

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 913(571.56)+94(470)

Поступила 18 февраля 2013 г.

## ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВОЙНЫ НА ЧУКОТКЕ

*канд. геогр. наук, почетный полярник В.В.ДРЕМЛЮГ*

Во Время Великой Отечественной войны я занимался гидрографическими работами в Мечигменской губе. Осенью 1944 г. в Мечигменскую губу пришло г/с «Ост», и его капитан, Я.М.Карташов, вручил мне приказ начальника Провиденской гидробазы о том, что я назначаюсь вторым помощником капитана этого судна. Для меня это было большим везением. Впервые, я смог принять участие в судовом промере вдоль Чукотского полуострова, где за время относительно небольшого плавания я приобрел ценный опыт проведения таких работ. Во-вторых, г/с «Ост» только что вернулось после капитального ремонта из США, где на него поставили новое навигационное оборудование, с которым я до тех пор не был знаком.

У экипажа и обмундирование было американское, а я появился на судне в ватнике, ватных штанах и кирзовых сапогах. Все это мне приказали выбросить, отправили в судовую баню, выдали чистое белье и добротное американское обмундирование: утепленные комбинезоны на гагачьем пуху, летнюю морскую форму цвета «сафари», а также непривычные, но очень удобные и добротные сапоги на высокой шнуровке из крепкой коричневой кожи, ну прямо – ковбойские сапоги. Я ими очень дорожил и долго носил уже в Ленинграде, удивляя многих их необыкновенным видом.



В.В.Дремлюг. Г/с «Ост».  
Фото из архива автора

Около месяца мы бороздили воды пролива Синявина, затем направились в сторону Берингова пролива, дошли почти до Наукана, выполняя гидрографические работы. Потом вернулись в бухту Провидения, где г/с «Ост» стало на зимний отстой. Кстати, на борту находились большие запасы американского продовольствия. Согласно судовому расписанию, ведал им и распределял его второй помощник капитана. Помнится, запасы были столь велики, что по приходе на Гидробазу, мы часть продовольствия сдали в столовую, где питались все работники предприятия.

В качестве штатного 2-го помощника капитана г/с «Ост» я провел осень и зиму 1944 г. Старшим помощником капитана был мой земляк Михаил Иванович Макаров, третьим помощником – Сергей Ярошенко, тоже из Ленинграда, и мне было приятно вдали от родного города находиться среди друзей.

Во время зимнего отстоя ходовые вахты штурманами не ведутся, поэтому руководство Провиденской гидробазы назначило меня начальником Навигационной камеры. Одновременно я продолжал числиться резервным помощником капитана г/с «Ост», и моим «домом» оставалась каюта на этом судне. Дела в Навигационной камере были изрядно запущены, а ведь предстояла последняя военная навигация. Ожидался

приход большого количества транспортных судов, как советских, так и американских с грузами ленд-лиза. моряки знают, что основная задача работников Навигационной камеры – следить, чтобы навигационные пособия: карты, лоции и справочники – не устаревали, и по необходимости снабжать ими приходящие в порт суда. Для этого необходимо подвергать карты и пособия корректуре при помощи систематически издающихся «Извещений мореплавателям». В бухту Провидения такие «Извещения» доставлялись самолетом из Гидрографического Управления Военно-Морского флота СССР.

Каждое утро после завтрака я отправлялся в Навигационную камеру, которая размещалась в одном из зданий Провиденского порта. Все здания порта находились на довольно высоком берегу, и путь к ним по заснеженной дороге был довольно тяжелым. Особенно мне доставалось, когда с гор начинал дуть встречный штормовой ветер. Порывы были такой силы, что приходилось, низко пригибаясь, буквально карабкаться вверх к зданию порта. В такую погоду обедать на судно я обычно не ходил, а питался в портовой столовой. И уже вечером с удовольствием возвращался в свою уютную каюту на судне. Особенность работы Навигационной камеры в конце войны заключалась в том, что всеми материалами из нее пользовались как советские моряки с военных и транспортных судов, так и американские моряки с судов, заходивших в бухту Провидения по пути в Петропавловск-Камчатский и Владивосток, а также Северным морским путем с грузами ленд-лиза. Это было связано с тем, что если полярные конвои из Соединенных Штатов и Англии в Мурманск и Архангельск доставляли примерно 17 % грузов по ленд-лизу, главным образом военных, то из Америки через Тихий океан в район Петропавловска-Камчатского и Владивостока шло примерно 43 % всех грузов. Поэтому суда, которые шли там не конвоями, а в одиночку, без всякой охраны, старались забираться как можно севернее, Беринговым морем, а иногда и Чукотским

морем, чтобы через этот район пройти от американских к нашим берегам.

