

# НАЧАЛЬНИК МОРЯ



К 90-летию  
Бронислава Семёновича  
МАЙНАГАШЕВА



«НАЧАЛЬНИК МОРЯ»

К 90-летию со дня рождения Б.С.Майнагашева

Подбор, лит. обработка,  
редактирование, оформление – Е.Мороз

Тираж 50 экз.

Июнь 2016 г.



5 июня 2016 года исполняется 90 лет Брониславу Семёновичу Майнагашеву – почётному работнику морского флота СССР, почётному работнику транспорта России, отличнику речного флота РСФСР, почётному полярнику, ветерану Великой Отечественной войны, ветерану труда.

Он награждён орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Октябрьской Революции, орденами Республики Хакасия «За заслуги перед республикой Хакасия» и «За добрые дела», более чем двумя десятками медалей, в том числе «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «За содействие развитию морского транспорта ГДР».

## ВСЯ ЖИЗНЬ НА ФЛОТЕ

Бронислав Семёнович Майнагашев родился в городе Новосибирске.

В 1949 году окончил Высшее Арктическое морское училище имени адмирала С.О.Макарова по специальности инженер-судоводитель.

Первое знакомство Бронислава Семёновича с Арктикой состоялось в 1946 году, когда он был матросом-практикантом на ледокольном пароходе «С. Леваневский».



**ЛЕВАНЕВСКИЙ**

С мая 1950 по июнь 1955 года работал в Ленинградском морском агентстве Главсевморпути при Совете Министров СССР в должностях от

3-го до старшего помощника капитана на ледоколах «Алёша Попович», «Сибиряков», «Красин», «Илья Муромец», на котором в



**КРАСИН**

1954 году, будучи вторым, а затем старшим помощником капитана, совершил переход с проводкой судов по трассе Севморпути из Мурманска во Владивосток.

В июне 1955 года, в связи с ликвидацией Ленинградского морского агентства, Б.С.Майнагашев был переведён в Мурманское морское пароходство старшим помощником капитана ледореза «Литке». В марте 1956 года он стал капитаном этого судна.

Затем плывал капитаном на теплоходах «Акоп

Акопян» и «Сестрорецк», совершавших снабженческие и пассажирские рейсы в порты и портопункты Кольского полуострова, выполнил заграничный рейс на пароходе «Кашира», и в 1958 году поднялся на капитанский мостик нового дизельэлектрохода «Куйбышевгэс». На этом судне он в 1958 году совершил плавание по маршруту Мурманск Владивосток –



**Ледорез «ЛИТКЕ»**



**Б.С.Майнагашев  
капитан теплохода  
«Акоп Акопян»**

Одесса, во время которого осуществлялись заходы в порты Шанхай (Китай), Белаван (Индонезия), Пенанг и Суэттенхем (Малайзия), Сингапур, Латания (Сирия).



В январе 1959 года «Куйбышевгэс» под руководством капитана Б.С.Майнагашева стал первым советским судном, доставившим (во исполнение решения коллегии Минморфлота СССР от 29 декабря 1958г.) продовольствие в молодую республику Ирак (порт Басра). В 1961 году был выполнен ответственный рейс на Кубу с заходом в порты Гавана и Нуэвитас. В 1962 году «Куйбышевгэс» совершил экспедиционное плавание по Атлантическому океану с заходом в порты Буэнос-Айрес (Аргентина), Монтевидео (Уругвай), Порту-Алегри, Сантус, Рио-де-Жанейро (Бразилия). Были, конечно, рейсы во многие порты Европы, Северной Африки. Немногим капитанам нашей страны довелось за довольно короткое время совершить столь далёкие плавания с посещением экзотических портов.

15 февраля 1963 года Б.С.Майнагашев был назначен заместителем начальника Мурманского морского пароходства по ледокольному флоту – начальником морских операций

западного района Арктики. Это был чрезвычайно плодотворный и напряжённый период его деятельности. Именно в это время Советский Союз начал осуществление государственной программы по промышленной разработке и добыче полезных ископаемых Сибири – цветных металлов, апатитов, углеводородов. Путь к ним лежал через северные моря, что, естественно, требовало совершенствования и интенсификации судоходства по Северному морскому пути.

