

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

ПОЛЯРНЫЕ КАПИТАНЫ

РОССИЙСКОГО И СОВЕТСКОГО
ФЛОТА



БИБЛИОТЕКА
ПОЛЯРНЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

Библиотека полярных исследований

Никита Кузнецов

**Полярные капитаны
российского и советского флота**

«Паулсен»

2014

УДК 821.161.1
ББК 26

Кузнецов Н. А.

Полярные капитаны российского и советского флота /
Н. А. Кузнецов — «Паулсен», 2014 — (Библиотека
полярных исследований)

ISBN 978-5-98797-084-3

Капитаны ледоколов всегда относились к элите флота. На страницах издания рассказывается о трех выдающихся моряках, чьи биографии оказались в разное время связаны с «дедушкой ледокольного флота» - знаменитым «Ермаком». М.П. Васильев участвовал в его постройке и первых плаваниях, на долю М.Я. Сорокина выпали рекордные навигации 1930-х годов и трудные испытания военного лихолетья, а Ю.К. Хлебникову довелось не только участвовать в последних плаваниях легендарного ледокола, но и застать появление атомоходов.

УДК 821.161.1

ББК 26

ISBN 978-5-98797-084-3

© Кузнецов Н. А., 2014

© Паулсен, 2014

Содержание

М. П. Васильев – первый командир «Ермака»	7
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Никита Кузнецов

Полярные капитаны российского и советского флота

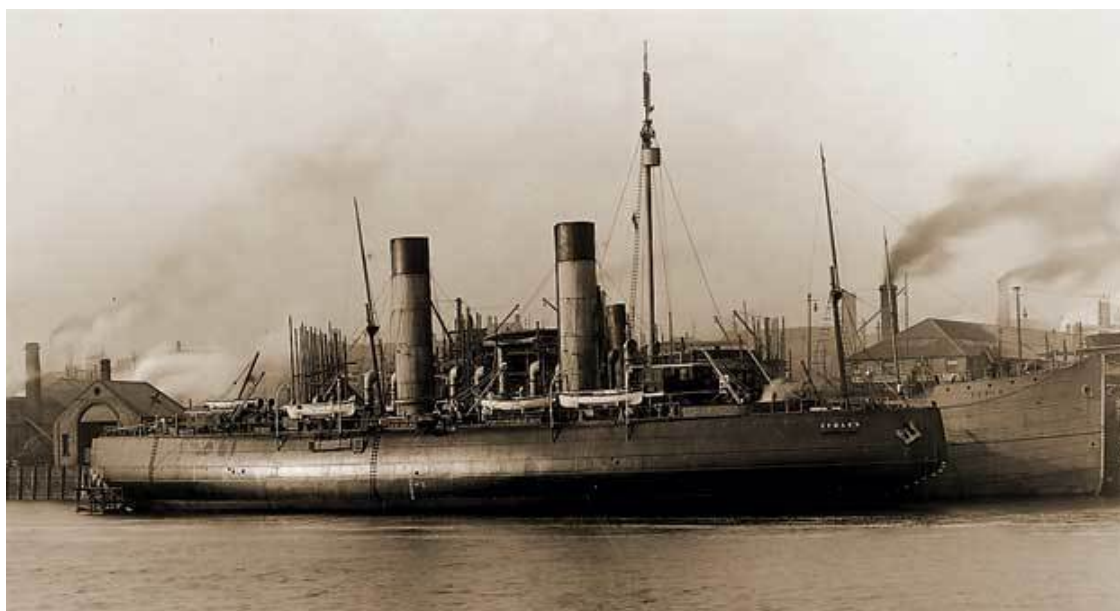
© Paulsen, 2014

© Кузнецов Н. А., 2014

* * *

Не зовут нас к себе города,
Не рисует портреты художник.
Тяжелы мы, как наши суда,
И, как наши суда, мы надежны.
И в шторма, и в полярную ночь
Не кончается наша работа:
Мы любому готовы помочь,
Моряки ледокольного флота.

