

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 551.465.5 (268.52)

Поступила 14 января 2009 г.

## ВОЕННОЕ ЛИХОЛЕТЬЕ

*канд. геогр. наук, почетный полярник В.В.ДРЕМЛЮГ**ГНЦ РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт,  
Санкт-Петербург, e-mail: aaricoor@ari.nw.ru**Эти воспоминания я посвящаю своей работе в Арктическом институте  
в годы Великой Отечественной войны.*

За два дня до начала Великой Отечественной войны я и еще три студента Гидрографического института Борис Савин, Вася Лебедев, Юра Югаткин и студентка Гидрографического техникума Галя Шлиссер были направлены на производственную практику в Печорскую изыскательскую экспедицию МВД для изучения реки Печоры.

Печорская изыскательская экспедиция должна была выполнить комплекс гидрографических работ – определение рельефа дна реки Печоры, а также геодезическую и топографическую съемку берегов. В начале октября экспедиция закончила работу, нас рассчитали, дали продуктов на дорогу и пустили в свободное плавание. Мы отправились в замызганных теплушках в г. Киров. В теплушках было столько пассажиров, что нам достались места только на полу.

Поддувало, было холодно, да и голодно. Что было делать дальше, мы понятия не имели по прибытии в Киров. И нас как-то осенила мысль пойти на прием в обком партии. Пришли туда и сообщили дежурному, что мы студенты Ленинградского гидрографического института. Куда нам дальше податься? К нашему большому удивлению, через несколько минут дежурный сказал, что в 10 часов вечера нас может принять секретарь обкома партии. Он принял нас очень доброжелательно, спросил подробно о нашей экспедиции и институте. И тут же связался по телефону с Москвой, с приемной И.Д.Папанина, начальника Главсевморпути. Разговор был громкий, и мы все хорошо слыша-

ли: «Иван Дмитриевич, – сказал секретарь, – тут у меня находятся три студента гидрографического института. Куда их отправить?» И.Д.Папанин ответил: «Выдайте им аттестат на продовольствие и поездку за счет Главсевморпути, пусть на одном из эшелонов едут в Красноярск, куда на днях эвакуируется Главсевморпуть». Секретарь обкома партии вызвал дежурного и дал указания о выдаче нам аттестатов.

16 октября мы пошли искать наш эшелон, а их в Кирове стояло более 10. Все это были составы из старых теплушек, плотно забитых эвакуированными.

Да, решили мы, с нашими скудными запасами продовольствия и весьма обтрепанной одеждой, нам в таком эшелоне до Красноярска не доехать. 17 октября мы еще раз вернулись на вокзал и, к нашему удивлению, увидели, что подходит эшелон, который состоял из двух паровозов и более 10 вагонов пригородных электричек. Мы обратились к дежурному по станции: «Что это за чудо-эшелон?» И он сказал, что это последний эшелон с работниками Главсевморпути, который следует из Москвы в Красноярск. Эшелон медленно подкатил к перрону, и одним из первых вышел из вагона, мы не поверили своим глазам, знаменитый полярник Эрнест Теодорович Кренкель. Я, Вася Лебедев и Борис Савин робко двинулись к нему. Он обратился на нас внимание, а я сказал ему, что мы студенты Гидрографического института и имеем указания И.Д.Папанина следовать в Красноярск. Он немного подумал и сказал: «Вы мне пригодитесь – ребята молодые, буде-



Эрнест Теодорович Кренкель.  
Фото из архива ААНИИ

те выполнять все мои поручения». И первое поручение выдал сразу на бланке, где было написано «Герой Советского Союза Э.Т.Кренкель первый зам. начальника Главсевморпути». Этот бланк мы вручили военному коменданту, а там было написано, что податели этого документа должны получить пищевой паек для эшелона Главсевморпути, согласно договоренности. Без лишних слов военный комендант вызвал начальника склада, и мы, для начала, получили мешок копченой колбасы, мешок с буханками черного и белого хлеба и мешок манной крупы. Взяли на тележку, которую дал нам носильщик, и доставили все это в эшелон. Потом не один раз за пятнадцать дней пути на крупных станциях мы проводили эту операцию, получая различные продукты по мандату Э.Т.Кренкеля.