Обновлялся транспортный флот, строились новые дизель-электрические ледоколы, в 1959 году на трассу



Севморпути вышел первый в мире атомный ледокол «Ленин». Бронислав Семёнович, в течение восьми лет руководивший плаванием по трассе Севморпути сотен судов различных пароклеств, перегонем кораблей ВМФ и судов речного флота с запада на восток, доставкой грузов для строительства новых предприятий и гидросооружений Сибири, в частности гидротурбин для Саяно-Шушенской ГЭС, оказался на переднем крае борьбы за осуществление великой национальной идеи,

высказанной ещё М.В.Ломоносовым «...богатство России будет прирастать Сибирью и морями студёными».



Немало  
трудных, порой  
казалось  
неразрешимых  
задач вставало  
перед

Майнагашевым в годы работы в Штабе морских операций западного сектора Арктики. Особенно сложной стала навигация 1963 года, когда из-за тяжёлых ледовых условий в Карском море и море Лаптевых транспортные суда приходилось поодиночке проводить ледоколами на коротком буксире. Благодаря опыту и выдержке Бронислава Семёновича и работавших с ним

капитанов-наставников  
удалось преодолеть  
форс-мажорные  
обстоятельства,  
выполнить задание  
арктической навигации  
и сохранить флот.  
После подведения



**Сотрудники штаба мороперации  
в минуты отдыха  
Остров Диксон, 1965 г.**

итогов работы за 1963 год руководство Минморфлота, всегда уделявшее огромное внимание арктическим операциям,

представило его к награждению одной из самых высоких наград страны – орденом Трудового Красного Знамени.



Профессионализм  
Б.С.Майнагашева,  
энергия, умение  
выстроить  
отношения с  
подчинёнными

и найти выход в сложнейшей ситуации были оценены как руководством министерства, так и коллегами. В радиограммах, направляемых моряками и лётчиками в штаб морских операций, его позывные значились «ДИКСОН НМ», и коллеги расшифровывали их как «НАЧАЛЬНИК МОРЯ».

В 1969 году бурное развитие Норильского горно-металлургического комбината потребовало обеспечения регулярных транспортных связей для завоза оборудования, материалов и вывоза готовой продукции. На повестку дня стал вопрос о продлении арктической навигации на Дудинку. 19 мая 1970 года Коллегией Минморфлота СССР было принято решение *«Считать целесообразным провести в ноябре-декабре 1970 года экспериментальный рейс Архангельск – Дудинка – Мурманск»*. Руководство подготовкой и проведением экспериментального рейса было возложено на Б.С.Майнагашева.

Итоги рейса,  
выполненного  
дизельэлектроходом  
«Гижига»,  
подтвердили  
возможность  
плавания на этом  
направлении



в позднеосенний период. Начиная с 1972 года такие рейсы стали регулярными и круглогодичными.

15 февраля 1971 года Бронислав Семёнович был переведён из Мурманского морского пароходства в Москву, на должность заместителя начальника вновь созданной организации – Администрации Северного морского пути (АСМП) при Министерстве морского флота СССР. Работая в этой должности, он занимался общим руководством деятельностью Штабов морских операций западного и восточного секторов Арктики, обеспечением безопасной проводки судов, доставлявших грузы в расположенные на побережье и островах Северного ледовитого океана арктические порты, портопункты, полярные станции, а также контролем безопасности мореплавания судов, совершавших в зимнее время рейсы в замерзающие порты всех морей СССР и в Канаду. Эта работа была связана с

бесконечными командировками, полётами на самолётах и вертолётках над просторами Арктики.

17 августа 1977 года надводный корабль – атомный ледокол «Арктика» – впервые в мире достиг Северного полюса.



