

РАССЛЕДОВАНИЕ Неизвестный капитан



Фото из личного архива Олега Химаньча

Разговор тот был двенадцать лет назад, и повод к нему был не очень приятный.

Дело в том, что на момент 100-летнего юбилея этого

полярного капитана в российском флоте не оказалось ни одного корабля, который бы носил его имя! Факт этот тогда представлялся нам не столько удивительным, сколько досадным. Не умаляя заслуг других ледовых мореходов советской поры, нужно признать, что все-таки никто из них не имел такого широкого «общественного признания», как Владимир Иванович. Главную роль в том сыграли две полярные драмы, имевшие место в период действительно всенародного и по-настоящему патристического освоения Советской Арктики. Это плавание ледокольного парохода «Александр Сибиряков» по Севморпути за одну навигацию (1932г.) и «челюскинская эпопея» (1934г.) - они принесли Воронину славу «ледового капитана» и, если так можно сказать, «сформировали» определенный его образ в нашей истории. В Советской энциклопедии, а тем паче в любом из отечественных морских справочников, биография Владимира Ивановича изложена. Тем не менее есть и те моменты, которые у внимательного читателя оставляют впечатление недосказанности, а историков заставляют, что называется, «спотыкаться о пробелы».

Мы привыкли слышать - «капитан Воронин - наш земляк», но это не совсем точно. Родился Владимир Иванович в Сумском Посаде. На тот момент (1890 год) село действительно входило в состав Архангельской губернии, но затем, когда Воронин уже находился в зените славы, Сумской Посад административно «отосел» к Карелии. Поэтому справедливее говорить о капитане Воронине как о человеке поморских корней.

В большой семье Владимира Ивановича было семь моряков, во флоте служили все его братья. Среди других родственников Воронина мы также находим мореходов. Скажем, его двоюродный дядя Федор Иванович вошел даже во всемирную арктическую историю тем, что в 1874-м спас в Баренцевом море австрийскую экспедицию Ю.Пайера и К.Вайпрехта, которые открыли человечеству Землю Франца-Иосифа. Сам же Владимир Иванович впервые вышел в море на парусном боте «Святой Иван Пред-

теча», зуйком, когда ему исполнилось всего восемь лет. Такой была традиционная «практика подготовки кадров» в те времена. Сначала в Сумпосадской морской школе он окончил классы и получил свидетельство капитана малого плавания, а затем в Архангельске сдал экзамены на штурмана дальнего плавания и получил первое назначение - на пароход «Федор Чижов».

Было это в 1916-м, шла германская война. Первый малоизвестный факт биографии Владимира Ивановича, пожалуй, связан с ней. В горт Белого моря «Федора Чижова» торпедировала немецкая подлодка. Раненый штурман Воронин руководил эвакуацией людей и оставил судно последним.

Следующим пароходом стал «Савватий». Здесь властвовал А.Е.Рубинштейн - опытный капитан, но конфликтный, очень жестокого нрава человек. По свидетельству В.Г.Беркуля, служившего на «Савватии» старпомом, Воронину - самому молодому штурману - доставалось особенно. Сам же Владимир Иванович этот период жизни вспоминать не любил.

Первый пароход, где Воронин уже капитанил, - «Сосновец». На нем произошла, скажем так, одна из «не совсем ясных» историй. Василий Павлович Корельский, ныне старейший и здравствующий архангельский капитан, а в начале 30-х - молодой штурман, засвидетельствовал, что однажды штурм выбросил «Сосновец» на камни близ Мудьюга. Были разбирательства и суд. Второго штурмана лишили диплома, старпома Ф.В.Падорина посадили в тюрьму на три года, а «капитан Воронин отделался легким испугом». Впоследствии Федор Васильевич Падорин, к слову, ставший известным на Белом море капитаном, считал решение суда несправедливым. Кто на самом деле был ответственным и в какой мере, сегодня, по прошествии стольких лет,

установить невозможно, но мне встречались высказывания и других, еще довоенных судоводителей, которые вину за ту аварию возлагали все-таки на капитана Воронина.

Последующий период в судьбе Владимира Ивановича можно характеризовать как «восхождение к славе полярного капитана». На «Сергее Витте» и «Пролетарии» он участвует в двух Карских хлебных экспедициях, в 1928 году командует ледокольным пароходом «Георгий Седов», который был направлен на поиски участников итальянской экспедиции Умберто Нобиле. Позже на том же пароходе он участвует в нескольких высокоширотных экспедициях и тогда же становится «соавтором» нескольких значительных географических открытий XX века.