Когда мы первый раз доставили все к эшелону, пошли и доложили Э.Т.Кренкелю, он похвалил нас и сказал, что теперь надо подыскать нам место в эшелоне. Мы пошли по вагонам, которые, кстати, отапливались буржуйками-камельками. И в одном из вагонов Э.Т.Кренкель увидел три свободные полки — просто сидения. «Вот, — сказал он, — это полки для вас троих». Представьте мое недоумение и удивление, когда нам сказали, что на соседних полках располагается профессор Владимир Юрьевич Визе с семьей. Он с

нами очень любезно поздоровался и сказал: «Располагайтесь поудобней. Мне приятно соседство молодых людей, будущих гидрографов-полярников». И все пятнадцать дней нашего пути мы так и ехали рядом с семьей В.Ю.Визе. Старались, как только могли, помогать ему в хозяйственных делах: получение пайка, уборка купе и другое. Для меня Владимир Юрьевич Визе навсегда остался в памяти, так как он сыграл большую роль в моей дальнейшей судьбе, о чем я еще расскажу далее.

По прибытии в Красноярск мы помогли семье В.Ю.Визе добраться до выделенной ему квартиры, взяв на себя все заботы о доставке багажа. Нас направили в общежитие Главсевморпути. Это были комнаты, в которых стояли кровати с тонкими тюфяками, без одеял и подушек. В таких же условиях в первые дни оказалось и большинство эвакуированных сотрудников Главсевморпути с нашего эшелона.

Для Главсевморпути выделили здание краеведческого музея, где располагались все подразделения этого главка. На следующий день мы отправились на прием к Э.Т.Кренкелю, чтобы узнать нашу дальнейшую судьбу. Он довольно быстро принял нас и, прежде всего, обратил внимание на наш крайне неопрятный вид. Одежды мы были в старые заношенные ватники и ушанки, в брюки, которые требовали срочного ремонта. Он вызвал какого-то чиновника и сказал: «Эти студенты Гидрографического института. Отправьте их в санпропускник (ну, правда, он сказал «вошебойник»). А затем выдайте им по комплекту белья и форменную одежду», и добавил: «Я направляю вас на работу в Арктический институт». Тогда начальником института был Герой Советского Союза Виктор Харлампьевич Буйницкий — выпускник гидрографического института 1940 г.

На следующий день мы направились на прием к В.Х.Буйницкому, он по-братски встретил нас: «А, ребята, друзья-гидрографы! Вы с какого курса?» Мы сказали, что кончили 4 курса. В.Х.Буйницкий немного подумал и сказал: «Работа найдется, но надо решить важный вопрос: как закончить институт». И тут я хочу прерваться, чтобы рассказать о малоизвестных эпизодах из жизни этого замечательного человека.

В 1937 г. В.Х.Буйницкий, будучи студентом 4 курса Гидрографического института, с несколькими однокурсниками был

направлен на производственную практику на ледокольный пароход «Садко». Ледовые условия в ту навигацию в восточном секторе Арктики были очень тяжелыми. Ледокольные пароходы «Садко», «Георгий Седов», «И.Малыгин» остались на зимовку во льдах.

Пять студентов, вместе с экипажами судов, были весной 1938 г. вывезены самолетами. Ледокольные пароходы «Садко», «И.Малыгин» были летом 1938 г. выведены из льдов ледоколом «Ермак». В.Х.Буйницкий отказался вернуться и остался на борту ледокольного парохода «Георгий Седов», который отправился в свой знаменитый 812-дневный дрейф, через весь Северный Ледовитый океан.