**Атомный ледокол «Арктика»**

Капитаном «Арктики» был Ю.С.Кучиев, руководил экспедицией Т.Б.Гуженко. Имея большой

опыт плавания в Арктике, Б.С.Майнагашев вместе с коллегами по АСМП, сотрудниками Арктического института, лётчиками полярной авиации принимал самое активное участие в подготовке программы экспедиции, разработке маршрута, обеспечении безопасности плавания



**Ю.С.Кучиев и Т.Б.Гуженко**

атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу. В обязанности Майнагашева во время похода входил ежедневный анализ обстановки и, совместно с заместителем министра морского флота В.И.Тихоновым, доклад руководству страны о ходе экспедиции.

Вклад Бронислава Семёновича и на этот раз получил высокую оценку – он был награждён Орденом Октябрьской Революции.

Поход атомохода «Арктика» на Северный полюс» положил начало интенсивному развитию судоходства в высоких широтах и дальнейшему расширению сроков арктических навигаций.

В 1978 году в целях закрепления и использования на практике полученного в ходе похода на Северный полюс опыта решением Коллегии Министерства морского флота СССР был организован высокоширотный экспериментальный ранний рейс (ВШЭР): транспортный дизельэлектроход «Капитан Мышевский» под проводкой атомного ледокола «Сибирь» должен был в мае – июне доставить из Мурманска на Дальний Восток 6000 тонн груза для Магадана. Начальником ВШЭР был назначен Б.С.Майнагашев. Это был, по сути дела, уникальный научно-практический эксперимент – курс судов проходил севернее архипелага Северная Земля и Новосибирских островов, где до этого в столь ранние сроки не бывало ни одно судно.

Рейс начался 26 мая и закончился 13 июня в Чукотском море, у мыса Сердце-Камень, в 80 милях от Берингова пролива. За 18 суток было пройдено 3460 миль. Этот своеобразный рекорд длительного плавания в столь ранние сроки в тяжёлых ледовых условиях до сих пор не перекрыт.

По окончании проводки ледокол «Сибирь», возвращаясь на запад, в Карское море, высадил во льдах Центрального полярного бассейна в море Лаптевых, в точке с координатами 77° 00' с.ш., 163° 00' в.д., новую дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-24».

В отчёте по итогам рейса Б.С.Майнагашев доказал, что ранняя проводка транспортных судов атомными ледоколами типа «Арктика» вполне возможна, и высказал предложение о необходимости создания более мощных атомных ледоколов и более прочных транспортных судов для успешного плавания по любым маршрутам Северного морского пути в любое время года.

14 февраля 1979 года Б.С.Майнагашев был назначен начальником Главной государственной морской инспекции (ГГМИ), а 25 февраля утверждён членом Коллегии Министерства морского флота СССР.

Главной задачей ГГМИ являлось снижение аварийности на морском транспорте. Организованные ГГМИ комиссии осуществляли плановые проверки паромов.



Б.С.Майнагашев – начальник  
ГГМИ, член коллегии  
Минморфлота в 1979-1987 гг.



Владимир Адамович Игнатюк,  
Начальник Мурманского  
морского пароходства в 1970-  
1985 гг.

В случае серьёзных аварий проверки были более жёсткими, а их итоги рассматривались на Коллеги Минморфлота СССР.

Пароходства в СССР (их было 16) являлись крупными судовладельческими предприятиями, состав управляемого ими флота составлял около 3000 судов.



Станислав Александрович  
Лукьянченко,  
Заместитель Министра морского  
флота СССР, начальник  
Черноморского морского  
пароходства в 1978-1986 гг.

Требования к обеспечению безопасности мореплавания были настолько высоки, что в каждом пароходстве существовали должности заместителей начальника пароходства по обеспечению безопасности мореплавания, входившие в номенклатуру Министерства морского флота СССР.

Особое место в обеспечении и контроле безопасности мореплавания занимал институт капитанов-наставников, в обязанности которых входила организация профилактической работы по предупреждению аварийности на судах, проведение работы по повышению профессиональных знаний судоводителей, внедрение современных методов судовождения и использования новейших технических средств навигации, изучение, обобщение и распространение опыта лучших капитанов. Как правило, в первый рейс с молодыми капитанами выходили в море капитаны-наставники. Были аналогичные должности механиков-наставников, электромехаников-наставников, инженеров службы связи и т.п. Безопасность судоходства в порту обеспечивалась инспекцией портового надзора, которой руководил капитан порта. Его важнейшими функциями являлась выдача разрешений на выход судов в море, расследование аварийных случаев, организация спасательных операций в порту. В случаях крупномасштабных происшествий (например, кораблекрушений) расследование проводилось комиссией Главной морской инспекции

Минморфлота СССР; при кораблекрушениях с большим количеством жертв – правительственной комиссией.

