

БРОННИКОВ Виталий Леонидович, аспирант кафедры исторического регионоведения Санкт-Петербургского государственного университета, научный сотрудник филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол “Красин”». Автор 9 научных публикаций, в т. ч. одной монографии*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-2345-6789>

ТРУДОВОЙ ПУТЬ КАПИТАНА СОВЕТСКОГО ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА Б.Н. МАКАРОВА

В статье предпринимается попытка реконструкции трудовой биографии одного из выдающихся капитанов советского ледокольного флота Бориса Николаевича Макарова. До настоящего времени биография Б.Н. Макарова, в отличие от его известных современников – представителей первого поколения советских полярных капитанов (П.А. Пономарёва, М.П. Белоусова, В.И. Воронина, А.П. Мелехова и др.), не была исследована. Между тем его жизненный путь оказался весьма характерным для периода создания советского ледокольного флота. В работе прослеживается весь трудовой путь Б.Н. Макарова: юнга, матрос, штурман, старший помощник, капитан. На основе документов личного фонда капитана восстановлена хронология его работы более чем на 15 судах, среди которых ледоколы и ледокольные пароходы. В исследовании показана выдающаяся роль Б.Н. Макарова в освоении Арктики в предвоенный период (экспедиция по спасению ледокольного парохода «Г. Седов») и во время Великой Отечественной войны (работа на трассе Северного морского пути на ледокольном пароходе «Монткальм», сквозное прохождение трассы в 1943–1944 годах), в послевоенных передислокациях частей советского Военно-морского флота в рамках экспедиций особого назначения. Отмечено, что капитан удостоен высших наград страны, среди которых ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды. Воссозданный ход трудовой жизни Б.Н. Макарова дополняет ряд широко известных биографий советских ледовых капитанов, героев освоения Арктики. В работе приведены уточненные данные по времени модернизации ледокола «Ермак» в Антверпене, а также новые подробности послевоенных экспедиций особого назначения по переводу больших соединений кораблей между флотами, в двух из которых (ЭОН-71 в 1961–1962 годах и ЭОН-73 в 1963 году) также принимал участие Б.Н. Макаров. Статья написана на основе ранее не вводившихся в научный оборот материалов фондов филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол “Красин”».

Ключевые слова: Б.Н. Макаров, ледокольный флот СССР, ледокол «Красин», ледокол «Ермак», Главсевморпуть, экспедиции особого назначения, Северный морской путь, советские полярные капитаны.

*Адрес: 199034, Санкт-Петербург, Менделеевская линия, д. 5; e-mail: V-Bronnikov12@yandex.ru

Для цитирования: Бронников В.Л. Трудовой путь капитана советского ледокольного флота Б.Н. Макарова // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2022. Т. 22, № 2. С. 5–15. DOI: 10.37482/2687-1505-V161

Введение. Борис Николаевич Макаров был одним из самых ярких представителей того поколения советских ледовых капитанов, на молодость которых пришлась эпоха освоения трассы Северного морского пути (СМП), а на зрелые годы – грозное время Великой Отечественной войны. Между тем до сих пор нет ни одной биографии прославленного мореплавателя – даже в фундаментальном труде С.О. Макарова, Н.А. Кузнецова и С.В. Долговой «Ледокол “Ермак”» в разделе, посвященном биографиям капитанов первого арктического ледокола, относительно судьбы Бориса Николаевича указано лишь, что «данные о капитане Б.Н. Макарове отсутствуют» [1, с. 593]. Небольшая биографическая справка о жизни Бориса Николаевича представлена только в работе О.Б. Химаныча «*MONTCALM* – арктический ковчег» [2, с. 144–151].

Таким образом, цель нашего исследования – построение полной трудовой биографии Бориса Николаевича Макарова в контексте истории освоения Арктики, работы ледокольного флота в военный период и модернизации советского ледокольного флота в 1940–1950-е годы.

Научная новизна работы заключается во введении в оборот дополнительных данных, относящихся к истории карьеры капитана советского ледокольного флота на длительном временном промежутке – 1930–1960-е годы. Эти данные уточняют общую картину работы судов Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), Мурманского морского пароходства и Краснознаменного Балтийского флота в данный период.

Материалы и методы. Методологической основой исследования стал системный подход, основанный на принципах историзма, объективности и научности, а также общенаучные методы (генерализация, анализ, синтез, индукция). На этапе сбора научного материала были

применены специальные исторические методы источниковедческого анализа, а во время обработки данных – методы вспомогательной исторической дисциплины биографики.

На эмпирическом этапе исследования были проанализированы материалы личного фонда Б.Н. Макарова, включающего документы, относящиеся к его карьере в 1919–1964 годах, переданные в музей «Ледокол “Красин”» его потомками. Данные документы фиксируют служебный путь Бориса Николаевича и позволяют создать четкую хронологию его назначений на судна, получения специального образования и повышения квалификации¹. Также некоторые биографические сведения о капитане были установлены с помощью Учетно-послужной картотеки Центрального архива Министерства обороны². Примечательно, что имя Б.Н. Макарова почти не встречается в документах личного происхождения. Упоминания о нем мемуаристов (парторга экипажа ледокола (л/к) «И. Сталин» А.Л. Любовича (псевдоним А.Л. Старков), участника плавания на л/к «Сибиряков» в 1947 году Н. Панова и начальника ГУСМП И.Д. Папанина) очень краткие, но не лишены, тем не менее, оценок, ярких впечатлений от общения с капитаном [3–5].

