посетить его с экскурсиями, ознакомиться с жизнью экипажа и работой, посмотреть интересные кинокадры об антарктических походах корабля. В то же время у членов экипажа была возможность встретиться с интересными людьми Кронштадта.

Надо заметить, что в прошедшем веке, как и до него, Кронштадт, являясь по статусу военно-морской базой флота России, был недоступен для посещения его без специальных пропусков, не говоря уже о строгом пропускном режиме на Морском заводе, находившемся в структуре военно-морского флота СССР. Эти обстоятельства соответственно отражались определёнными трудностями для въезда в город вновь назначенных членов экипажа «Оби». Приходилось заниматься несвойственным для нас решением вопросов с получением через пароходство или руководство Морского завода специальных пропусков, выдаваемых КГБ на Литейном проспекте в Ленинграде. В связи с этим позволю рассказать об одном почти анекдотичном случае.

С прибытием судна из Ленинграда и после постановки его в док начался ремонт на Морском заводе. Как-то вечером мы с женой решили выйти в город, что было без проблем при наличии пропуска. Но с нами на борту судна прибыл и сынишка Олег, однако нахождение детей на территории завода согласно строгим правилам было, естественно, запрещено. Эти обстоятельства мы как-то не учли и для выхода с завода через главную проходную мы вынуждены были Олега спрятать, посадив его в большую сумку. Миновали было уже проходную завода, как Олег пискнул в сумке, где ему надоело быть в «заключении». Пришлось выпускать его на волю, но «криминал» был обнаружен вахтером, доложившим об этом факте своему начальнику. Давая объяснения, я пояснил ему, что сын прибыл с океана кораблём и девать его куда бы-то ни было у нас возможности не было.

Начальник охраны поверил нашему искреннему признанию и, посочувствовав «безвыходному положению», смиростивился пропускать сынишку с нами в дальнейшем под нашу личную ответственность. Так Олег впервые познакомился с Кронштадтом.

Уже традиционно сложилось, что по приходу «Оби» на КМОЛЗ на борту судна устраивался импровизированный приём в салоне капитана представителей военной и партийно-советской власти города. На таком мероприятии мне пришлось встретиться с комендантом крепости и командиром корабля, где двенадцать лет назад проходил мичманскую стажировку в Кронштадте, являвшимся в те годы закрытым городом. Естественно, в городе, являвшимся военно-морской базой флота, дисциплина военнослужащих определённым образом зависела от строгой комендантской службы. Это сказывалось особенно при назначении моряков в патруль. По прибытии в комендатуру старшего наряда патруля для инструктажа всегда строго проверялось состояние формы его и матросов. Несущественные придирки вызывали у нас негативное отношение к коменданту и его Службе. Но с годами, повзрослев и посерьёзнев, об этом вспоминали с удовольствием на встрече анекдотическими рассказами, как говорится, с присущей «морской травлей».

А с моим бывшим командиром корабля, где пришлось служить по окончании училища, мы встретились случайно при посадке на «Метеор», отходивший тогда от Ленинградской пристани Кронштадта и следовавший летом по расписанию до Тучкова Моста. Хотя прошло двенадцать лет, но он узнал меня и сразу же спросил, как бывало: «Мичман, а где сегодня служим?». Я ответил, что служба моя на дизель-электроходе «Обь». Он даже не поверил, сказав на то, что травишь, мол, мичман. Пришлось дополнить, что «завтра на борту состоится небольшой приём в салоне капитана и прошу Вас, Владимир Григорьевич, товарищ капитан первого ранга, по возможности прибыть на корабль». Он был приятно удивлён этим приглашением и пообещал посетить, как он сказал, этот легендарный корабль, которым я стал командовать.

Надо отдать должное, он своё командирское слово сдержал. О его прибытии на борт «Оби» мне доложила вахтенная служба, сопроводившая до капитанского салона. Он не ожидал, что среди присутствующих находился и известный ему комендант крепости Владимир Николаевич, к которому, войдя в салон, как к старшему по этикету, он обратился с разрешением войти. Комендант же, кивнув ему головой, улыбаясь, сказав на это, что он здесь не старший и указал на меня. Эта сцена, как мне показалось, была несколько иронична и забавна для собравшейся компании. Разговорившись с командиром, он заметил, что мной был сделан правильный выбор на мичманской стажировке, когда я отклонил его предложение о службе в ВМФ, заявив, что верю в свою мечту работать на «Оби». Так оно и получилось!

Оказывается, действительно, мечтать не вредно, а наоборот – это полезно, добиваясь поставленной своей цели в жизни.

Известно, что пожар, как и всюду, является страшным явлением в нашей жизни. Пожары не минуют и корабли, особенно в ремонте, если там не надлежащим образом экипажем, в первую очередь, и рабочими завода соблюдаются правила



Мирный. 1980 г. Экипаж «Гижиги» у памятника Ивану Хмаре.

противопожарной безопасности. А в период ремонта судна, где работы с открытым огнём при ведении сварочных работ являются обычным делом, надзор за противопожарной безопасностью является первоочередным и главным мероприятием в организации ремонта корабля. Несоблюдение вышеназванных правил и их игнорирование приводило к тяжелым последствиям. Таких примеров немало.

Так, в июне 1957 года на этом же заводе КМОЛЗ при подготовке к очередной Третьей советской антарктической экспедиции произошёл большой пожар на известном нам дизель-электроходе «Лена», находившемся в ремонте в Кронштадте. Последствия этого несчастного события были невосполнимы. В результате - потери прочностных характеристик корпуса корабля да плюс ещё к тому вышедший из строя четвёртый главный дизель уготовили злую судьбу «Лене» - судно было исключено навсегда из состава флота советской антарктической экспедиции.

Другой недавний случай пожара - на новом атомном ледоколе «50 лет Победы» в 2005 году, находившемся в состоянии достройки на судовой верфи Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Последствия пожара были не столь значительны, но резонанс от этого был ощутим в городе на Неве, когда для ликвидации пожара были брошены больше десятка пожарных расчётов МЧС. К счастью, корабль был спасён.

А совсем недавний аналогичный случай пожара на ледоколе «Иван Крузенштерн», находившемся в ремонте на Кронштадтском Морском заводе! Пожар уничтожил весь верхний и ходовой мостик ледокола, в результате чего он был выве-

ден из эксплуатации в преддверии обеспечения зимней навигации судов в Большом порту Санкт-Петербург.

Таковы только единичные примеры из истории последствий пожаров на отечественном флоте. К счастью, следует отметить, что дизель-электрохода «Обь» это страшное явление за всю историю корабля не коснулось, поскольку организация несения службы на нём была всегда на высоком уровне.

Заканчивался в который раз ремонт корабля в Кронштадте, но для меня, как начинающего капитана, этот был первый, но не последний такой большой и тяжёлый предантарктический ремонт дизель-электрохода «Обь», который останется в памяти навсегда. Он закончился благополучно и в назначенное время. Кронштадтцы сдержали своё слово, и корабль в назначенные сроки был готов к очередной Восемнадцатой антарктической экспедиции. В командование «Обью» вступил возвратившийся из отпуска капитан Сергей Иванович Волков, а мне, соответственно, был предоставлен большой отпуск. Но в ту пору, провожая корабль в очередной дальний поход, никто не мог знать и предполагать, какие опасности встретятся на его пути в этой экспедиции к берегам Антарктиды, и трудности, выпавшие на долю капитана и его экипажа.

ВОСЕМНАДЦАТЫЙ АНТАРКТИЧЕСКИЙ РЕЙС «ОБИ»

Знание прошлого Отечества делает человека богаче духом, твёрже характером, зорче разумом.

Писатель В.С.Пикуль

Начало этого рейса проходило по обычному сценарию. Но после неудачной попытки организовать 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 очутилось надолго в ледовом плену. Будучи в отпуске, мне не пришлось быть участником тех событий, о которых следовало бы рассказать читателю и моим землякам с могучей сибирской реки Обь.

По прошествии первой недели ледового плена судна из тех скурых радиogramм, приходивших с борта в адрес семей моряков, нам, членам экипажа, находившимся в отпусках на берегу, стало ясно, что корабль очутился в сложнейшей ситуации.

Представляя район нахождения «Оби» на тот момент и те поздние сроки пребывания, становилось очевидным, что кораблю с его экипажем предстоит длительный дрейф. О том, что оригинальный корпус корабля должен выдержать те испытания стихии, выпавшие на его судьбу, не было сомнений. Но о продолжительности этих испытаний и о борьбе экипажа со стихией трудно было предсказать в то время.

Руководство экспедиции почему-то на основе неполных данных о ледовом режиме в районе антарктической станции Ленинградской, где систематические наблюдения начались только в течение двух лет с открытия станции, сделало заключение, что самым оптимальным сроком подхода корабля является март-

апрель. Руководство САЭ, однако, упустило тот факт, что эти сроки уже уведут работы судна в начало нового ледообразования, которое на фоне старого и даже присутствия пакового льда, довольно быстро ухудшает ледовую обстановку в районе. И кроме всего этого, здесь наступает полярная ночь с низкими температурами воздуха. Вряд ли кто-либо из опытных полярных капитанов и полярников, побывавших не раз в этом и других подобных районах Антарктики, могут не согласиться с приведенными доводами.

На дизель-электроход «Обь», как и прежде, был возложен ряд задач, часть какую-то можно было бы поручить другому судну в составе 18-й советской антарктической экспедиции. И всё это привело к тому, что выполнение «Обью» плана этой экспедиции опять выпало на поздние сроки работы судна в районе южно-полярной станции Ленинградской.

Те события о героической борьбе членов экипажа дизель-электрохода «Обь» за жизнь корабля довольно хорошо описал, как участник, первый помощник капитана судна Виктор Алексеевич Ткачёв в своих путевых заметках «За кормой – 750 тысяч миль». Строго следуя хронологии событий и записям вахтенных штурманов «Оби», он щепетильно представил в деталях жизнь и работу моряков, лётчиков и полярников в дни дрейфа судна. Это был его предпоследний антарктический рейс.

Полагаю, что моим землякам будет не безынтересно узнать о тяжелом трёхмесячном ледовом дрейфе корабля в Антарктике и той героической победе моряков «Оби» в их неравной схватке со стихией. И пусть это повествование о тех уже далёких днях останется вечной памятью о моём старшем товарище, как о хорошем и добром человеке и тех людях, которым пришлось выстоять в борьбе со стихией. 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» провёл 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 (Земля Мэри Бэрд), где намечалось создание новой советской научной станции Русская. Однако тяжелые, торосистые, многолетние льды, скопления айсбергов, штормовые ветры не позволили судну пробиться к берегу. С помощью имевшихся на борту вертолета Ми-8 и самолета Ан-2 на берегу была организована сезонная станция, которую возглавил В.М.Пигузов. На одном из свободных от льда холмов по соседству с замерзшим пресноводным озером установили три домика ПДКО (полярный домик конструкции Канаки – Овсянникова), соляровые печи, радиостанцию с небольшим дизель-генератором и аккумуляторами, завезли небольшие запасы горючего и продовольствия, спальные мешки.

Полярники занялись детальным обследованием района станции, сбором об-



На вертолетке «Гижиги»

разцов 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 Литтелтон на Южном острове Новой Зеландии и оттуда вновь 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 сто тридцать километров. В начале апреля мы еще раз попытались пробиться поближе к станции, но налетевшие ураганы и сильные сжатия, следовавшие одно 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 помногу часов кряду. Не помогали 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, пешнями и ломami 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 наметили 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, назначенному 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 переторосило. 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, и мы вновь и вновь стали предпринимать попытки выйти из сжатия и пробиться к ближайшему разводью. Но все наши усилия оказывались безрезультатными.

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. Проверяя 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 поручили 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 плитки, изготовили и опробовали несколько соляровых печей, пополнили судовые запасы за счет продовольствия, 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, отнимали 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 была нелегкая: каждый швеллер, весящий не одну сотню килограммов, приходилось десятки метров тащить на руках по палубе, разрезать автогеном 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 от 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, промокший, 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. Прогоняв 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.



Капитан «Оби» Купри Э.И. - участник шести антарктических экспедиций

Дрейф продолжался. Мороз крепчал.

Второе судно 18-й Советской антарктической экспедиции – дизель-электроход «Наварин» под командованием капитана дальнего плавания Юрия Константиновича Карлова – 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 при Совете Министров СССР с участием представителей других ведомств. Для координации работ по оказанию помощи «Оби» была организована специальная комиссия. Ее председателем был назначен известный полярный исследователь, заместитель начальника ГУГМС, доктор географических наук, герой Советского Союза Евгений Иванович Толстиков. В комиссию вошли заместитель министра гражданской авиации Быков и начальник Администрации Северного морского пути министерства морского флота капитан дальнего плавания 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 для «подскока», устанавливать на ней радиостанцию, налаживать службу погоды. Все понимали, что положение сложное, но безвыходности его мы 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. Она заполнила емкость почти целиком и замерзла. 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 судна спустился под воду. Сорок минут пробыл он в ледяной воде, осматривая гребной 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 громадные подсоны 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 Трешников сообщил, в частности: «Специальной комиссией я назначен начальником экспедиции по координации действий в сложившейся ситуации в Антарктиде. 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 Антарктиду. Крупный исследователь полярных областей нашей планеты, автор многих научных трудов и ряда популярных книг об Арктике и Антарктиде, он удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда, является кавалером трех орденов Ленина, лауреатом Государственной премии СССР.

В своей радиограмме он сообщил предварительный общий план операций в Антарктиде, 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 от 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 ветерок, 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 Виктора Борисовича Голубева они изготовили мощный ТЭН – 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 интенсивную подвижку льдов, перемещения айсбергов и ужесточил сжатие. Со скрежетом, треском и шумом льдины ползли одна на другую, вал торосов высотой пять-семь метров вплотную подошел к левому 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 увеличение 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, а крен на левый борт увеличился. Теперь стало невозможно пользоваться вертолетом. Пришлось приподнимать домкратами одиннадцатитонную громадину, устраивать настил из деревянных брусьев и толстых 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 разводьями 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 севе-

ро-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 станций 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 госпиталя, 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:

- Скотлько 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 Поти, 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 вылетел в первый рейс к «Наварину», находившемуся от нас на расстоянии 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 вертолет от снега и льда, прогрели и «погоняли» 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 двигатели 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 пи-

лот 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 «Наварии» 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.

Авиатехники 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. Толстиком. В газете «Правда» с заметкой, озаглавленной «Суровые будни Антарктиды», 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 полрником, 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 почти 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 «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 грузов. 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 на «Оби» 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 проблем прочности кораблей. Исследования на борту «Оби» велись с помощью электронной аппаратуры, снабженной устройствами, записывающими данные на фотобумаге высокой чувствительности. Большой энтузиаст своего дела научный сотрудник ААНИИ 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, 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 Антарктиде – 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, находившихся 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, в районе Земли Франца-Иосифа, с борта «Оби» 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, меж тем, шла своим чередом. Сотрудники научной группы продолжали планомерные исследования. Теперь они приступили к океанологическим наблюдениям. 22 июня под 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 на разных глубинах, брали пробы воды для анализов в химической лаборатории судна. Глубина океана под нами оказалась 2920 метров. Опущенный в лунку термобатограф регистрировал на лентах изменения температуры, а другой прибор – буквопечатающая верхушка – 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.

26 июня исполнилось 19 лет со дня подъема на «Оби» Государственного флага



На ручной тяге!

СССР. В судовом клубе по этому случаю состоялось торжественное собрание. Был выпущен специальный номер судовой радиогазеты, показан новый кинофильм, 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 денежными премиями и благодарностями, в адрес экипажа пришло немало поздравительных радиogramм. 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 Суменович Вартаньянц. Кстати, во время этого вынужденного дрейфа Геннадий Суменович приобщил к своему увлечению котельного машиниста Василия Яковчука, врача экспедиции Александра Томчика и других. На судне даже состоялась выставка художественного творчества 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» появилось 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 с половиной суток изменило направление дрейфа и переместилось на юго-восток почти на 25 миль, в течение следующих суток сдрейфовало еще на 14,5 мили. Такое изменение направления таило новые опасности – судно вместе с ледяным полем несло в сторону 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» и «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 – а работа эта, прямо скажем, нелегкая, поэтому ученым помогали летчики и моряки.

«Наварин» тем временем отшвартовался 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. Трешников передал с борта «Наварина» свои прогнозы отно-

сительно 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 двух 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 переменялся 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 буквопечатающую 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 появлялись 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 от льда и шуги в любое удобное для вас время. В темное время суток работает прожектор. Спешите, чтобы вас не опередили!

Со всех сторон нас окружили 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 ко-

рабль 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. Ну и мы тоже не бездействовали: во льду были заранее пробиты взрывами лунки по оси судна. Тонкая путина трещин буквально за какие-то полчаса превратилась в разводья, и судно впервые за 90 суток плена смогло самостоятельно развернуться в образовавшейся полынье.

Это знаменательное событие произошло в точке с координатами 65°29'7" южной широты и 160°04'5" 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.

Читатель может представить, что творилось на корабле в эти мгновения. Тишину ледяного безмолвия нарушило дружное громогласное «ура!» Даже отдохавшие после ночной вахты моряки выскочили на палубы судна. Все обнимались, поздравляли друг друга. Повсюду смех, восклицания, в глазах у некоторых от волнения даже заблестели слезы радости...

Сжимавшие судно льды отошли от бортов, а многометровые ледяные подсоковы всплыли из-под днища на поверхность. «Обь» тяжело качнулась с левого борта на правый и выпрямилась. Целых два месяца простояло судно с креном на левый борт, и мы настолько привыкли за это время 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 отделяли нас от Родины, но внимание ее мы ощущали по-

стоянно. 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. Трешников 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°20' южной широты и 161°52' 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, удары которых ничего хорошего не сулили нашему и без того основательно помятому судну. 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 упомянул выше.

На ходовом мостике, сменяя друг друга, круглосуточно несли вахту капитан судна 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 судна 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 начале возвращения к родным берегам.

Отпуск мой, как бы ни был он продолжительным, заканчивался и я возвратился в Мурманск для прохождения аттестации перед назначением в капитаны судов заграничного плавания Министерства морского флота. В процессе ожидания возвращения «Оби» из Антарктиды пришлось подменить своего товарища Шестопалова Валерия Ивановича на коротком рейсе дизель-электроходе «Гижига» в канадский порт Монреаль, в котором приходилось уже бывать не раз в период своей работы между антарктическими рейсами «Оби».

До возвращения «Оби» отделу кадров пароходства надо было сформировать новый экипаж для предоставления отпусков морякам судна после его необычайно продолжительного рейса. Этот экипаж на возвращающуюся «Обь» был составлен из отгулявших свои отпуска членов экипажа судна и из вновь назначенных моряков из состава экипажей однотипных судов, таких как дизель-электроходы «Лена» и «Индиго». С новым экипажем я прибыл в Ленинград на приход «Оби» из её десятидневного восемнадцатого антарктического рейса.

Несмотря на начало осени, стояли погожие сентябрьские дни. Они как бы были в радость благополучному возвращению легендарного судна на Родину. Традиционно сложившаяся торжественная встреча корабля происходила на Морском вокзале северной столицы. Возвращение «Оби» из своего очередного похода носило заметное событие в Ленинграде. Здесь, на его встрече, кроме руководства антарктической экспедиции и представителей руководства пароходства присутствовали и представители Ленгорисполкома, а также курсанты Ленинградского Высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О.Макарова. Как только пошли на причал выброски швартовых концов судна, духовой оркестр грянул встречный марш. Море цветов встречающих и родственников моряков заполнило пирс Морского пассажирского вокзала. Не каждый из нас может представить, насколько бывает эмоциональна подобная встреча моряков, благополучно возвратившихся из дальних странствий. Слезы радости и счастья на их глазах, в этот момент они забывают на миг все тягости трудного похода.

Хорошо, что Отечество каким-то образом оценило героический труд возвратившихся из ледового плена моряков «Оби», но это как-то представлялось нам даже в то время маловатой оценкой, особенно в отношении капитана Сергея Ивановича Волкова. Его оценка за личный вклад в организацию борьбы экипажа со стихией должна быть весомее! Позже это подтвердится дрейфом научно-ис-

следовательского судна ААНИИ «Михаил Сомов», где даже не было того активного, не говоря о героическом, участия ни капитана с экипажем в их пассивном дрейфе у берегов Антарктиды. Что значит названному руководителю спасательной операции быть особо приближённым к «царям». Но бог с ними, с этими «сильными» мира сего!

Смена экипажа «Оби» традиционно происходила в Ленинграде в течение двух суток после прихода корабля. На это время из Мурманска прибывал инспектор отдела кадров с бухгалтером, которые оперативно производили оформление морякам накопившихся отгулов, выходных дней с положенным отпуском после Антарктиды и соответствующим бухгалтерским расчётом. Это весьма не простая процедура ухода моряка в отпуск освобождала каждого от поездки в пароходство, что позволяло сразу отбыть на отдых с оплачиваемым проездом, положенным через каждые два года. Кроме того, комитет плавсостава пароходства здесь же предоставлял морякам заказанные путёвки в дома отдыха или санаторий, а для их детей – путёвки в пионерский лагерь Мурманского морского пароходства на Чёрном море в городе Анапа. Вот так заботились о моряках славного дизель-электрохода «Обь» по его возвращению из Антарктиды!

К сожалению, всё то хорошее, что было наработано в Мурманском морском пароходстве за многие годы, начиная с 1939-го года (образование ММП), ставшее доброй и привлекательной традицией для моряков, исчезло и, похоже, навсегда с приходом нового руководства, но об этом по позже, а возвратимся к грешным делам ремонта корабля.

Передача дел капитана дизель-электрохода «Обь» несколько затянулась, но это было вызвано рядом объективных причин. Во-первых, необходимо было согласовать с пароходством объём работ по предварительным ремонтным ведомостям, которые были свёрстаны ещё до прихода судна в Ленинград. Во-вторых, следовало определиться с базой ремонта, где можно было бы заказать необходимый металл по ожидаемой замене набора корпуса и его наружной обшивки.

По докладу инженера Александра Митрофановича Ланько, занимавшегося в те годы курированием ремонта судов ММП на заводах Ленинграда, Кронштадтский морской завод на тот момент из-за его загруженности не мог разместить такой большой заказ по ремонту «Оби», к тому же там не было необходимого металла.

Балтийский кораблестроительный завод был также перегружен заказами на новостроящиеся корабли. Однако, этот завод был готов оказать помощь в предоставлении необходимой кораблестроительной стали для судна. Вот такими вопросами приходилось тогда заниматься капитану «Оби» после принятия судна от капитана Сергея Ивановича Волкова.

В связи с перечисленными обстоятельствами был принято решение о постановке судна на Канонерский судоремонтный завод также в Ленинграде, расположенном напротив морского торгового порта.