Строки ученого и барда А. М. Городницкого прекрасно отражают суть работы капитанов и экипажей ледоколов. О них образно и емко сказал писатель-моряк В. В. Конецкий, сам неоднократно ходивший по Северному морскому пути: «Ледоколы похожи на безжалостных, перегруженных операциями хирургов. На ледоколах служат, на транспортах – работают».



«Ермак» готовится выйти на испытания, Ньюкасл-на-Тайне, февраль 1899 г.

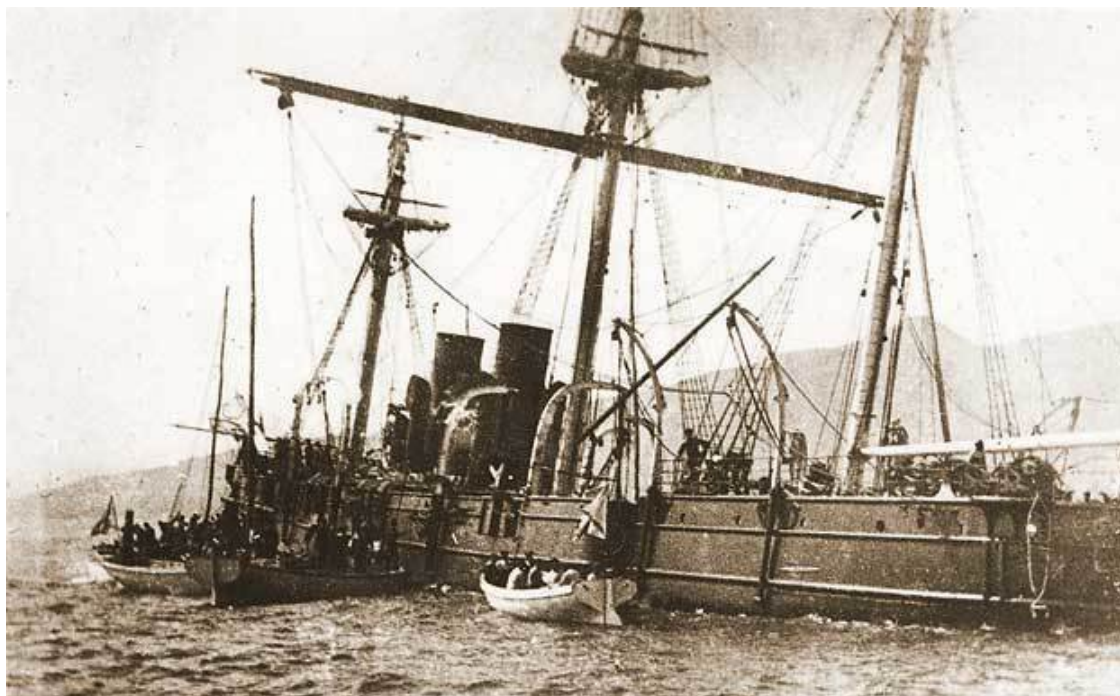
Капитаны судов ледового плавания во все времена относились к элите флота. Это связано с условиями, в которых им приходится работать, разноплановостью выполняемых задач, огромной ответственностью. Ледоколы и, соответственно, их капитаны всегда были немногочисленны, и увековечения памяти достоин практически каждый из них. Мы рас-

скажем лишь о трех выдающихся моряках из целой плеяды покорителей ледовых морей – М. П. Васильеве, М. Я. Сорокине и Ю. К. Хлебникове, чьи биографии были так или иначе связаны с ледоколом «Ермак».

М. П. Васильев – первый командир «Ермака»

Михаил Петрович Васильев родился 17 октября 1857 г. в городе Петрокове Царства Польского (часть Российской империи до 1917 г.) в семье отставного полковника. 25 ноября 1873 г. Михаил поступил на службу вольноопределяющимся кондуктором 2-го класса, т. е. чертежником, в Варшавское крепостное инженерное управление. Но уже в 1874 г. он решил избрать карьеру моряка и стал кадетом Морского училища (так с 1867 по 1891 гг. назывался Морской корпус). Через пять лет, 30 августа 1879 г., Васильев получил чин мичмана. Во время обучения он в 1878–1879 гг. совершил заграничное плавание на фрегате «Минин».