Отдельные факты о биографии Б.Н. Макарова были получены также из научной литературы. До сих пор единственный подробный очерк о жизни капитана был представлен исследователем О.Б. Химанычем [2]. Вместе с тем теоретическую базу работы составили также специальные исследования об истории пароходств и отдельных судов, на которых работал Борис Николаевич («Боривой», «Ермак», «Монткальм», «Красин») [1–2, 6, 7–10], о капитанах, с которыми Б.Н. Макаров взаимодействовал во время службы [1, 11–13], об освоении СМП [14]. В ходе изучения упоминаний

¹ЛК ММО 1 (Основной фонд ледокола «Красин» [филиала] Музея Мирового океана). № 1680, 1734. Среди документов фонда необходимо отметить военный билет, орденскую книжку, удостоверения к наградам, удостоверения и справки о службе на судах, приказы ГУСМП, акты приема-сдачи судов, а также многочисленные радиограммы и рапорты капитана.

²ЦАМО (Центр. арх. М-ва обороны). Шкаф 126. Ящик 9.

о капитане в данной литературе были выявлены отдельные неточности.

Результаты. Борис Николаевич Макаров родился 28 апреля 1903 года в Санкт-Петербурге в семье служащего³. С юных лет его жизнь была связана с морем: 15-летним подростком, в июле 1918 года, он стал юнгой Рабоче-крестьянского Красного флота, исполняя на судах обязанности матроса и обучаясь морскому делу. Уже 1 августа 1918 года Б.Н. Макаров начал службу юнгой на шитовом буксире «Боривой» (с 1918 года переименован в «Пургу»), который нес охрану водного района Кронштадта. С 3 сентября «Боривой» был включен в состав Действующего отряда кораблей Балтийского флота в качестве посыльного судна, а с ноября 1918 года был передан Трансбалту. В.Г. Андриенко писал о работе «Боривоя» и «Огня» в 1918 году: «Буксиры использовали в качестве ледоколов, а точнее “ледорезов”, при проведении первых зимних кампаний в Петроградском морском порту» [6, с. 289, 300–302, 371].

В сентябре 1919 года матрос Б.Н. Макаров завершил службу на «Пурге», поступив курсантом в Петроградский техникум водных путей сообщения (с 1924 года – Ленинградский морской техникум (ЛМТ)) на общеобразовательное отделение, где обучался с перерывами до 1924 года [2, с. 145]. С апреля по август 1920 года, будучи краснофлотцем, нес службу на морском транспорте⁴. В мае 1924 года Борис Николаевич завершил обучение в ЛМТ и работал в учебных мастерских техникума. По итогам обучения Б.Н. Макаров получил специальность штурмана дальнего плавания⁵. После завершения учебы Б.Н. Макаров в качестве ученика-практиканта с 7 июня 1926 года работал на барке «Товарищ» (бывший британский клипер *Lauriston*, выкупленный российским правительством в годы Первой мировой войны), участвовал в известном плавании

судна в Уругвай и Аргентину под руководством капитана Д.А. Лухманова (директора ЛМТ). Экспедиция началась 29 июня 1926 года, когда учебное судно вышло в плавание из Мурманска. В процессе перехода «Товарищу» предстояло пройти пролив Нордкап в условиях страшного шторма. Опасный участок у Лофотенских островов надолго запомнился Б.Н. Макарову. Спустя много лет, уже капитаном л/к «Сибиряков», снова оказавшись в этих местах, он вспомнит, как по молодости проходил архипелаг на барке: «А вот и Лофотены. Возле них потрепало меня штормом, когда ходил в Южную Америку из Мурманска» [4, с. 503].

В Великобритании путь команды лежал через о. Уайт и г. Саутгемптон, где во время месячной остановки был сменен судовой такелаж, были заменены паруса, пополнены запасы продовольствия. В октябре участники плавания попали на португальский о. Мадейра, где команда в последний раз перед переходом через океан смогла восполнить запасы пресной воды, продовольствия и фруктов. Во время длительного плавания будущим капитанам приходилось для пополнения продовольствия собирать упавших на борт летучих рыб и охотиться на акул. При подходе к берегам Уругвая моряки вновь испытали силу стихии, попав во власть урагана. В Южной Америке «Товарищ» посетил Уругвай и Аргентину (в Росарио был передан груз и произошла смена капитанов – судно возглавил старший помощник Э.И. Фрейман, который и руководил судном в ходе его обратного пути до Ленинграда) [см.: 15, 16].

После возвращения из плавания, в период с сентября 1928 года по октябрь 1929 года Б.Н. Макаров получал военное образование, став курсантом в Школе младших авиаспециалистов при 1-й авиабригаде в Красногвардейске⁶. Уволившись в запас, Борис Николаевич смог вернуться к работе на л/к «Трувор»,

³ЦАМО. Шкаф 126. Ящик 9; ЛК ММО 1. № 1680/8.