Назначение на должность начальника ГГМИ расширило круг полномочий Бронислава Семёновича, груз его ответственности ещё более возрос. Он выполнял большую контрольную и надзорную работу по обеспечению безопасности мореплавания всего советского торгового флота во всех морях и океанах мира, а также организацию аварийно-спасательных работ. В качестве председателя комиссии по расследованию серьёзных аварийных случаев ему неоднократно приходилось выезжать на места событий, происходивших как в пределах страны, так и за рубежом.

В 1982 году, в связи с реорганизацией системы управления морским транспортом страны, Б.С.Майнагашев был назначен председателем Всесоюзного объединения мореплавания и аварийно-спасательных работ (В/О «Мореплавание»). Никогда ранее ни в России, ни в СССР не было должности со столь всеобъемлющими полномочиями и функциями – Бронислав Семёнович стал фактически капитаном огромного гражданского флота страны. Работа на «начальника моря» свалилась огромная – в те годы под руководством В/О «Мореплавание» осуществлялось широкое техническое перевооружение гражданского флота, укреплялись службы безопасности, внедрялись тренажёрные центры. Напряжённая работа

Б.С.Майнагашева на этом посту была сопряжена с многочисленными командировками в парходства, расположенные в разных частях страны. Для участия в работе международных морских организаций он неоднократно вылетал в США, Канаду, Швецию, Японию и ряд других стран.



Б.С.Майнагашев и  
Ю.А.Симонов перед  
Белым домом.  
Вашингтон, США,  
29.08.1975

Случавшиеся аварии и кораблекрушения влекли за собой, как правило, срочные вылеты в точки, где они произошли.

Осенью 1983 года из-за северных ветров и обвала Айонского ледяного массива сложилась крайне тяжёлая ледовая



Гибель теплохода  
«Нина Сагадак»

обстановка в Чукотском море. 22 транспортных судна оказались прижатыми к береговым припайным льдам. 9 октября был раздавлен льдами и погиб теплоход «Нина Сагайдак», такая же

участь грозила остальным оказавшимся в ледовом плену судам. Атомоходы «Арктика», «Сибирь», «Ленин» и дизельные ледоколы «Адмирал Макаров», «Ермак», «Ленинград», «Владивосток», «Капитан Сорокин», «Капитан Хлебников», напряжённо работавшие у побережья Чукотского моря, не справлялись с операцией по освобождению судов

Под угрозой срыва была доставка в Певек зимних запасов дизтоплива, бензина, угля и других грузов. Назревала трагедия. Необходимо было срочно выработать эффективную тактику спасательных операций с опорой на мощный отряд ледоколов.

8 октября Б.С.Майнагашев вылетел в Певек в качестве руководителя штаба по спасению флота, с широкими полномочиями от руководства страны и Минморфлота. Ознакомившись со сложившейся ситуацией и проведя тщательную ледовую разведку, он предложил способ вывода судов «единым кулаком ледокольных сил»: ледоколы (3 атомных и 6 дизельэлектрических) совместно выводят из сжатия каждое судно. Атомоходы прокладывают каналы, обкалывают суда, а дизель-электрические ледоколы проводят на коротком буксире каждое судно в безопасную зону.

Этот способ вполне оправдал себя, так как ни один ледокол, даже атомный, в таких тяжёлых условиях (сильное сжатие, полярная ночь, пурга, температура ниже 40°) не смог бы справиться с одним судном.