После возвращения пяти студентов в Гидрографический институт на доске объявлений появился приказ о том, что студент В.Х.Буйницкий за неисполнение распоряжения директора института о возвращении с практики отчислен из состава студентов. Рядом на доске объявлений я, как и все студенты, увидели объявление, что студент В.Х.Буйницкий исключается из комсомола за нарушение дисциплины. А дрейф «Георгия Седова» продолжался, и В.Х.Буйницкий возглавил на нем научные исследования по гидрографии, океанологии, метеорологии. За 812-дневный успешный дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов» В.Х.Буйницкому, как и остальным членам экипажа, было присвоено звание Героя Советского Союза. И вот где-то в конце февраля 1940 г. последовал приказ директора Гидрографического института профессора П.Д.Белоновского. Всем преподавателям и студентам явиться к определенному часу для торжественного построения на 2-м этаже института для встречи Героя Советского Союза В.Х.Буйницкого.

Я был тогда студентом 2-го курса, но эта встреча осталась для меня памятной на всю жизнь. Представьте такую картину — ровными шеренгами, в парадной форме выстроились преподаватели и студенты. В коридоре толпилось около десятка корреспондентов с фото- и кинокамерами. И вот мы видим, как под звуки марша, медленно, такой валяжной походкой, поднимается по лестнице В.Х.Буйницкий со звездой Герой Советского Союза на кителе. До сих пор помню, как выглянул директор института, все преподаватели и студенты. Раздалась команда: «Смирно!».



Виктор Харлампович Буйницкий.  
Фото из архива ААНИИ

Директор института двинулся навстречу В.Х.Буйницкому и произнес: «Виктор Харлампович, очень рады Вашему возвращению. Разрешите Вам вручить диплом с отличием об окончании Гидрографического института». В.Х.Буйницкий несколько смутился и сказал: «Помилуйте! Мне еще надо 5 курс заканчивать». «Ну, какие могут быть разговоры, — ответил П.Д.Белоновский, — Вы столько сделали для нашей полярной науки!» Вот так вернулся в родной Гидрографический институт наш исключенный студент.

И вот новая встреча в Красноярске в октябре 1941 г. с В.Х.Буйницким — директором Арктического института. Через день нас вызвали к В.Х.Буйницкому. В этот раз он был более официальным и сказал: «Я посоветовался с В.Ю.Визе — в Арктическом институте достаточно много хороших специалистов по гидрометеорологии и гидрографии, которые могут провести трехмесячные занятия для подготовки вас к госэкзамену». И тут же он поручил мне собрать студентов 4-го курса, которые находились на практике в арктических экспедициях. Удалось найти еще четырех студентов — Володю Ольховского, Леонида Иванова, Александра Волкова, Константина Артеменко.

«А пока, — сказал В.Х.Буйницкий, — я направляю вас на работу техниками в Арктический институт».

Кстати, первая запись в моей сохранившейся трудовой книжке относится к 1 ноября 1941 г., о том, что я зачислен на должность старшего техника-океанолога в Арктический институт.

Я попал в отдел, где работала Александра Васильевна Когтева, крупный специалист по приливам, она очень любезно меня приняла. «Вы гидрограф — будете помогать составлять Ежегодники приливов». Как сейчас помню, размещались мы в одной из больших комнат 3-этажной школы, которая была во время войны передана для размещения Арктического института.

Мне выделили место за одним из столов, рядом с А.В.Когтевой, которая взялась обучать меня азам науки по составлению Ежегодника приливов по арктическим морям.

Вспоминаю, какие тогда были инструменты для расчета элементов приливов — счеты и на весь отдел несколько арифмометров. Вот так мы шелкали счетами или крутили арифмометр, обрабатывая данные по приливам, получаемые с полярных станций и морских экспедиций, работавших весьма интенсивно во время Великой Отечественной войны.

В 16 часов, за 2 часа до окончания рабочего дня, нас, троих студентов, направляли на учебу. Кстати, так же поступали в Гидрографическом управлении Главсевморпути, где работали еще четыре студента Гидрографического института, о которых я уже упоминал.

Преподавал нам гидрографию заслуженный деятель науки, профессор Георгий Сергеевич Максимов, океанологию — Александр Федорович Лактионов, лекции по ледоведению и морским льдам читал один из крупнейших специалистов в этой области Иван Степанович Песчанский, а навигационные дисциплины — начальник Гидрографического управления Главсевморпути Владимир Иосифович Сухоцкий и морскую геоморфологию Г.Н.Говоров.