⁴ЛК ММО 1. № 1680/8, 1680/1.

⁵Там же. № 1680/8, 1680/2.

⁶Там же. № 1680/8.

занимая до 1934 года должности рулевого, штурмана, старшего помощника [2, с. 145].

Период с 1932 года до начала 1950-х годов ознаменовался организацией регулярного судостроительства на трассе СМП, строительством специального флота и портов [14, с. 24]. Именно на этот период работы ГУСМП и пришлись первые годы службы Б.Н. Макарова на пароходе «Аркус», ледокольном пароходе (л/п) «Г. Седов», л/к «Ермак» (помощником капитана) [2, с. 145; 11]. Примечательно, что в годы войны бывший капитан «Ермака» П.А. Пономарев в беседе с начальником ГУСМП И.Д. Папаниным называл Бориса Николаевича среди своих самых лучших помощников, ставших капитанами, наравне с М.Г. Марковым, Ю.К. Хлебниковым и А.И. Ветровым [5, с. 304].

С середины 1930-х годов происходило и совершенствование ледокольного флота страны. В Ленинграде на Балтийском заводе и заводе им. А. Марти были построены современные суда «И. Сталин», «В. Молотов», «С. Леваневский», «Дежнев» [14, с. 26–27, 39–40]. В 1939–1940 годах Б.Н. Макаров был старшим помощником капитана новейшего л/к «И. Сталин» В.И. Воронина и принимал участие в спасении л/п «Г. Седов». «Г. Седов» в 1937–1940 годах работал в высокоширотной экспедиции, но из-за поломки рулевого управления должен был встать в дрейф. В сентябре 1938 года ГУСМП приняло решение об отправке для спасения «Г. Седова» л/к «И. Сталин», однако из-за тяжелой ледовой обстановки и густого тумана ему не удалось пройти до вставшего в дрейф судна. В результате 24 сентября операция была прекращена – ледокол должен был вернуться назад, а «Г. Седов» был оставлен на вторую зимовку. Во время возвращения в Мурманск капитан В.И. Воронин тяжело заболел, и руководство л/к «И. Сталин» перешло к штурману Б.Н. Макарову, ставшему дублером капитана. А.Л. Старков вспоминал спустя много лет: «И можно представить, какие чувства испытывал капитан флагмана, возвращаясь по приказу Москвы из высоких

широт, не достигнув цели спасения “Седова”, снова потерпев неудачу (первой неудачей В.И. Воронин считал гибель парохода “Челюскин”. – В.Б.). На обратном пути Владимир Иванович тяжело заболел в Мурманске, требовалась операция, и его отправили поездом в Ленинград. Ледокол повел вокруг Скандинавии старпом Борис Николаевич Макаров в качестве дублера капитана» [3, с. 354–355]. Лишь в январе 1940 года команде л/к «И. Сталин» под руководством М.П. Белоусова удалось прорваться к дрейфующему судну в Гренландском море и после взрыва зарядов вывести его на открытую воду.

В январе 1940 года Б.Н. Макаров был удостоен звания «Почетный полярник» «за образцовое выполнение оперативных заданий, за внедрение стахановских методов труда»⁷. Вскоре указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 года «О награждении орденами и медалями СССР экипажа ледокола “Иосиф Сталин”» «за образцовое выполнение правительственного задания по выводу парохода “Георгий Седов” из льдов Арктики и проявленные при этом доблесть и мужество» дублер капитана л/к «И. Сталин» был награжден орденом Красной Звезды (примечательно, что в списке награжденных имя Бориса Николаевича значилось первым, помимо него ордена Красной Звезды был удостоен только старший помощник Э.Г. Румке – остальные члены команды получили награды младшего достоинства) [17].

А.Л. Старков, вспоминая свою работу на л/к «И. Сталин» в 1939–1940 годах, оставил небольшое описание старшего помощника Б.Н. Макарова. По его словам, главной чертой, стилем его руководства была исключительная осторожность, которую не могли понять даже коллеги, за глаза называвшие его Малый ход: «Вместе с нами работали и еще ледоколы, в том числе “Ермак”, детище адмирала Макарова. У нас на флагмане был свой Макаров, Борис Николаевич, старпом, человек осторожный, осмотрительный, ничего не делавший в спешке, которого в кругу штурманов незлобиво, дружески

⁷ЛК ММО 1. № 1680/6.

прозывали Малый ход, по одной из команд машинного телеграфа, к коей он прибегал на вахте чаще, чем к другим» [3, с. 364].

