

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 91.(091); 91.(092)

Поступила 17 июня 2009 г.

ЛЕДОВЫЕ ПАТРУЛИ В АРКТИКЕ

*канд. геогр. наук, почетный полярник В.В.ДРЕМЛЮГ**ГНЦ РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, Санкт-Петербург, aaricoop@aari.nw.ru*

В навигацию 1937 г. начали свою работу «Ледовые патрули», в задачу которых входило наблюдение за положением кромки льдов в арктических морях в навигационный период, а также выполнение гидрологических съемок.

В 1937 г. в Карском море совершило плавание г/с «Мурманец». В январе–феврале «Мурманец» принимал участие в операции по снятию дрейфующей станции «Северный полюс-1». Он получил задание патрулировать у кромки льда в Гренландском море и попытаться пройти к дрейфующей станции. За этот подвиг наиболее отличившиеся члены экипажа были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Уже в июне 1937 г. «Мурманец» вышел с экспедицией «Ледовый патруль» в западный сектор Арктики для обеспечения очередной арктической навигации.

В конце 1939 г. «Мурманец» в Гренландском море обеспечивал вывод из дрейфующих льдов л/п «Георгий Седов», заканчивавшего свой 812-дневный дрейф через Центральную Арктику.

За образцовое проведение ледовой разведки в Гренландском море и операции по выводу л/п «Георгий Седов» «Мурманец» был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Немалую роль в обеспечении навигации в Арктике в период Великой Отечественной войны сыграл гидрографический флот Главсевморпути. Небольшие мотопарусные гидрографические суда участвовали в работе службы «Ледового патруля».

Информацию о ледовой обстановке и погоде использовали для обеспечения боевых действий военно-морского флота и проводки полярных конвоев в Баренцевом море, а также для выбора пути судов, следующих по трассе Северного морского пути.

В навигацию 1941 г. обследование льдов в юго-западной части Баренцева моря и Карском море осуществляло гидрографическое судно «Академик Шокальский» («Ледовый патруль № 15» и «Ледовый патруль № 16»).

В начале октября возвращавшийся от Земли Франца-Иосифа «Академик Шокальский» был обнаружен немецкой подводной лодкой в районе мыса Желания. Направленный на помощь вооруженный ледорез «Литке» отогнал ее.

14 июня 1942 г. командующий БВФ подписал приказ № 00248 «О формировании Северного отряда кораблей БВФ». В его состав вошли СКР-18 «Федор Литке», СКР-19 «Семен Дежнев», Е-903, вооруженные мотоботы «Полярник», «Норд», «Нерпа», «Папанин» и «Мурманец», переданные из Главсевморпути.

Летом 1942 г. изучение положения льдов у западных берегов Новой Земли и в Карском море осуществляло г/с «Мурманец» («Ледовый патруль № 18»). Уже в начале рейса в июле «Мурманцу» пришлось вместо проведения гидрометеорологических исследований заниматься спасением моряков из союзного конвоя «PQ-17».

Напомним, что «Мурманец» был моторно-парусным судном водоизмещением в 200 т. Экипаж судна состоял из 27 человек. Кроме того, на борту судна находилась научно-оперативная группа. В ее состав входили: начальник «Ледового патруля» А.П.Шумский, научный руководитель В.С.Назаров, океанолог Н.В.Субботин, гидрограф Б.Л.Лейкин и автор этих воспоминаний гидрограф-навигатор В.В.Дремлюг. На судне установили два крупнокалиберных пулемета, а экипаж был вооружен карабинами.

13 июля 1942 г. в районе Гусиной Земли (южный остров архипелага Новая Земля) на берегу была замечена группа людей. Оказалось, что это 12 человек из экипажа американского транспорта «Олопана» из конвоя «PQ-17», потопленного немецкой подлодкой в 15 милях от берега. Американские моряки на шлюпке были доставлены на борт «Мурманца».

По распоряжению руководства Главсевморпути «Мурманец» с 13 по 17 июля занимался спасением моряков конвоя «PQ-17». Всего «Мурманец» поднял на борт 147 человек. Помимо экипажа «Олопаны» были спасены моряки с судов «Алькоа Рейнджер», «Вашингтон», «Хатлбьюри» и «Паулус Поттер». Небольшая часть спасенных моряков была доставлена в губу Белушью, а большинство было пересажено на укывшийся в Малых Кармакулах английский транспорт «Эмпайр Тайд».

После спасения моряков конвоя «PQ-17», «Мурманец» продолжал плавание вдоль берегов Новой Земли и далее в Карском море. Но это плавание было достаточно тревожным.

