



С Л О В О К А П И Т А Н А

Ледокольный флот и его неотъемлемая часть — атомные ледоколы — это прежде всего традиции. Сегодня, когда получило второе рождение российское судостроение, когда в составе атомного ледокольного флота появились атомоходы новых проектов, а в ледокольный флот пришли новые люди, эта книга как нельзя более актуальна. Читатель получит редкую возможность не только узнать людей, посвятивших жизнь развитию арктической навигации, погрузиться в жизнь экипажа первого в мире надводного судна с ядерной энергетической установкой, но и проникнуться духом уникальной общности людей, сложившейся на атомоходе «Ленин». Не часто бывает, что мастер слова становится органичной частью коллектива (в конкретном случае — членом экипажа) и поэтому ведет повествование не со стороны и не словами «на камеру». Перед вами — одно из таких редких сочинений. Автор не ставит перед собой задачу создать ореол легенды вокруг описываемых событий и их участников, а показывает их

с неожиданных для читателя ракурсов, делая ближе и доступнее.

В исторической и философской литературе роль личности в истории трактуется по-разному. Одни авторы превозносят персональные качества, считая, что историю делают выдающиеся лица. Другие главную роль отводят общественному человеку и утверждают, что великие личности — лишь «начинатели» новых общественных движений. Не будем спорить, но представить экипаж первого атомного, не раскрыв личность его основного капитана, просто невозможно. За весь период работы в Арктике с 1959 по 1989 год атомным ледоколом «Ленин» командовали только два капитана (не считая подмен на периоды отпуска и болезни): Павел Акимович Пономарев, водивший ледокол в первых двух навигациях, и Борис Макарович Соколов.

Кто же такой Борис Макарович Соколов? Это не просто опытнейший полярный капитан, возглавлявший атомоход «Ленин» сорок лет (из них почти двенадцать — после вывода ледокола из эксплуатации), не просто почетный работник морского флота, почетный полярник, орденноносец — это человек, стоявший в авангарде экспериментальной эксплуатации атомных ледоколов. Соколов — один из тех людей, благодаря которым родился атомный ледокольный флот: появление новых серийных атомоходов было бы невозможно без накопления опыта работы, систематизации ошибок, подтверждения надежности эксплуатации судна в условиях возрастающей продолжительности арктических навигаций, без выработки

новых приемов и методов проводки судов, без формирования уникального опыта доставки грузов.

Вряд ли есть человек, которого с большей уверенностью можно назвать крестным отцом атомного ледокольного флота. Практически все легендарные капитаны серийных атомоходов прошли школу первого в мире атомохода в должности помощников его капитана: З. А. Вибах, В. А. Голыхвастов, В. С. Давыдянец, В. К. Кочетков, В. Н. Красовский, Ю. С. Кучиев, А. А. Смирнов, Г. А. Энтин... Не только они, но и представители служб технической эксплуатации, получив знания и наработав опыт в составе экипажа атомного ледокола «Ленин», направлялись на новые атомоходы, а также в технические службы развивающегося атомного флота — и всех их напутствовал капитан Борис Макарович Соколов. Слова о том, что ледокол «Ленин» был кузницей кадров для атомного ледокольного флота, абсолютно точно отражают действительность.

Сейчас ледокол служит центром притяжения для всех гостей Мурманской области. Атомный ледокол «Ленин», который ранее был судном с ядерными реакторами, переведен в категорию «радиационный источник» и эксплуатируется ФГУП «Атомфлот» на основании лицензии, выданной Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору. Первое в мире надводное судно с ядерной энергетической установкой было поставлено к плавпричалу в акватории морского вокзала Мурманска и открыто для посещения 5 мая 2009 года. Согласно классификационным документам Российского морского регистра судоходства суд-

но получило символ класса *Berth-connected ship museum* (стоечное судно-музей).

По результатам государственной историко-культурной экспертизы, проведенной в 2014 году, атомный ледокол «Ленин» включен в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия федерального значения. Соответствующий приказ Министерства культуры РФ от 11 декабря 2015 года № 3044 зарегистрирован в Министерстве юстиции РФ 13 января 2016 года.

Несмотря на изменившийся статус и открытие на борту ледокола Информационного центра по атомной энергии города Мурманска, ориентированного на подрастающее поколение, ледокол сохраняет не только свою уникальную архитектуру, но и в первую очередь — дух «живого» (функционирующего) судна, что не может не подкупать его посетителей. Отрадно, что в процессе проработки вопроса о постановке ледокола к плавпричалу морского вокзала были отвергнуты предложения по организации на борту гостиничного комплекса и ресторана. Такие проекты, несомненно, привели бы к многочисленным искажениям внутренней архитектуры, потере аутентичности и постепенному обесцвечиванию атомохода. Сейчас же мы имеем не бездушную переделку, а уникальное судно, сохранившее победный дух первооткрывателей, со своей богатой историей, живущее полноценной насыщенной жизнью.

*А. В. Мартынов,
капитан атомного ледокола «Ленин»*

ОТ АВТОРА



Событиям, о которых идет речь в представленной вам, уважаемые читатели, книге, без малого пятьдесят лет.

Поработав в молодежной журналистике города Мурманска, в середине 1970-х годов я оказалась в штате первого в мире атомного ледокола. Как это произошло — рассказано в одной из первых глав книги.