Во время стоянки на Морском вокзале Васильевского острова борт судна посетил бывший капитан «Оби» в её первых трёх антарктических экспедициях Иван Александрович Ман. Поднявшись на ходовой мостик, он обронил следующее: «Послушай, капитан! Когда я командовал «Обью», она выглядела намного лучше, ты не находишь это?». Без умаления его больших заслуг, Иван Александрович



Субботник на вертолетке «Гижиги»

был прав, но, по моему мнению, отчасти. Сказанное можно было понимать двояко. Во-первых, следовало учесть естественный износ корабля после девятнадцатилетней эксплуатации судна в тяжёлых льдах Арктики и Антарктики. Во-вторых, на внешнем виде корабля отразились последствия трёхмесячного ледового дрейфа в его последнем антарктическом походе. Именно с учётом приведённых доводов я был согласен, даже, может быть, с несколько честолюбивым высказыванием старого капитана в отношении внешнего состояния корабля, с честью выдержавшего неравную схватку со стихией. А внешний вид «Оби» после предстоящего её ремонта должен был стать надлежащим, как и у человека, перенесшего заболевание, на чём и стояли.

Действительно, последствия дрейфа судна в зимней Антарктике с её низкими температурами воздуха и жестокими ветрами со снежными ураганами были чётко выражены на его наружном облике – многослойная краска, образовавшаяся за девятнадцать лет эксплуатации, отставала во многих местах надстроек и рангоута корабля. Но под отставшей краской сохранялся целым слой грунтового покрытия металла, выполненного в период постройки судна в Голландии. Что значит хорошее качество работ завода-изготовителя! Но мы ещё позже убедимся в голландском качестве постройки корабля.

Время шло, а судно продолжало стоять у пирса Морского вокзала в ожидании готовности плавучего дока Канонерского завода. Док был необходим, в первую очередь, для дефектации корпуса «Оби» с целью определения конкретных ледовых повреждений его и соответствующего заказа необходимого металла для замены конструкций набора корпуса и его наружной обшивки.

Наконец, плавучий док КСЗ был готов к приёму судна, и «Обь» с тремя буксирами перешла на завод.

О дрейфе «Оби» в Антарктике, как известно, знала мировая общественность, включая администрацию голландского завода-изготовителя «Де Схелде», где был построен корабль. Голландцев весьма интересовало, насколько серьёзны были повреждения корпуса после жестоких сжатий льда. Они прибыли на Канонерский завод вместе с кораблями Мурманского морского пароходства и Морского Регистра СССР в Ленинграде. Все ждали постановки «Оби» в док и осмотра её корпуса на стапель-палубе всплывшего дока. И этот момент наступил.

Доковая комиссия в солидном представительстве с голландцами спустились в док, где на кильблоках стапель-палубы красовался изящный корпус дизель-электрохода «Обь». Осмотр подводной части корпуса корабля был продолжительным, особенно тщательно обследовались те участки его корпуса, которые были отражены в ремонтных ведомостях, как вполне ожидаемые последствия ледового дрейфа. А объём ремонтных работ по ним был довольно велик и следовало срочно в этом убедиться, так ли это на самом деле. Доковая комиссия сравнительно долго искала явные повреждения корпуса, трещины сварных швов, исследовала состояние заклёпок разгрузочного пояса, связывающего днищевую обшивку с бортовой наружной обшивкой.

Согласно чертежу «растяжки» наружной обшивки корпуса, хранящемуся в судовых документах судна, комиссии были известны предыдущие несерьёзные «раны». Но они были допустимы в прочностных характеристиках корпуса судна и были предъявлены своевременно Инспекции Регистра. 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, на какой-то момент мой взор остановился на линии в направлении вверх по бортовой обшивке. Поверхностный профиль её на большой площади в этом районе не просматривался со стороны. Только из места моего нахождения видна была плавная прогибь поверхности наружной обшивки, но, с учётом большой площади, стрелка вмятины была значи-

тельна. Это сразу же наводило на мысль, что, в первую очередь, поперечный набор корпуса имел серьёзные повреждения. Так уважаемые представители доковой комиссии обнаружили то, что долго искали. Но явных разрывов ни в наружной обшивке корпуса, ни в её сварных и клёпаных швах не было. А ранее обнаруженная трещина в балластном танке двойного дна, где во время дрейфа судна морякам пришлось вырубать лёд от замерзшей забортной воды, была заделана и водотечность устранена.

Вскрытие бортовых топливных танков «Оби», где была большая вмятина, подтвердило наличие больших повреждений мощных рамных шпангоутов, составляющих основу поперечного набора корпуса корабля. Эти шпангоуты с размером около шестидесяти сантиметров были настолько изогнуты, скручены, что походили на отжатые полотенца. Однако ни один из шпангоутов не имел разрывов и трещин. Это ещё раз подтвердило высокое качество голландской стали, используемой на верфи при строительстве кораблей типа «Обь». Об этом особо отмечает уважаемый мой старый знакомый и замечательный человек, корабельно-конструктор и полярник Дмитрий Дмитриевич Максutow в своей прекрасной книге «Моя Жизнь», много вложивший своего труда в проектирование и постройку дизель-электрохода «Обь».

Будучи Главным Инженером 9-й САЭ, где мы впервые с ним познакомились, Дмитрий Дмитриевич вспоминает в своей книге перед убытием в экспедицию:

« ... хочу рассказать об интересном совпадении: в первую экспедицию в Антарктику были направлены «родные» мне суда - дизель-электроходы «Лена» и «Обь», построенные при моём участии в Голландии. «Лена» сходила дважды в Антарктику, а «Обь» - девятнадцать раз. Они оказались именно такими прочными и мореходными судами, которые 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 ещё не знал!!! Я твёрдо уверен, что без этих судов Советский Союз не смог бы организовать успешные советские антарктические экспедиции!»

Вот так отозвался об этих кораблях сам корабельно-проектант и полярник, неоднократно участвовавший в антарктических экспедициях.

Ремонт набора корпуса «Оби» после обнаружения конкретного места повреждений оказался проще, чем ожидали. Повреждённая наружная обшивка вместе со шпангоутами была вырезана, а шпангоуты были выправлены в цехах завода и установлены на свои штатные места. Таким образом, были сокращены расходы на приобретение необходимого металла на замену повреждённого набора корпуса.

С помощью ультразвуковой дефектоскопии были обнаружены недопустимые по Правилам Регистра толщины металла наружной обшивки, образовавшиеся в процессе износа за 19 лет эксплуатации, которую следовало менять на незначительной площади. Металл на замену был доставлен с Балтийского судостроительного завода, находящегося рядом.

Замену участков наружной обшивки приходилось выполнять в условиях минусовых температур наружного воздуха, поскольку ремонт судна, особенно нахождение его в доке, пришлось на декабрьские морозы, которые в те времена были обычными по сравнению с настоящим временем. Просто климат изменился на Балтике!

При вырезанной наружной обшивке в районе днища судна ремонт электрических машин был невозможен без принятия дополнительных мер по утеплению внутренних помещений и соблюдению технологических требований выполнения работ.

Позволю остановиться на одном курьёзном случае. Находясь в ремонте, электрические машины покрывались инеем от низких температур наружного воздуха, поступавшего во внутрь через вырезанную обшивку в процессе её замены. По докладу старшего механика Зинаиды Матвеевны Фёдоровой для выполнения технологических требований ремонта электрических машин в таких условиях необходимо было не менее 20 литров технического спирта. Такового на судне не было, а на запрос в Службу МТС парокходства пришёл отказ из-за отсутствия лимита в истекшем финансовом году. Старшему электромеханику пришлось изыскивать таковой в соседях. Но к счастью, опять подвернулся «господин случай». На борт «Оби» по ряду вопросов ремонта судна прибыл главный инженер парокходства Степан Николаевич Кузнецов. Как положено, я доложил по интересуемым вопросам, в том числе по техническому спирту в присутствии главного механика судна и старшего электромеханика. Без лишних пояснений после осмотра состояния дел с ремонтом электрических машин в необычных условиях главный инженер парокходства подписал мой рапорт, но с добавлением дополнительного нуля. Всё-таки надо было возвращать долг соседям, взятый под честное слово. Так и перезимовали в ремонте, но главные электрические машины были готовы по выходу судна из ремонта на Канонерском судоремонтном заводе.

Говорить о том, что при замене набора корпуса судна и его наружной обшивки образовался большой объём сварочных работ, наверное, излишне, читателю и так понятно. И ясно то, что пожароопасность при выполнении этих работ была велика. Поэтому из состава экипажа была назначена специальная вахта по обеспечению противопожарной безопасности корабля.

Последствия дрейфа «Оби» сильно сказались на состоянии судовых систем, особенно это отразилось на балластных трубопроводах и системе обогрева донных танков, подвергшихся замерзанию труб, проходящих через балластные танки и танки запасов пресной воды. Но нельзя снимать со счётов и производимые взрывы тротильных шашек при попытках освобождения судна от сжатий льда.

Становится понятно, что объём работ по восстановлению судовых систем, ремонту главных машин и вспомогательных механизмов дизель-электрохода «Обь» после его трёхмесячного дрейфа во льдах был большим во всех отношениях, а по продолжительности нахождения корабля на судоремонтном заводе это составляло около пяти месяцев. Надо отдать должное пониманию руководством Канонерского завода в лице его директора Могунова Евгения Леонидовича тех задач, которые были поставлены перед заводом. Следует отметить профессио-

нализм инженерно-технических специалистов завода: старшего строителя Александра Николаевича Малютина, мастера Михаила Михайловича Суханова и других, вложивших немало труда в выполнение заказа по подготовке «Оби» к дальним плаваниям.

Наконец, работы ремонтные завершены Канонерским заводом, и дизель-электроход вышел самостоятельно на ходовые испытания.

Была настоящая зимняя погода с крещенскими морозами. Морской канал порта Ленинград был скован льдом. Движение судов по входу в порт и выходу осуществлялось только под проводкой ледоколов. После выполнения программы швартовых испытаний главных дизель-генераторов на заводском причале появилась некоторая уверенность, что «Обь», как и прежде, преодолеет самостоятельно смерзшийся лёд Морского канала по выходу судна из порта в Финский залив для выполнения основных испытаний энергетической установки корабля на различных режимах работы СЭУ.

Действительно, несмотря на неполную нагрузку на главные машины, следуя программе испытаний, «Обь» уверенно шла своим ходом без ледокольной опеки и без каких-либо остановок в канале из-за льда. Миновав Кронштадт, судно вышло в Финский залив в намеченный район испытаний. Завершив выполнение обширной программы ходовых испытаний, устранив незначительные замечания по работе механизмов, судно возвратилось в порт Ленинград. Оставалось подписать Инспекцией Морского Регистра судовые документы на годность к дальнейшей эксплуатации с подтверждением ледового Класса корабля УЛА (Усиленный ледовый Арктический).

Так закончилась моя очередная служба на «Оби», дела капитана и командование кораблём сдал возвратившемуся из отпуска моему товарищу Сергею Ивановичу Волкову, но со славным кораблём ещё придётся встретиться при не совсем обычных обстоятельствах.

После небольшого отпуска я получил назначение капитаном на теплоход «Иван Москвин», судно из так называемой серии типа «артист», которых насчитывалось пять единиц.

Небольшая справка. Эти суда были построены по заказу Министерства морского флота СССР и входили в состав Балтийского морского пароходства.

Это были по тем временам прекрасные мореходы. Суда имели высокий надводный борт, а это немаловажно для океанского плавания. Исходя из их размеров, обладали довольно мощным главным двигателем и прочным корпусом. Эти данные судов позволяли эксплуатировать их в период летней арктической навигации в высокоширотных снабженческих рейсах в Арктике, находясь в аренде Мурманского морского пароходства, куда их впоследствии передали из состава флота Балтийского пароходства.

Работая на дизель-электроходе «Обь» в антарктических рейсах, о существовании этих судов в нашем пароходстве я имел смутное представление. И надо же, судьба свела меня с этими замечательными судами на несколько лет. Учитывая их привлекательность на международных перевозках экспортно-импортных грузов, Мурманское пароходство определило этих «артистов» на вновь со-

зданной судоходной линии «Поларктик». Эта линия определяла работу судов пароходства по перевозке грузов между портами Европы, Канады и Соединённых Штатов Америки. В порты США, находящиеся на Великих Американских Озёрах, доступ морских судов, как известно, происходит через канадские воды и знаменитую транспортную систему «Сивей» (Seaway). Таким образом, морские суда через названную систему и озера Онтарио, Эри, Гурон и Мичиган с Верхним Озером достигали такие порты США как Кливленд, Детройт, Чикаго, Миллуоки и другие. Канадскими портами для наших судов были Галифакс, Сент Джонс, Бекамо, порт Альфред, Квебек, Три Риверс, Сорель, Монреаль, Веллингтон, Сандер Бэй и другие.

В Европе портами захода наших судов являлись большинство портов Англии, Франции, Германии, Бельгии, Голландии, Швеции и Польши. А в прошлые шестидесятые годы суда нашего пароходства заходили в ряд портов Средиземноморья.

Такова была неполная география плаваний судов Мурманского пароходства, включая и суда типа «артист», на которых мне посчастливилось работать. Надо отметить, что работа на этих судах для моряков была интересна и, пожалуй, можно сказать, являлась престижной, если учесть, что экипажи были в основном постоянны.

Моя работа на теплоходе «Иван Москвин» уже продолжалась второй год. После определённых рейсов на канадской линии судно возвратилось в Мурманск, где предстояла выгрузка. Прибывший работник Службы эксплуатации пароходства вкратце информировал о дальнейших перспективах работы судна, о предстоящем небольшом ремонте с докованием для очередного освидетельствования судна Инспекцией морского Регистра. Казалось бы, что всё было ясно, как и то, что нахождение судна в Мурманске составит около месяца. Однако в своей информации «эксплуатационник» что-то не договаривал в отношении моей персоны. Мне же казалось, что он скрывает что-то от меня. Как бы то ни было, но с наступлением рабочего дня в понедельник все прояснилось.

Утром мне на борт судна позвонили из Службы мореплавания пароходства и сообщили, что сегодня состоится заседание Совета пароходства, на которое мне следует прибыть. Это было настолько неожиданно для меня, к тому же меня беспокоила травма ноги, что не позволяло прибыть в пароходство. Пришлось пояснять эти обстоятельства, что и как. Тем не менее, Совет состоялся без моего присутствия, а о результате его, касающегося моей персоны, рассказал прибывший на борт судна заместитель начальника пароходства по кадрам Иван Николаевич Кудрявин. Кстати сказать, после своих первых трёх антарктических рейсов мне посчастливилось работать на так называемом «домашнем» пароходе «Адам Мицкевич», где капитаном был Иван Николаевич, слывший как прекрасный специалист, обаятельный человек и большой юморист. Приятно было с ним работать именно на этом пароходе, выполнявшем короткие рейсы между Мурманском и портами Европы, поэтому он и назывался моряками любовно домашним.

Но возвратимся к обстоятельствам, связанным с новым назначением.

Шла подготовка к Двадцатой советской антарктической экспедиции, в состав

кораблей которой был включён и дизель-электроход «Обь», находившийся в то время в порту. Но «Обь» стояла на Мурманском судоремонтном заводе, проходя небольшой ремонт перед очередным антарктическим рейсом.

Заместитель начальника пароходства сообщил следующее: «На основании Решения Совета пароходства и по согласованию с Министерством морского флота и обкомом КПСС (так это раньше было) ты назначаешься капитаном дизель-электрохода «Обь», а мне предложено ознакомить с Решением и перевезти тебя с теплохода «Иван Москвин»

на дизель-электроход «Обь». Вот такие дела!» Как говорится, комментарии излишни!

Прибыл на Мурманский судоремонтный завод, на причале которого, стояла «Обь», где меня на удивление дружно встретили старшие командиры. Я понимал, что у каждого из них имеется ряд вопросов, среди которых, надо полагать, были проблематичные. Но чтобы разобраться в их сути, следовало для начала принять дела капитана. Но дела капитана и командование «Обью» я принимал не у Сергея Ивановича Волкова, как закреплённого капитана судна. С отбытием Сергея Ивановича в отпуск его подменял временно известный полярный капитан Анатолий Назарьев, находившийся тогда на пенсии. В настоящее время его имя носит один из больших кораблей Мурманского пароходства.

Прошло уже более двух лет, как я ушёл с «Оби» после подмены С. И. Волкова.

Он, будучи рачительным капитаном и руководителем большого экипажа, всё «добро», оставшееся после предыдущего ремонта от моей сдачи судна, сохранил, опечатав в надлежащем месте, недоступном для других, кроме капитана. Под «добром» понимался довольно солидный запас спирта, предназначенного для технических нужд.

Приняв дела капитана на «Оби», мне пришлось убедиться, что главной проблемой у главного механика Геннадия Петровича Ежова являлось отсутствие надлежащих запасных частей для главных дизель-генераторов. На складе пароходства, к сожалению, таковые отсутствовали из-за задержки их доставки по импорту. А это грозило срывом планового выхода судна из Мурманска в очередной антарктический рейс. Возник вечный вопрос - что делать?! Механики продолжали самостоятельно поиск необходимого на заводе и это дало свои результаты. Исходя из оставшегося небольшого срока до окончания ремонта судна, надо было срочно решать проблему. Но решение это было весьма необычным.

Суть разрешения проблемы заключалась в следующем. По соседству на этом же заводе стоял однотипный дизель-электроход «Байкал», ранее входивший в состав флота Мурманского пароходства, но позже был передан Северному Флоту СССР. На его борту имелся предостаточный запас интересующих запчастей, но получить их официально по акту передачи исключалось. Получение запчастей возможно было только по бартеру. Это слово в то время ещё не было известно в нашем лексиконе и надо было разобраться в этом в первую очередь мне как капитану. Тогда я вспомнил о наличии нашего «добра», которое могло быть использовано только в исключительно технических нуждах. Нужда эта для «Оби» была очевидна и закрывать её следовало немедленно. Это было банально просто, на-



Диксон-86. Штаб. Писатель В.В.Конецкий слева от меня и сотрудники штаба морских операций.

личие сохранённого «добра» оказалось своевременным в нужном месте и в нужный момент. Проблема с ремонтом главных машин корабля были решена. Предрейсовый ремонт «Оби» шёл к завершению, о чём я докладывал руководству пароходства, беспокоившемуся не меньше капитана о намеченных сроках выхода судна из Мурманска.

Дело – делом, но мне хотелось выяснить причину отказа Сергея Ивановича идти в очередной поход к берегам Белого континента. Я полагал, что он имел неиспользованный отпуск. Во-вторых, наверное, сказывалось пережитое им, как лицом, отвечающим за безопасность корабля и жизнь экипажа в период трёхмесячного героического дрейфа «Оби» в антарктических льдах в Восемнадцатой экспедиции. Не всё было так просто тогда, даже нашлись, к сожалению, в то тяжелое для судна время люди из членов экипажа, вносившие панику, создавая тем самым негативную атмосферу в жизни коллектива моряков и полярников, находившихся на борту судна. И капитану «Оби» Сергею Ивановичу Волкову надо было ещё найти то мужество, чтобы избавиться от таковых, пересадив их на другой корабль с последующей отправкой на родину самолётом из Новой Зеландии.

Полагаю, эти мотивы послужили Сергею Ивановичу основой отказа от очередного антарктического рейса в составе Двадцатой САЭ.

Взвесив всё это, и несмотря на моё, как я считал в то время, престижное на-

значение капитаном «Оби» в антарктический рейс, я начал выстраивать наш телефонный разговор с Сергеем Ивановичем. В процессе нашего разговора я деликатно сводил его к осознанию

Сергеем Ивановичем важности 20-й САЭ и участия в ней именно его в качестве капитана «Оби», как наиболее опытного полярного капитана. Следует отметить, что эта экспедиция являлась юбилейной, и мне представлялось - экипаж «Оби» должен был возглавить С.И.Волков. Может быть, я в чём-то ошибался в то время, но другого мнения у меня не было. При всём при этом мне следовало учесть и свои личные планы учёбы в аспирантуре.

Как бы то ни было, мне удалось убедить Сергея Ивановича в своих доводах возвратиться из отпуска и быть готовым к выходу «Оби» из Мурманска. Для меня же началась обычная подготовка судна к длительному антарктическому рейсу, а это – формирование экипажа, получение необходимого технического снабжения и продовольствия. Готовность судна к выходу в намеченные сроки уже не вызывала сомнений, о чём мною было доложено в пароходстве.

Руководство Мурманского пароходства не возражало о возвращении из отпуска капитана С.И.Волкова и о принятии им дел капитана на дизель-электроходе «Обь». На этом и порешили – я сдал командование этим славным кораблём своему прибывшему другу.

Получилось так, что дела капитана теплохода «Иван Москвин» оставались фактически за мной, а на время моего временного отсутствия их исполнял старший помощник капитана. Тем более теплоход находился на том же заводе рядом с «Обью», поэтому моё возвращение на «Иван Москвин» выглядело естественным. До выхода судна в рейс на канадскую линию оставалось дней десять и руководство пароходства позволило мне отдохнуть, съездить в Ленинград.

Вскоре в Ленинград прибыл дизель-электроход «Обь» под погрузку экспедиционных грузов и для принятия на борт пассажиров из числа полярников 20-й САЭ и лётчиков антарктического авиаотряда с техникой. Я не мог не прийти на борт корабля, чтобы не проводить своих товарищей по многолетней службе на «Оби»...

Этот рейс в Антарктику для дизель-электрохода «Обь» был по счёту девятнадцатым и последним. По продолжительности он был сравнительно коротким. Однако по неприятностям, сопутствующим плаванию корабля, из воспоминаний очевидцев, рейс был необычным. В процессе антарктического плавания полоса неудач возникала одна за другой. Хотя они и носили характер несущественный, но каким-то образом негативно сказывались на работе экипажа, тем более отражались на капитане, который, наверное, ещё не оправился от воспоминаний о тяжёлом ледовом дрейфе «Оби» в Антарктике.

Как бы то ни было, «Обь» возвратилась в Ленинград из своего последнего антарктического рейса с приспущенным флагом. Скончался ветеран судна, участник шестнадцати антарктических рейсов, Почётный полярник и орденоносец, первый помощник капитана Виктор Алексеевич Ткачёв. Печальное известие пришло на борт «Оби», когда она уже зашла в порт Ленинград и швартовалась. На пути возвращения «Оби» к родным берегам при заходе в порт Лас Пальмас на

Канарских Островах Виктор Алексеевич почувствовал недомогание и по совету консилиума врачей, находящихся на борту, он был доставлен в местный госпиталь, где оставался до окончания излечения. Однако спасти Виктора Алексеевича уже не удалось.

Так ушёл из жизни наш старший товарищ, замечательный человек и моряк, отдавший свою жизнь флоту и работе на «Оби» девятнадцать лет. Вечная Память ему!

После Двадцатой советской антарктической экспедиции (в 19-й САЭ судно не участвовало из-за длительного ремонта после ледового дрейфа) прославленный дизель-электроход «Обь», учитывая возраст и естественный износ корпуса и механизмов при постоянной эксплуатации корабля в тяжёлых льдах Арктики и Антарктики более двадцати лет, был переведен на работу флота пароходства в качестве обычного грузового судна, капитаном которого оставался уже известный полярный капитан С.И.Волков.

Казалось бы, следовало закончить повествование о славном корабле, названном именем нашей могучей реки Обь, о моей детской мечте побывать в Антарктиде и стать капитаном на этом легендарном судне; об исследованиях на Белом континенте и открытии на его берегах советских полярных станций. Но осталась ещё одна, фактически не открытая из-за её труднодоступности, полярная станция.