Службу молодой офицер начал на Балтийском море, в 4-м флотском экипаже, а 1 февраля 1882 г. его перевели на Тихий океан, в Сибирскую флотилию. Основной задачей ее кораблей считалась охрана природных богатств Дальнего Востока от иностранных браконьеров.



Крейсер «Витязь» после аварии, 1893 г.

В 1883–1887 гг. Васильев служил ревизором на клипере «Абрек». В его должностные обязанности, помимо общей корабельной службы, входило заведование всеми денежными капиталами, материальная ответственность за содержание частей судового имущества, ведение делопроизводства. «Абрек» совершал походы в Японское, Охотское и Берингово море, причем во время плаваний велись гидрографические работы. Принял в них участие и Васильев – в проливе Кии, у юго-восточного берега полуострова Терпения (остров Сахалин), острова Тюлений, островов Феклистова и Большой Шантар. 1 января 1884 г. его произвели в чин лейтенанта.



В кают-компании крейсера «Витязь», 1892–1893 гг. Слева направо: помощник старшего инженера-механика В. А. Обнорский, лейтенант И. И. Чагин, мичман О. О. Рихтер, врач И. В. Ястребов, врач П. М. Губарев, неизвестный чиновник, неизвестный врач, лейтенант А. А. Зуров, старший инженер-механик Т. Ф. Загуляев, лейтенант М. П. Васильев.

М. П. Васильев покинул Дальний Восток 16 октября 1887 г. на пароходе Добровольного флота «Москва», во главе эшелона уволенных в запас нижних чинов Сибирского экипажа. В январе следующего года его официально перевели в Балтийский флот и зачислили в 1-й флотский экипаж. В 1888–1889 гг. Михаил Петрович учился в Минном офицерском классе – учебном заведении, предназначенном для подготовки офицеров-специалистов, после окончания которого получил звание минного офицера 2-го разряда (с 1892 г. – 1-го).

3 октября 1889 г. Васильева назначили минным офицером корвета «Витязь». Этот корабль получил известность благодаря совершенному в 1885–1889 гг. кругосветному плаванью под командованием капитана 1-го ранга С. О. Макарова, во время которого в Тихом океане проводились систематические океанографические исследования. Их результаты вошли в книгу С. О. Макарова ««Витязь» и Тихий океан».

В сентябре 1891 г. «Витязь» вновь отправился на Дальний Восток. Во время этого плаванья М. П. Васильев исполнял должность старшего офицера. Кораблю, с 1892 г. числившемуся крейсером 1 ранга, не повезло. 28 апреля 1893 г. у восточного побережья Корейского полуострова, при входе в бухту Порт Лазарева, он выскочил на камни, не отмеченные на карте. Спасательные работы продолжались до 31 мая, и казалось, что «Витязь» удастся спасти, но, увы... Его корпус был разрушен внезапно налетевшим штормом. 20 июня большинство моряков во главе с командиром крейсера капитаном 1 ранга С. А. Зариным отправились во Владивосток. На месте крушения остались М. П. Васильев и 11 матросов – для наблюдения за обломками корабля и охраны спасенного имущества.



Капитан 2 ранга М. П. Васильев – командир ледокола «Ермак»

После этого Васильев вернулся на Балтику. 16 января 1894 г. он женился на дочери генерал-лейтенанта Эгерштрема Марии Николаевне, 20 октября у них родился сын Владимир. 14 мая 1896 г. Васильева произвели за отличие в капитаны 2 ранга. В 1894–1896 гг. он командовал миноносцами «Котка», № 102, «Сокол», а 1 января 1897 г. получил назначение на должность старшего офицера эскадренного броненосца «Император Николай I».

В это время по инициативе адмирала С. О. Макарова на английской верфи «Армстронг, Витворт и К^о» в Ньюкасле началось строительство первого в мире линейного ледокола «Ермак». Неизвестно, где и когда познакомились два выдающихся моряка, но именно Васильеву Макаров предложил вступить в командование строящимся судном.