Доставка грузов из портов США через Тихий океан в дальневосточные советские порты также имела свои трудности. С начала Великой Отечественной войны японцы, как союзники фашистской Германии, всячески препятствовали плаванию советских судов. Они запретили проход через самый удобный в навигационном отношении пролив Лаперуза, останавливали и заводили в японские порты для досмотра транспорты, следующие с грузами из США. Помимо этого, они установили мины на основных морских путях, а в ряде случаев бомбили и торпедировали суда.

27 июля 1941 г. в Японском море подорвался на mine пароход «Казак Поярков». В конце апреля 1942 г. в Восточно-Китайском море подводной лодкой был торпедирован и затонул пароход «Ангарстрой». 16 февраля 1943 г. в Тихом океане к югу от Японии торпедирован пароход «Кола», а 17 февраля в этом же районе пароход «Ильмень». В начале марта 1944 г. в южной части Охотского моря подводная лодка потопила пароход «Белоруссия», 22 апреля к югу от полуострова Аляска торпедирован пароход «Павлин Виноградов», а 6 июля 1944 г. у западного берега полуострова Камчатка та же участь постигла пароход «Обь». Последней жертвой стал пароход «Трансбалт», потопленный подлодкой 13 июля 1945 г. в 50 милях западнее пролива Лаперуза. Кроме того, из-за тяжелых погодных условий потерпели аварии и затонули: пароход «Турксиб» у Алеутских островов (20 апреля 1942 г.), пароход «Узбекистан» у северо-западных берегов США (1 апреля 1943 г.), пароход «Херсон» у юго-восточного побережья Камчатки (4 июля 1943 г.). В 1944 г. (12 декабря) у берегов Камчатки затонул пароход «Тымлот».

К апрелю все навигационные пособия были откорректированы, и я готов был обеспечить ими штурманский состав судов, ожидавших в Провиденском порту. Дверь в Навигационную камеру практически не закрывалась. Только выдашь штурману советского транспорта необходимые нави-

гационные пособия по трассе Севморпути, как приходит штурман с американского транспорта. Вот тут-то я, пожалуй, впервые встретился с американскими моряками не так, как в 1942 г., когда мы их спасали, вытаскивая из воды во время гибели конвоя PQ-17, а уже уверенных в победе. Они приходили на судах типа «Либерти» и «Виктори», которые специально строились для доставки ленд-лизовских грузов. Американцы часто приходили в Навигационную камеру с блоком сигарет «Camel» и пакетом фруктов: апельсинов, лимонов или яблок. Это было неудивительно – груз некоторых «Либерти» иногда полностью состоял из табачных изделий или фруктов. Аромат табака, исходящий от этих сигарет, завораживал. Постепенно и я пристрастился к курению. Да и не только я. На г/с «Ост» угощался весь экипаж.

Подошел май 1945 г. На г/с «Ост», как и на всех других судах, зимовавших в бухте Провидения, готовились к предстоящей навигации. Машинная команда проверяла готовность двигателя, боцманская команда наводила порядок на палубе и в трюме. Штурманский состав проверял навигационные приборы и карты. Но были и другие дела – хотелось навести порядок в кают-компании и каютах. Все члены экипажа в порядке дополнительной работы занимались покраской этих помещений. Мне всегда нравились малярные работы, и я с удовольствием принялся красить переборки и потолок в каюте белой масляной краской.

Наступил день 8 мая 1945 г. Я только начал красить потолок, когда раздался грохот стрельбы на берегу, а затем и на судах. Выскочил на палубу и обомлел – в воздух взлетали разноцветные сигнальные ракеты, на берегу и судах шла стрельба в воздух из всех имевшихся ружей. Раздавались крики: «Ура! Победа!» Вот так мы узнали, находясь на далекой Чукотке, о капитуляции фашистской Германии.

Надолго запомнился мне этот день. По распоряжению капитана в кают-компании был накрыт праздничный стол. Из судовой каютерки извлекли все неприкосновен-