Незадолго до нападения Германии на Советский Союз Б.Н. Макаров был назначен капитаном л/п «С. Леваневский». Его задачей было перевести судно с Балтийского моря на Север. По пути следования в июне 1941 года пароход должен был зайти для бункеровки в немецкий порт Шедин, но за несколько часов до начала войны по непонятной причине капитан принял решение увести судно в нейтральные воды. О.Б. Химаньч отмечал, что капитан как-то «предположил угрозу захвата своего корабля фашистами, отказался от приемки бункера и увел пароход в море» [2, с. 145]. В начале войны Борис Николаевич непродолжительное время был старшим помощником капитана на л/к «В. Молотов»⁸, который достраивался на Балтийском заводе. Введенный в строй по ускоренной программе, 8 августа 1941 года «В. Молотов» был включен в состав Краснознаменного Балтийского флота, а Б.Н. Макаров вскоре вновь получил назначение на пост капитана л/п «С. Леваневский» (с началом войны переоборудован в военный транспорт ВТ-582). В задачу судна входила организация перевозок между Кронштадтом и Ленинградом. 21 сентября 1941 года ВТ-582 во время бомбардировки немецкой авиации был потоплен в Военной гавани Кронштадта. С 19 октября 1941 года капитан был переведен в Балтийское государственное морское пароходство (БГМП) «ввиду потопления парохода вражескими самолетами»⁹.

6 мая 1942 года в Мурманск после 10-дневного перехода из Исландии прибыл полярный конвой PQ-15, в составе которого был и безвозмездно передаваемый СССР канадский л/п *Montcalm*. После проведения ремонта и вооружения судна в Молотовске на заводе № 402 (были установлены на носовой палубе два 76-миллиметровых орудия, на кормовой палубе – одно 76-миллиметровое и восемь 20-миллиметровых зенитных ору-

дий «Эрликон») капитаном судна был назначен Б.Н. Макаров [2, с. 21]. Как отмечал И.Д. Папанин, «“Монткальм” не мог оказать практической помощи в ледокольных операциях в Белом море. И мы его использовали в Арктике главным образом как транспортное судно. Его переименовали, назвали “Прончищевым” (переименование произошло в 1947 году. – В.Б.) в честь известного полярного исследователя, а капитаном назначили опытного моряка Бориса Николаевича Макарова. Макаров выжимал из “Прончищева” все, что только могло дать это судно, совершил на нем немало транспортных рейсов» [5, с. 294].

На посту командира ледокольного парохода капитан-лейтенант Б.Н. Макаров совершал проводку советских судов в арктических морях и даже руководил одним из 5 совершенных в годы войны сквозных плаваний по трассе СМП из западного сектора в восточный в 1943–1944 годах [18, с. 491]. Во главе «Монткальма» Борис Николаевич был до января 1945 года. После перехода судна с Дальнего Востока в Архангельск Б.Н. Макаров вновь получил назначение на восстановленный после затопления л/п «С. Леваневский», который был переведен с Балтики на СМП [2, с. 145, 149–150].

Работа капитана в годы войны была высоко оценена руководством ГУСМП. И.Д. Папанин подчеркивал: «Своей доблестной работой как в военной зоне, так и на трассе Северного морского пути прославили себя капитаны М.Г. Марков, Ю.К. Хлебников, А.И. Ветров, Э. Румке, А.И. Гидулянов, Б.Н. Макаров и их славные экипажи» [19, с. 10]. 15 января 1946 года произошло награждение отличившихся сотрудников ГУСМП, в числе которых «за самоотверженную работу по освоению Севморпути» орденом Отечественной войны II степени был награжден и Б.Н. Макаров [2, с. 150].

4 февраля 1946 года Борис Николаевич был назначен капитаном полученного в счет репараций финского л/к *Jääkarhu*, переименованного

⁸ЛК ММО 1. № 1734/2.

⁹Там же. № 1734/3.

в СССР в «Сибирякова». Зимой 1947 года ледокол работал на Балтийском море, расчищая путь для пароходов, и буксировал суда, потерявшие ход, участвовал в сложной операции по спасению затертого во льдах транспорта «Иркут» (у ледокола во время спасательной операции был сломан руль). В период зимней навигации ледокол сам попал в шторм и лишь благодаря мастерству капитана смог избежать столкновения со скалистым берегом о. Калкэ [4, с. 493].

На посту капитана «Сибирякова» Б.Н. Макаров отметил участие в операции по переносу плавучего судостроительного дока ПД-1 из Калининграда в Баренцево море летом 1947 года. Об этих событиях были оставлены воспоминания одним из участников перехода Н. Пановым. Из рассказа мемуариста видно, что большую роль в операции сыграл не Б.Н. Макаров, а начальник экспедиции, капитан I ранга Н.И. Мещерский. Капитан ледокола всегда умел уйти на второй план, уступить место более опытному мореходу, при этом продолжая профессионально делать доверенную ему часть работы, строго выполняя все распоряжения начальника экспедиции. Именно Н.И. Мещерский сумел уберечь суда каравана во время угрозы столкновения с норвежским дрейфтер-ботом, продумал план прохождения у Лофотенских островов в Норвежском море:

«– Переменчивый ветер, – задумчиво перевел Мещерский, как обычно, словно не доканчивая фразу.

– Переменчивый ветер – это хорошо, – откликнулся Макаров. Если штиль продолжится – могут циклончики задуть от Лофотен, а шифтинг уинд их разгонит. Что же припряжем “Полярника”, Николай Иосифович?

– Припряжем “Полярника”! – решительно сказал Мещерский» [4, с. 501–502].

На период 1951–1958 годов пришлось начало модернизации флота, в значительной степени затронувшей Мурманское государственное морское арктическое пароходство (МГМАП).