В конце декабря 1941 г. и в начале января 1942 г. были проведены государственные экзамены по навигации, гидрографии и океанологии. Председателем Госкомиссии был профессор В.Ю.Визе, заместителем В.И.Сухоцкий. Членами комиссии являлись Г.С.Максимов, И.С.Песчанский, А.Ф.Лактионов и еще ряд сотрудников Арктического института, фамилии которых я, к сожалению, не помню. Всего членов

комиссии было 10 человек, а студентов, сдававших госэкзамены, — 7.

В общем экзамены шли довольно успешно. Но вот один из студентов А.Волков экзамены не сдал, так как на вопрос В.И.Сухоцкого «Что такое хронометр?» — он почесал затылок и сказал: «А это такой прибор, который делает тик-так!», после чего он был удален из помещения и от дальнейших экзаменов отстранен.

Два студента Владимир Евгеньевич Ольховский и Валентин Валентинович Дремлог получили дипломы «С отличием». Наша тройка: Борис Савин, Вася Лебедев и я — были оставлены на работе в Арктическом институте, но уже в должности инженеров. А Володя Ольховский, Леонид Иванов и Константин Артеменко направлены на работу в Полярную гидрографию.

После того как шестеро студентов сдали госэкзамены и получили дипломы, считалось, что Гидрографический институт прекратил свое существование. Но его история на этом не закончилась. По инициативе В.Х.Буйницкого и при поддержке начальника Главсевморпути И.Д.Папанина в начале 1943 г. был организован набор студентов в Гидрографический институт из школьников Красноярска и прилегающих сельских районов. Всего на первый курс было принято 25 человек, которые прошли курс обучения в 1942—1944 гг. на первом и втором курсах.

Занятия проходили в здании Арктического института, а читали им лекции те же преподаватели, что и нам. Летом 1944 г. весь новый набор студентов был направлен в Ленинград, где согласно постановлению Советского правительства официально начал функционировать с 25 мая Гидрографический институт.

Я успешно работал в отделе океанологии и уже весной 1942 г. опубликовал совместно с А.Ф.Лактионовым свою первую статью в журнале «Проблемы Арктики». Она называлась «Анализ скорости движения судов во льдах арктических морей». К этой тематике я возвращался неоднократно позднее.

В конце апреля 1942 г. я был переведен на работу в ледовый отдел (руководитель — Владимир Николаевич Кошкин), откуда был направлен в «Ледовый

патруль-18» на гидрографическое судно «Мурманец». Но об этом плавании следует рассказать особо. «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. По законам военного времени на судне было установлено 2 крупнокалиберных пулемета, а экипаж был вооружен карабинами.

Согласно предписанию г/с «Мурманец» летом 1942 г. должно было изучать положение льдов у западных берегов Новой Земли и в Карском море. Однако в начале рейса по распоряжению руководства Главсевморпути г/с «Мурманец» с 13 по 17 июля должно было заниматься спасением моряков союзного конвоя «PQ-17». Всего г/с «Мурманец» подняло на борт 147 английских, американских и голландских моряков. После спасения моряков конвоя «PQ-17» г/с «Мурманец» продолжало плавание вдоль берегов Новой Земли и далее в Карском море. Но это плавание было достаточно тревожным. 27 июля г/с «Мурманец» приняло 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 капитана П.И.Котцова «Мурманец» начал обстреливать из пулеметов немецких артиллеристов, находившихся на палубе подводной лодки. Немцы быстро закрыли люки, опустили перископ, и подводная лодка спешно ушла под воду.

Это, вероятно, был 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 о. Уединения. Только опыт капитана П.И.Котцова позволил судну уклониться от подлодок уходом во льды.

23 августа капитан «Мурманца» получил сообщение из штаба морских операций о том, что в Карское море направ-

ляется 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. Путь «Мурманца» несколько раз пересекался с курсом рейдера, и разница в одних и тех же координатах составляла 4–5 часов.