«ГИЖИГА» ВМЕСТО «ОБИ»

Накануне

После работы на теплоходе «Иван Москвин» я получил новое назначение на однотипный теплоход «Станиславский», являвшийся головным судном в этой серии судов «артист».

Работа на судах этого типа, как вы заметили, была довольно интересной — океанские рейсы до Великих Американских Озёр, встречи с интересными людьми и масса впечатлений. Казалось бы, желать другой работы и не следует, хотя имелись свои специфические трудности, но они были не сравнимы с плаваниями в Антарктику, о которых можно было только вспоминать. Однако судьба внесла свои коррективы.

Прошло четыре года после моего ухода с дизель-электрохода «Обь» перед её отплытием в Двадцатую САЭ. Работая на теплоходе «Станиславский», возвращались с канадской линии на Балтику в конце октября 1979 года. Пройдя датский пролив Большой Бельт с севера на юг, встретили советское судно типа «Амгуэма» отечественной постройки прошлых лет конца шестидесятых годов. Последним из них в этой большой серии судов было научно-исследовательское судно «Михаил Сомов», принадлежащее Научно-исследовательскому Институту Арктики и Антарктики. С этим судном приходилось часто встречаться, работая на «Оби» в антарктических водах, и тем более быть хорошо знакомым с капитаном Михаилом Ермолаевичем Михайловым. Но после запроса по радиосвязи судно назвалось дизель-электроходом «Оленёк» и у него не было вопросов в наш адрес.

Обычно при таких встречах было принято между советскими судами произво-

дить обмен информацией по навигационной обстановке в датских проливах. Чем это было вызвано? Дело в том, что плавание больших морских судов, особенно проливом Большой Бельт, да ещё без лоцмана требует от капитана знаний местных условий и правил. На то время довольно сложным участком при недостаточном навигационном ограждении являлась узость пролива в районе датского порта Корсёр. Здесь фарватер, предназначенный для двустороннего движения транзитных судов, не имел разделительной полосы. Кроме того, на траверзе порта Корсёр имелось интенсивное паромное сообщение поперёк трассы туда и обратно, что представляло серьёзное затруднение для прохода транзитных судов на этом участке пролива как на север, так и на юг, особенно в условиях плохой видимости.

Таким образом, проход морских судов через этот и другие датские проливы сопряжён с чётким выполнением капитанами Международных Правил обеспечения безопасности мореплавания и местных правил плавания в узкостях датских проливов.

Судоводители дизель-электрохода «Оленёк» не стали задавать каких-либо вопросов по проливам, только сообщили, что судно принадлежит Дальневосточному ордену Трудового Красного Знамени морскому пароходству и следует в Антарктиду по выполнению правительственного задания. Но это было сказано с большим пафосом. Ну что ж, уважаемые коллеги, если это так, то пожелаем вам счастливого плавания и благополучного возвращения! На этом и разошлись два корабля на параллельных курсах.

В соответствии с указанием пароходства возможность проведения необходимого докования судна предоставлялась на Рижском судоремонтном заводе, куда теплоход «Станиславский» и последовал. По прибытию в Ригу судно сразу было поставлено в плавучий док завода. Предстояла обычная рутинная работа осмотра винто-рулевой группы, состояния корпуса и покраски его подводной части.

Накануне бывшего праздника Октября на борт судна традиционно прибывали жёны моряков, а некоторые с детьми, в том числе и моя жена Галина Николаевна с дочерью и сыном. После встречи семьи я заехал попутно в агентствующую компанию Трансфлот за корреспонденцией в адрес судна, которую по прибытию на борт отдал начальнику судовой радиостанции и первому помощнику капитана. Надо отметить, что экипаж моего судна был на редкость хорошим коллективом моряков, некоторые из них здесь уже работали более десяти лет, являясь ветеранами и наставниками молодых членов экипажа.

По сложившейся традиции, исходя из обстановки, в некоторые праздники при стоянке судна в одном из советских портов по прибытии жён моряков устраивался небольшой вечер отдыха экипажа, кроме вахтенной службы, с соблюдением всех правил техники безопасности и так далее. На фоне художественной самодеятельности судна эта форма проведения культурного мероприятия в экипаже давала свои положительные результаты: позволяла сплотить экипаж, проявить таланты моряков и отдохнуть им по возможности перед дальним плаванием. Ну и немаловажно – исключить некоторые рецидивы членов экипажа за период стоянки судна в порту.

В течение этого вечера отдыха наш радист вручает мне поздравительные радиограммы, пришедшие от наших коллег однотипных теплоходов серии «артист», которые и были зачитаны всем присутствующим. Но в числе поздравительных радиограмм были получены две криптограммы, из которых одна, по всей вероятности, могла быть известна, но другая вызывала определённый интерес.

Пришлось оставить хорошее мероприятие и заняться расшифровкой полученных криптограмм. Первая из них касалась праздника Октября, как и ожидалось, носила идеологический характер. Другая криптограмма была адресована персонально мне, из которой следовало, что таким-то приказом я назначаюсь капитаном судна, идущим в спецрейс. Какое судно, какой спецрейс? Это пока не было известно.

После получения известия о своём новом предстоящем назначении я посоветовал жене собираться с детьми и возвращаться домой. Я понимал, что она думала, а перед отъездом сказала: «Юра! Может быть, ты откажешься и останешься на «Станиславском!?»... Она также понимала и то, что однажды четыре года назад я отказался идти капитаном на «Оби» в 20-ю САЭ и настоящий отказ будет уже выглядеть весьма некорректным. Моё новое назначение она воспринимала нежелательно, считая его опасным, тем более, на фоне услышанного о какой-то аварии. Наверное, так уж повелось издревле жёнам мореходов воспринимать подобное!

Размышляя о неожиданном неизвестном назначении, я вспомнил следующее. Будучи в Трансфлоте, неожиданно встретил там нашего бывшего начальника отдела кадров пароходства уважаемого Анатолия Фёдоровича Епифанова, который поведал мне о совсем недавно происшедшей катастрофе с советским судном в датских проливах. Однако названия он точно не мог сказать, да и говорить мы не могли больше, он торопился по делам. Вспомнив об этом разговоре, я почему-то подумал о встретившемся с нами перед проливом Большой Бельт дизель-электроходе «Оленёк». Неужели с ним...?!

Просматривая телевизионную программу, истина вскоре прояснилась в разделе о чрезвычайных событиях. Через датское телевидение показали кадры съёмки горящего в датских проливах советского судна, им оказался дизель-электроход «Оленёк». Это даже трудно представить, что такое может произойти с кораблём, только что начинавшим свой путь в далёкую Антарктиду!

Действительно, произошла трагедия в проливе Большой Бельт недалеко от датского порта Корсёр. Следуя в проливе с юга на север, в условиях ограниченной видимости, он столкнулся с другим судном, которое шло в противоположном направлении. Катастрофа произошла в результате нарушения судоводителями дизель-электрохода «Оленёк» Международных Правил плавания для морских судов (МППСС). Как оказалось, «Оленёк» вышел на встречную полосу движения судов. Именно по этой, своей, полосе следовал в противоположном направлении на юг большой советский танкер «Генерал Шкодунович», принадлежавший Новороссийскому морскому пароходству. Предпринятые судоводителями танкера меры по предотвращению аварии не позволили исключить столкновения судов.

Последствия этой катастрофы были ужасны, не говоря о разрушения «Олень-

ка» и повреждениях танкера. Пожар, охвативший «Оленёк», полыхал длительное время. Те страшные клипы не раз проходили в новостях телевизионных компаний Европы. На «Оленьке» имелись четверо погибших (трое членов экипажа и один полярник). К счастью, огонь не достиг первого трюма, где находился авиационный керосин и другие огнеопасные нефтепродукты, от которых бы неминуемо образовался взрыв. Немыслимо представить даже на миг эту мрачную картину. А ведь причина трагедии была банальна – преступная самоуверенность и беспечность старших командиров (капитана, его дублёра, старшего помощника капитана), находившихся на ходовом мостике корабля и устранившихся самым халатным образом от исполнения своих прямых обязанностей по обеспечению безопасности мореплавания. Как было установлено, и как ни странно, единственный младший штурман, находившийся тоже на мостике в тот роковой момент, доложил о нахождении судна на встречной полосе движения, но увы...!

Нет необходимости описывать в деталях эту катастрофу и её расследование. В случившемся был обвинён капитан дизель-электрохода «Оленёк» и осуждён. Само же судно с уцелевшим грузом было отбуксировано в Ленинград и представляло собой металлолом.

Моя семья уехала в Ленинград, я оставался в раздумье, ожидая конкретного назначения. Оно вскоре пришло уже открытой связью, что назначаюсь на дизель-электроход «Гижига», а теплоход «Станиславский» передать в командование вновь назначенному капитану. Всё стало ясно. Придётся расставаться со своим экипажем. Но не прошло и пары дней, как получил следующую радиogramму из пароходства, что с получением настоящей дела капитана сдать временно своему старшему помощнику, а самому вылететь в Мурманск. Так начинался первый этап подготовки дальнего похода к берегам Антарктиды.

На этом этапе мне представлялось необходимым встретиться с руководством антарктической экспедиции, поскольку мне не был известен план очередной Двадцать пятой советской антарктической экспедиции, её задачах, исходя из которых следовало и готовить дизель-электроход «Гижига». Взяв авиабилет на Ленинград, я позвонил в институт Арктики и Антарктики о своём вылете из Риги, меня заверили, что встретят в аэропорту. Действительно, по прилёту самолёта на Командантский аэродром меня встретила институтская «Волга» и доставила к руководству экспедиции.

Оказалось, что начальником 25-й советской антарктической экспедиции назначен наш добрый знакомый по прошлым экспедициям, опытнейший полярник, кандидат географических наук и Герой Социалистического Труда Николай Александрович Корнилов. Но, к сожалению, застать его уже не удалось. Он вместе с основной группой полярников отправился к берегам Белого континента на пассажирском лайнере Черноморского морского пароходства теплоходе «Башкирия», который уже пересёк экватор, находясь под созвездием Южного Креста.

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 последовал вопрос: «Когда «Гижига» будет выходить в Антарктику?» Вопрос был хорош! Но на него, пожалуй, в ту пору по ряду причин никто не мог точно ответить. Во-первых, «Гижига» была ещё в Арктике. Во-вторых, неизвестно каково состояние её главных машин и в целом состояние корабля. Кроме того, требовалось дооборудование судна с учётом увеличенного штатного расписания экипажа и принятия на борт группы полярников (около сорока человек) и ещё целый ряд не маловажных вопросов, с которыми мне и старшему комсоставу предстояло разобраться на месте. Из института я позвонил в пароходство, спросив, где находится «Гижига» и ее предполагаемое прибытие в Мурманск. Ответ был – через пару дней будет в порту.

Таким образом, первоочередной задачей до отхода судна в Антарктику была подготовка его в Мурманске в сжатые сроки и подача в Ленинград под погрузку.

После общения с руководством антарктической экспедиции предстояла встреча с директором ААНИИ академиком, Героем Социалистического Труда Алексеем Фёдоровичем Трёшниковым. Несмотря на все регалии, титулы и его занятость, Алексей Фёдорович, известнейший полярник, неоднократно побывавший в полярных областях и посетивший оба полюса нашей планеты, оказался довольно приветливым и располагавшим к себе человеком. Встретив нас в своем кабинете знаменитого старого здания на Фонтанке, он внимательно выслушал информацию о предстоящем вводе в состав флота 25-й САЭ дизель-электрохода «Гижига» вместо погибшего «Оленька». Было понятно всем, что трагедия с судном тяжело отразилась на организации этой очередной антарктической экспедиции, ставилось под сомнение выполнение поставленных перед ней задач. Располагая большим авторитетом и административным ресурсом, Алексей Фёдорович в тот момент мог помочь только советом и добрым словом, попросив сделать всё возможное, чтобы не допустить срыва плана 25-й САЭ.

Исходя из личного накопленного опыта плаваний на дизель-электроходе «Обь» в составе антарктических экспедиций и располагая сведениями об оснащении судов Министерства морского флота СССР, я вынужден был поставить перед Алексеем Фёдоровичем вопрос об установке на «Гижиге» спутниковой навигационной аппаратуры, доселе отсутствовавшей на судах ММФ. Поздний уход судна в южные высокие широты, а соответственно и выполнение поставленных задач 25-й САЭ, требовали определённого пересмотра экипировки экспедиционных судов, не отказываясь, конечно, и от традиционных средств навигации. Было бы нетактично и неуместно с моей стороны требовать от ААНИИ поставки таковой аппаратуры. С гибелью «Оленька» сгорела значительная часть экспедиционного груза, оборудование и прочее, при этом следует заметить, что на то время это были невосполнимые потери, поскольку фонды экспедиции, что бы не говорилось, уже оказались исчерпаны.

Однако я попросил Алексея Фёдоровича поддержать меня перед Мурманским пароходством и Министерством морского флота в поставленном вопросе и оказать посильное содействие в его решении. Мною был получен положительной ответ.

На этом запланированная встреча в Ленинграде с руководством САЭ и дирек-

тором ААНИИ закончилась с некоторой ясностью возникших проблем, которые стали перед мною, как капитаном, улетающим через день в Мурманск.

Несмотря на снегопад, самолёт благополучно прибыл в аэропорт Мурмаши, откуда я без задержки приехал на автомашине пароходства в морской порт Мурманска. Хотя диспетчер пароходства заверил, что «Гижига» уже стоит в порту, но на самом деле она была на рейде, поскольку от предназначенного для неё причала ещё отводили другое судно. Сколько времени оставалось ждать - неизвестно. Было уже поздно и я попросил швартовщиков с подходом «Гижиги» к причалу занести на борт мой чемодан и передать вахтенной службе, а сам уехал в гостиницу.

На следующее утро прибыл в пароходство, чтобы получить некоторую информацию от Службы эксплуатации и встретиться с начальником Службы безопасности мореплавания (он же заместитель начальника пароходства) Иваном Павловичем Лопатиным.

Как оказалось, после гибели дизель-электрохода «Оленёк» в конце октября руководство Института Арктики и Антарктики срочно обратилось в Мурманское морское пароходство о выделении однотипного судна в состав 25-й антарктической экспедиции. В составе флота пароходства судов этого типа «Амгузма» было три корабля: дизель-электроходы «Павел Понамарёв», «Гижига» и «Наварин», из которых последний уже был в 17-й и 18-й советских антарктических экспедициях. Однако на то время самым подходящим, если учитывать наличие на судне вертолётной площадки и недалёкое нахождение в географическом отношении, оказалась «Гижига». Но она выполняла высокоширотный снабженческий рейс в Арктике, обеспечивая в проливе Вилькицкого полярную станцию Солнечная. Исходя из сложной ситуации, в которой очутилась 25-я антарктическая экспедиция, руководство Мурманского пароходства с пониманием отнеслось к запросу ААНИИ. Дизель-электроход «Гижига» был выведен из пролива Вилькицкого с помощью атомного ледокола «Ленин» на Диксон, где оставшийся груз для Солнечной был выгружен в порту. Но самое главное, что судно с окончанием текущего года должно было становиться в ремонт на класс Регистра. Такая вот предыстория с «Гижигой» была на тот момент.

Состоялся большой разговор с начальником Службы безопасности мореплавания по предстоящей подготовке «Гижиги» к антарктическому плаванию, о необходимости установке на судне приёмоиндикатора спутниковой навигации. Главный штурман пароходства Денис Владимирович Ветчинин посоветовал остановиться на новейшей модели «Магновокс» МХ 1105, изготавливаемой в США. Этот вопрос следовало изучить далее, кавалерийским наскоком здесь не проходило.

Выйдя в коридор верхнего этажа пароходства, из окна которого открывался вид на весь Мурманский морской порт с его рейдом, я спросил у капитана-наставника Службы Павла Петровича: «Что это за пароход стоит у причала с довольно значительным креном?» Ответ последовал, что, мол, иди и разбирайся с этим сам, это твоё судно. Всё больше и больше накапливалось вопросов по судну и, как говорил один из персонажей кинофильма «Танкер Дербент», надо что-то делать!

Командовал «Гижигой» в то время мой старый знакомый Юрий Георгиевич Коваленко.

Принимая у него дела, мне предстояло, как ни как, задать вопрос о дублёре капитана. Мне представлялось, что он откажется от этого предложения, и это так и получилось впоследствии. Вот с такими размышлениями я прибыл на борт судна.

Действительно, крен судна был изрядным, вахтенный не смог объяснить причину этого. Мой чемодан, оставленный ночью для передачи в каюту капитана, был брошен на палубе, как абсолютно ненужная вещь. Из таких мелочей стало складываться первое впечатление об организации службы на «Гижиге», на которой мне довелось быть на подмене еще более шести лет назад.



МИ-8 на припайном льду

Приняв дела и вступив в командование дизель-электроходом «Гижиги», предстояло решать кадровый вопрос, времени было в обрез. Прежде всего, следовало определиться со старшим комсоставом. Главным механиком был Огурцов Николай Петрович, мой старый знакомый по работе на дизель-электроходе «Рионгэс», участник Первой комплексной антарктической экспедиции на «Оби». Силовую энергетическую установку судна он знал превосходно, к своим механикам и электромеханикам претензий не имел.

Кадровики пароходства подыскивали кандидатуру старшего помощника капитана. Я рекомендовал своих бывших старпомов по теплоходам «Углеуральск» и «Станиславский». Один из них, Роман Владимирович Иванов, оставался на «Станиславском», будучи и врио капитана на нём. Другой же, Борис Иванович

Марков, оказался неподалеку, и он, соответственно, получил назначение на «Гижигу».

Оставался вопрос о первом помощнике капитана. Посоветовался с председа-

телем комитета плавсостава пароходства Борисом Фёдоровичем Анисько. Он рекомендовал моего бывшего замполита Анатолия Платоновича Хоменко, с которым мы работали на «Станиславском», но он оказался где-то далеко в отпуске. Другой рекомендованной кандидатурой был Пётр Иванович Заец. На нём и остановились. Как оказалось после, не напрасно. Пётр Иванович показал себя опытным моряком и прекрасным человеком, что немаловажно для этой категории специалистов.

Из состава бывшего экипажа дизель-электрохода «Обь» по моей просьбе получили назначения: начальник судовой радиостанции Юрий Васильевич Пулькин, завпрод и инспектор 1-й части Борис Дмитриевич Фролов, старший моторист Геннадий Григорьевич Рогов. Все они неоднократно участвовали в антарктических экспедициях на борту «Оби», а Геннадий Григорьевич - в девятнадцати экспедициях. Своё пятидесятилетие он встретил на борту дизель-электрохода «Гижига», уже побывав в Антарктиде в двадцатый раз.

Боцманом на «Гижигу» был назначен Владимир Маркович Кухар, работавший со мной на теплоходах «Иван Москвин» и «Станиславский», опытный специалист и мастер на все руки.

По прибытию в Мурманск мною был представлен проект антарктического штатного расписания дизель-электрохода «Гижиги», который в целом был аналогом для «Оби» и был утверждён за небольшим исключением. Численность этого расписания составляла 64 человека и работникам кадров приходилось оперативно решать его наполняемость, исходя из дефицита времени и наличия необходимых специалистов: поваров, пекаря, официантов, прачки, судового врача-хирурга. Последним по рекомендации заведующего поликлиникой плавсостава был назначен Владимир Калашников.

В штат из трёх водолазов были откомандированы специалисты Аварийно-спасательного отряда пароходства.

Дублёром капитана был назначен Александр Фёдорович Чухнов, опытный моряк, неоднократно работавший в Арктике. Мы с ним были давно знакомы по совместной работе на дизель-электроходе «Рионгэс».

Кроме старпома и дублёра капитана, судоводителями были назначены: второй штурман Борис Валентинович Маннов, третий штурман Павел Иванович Нью и четвёртый штурман Иван Иванович Чугунов. Из механиков: второй механик Лукин Геннадий Васильевич, третий механик Акишин Н.В., четвёртый механик Фёдоров В.А. Электромеханики: старший Никитенков Василий Фёдорович, второй Крылов В.М., третий Малофеев В.В., четвёртый Савинов А.Ю.. Радиооператоры - Большов В.П. и Кобзев К.М.. На этом и закончилось комплектование комсостава «Гижиги».

Но главной оставалась техническая сторона подготовки судна к выходу в антарктический рейс. Во-первых, требовались моточистка четырёх главных дизель-генераторов и ремонт вспомогательных механизмов судна. Во-вторых, необходимо было восстановить систему обогрева балластных танков, произвести чистку как питьевых, так и всех балластных танков с покрытием их поверхности цементным молоком для приёма и хранения полного запаса пресной воды.

В-третьих, произвести дооборудование жилых и служебных помещений для размещения увеличенной численности экипажа и приёма на борт около сорока членов экспедиции. Кроме того, надо было установить на палубе около вертолётной площадки две ёмкости под авиационный керосин для вертолётов МИ-8. И последнее – предъявить судно Инспекции Регистра для получения документов на плавание.

Все эти вопросы пришлось решать в срочном порядке, используя людские и технические резервы пароходства, плавмастерской и Мурманского СРЗ. Дооборудование судна пришлось решать с помощью дизель-электрохода «Обь», который уже после двадцатипятилетней эксплуатации был выведен из состава флота Мурманского пароходства и готовился к частичному разоружению. С этим вопросом я встречаюсь с Сергеем Ивановичем Волковым, последним капитаном «Оби» и моим другом. Зная, что было необходимо для «Гижиги» и чем располагал прославленный корабль, наш ветеран антарктических походов, стали снимать по указанию пароходства всё требуемое с «Оби» и устанавливать дополнительные спальные места на дизель-электроход «Гижига».

Большую работу с балластными танками и дооборудование помещений выполнили специалисты плавмастерской под руководством её директора Избицкого Антона Петровича.

В течение недельной стоянки в порту Мурманск работы велись авралом в три смены. Часть работ, которые не лимитировали выход судна, было принято решение выполнить береговыми специалистами плавмастерской пароходства на переходе Мурманск-Ленинград.

Перед отходом из Мурманска по морской традиции мы встретились с капитаном «Оби» Сергеем Ивановичем Волковым на товарищеском ужине в ресторане «Север». Эта встреча оказалась важной в достижении недоступной и до сих пор не открытой антарктической станции Русская. Сергей Иванович, анализируя два прошлых рейса в тот район, поведал следующее. По имевшимся на то время материалам метеорологической спутниковой информации в Море Амундсена наблюдался некоторый развал массива пакового льда в направлении с севера на юг. Этот развал просматривался где-то между меридианами 136 и 138 градусов западной долготы. Если это так, то есть вероятность прохода судна в этом сложном в ледовом отношении участка со стороны океана напрямую к мысу Беркс на Берегу Хобса, тем самым это позволит сократить время достижения «Гижигой» района строительства новой антарктической станции. Как впоследствии оказалось, это был ценнейший совет моего друга - полярного капитана.

В оставшийся последний день перед отходом судна на борт были доставлены два водо-погружных насоса с дизель-электрохода «Обь» со шлангами для перекачки пресной воды. Из службы связи пароходства доставили второй телетайп. Из СМТО пароходства привезли недостающую климатическую одежду, а из АСПТР – 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 закупки комплекта данной аппаратуры для судна я доложил

начальнику пароходства Владимиру Адамовичу Игнатьюку своим рапортом перед отходом из Мурманска.