27 июля «Мурманец» принял участие в обстреле немецкой подводной лодки, которая вошла в бухту Малые Кармакулы и артиллерийским огнем уничтожила самолет ледовой разведки, а также подожгла полярную станцию. По приказу П.И.Котцова «Мурманец» начал обстреливать из пулеметов немецких артиллеристов, находящихся на палубе подводной лодки. Немцы быстро закрыли люки, опу-

стили перископ, и подводная лодка успешно ушла под воду.

Это был, вероятно, единственный случай в Баренцевом море, когда моторно-парусный бот, не приспособленный к боевым действиям, заставил отступить подводную лодку.

Еще дважды «Мурманец» встречался с немецкими подводными лодками — в конце августа у мыса Желания и в начале сентября у острова Уединения. Только опыт капитана П.И.Котцова позволил уклониться от подлодок.

23 августа капитан «Мурманца» получил сообщение из штаба морских операций о том, что в Карское море направляется неприятельский рейдер «Адмирал Шеер», проход которого возможен вокруг мыса Желания. Видимо, судьба была благосклонна к «Мурманцу», который в это время совершал плавание в том же районе, где рейдер проследовал в Карское море. Его путь несколько раз пересекался с курсом рейдера, и разница в одних и тех же координатах составляла 4–5 часов.

В навигацию 1942 г. «Мурманец» еще несколько раз выполнял задания оперативного штаба Главсевморпути.

В начале октября «Мурманец» обследовал район гибели ледокольного парохода «Сибиряков» — остров Белуха, острова Крузенштерна и ряд других. Были найдены некоторые предметы с погибшего судна. Нам не удалось найти на острове Белуха кочегара Вавилова, который провел на нем около месяца. Оказалось, что не-



Г/с «Мурманец». 1948 г.
Фото из архива З.М.Гудковича

сколькo ранее нашего прихода его обнаружили полярные летчики и сняли с острова.

В конце ноября «Мурманец» находился в проливе Югорский Шар и получил приказ начальника Северного отряда БВФ идти с водолазами к подорвавшемуся на mine пароходу «Шорс» для обследования полученных повреждений. Водолазы подробно исследовали пробоины, и капитан «Мурманца» решил снять часть грузов. Но наши маломощные стрелы не позволили выполнить эту операцию.

В навигацию 1943 г. научную группу «Ледового патруля» на «Мурманце» возглавил А.Ф.Трешников, тогда молодой ученый, а в последствии крупнейший полярный исследователь, академик, Герой Социалистического Труда.

После выхода из Архангельска «Мурманец» обследовал ледопроезжимость Новоземельских проливов, а также кромку льдов в Карском море. Уже в первые дни плавания «Мурманца» в районе острова Колгуева на расстоянии двухсот метров от судна были замечены несколько плавающих мин. Капитан П.И.Котцов резко изменил курс, и «смерть» прошла в двух шагах.

Уточняя ледовую обстановку в Югорском Шаре и Карских Воротах, «Мурманец» направился вдоль западного берега Новой Земли на север. В районе залива Вилькицкого судно подверглось атаке немецкого самолета-разведчика. По команде капитана П.И.Котцова экипаж открыл огонь из пулеметов, но все же самолет успел повредить бак судна, мачту и лебедку. Был ранен матрос Валентин Данилов.

Подходил конец рейса. «Мурманец» следовал Карским морем в Архангельск. В одну из ночей «Мурманец» встал на якорь у полуострова Михайлова в ожидании военного конвоя. Радиист А.А.Огнев доложил капитану, что он слышит разговор по радиотелефону двух немецких станций. Капитан П.И.Котцов, который немного знал немецкий язык, понял из переговоров, что две немецкие подводные лодки обнаружили «Мурманец». Младший по чину немецкий подводник просил у своего начальника разрешение потопить судно, но тот по какому-то причинам это делать запретил. Капитан «Мурманца» приказал срочно сниматься с якоря и сложными шхерами провёл судно на полуостров Диксон.

Начиная с 1946 г. и вплоть до списания в 1952 г. «Мурманец» ежегодно уходил в

«Ледовый патруль» с экспедицией ААНИИ. За время арктической навигации он обследовал кромку льдов в Баренцевом, Карском морях и море Лаптевых, а также выполнял стандартные гидрометеорологические разрезы и гидрографический промер.

В 1943 г. трагически сложилась судьба г/с «Академик Шокальский», на борту которого находилась экспедиция ААНИИ. В конце июля у восточных берегов Новой Земли его настигла немецкая подводная лодка U-255 и артиллерийским огнем подожгла, а затем потопила судно. Оставшиеся в живых моряки на шлюпке достигли берега, с которого их через несколько суток сняло г/с «Полярник». Всего из команды «Академика Шокальского» погибло 11 человек.