Несмотря на такую сложную ситуацию, штаб морских операций сообщил, что «Мурманец» должен продолжать патрулирование в данном районе. С 14 по 23 августа был выполнен гидрологический разрез от полуострова Михайлова до мыса Желания. С 24 августа по 8 сентября «Ледовый патруль-18» обследовал ледовую обстановку и выполнял гидрологические разрезы по маршруту м. Желания — о. Ушакова — о. Домашний — о. Уединения — п. Михайлова.

12 сентября 1942 г. научно-оперативная группа вылетела в г. Красноярск, где в то время находилось Главное управление Северного морского пути.

Так закончилась моя первая военная навигация в Арктике. Всю зиму 1942–1943 гг. научно-оперативная группа «Ледового патруля-18», занималась обработкой материалов о ледовых и гидрологических характеристиках, полученных во время плавания г/с «Мурманец».

Ну, а теперь вернемся в Красноярск 1942–1943 гг. Следует рассказать о нашем житье-бытье в Красноярске. Жилье рядовым сотрудникам Арктического института не предоставлялось, и мы были вынуждены снимать его у местных жителей. Обычно это были одноэтажные деревянные рубленые дома. В хозяйской комнате стояла огромная русская печь, выходявшая одной стеной в нашу комнату. По трем сторонам нашей комнаты стояли нары для отдыха, посередине небольшой стол и три табуретки. Вот так мы втроем и жили в 1942–1943 гг. — я, Вася Лебедев и Борис Савин. Жилье было довольно далеко от работы, но мы были молодые, ходили пешком, хотя зимой в 30-градусные морозы приходилось туго. Какая была у нас одежда? Тельняшка, форменные кителя и шинели — подарок от Э.Т.Кренкеля, да в Арктическом институте нам выдали шапки-ушанки и меховые жилеты.

Интересно вспомнить и наше питание. Под Красноярском был совхоз принадлежавший Главсевморпути. Он и обе-

спечивал нас питанием. Но весьма своеобразно. В 1942 г. изо дня в день, в обеденный перерыв все сотрудники Арктического института получали из столовой яичную или овсяную кашу с куском свиного сала и жиденький чай с сахарином. Вечером каждый готовил дома еду — «что бог пошлет». Но больше всего запомнился яичный порошок американского производства, который мы часто получали с продсклада Главсевморпути. После войны мы на него смотреть не могли. Потому что придем вечером домой, растопим маленькую печурку, разболтаем в воде этот порошок и плеснем его на сковородку, естественно без масла. Норма хлеба, правда, была приличной — 600 г, но надо сказать, что редко кто ее сохранял до вечера. Потому что сидишь во время работы — есть хочется, и выданную с утра пайку хлеба постепенно, постепенно отщипываешь, и к вечеру остается маленькая горбушка.

После зачисления на работу в Ледовый патруль нас переводили для подкормки на летно-подъемный паек: бесплатно на обед выдавались щи из хряпы, каша с кусочком мяса и кофе с сахарином. Это считалось вполне приличным питанием.

Но мы, молодые ребята, вечно испытывали чувство голода. Тогда приходилось идти на рынок, за т.н. ДП (дополнительное питание). В Красноярске рынок был весьма обильным — много разнообразных мясных и молочных продуктов. Подошел я к одному из прилавков, где продавалась ряженка в литровых банках. Спрашиваю: «Сколько стоит?» Торговка ухмыльнулась и говорит: «800 руб». По тем временам деньги не малые. Примерно столько стоила моя ватная роба. Продав я ее тут же на рынке и купил банку ряженки. Несколькими вечерами смаковал я эту покупку — «отводил душу».

Была еще одна возможность улучшить свое питание. Для этого надо было после работы раз в неделю идти на овощебазу довольно далеко от дома.

На овощебазе стояли огромные бараки, в которых лежала горами замороженная картошка из совхоза. Надо было перебрать десять мешков картошки, и тогда мешок доставался тому, кто эту норму выполнит. Работенка была тяжелой. В бараках было холодно, руки коченели, отогревались у печурок. На них стояли боль-

шие чайники с кипятком. Попьешь его и идешь дальше работать. Как правило, полную норму — десять мешков — выполняли на двоих, вот так зарабатывали картошку, которой слабривали яичницу из американского порошка.