«Звездный час» капитана Воронина пробил в 1932-м, когда на «Алексаандре Сибирякове» удалось пройти Севморпуть с запада на восток за одну навигацию. Удалось это ценой невероятных усилий, а еще, думается, благодаря случаю - ледовая обстановка в тот год сложилась не самой худшей. Но об этом тогда думали мало, главное - экспедиция достигла цели. Уже на следующий год на ту же трассу решили послать обычный



Фото Владимира Ларионова



Улица Воронина в Северодвинске

транспорт - грузовой пароход «Челюскин», с обычным, нет, даже чрезмерно широким корпусом, без подкрепляющих, усиливающих конструкций. Знал ли Владимир Иванович, чем может закончиться во льдах такое плавание? Сегодня нет сомнений - знал.

История с назначением Воронина капитаном на «Челюскин» тоже не совсем ясна. Говорят, осмотрев судно еще на стоянке в Ленинграде, он категорически отказался идти на нем в Арктику. Ссылаясь на сжатые сроки, его попросили «доставить пароход хотя бы до Мурманска», где ему обещали замену. Но никто из опытных капитанов так и не дал согласия. Экспедиция, организованная по прямой директиве СНК, оказалась под угрозой срыва. Кто и как затем разговаривал с Ворониным, неизвестно, в конце концов Владимир Иванович повел-таки судно дальше.

Экспедиции на «Челюскине» давались и даются разные оценки. В последнее время ее даже называют авантюрой. Мне претит такая категоричность, хотя риск действительно был отчаянным и плавание имело наихудший исход. Я знаю, что капитан Воронин, к слову, последним спрыгнувший на лед с борта гибнущего парохода, впоследствии жестоко казнил себя. И за то, что не смог отказать организаторам экспедиции с самого ее начала, и за то, что, дав согласие, затем не уберечь «Челюскин». Случайным свидетелем покаяния Владимира Ивановича перед своим учителем, архангельским капитаном И. П. Ануфриевым, стала дочь Ивана Петровича - Лидия. В конце своей жизни Лидия Ивановна

поведала эту любопытную историю мне.

После завершения «челюскинской эпопеи» капитан Воронин четыре года командовал линейным ледоколом «Ермак». При этом он много встретил по стране, выступал на эстраде с общественностью, его имя по-прежнему, как говорится, оставалось на слуху и олицетворяло поколение «молодых капитанов», которые «поведут наш караван». Казалось, ничто не предвещало беды.

Осенью 1937 года в Арктике тяжелыми льдами затерло целую группу транспортов и практически весь ледокольный флот

страны. Виною тому был и неожиданно ранний ледостав, и организационные ошибки руководителей Главного управления Севморпути. Зимовать на трассе остались многие корабли и суда. Положение усугубилось обострением внутривнутриполитической жизни в стране - случившееся расценили как «происки врагов народа». Начались жесточайшие репрессии. Фактически все руководство Севморпути и Арктического института, ведущие исследователи Заполярья оказались в застенках. Владимира Ивановича, вероятно, спасло то, что его «Ермаку», одному из немногих, удалось-таки избежать ледового плена. Однако имя капитана Воронина, как и многих полярных героев, после 1938 года стало по-прежнему «уходить в тень».

Война застала его в больнице. Он просит вернуть его во флот. Ему отказывают. Он продолжает настаивать, наконец врачи выдают ему довольно-таки странное заключение: «Плавать в Арктике может, но простужаться нельзя».

Бывал ли капитан Воронин, чьим именем названа одна из улиц нашего города, в Молотовске? Этот вопрос интересовал меня давно. Однако ответить на него удалось не сразу, а лишь ознакомившись с некоторыми документами УБЛО - Управления беломорских ледовых операций, которые создали во время войны в структуре Беломорской военной флотилии. Сюда капитан 2-го ранга Воронин получил назначение. Командовал УБЛО капитан 2-го ранга М.П.Белоусов, тоже ледокольник, но на поколение моложе. Под его началом служили командирами мощных линейных ледоколов мобилизованные капитаны на ранг, а то и на два ниже в звании. Многоопытный же «герой Арктики» Воронин получил в Управлении лишь скромную должность ледового лоцмана, и на это сразу обращает внимание. Впрочем, вернемся к вопросу. Так вот, в Молотовске легендарный капитан Воронин, оказывается, был, причем в связи с любопытными обстоятельствами.