Из-за отсутствия на складе СМТО четырёх спасательных плотов ПСН-10, последние пришлось заказывать на приход в Ленинград.

Мурманский Торгмортранс мог снабдить продовольствием только на сорок процентов, оставшиеся продукты придётся заказывать в одном из балтийских портов. Такая же ситуация складывалась и по бункеровке судовым топливом. Так выглядела готовность «Гижиги» к выходу из Мурманска в начале двадцатых чисел ноября и следовало спешить.

«ГИЖИГА» В СОСТАВЕ 25-Й САЭ – НАЧАЛО КРУГОСВЕТНОГО ПЛАВАНИЯ

В конце последнего дня стоянки на борт прибыло руководство пароходства во главе с заместителем начальника Иваном Павловичем Лопатыным. Кроме него пришли начальник отдела кадров А.В.Бондарев, секретарь парткома, председатели Комитета плавсостава и Баскомфлота порта Мурманск Б.Ф. Анисько и С.В.Храпов. Состоялся небольшой митинг по случаю провода в дальний рейс уже пятого по счёту корабля Мурманского пароходства, принимавшего активное участие в изучении Антарктиды. Было сказано немало добрых слов экипажу и напутствий с благополучным возвращением.

Вот и настал момент отхода дизель-электрохода «Гижига» в свой дальний рейс в составе Двадцать пятой советской антарктической экспедиции. Но по порту и Кольскому заливу с побережьем Баренцева моря объявлено штормовое предупреждение. Однако у борта судна уже стоят заказанные два буксира, и лоцман Евгений Михайлович Филичев на мостике. Надо было отходить, но если ветер будет усиливаться за 20 мсек, то придётся отстояться до утра в одной из бухт Кольского залива. Так оно и вышло, утром лоцмана пришлось сдавать раньше из-за значительного волнения в заливе. А сколько будет этих штормов и ураганов впереди за семь месяцев кругосветного плавания!

После выхода из Мурманска отправил радиogramму в адрес руководителя экспедиции Шаршова В.Е. о ходатайстве ААНИИ через Толстикова Е.Ф. перед Министром Морского Флота Т.Б. Гуженко о разрешении закупки приемоиндикатора спутниковой навигации типа

«Магновокс МХ – 1105» в счёт фонда Мурманского пароходства за 1980 год. О выходе судна также сообщил начальнику 25-й САЭ Н.А. Корнилову на теплоход «Башкирия».

Началась переписка о возможности бункеровки в портах Балтики. Порт Калининград ответил по этому вопросу отказом из-за отсутствия такого количества бункера. Запросил порт Клайпеда, ответ пришёл положительный, но с получением необходимого продовольствия в этом порту пришлось ждать.

В условиях штормов обогнули Скандинавию и ранним утром подошли к мысу Скаген. На смену ветрам и волнению пришли туманы в датских проливах с видимостью до двух кабельтов.

Четвёртый главный дизель-генератор СЭУ находился в стадии завершения его

ремонта, но шли на двух главных машинах. Следуя проливом Большой Белыт, вечером того же дня миновали опасный район порта Корсёр, где месяц назад погиб «Оленёк», а в конце суток уже были в Балтийском море.

В полночь на первое декабря прибыли на рейд порта Клайпеда, а утром уже стали на нефтебазу для приёмки дизельного топлива. За время бункеровки завпороду Борису Дмитриевичу Фролову удалось договориться о получении продуктов в порту. Магазин Торгмортранса Клайпеды полностью удовлетворил большую заявку судна, учтя наш продолжительно необычный рейс. 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 на приход в Ленинград. Туда же отправил заявку на Базу технического обслуживания флота об изготовлении двух недостающих коек и трёх рундуков в каюты пассажиров.

За период стоянки «Гижиги» на рейде порта Клайпеда на связь по радиостанции УКВ нас вызвал теплоход «Станиславский». Старший помощник капитана Роман Владимирович Иванов и первый помощник капитана Герасим Иванович Седунов от имени бывшего моего экипажа «Станиславский» пожелали нам счастливого плавания и благополучного возвращения.

03 декабря 1979 года в 21.30 судно ошвартовалось к причалу № 69 Ленинградского морского порта, где по корме стоял сгоревший дизель-электроход «Оленек», с которого предстояло принять часть уцелевшего груза 25-й САЭ, представлявшего собой стройматериал для станции Беллинсгаузен.

Поздние сроки выхода судна из Ленинграда в Антарктику сказывались на выполнении главной задачи 25-й САЭ – открытии новой антарктической полярной станции Русская на 75-м градусе южной широты в труднодоступном море Амундсена. В этом районе многолетние паковые льды создают серьезные трудности в подходе судна к материку и обратному выходу его, избегая ледовое пленение судна и его опасный дрейф среди айсбергов.

Понимая важность поставленной задачи с учетом сложившихся обстоятельств, руководство ААНИИ в лице директора А.Ф.Трешникова, заместителей Е.С.Короткевича и В.И.Сердюкова, а также заместителей начальника 25-й САЭ В.Е.Шаршова и В.А.Гулина приложили максимум внимания и заботы по срочному выходу «Гижиги».

Перед самым отходом судна из Ленинграда в антарктический рейс на борт «Гижиги» был доставлен из ААНИИ приёмоиндикатор спутниковой метеорологической системы. Это уже было хорошо, сказала помощь академика Алексея Фёдоровича Трёшникова! Приёмоиндикатор же навигационной спутниковой системы производства США в соответствии с моим рапортом и соответственным ходатайством ААНИИ перед Министром морского флота был разрешён к закупке в одном из портов захода судна на пути в Антарктиду.

Вечером 10 декабря 1979 года, имея на борту 63 члена экипажа плюс состав полярников двух антарктических станций в количестве 30 человек, в том числе морской отряд из 4-х человек и около 1000 тонн груза, дизель-электроход «Гижига» отошёл от причала Ленинградского порта. Учитывая, что в это время в порт

стал заходить караван судов под проводкой ледоколов при одностороннем движении по морскому каналу, вынужден был поставить судно на якорь на рейде Лесного порта, покрытого льдом. А утром следующего дня «Гижига», имея в работе четыре главных дизель-генератора, самостоятельно вышла из порта Ленинград в свой первый и последний антарктический рейс.

С большим дефицитом времени на переходе до Мирного дизель-электроход «Гижига» на траверзе Гибралтара был отвлечен на трое суток для оказания помощи подводной лодке четвёртой эскадры Северного Флота СССР, находящейся в автономии.

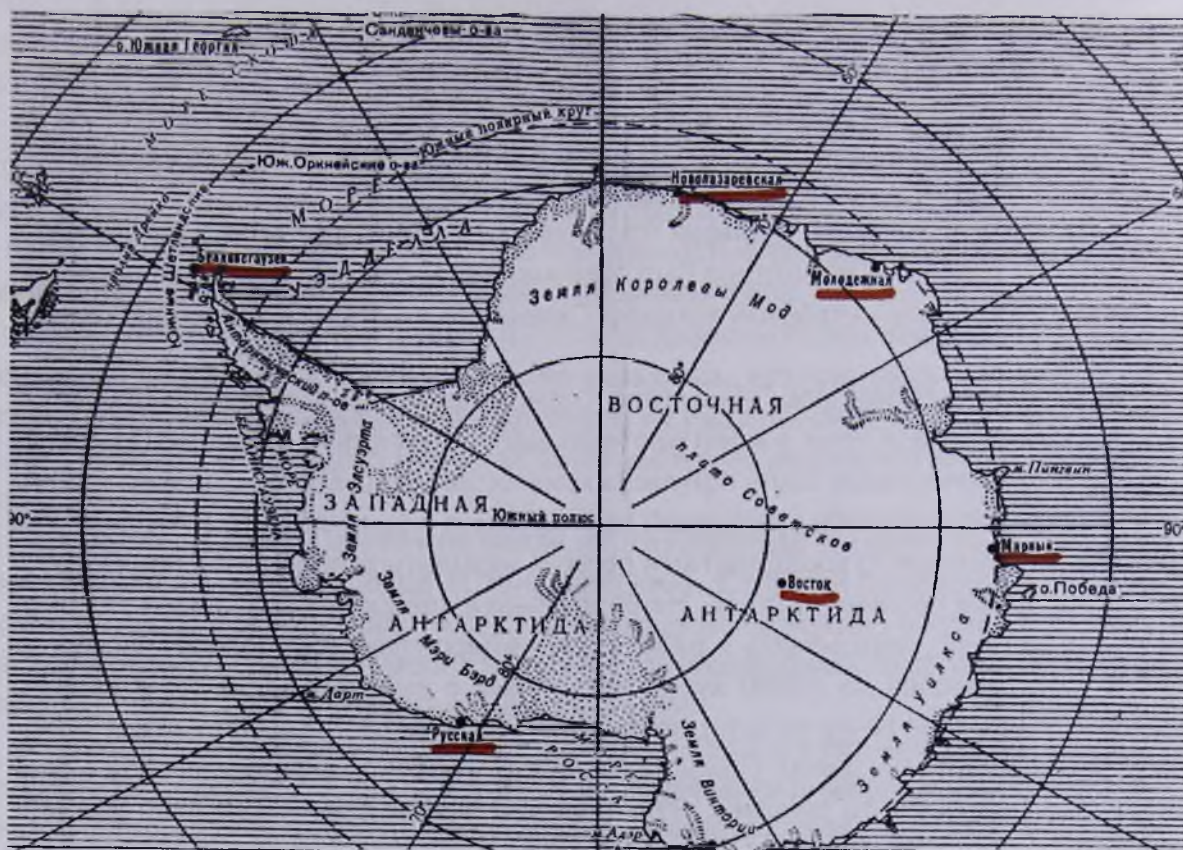
Уже миновали параллель Гибралтара, судно шло на двух машинах с полупопутным штормом. Среди ночи в моей каюте раздался телефонный звонок. По докладу инспектора спецсвязи была получена криптограмма из штаба Северного флота. Немедленно поднялся на ходовой мостик судна и выяснил, что в Атлантическом океане с такими-то координатами должна находиться подводная лодка, которой необходима срочная помощь. Не раздумывая, пришлось развернуться почти на обратный курс, подключить в работу все четыре главных машины, поскольку шторм уже оказался на новом курсе встречным с высотой волны 7-8 метров. Вышли в указанную точку, но штормовые условия не позволяли сблизиться с подлодкой для швартовки лагом. Пришлось сообщить в Штаб Северного Флота о следовании в новое место randevu. Этим местом был выбран Кадисский залив с нейтральными водами.

Прибыв туда, стали на якорь с глубиной под килем около 80 метров. Во время подхода подводной лодки к борту «Гижиги» натовские самолёты-разведчики «Орионы» обложили нашу встречу своими радиобуями. Для самолётов-разведчиков обнаружение советской подлодки вместе с транспортным судном, очевидно, было важным. Нам же пришлось ответить пилотам «Орионов» взаимопониманием. Был спущен катер со старпомом, который аккуратно собрал натовские радиобуи, отключив при этом их антенны, сделав тем самым буи глухонемыми. За время стоянки «Гижиги» с подводной лодкой «Орионы» уже не сбрасывали свои радиобуи, но периодически продолжали наведываться к нам.

Как потом выяснилось из доклада командира подлодки капитана 2 ранга Ивана Иосифовича Миркиданова, необходимость встречи с нашим кораблём была вызвана оказанием срочной медицинской помощи одному из офицеров подлодки.

Поднятый на борт «Гижиги» помощник командира подводной лодки был успешно прооперирован судовым врачом В.С.Калашниковым, которому ассистировали два экспедиционных врача. Больного следовало передать госпитальному судну Северного флота, подход которого надо было подождать. Опять задержка «Гижиги»...

За время совместной стоянки с подводной лодкой членам экипажа её, свободным от вахт, было великодушно позволено отдохнуть на борту «Гижиги». Им были предоставлены судовые души с баней, обед со свежими овощами и фруктами, демонстрация кинофильмов. Действительно, ведь что может ещё в жизни подводников сделать приятным в их походной жизни, что бы способствовало оп-



Советские научные станции в Антарктиде

ределённым образом некоторому их отдыху от повседневной нелёгкой службы в океане, как ни банька, хороший стол, приятное времяпрепровождение.

Все-таки было интересно, откуда появилась подводная лодка нашего Северного флота. В нашей тогдашней стране, именуемой СССР, до нас доходили скудные сведения о боевой службе подводного флота. Было известно, что подлодки СФ несли службу в Северной Атлантике, а в 1962 году отряд ПЛ СФ в составе четырех единиц совершил поход на остров Куба. С 1967 года начались экспедиции особого назначения по поиску маневренных пунктов базирования в Мировом океане, за этим последовали учения «Океан». Кстати, автору пришлось трижды принимать участие в этих учениях.

Но уже с 1969 года с Северного флота на боевую службу на Средиземное море вышло соединение подводных лодок численностью из восьми лодок в составе бригады с командиром капитаном 1 ранга Л. Д. Чернавиным. А спустя 10 лет, когда «Гижига» оказывала помощь подлодке Б-821 СФ, контр-адмирал Лев Давыдович Чернавин командовал уже 4-й эскадрой ПЛ СФ, в составе которой на боевой службе в Средиземном море уже находились до 26 единиц.

Из воспоминаний Льва Давыдовича узнаем, что главной задачей бригад подводных лодок, входящих в состав 4-й эскадры ПЛ СФ, являлось обнаружение американских атомных лодок и авианосцев 6-го американского флота, слежение за ними с готовностью нанести торпедный удар при случае обнаружения старта ракет с борта ПЛАРБ (атомная подводная лодка с баллистическими ракетами). И

в результате совместных действий подводных лодок и противолодочных кораблей были обнаружены и вскрыты районы патрулирования нескольких американских ПЛАРБ.

Из этого следует, что подлодка под командованием Ивана Иосифовича Миркинтанова в то время находилась в отведенном районе Гибралтарского пролива, осуществляя контроль за прохождением надводных и подводных кораблей и судов вероятного противника. Однако небезынтересно отметить, что начальником штаба одной из бригад подводных лодок СФ, в состав которой входила лодка капитана 2 ранга И.И.Миркинтанова, был наш земляк-сибиряк и мой товарищ из поселка Луговой на реке Обь, капитан 1 ранга Виктор Александрович Ануфриев, с которым нас в дальнейшем сведет служба и интересная работа в Арктике.

Стоять в укрытии хорошо, но надо и выполнять каждому свою задачу, включая и поставленную перед дизель-электроходом «Гижига». На подходе вспомогательное судно Северного Флота танкер «Волхов», на который и было принято решение передать больного для последующей реабилитации. Обмен сувенирами на память о встрече, прощальные гудки, и корабли расходятся каждый своим курсом.

За время стоянки «Гижиги» в Кадисском заливе океан поутих и, пользуясь благоприятной погодой, до тропиков пришлось наверстывать упущенное время форсированным ходом.

Впереди был первый порт захода для пополнения судовых запасов топлива, воды и продуктов. Этим портом был выбран уже известный по походам на «Оби» Лас Пальмас. Всё было обычно, как в предыдущих походах в Антарктиду. Рейдовая стоянка судна с выходом на берег для небольшого отдыха моряков и полярников.

После выхода судна из Лас Пальмас состоялось пересечение Северного Тропика с Экватором. Подготовленный первым помощником капитана традиционный Праздник Нептуна прошёл очень весело, тем более он совпал с 11-й годовщиной поднятия флага на дизель-электроходе «Гижига». Новый 1980 год моряки и полярники на борту судна встречали в Южном полушарии, в водах которого предстояло еще работать около полугода.

Прибыв к южно-полярной станции Мирный, судну предстояло прорубить канал в припае и поставить к месту выгрузки теплоход «Пионер Эстонии» Северного морского пароходства, прибывший ранее сюда в составе САЭ. С него необходимо было принять авиационный

керосин ТС-1 в бочкотаре 100 тонн. Кроме того, с базы ГСМ Мирного следовало доставить на борт «Гижиги» вертолетами наливом в емкости 80 тонн того же керосина. В дополнении к этому надо было прорубить канал в припайном льду для подхода теплохода «Пионер Эстонии»

к нефтебазе Мирного для пополнения своего бункера.

За время стоянки мы посетили саму станцию Мирный, я встретился с начальником этой станции, своим давнишним знакомым по антарктическим экспедициям Владимиром Николаевичем Ефременко. Используя вертолёт, мы посетили кладбище на острове Хасуэлл, где покоятся моряки и полярники, погибшие в раз-

личных советских антарктических экспедициях, в числе которых был и старший моторист дизель-электрохода «Обь» Николай Карпейкин. Вечная память им!

От имени экипажа дизель-электрохода «Гижига» мы возложили венки к русским могилам.

ОТКРЫТИЕ АНТАРКТИЧЕСКОЙ СТАНЦИИ РУССКАЯ

Приняв на борт два вертолета Ми-8, которыми командовали М.Хренов и В.Фатеев с их экипажами, а также группу строителей, судно снялось из Мирного на восток. Для экипажа «Гижиги» наступил момент по выполнению главной задачи 25-й САЭ с промежуточным заходом в австралийский порт Мельбурн.

В этом прекрасном порту предстояла закупка и установка на борту «Гижиги» разрешённой Министром морского флота необходимой американской спутниковой навигационной аппаратуры и пополнения соответственно судовых запасов перед уходом в труднодоступный район моря Амундсена. Однако обстоятельства в этом австралийском порту для «Гижиги» складывались неудачно.

По приходу в порт Мельбурн в начале февраля 1980 года наше судно, будучи под советским флагом, было бойкотировано австралийской общественностью из-за ввода советских войск в Афганистан. Следовательно, ни о каком пополнении судовых запасов и получении необходимого снабжения не могло быть и речи. Надо было срочно принимать какое-то решение по выходу из сложившейся ситуации. Располагая реквизитами дилера поставок американской навигационной аппаратуры, я позвонил в США и предложил дослать необходимое оборудование в новозеландский порт Веллингтон. Что и было сделано.

Однако заход в Австралию был не бесполезен для экипажа. Из Мельбурна был отправлен на родину самолётом член экипажа - девушка, собирающаяся стать матерью, а будущий отец из состава командиров машинной группы продолжал оставаться на борту в ожидании радостной вести. Это выглядело несколько экстравагантно. «А что делать?» - возникал вечный вопрос. Это жизнь, и для судьбы моряка она совсем непростая. Другого выхода не было, кругосветный рейс «Гижиги» был только в стадии развития.

Из-за отказа обслуживать заход судна в Мельбурн казалось, что как будто бы кто-то за нами следил. Эта версия имела право на существование. Мои радисты и начальник судовой радиостанции иногда после своей вахты докладывали о результатах прослушивания радиозфира. Из этого следовало, что, начиная от Кадисского залива, движение «Гижиги» представляло определённый интерес, её называли военно-морским судном СССР. Скорее всего, этот интерес исходил от наших ближайших оппонентов по исследованию Антарктиды и, в первую очередь, в открытии новой антарктической станции.

Необходимость установки спутниковой навигационной аппаратуры вынуждала продолжать отклонение судна от прямого курса на мыс Беркс у Берега Хобса. Снявшись из порта Мельбурн, оказавшимся в наших намерениях несколько неблагоприятным, курс судна был проложен к Белому континенту. Отойдя от берегов Австралии на юг около сотни миль, курс судна был изменён на Новую Зеландию. Это выглядело со стороны на какую-то игру, но на тот момент мне представ-

лялось это необходимым. Даже при отходе из Мельбурна, не раскрывая свои планы, я сообщил агенту, что наше назначение Антарктида. Ведь никто не мог гарантировать, что подобное бойкотирование судна может не произойти в Новой Зеландии.

На пути следования на восток к берегам Новой Зеландии, нам встретился пассажирский лайнер Балтийского пароходства, выполнявший в то время круизный рейс между Австралией и Новой Зеландией, следовавший на запад. Кроме него нам на этом пути никто из судов больше не повстречался. А ведь здесь пару веков назад бороздил воды Тихого океана парусник под командованием коммодора Джеймса Кука, оставившего яркий след в истории географических открытий.

Командуя знаменитым парусником «Endeavour» (Индиавр) и возглавляя английскую экспедицию, талантливый мореплаватель, астроном и исследователь Джеймс Кук впервые описал восточное побережье Австралии и открыл неизвестные острова Новой Зеландии. Умело используя, казалось бы, примитивные, по сравнению с современными навигационные средства, он без колебаний отправился в опасное мероприятие по отысканию «неизведанных» земель. В те далёкие времена мореплавателей «косила» цинга и другие заразные болезни, уносившие жизни моряков на каждом корабле до сорока процентов из численности экипажа. Джеймс Кук, как командир и исследователь по характеру, вникавший в эти проблемы, нашёл простые средства противостояния смертельным заболеваниям моряков, в числе которых, в первую очередь, из овощей и фруктов был чеснок и другие продукты. На единственном корабле, не потеряв ни единого члена экипажа, он совершил кругосветное плавание, войдя в историю своими замечательными географическими открытиями.

Впервые описанные побережья Австралии и открытые острова Новой Зеландии, появившиеся на карте нашей планеты два века назад, стали популярными не только в торговом мореплавании, но и для судов, занимающихся промыслом в южно-полярных морях и в исследованиях Антарктиды. Поэтому заход «Гижиги» в сложившейся ситуации был однозначно оправдан.

При разговоре с американским дилером я попросил организовать доставку спутниковой аппаратуры в порт Веллингтон, так как при отсутствии таковой поставленная задача перед судном представлялась невыполнимой в оставшиеся сжатые сроки. На шестой день после выхода из Мельбурна «Гижига» прибыла в Новую Зеландию.

Этот сказочный порт Веллингтон был уже известен по прошлым антарктическим походам «Оби». Здесь всегда можно было найти доброжелательность портовых властей и прекрасное обслуживание судовых заявок береговыми службами порта.

С прибытием судна в порт Веллингтон я нанёс официальный визит в советское посольство в Новой Зеландии, встретился с Посланником, возглавлявшим наше представительство. Из-за известных обстоятельств на то время Посол был отозван. Посланнику было доложено мною о выполняемом рейсе «Гижиги», о поставленных задачах перед моряками и полярниками в 25-й советской антарктической экспедиции и о цели захода нашего судна в новозеландский порт. В свою

очередь Посланник ознакомил меня с жизнью людей и политической обстановкой в Новой Зеландии. В конце визита я пригласил работников посольства посетить борт судна перед уходом в Антарктиду, приглашение было принято.

Заявки судна в порту были полностью удовлетворены, но самое главное - на следующий день стоянки в Веллингтоне на борт «Гижиги» была доставлена из США долгожданная аппаратура спутниковой навигации, американский дилер сдержал своё обещание о переадресовке заказа.

Установка приёмоиндикатора этой аппаратуры Магновокс МХ-1105 потребовала ещё двух дней. Береговым специалистам необходимо было произвести сопряжение аппаратуры с отечественными электронavigационными приборами, как гирокомпас и лаг. Наши штурманы П.И.Ню и И.И. Чугунов в содружестве с береговым специалистом всё время занимались этим важным вопросом. После выполнения работ было сделано тестирование приёмоиндикатора в работе в течение двух вахт (8 часов). Результаты были положительными. Точность спутниковых определений местоположения корабля с помощью установленного приёмоиндикатора МХ-1105 составляла меньше одной мили, что на то время для океанского плавания было весьма приличным. Надо полагать, что такой приёмоиндикатор американского производства был установлен на «Гижиге» одним из первых на судах советского флота, что являлось недопустимым со стороны властей США в период «холодной войны» двух лагерей, расценивая такое оборудование стратегическим.