Направляли нас на разделку капусты, которую свозили с совхозных полей. Часть капусты также была замороженной. Надо было эту верхнюю часть, т.н. хряпу, снять, она потом шла в 1942 г. в столовую Арктического института, из нее варили щи. А хорошая часть капусты отправлялась в госпитали.

Тем, кто перебирал капусту, выдавалось по два кочана на выбор. Это тоже было хорошее подспорье для питания.

Но это был такой тяжелый 1942 г. Летом 1942 г. я ушел плавать в «Ледовый патруль», и там питание было совсем другое. Но к осени 1943 г., к нашему удивлению, питание сотрудников Арктического института значительно улучшилось в Красноярске. Я вспоминаю, что на первое давали борщ с небольшим куском мяса, через день на второе бывали котлеты с макаронами. Это было вполне приличное питание, причем за символическую оплату — около 1 рубля.

Была в эти годы еще одна, как мы шутили, «веселая работенка». Дело в том, что здание исторического музея, где располагалось Управление Главсевморпути, и то, в котором помещался Арктический институт, имели печное отопление. А дрова надо было добывать на Енисее, где находилось огромное количество вмерзших в лед бревен от разбитых плотов. И вот по очереди — один раз в неделю — направляли из каждого отдела группу сотрудников Арктического института на Енисей.

Конечно, при этом учитывалось здоровье и возраст. Вмерзшие бревна надо было вырубать изо льда, вытаскивать на берег и распиливать. Если бригада из 5–6 человек распиливала 10 бревен, то одно из них получали для отопления своих жилых помещений. Вот такой был порядок.

Надо сказать, что в Красноярске прекрасный климат, по сравнению с Питером. Морозная зима и очень приятная погода в марте—апреле. Еще стоят легкие морозы, но ярко светит солнце, и буквально «пахнет весной». В эти месяцы молодые сотрудники Арктического института увлекались лыжным спортом.



Леонид Леонидович Балакшин,  
и.о. директора АНИИ в 1941/42 г.  
Фото из архива ААНИИ

По выходным дням мы брали на спортивной базе лыжи и отправлялись в окрестности Красноярска, где было любимое место катания — Николаевская сопка. Мы забирались на эту сопку и лихо спускались к ее подножию. Такую «операцию» мы проделывали несколько раз, на что уходило 3—4 часа. Довольные, взбудораженные, возвращались мы домой.

Проводились и лыжные соревнования среди сотрудников Арктического института. Я в таких мероприятиях принимал самое активное участие, за что был награжден грамотой в День Красной Армии.

С большим удовольствием вспоминаю Леонида Леонидовича Балакшина, который в Красноярске был некоторое время директором Арктического института, а потом секретарем партийной организации. Он был талантливым организатором и старался проводить для сотрудников института праздники — День Красной Армии, День 8 марта и Первомайские праздники. Леонид Леонидович организовывал эти праздники с музыкой, танцами. И несмотря на то, что с продуктами было тяжело, он «выбивал» на продскладе Главсевморпути угощение, о котором в обычные дни можно было только мечтать.

Веселились мы на этих праздниках чуть не до утра. Потом несколько дней поминали Леонида Леонидовича до-

брым словом за проведение таких праздников. Они так были нужны в те тяжелые времена.

Был еще один сотрудник Арктического института — Иван Степанович Песчанский, всегда очень приветливый, компанейский человек. Он всегда был готов помочь молодым специалистам по вопросам ледоведения. Помогал он и мне, хотя я работал в другом отделе у А.Ф.Лактионова. Поскольку я занимался исследованиями проходимости судов во льдах, мне нужны были данные об основных свойствах морских льдов. И.С.Песчанский был одним из ведущих сотрудников в области ледоведения и с удовольствием согласился помочь мне. Он консультировал меня, рекомендовал соответствующую литературу.

Более того, он как-то всегда был оптимистически настроен. Я на всю жизнь запомнил его фразу: «Валя помни, — каждый день должен доставлять тебе удовольствие».