ные запасы – копченые колбасы, банки с красной и черной икрой и другие яства и, конечно, знаменитый 96-процентный спирт. Все надели парадную морскую форму и уселись за праздничный стол. Вот тут и произошла со мной курьезная история. По команде капитана в чашки налили 100 грамм спирта и для «запивки» по стакану браги. «За Победу!» – провозгласил первый тост капитан. Все дружно чокнулись, и бывалые моряки легко проглотили 100 грамм спирта и запили брагой. Я был самым молодым членом экипажа, да и спиртного в те годы, кроме легкого вина, не употреблял. Но как же не выпить за Победу? Закрыл глаза и, тяжело вздохнув, осушил чашку до дна, запив брагой. Капитан посмотрел на меня, улыбнулся и говорит: «Давай налегай на закуску». Через некоторое время последовал второй тост: «За тех, кто в море!» Я с неподдельным ужасом взглянул на наполненную вновь чашку со спиртом. Но что было делать? Ведь я тоже хоть и молодой, но моряк. Выпил я все содержимое чашки, в глазах у меня потемнело, и... больше я ничего не помню. Потом друзья рассказали мне, что они подхватили меня на руки и отнесли в каюту, где я проспал до ужина. Долго потом посмеивались и шутили «старые морские волки» по поводу моего «боевого крещения». А торжества по случаю Победы продолжались несколько дней, как на гидробазе, так и в порту, но я принимал в них участие только с бокалом легкого вина.

Однако, как оказалось, для нас война не закончилась. Транспорты с войсками все продолжали и продолжали подходить. Стало ясно, что где-то на Дальнем Востоке готовятся боевые действия. Еще осенью 1944 г. в бухте Провидения и других бухтах на побережье Чукотки с транспортов стали высаживать главным образом саперные военные части. Они вели подготовительные работы для приема, как мы догадывались, большого числа воинских частей. Гидробаза и порт находились на противоположных берегах бухты, и летом связь поддерживалась с помощью катеров, а зимой с помощью собачьих упряжек или на лыжах.

Но с приходом военных саперов быстро была сооружена довольно широкая дорога вокруг бухты, причем и в зимнее время она содержалась в хорошем состоянии.

На совещании на гидробазе ее начальник сообщил, что все результаты летнего и зимнего промеров 1943–1945 гг. имеют гриф «СС» (совершенно секретно) и без его личного разрешения не могут быть использованы для составления карт и других навигационных пособий. Все гидрографы Провиденской гидробазы были предупреждены о недопустимости какой-либо информации о районах проведенных гидрографических работ и, особенно, об их результатах.

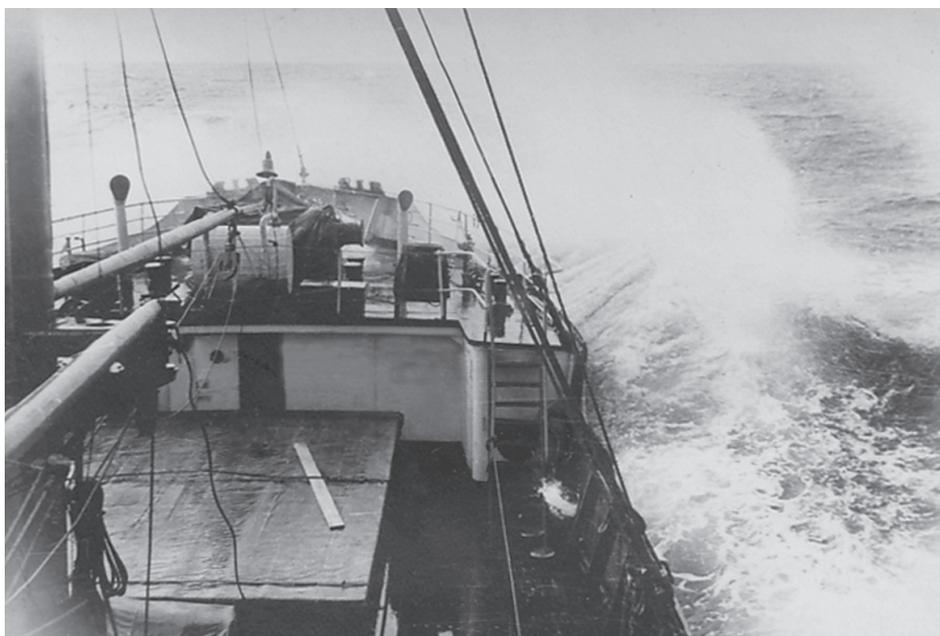
В начале июня 1945 г. в бухту Провидения под проводкой ледоколов пришли транспорты с воинскими частями армии К.К.Рокоссовского. Планировалась грандиозная военная операция. Мы ведь не знали тогда, о чем совещались на Ялтинской конференции Сталин, Черчилль и Рузвельт, а совещались они, среди других вопросов, и о войне с Японией. К концу июля 1945 г. порт Провидения и окружающие поселки были буквально забиты советскими войсками. Затем на каботажных судах отдельные части развозились как раз в те бухты, где нами делался промер зимой и летом 1944–1945 гг. И вот 9 августа 1945 г. по радио сообщили, что советские войска начали боевые действия против милитаристской Японии. Мы очень внимательно следили за развитием событий, поскольку они проходили не так далеко от берегов Чукотки.