Тем не менее, оно было установлено на нашем судне и пора было сниматься из Веллингтона. В дальнейшем, установленный американский спутниковый приёмоиндикатор МХ-1105 сослужит нам добрую службу в нашем кругосветном плавании.

Небольшая справка по морю Амундсена

Подходы к нему закрыты широким поясом мощных льдов, как говорится в логии. Рельеф не изучен, так как ни одно судно не могло войти в него из-за тяжелых ледовых условий. Впервые проникновение в море Амундсена совершил дизель-электроход «Обь» в 1972 и 1973 годах в период 17-й и 18-й советских антарктических экспедиций. Войти «Оби» удалось от моря Росса на восток вдоль шельфовых ледников Антарктиды в основном по заприпайной полынье, образовавшейся в результате нередких сильных южных ветров с континента. Однако на пути «Оби» встречались несколько серьёзных перемычек льда и большое скопление айсбергов, но перемычки льда были преодолимы для судна. Но в тоже время при изменении метеорологической обстановки в этом районе эти перемычки льда при скоплении айсбергов могли создать сложную обстановку для любого корабля, как это и случилось в нашем плавании «Оби» в период 17-й САЭ. Тогда, в феврале 1972 года, как известно, после жестокого восточного ветра судно попало в ледовый плен и только со сменой ветра «Оби» удалось освободиться и выйти на открытую воду. Путь судна тогда проходил на север через разводья, образовавшиеся в результате разлома массива льда моря Амундсена. И это происходило где-то между меридианами 136-138 западной долготы тихоокеанского сектора Антарктики.

В 1972 году мы на дизель-электроходе «Обь» выбирались от мыса Беркс в меридиональном направлении на север без навигационной спутниковой аппаратуры. Наличие же на борту спутниковой метеорологической аппаратуры и довольно точной спутниковой навигационной техники при вертолётном обеспечении в ледовом плавании судна уже позволяли отказаться от прежней практики выбора пути в тяжелом ледовом плавании методом разведки корпусом.

Таким образом, дизель-электроход «Гижига» являлся вторым кораблём, которому предстояло в истории войти в море Амундсена. Будучи оснащённым всей современной техникой на то время. Тогда почему бы капитану не принять вариант прохода «Гижиги» в район мыса Беркс с севера через ледовый массив моря Амундсена?!

После выхода «Гижиги» из Веллингтона судно взяло курс на юго-восток в море Амундсена, при этом пересекли демаркационную линию, проходящую через 180 меридиан и разделяющую полушария восточное от западного. В соответствии с принятыми правилами всем находящимся на борту судна пришлось повторить текущие дни суток. Всё это касалось кругосветного плавания.

В твиндеках судна силами боцманской команды и строителей продолжалось изготовление из бруса деревянной основы и маркировка для каждого здания станции. На борту «Гижиги» начались ежедневные наблюдения через метеорологический спутник за ледовой обстановкой в заданном районе и проводился анализ материалов обработки. Работники морского отряда, гидрологи Е.Б.Леонтьев, П.В.Селезнёв и гидрограф Н.Ф.Третьяков наносили на карту северную кромку льда моря Амундсена, изучая состояние ледяного покрова в этом районе. И эта картина с каждым днём всё больше прояснялась.

Действительно, около 138 меридиана западной долготы стали появляться на спутниковых «картинках» признаки разлома ледового массива в море Амундсена, что вселяло в нас надежду о реализации намеченного плана прохода судна к Берегу Хобса напрямую с севера. Успешно преодолев пояс дрейфующих льдов, судно подошло к кромке тяжелого льда. С вертолётной площадки «Гижиги» взлетел на ледовую разведку вертолёт Ми-8 под командованием пилота М.В. Хренова. На борту вертолета кроме его экипажа и капитана «Гижиги» были Евгений Борисович Леонтьев, как руководитель экспедиционного состава полярников, гидролог-оператор спутниковой метеорологической системы Павел Валентинович Селезнёв, гидрограф Николай Фёдорович, а также начальник будущей полярной станции Виктор Михайлович Степанов. Гидрологам, как и всем, необходимо было убедиться в соответствии «спутниковой картинки» с ледовой обстановкой в реальном времени. Удаляясь в южном направлении от судна, с вертолёта обнаружили разводья, которые переходили в узкие прерывающиеся каналы между полями пакового льда. Эти каналы могли и захлопнуться, сделав их непроходимыми для судна. Разводья и узкие каналы в разломе паковых льдов, меняя направление к юго-востоку, все-таки в генеральном направлении располагались где-то около 170 градусов, что нас вполне устраивало.

При проходе «Гижиги» в таких узких извилистых каналах надводная часть льда местами достигала величины надводного борта судна. Такие участки, во избежа-

ние резких ударов корпуса и получения ледовых повреждений наружной обшивки корпуса судна, проходили самым малым ходом, Хотя всем было понятно, что надо было торопиться, пока стояла благоприятная погода и не «захлопнулась» обратная дорога для выхода «Гижиги» от мыса Беркс.

Передав данные ледовой авиаразведки на борт судна, вертолёт взял курс на мыс Беркс, продолжая выполнять ледовую разведку. Над океаном стояла ясная и морозная погода с температурой воздуха около минус 10 градусов.

Как известно, последним кораблем у мыса Беркс был наш дизель-электроход «Обь» в 1972 и в 1973 годах, когда судно в 18-й экспедиции подошло к мысу Беркс в 100 километрах от берега. В начале марта с помощью самолета АН-2 и вертолёта Ми-8 на разведанных выходах коренных пород скалы над уровнем океана около 130 метров была организована сезонная станция из трёх сборных домиков. Но из-за резкого ухудшения погоды не удалось снабдить станцию горючим и продуктами, станцию законсервировали. Это явилось застолблением места под новую советскую антарктическую станцию. «Обь» же выбиралась из этих тяжелых льдов так же, как и в 17-й антарктической экспедиции, на север в течение нескольких суток. Вот что значит самая высокоширотная полярная станция на побережье Антарктиды. Но этим ещё не всё сказано о ней...

Прошло 7 лет, и вот советские моряки и полярники вновь прибыли к скале Беркс, но уже на борту «Гижиги». Это было 23 февраля 1980 года. Вертолёт завис над скалой, лётчики пытались определиться с площадкой, где возможно было выполнить посадку. Однако, прибыв с океана, над скалой мы попали под холодный морозящий дождь со снегом. Это было удивительное явление, с которым мы встретились в этом суровом районе Антарктиды с её неизвестным микроклиматом. Из-за плохой видимости с борта вертолёта невозможно было не только определиться с посадкой, но и рассмотреть что-либо из уцелевших объектов, законсервированной станции. Система антиобледенения вертолёта уже не успевала бороться с образованием льда на лопастях и фюзеляже. По категорическому заявлению командира вертолёта дальнейшее зависание над скалой могло обернуться чреватыми последствиями. Обратившись ко мне, Михаил Викторович сказал: «Юрий Дмитриевич, надо срочно принимать решение, пока не поздно!» Всё было понятно, как ясный день, который мы оставили над океаном у «Гижиги». Командир уверенно вывел вертолёт из опасного района и мы благополучно возвратились на борт судна с данными ледовой авиаразведки, которые были нанесены на навигационную путевую карту.

Выбор кратчайшего пути к мысу Беркс для дизель-электрохода «Гижига» в море Амундсена из Тихого океана был выбран и именно в развале массива тяжелых льдов. Лавируя по узким каналам среди льдин пакового льда, высота которого над поверхностью воды составляла до двух и более метров, судно медленно, но уверенно приближалось к Берегу Хобса, стараясь подойти как можно ближе к скале Беркс. Но на шельфовом мелководье, выступающем на север в довольно значительном удалении от побережья, находилось уже известное мне и моему товарищу-гидрографу Николаю Фёдоровичу Третьякову по 17 САЭ скопление айсбергов, распространявшееся далеко на север, и о численности которых можно

судить только, как о множестве деревьев в тайге. Поэтому, исходя из того горького опыта пребывания здесь «Оби» в её рекогносцировочном заходе в этот район восемь лет назад, было принято решение оставить основную массу айсбергов к западу.

На следующий день был выполнен повторный полёт вертолёт, по данным которого уточнялся подход «Гижиги» к мысу Беркс. Вертолёт же опять ушёл в сторону скалы этого мыса, где погода была совершенно противоположной предыдущего дня. Было маловетренно и ясно, видимость, как говорят лётчики, миллион на миллион. Такой вот климат здесь, на краю земли! С воздуха уже было видно, что от законсервированной станции трудно было что-то найти и опознать место по месту оставленного балка, которого не существовало. Поиск останков законсервированной станции следовало попытаться сделать на земле после посадки вертолёт. Определившись с местом посадки, командир поставил вертолёт на площадке, расположенной в углублении, похожем на небольшой кратер, возможно, бывшего вулкана.

После тщательного осмотра площадки под строительство будущей антарктической станции было обнаружено следующее. За прошедшие семь лет от законсервированной станции остались разбросанные, жалкие фрагменты оставленного на консервации балка, некоторые детали радиостанции и газовой плиты, когда-то установленных в балке. А газовые баллоны были разбросаны вдаль от места балка. Такая вот здесь природа с её жестокими ветрами, не позволяющая вторжение человека в её чарующий мир. Однако вторгшимся в его владения, этот белый континент не позволял так просто вырваться из своих «ледяных объятий». Только за пятьдесят лет советско-российский исследований здесь, в Антарктиде, остались 80 россиян, нашедших свои могилы на каменном острове или в пучинах вод Южного океана. Вечная память им!

Оставленные в углублении пола балка две бутылки водки «Московской» и «Столичной» каким-то образом уцелели, сохранившись в образовавшемся из снега фирновом льду. Это являлось убедительным вещдоком, что здесь перед нами были русские люди. Эта редкая находка оказалась приятной для полярников, как «трезвенников», и «редко выпивающих» лётчиков с моряками.

Используя разводья и узкие прерывающиеся каналы, «Гижига» через сутки подошла на кратчайшее расстояние к берегу мыса Беркс в 12 милях. На борту судна всё было готово для доставки на берег стройматериалов и разборных домиков для установки их на выбранной площадке скалы Беркс. На этом месте должны работать целый год девять полярников с начальником станции Владимиром Михайловичем. Степановым.

Члены экипажа «Гижиги», кроме вахтенных, были расписаны по бригадам, обеспечивающим выгрузку груза с борта судна и его погрузку в вертолёты, а также работы на берегу. В рабочий процесс, кроме трёх бригад моряков и четырёх строителей, были вовлечены ещё 12 полярников станции Ленинградская с начальником станции Львом Ивановичем Ескиным и личный состав первой смены зимовщиков новостроящейся станции. Таким образом, на стройплощадке скалы мыса Беркс было запланировано в работе около сорока человек ежедневно.

Авиаторы двух вертолётов Ми-8 с командирами Михаилом Хреновым и Владимиром Фатеевым, перекинув воздушный мост от ледового «причала», приступили к переброске строительных конструкций домов с заранее подготовленными для них на судне фундаментами, а также цистерны для хранения ГСМ. Конец февраля удался сравнительно благоприятной погодой. Для исключения больших перерывов в работе на берегу была организована доставка с борта судна обедов в термосах прямо на стройплощадку. Кроме ежедневной переброски людей с судна на берег и обратно в конце рабочего дня с наступлением сумерек на станцию доставлялось оборудование зданий, контейнеры с приборами и радиостанцией. Поскольку все детали конструкций станции были собраны загодя на судне и отмаркированы, коллективу моряков, летчиков и полярников удалось в сжатые сроки установить сборные жилые дома, научные павильоны, склады, баню и блок дизельэлектростанции. Доставленные с судна ёмкости для хранения дизтоплива были уже установлены на станции и их начали заливать содержимым, используя трёхкубовые металлические емкости, которые после заливки доставлялись от борта судна на подвеске вертолёта. На берег было доставлено всё необходимое для открытия станции, в том числе и продовольствие для полярников. Надо отметить, что за время строительных работ на берегу персоналом морского отряда с непосредственным участием гидрографа Н.Ф.Третьякова был установлен астрономический пункт станции Русская, положивший в основание её географические координаты 74 градуса 43 минуты южной широты и 137 градусов 07 минут западной долготы. Высота пункта на скале станции соответствовала 126 метрам над уровнем океана.

С начала марта погодные условия резко ухудшились, наступила антарктическая осень и, как всегда, особенно для этих высоких широт, надо было торопиться с выходом судна во избежание ледового плена. Работы по открытию новой станции стали вестись в довольно сложных метеорологических условиях. Обрушивались метели, а порывы ветра порой достигали ураганной силы, приходилось прекращать полёты вертолётов до улучшения погоды. На станции уже велись работы по настройке дизель-генераторов и радиостанции после установки антенн, тянулись трассы трубопроводов обогрева всех помещений. Проводимые трассы необходимо было теплоизолировать, благоустроить жилые и служебные помещения. Дело шло к завершению и персонал основываемой полярной станции уже начал обживать помещения, оставаясь ночевать только в одном обогреваемом балке. Оставалось закончить настройку дизель-генераторов, установленных на свои фундаменты в помещении ДЭС. Этими работами занимался наш старший электромеханик Никитенков Василий Фёдорович. Казалось, что дело уже близилось к завершению, но ...

В конце суток 5 марта перед самым окончанием настройки дизель-генераторов, от которых зависела подача тепла в помещения, неожиданно обрушился циклон, который даже не просматривался через спутниковую аппаратуру. И опять можно было только предполагать, что в этом труднодоступном районе сказывался свой микроклимат, который в будущем будет изучаться нашими исследователями. Циклон накрыл нас так неожиданно, что не успели вывезти на судно рабо-

тавших на берегу моряков и полярников, а их насчитывалось вместе с персоналом станции Русская около сорока человек. Последний полёт вертолета на станцию уже совершался при ветре около 20 метров в секунду, откуда он уже не мог возвратиться. Ветер неистовал, превратившись в снежный ураган. В необогреваемых помещениях оставались около тридцати человек плюс экипаж вертолѐта. Только один балок на 10 человек был обогреваемым, где по очереди могли каким-то образом накоротке погреться остальные. Никто не мог предположить тогда, сколько дней продлится эта круговерть. В сложившейся ситуации существовала опасность для каждого из людей быть унесѐнным могучей силой ураганного ветра при переходе их из необогреваемого помещения в тѐплое. Поэтому сразу же было сказано с судна, чтобы на станции был установлен штормовой леер между помещениями и переход людей осуществлялся со страховочным концом верѐвки.

Не буду скрывать, что старшие из экипажа и полярников на берегу в ту пору побаивались за своих людей, которых могли не досчитать. А за этим следовали непредсказуемые последствия, о которых даже не хотелось думать. Максимальная скорость ветра достигала 50-60 м/с. Так провели более двух суток, периодически связываясь с берегом по портативной радиостанции. Ответы с берега были успокаивающими – пока держимся. Хорошо, что хоть с последним полѐтом вертолѐта на станцию с судна успели отправить необходимые в такой ситуации тѐплые вещи, которые оказались там весьма к месту.

Все оставались в ожидании улучшения погоды. Оставшийся на борту второй вертолѐт был надежно закреплен и ждал своего часа вылета. К счастью, на третьи сутки ветер стал слабеть. Рано утром мне позвонил вахтенный помощник, сказав, что видимость становится удовлетворительной, а ветер уже около 12 метров в секунду, что позволяло готовить вертолѐт к вылету на станцию Русская. На судне была сформирована бригада из необходимых специалистов для завершения оставшихся работ, приготовлена горячая пища в термосах для находившихся на берегу. Завпрод Борис Дмитриевич всё предусмотрел, даже некоторые горячительные напитки, которые были уместны на тот момент. При первой же возможности второй вертолѐт, остававшийся на вертолѐтной площадке судна во время урагана, вылетел с «Гижиги». Со мной отбыла на берег бригада специалистов из числа экипажа, судовой врач В.Г.Калашников и завпрод.

Оставленный на станции вертолѐт неистовым ветром урагана был полностью занесѐн плотным снегом, его освобождение из снежного плена составило несколько часов. Все остававшиеся на берегу люди были во здравии, но, будучи уставшими, они нуждались в горячем душе и отдыхе. Прибывшим на станцию вторым вертолѐтом они были доставлены на борт «Гижиги». Доставленная новая смена специалистов заканчивала оставшиеся работы. Были по очереди запущены дизель-генераторы, представлявшие электростанцию новой антарктической станции Русская. С их запуском появилось тепло во всех помещениях, уже могла функционировать баня, являющаяся важнейшим элементом в жизни полярников.

Оставалось установить мачту для подъѐма государственного флага. С этим произошёл некоторый казус. Для фиксирования металлической мачты в верти-

кальном положении необходимо было вставить в соединение мачты с её опорой, так называемый нагель, или по морской терминологии «палец». В обычном обиходе он представляет простой металлический шкворень. Так вот, когда наш боцман Владимир Маркович сказал помогавшему ему моряку, чтобы он вставил этот «палец», тот не долго думая, исполнил приказание боцмана и сунул в отверстие мачты свой любимый палец, у которого в результате качания мачты из стороны в сторону образовалась полуобрезанная фаланга. Кровь, горькие слёзы пострадавшего, оказание скорой помощи. Несчастный был доставлен на борт судна, где судовым врачом вкупе с двумя врачами станций Русская и Ленинградская пальчик моряка был прооперирован успешно и оставлен со своей фалангой. Это был единственный случай травматизма за период строительства новой полярной станции.

Несмотря на молодой состав моряков, экипаж «Гижиги» успешно справился с поставленной главной задачей 25-й САЭ. Трудно было выделить лучших из лучших членов экипажа, все трудились в подразделениях с достоинством, считая, что выполнение ответственного задания зависит персонально от работы каждого на своём посту. Такая слаженность в работе экипажа и явилась залогом его успеха. Начало было положено, но впереди ещё предстояло многое!

Восьмилетние намерения Советской антарктической экспедиции, наконец, закончились успешным открытием в Антарктиде новой научной станции. Это явилось результатом совместного, многолетнего и тяжелейшего труда полярников, лётчиков Полярной авиации и моряков дизельэлектроходов «Обь» и «Гижига» Мурманского морского пароходства.

Таким образом, 9 марта 1980 года состоялась торжественная церемония открытия седьмой советской антарктической станции Русская. Этому сопутствовал митинг моряков, лётчиков и полярников с подъёмом государственного флага СССР и исполнением Гимна. Так в малоизученном районе Антарктиды на самой высокоширотной полярной станции из всех, расположенных на побережье Южного океана, приступил к научным наблюдениям первый состав полярников, возглавляемый Степановым Виктором Михайловичем.

Удачи вам и доброго здоровья, друзья, благополучного возвращения на Родину!

ОБРАТНАЯ ДОРОГА

Она, как исследовало ожидать, оказалась не простой. За двенадцать суток пребывания судна в районе мыса Беркс, строительства новой антарктической высокоширотной станции и прошедшими здесь ураганами ледовая обстановка безусловно должна была измениться. Но каковы эти изменения? Ответ на этот вопрос можно было получить только через материалы систематических наблюдений через метеорологический спутник и конкретным уточнением ледовой обстановки судовым вертолётom по маршруту следования «Гижиги». По данным спутниковой информации «окно» по выходу судна на север, к нашему счастью, сохранилось в прежнем разломе ледового массива моря Амундсена.

Любая задержка выхода «Гижиги» из моря Амундсена вызывала нарастающую

проблему с обеспечением полярной станции Ленинградской и сменой зимовочно-го состава полярников. Эта задача, поставленная перед экипажем «Гижиги», волновала не только капитана, но и особенно это конкретно касалось начальника нового состава станции Ленинградская, многоуважаемого Льва Ивановича Ескина, опытного полярника, с которым не раз уже приходилось бывать в Антарктиде.

После короткого совещания с участием начальника рейса Е.Б.Леонтьева и Л.И.Ескина принято решение следовать на выход, придерживаясь маршрута на север. Успех выхода судна из этого региона Антарктики зависел от мощности судовой энергетической установки корабля, благоприятной метеорологической обстановки, позволяющей оперативно использовать судовой вертолёт для проводки судна в тяжелых льдах. Действительно, погодные условия оказались удовлетворительными и вертолёт с гидрологами Е.Б.Леонтьевым и П.В.Селезнёвым каждый день «висел» в воздухе, уточняя путь следования «Гижиги». Теми же разводами и узкими каналами среди пакового льда судно уверенно достигло южной кромки дрейфующего льда моря Амундсена.

Казалось бы, что сложный участок был пройден, и далее в дрейфующем льду будет несколько легче. Но, увы! Здесь дорога оказалась труднее из-за сплочённого 10-ти балльного льда. В работе четыре главных дизель-генератора, работающих на полную мощность. Но судно очень медленно продвигается на север. Сказывался северо-западный ветер до 12 метров в секунду, что создало сплоченный труднопроходимый лёд для обычного ледокольно-транспортного судна. Приходилось форсировать отдельные участки льда, обходя его большие поля. Оставалась только надежда на работу каждого дизель-генератора, хотя уже из ЦПУ СЭУ поступают сведения о перегрузке на главных машинах.

Как бы то ни было, но оставалась только одна дорога на север. Вертолёт с ледовой авиаразведкой ушёл по этому маршруту. И вот поступило сообщение с него: «Около 11-12 миль к северу от судна наблюдается разряжение льда до 7-ми баллов, которым далее отмечается граница северной кромки дрейфующего пояса льдов, отстоящая от судна в сорока милях». Эта обнадеживающая информация вселяла в нас уверенность на скорый выход судна из труднопроходимого льда. Пройдя последние тяжёлые ледовые мили, наконец «Гижига» достигла того долгожданного разряжения льда, на которое вывел наш ледовый авиаразведчик.

Довольно тяжело дались эти последние мили для судовой энергетической установки. Главный механик Николай Петрович доложил, что одни из четырёх главных машин надо незамедлительно вывести из работы, ей требуется ремонт. И это было ожидаемо из-за напряженной работы судна в тяжелых льдах, оставшихся уже позади. Поэтому, выведя из работы четвёртую главную машину, дальнейшее плавание судна в разряженном льду на оставшихся трёх дизель-генераторах не представляло уже какой-то проблемы.

Наконец, над горизонтом появилось темное «ледяное» небо, которое подтверждало наличие на севере открытой воды, где и заканчивалась северная граница пояса дрейфующих льдов. Наличие океанской зыби говорило, что скоро судно выскочит из льдов моря Амундсена. Учитывая необходимость профилактики главных машин, в работе оставили только два дизель-генератора, перейдя в режим экономичного хода судна в дальнейшем океанском плавании.

Дизель-электроход «Гижига» после выполнения главной задачи 25-й советской антарктической экспедиции возвращался обратно в восточное полушарие. По этому случаю были получены поздравительные радиogramмы от руководства Арктического и антарктического института и начальника 25-й САЭ Н.А.Корнилова, от руководства Мурманского пароходства, от полярников антарктических станций и судов САЭ. Особенно приятна была поздравительная от моего товарища и коллеги Сергея Ивановича Волкова, последнего капитана легендарного дизель-электрохода «Обь», посетившего этот труднодоступный район в период 18-й САЭ.