Благодаря успешному применению предложенной Б.С.Майнагашевым тактики усилиям моряков, гидрологов, лётчиков ледовой разведки и полярников к 5 декабря все суда были благополучно выведены на чистую воду, в порт Певек были заведены и разгружены танкеры и суда с топливом и жизненно необходимыми грузами для города и золотодобывающей промышленности Чукотки, была снята угроза остановки предприятий и эвакуации части населения на материк.

Это была, несомненно, одна из самых выдающихся и героических баталей во льдах Арктики в XX веке. Решением Президиума ВС СССР за её успешное завершение получили награды многие отличившиеся моряки и специалисты, в числе которых был и Б.С.Майнагашев – он стал кавалером Ордена Ленина.

С 1 по 21 сентября 1986 года Бронислав Семёнович был председателем подкомиссии по расследованию крушения в Цемесской бухте близ Новороссийска пассажирского парохода «Адмирал Нахимов», работавшей в составе правительственной комиссии, возглавляемой членом Политбюро ЦК КПСС Г.А.Алиевым.

31 октября вопрос о гибели парохода «Адмирал Нахимов» рассматривался на заседании Политбюро ЦК КПСС. От Минморфлота СССР докладывал Б.С.Майнагашев, от

Черноморского морского пароходства – его начальник С.А.Лукьянченко. Решение ЦК КПСС по итогам гибели «Адмирала Нахимова» было жёстким. Бронислав Семёнович, не имевший непосредственного отношения к происшедшей трагедии, был, наряду с другими высшими руководителями Министерства морского флота СССР, освобождён от занимаемой должности.

С 9 января 1987 года Б.С.Майнагашев переведён в Мурманское морское пароходство, где в течение 5 лет работал капитаном на атомных ледоколах «Арктика», «Таймыр» и «Вайгач».



Атомные ледоколы «Таймыр» и «Вайгач»

Как настоящий капитан, полное удовлетворение он получал только на мостике корабля, для него, романтика Арктики, истинным лекарством служила родная стихия.

За время активной, продолжавшейся более 50 лет деятельности в системе Министерства морского флота

Бронислав Семёнович посетил около 180 портов в 60 странах мира. Его профессиональный и жизненный опыт должен стать достойным примером для моряков, капитанов и руководителей морской отрасли современной России.



Караван в Арктике

С 1 марта 1992 года Бронислав Семёнович – пенсионер союзного значения. Но «начальник моря» не ушёл от дел, его богатый опыт не остался неиспользованным. В 1992 году Совет Министров Республики Хакасия назначил своего знаменитого земляка Первым заместителем Постоянного представителя, а с мая 1994 года по январь 1996 года Бронислав Семёнович сам был Постоянным представителем Республики Хакасия при Президенте Российской Федерации в ранге

заместителя Председателя Совета Министров Республики Хакасия.

С января 1996 года по настоящее время Бронислав Семёнович является помощником члена Совета Федерации – представителя Верховного Совета Республики Хакасия.

Б.С.Майнагашев по сей день ведёт большую общественную работу. Он – один из учредителей Московской ассоциации полярников, был избран её вице-президентом.

Бронислав Семёнович принимает активное участие во всех мероприятиях Совета организации ветеранов морского и речного флота. Он и сегодня бодр и активен, по-прежнему в гуще дел и событий, не порывает связи с родным Мурманским морским пароходством, окружён друзьями и соратниками.



Встреча капитанов Мурманского морского пароходства.  
Москва, декабрь 2002



День работников морского и речного флота.  
Москва, 2010



Накануне Дня Победы.  
2011 г..



Возложение венков  
к Могиле неизвестного солдата.  
2009 г.



Прогулка по Москве-реке. 2012 г



Круиз по Волге. 2010 г



Совет ветеранов.

РОССИЯ

СМП

# СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

ТАЙМЫР





## **БЕРКУТ СТВОЛ РОДА МАЙНАГАШЕВЫХ**

**Это очерк о Брониславе Семёновиче Майнагашеве, знаменитом полярном капитане, одном из руководителей морского флота, выдающемся организаторе крупных операций и экспедиций с целью продления сроков навигации в Арктике, а затем организации круглогодичного плавания по Северному морскому пути.**

**Морскому делу он посвятил более 50 лет.**