В первую военную зиму ему поручили вести эсминец «Урицкий». Морозы стояли жестокие, корабль вмерз в лед Двинского залива близ Молотовска. Ледоколы пытались освободить его, пока их не отозвали для срочной работы. На «Урицком» заканчивались запасы воды и продовольствия, когда по льду со стороны Мудьюга к нему отправили обоз. Так называемый «конно-санитарный поезд» пробился к эсминцу и снабдил его всем необходимым. А вот дальше обоз через торосы в Молотовск повел Владимир Иванович Воронин. Был у него в помощниках шлюпочный компас да морской бинокль. Вот этот эпизод, скорее всего, нужно считать как первое появление прославленного полярного капитана в будущем Северодвинске.

На молотовском заводе № 402 ему предстояло принять линейный ледокол «Иосиф Ста-

лица имени прославленного человека есть и в нашем городе. Но много ли мы знаем о нем?

- Капитан Воронин - не просто самый известный в Союзе полярный капитан, это эпоха! - восклицал знакомый историк из Санкт-Петербурга. - Не знаю, кого из довоенных ледокольников можно поставить рядом с ним. Мелехов? Белоусов? Пономарев? Нет, пожалуй, имя Владимира Ивановича звучит погромче...

Обстоятельства этого дела неизвестны, но командиром «Сталика» тогда назначили капитана 3-го ранга П.А.Поломарева. Воронин же отправился вновь в распоряжение УБЛО. Со временем его повысили в должности, он стал главным лоцманом Севморпути, но вот странность - в большинстве известных монографий об истории Великой Отечественной в Арктике имя капитана В.И.Воронина не упоминается.

Особняком в его биографии стоит и первое «послевоенное назначение» - в декабре 1946 года Воронина назначили руководителем промысловой экспедиции на китобойной флотилии «Слава». Из рейса он вернулся 6 июня 1947-го, и сразу же написал заявление с настойчивой просьбой вернуть его на ледокольный флот. Странствия китобоя явно не пришлись ему по душе, и вскоре он принял ледокол «Иосиф Сталин».

Еще один, как мне кажется, особенный момент. Капитан Воронин избирался членом ЦИК, депутатом Верховного Совета СССР, но в члены партии вступил лишь в 1952-м, то есть на последнем году своей жизни. По тем временам это представляется исключительным случаем. В моих досужих беседах с ветеранами полярных плаваний звучала их мысль о том, что беспартийность Владимира Ивановича якобы не раз поминалась ему чиновниками и служила недоброй службой, но убедительных подтверждений тому мне отыскать не удалось.

Признаться, о последнем рейсе капитана Воронина не однажды приходилось слышать немало из того, что затем вызвало сомнения. Однако наиболее подтвержденные находит следующая история. 10 октября 1952-го ледокол «Сталин» в Хатангском заливе взял на буксир лихтер «Бая». Его предстояло доставить в Тикси. Груз был особенный - авиабензин в бочках, гусеничные тракторы и тяжелые насосы для буровиков. Лихтер решили тащить «на усах», то есть вплотную к ледоколу, и Владимир Иванович лично проверил крепление буксира. На следующий день двинулись в путь. В районе острова Бегичева началась сильная качка, а еще через сутки на лихтере обнаружили подвижку палубных грузов. Стали перекреплять тяжеловесы. В море эта операция особенно трудна и опасна. В 4 часа 25 минут утра прямо на мостике ледокола у капитана Воронина случился инсульт. Ближайшая больница была на Диксоне, а это примерно сутки самого полного хода по чистой воде. Ледокол отдал буксир и повернул на запад. Был и шторм, и лед, а больному требовался абсолютный покой. Уже на подходе к Диксону прославленного капитана настигла смерть.

Именем Владимира Ивановича Воронина названы 8 географических объектов в Арктике и Антарктиде. В разное время его имя носили четыре судна: парусная шхуна, парусно-моторный бот, буксир, а также ледокол, построенный в 1955 году финнами по заказу СССР. Ледокол этот давно уже отходил свое, списан и разделан на металл. После 1991 года о капитане вспоминают все реже и реже.

Олег ХИМАНЬЧ