Во время Великой Отечественной войны значительная часть грузов по ленд-лизу доставлялась из США через Тихий океан. Транспортные суда, идущие из США и обратно, во избежание встречи с японскими подводными лодками, старались пересечь Тихий океан возможно севернее — Беринговым, а иногда и Чукотским морем. В 1943—1945 гг. также значительно увеличилось число советских судов, следующих вдоль берегов Камчатки и Колыского полуострова. Важно помнить, что в этих районах с 1941 по 1945 г. японскими подлодками было потоплено 8 судов.

Для обеспечения боевых действий Тихоокеанского Военно-морского Флота и проводки судов в Беринговом, Чукотском и Восточно-Сибирском морях действовали «Ледовые патрули». В навигацию 1943 и 1944 г. ледовые условия в этих морях обследовало г/с «Смольный» («Ледовый патруль № 19»).

Мне довелось плавать на г/с «Смольный» в 1943 г. в должности гидрологанавигатора в Беринговом, Чукотском и Восточно-Сибирском морях. Г/с «Смольный», помимо выполнения программы изучения ледовых условий и выполнения гидрологических разрезов, был привлечен к поискам таинственного острова Крестьянка, который якобы был открыт в 1934 г. промысловой шхуной «Крестьянка». Штурманский состав шхуны зарисовал этот остров и определил его координаты, которые передал по радио. К сожалению, на обратном пути шхуна «Крестьянка» во время сильного шторма у берегов Камчатки погибла со всем экипажем.

Тем не менее на картах Чукотского моря было нанесено положение острова

Крестьянка с индексом «положение сомнительно».

В течение трех недель в почти чистом ото льдов море «Смольный» обследовал район Чукотского моря от острова Геральд до острова Врангеля, однако никакого острова обнаружено не было.

После тщательного изучения материалов рейса г/с «Смольный» Гидрографическое управление сообщило в «Известиях мореплавателям», что остров Крестьянка должен быть снят с карт.

Так сложились обстоятельства, что по приходе г/с «Смольный» в бухту Провидения я был назначен начальником навигационной камеры Провиденской гидробазы. И мне пришлось на всех картах Чукотского моря перечеркивать красными чернилами индекс ПС местоположения несуществующего острова.

Но остров Крестьянка не хотел исчезать с карт. В мае 1946 г. северо-восточнее острова Врангеля летчиком Котовым был обнаружен остров, который вновь был назван Крестьянка. В 1947 г. советский летчик Крузе и штурман Аккумов вновь видели этот остров. Они его и зарисовали. Но самым удивительным было то, что остров вновь изменил свои координаты. После этого стало ясно, что это не обычный, а дрейфующий ледяной остров.

В эту же навигацию г/с «Смольному» было поручено в связи с легкой ледовой обстановкой пройти Восточно-Сибирское море и обследовать район таинственной Земли Андреева. Однако при проходе к заданному району г/с «Смольный» встре-

тило тяжелые льды и, как предыдущие экспедиции, не смогло обнаружить Землю Андреева.

В 1944 г. я был назначен вторым помощником капитана г/с «Ост». Основной задачей экспедиции г/с «Ост» было гидрографическое обследование Чукотского побережья от поселка Анадырь до мыса Шмидта. По законам военного времени, кроме капитана, никто не знал, что основной нашей задачей была подготовка навигационных пособий для прихода в этот район в навигации 1944 г. и начала 1945 г. большого количества транспортов с войсками армии Рокоссовского. Это была подготовка к военным действиям против Японии.

В 1945 г. г/с «Ост» вновь участвовало в изучении ледовой обстановки и гидрографических работах в Беринговом море («Ледовый патруль № 21»).

В 1950–1970-х гг. работали три «Ледовых патруля»: в Карском море – А-63, в море Лаптевых – А-61, в Восточно-Сибирском и Чукотском морях – А-64. К сожалению, начиная с 1980-х гг. работа «Ледовых патрулей» стала нерегулярной. Так, в 1985 г. работали ледовые патрули А-61 и А-64, а в 1986 г. – только А-61, хотя вместо старых моторно-парусных ботов работа проводилась с новых гидрографических судов типа «Г.Максимов», «В.Л.Сухоцкий» ледового класса «УЛ».

Многолетние материалы, собранные «Ледовыми патрулями», явились основой знаний о ледовом и гидрологическом режиме арктических морей.