2 сентября 1945 г. стало известно, что Япония подписала акт о безоговорочной капитуляции. Вместе с воинскими частями, находящимися в бухте Провидения, мы торжественно отметили это событие. Но навигация продолжалась, и мне еще почти два месяца пришлось снабжать суда навигационными пособиями. Осенью 1945 г. закончилась моя работа на Провиденской гидробазе. Из Гидрографического управления Главсевморпути пришел приказ, сообщающий, что я назначаюсь на должность гидрографа в этом управлении в Ленингра-

де. Надо было искать судно, которое шло во Владивосток. И тут я узнал, что в порту стоит пароход «Анадырь». На нем оказались свободными несколько пассажирских мест, куда могли поместить выезжавших на материк полярников.

Капитан «Анадыря», Леон Константинович Шар-Баронов, был мне знаком еще по моему первому ледовому плаванию на Шпицберген. При осмотре судовой роли он сразу обратил внимание на мою фамилию: «Не Вы ли, молодой человек, в 1940 г. плавали у меня штурманским учеником и неплохо себя показали?» Я немного смутился, покраснел и сказал: «Да, Леон Константинович, это был я». Так как «Анадырь» был одним из последних транспортных судов, покидавших в эту навигацию бухту Провидения, набит он был пассажирами буквально как бочка с сельдью. Расселяли где только могли, часть полярников даже пришлось поместить в плохо отапливаемый твиндек. Мне повезло – капитан Шар-Баронов отдал распоряжение разместить меня в шестиместной каюте. Тут было все вперемешку: мужчины, женщины, дети. Зато было тепло и вполне комфортно. Но я беспокоился о своем друге по учебе в Гидрографическом институте и работе на Провиденской гидробазе Иване Аристове. Ему досталось место в «прохладном» твиндеке. Я позвал его к себе в каюту и сказал своим соседям, что мы будем поочередно спать на одной койке. Так весь рейс мы с ним и делили одно «койко-место».

Плавание предстояло суровое, это были штормовые месяцы – ноябрь и декабрь. Надо было преодолевать Берингово море, часть Охотского моря, а затем уже Японским морем идти во Владивосток. Переход и вправду оказался очень тяжелым. Все время на море бушевал 8–9-балльный шторм. Как в столовой команды, так и в кают-компаниии мало кто притрагивался к пище. Однако за навигации 1944–1945-х гг. я уже поплавал на малых судах, где условия были еще сложнее. И поэтому худо-бедно я все-таки ходил питаться в полупустую кают-компанию,



«Анадырь» в Беринговом море. 1944 г.  
Фото из архива автора.

чем удивлял многих наших полярников, с которыми я жил в каюте.

Но вот шторм стал потихоньку стихать, появились пассажиры на палубе, потихоньку приходя в себя от проживания в тяжелых условиях твиндека, а иногда и трюма. День за днем шли мы на юг, и наконец вдалеке замаячили Курильские острова. И вдруг неожиданная новость. Капитан получил приказ следовать в небольшой тогда порт Отомари, где необходимо было погрузить на «Анадырь» несколько сот пленных японцев. Вот так мне пришлось, хоть и косвенно, коснуться боевых действий Советской Армии с японскими захватчиками.

«Анадырь» медленно вошел в бухту, и перед нами предстал городок Отомари. Первое, что нас поразило, это стоящие в строю на пирсе сотни пленных японских солдат и несколько офицеров со шпагами. Их охраняли всего около десятка советских конвоиров. Все они готовились для погрузки на «Анадырь». Но, вероятно, капитану Шар-Баронову пришло новое распоряже-

ние, и погрузка японцев на «Анадырь» была отменена. А нам представилась возможность прогуляться по городку Отомари. Он был застроен в основном одноэтажными домами японской архитектуры, преимущественно деревянными. Я еще удивился, как они не сгорели во время военных действий. Вокруг этих домиков и на пирсе «гудела» толпа японцев. Они пытались продать остатки своего имущества, потому что их обещали отправить на Японские острова. Продавали все по дешевке: великолепные сервизы, кимоно, копченую рыбу всех сортов и знаменитую японскую водку «саке». Капитан Шар-Баронов выдал нам под аванс небольшие деньги в советских рублях и японских иенах. У японцев можно было купить товар на любую сумму, и через день «Анадырь» превратился в склад японских сувениров.

Из Отомари наш путь лежал через Японское море во Владивосток. После недельного плавания мы прибыли на родную землю.