В книге «“Ермак” во льдах» Макаров отметил: «В течение лета 1898 г. я командовал Практической эскадрой Балтийского моря и потому не мог лично следить за ходом работ на “Ермаке”. В половине лета туда отправился избранный мною в командиры капитан 2-го ранга Михаил Петрович Васильев. Он только что этой весной вернулся из Тихого океана, где был старшим офицером на броненосце “Император Николай I”. Это – человек с большими познаниями и удивительно приятным характером. Я впоследствии был всегда очень доволен этим выбором».

Церемония спуска ледокола на воду состоялась 17 октября 1898 г., его «крестной матерью» стала М. Н. Васильева. Достройка и испытания «Ермака» заняли немного времени, и уже 4 марта 1898 г. он пришел в Кронштадт. Работа для ледокола нашлась сразу же: не заходя в Санкт-Петербург, где ему готовилась торжественная встреча, «Ермак» отправился к Ревелю, у которого освободил затертые льдами пароходы.

В 1899–1900 гг. ледокол принадлежал Министерству финансов и ходил под флагом коммерческого флота, а его команда состояла из гражданских моряков, нанятых по вольному

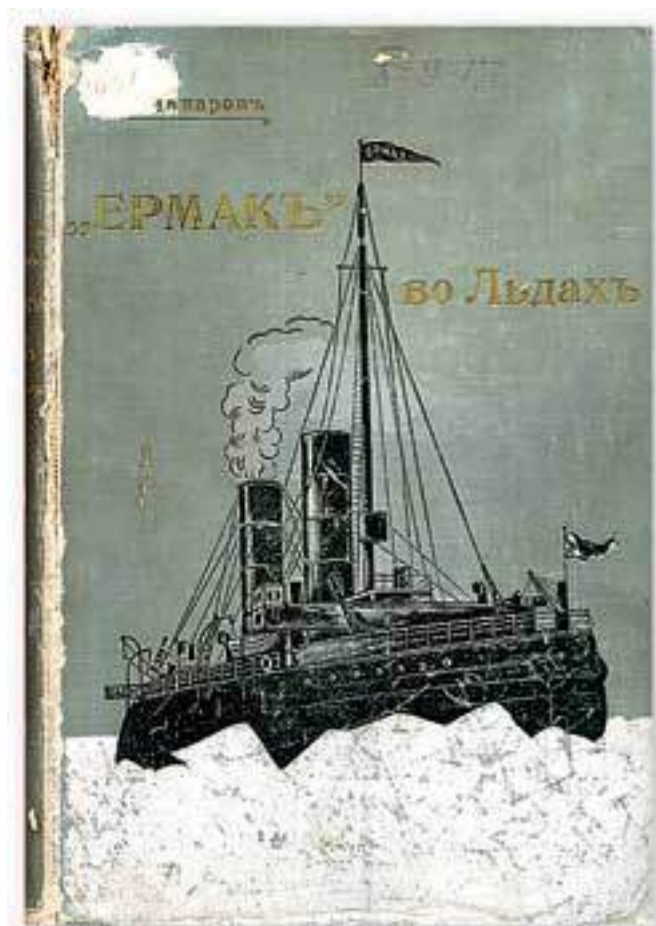
найму – за исключением командира и нескольких флотских офицеров. Такое положение дел предопределило дальнейшие дискуссии об использовании «Ермака» и, в конечном итоге, его судьбу на три с лишним десятилетия. Минфин прежде всего хотел получать прибыль, Макаров же стремился заниматься научными исследованиями. И на первом этапе добился своего – в 1899 г. «Ермак» отправился в Арктику.



Адмирал С. О. Макаров на палубе «Ермака» во время первого арктического плавания, 1899 г.

Первое плавание продолжалось с 29 мая по 14 июня. В районе южной оконечности Шпицбергена в корпусе обнаружилась течь, пришлось возвращаться обратно в Ньюкасл для ремонта. К счастью, повреждения корпуса оказались незначительными, и в целом экспедицию признали достаточно успешной.