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКАЯ

Следуя курсом на запад, вновь пресекли 180-й меридиан, где происходит смена даты, причём в данный момент уже пришлось пропустить на один день вперёд.

Миновали траверз привлекательной для нас Новой Зеландии. И опять надо было спешить на антарктическую станцию Ленинградская в море Сомова, которую приходилось знать не понаслышке, открывая её на дизель-электроходе «Обь» девять лет назад. Не хотелось думать, что впереди ещё очередные трудности и что придётся также «хлебнуть» проблем «по полные никуда», особенно памятуя трёхмесячный ледовый плен «Оби» в этом районе в период 18-й САЭ.

Подойти на короткое расстояние к берегу в этом районе нам представлялось, как и в прежние годы, довольно сложно. Основной преградой на пути судна являлся во все предшествующие годы массив многолетнего дрейфующего льда между Антарктическим континентом и островами Баллени и многочисленные айсберги.

Тщательно изучались материалы ежедневной спутниковой ледовой информации по морю Сомова, по состоянию Балленского ледового массива. Полученные данные ориентировали судоводителей на достижение судном 161-го меридиана восточной долготы, откуда следовать на юг к Берегу Отса. Согласно спутниковым «картинкам» по этому району на редкость представлялась благоприятная ледовая обстановка. Неужели нам на «Гижиге» в этом году повезёт!? Казалось невероятным, что не существует того тяжелопроходимого Балленского ледового массива. Хотелось скорее проверить, так ли это в действительности.

Повернув на юг в намеченной точке и войдя в дрейфующий лёд, с борта «Гижиги» взлетел на ледовую разведку наш верный помощник вертолёт Ми-8, на борту которого кроме гидрологов был и новый начальник станции Ленинградской Л.И.Ескин. Вскоре с вертолёта поступило сообщение, что на пути следования судна крупно-мелкобитый годовалый лёд 6-7 баллов, который сохраняется почти до ледникового барьера. Как-то не верилось, что судну не придётся форсировать тяжёлые льды, с которыми нам, морякам, приходилось бороться в прошлые экспедиции на дизель-электроходе «Обь».

После выполненной ледовой авиаразведки и успешного продвижения судна к станции было принято решение о доставке на Ленинградскую новой смены полярников во главе с её руководителем Л.И.Ескиным ещё до подхода судна к берегу. Это позволяло организовать личный состав двух смен станции и подготовить транспортную технику к предстоящей выгрузке, с которой, похоже, будет непросто.

Действительно, «Госпожа удача» явилась нам воочию! «Гижига» без проблем достигла Берга Отса. Несмотря на скопления айсбергов, судно, как никогда до этого, подошло вплотную к леднику Томилина. Необходимо было определиться с местом выгрузки. Дело было в том, что припая, как такового, в районе станции не оказалось из-за доходившей сюда океанской зыби. Вот так, на фоне определённой удачи всё-таки возникла первая проблема.

Единственным вариантом выгрузки груза для станции Ленинградская оставалось найти низкий ледниковый барьер, где можно было бы ошвартоваться судно, став на ледовые якоря, или отыскать подходящий айсберг, с которого можно было бы перегружать, доставляя груз на станцию с помощью вертолётов. После вертолётной разведки остановились на мысе Кинси, где подходящим местом для выгрузки оказалась небольшая бухта, расположенная в 15-ти милях к западу от станции Ленинградская. Высота барьера ледника там составляла около шести метров, что вполне устраивало ведение выгрузки грузов на транспортные средства станции.

Всё, как обычно в таких условиях – подход судна к ледниковому барьеру, высадка на него десанта моряков с участием полярников, рытье траншей с долблением ледника для заводки ледовых якорей из брёвен и стальных бриделей (петли из швартовного троса). Число таких ледовых якорей, за которые крепятся судовые пропиленовые швартовы, составляет от четырёх до шести, обеспечивающих довольно надёжную стоянку судна у ледника при сравнительно «благоприятных» антарктических погодных условиях, исключая ураганные стоковые ветры и океанскую зыбь. Эта операция без определённой техники, врукопашную, по времени составляет целый погожий день.

Успешно ошвартовались и начали выгрузку на транспортные средства с доставкой груза на станцию. Продукты, и особенно скоропортящиеся, на станцию доставлялись вертолётами, создав своеобразный «воздушный мост». Грузовые операции в течение первых суток дали хорошие результаты, но на вторые пришлось прервать выгрузку из-за усилившейся зыби у барьера. Несмотря на заведенные между бортом судна и ледниковым барьером кранцы, судно испытывало жёсткие удары корпусом о ледник, как о бетонную стену.

Во избежание повреждений корпуса корабля вынуждены сниматься со швартовых и отходить от барьера. Так вот образовалась очередная проблема, а за ней налетел ураганный ветер до 30 метров в секунду и более с неистовой метелью и отсутствием видимости. Вертолёты, доставившие на станцию личный состав новой смены полярников, остались пережидать непогоду на Ленинградской. «Гижиге» же пришлось искать убежище.

Уходить в океан и ложиться в дрейф не имело смысла при отсутствии видимости и пришедших в движение айсбергов. На мостике у меня оставался единственный советчик – гидрограф Николай Фёдорович Третьяков, с которым нам пришлось работать на «Оби» с Восьмой советской антарктической экспедиции, тем более это касалось открытия станции Ленинградской, уже не говоря о последней, Русской. Ситуация была не из простых. Перед швартовкой к барьеру я обратил внимание моего заслуженного полярника на то, что на всякий случай место убе-

жища корабля при непредвиденных обстоятельствах можно найти у мыса Кинси.

Место, в общем-то, по нашему мнению, представлялось когда-то сползанием ледника и образованием айсбергов. Однако в настоящее время это скорее выглядело как место-пристанище «путника», в качестве которого можно было представить наш корабль.

В этой снежной ураганной круговерти надо было рисковать и попытаться подойти к единственному ближайшему месту укрытия своего корабля. Решение принято, и «Гижига», в абсолютной визуальной невидимости, ориентируясь только по радару и в свете судовых прожекторов, медленно вваливается в своё намеренное «убежище». По наработанному опыту, на полубаке (на носу корабля) после отшвартовки убраны люди (боцманская команда), судно должно коснуться ледникового барьера. Но до наступления этого момента ждём обрушения громадного многотонного, снежного наддува, который неминуемо рухнет на наш полубак.

В работе четыре главных машины, готовые в любой момент отработать реверс назад. На ходовом мостике корабля тишина, не слышно ничего, кроме ветрового свиста урагана, доносящегося снаружи. Завис миг ожидания, когда же обрушится на полубак снежный наддув, когда содрогнётся могучий корпус корабля?! И этот момент наступил! Как будто бы произошёл неведомый взрыв, от которого мы, находящиеся на ходовом мостике, ощутили почувствовали жёсткое содрогание всего корпуса «Гижиги». Контакт со снежным наддувом ледника состоялся. Было понятно, что на полубак корабля свалилась большая масса из снега и льда. В тот критический момент в этом не было необходимости убеждаться. Главное - форштевень нашего корабля упёрся в снежно-ледовую стену ледника по курсу, противному ураганному ветру, и оставался в этой позиции, удерживаясь под работой главных машин. Так «Гижига» оставалась первую пару часов, когда в какой-то мере можно было оценить возможность дальнейшего безопасного нахождения судна в такой ураганной ситуации, считая это место своим дальнейшим укрытием. На ходовом мостике осталась только вахтенная служба со старшим - дублёром капитана Александром Фёдоровичем.

Так прошла одна вахта, за ней другая, и уже миновали первые сутки в ожидании улучшения погоды. Где-то на второй день стало наблюдаться ослабление ветра, судно же по-прежнему оставалось в небольшой бухточке развала ледника. Со станцией Ленинградская поддерживалась радиосвязь, когда оттуда поступило сообщение, что со скалы, расположенной на высоте трёхсот метров над уровнем океана, стало наблюдаться улучшение видимости с послаблением ветра. Однако в районе стоянки судна из-за метели видимость оставалась плохой, но ветер всё-таки продолжал слабеть. Это уже вселяло надежду на улучшение погоды. Так заканчивались вторые сутки. На рассвете третьего дня ветер с ледника ослабел до 10-12 метров в секунду и видимость стала резко улучшаться. Погодные условия уже располагали для возобновления выгрузки.

Был объявлен аврал по расчистке полубака от свалившегося снега и льда, судно готовилось подходить к ледниковому барьеру и швартоваться в месте выгрузки.

На барьер со станции прибыл вездеход с трактором и санями под груз и поляр-

ники завели судовые швартовные концы за прежние ледовые якоря, но у барьера сохранялась ощутимая зыбь. В связи с этим пришлось установить большие пневматические резиновые кранцы, хотя не знали, выдержат ли они и насколько их хватит в такой ситуации. Тем не менее, выгрузку возобновили.

Вспоминая прошлые экспедиции, приходилось констатировать, что в этом году сложились совершенно иные обстоятельства в районе станции Ленинградской. Во-первых, из-за тяжёлых ледовых условий «Оби» удавалось подойти к станции только на значительном удалении. Во-вторых, выгрузку производили на припайном льду с доставкой груза на станцию самолётом и вертолётom. Казалось, что в благоприятной ледовой обстановке этого года в этом районе особых проблем не предвиделось. Но пришедшая с океана зыбь создала проблему выгрузки на барьер станции. Судно, стоя на швартовых концах, беспрестанно раскачивалось и ударялось бортом о ледник, несмотря на установленные кранцы. Исходя из этих обстоятельств, было принято решение выгрузку производить только в течение светлого времени, а на ночь судну отходить от барьера и становиться в том же месте, где укрывались от урагана, но сегодня уже от непрекращающейся зыби.

И так изо дня в день – отход от барьера, подход со швартовкой и выгрузкой, как бы она ни была трудной. Были задействованы все транспортные средства с санями и волокушами. При удовлетворительной видимости работали вертолёты, на которых доставлялись всевозможные грузы в район станции. Заканчивался март, погода шла на ухудшение, с минусовыми температурами воздуха до 15-20 градусов. С наступлением вечерних сумерек возникал жёсткий стоковый ветер с ледника.

С приходом «Гижиги» на Ленинградскую я получил по случаю открытия станции Русская поздравительную телеграмму от своего бывшего капитана «Оби» Эдуарда Иосифовича Купри, который в то время командовал теплоходом «Павлик Ларишкин».

Зная здешние условия на Ленинградской по прошлым годам, он не из праздного любопытства интересовался, как обстоят дела у нас. Поблагодарив его за внимание, я ответил ему следующим: « Уважаемый Эдуард Иосифович, обстановку можно характеризовать вкратце так, что со льдом бывало здесь тяжело, но и без него сегодня довольно не комфортно».

Выгрузку генерального груза для станции Ленинградской надо было заканчивать. Океанская зыбь продолжала мучить экипаж «Гижиги», заставляя прерывать затянувшуюся выгрузку, отходить от барьера и укрываться от неё на ночь. Уже не выдержали пневматические кранцы, разорвавшись, один за другим вышли из строя. Вместо них пришлось изготовить несколько связок из брёвен и бруса, а зыбь их превращала в мочала. Но на какое то время такие «кранцы» всё-таки защищали борт судна от жёстких ударов о барьер.

Каких бы трудов ни стоил для моряков и полярников генеральный груз для станции Ленинградской, он был полностью выгружен и доставлен на берег. Произошла смена персонала станции. Выполнив за год программу научных наблюдений и передав эстафету своим прибывшим коллегам, полярники с неопишуемой радостью прибывали на борт «Гижиги» для возвращения на родину, которое состоится нескоро.

Последним этапом полного обеспечения станции Ленинградской оставалась доставка на берег дизельного топлива в количестве около трёхсот тонн. С окончанием выгрузки генгрузов судно не медля отошло от барьера и направилось на восток, чтобы выйти на меридиан станции, сократив расстояние между судном и Ленинградской. Доставка дизтоплива планировалось вертолётами, используя металлические ёмкости на подвеске. Для заливки последних содержимым требовался невысокий айсберг, найти который не вдалеке от станции не представляло затруднений. Только бы погода позволяла работать вертолётам.

Подойдя к подходящему айсбергу, судно упёрлось своим форштевнем в него и удерживалось в таком положении, подрабатывая одной главной машиной. Океанская зыбь здесь не сказывалась, поскольку встали с противоположной стороны айсберга. К доставленным с берега ёмкостям был протянут шланг, через который началась закачка топлива с судна. По мере заполнения ёмкости подхватывались вертолётom и доставлялись на берег для слива содержимого на складе нефтепродуктов станции. Таким образом, используя опять «воздушный мост», приступили к завершительному этапу обеспечения станции Ленинградской.

Полёты вертолётов приостанавливали в целях безопасности только на ночь, когда возникали стоковый ветер и метель с ледника. С отходом судна от барьера один из вертолётов стал базироваться на судовой вертолётной площадке, другой же, уходя с грузом, оставался на станции. Такая схема позволяла авиатехникам производить по очереди необходимую профилактику машин на борту судна.

Несмотря на поздние сроки (уже миновала первая неделя апреля) в районе Берега Отса, снискавшего себе репутацию Полюса ветров, на последнем этапе работ «Гижиги» погода стала сравнительно удовлетворительной, не считая ночных стоковых ветров. Поэтому день за днём доставка дизтоплива на станцию продолжалась. Вот и остались к отправке считанные единицы ёмкостей, доставку которых на берег уже обеспечит один вертолёт. Вторую машину, подготовив на айсберге к погрузке, судовой грузовой стрелой подняли с площадки айсберга и поставили на борт судна.

Заполнена последняя ёмкость, и наш работяга-вертолёт Ми-8, бережно, как хрустальную вазу, взяв на подвеску, понёс её на станцию. Так завершилось успешное обеспечение в полном объёме полярной станции Ленинградская. Со станции возвратился второй вертолёт и занял своё штатное место на вертолётке готовый при необходимости вылететь на ледовую разведку. Этим вертолётom были доставлены на «Гижигу» полярники, обеспечивающие заливку емкостей на станции.

Под прощальные пуски на станции разноцветных ракет в вечерних сумерках судно снялось с Ленинградской, полярникам которой пожелали успешной работы и благополучной зимовки. Прощай, южно-полярная станция Ленинградская!

ЧЕМ ДАЛЬШЕ ДОРОГА ОТ ДОМА, ТЕМ БЛИЖЕ ДОРОГА ДОМОЙ

Уставшие моряки, лётчики и полярники ждали с нетерпением того часа, когда «Гижига» после успешного завершения всех операций в Ленинградской двинется на север для выхода из дрейфующего льда Басленнского массива.

В результате прошедших здесь недавно ураганных ветров ледовая обстанов-

ка в море Сомова несколько изменилась. На фоне айсбергов и начала нового ледообразования на пути следования отмечались скопления крупнобитого льда, для прохождения которого судну приходилось форсировать, работая всеми главными дизельгенераторами. При наличии видимости наш вертолёт уходил на разведку, уточняя оптимальный маршрут судна. Приходилось отклоняться от курса на север до восточных румбов, обходя поля скопления льда. В конце вторых суток после выхода из Ленинградской дизель-электроход «Гижига» вышел на открытую воду.

После выполнения работ на полярных антарктических станциях Русская и Ленинградская судну в соответствии с планами 25-й САЭ предстояло доставить и выгрузить генеральный груз на станцию Беллинсгаузен, находящейся на Антарктическом полуострове на 59 меридиане западной долготы. А для достижения этой полярной станции необходимо «Гижиге» вновь возвратиться из восточного полушария в западное, пересечь весь Тихий океан и выйти в Пролив Дрейка. Таким образом, дальняя дорога экипажа «Гижиги» и полярников переходила в фазу кругосветного плавания. Курс судна был проложен на Новую Зеландию.

Но прошло уже два месяца после предыдущего захода судна в Веллингтон и судовые запасы нуждались в их пополнении, поэтому с выходом «Гижиги» из льдов моря Сомова курс был проложен на Новую Зеландию. Следовали экономичным ходом, продолжительность плавания составляла около недели.

Учитывая предстоящий заход в иностранный порт, по традиции следовало позаботиться о наружном облике корабля после ураганных антарктических ветров и низких температур воздуха, а главный механик со своей командой занялись профилактикой главных и вспомогательных дизель-генераторов, ведь впереди дальняя дорога до дома через два океана.

На подходе к южному острову Новой Зеландии обычно в те годы работали промысловые советские суда Дальневосточного бассейна, с которыми наши радисты установили радиосвязь. А почему бы не пополнить свои запасы свежей рыбкой? Вышли в район лова, погодные условия были весьма приличными. Вот и встретились с первым из промысловиков. Им оказался большой морозильный траулер (по простому - БМРТ). Обменявшись с капитаном БМРТ приветствиями и своими планами, последний предложил сделать «бартер». С своей стороны он предложил свежую рыбу и морепродукты, а нам пришлось ответить, исходя из их интересов, тем, чем были богаты на то время. В результате наша шлюпка после отхода от БМРТ была загружена щедрыми рыбаками почти по планширь дарами моря, которыми разнообразился наш судовой стол. А это немаловажно для рациона питания людей в дальнем плавании.

Рыбаки же, воспользовавшись нашим предстоящим заходом в Новую Зеландию, отправили на «Гижигу» свою большую почту для отправки на Большую Землю. По прибытию в Веллингтон вся почта рыбаков, моряков и полярников через советское представительство была отправлена на Родину.

После льдов, снегов и ураганов Антарктики Новая Зеландия для моряков и полярников казалась раем на Земле. О климате можно говорить, как о субтропиках и как о субантарктике, где находится та же фауна и флора, свойственная этим зонам.

Изумительный морской пейзаж своеобразного вечнозелёного края с оригинальной новозеландской сосной и пальмами, множеством разнообразных цветов в уютных аллеях и парках. Следует заметить, что повсюду чистота, которая свидетельствовала, что население, проживающее здесь, бережно относится к окружающей среде.

Раннее утро, лёгкий береговой бриз приносит свежий запах просыпающейся природы. Как это приятно после холодных вод Антарктики! «Гижига» с буксирами 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 топлива и воды, принять необходимое техническое снабжение и продовольствие, а также продукты для полярников станции Беллинсгаузен. А морякам и членам экспедиции был также нужен какой-то отдых, особенно в этом нуждались полярники станции Ленинградская, отработавшие 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, откуда мы уходили два с лишним месяца назад. Консул вкратце проинформировал о ситуации в порту и обстановке в городе. А в конце нашей встречи он поздравил нас с открытием новой антарктической станции Русская, о которой знает не только Советское посольство в Новой Зеландии, но и общественность этой страны. В связи с этим он сообщил, что было бы приятно, если бы капитан и руководитель членов экспедиции на борту судна приняли бы участие в некоторых мероприятиях, посвящённых возвращению «Гижиги» в Веллингтон. Первое – это встреча с Советником посла, а второе – приём в Советском посольстве. Неужели «Гижига» заслужила таких почестей?! Приглашения были неожиданны, приняв их, мы с удовольствием ими воспользовались, разнообразив свое пребывание в Веллингтоне.

Время стоянки в порту пролетело быстро и пора было готовиться к отходу судна. Пользуясь случаем, что «Гижига» в конце своего плавания должна возвратиться в Ленинград, работники посольства, у которых, надо полагать, заканчивались сроки пребывания здесь, отправили с судном некоторые свои вещи. Последние были доставлены в полной сохранности на родину по завершению нашего рейса.

Вот и остался за кормой замечательный порт Веллингтон, и «Гижига» устремилась в своё океанское плавание, взяв курс на восток. Двенадцать лет назад таким же курсом уходила из Веллингтона «Обь», следуя вторым заходом на открытую ею три месяца назад новую станцию Беллинсгаузен, куда сегодня следовала «Гижига» для её снабжения.

Находясь ещё недалеко от берегов Новой Зеландии, нам ещё встречались суда, но с удалением и отклонением судна к югу они стали встречаться редко. Вскоре после исчезновения из видимости новозеландских берегов экипажу «Гижиги» уже в третий раз пришлось пересекать демаркационную линию смены дат, символически проходящую через 180-й меридиан, и опять повторился день на нашем календаре.

Наше судно больше выглядело одиноким странником среди бескрайних просторов Тихого океана. Изредка встречались редкие буревестники, а позже появились красавцы альбатросы, низко парящие над седыми гребнями волн своей стихии.

Жизнь моряков на судне, как и подобает в таком плавании, шла своим чередом – судовые работы, несение ходовых вахт, как в машинном отделении, так и на ходовом мостике. В ранее оборудованном четвёртом трюме под импровизированный спортзал почти каждый вечер проходили состязания по волейболу среди команд авиаторов, машинной, палубной и командой комсостава «Гижиги». Эти встречи были организованы нашими энтузиастами во главе с первым помощником капитана Петром Ивановичем. Они были весьма эмоциональны и привлекательны для болельщиков, которых среди большого коллектива было немало. Так пролетал в нашем плавании день за днём – служба, работа и досуг с традиционной демонстрацией большой коллекции популярных кинофильмов.

В пятидесятых широтах южного полушария уже повеяло зимой и нет необходимости говорить о ветрах и штормах, сопутствующих нашему океанскому плаванию в этом районе Антарктики. Облачность и очень редкое появление солнца и других небесных светил. Но штурманский состав уже не горюет, как в былые времена при отсутствии спутниковой системы, в ожидании возможности сделать астрономическую обсервацию по солнцу или по звёздам. Дискретность определений по навигационному спутнику позволяла каждую вахту иметь точное местонахождение корабля в океане, названного Магелланом в то время из-за «царящего безветрия» в 1521 году «il Pacifico» - «Тихий». Но характер его отнюдь не из тихих, как пришлось нам убедиться в этом, пересекая его в полной мере с запада на восток.

Курс «Гижиги» проложен на пролив, разделяющий Антарктический полуостров и оконечность Южной Америки, мы следовали дорогами двух знаменитых мореходов-первооткрывателей Магеллана и Френсиса Дрейка. Как известно, первый из них в начале 16-го века, отыскивая новый кратчайший путь к Моллукским островам, впервые открыл пролив, связывающий судоходные пути двух океанов, названный Магеллановым. А второй, являясь гениальным последователем и продолжателем Магеллана, спустя полвека, также следуя с востока на запад и достигнув самой южной оконечности Южной Америки, открыл пролив Дрейка.

Так уж повелось, что не каждому мореплавателю посчастливилось обогнуть мыс Доброй Надежды и обогнуть мыс Горн, считающийся границей раздела двух океанов в Проливе Дрейка. Но морякам дизельэлектростроительных «Обь» и «Гижига», пересекшим Тихий (Великий) океан, удалось повидать эти знаменитые географические места. И, следуя давней традиции моряков, с чувством заслуженной гордости моряки этих экипажей могут носить на своём ухе золотую серьгу.

Итак, судно миновало Огненную Землю, названную Магелланом «Tierra del Fuego» по полыхавшим в то время в ночном мраке огням на берегу. Эти, казалось

бы, неугасающие огни наблюдались и впоследствии после Магеллана, на протяжении веков, но нам, к сожалению, их уже не пришлось видеть. Почти четыре века миновало с Магеллановых времён и, надо полагать, что те древние люди - туземцы, поддерживавшие постоянно огонь, давно исчезли с этой суровой окраины Земли.