В этот период пароходство пополнилось новыми дизель-электрическими ледоколами и ледокольно-транспортными судами, кроме того, произошла модернизация старых судов, важную роль в которой сыграл Б.Н. Макаров [10, с. 199–205]. В феврале 1949 года он был переведен на пост капитана л/к «Ермак». Согласно срочному распоряжению, он должен был передать в Мурманске командование л/к «Сибиряков» Д.Н. Чухчину и принять у М.Я. Сорокина командование л/к «Ермак»¹⁰. Судно в этот период (1949–1950 годы) под командованием Б.Н. Макарова отправлялось на капитальный ремонт в г. Антверпен (Бельгия). Назначение капитаном «Ермака», скорее всего, было связано с возрастом и болезнями бывшего капитана М.Я. Сорокина, а также с тем, что Борис Николаевич хорошо знал судно, в течение долгих лет проработав на нем в качестве штурмана. В историографии часто неверно указывались сроки руководства капитаном Б.Н. Макаровым «Ермаком» (1947–1950 годы) и капитального ремонта судна в Бельгии (1948–1950 годы) [1, с. 593; 2, с. 150; 7, с. 74; 12, с. 112; 13, с. 22–23].

На посту капитана л/к «Ермак» Б.Н. Макаров проработал до 31 июля 1950 года, когда после возвращения из Бельгии приказом начальника ГУСМП А.А. Кузнецова был возвращен на должность капитана л/к «Сибиряков» (занимал ее до 23 февраля 1951 года)¹¹.

В 1950 году состоялся последний в истории л/к «Красин» сквозной переход по СМП из Владивостока в Мурманск – ледоколу, как и его старшему брату, предстояло пройти модернизацию за границей [8, с. 247]. Для очередной зарубежной командировки предполагалось снова привлечь капитана Б.Н. Макарова. Одновременно с освобождением от должности капитана л/к «Сибиряков» приказом начальника ГУСМП генерал-лейтенанта А.А. Кузнецова Борис Николаевич был назначен и. о. капитана л/к «Красин»¹². Интересно, что сам Б.Н. Макаров

¹⁰ЛК ММО 1. № 1680/9, 1680/11.

¹¹Там же. № 1680/10, 1680/13.

¹²Там же. № 1680/14.

долгое время отказывался от принятия командования – во время работы в тяжелых условиях у него воспалялась щитовидная железа, и, полагая, что новое назначение будет связано с полярными плаваниями, он написал два письма А.А. Кузнецову с просьбой освободить его от командования ледоколом (второе письмо датировано 14 марта 1951 года)¹³. Однако новое назначение Бориса Николаевича не было связано с плаванием в западном секторе, поэтому доводы Б.Н. Макарова не были приняты во внимание. В полученных в мае 1951 года приказе и. о. начальника Управления морского и речного флота ГУСМП и радиограмме Ленинградского морского агентства требовалось немедленно выслать капитана для приема судна в Мурманск¹⁴.

В 1953 году л/к «Красин» под руководством Б.Н. Макарова был отправлен для заграничной модернизации в г. Висмар (ГДР). После проведенных работ в основу энергоустановки были положены три поршневые паровые машины тройного расширения типа *Stephenson* каждая по 3800 л. с. (общая индикаторная мощность 11 400 л. с.). Кроме увеличения мощности удалось добиться и повышения срока автономного плавания – с двух недель до 56 сут., в ходе которых судно могло преодолеть 6800 миль пути. Также сильно изменился внешний облик ледокола из-за появления надстройки с закрытым просторным мостиком. Вместо двух дымовых труб был установлен один дымоход обтекаемой формы благодаря монтажу новых котлов с автоматикой *Ascania* [9]. На завершающем этапе ремонта именно Б.Н. Макаров должен был проверить работу нового оборудования, будучи председателем комиссии по приемке л/к «Красин»¹⁵.

После возвращения на Родину Б.Н. Макаров продолжил работу в МГМАП. Летом 1961 года он замещал на посту капитана л/к «Ермак» ушедшего в отпуск Ю.К. Хлебникова¹⁶. В том же году Борису Николаевичу пришлось принимать участие в переходе оперативного соединения кораблей по трассе СМП – ЭОН-71 (экспедиция особого назначения) для зачисления кораблей в состав Тихоокеанского флота. Руководил операцией контр-адмирал А.Г. Аистов. Еще в июле 1961 года приказом начальника МГМАП И.Д. Данилкина капитаны ледоколов Б.Н. Макаров и Б.А. Лукошков откомандировывались в распоряжение войсковой части 20565 «для обеспечения ледовой проводки по трассе СМП» в порт Провидения¹⁷. Несмотря на то, что в документе, из соображений секретности операции, не были указаны названия судов, можно заключить, что Б.Н. Макаров занимал пост капитана л/к «Капитан Мелехов».