Второе плавание началось 14 июля, а закончилось 16 августа. Маршрут его также проходил в районе Шпицбергена. Были проведены научные исследования, установлены бетонные знаки-«марки» на приметных местах побережья. Во время похода ледокол получил пробоину в носовой части, но, несмотря на это, Макаров планы менять не стал, и некоторое время «Ермак» шел с затопленным носовым отсеком.



Обложка первого издания книги С. О. Макарова «"Ермак" во льдах» (СПб., 1901)

По итогам двух плаваний Макаров написал книгу ««Ермак» во льдах», вышедшую в 1901 г. Большую ценность представляли результаты научных наблюдений, причем некоторые из них являлись своего рода новинками. Например, Макаров изобрел способ счисления пути корабля во время ледового плавания. Было отснято немало киноматериала. Опыт летней экспедиции показал, что хотя льды и не являются непреодолимым препятствием для ледокола, все же прочность корпуса обеспечена недостаточно.

Причиной повреждений признали слабость носовой части – там по образцу ледоколов «американского» типа был установлен носовой винт. Если для работы на Балтике или на Великих Озерах, где и родилась такая конструкция, она подходила как нельзя лучше, то для плавания в полярных морях обводы носовой части требовалось изменить, а винт убрать.

После длительных и острых дискуссий между Макаровым и членами межведомственной комиссии 18 ноября 1899 г. последовало решение о перестройке носовой части на заводе Армстронга. Британцы успешно выполнили работы и в сентябре 1900 г. на воду спустили переделанную носовую часть. Изменение ее формы ничуть не повлияло на качество работы ледокола на Балтике, но при этом значительно увеличились возможности полярного плавания. Однако в этот период Макаров уже не мог уделять много времени своему детищу. «6 декабря состоялось мое назначение Главным Командиром Кронштадтского порта. На этой должности я не был так свободен, как прежде, когда был старшим флагманом, и с этого времени я уже никогда не мог лично плавать на ледоколе. Все последовавшие рейсы он совершал со своим командиром М. П. Васильевым, который мастерски управлялся с этим своеобразным кораблем», – писал адмирал.