СТАНЦИЯ БЕЛЛИНСГАУЗЕН

Впервые в этих водах побывали русские моряки в 1821 году в экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева, открывая ряд островов в архипелаге Южных Шетландских островов.

Следует отметить, что впервые «Обь» сюда пришла с исследовательскими работами в 1958 году, потом и в 1960 году, а в 1968 году в период 13-й САЭ моряками «Оби» была построена и открыта антарктическая станция. Название своё она получила в честь первооткрывателя Антарктиды, русского флотоводца Фёдора Беллинсгаузена.

Таким образом, пройдя от Веллингтона более пяти тысяч миль в конце третьей недели после выхода из Новой Зеландии, «Гижига» благополучно прибыла в свой очередной пункт назначения и стала на якорь в бухте Ардли залива Гуардиа Насьональ и Адмиралти на острове Ватерлоо, где расположена станция Беллинсгаузен.

Предстояла выгрузка около пятисот тонн стройматериалов плюс продукты, приобретенные в Веллингтоне.

Станция Беллинсгаузен имеет свою специфику с рейдовой выгрузкой судна. Как мне помнилось, выход на береговой пляж с моря происходил через мелководье. Из-за этого при использовании обычных плавсредств (катер + понтон) создавалось неудобство в перевалке груза на тракторные сани или на что-то другое, в результате процесс выгрузки мог быть продолжительным.

В 15-й САЭ на «Оби» сюда доставили плавающий транспортёр (ПТС), который мог принимать на свой борт до восьми тонн груза, доставляемого на берег, где и разгружался автокраном. Такая технология рейдовой выгрузки с использованием ПТС позволяла на много сократить время пребывания судна под грузовыми операциями.

В связи с этим ещё до подхода судна к станции необходимо было обсудить этот вопрос с начальником станции Беллинсгаузен, доктором географических наук Владимиром Александровичем Спичкиным. Так произошло наше телефонное знакомство с этим

деловым и замечательным человеком. Владимир Александрович сообщил, что беспокоиться с выгрузкой не следует, на станции транспортная техника готова и они ждут с нетерпением прибытия нашей «Гижиги». Это означало, что начальник станции весьма серьёзный и ответственный руководитель, и можно было надеяться, что сбоев в выгрузке не произойдёт, исключая непогоды.

Так оно и вышло, с постановкой судна на якорь на борт прибыл на ПТСе уважаемый

Владимир Александрович и выгрузка пошла своим чередом день за днём, де-

лая перерыв в работе на ночное время. Чёткая организация, проведенная во взаимопонимании, как на берегу, так и на судне, дала хорошие результаты выгрузки независимо от десятичасовых ночных перерывов. За семь своих антарктических рейсов эта операция по выгрузке, пожалуй, была единственной без каких-либо проблем.

Между тем станция Беллинсгаузен представляет собой интереснейшее место, где перед взором туриста на фоне ледников предстает редкий для Антарктиды ландшафт.

Это своеобразный антарктический Оазис. Среди скал и гор вулканического происхождения можно видеть ручьи, вытекающие из множества озёр. А на возвышенных местах здешняя природа выставляет в зелёном наряде свои мхи и лишайники. А в солнечные дни можно слышать щебетание и голоса пернатых. Откуда это чудо? Неужели в Антарктиде может находиться такое «райское» место, где могут гнездиться редкие птицы, как дымчатые альбатросы, голубоглазые бакланы, качурки и антарктические крачки, не говоря уже об ослиных пингуинах, отличающихся от обычных нам знакомых Императорских и Адели?

Отправившись на судовой шлюпке на любительскую рыбалку неподалеку от станции, обнаружили лежбище морских слонов, среди которых редкие экземпляры самцов достигают шести метров длиной и массой до трёх тонн. Подходить к ним «для знакомства» не желательно, опасно. При возлежании на своих пляжах морские слоны осыпают себя песком, как бы защищая свое «холёное» тело от лучей скудного солнца и возможных паразитов. За ними можно долго наблюдать, а они могут оставаться как бы безучастными к окружающему, но это только кажется.

Котики, тюлени и морские леопарды здесь также не редкость. Всем хватает «морепродуктов». Вот и мы попробовали испытать радость рыболова-любителя, воспользовавшись благоприятной погодой. Отойдя от судна на шлюпке, стали на якорь в небольшой лагуне бухты Ардли, готовя немудрёные самодельные снасти в виде лески и крючка средних размеров. Это был разведочный выход на «промысел». Насадив на крючки кусочки мяса, мы забросили снасти. Ждать не пришлось долго, клёв начался, но какой изумительный он был! Это была нототения, редкая рыба, когда-то в советские времена появившаяся ненадолго на прилавках магазинов Мурманска и Ленинграда. Мы были изумлены и не могли себе представить, что эта рыба промышлялась здесь, в антарктических водах.

Неописуемая «рыбацкая» радость! А клёв продолжался. И вдруг он прекратился. В чём дело? Оказалось, подошла бригада «местных рыбаков», которые, очевидно, больше предпочитают рыбку, чем мы, «непутёвые рыбаки». Ими оказались эти неуклюжие на берегу ослиные пингуины, но прекрасные пловцы и ныряльщики. Так вот, эта «публика», завидев нас и наш удачный промысел, решила воочию оценить на месте, так ли на самом деле. Они, как по сговору, налетели своей «бандой» на наше тихое место в лагуне, тем самым разогнали вокруг всю нашу прикормленную рыбу.

Что делать? Хочешь не хочешь, а приходится сниматься нашей шлюпке с якоря и следовать на новое место в поисках потерянного удачного клёва.

Всё происходило, как в первый раз. Стали на якорь, забросили вновь снасти, ждём!

И вот началось – клёв, клёв и ещё раз.... Не верится, что мы вновь ухватили миг удачи, нототения так и идёт на нашу вкусную наживу. Однако не тут-то было! Опять нашествие «местной банды» и клёв пропадает. Мы возмущены «наездами» наших меньших братьев. Сниматься с якоря или переждать? Давайте сделаем перекур, предлагает кто-то, может, отстанут эти «ослики» и прекратят свои «недружественные акты» по отношению к нам.

Проходит некоторое время, пингины не наблюдаются. Вновь закинули свои снасти и ждали. На лице главного механика Николая Петровича появляется загадочная улыбка. Осторожно спрашиваю: «Началось, что ли Петрович?». В ответ – похоже, крупняк! Мы замерли, наблюдая, как наш Петрович, напрягшись, медленно выбирает леску и подводит к борту шлюпки своего «крупняка». И вот Он! На банкетку шлюпки из воды выскакивает пингвин. В клюве пингина торчал крючок с наживой, которую он ухватил «нахаляву». Но эта «халява» принудила его смиренно следовать за леской. Очутившись на банкетке шлюпки, он не срывался в воду. Пингвин яростно хлопал своими лапами, как бы говоря: «Довольно мучить меня, это недоразумение. Освободите!» Только после аккуратного изъятия крючка с его клюва пингвин проявил свою «агрессивность», пытаясь клюнуть своих мучителей и, как классный ныряльщик, ринулся в свою стихию. Вот таков был наш «возмутитель», принудив нас считаться с обычаями «местных аборигенов».

А наш «промысел» оказался весьма удачным, свежей нототенией было украшено наше меню. Рыба подавалась на стол, как варёной, так и жареной, и мало-сольной. Она оказалась очень вкусной. Но замечательно то, что некоторые наши рыболовы умудрились даже доставить на родину эти антарктические трофеи в копченом и вяленом виде.

Выгрузка груза, предназначенного для станции, завершалась. Следует отметить интересный момент. Неподальку от станции Беллинсгаузен, в той же бухте Ардли и на том же берегу острова Ватерлоо находилась чилийская станция с названием База Президент Эдуардо Фрей. Она представляла собой метеорологический центр военно-воздушных сил Чили, персонал которой состоял из военнослужащих, возглавляемых команданте в чине подполковника. Станция была благоустроена, и это было видно со стороны. Расстояние между советской и чилийской станциями было около кабельтова (185,2 метра), а границей между ними являлся ручей, стекающий с гор. Такое соседство способствовало установлению хороших взаимоотношений и оказанию всевозможной помощи друг другу.

При нанесении визита начальнику станции Беллинсгаузен Владимир Александрович познакомил меня со своим чилийским коллегой. Тот оказался общительным парнем и легко шёл на разговор, проявляя свою цивилизованную любезность и доброжелательность. На этой почве и по случаю знакомства с командиром прибывшего большого советского корабля команданте пригласил моряков «Гижиги» посетить чилийскую Базу.

Наша шлюпка, достигнув прибрежного мелководья, была встречена чилийской амфибией, на которой мы были доставлены на Базу наших соседей. С нашим

появлением был построен личный состав чилийской базы ВВС с полным соблюдением международного этикета и поднятыми государственными флагами. Узнав об открытии в море Амундсена новой советской антарктической станции Русская, команданте поздравил нас по этому случаю. Он был подчеркнуто внимателен к нам и эта дружественная встреча больше походила на импровизированный прием русских моряков чилийцами. Со свойственным им латиноамериканским темпераментом вечер дружбы с чилийцами прошёл в непринужденной обстановке.

При посещении кабинета начальника станции, последний для исключения неуместных вопросов и ответов, касающихся жизни и политики в Чили, тактично убрал со стола портрет тогдашнего «кровавого» президента Пиночета, чтобы не смущать гостя. По-моему, этот поступок его с гражданской позиции на то время был мужественным. Наш непринужденный разговор протекал в русле житейской темы, мы обменялись сувенирами. Приём закончился небольшим фуршетом с бокалом прекрасного чилийского вина.

На другой день перед отплытием борт «Гижиги» посетили с ответным визитом наши чилийские друзья – команданте базы с группой офицеров, ознакомились с кораблём, работой и жизнью экипажа и полярников, возвращающихся на Родину. Визит чилийцев закончился товарищеским обедом в салоне капитана с традиционным русским гостеприимством.

Экипаж «Гижиги», впервые участвуя в советской антарктической экспедиции, как никогда, благополучно закончил свою последнюю операцию по снабжению станции Беллинсгаузен. Надо полагать, за все трудности, выпавшие на долю моряков и полярников при строительстве и открытии новой станции Русская, а также снабжении Ленинградской, Бог океанов и морей, наверное, смиростивился и послал нам здесь свою благодать.

Поблагодарив полярников и лично начальника станции Беллинсгаузен Владимира Александровича Спичкина за хорошую организацию своего персонала в выгрузке судна, дизельэлектроход «Гижига» снялся с рейда бухты Ардли, взяв курс к родным берегам.

ПОСЛЕДНЯЯ ПРЯМАЯ К ДОМУ

Скоро заканчивалось шесть месяцев после выхода судна из Мурманска и последний маршрут от пролива Дрейка должен замкнуть кругосветное плавание корабля. И опять мы отправились дорогой адмиралов Магеллана и Френсиса Дрейка, поднимаясь на север и уходя от антарктической зимы южного полушария нашей планеты.

Примерно такое же кругосветное плавание «Обь» выполнила двенадцать лет назад в 13-й САЭ. Спустя три месяца после открытия станции Беллинсгаузен, «Обь» тогда вторично зашла на эту станцию, совершив плавание вокруг Антарктиды. Но это плавание «Оби» отличалось от плавания «Гижиги» только тем, что в те годы ещё не были открыты такие труднодоступные антарктические станции, как Русская и Ленинградская, где, по сути, сложились основные работы для экипажа «Гижиги».

В процессе работы судна в тяжелых ледовых условиях Антарктики и плавания вокруг Антарктиды по докладу главного механика было заменено 16 поршней и более дюжины цилиндрических втулок главных судовых дизелей, запас которых после выхода судна из Мурманска сократился значительно. Эти работы являются заводского характера, но с учётом автономного плавания выполнялись машинной командой судна в объёме около двух тысяч человеко-часов. Ремонт главных и вспомогательных дизелей и чистку генераторов судна можно было выполнять как-то по очереди при плавании на открытой воде. Но для чистки же гребного электромотора требовалась остановка судна в течение суток, и было невозможно сделать эту работу при плавании в Антарктике, когда судовая энергетическая установка находилась в постоянной готовности. Эта работа была запланирована при нахождении судна в экваториально-тропической зоне, до которой необходимо было ещё пройти судну около десяти суток.

Нет, наверное, необходимости описывать плавание судна вдоль берегов восточного побережья Южной Америки, оно представляет собой обычное океанское, которое с каждым днём сокращает оставшееся расстояние до дома каждого моряка и полярника, отсчитывающих оставшиеся дни до прихода судна в порт Ленинград.

Сутки за сутками плавания, а уже пересекли параллель Южного тропика и подходили к траверзу того сказочного бразильского порта Рио де Жанейро, который посещали на дизель-электроходе «Обь» десять лет назад при его возвращении из Пятнадцатой антарктической экспедиции. Намерение о заходе в Рио у нас определённо имелось. Из предварительной переписки с судовым агентом складывалась какая-то неопределённость в отношении захода «Гижиги», но агент просил не беспокоиться и обещал всё организовать с заходом по прибытию судна в порт. Но было ясно, что в этом вопросе что-то не «срастается».

Вспоминая прошлое посещение «Обью» порта Рио де Жанейро, там вырисовывалась проблема в соблюдении сроков подачи заявки о заходе военных кораблей, гидрографических и научно-исследовательских судов, к которым относился и дизель-электроход «Обь». Предварительное уведомление о заходе таких судов должно быть сделано через дипломатические каналы за три месяца. При заходе «Оби» эти формальности и сроки не были соблюдены, поэтому акт захода судна в порт расценивался портовыми бразильскими властями, как пиратский с определёнными последствиями для капитана. В соответствии с местными законами капитан должен подлежать аресту, хотя прямой вины его здесь не усматривалось, поскольку действия его носили чисто опосредственный характер.

После вмешательства советского консульства в Бразилии, а также, учитывая мировую известность «Оби», как флагмана советской антарктической экспедиции, для тогдашнего нашего капитана Эдуарда Иосифовича Купри всё закончилось благополучно без принятия к нему каких-либо санкций со стороны властей.

Прибыв на внешний рейд порта Рио де Жанейро в пятницу вечером, «Гижига» стала на якорь. Для выяснения перспектив постановки к причалу я связался с судовым агентом по телефону. Из объяснений агента выяснилось, что наш причал освободится только в воскресенье вечером, а это составляло почти двое

суток ожидания на рейде, что не вписывалось в график движения судна. Взвесив все эти обстоятельства, было принято решение сниматься с якоря и уходить от «заветной» мечты не только нам известного персонажа Остапа Бендера, но и моряков с полярниками «Гижиги». Увы! Капитану пришлось объявить об этом по судовой трансляции, объяснив причину отказа захода судна в порт Рио де Жанейро и возможности посетить знаменитый пляж Капе Кабана.

Самое красивое созвездие Южного полушария Южный Крест с уменьшением широты, появляясь в ночное время суток на небосводе, продолжало опускаться над горизонтом всё ниже и ниже. Это говорило, что скоро судно достигнет Экватора. Не доходя до него несколько часов, «Гижига» остановилась, исходя из плана проведения намеченной чистки гребного электрического мотора.

Над океаном стоял полный штиль с едва заметной легкой зыбью и редкими стайками вспорхнувших летучих рыбок. Казалось, что океан почти «мертв». Но это было первоначальное впечатление. Буквально не прошло и получаса, как откуда-то появились дельфины, Они как будто бы наблюдали издалека и примчались к судну, как к долгожданному гостю, устроив для нас своё аквашоу. Но это длилось недолго, дельфины исчезли также неожиданно, как и появились.

Судно остановилось и легло в дрейф с начала раннего утра, с тем расчётом, чтобы приступить к работам на гребном двигателе после того, как он несколько остынет. Впереди был целый светлый экваториальный день. Вокруг судна стояло океанское безмолвие. А необычную тишину внутри корабля нарушал только незначительный звук от работы одного вспомогательного дизель-генератора, подающего энергию для обеспечения бытовых систем и намеченных работ. Легкая утренняя прохлада быстро сменялась наступающей тропической жарой. В каютах становится душно и отдых после вахты, несмотря на включённую принудительную вентиляцию, становился утомительным в большинстве своём в тесных каютах. Поэтому свободные от вахт и работ члены экипажа и полярники, как обычно, предпочитали отдыхать даже ночью, находясь на палубе, а днём принимать солнечные ванны и купаться в бассейне или под палубным душем.

Но вот появились акулы около борта судна, которых что-то привлекло. Оказывается, с камбуза были выброшены в океан пищевые отходы, это и явилось причиной появления хищниц. Они грациозно плавали вокруг судна, ожидая, очевидно, очередной подачи. Тогда наши судовые любители острых ощущений решили организовать на них охоту. Недолго мудрствуя, они смастерили снасть из шести-миллиметрового троса с поплавком и крюком из холодильной камеры, используемого для подвески мясных туш. На крюк был насажена мясная нажива, и снасть заброшена в океанскую бездну.

Это не осталось незамеченным для хищниц, они стали постепенно приближаться к интересуемому лакомству, кружась вокруг него. Осмелев, одна из хищниц бросилась в атаку, поплавок резко ушёл под воду, но быстро появился на поверхности и замер. Оказалось, что акуле каким-то образом удалось ухватить наживу, сдёрнув её с крюка. Наверное, нажива была установлена не надлежащим образом, и хищница ушла с добычей. Зрелище охоты на акулу привлекло всех собравшихся на палубе, у большинства были фотоаппараты и даже простенькие отече-

ственные кинокамеры. Ведь редко когда приходится созерцать подобное мероприятие. Энтузиасты настолько увлеклись, что забыли про обед, но не отступали от своей затеи.

Новая нажива из довольно привлекательного куска мяса, и охота на хищницу продолжалась. Одна из акул снова стала крутиться около приманки. Нельзя было определить, какая из акул стала проявлять свою активность, то ли та, которая сорвала «первый куш», или другая, которой не досталось лакомство. Тем не менее, атаки продолжались. Находясь на палубе, как сверху, можно было наблюдать за этим зрелищем. Акула медленно подходила к наживе то слева, то справа, как бы присматриваясь для успешной атаки. Наконец хищница, перевернувшись вверх животом, хватает свою «жертву» так, что уже не было сомнений, что это была её успешная и, надо полагать, последняя атака. Поплавок снасти резко ушёл под воду и больше уже не возвращался на поверхность, трос снасти стал быстро уходить за борт. Для его удержания нашему боцману Владимиру Марковичу пришлось положить трос акульей снасти на кнехт. Так хищница из охотника превратилась сама в жертву, став добычей судовых экстремалов.

По тому, как резко натягивался трос, можно было судить, что акула серьёзно заглотила наживу с крюком, лишившим её свободы. На кормовой палубе зеваки и «промысловики» ликовали по поводу такой для них удачи, а фотолюбители старались запечатлеть тот момент, когда хищницу будут поднимать на борт. Сделать вручную это оказалось невозможным, акула была сильнее нескольких дюжих молодцев, и трос, скользя в руках, травился (уходил) всё более за борт. Тогда боцман положил трос на барабан буксирной лебёдки, с помощью которой стали подбирать трос, подводя акулу к борту судна.

И вот акула появилась на поверхности воды, яростно сопротивляясь человеческому насилию над этой красавицей океанских глубин. Из этого можно было судить, что нет более страшного хищника на нашей планете, чем человек, каким он может однажды стать. Банальная человеческая «забава» обернулась трагедией для другого земноводного существа. После подъёма на палубу акула разогнала зевак ударами своего хвоста, угрожая пустить в ход свои зубастые челюсти. Для завершения этой негуманной картины и избавления акулы от агонии ей была сделана своеобразная «инъекция», после которой она успокоилась.

Хищница оказалась довольно внушительной, длина её составляла более трёх метров. При вскрытии экспедиционными врачами акульего желудка в нём оказалось множество больших креветок. Оказывается, хищница была «сладкоежкой».

А сколько акульего мяса продаётся прямо на пирсе местными рыбаками на Канарских островах. Но местное население, очевидно, знает, в какой сезон года, на какой вид акул можно вести промысел и потреблять в пищу её мясо, пользуясь определённым спросом. В большинстве своём ценностью являются акулы плавники, из которых, как известно, готовится суп.

После акульей охоты был сделан этот суп из акульих плавников, являющийся одним из редких блюд в ресторанах мира. Но не каждый мог есть этот суп из-за его специфического вкуса.

Наш завпрод Борис Дмитриевич с шеф-поваром запаслись впрок трофейными

акульими плавниками, часть которых была определена на хранение в холодильной камере, а другая небольшая часть оставлена была на камбузе. Утром рано на своей вахте старпом Борис Иванович, делая обход по судну, заглянул на камбуз и обнаружил оставленные акулы плавники. Зная своё негативное отношение к этому экзотическому продукту, он, не раздумывая, пустил его прямо с камбуза за борт через механизм сброса пищевых отходов. Для меня это было не удивительно, зная Бориса Ивановича не один год по совместной службе на разных судах парохозяйства и его отношение к экзотическим продуктам. Об этом можно привести ряд интересных и довольно юморных случаев. Но, как следовало из доклада завпродом, мы были лишены некоторой части запасов акульего продукта.

Не прошло и суток, как закончился самый тихий дрейф судна в океане, наши электромеханики со своими электриками закончили чистку гребного электромотора и «Гижига» последовала по назначению. Уже остался экватор за кормой, а с ним и Южное полушарие, в котором мы отработали около пяти месяцев.

Очутившись в Северном полушарии, пора было подумать, в какой же ближайший порт сделать заход для пополнения судовых запасов, поскольку от последнего порта захода Веллингтон уже пройдено более десяти тысяч миль. Варианта захода судна по пути следования лучше, чем Лас Пальмас, не было. Этот порт нам был также знаком по заходу судна в декабре прошлого года. Сделанное объявление об этом было принято всеми на ура, учитывая тем более несостоявшийся заход в Рио де Жанейро.

Очередной заход судна на Канарские острова был коротким, но, несмотря на это, моряки и полярники смогли посетить город, так как портовые власти позволили «Гижиге» стать непосредственно к причалу, что было крайне редко для Лас Пальмаса.

Стоянка судна в этом пятом по счёту порту захода была обычной. Приняв бункер, пресную воду и продукты со свежими овощами и фруктами, мы снялись с Канарских островов.

Начался отсчёт оставшихся дней до прибытия судна в Ленинград. Этот период, как всегда, для людей остаётся самым затяжным, хотя на самом деле переход судна в экономрежиме составляет около 10-11 суток. Но кажется, что эти каждые сутки следуют одни за другими очень медленно. Каждый полдень по традиции с ходового мостика исходила информация о движении корабля, скорости его и пройденных милях за сутки, метеообстановке и предполагаемом приходе судна в порт. Несмотря на это, полярники, потерявшие счёт дней пребывания в антарктической экспедиции, при случае спрашивали у сменившихся с вахты штурманов о скорости судна и о приходе.

Их надо было понимать, сказывалась усталость от длительного пребывания в Антарктиде и ностальгия по дому и родным. В последние дни они теряют сон. Такова ситуация и с этим приходится считаться.