В начале марта 1943 г. меня вызвал к себе начальник ледового отдела В.Н.Кошкин и сказал, что так складываются обстоятельства — надо послать опытного гидролога-навигатора в «Ледовый патруль», который должен обследовать ледовые и гидрологические условия в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. Так я был назначен в «Ледовый патруль-19» на г/с «Смольный». Начальником был назначен Г.П.Смирнов, весьма своеобразный по характеру человек, гидрологом — В.Ф.Рудич, а капитаном был А.Б.Стрельцов.

В конце мая 1943 г. научная группа «Ледового патруля-19» вылетела на самолете по маршруту Красноярск—Амдерма—Тикси—Анадырь—Провидение. Из-за неустойчивой погоды в Арктике наш полет с вынужденными посадками продолжался около месяца. Интересная деталь — от Красноярска до Тикси мы летели на 4-моторном АНТ-6, одним из тех, что высаживал папанинцев на Северном полюсе. С Тикси до Провидения мы летели на новеньком, американской постройки Дугласе.

Кстати, из Тикси в бухту Провидения и далее на м. Шмидта летел Евгений Иванович Толстиков с семьей. В навигацию 1943 г. я еще дважды встречался с ним на м. Шмидта, во время плавания г/с «Смольный». С тех пор на много лет завязалось наше знакомство.

Прилетели мы в бухту Провидения в десятых числах июня и отправились на борт г/с «Смольный».

В конце июня 1943 г., хотя бухта была покрыта еще дрейфующим льдом, г/с «Смольный» первым из судов вышло в море. Впереди лежал путь к Беринговому проливу. На вторые сутки плавания вдоль гористых берегов Чукотки показались м. Дежнева и острова Диомиды в Беринговом проливе. Впереди было плавание по прибрежной полынье к м. Шмидта. Пришли мы туда почти на месяц раньше обычного срока навигации, чем немало удивили зимовщиков полярной станции.

Дальнейшее плавание проходило в сплошных дрейфующих льдах, в которых наше небольшое суденышко, моторно-парусная шхуна «Смольный», показало свои великолепные мореходные качества. Чем дальше на север, тем мощнее и торосистее становились льды. Было получено указание Штаба ледовых операций: «Выйти изо льдов и следовать по кромке льдов до 77° с.ш.».

На пути к острову Врангеля и Геральда нам предстояло посетить район к югу от них для того, чтобы выяснить вопрос о существовании острова Крестьянка. Необыкновенная история этого острова. В 1934 г. шхуна «Крестьянка» примерно на широте 72° с.ш. в Чукотском море подошла к неизвестному острову. Штурман судна нанес его координаты на карту и составил описание внешнего вида. Эти данные были переданы по радио на материк. Но как иногда бывает в истории мореплавания, экипажу шхуны «Крестьянка» не удалось доставить на материк сведения о новом острове. На обратном пути из Чукотского моря во время шторма шхуна «Крестьянка» погибла со всем экипажем у берегов Камчатки. По радиосообщениям со шхуны остров был нанесен на карту с пометкой «ПС» — «положение сомнительно».

Гидрографическое судно «Смольный» около недели крейсеровало в заданном районе при хорошей видимости и почти полном отсутствии льдов. Но никакого острова в обследованном районе не было обнаружено.

После тщательного изучения материалов о поиске острова Крестьянка экспедиционным судном «Смольный» Гидрографическое управление Главсевморпути приняло решение о снятии с карт даже «ПС» острова Крестьянка.

Интересно, что после прихода г/с «Смольный» в бухту Провидения я был временно назначен начальником навигационной камеры Провиденской гидробазы и мне довелось на всех навигационных картах жирным красным крестом перечеркнуть «ПС» острова Крестьянка. Но остров Крестьянка не хотел исчезать с карт. В марте 1946 г. северо-восточнее острова Врангеля летчиком Котовым был обнаружен остров, который вновь был назван островом Крестьянка. В 1947 г. советский летчик Крузе и штурман Аккураев вновь видели этот остров. Они его зарисовали, но самым удивительным было то, что остров вновь изменил координаты, стало ясно, это не совсем обычный, а дрейфующий ледяной остров.