Сам переход ЭОН-71 через моря Лаптевых и Восточно-Сибирское происходил с сентября по октябрь четырьмя отрядами, во главе каждого из которых шел ледокол (первый отряд вел л/к «Москва», второй – «Ермак», третий – «Капитан Мелехов», четвертый – «Капитан Белосусов»). В составе третьего отряда находились тральщики «Павлин Виноградов», «Ф. Митрофанов», СС-38, Т-9. Завершение пути следования каравана произошло 6 октября¹⁸. Еще 15 сентября на рейде Провидения капитаны ледоколов Б.Н. Макаров, Б.Е. Ушаков и Б.А. Лукошков приказом начальника экспедиции А.Г. Аистова были награждены жетонами «За дальний поход»¹⁹.

После завершения работы ЭОН-71 в феврале 1962 года согласно распоряжению начальника

¹³ЛК ММО 1. № 1680/12, 1680/15.

¹⁴Там же. № 1680/17, 1680/16.

¹⁵Там же. № 1680/22.

¹⁶Там же. № 1734/7.

¹⁷Там же. № 1734/8.

¹⁸ЭОН-71 (1961 г.). URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=71&t=6867> (дата обращения: 09.08.2021).

¹⁹ЛК ММО 1. № 1734/9.

МГМАП Б.Н. Макаров передал командование л/к «Капитан Мелехов» В.А. Рудакову²⁰. 3 ноября 1962 года вступил в должность капитана дизель-электрохода «ДнепроГЭС»²¹, но уже 7 декабря приказом начальника МГМАП № 242/л был временно назначен капитаном л/к «Капитан Белоусов» на период докового ремонта судна в Кронштадте (до февраля 1963 года)²².

В январе–апреле 1963 года капитан проходил трехмесячный курс повышения квалификации по новой технике при Ленинградском высшем инженерном морском училище им. адмирала С.О. Макарова по специальности «судовождение»²³.

Летом 1963 года Б.Н. Макаров вновь должен был участвовать в широкомасштабной операции ЭОН-73. Он и капитаны К.Е. Кучерин, Б.Е. Ушаков, И.М. Замятин с 1 августа 1963 года откомандировывались в распоряжение войсковой части 51284 до порта Провидения²⁴. После удачного завершения операции капитан продолжил путь до Владивостока²⁵.

О работе Б.Н. Макарова после участия в проведении судов ЭОН-73 известно не много. Так, согласно радиограммам, хранящимся в фондах музея «Ледокол “Красин”», до 11 марта 1964 года он был капитаном л/к «Капитан Воронин», после чего 15 марта был назначен капитаном на л/к «Капитан Белоусов»²⁶.

Интересно, что капитан Макаров был одним из участников открытия памятника первому арктическому л/к «Ермак» 3 ноября 1965 года. Во время торжественного митинга Борис Николаевич выступил с речью, рассказав о трудовом пути легендарного судна [2, с. 151].

По данным О.Б. Химаныча [2, с. 151], в конце карьеры Б.Н. Макаров был капитаном вспомогательного судна «Володарский». В 1972 году он вышел на пенсию, умер в 1984 году.

Капитан Б.Н. Макаров – кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени, Красной Звезды, награжден медалями «За оборону Советского Заполярья»²⁷, «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией» (1945 год), удостоен званий «Почетный полярник» (1940 год) и «Почетный работник морского флота» (1968 год)²⁸.

Заключение. В ходе проведенного исследования удалось впервые реконструировать полную трудовую биографию Б.Н. Макарова, установив последовательность судов, на которых он нес службу, и занимаемые им должности.

Б.Н. Макаров был высококвалифицированным, опытным моряком, получившим специальное образование в ЛМТ и совершившим учебное плавание на барке «Товарищ», впоследствии также продолжавшим поддерживать свой профессиональный уровень в соответствии с развитием техники. Его профессионализм и репутация осторожного, скрупулезного специалиста стали причиной назначения его капитаном ледоколов в ответственный период их ремонта и модернизации (л/к «Ермак», «Красин», «Капитан Белоусов»). Его заслуги в управлении судами, участие в операции по спасению л/п «Г. Седов», доставках грузов по трассе СМП в военный период и экспедициях особого назначения в 1960-е годы были неоднократно отмечены почетными званиями и правительственными наградами.

²⁰ЛК ММО 1. № 1734/11.

²¹Там же. № 1734/12.

²²Там же. № 1734/13, 1734/14.

²³Там же. № 1734/18.

²⁴Там же. № 1734/20.

²⁵Там же. № 1734/21.

²⁶Там же. № 1734/24.

²⁷Там же. № 1680/7. Награда была вручена Начальником ГУСМП, контр-адмиралом И.Д. Папаниным.

²⁸Там же. № 1734/1.