Однако неожиданно приходит сообщение из парохозяйства, что в Европе подыскивается попутный груз для Советского Союза. Это уже никак не входило в планы моряков и полярников. Начались различные предположения о том неизвестном европейском порте, куда может зайти попутно «Гижига», хотя уже миновали па-

раллель Гибралтара. И вот, наконец, пароходство номинировало порт погрузки Антверпен, где должны принять полный груз металла для Волжского автомобильного завода. Полученное сообщение стало предметом обсуждения большинства людей, находившихся на борту судна.

Как известно, в те далёкие годы прошлого столетия у советских людей нашей бывшей могучей страны был полный дефицит почти во всех товарах народного потребления. Хотя всё наше партийное руководство заверяло нас, что советские люди живут в пору «развитого социализма» и лучшей в мире страны нет. Действительно, много было хорошего. Однако, как было принято тогда, чтобы приобрести что-либо, то говорили, это надо достать. Где, как и что достать, это уже был другой разговор.

Приобретение чего-либо, начиная от мебели, холодильников, автомашин, считавшихся роскошью, происходило в основном по месту работы. Автомобили поступали в ограниченном количестве и распределялись они, как правило, среди передовиков производства и других достойных людей, образуя очереди.

И вдруг неожиданно было разрешено лицам, откомандированным за границу, приобретать беспрошлинно иностранные легковые автомобили. Это касалось также моряков заграничного плавания и полярников советской антарктической экспедиции. В этом случае уже не надо было «доставать». Располагая определённой скопленной валютой, каждый мог приобрести подержанную иномарку за границей.

Однако, на момент возвращения «Гижиги» на Родину из пароходства поступило «некоторое разъяснение» для моряков, что каждому из них, кто намерен приобрести автомобиль, следует персонально запросить разрешение у руководства. Вот так, не более и не менее! Под этим подразумевалось, что если у человека числится какой-то «Запорожец» или другое авто, то ему ни в коем разе не позволялось купить облюбованную им иномарку.

Времени до захода в Антверпен оставалось ограниченно с учётом субботы и воскресенья. Поэтому и в связи с бюрократической уловкой в приобретении иномарок началась переписка с пароходством. Что и следовало ожидать, кому-то разрешили ездить на иномарке, а «недостойным» отказали. Такие вот были времена!

Скорее всего, это было какое-то местничество, поскольку полярников и других членов экспедиции эта бюрократическая уловка не касалась! В эти оставшиеся дни до Антверпена на «Гижиге» были заброшены судовой «спортзал» в четвертом трюме и демонстрация наскучивших фильмов. Тема приобретения за границей иностранного автомобиля затмила всё другое, а в роли консультантов выступали бывалые моряки, как уже имевшие опыт в этом вопросе.

С прибытием в Антверпен кроме погрузки судна начался ажиотаж у половины «нашей публики» с поиском авторынков в городе и последующим выбором подержанных автомобилей. И он продолжался почти до последнего дня погрузки. К борту судна стали подкатываться наши «счастливчики» на самых разнообразных иностранных авто, которые ещё надо было погрузить на борт судна по мере окончания погрузки груза металла в каждом трюме. Все свободные площади крышек грузовых трюмов и на палубе, включая шлюпочную, были заставлены купленными

ми автомобилями. «Гижига» со стороны выглядела, как новогодняя ёлка, украшенная разноцветными «фонариками» из авто. С окончанием погрузки продолжалось крепление груза металла в трюмах судна стивидорами порта. Владельцы же автомобилей, следуя жёсткой инструкции перевозки палубного груза, занимались креплением личных авто с участием опытных матросов.

Приняв полный груз около девяти тысяч тонн, «Гижига» вышла из Антверпена. Впереди остался короткий переход по Северному и Балтийскому морям. Спустя четверо суток судно прибывает к приёмному бую порта Ленинград, становясь ранним летним утром на якорь. Это было сделано для того, чтобы на внешнем рейде порта произвести все таможенно-пограничные формальности. Следует отметить, что такую льготу для судна можно было получить только благодаря ходатайству руководства антарктической экспедиции перед городскими властями Ленинграда. Процедура таможенно-пограничного контроля вскоре была закончена, и судно, снявшись с якоря, последовало с лоцманом в порт, который покинула двести суток назад.

Стоял тёплый солнечный июньский день, дизель-электроход «Гижига» благополучно возвратился из кругосветного плавания с членами 25-й советской антарктической экспедиции, пройдя около 38000 миль.

Как и в прошлые годы с «Обью», дизель-электроходу «Гижига» была оказана торжественная встреча в порту Ленинград – на причале оркестр, море цветов, радостные лица встречающих. Большое счастье испытываешь, когда после такого кругосветного экспедиционного плавания корабля на Родину возвратились все во здравии.

Среди встречающих родных и близких на борт поднимаются руководство ААНИИ и представители Мурманского пароходства, поздравляя моряков и полярников с благополучным возвращением и выполнением главной задачи 25-й советской антарктической экспедиции – открытием научной полярной станции Русская.

Так закончился мой тяжёлый антарктический рейс, явившийся последним и седьмым по счёту.

При встрече с бывшим начальником 25 САЭ Николаем Александровичем Корниловым последний заметил, что в Антарктиде были открыты две полярные станции, когда при каких-то обстоятельствах на борту судна не было прямого участия руководства антарктической экспедицией. А роль руководителя в открытии станции выпала на капитана корабля, который занимался выполнением поставленной задачи.

Таким образом, первой станцией явилась Новолазаревская, открытая в 1961 году дизель-электроходом «Обь» под командованием капитана А.И.Дубинина, бывшего заместителя начальника Мурманского пароходства. Второй же такой станцией стала станция Русская, открытая дизель-электроходом «Гижига» под командованием автора, и как ни странно, тоже бывшего заместителя начальника того же морского пароходства.

Эпилог

НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ПРОЕКТ

Перед самым приходом дизель-электрохода «Гижига» в Ленинград я получил радиogramму от начальника пароходства Владимира Адамовича Игнатюка, который кроме поздравления с выполнением поставленной задачи и благополучным возвращением из Антарктиды, сообщил о полагаемом прибытии на борт делегации ГДР, которую следовало принять за время стоянки судна в порту.

Действительно, на третий день стоянки судна в Ленинграде на борт прибыла немецкая представительная делегация, возглавляемая одним из помощников тогдашнего руководителя ГДР Хоннекера. С советской стороны эту делегацию курировал заместитель директора научно-исследовательского института Арктики и Антарктики Николай Александрович Корнилов, недавно возвратившийся также из Антарктиды, будучи начальником сезонного состава 25-й советской антарктической экспедиции.

Как уже заметил, состав этой представительной делегации состоял из представителей различных специальностей, как моряков и авиаторов, так и научных работников, занимавшихся исследованиями в Антарктиде, будучи в составе советских антарктических экспедиций.

Делегацию, в целом, интересовал вопрос о возможности организации самостоятельной немецкой антарктической экспедиции с предполагаемой помощью советских специалистов. Под этим подразумевалось выделение из состава флота ГДР корабля экспедиции надлежащего класса для обеспечения безопасности плавания в антарктических водах. Капитаном на этот корабль, по их мнению, должен быть назначен один из советских капитанов, имеющий опыт плавания в Антарктиду, а дублёром капитана должен быть немецкий капитан, который был в составе делегации. Надо было полагать, что по рекомендации Н.А.Корнилова при согласовании с руководством Мурманского пароходства на роль капитана того неизвестного, пока, скорее всего, виртуального корабля, была предложена кандидатура капитана возвратившегося из Антарктиды дизель-электрохода «Гижига».

Надо сказать, что это предложение для меня в ту пору было интригующим. Начались предварительные переговоры, которые заканчивались даже обещаниями об организации для меня отдыха в ГДР, как необходимого после длительного антарктического рейса, поскольку вскоре мне предоставлялся отпуск.

Казалось бы, в этом вопросе всё шло в соответствии с предварительными переговорами со мной и Мурманским пароходством. Однако позже в этой теме что-то стало приобретать затухающий характер. Позже мне сообщили из пароходства, что немецкая сторона из-за сложившихся обстоятельств приносит извинения в своих несостоявшихся намерениях. Как потом выяснилось, причиной несостоявшегося немецкого антарктического проекта явилась довольно высокая для ГДР цена вопроса организации своей собственной экспедиции в Антарктиду.

Спустя пятнадцать лет мне пришлось встретиться в Гамбурге с тем немецким капитаном Майком, который был в составе той делегации ГДР, которая была у нас на борту дизель-электрохода «Гижига». Эта встреча была инициирована также немецкой стороной по обсуждению проекта об организации круизных рейсов в Антарктиду. Такими привлекательными районами в Антарктике в настоящее вре-

мя стали море Росса с морем Сомова и, особенно, пролив Дрейка в районе станции Беллинсгаузен, где наблюдается паломничество туристов из разных стран мира.

Немного о дизель-электроходе «Гижига»

После возвращения из Антарктиды судно было поставлено в Мурманске на ремонт и больше не было востребовано институтом Арктики и Антарктики для участия в антарктической экспедиции, оставаясь в работе на морях Северного ледовитого океана и на перевозках экспортно-импортных грузов. Капитан же после отпуска возвратился на теплоход «Станиславский», куда был отозван руководством пароходства для работы на канадско-американской линии до списания судна после двадцатипятилетней эксплуатации.

О СТАНЦИЯХ ЛЕНИНГРАДСКАЯ И РУССКАЯ

О труднодоступности на эти станции уже известно. Вследствие этого образовался трехмесячный дрейф дизель-электрохода «Обь» в 1973 году, спустя два года после её открытия. На станции Русской, спустя пять её непрерывной работы, в 1985 году очутилось в ледовом плену научно-исследовательское судно «Михаил Сомов» (однотипный с дизель-электроходами «Гижига» и «Наварин»). Несмотря на эти обстоятельства, обе станции продолжали непрерывно вести научные наблюдения до наступления прошлых 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 явилась Россия. Её переход с планового на рыночное управление экономикой резко отразилось на планировании и финансовой деятельности Российской антарктической экспедиции. В связи с этим России пришлось значительно сокращать свои исследования в Антарктиде. Бывшую южнополярную обсерваторию Молодёжная вынуждены были перевести в разряд сезонной, а на станциях Русской и Ленинградской вообще пришлось отказаться от ведения постоянных научных наблюдений.

Русская после десятилетней работы на ней полярников была законсервирована в марте 1990 года, а консервация станции Ленинградская произошла в марте 1991 года, после проведенных здесь научных наблюдений в течение двадцати лет.

Обе станции остаются законсервированными и неизвестно, когда появятся на них российские полярники и возобновятся научные наблюдения. Но в 2008 году очередная антарктическая экспедиция намеревалась установить там аппаратуру, позволяющую без персонала получать некоторые научные наблюдения в автоматическом режиме.

Эти законсервированные антарктические станции могут подвергнуться в наше время нашествию туристов. В связи с этим образуется реальная угроза сохранности станций из-за вандализма «чёрных» туристов, которые легко могут проникнуть даже в труднодоступные места антарктического побережья, если уже туризм охватил и космос.

Какие последствия принесёт этот широкомасштабный туристический бизнес для Антарктиды, трудно предсказать. Но то, что «чёрных» туристов уже сегодня ничто не может остановить, это точно. И если мировое содружество стран, занимающихся исследованиями Антарктиды, не обратит на это самое серьёзное внимание и не примет конструктивные меры по защите природы Антарктиды с расположенными на неё научными станциями, мы потеряем их.

СУДЬБА «ОБИ» - НАША БОЛЬ

Тема, изложенная в моих воспоминаниях, от Оби до дизель-электрохода «Обь», всё-таки заставляет возвратиться опять к тому былому славному дизель-электроходу. Как бы не хотелось употребить слово «былому», но время вносит свои коррективы и кораблю, названному в честь могучей сибирской реки Обь.

Как уже было известно, отслужив верой и правдой под флагом Родины в Мурманском морском пароходстве, по прошествии 25 лет эксплуатации во льдах Арктики и Антарктики, «Обь» была выведена из состава Морского флота СССР. Суда этой серии «голландцев» также были выведены из состава флота Мурманского и Дальневосточного пароходств и, как обычно, были проданы иностранным компаниям на металлолом.

Что касается дизель-электрохода «Обь», учитывая его энерговооружённость, которая позволяла ещё эксплуатировать судно, наличие объёмистых трюмов, значительного количества пассажирских кают и судовой вертолётной площадки, то «Обь» еще представляла определённый интерес со стороны организаций, занимавшихся обследованием морского шельфа и арктического побережья на предмет обнаружения углеводородов. Надо полагать, что судно было куплено такой организацией и отправлено для выполнения определённых работ в Печорскую губу. Дальнейшая её судьба оставалась неизвестной.

Но однажды глубокой осенью 1984 года, будучи начальником морских операций Западного района Арктики, мне пришлось пролетать около южной оконечности острова Колгуев. Высота полёта самолёта Ил-14 над морем из-за низкой облачности составляла около 150-200 метров. Это позволяло гидрологам Штаба моропераций отслеживать характер ледовой обстановки на трассе Северного морского пути.

При этих обстоятельствах, пролетая около острова Колгуев, мы увидели корабль, находившийся на береговой отмели бухты у посёлка Бугрино. Заинтересовавшись увиденным, вынуждены были сделать повторный заход над неизвестным судном. Ещё издали узнаю знакомый силуэт его, а когда самолёт прошёл над ним, то сомнений уже не было – это оказался наш бывший дизель-электроход «Обь». Как он здесь очутился?!

Никто из моих коллег на борту самолёта не мог что-то сказать по этому поводу. Можно было только строить догадки и версии происшедшего с моей «Обью».

Скорее всего, это явилось результатом разыгравшейся трагедии. Вероятно, при следовании из Печорской губы старое судно попало в жестокий шторм и, во избежание неминуемой гибели с непутёвыми командирами нового хозяина было выброшено или было вынуждено выброситься на отмель у посёлка Бугрино. Так

или иначе, но бывшая «Обь» стала «памятником вопиющей халатности и безалаберности уже бывших новых хозяев».

По моему мнению, другими словами здесь нельзя выразиться.

Спустя три месяца, а именно в феврале 1985 года, представился другой случай посмотреть на брошенную «Обь».

Предстояло испытать новый вертолёт Ка-32, имевший в то время самую совершенную бортовую навигационную аппаратуру, в выполнении ледовой авиаразведки в Арктике. Было принято решение выполнить эту задачу с борта атомного ледокола «Сибирь», выходившего из Мурманска.

Предвидя, что атомоход будет следовать в Баренцевом море мимо острова Колгуев, а потому появилась возможность при облёте вертолёта этого района ещё раз детальнее посмотреть на брошенную «Обь» (другого подходящего прилагательного к этому существительному, по моему мнению, нет).

В связи с предстоящими интересными испытаниями на борту атомного ледокола «Сибирь» присутствовал заведующий отделом новостей газеты «Известия»

Владимир Шмыгановский. Последний отнёсся к моей идее весьма положительно, ожидая заполнить интереснейший материал для своей газеты.

И вот мы, вылетев на вертолёте с борта ледокола, следовавшего на восток без остановки в 10-ти балльном льду юго-восточной части Баренцева моря, очутились над бывшим кораблём моей молодости. Картина была удручающей.

В прежние годы суда этого типа, названными любовно моряками по национальному признаку верфи-изготовителя «голландцами», представляли гордость флота. И как бы не хотелось, но после увиденного с высоты птичьего полёта бывший знаменитый на весь мир корабль под названием «Обь» выглядел теперь уже не иначе, как «летучий голландец».

Рассчитывали попасть на борт судна через вертолётную площадку для осмотра корабля изнутри, но у нас ничего не вышло с нашими намерениями. Таковая площадка уже отсутствовала, о её былом существовании напоминали только оставшиеся от неё короткие стойки, выглядевшие сверху шипами. Высаживаться на полубаке судна по авиационному трапу было опасно из-за раскачиваемых ветром грузовых стрел трюма № 1. Оставалось только созерцать на этот «летучий голландец», ставший им по воле злого рока бывших последних хозяев.

Среди белого безмолвия морского льда и заснеженного берега тундры некогда знаменитая «Обь» теперь стала достоянием неизвестных и жадных мародёров. Корабль стоял в гордом одиночестве.

Заброшенному и бесстыдным образом забытым своим Отечеством, уготовившим Ему такую печальную участь, славному когда-то кораблю, сделавшему столько замечательных открытий во славу Отчизны, теперь ЕМУ было некому пожаловаться на свою горькую судьбу.

Подумать только, из пяти кораблей Мурманского морского пароходства («Обь», «Лена», «Кооперация», «Наварин» и «Гижига»), принимавших участие в исследовании Антарктиды, остался только один корабль в облике мифического «летучего голландца» под бывшим названием «Обь».

Это всемирно известный корабль, совершивший 19 антарктических рейсов и

побывавший в самой южной точке с широтой в 77 градусов 06 минут и 158 градусов 24 минуты западной долготы. Кроме того, «Обью» был выполнен один рейс в высокоширотной экспедиции к берегам Гренландии, где «Обь» достигла самой северной точки с широтой 82 градуса 56 минут и 8 градусов 38 минут западной долготы. Участвуя в названных экспедициях, этот корабль был почти первым во всех географических открытиях второй половины XX века. Корабль совершил дважды кругосветное плавание в интересах науки (1958 и 1968 годы), из которых первое длилось 310 суток, при этом было пройдено около 46000 миль расстояния, превышающего две окружности земного экватора.

На основании исследований в Южном океане и прибрежных морях Антарктики, выполненных с борта «Оби», были уточнены старые морские карты, изданы новые с участием моряков, лётчиков Полярной авиации, зимовщиков, гидрографов, аэрофотосъёмщиков и картографов нашей страны. На основании этих материалов Институтом Арктики и Антарктики было выпущено впервые в мире такое крупное картографическое издание, как «Атлас Антарктиды», экземпляр которого был подарен экипажу дизель-электрохода «Обь» - ветерану антарктических плаваний, внёсшему своим трудом значительную часть в его издание.

К этому же можно добавить, процитировав интересное письмо, адресованное экипажу дизель-электрохода «Обь»: «Советский Геофизический комитет при президиуме Академии наук СССР от всего сердца приветствует вас, дорогие товарищи, в славную годовщину подъёма флага на вашем судне. Это были большие годы для советской и мировой науки, и экипаж «Оби» славно потрудился на благо её.

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».

Из другого же письма в адрес капитана и экипажа «Оби», присланного от Географического общества Союза ССР, следует, что на основании сделанных «Обью» многих открытий при исследовании Арктики и Антарктики имя судна было присвоено ряду географических объектов на географической карте нашей планеты.

В Арктике – отмель Обь в Северном Ледовитом океане у северо-восточного берега Гренландии, открытая в 1956 году с координатами 81 градус северной широты и 10 градусов западной долготы.

В Южном полушарии:

- проход Обь, представляющий собой глубоководную впадину в море Дейвиса на подходах к Мирному, открытую в 1958 году;

- залив Обь у Берега Отса в тихоокеанском секторе Антарктиды с координатами 70 градусов 35 минут южной широты и 166 градусов 25 минут восточной долготы, нанесённый на карту в 1958 году;

- желоб Обь в Индийском океане с максимальной глубиной 5595 метров на протяжении в 400 километров к югу со средними координатами 32 градуса и 45 минут южной широты между меридианами 95 градусов 30 минут и 191 градус 10 минут восточной долготы;

- банка Обь в Индийском океане с минимальной глубиной над ней в 247 метров, расположенной между Африкой и Антарктидой со средними координатами 52 градуса 20 минут южной широты и 41 градус 30 минут восточной долготы, представляющая собой цепь подводных вулканов.

Небезынтересно отметить, что с борта «Оби» в последний декабрьский день 1957 года в районе Мирного была впервые запущена метеорологическая ракета в стратосферу, что являлось принципиально новым в их запуске.

Об общеизвестных заслугах дизель-электрохода «Обь» ещё можно много говорить, но все его открытия останутся вечной памятью о знаменитом корабле, на борту которого работали многие исследователи и учёные, лауреаты Нобелевской и Государственных премий, Герои Советского Союза и Социалистического Труда, академики и члены-корреспонденты, доктора и кандидаты наук.

На борту «Оби» в период плаваний принимали участие многие учёные из тринадцати иностранных государств.

Труд моряков экипажа «Оби» отмечен многими орденами и медалями. На борту судна была большая коллекция подарков и сувениров, в том числе большая картина «Река Обь», выполненная сибирским художником И.Титовым и присланная в дар морякам «Обь». Всё это достояние, как память о прославленном корабле, последний её капитан Сергей Иванович Волков передал в дар музею Мурманского морского пароходства.

Как бы то ни было, а имена известных капитанов прославленного дизель-электрохода «Обь» в его антарктических походах и первого помощника капитана судна, как дорогая память о людях, отдавших свои силы и здоровье на исследования Антарктиды, остались на борту больших судов Мурманского и Дальневосточного морского пароходства Министерства морского флота СССР:

«Капитан МАН»,
«Капитан ДУБИНИН»,
«Капитан СВИРИДОВ»,
«Капитан ВОДЕНКО»,
«ВИКТОР ТКАЧЕВ».

А мне уже, как морскому лоцману России, приходилось не раз встречать их и провожать в дальние плавания.

Р. С. Говоря о судьбах кораблей, наверное, небезынтересно узнать о последнем судне из этой серии «голландцев» под названием «Байкал», о котором я уже упомянул ранее.

К сожалению, будучи переданным из Мурманского пароходства в состав Северного флота, биография корабля с самого начала службы складывалась весьма неудачно. Первое – из-за низкой квалификации специалистов флота главные и вспомогательные машины корабля скоро пришли в негодность и «Байкал» были

вынуждены ремонтировать на иностранной верфи, но уже с экипажем Мурманского пароходства. После ремонта он опять был возвращён Северному флоту и вновь его постигает несчастье – пожар, после которого он очутился на длительном ремонте в Мурманском СРЗ, где я его встретил при подготовке «Оби» к антарктическому рейсу в 1975 году.

В конце декабря этого года с окончанием ремонта, длившегося более года, «Байкал» вышел на ходовые испытания и по их завершению возвращался в Мурманск. Но на самом входе в Кольский залив корабль на полном ходу в 15 узлов выскочил на береговые скалы, где уцелевшая часть корпуса корабля по сей день как бы является «памятником» безалаберности некоторых командиров и напоминанием непутёвым капитанам.

Все предыдущие неблагополучия в судьбе «Байкала» явились следствием отсутствия должной эксплуатации корабля и организации на нём надлежащей службы безопасности мореплавания.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1 Земля наша сибирская	3 стр.
Глава 2 Училище	51 стр.
Глава 3 Заполярье	100 стр.
Глава 4 Возвращение в Антарктиду	151 стр.
Эпилог	250 стр.

Дизайн обложки М.В.Волосовский
Компьютерная верстка М.В.Волосовский
Корректор А.С.Белошицкая

Подписано в печать 1.12.2011 г. Формат 177 х 253
Тираж 100 экз. Заказ № 285

Отпечатано МБУ «ОРИЦ»
Ханты-Мансийский автономный
округ-Югра Тюменской области
628100 п.г.т. Октябрьское, ул. Ленина, 11
Тел. 2-14-37, 2-13-91.



003612015

Государственная библиотека Югры