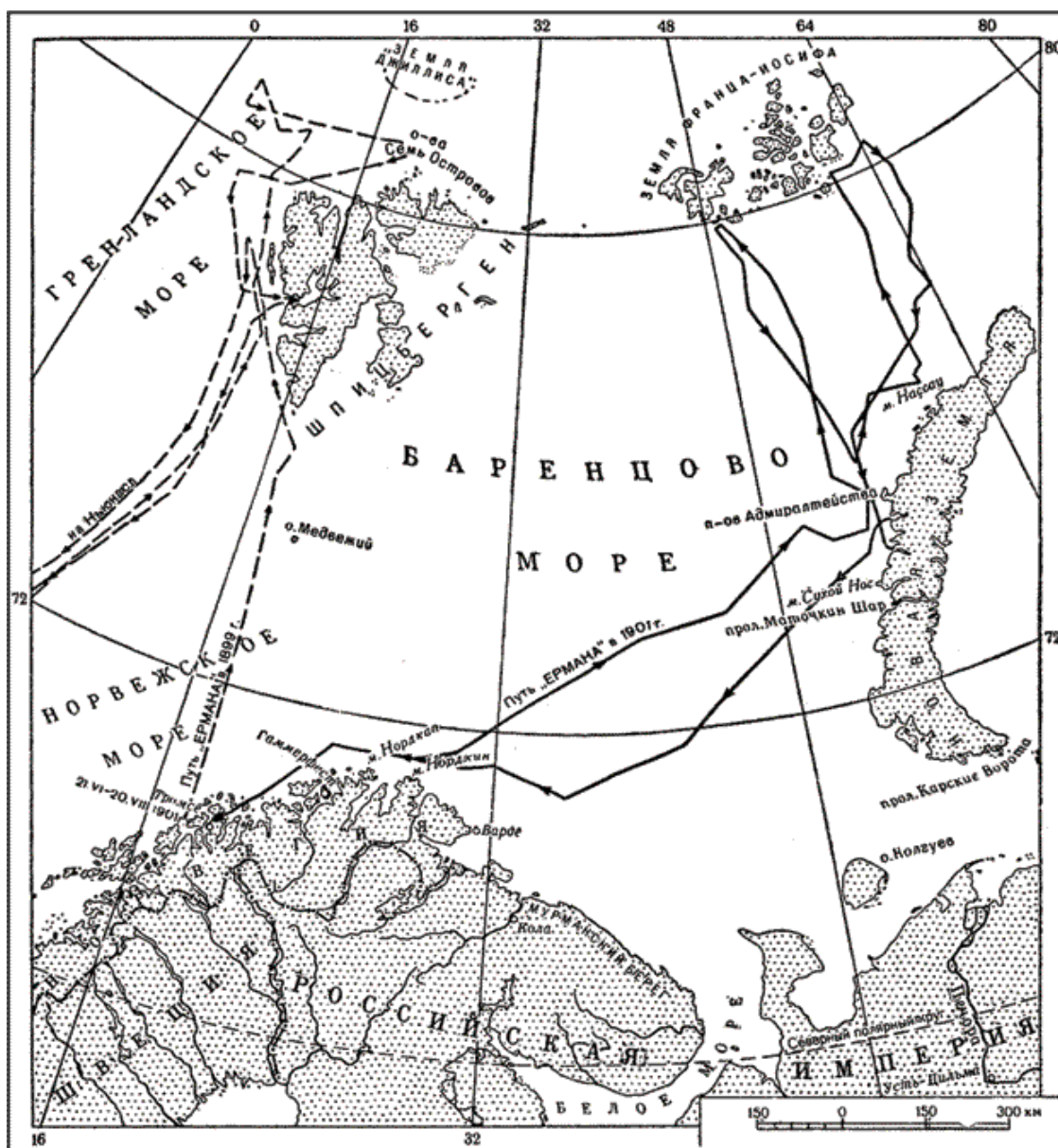
М. П. Васильев во время первого плавания «Ермака» в Арктику

Важную роль сыграл «Ермак» в спасении броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», который 13 ноября 1899 г. в результате навигационной ошибки выскочил на отмель у юго-восточного берега острова Гогланд. Сразу же снять с мели броненосец не удалось, и спасательные работы пришлось отложить до весны. При этом возникла опасность того, что льды раздавят корпус броненосца. Тут-то и понадобился «Ермак». Кроме того, на ледоколе к «Апраксину» доставлялись различные материалы и уголь. В апреле

1900 г. «Ермаку» удалось стащить броненосец с каменной гряды и благополучно привести его в Аспе.

«Ермаку» и его доблестному командиру капитану 2-го ранга Васильеву «Апраксин» обязан спасением. В непроглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими тысячу пятьсот квадратных футов пластырей, шел семь часов в струе «Ермака» ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льде, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом», – писал Макарову контр-адмирал З. П. Роже-ственский, командир Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота.

В марте 1901 г. Макаров предложил министру финансов С. Ю. Витте проект новой полярной экспедиции, в задачи которой входило исследование находящихся к северу от Шпицбергена земель, северной и западной частей Карского моря. Идею рассматривал председатель Департамента промышленности, наук и торговли Государственного совета адмирал Н. М. Чихачев, который выдал отрицательное заключение. Не поддержал предложение и Витте. Экспедиция все-таки состоялась, но район исследований ограничивался северным и западным побережьем Новой Земли.



Карта плаваний «Ермака» в 1899 и 1901 гг.

Поход длился с 16 мая по 1 сентября 1901 г. Льды у северной части Новой Земли оказались непроходимыми для «Ермака». Тем не менее удалось достигнуть немалых успехов: были сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства, собрано большое количество материалов по гляциологии, проведены глубоководные и магнитные исследования. Практически все ученые, принимавшие участие в плавании, оставили записки и отчеты, в которых высоко оценивали полученные результаты.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.