Список литературы

1. Макаров С.О., Кузнецов Н.А., Долгова С.В. Ледокол «Ермак»: [сб.] / [под общ. ред. П.В. Боярского]. М.: Паулсен, 2010. 633 с.
2. Химаныч О.Б. MONTCALM – арктический ковчег. Первый заказ завода № 893 – северодвинской «Звездочки». Северодвинск: АО «ЦС “Звездочка”», 2017. 256 с.
3. Старков А.Л. ...И далее везде. М.: Совет. писатель, 1985. 463 с.
4. Панов Н. Океанский блокнот (Вокруг Скандинавии на «Сибирякове») // Наш современник: лит.-худ. и обществ.-полит. альм. 1948. № 1. С. 481–507.
5. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. 416 с.
6. Андриенко В.Г. Ледокольный флот России, 1860-е – 1918 гг. М.: Paulsen: Европ. издания, 2009. 531 с.
7. Кононович Г.О. История «Ермака». М.: Мор. транспорт, 1958. 129 с.
8. Дремлюг В.В., Филин П.А., Емелина М.А., Савинов М.А. Ледокол «Красин» в истории изучения и освоения Арктики // Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. VI, кн. 2: Север России в военно-морском и экономическом отношениях. СПб.: Политехника-сервис, 2013. С. 203–260.
9. Емелина М.А. Ледокол «Красин»: некоторые аспекты модернизации // Полярные чтения на ледоколе «Красин» 2013–2014: материалы междунар. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, ледокол «Красин», 1 ноября 2013 г. и 29–30 апреля 2014 г.). М.: Паулсен, 2015. Т. I. С. 175–183.
10. Красавцев Л.Б. Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985). Проблемы развития и модернизации: моногр. Архангельск: Помор. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова, 2003. 318 с.
11. Карпова В.И. Капитаны «Ермака» // Арктич. звезда. 2009. 29 марта.
12. Карпова В.И. На румбе – Арктика. История Мурманского морского пароходства в событиях и лицах. Мурманск: Кн. изд-во, 2014. 288 с.
13. Кузнецов Н.А. Полярные капитаны российского и советского флота. М.: Паулсен, 2014. 31 с.
14. Дмитриев А.А., Горбунов Ю.А., Соколов В.Т. История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века: в 3 т. СПб.: Мор. энцикл., 2015. Т. I: Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. 350 с.
15. Шуан Е. В Аргентину на паруснике «Товарищ». М.; Л.: Гос. изд-во, 1928. 267 с.
16. Лухманов Д.А. 20000 миль под парусами. М., 1936. 141 с.
17. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 г. «О награждении орденами и медалями СССР экипажа ледокола “Иосиф Сталин”» // Совет. Арктика. 1940. № 2. С. 11–12.
18. Платонов А.В. Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945. СПб.: Роза ветров, 2012. Ч. 1. 617 с.
19. Папанин И.Д. С именем Сталина! // Полярники в Отечественной войне. [М.]: Изд-во Главсевморпути, 1945. С. 1–18.

References

1. Makarov S.O., Kuznetsov N.A., Dolgova S.V. *Ledokol “Ermak”* [Icebreaker *Yermak*]. Moscow, 2010. 633 p.
2. Khimanych O.B. *MONTCALM – arkticheskiy kovcheg. Pervyy zakaz zavoda № 893 – severodvinskoy “Zvezdochki”* [MONTCALM: An Arctic Ark. The First Order at Severodvinsk Zvyozdochka Plant No. 893]. Severodvinsk, 2017. 256 p.
3. Starkov A.L. ...*I dalee vezde* [...Thereinafter]. Moscow, 1985. 463 p.
4. Panov N. *Okeanskiy bloknot (Vokrug Skandinavii na “Sibiryakove”)* [The Ocean Notebook (Around Scandinavia Aboard *Sibiryakov*)]. *Nash sovremennik: literaturno-khudozhestvennyy i obshchestvenno-politicheskiy al'manakh*, 1948, no. 1, pp. 481–507.
5. Papanin I.D. *Led i plamen'* [Ice and Fire]. Moscow, 1977. 416 p.
6. Andrienko V.G. *Ledokol'nyy flot Rossii, 1860-e – 1918 gg.* [Russia's Icebreaker Fleet, 1860s – 1918]. Moscow, 2009. 531 p.
7. Kononovich G.O. *Istoriya “Ermaka”* [The History of *Yermak*]. Moscow, 1958. 129 p.

8. Dremlyug V.V., Filin P.A., Emelina M.A., Savinov M.A. Ledokol "Krasin" v istorii izucheniya i osvoeniya Arktiki [Icebreaker *Krassin* in the History of the Study and Development of the Arctic]. *Trudy nauchno-issledovatel'skogo otdela Instituta voennoy istorii. T. VI, kn. 2: Sever Rossii v voenno-morskoy i ekonomicheskoy otnosheniyakh* [Proceedings of the Research Department of the Institute of Military History. Vol. 6, book 2: The North of Russia in Naval and Economic Relations]. St. Petersburg, 2013, pp. 203–260.

9. Emelina M.A. Ledokol "Krasin": nekotorye aspekty modernizatsii [Icebreaker *Krassin*: Some Aspects of Modernization]. *Polyarnye chteniya na ledokole "Krasin" 2013–2014* [Polar Readings Aboard the Icebreaker *Krassin* 2013–2014]. Moscow, 2015. Vol. 1, pp. 175–183.

10. Krasavtsev L.B. *Morskoy transport Evropeyskogo Severa Rossii (1918–1985). Problemy razvitiya i modernizatsii* [Maritime Transport of the European North of Russia (1918–1985). Problems of Development and Modernization]. Arkhangelsk, 2003. 318 p.