Дальше наш путь лежал к острову Врангеля и острову Геральд, поход к которому для меня чуть не сложился весьма трагично. Я стоял «собачью вахту» с 0 до 4 часов, когда трудно было бороться со сном. Но вахта прошла спокойно, и я собирался передать ее начальнику Патруля Гавриле Петровичу Смирнову. Неожиданно он приказал мне отстоять еще одну вахту за него. Я категорически отказался, так как очень устал, и тогда он, ссылаясь на военное время, приказал капитану г/с «Смольный» спустить на воду шлюпку, погрузить туда продукты, спальный мешок и посадить меня на неделю за неисполнение приказа на остров Геральд. После довольно резкого разговора с капитаном Стрельцовым он вынужден был отменить свое решение, и я выбрался из шлюпки на судно. Так потом случилось, что ледовая обстановка сложилась очень сложная и г/с «Смольный» не смогло на обратном пути подойти к острову Геральд в течение 10 суток. И если бы я был высажен на остров, то скорее всего погиб бы там из-за холода и голода.

После этого неприятного эпизода мы продолжали плавание к острову Врангеля. 1943 г. был чрезвычайно благоприятным для плавания судов, поэтому нам на г/с «Смольный» удалось обогнуть остров Врангеля с севера и проникнуть в Восточно-Сибирское море.

Начальник Ледового патруля Г.П.Смирнов получил указание Главсевморпути обследовать район таинственной Земли Андреева.

Довольно близко подошло г/с «Смольный» к району, где на картах неоднократно

наносилась Земля Андреева, но льды становились все более сплоченными. Наше маленькое деревянное суденышко не смогло пробиться дальше, и мы вернулись в Чукотское море, а затем в середине октября и в бухту Провидения.

Там участники «Ледового патруля-19» начали предварительную обработку собранных научных материалов, а сделано наблюдений было немало. Только в Чукотском море было выполнено 15 гидрологических разрезов, 5 обходов кромок льдов с заходом в глубь ледяных массивов.

Неожиданно для меня в конце октября я был вызван к начальнику Провиденской гидробазы, он сообщил мне, что получил распоряжение И.Д. Папанина оставить В.В. Дремлюга в должности гидрографа на Провиденской гидробазе, где не хватало таких специалистов. Так я расстался с работой в Арктическом институте и застрял на Чукотке до октября 1945 г.

Еще об одном событии, связанном с Арктическим институтом, хотелось упомянуть. В конце октября 1945 г. я покинул бухту Провидения с группой полярников на судне «Анадырь», которое доставило нас во Владивосток. Затем мы отправились на поезде в Ленинград. Среди пассажиров поезда было и несколько сотрудников Арктического института. В последних числах декабря 1945 г. мы прибыли в Ленинград.

На Московском вокзале нас встретил заместитель директора Арктического института Александр Иванович Кибакин, милейший человек, которого я знал еще в Красноярске. Он сразу нас собрал и сказал: «Сейчас подойдет грузовик с грузовым тентом, и он вас доставит со всеми вещами в Арктический институт на Фонтанку, д. 34». Здесь нас прежде всего накормили хорошим обедом, а потом стали выяснять, кто где живет и не нужна ли помощь для доставки домой. Мне повезло — я жил рядом на Инженерной ул. «Спасибо, — сказал я, — перейду мост Белинского и буду дома». Потом много раз проходил я этот путь в обратном направлении в Арктический институт в 1946—1948 гг.

В эти годы я собирал материалы для своей кандидатской диссертации, темой которой было взаимодействие приливов и ледяного покрова в арктических морях. Неоценимую помощь в сборе материалов оказали мне И.С. Песчанский, А.В. Коптева и А.Ф. Лактионов. Научным руководителем любезно согласился быть член-корреспондент АН В.Ю. Визе. Летом 1948 г. я успешно защитил диссертацию «Льды Чукотского моря и моря Бофорта», опубликованный текст которой мне вручили в 2008 г. в Арктическом институте, где она пролежала более 50 лет под грифом «СС».