11. Karepova V.I. Kapitany "Ermaka" [Captains of *Yermak*]. *Arkticheskaya zvezda*, 29 March 2009.

12. Karepova V.I. *Na rumbe – Arktika. Istoriya Murmanskogo morskogo parokhodstva v sobytiyakh i litsakh* [The Arctic at the Compass Point. The History of the Murmansk Shipping Company in Events and Persons]. Murmansk, 2014. 288 p.

13. Kuznetsov N.A. *Polyarnye kapitany rossiyskogo i sovetskogo flota* [Polar Captains of the Russian and Soviet Fleets]. Moscow, 2014. 31 p.

14. Dmitriev A.A., Gorbunov Yu.A., Sokolov V.T. *Istoriya moreplavaniya po trasse Severnogo morskogo puti v XX i nachale XXI veka. T. I: Sostoyaniye narodnogo khozyaystva Kraynego Severa i trassy Severnogo morskogo puti s predvoennogo perioda do 1967 g.* [The History of Navigation Along the Northern Sea Route in the 20th and Early 21st Centuries. Vol. 1: The State of the National Economy of the Far North and of the Northern Sea Route from the Pre-War Period to 1967]. St. Petersburg, 2015. 350 p.

15. Shuan E. *V Argentinu na parusnike "Tovarishch"* [To Argentina on the Sailboat *Comrade*]. Moscow, 1928. 267 p.

16. Lukhmanov D.A. *20000 mil' pod parusami* [Sailing 20,000 Miles]. Moscow, 1936. 141 p.

17. Ukaz Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ot 3 fevralya 1940 g. O nagrazhdenii ordenami i medalyami SSSR ekipazha ledokola "Iosif Stalin" [Presidium of the Supreme Soviet of the USSR Dated 3 February 1940 "On Awarding Orders and Medals of the USSR to the Crew of the Icebreaker *Joseph Stalin*"]. *Sovetskaya Arktika*, 1940, no. 2, pp. 11–12.

18. Platonov A.V. *Bor'ba na arkticheskikh kommunikatsiyakh 1941–1945* [Struggle on Arctic Communications 1941–1945]. St. Petersburg, 2012. Pt. 1. 617 p.

19. Papanin I.D. *S imenem Stalina!* [With the Name of Stalin!]. *Polyarniki v Otechestvennoy voyne* [Polar Explorers in the Patriotic War]. Moscow, 1945, pp. 1–18.

DOI: 10.37482/2687-1505-V161

Vitaliy L. Bronnikov

Saint Petersburg State University;

St. Petersburg Branch of World Ocean Museum – Icebreaker *Krassin*;

Mendeleevskaya liniya 5, St. Petersburg, 199034, Russian Federation;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-2345-6789> e-mail: V-Bronnikov12@yandex.ru

CAREER OF THE CAPTAIN OF THE SOVIET ICEBREAKER FLEET B.N. MAKAROV

This paper attempts to reconstruct the career of one of the prominent captains of the Soviet icebreaker fleet, Boris N. Makarov. Up to date, Makarov's biography, unlike the biographies of his famous contemporaries, representatives of the first generation of Soviet polar captains (P.A. Ponomarev, M.P. Belousov, V.I. Voronin, A.P. Melekhov, etc.), has not been studied. Meanwhile, his life's journey was

For citation: Bronnikov V.L. Career of the Captain of the Soviet Icebreaker Fleet B.N. Makarov. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2022, vol. 22, no. 2, pp. 5–15. DOI: 10.37482/2687-1505-V161

quite typical of the period of the foundation of the Soviet icebreaker fleet. The article traces Makarov's entire career: a cabin boy, a sailor, a navigator, a chief mate, and a captain. On the basis of the documents from his personal collection, the chronology of Makarov's service on more than fifteen ships, including icebreakers and icebreaking steamers, was restored. The research demonstrates Makarov's outstanding role in the exploration of the Arctic during the pre-war period (the rescue expedition for the icebreaking steamer *G. Sedov*) and during the Great Patriotic War (work along the Northern Sea Route on the icebreaking steamer *Montcalm* and passing the complete route in 1943–1944) as well as in post-war redeployments of Soviet Navy units as part of special-purpose expeditions. Further, the paper points out the captain's highest awards, including the Order of Lenin, the Order of the Red Banner of Labour, and the Order of the Red Star. Makarov's recreated career complements a number of well-known biographies of Soviet icebreaker captains, heroes of the Arctic exploration. In addition, the article provides updated information on when the icebreaker *Yermak* was repaired in Antwerp and new details about post-war special-purpose expeditions to transfer large ship formations between the fleets, in two of which (no. 71 in 1961–1962 and no. 73 in 1963) Makarov participated. The paper is based on the materials from the collections of the St. Petersburg Branch of World Ocean Museum – Icebreaker *Krassin*, which had not been previously introduced into scientific discourse.

Keywords: *B.N. Makarov, Soviet icebreaker fleet, icebreaker Krassin, icebreaker Yermak, Glavsevmorput, special-purpose expeditions, Northern Sea Route, Soviet polar captains.*

Поступила 06.12.2021
Принята 18.02.2022
Опубликована 31.03.2022

Received 6 December 2021
Accepted 18 February 2022
Published 31 March 2022