Года через три я вернулась на берег, сотрудничала со многими мурманскими изданиями, писала много и о многом. И в том числе, с подачи друзей-юристов, — на правовые темы. В итоге с удовольствием и как должное приняла приглашение высокого милицейского начальства участвовать в формировании пресс-службы УВД Мурманского обл-исполкома, где впоследствии проработала немало лет.

Когда ледокол «Ленин» приходил в мурманский порт, каждый раз старалась подняться на борт. Со многими членами экипажа сохраняла дружеские отношения, всегда хотела с ними встретиться и пообщаться, а с кем-то было просто приятно поздороваться.

Хоть и нечасто, но время от времени я о «Ленине» что-то писала и публиковала: то интервью с капитаном,

дружбой с которым меня столь щедро одарила жизнь, то рассказ об уникальном ледокольном рейсе... Однако основная работа оставляла не слишком много свободного времени, а потому публикации о ледоколе были, по сути, некими фрагментами: понимая всю уникальность своего журналистского «арктического опыта», взявшись за написание книги я не отваживалась, да и сил не было.

Конечно, оставалась надежда: когда-нибудь буду по-свободнее и напишу обо всем, что за время работы на ледоколе врезалось в память и душу. И тут меня, как никто другой, поймут коллеги — при этом дружески усмехаясь.

Объясняю.

У любого журналиста, тесно сотрудничающего со «своим» изданием, как правило, есть отдельная папка, в которую он складывает попавшую ему в руки информацию — интересную, но превосходящую его ежегодную норму строк в родной газете или журнале. Такое досье собирается в надежде, что «вот буду по-свободнее, тогда и напишу».

Как правило, это «посвободнее» если и наступает, то когда уже и писать неохота, и другие дела затянули... Отложенное «на потом» реализуется мало у кого.

Пять или шесть таких папок были и у меня. Лежали на полке до поры до времени, пока я не поняла: ну не буду я их уже открывать, время и желание писать ушли. С сожалением, но папки выбросила. Не понялась рука только на одну. Угадайте с первого раза, на какую. Правильно!

Оставила досье с «Ленина» — даже понимая, что тоже, скорее всего, ничего не напишу. А выбросить не смогла по-

тому, что в этой папке не просто интересный журналистский материал. В ней — часть моей души: родные, подчас любимые люди; врезавшиеся в ум и сердце события. Хотя и не очень продолжительная, но важнейшая часть моей жизни. Напишу, не напишу — пусть пока лежит.

Жизнь тем временем продолжалась. Как однажды заметил коллега, с которым я долго работала, «пару самосвалов ты точно написала». Не знаю насчет самосвалов, но работу свою я любила, и она отвечала взаимностью. Для меня процесс всегда был интереснее результата, однако признание коллег, победы в творческих конкурсах, живая реакция читателей приносили серьезное профессиональное удовлетворение.

Не отследила момент, когда это началось... С течением времени появилась некая неудовлетворенность — причем больше человеческая, чем профессиональная, и я поняла: больше с этим «ничего неделаньем» жить не могу. Однажды ясным утром достала папку и высыпала ее содержимое на стол. Взяла наугад один из клочков бумаги с наскоро набросанными словами и прочла: «Что значит “возможно”? Разумеется, назовут. И он это знает». Чтобы было понятно, о чем речь, отсылаю вас, уважаемые читатели, к эпиграфу главы «Капитан».

Я ни на секунду не усомнилась, что это был знак. Знак, когда не думаешь и не гадаешь, что из твоего действия может получиться. А просто понимаешь, что должен это сделать.

Села за стол, и слова полились сами — оставалось лишь направлять мысль. Да еще кое-что вспоминать. Например, фразу одного из ведущих специалистов отдельного

конструкторского бюро машиностроения, участвовавшего в проектировании, изготовлении и эксплуатации ядерной установки для «Ленина». На мой вопрос, достоин ли капитан этого ледокола того, чтобы его именем был назван какой-то из новых, посмотрел на меня с недоумением: «Как он может быть недостоин, если таких людей в мире наперечет?»

Более тридцати лет назад «Ленин» был списан на вечную стоянку, а ледокола «Борис Соколов» как не было, так и нет.

В какие-то годы в экономически ослабленной стране ледоколы просто не строились. Сейчас они один за другим, один мощнее и краше другого сходят со стапелей. И тут я вижу недоумение на лице воображаемого оппонента: «Уж если ты действительно работала с технической документацией атомных ледоколов, то должна бы знать, что имена им даются серийно. Сейчас, например, идет региональная серия: “Арктика”, “Сибирь”, “Россия”...» Отвечаю. Я не просто «должна», я знаю это. Как знаю и то, что имя капитана первого в мире атомного ледокола заслуживает быть увековеченным в названии корабля.

Валентина Веселовская

ВСТРЕЧА

Еще при создании ледокола «Ленин» портом его приписки был определен, конечно, Мурманск, где сосредоточен ледокольный флот страны. Строительство в окрестностях Мурманска, особенно к северо-востоку от него, сильно затруднено — вокруг сплошные скалы, где при необходимости сильнейшими взрывами буквально по метру отвоевывают участки, которые можно использовать под застройку.

Таким вот образом на берегу Кольского залива построили базу атомного флота со специально оборудованным причалом для атомного ледокола и двухкилометровую подъездную дорогу.

...Весна 1960 года. База и все необходимые службы — в первую очередь, конечно, Мурманское морское пароходство — готовы к встрече долгожданного «гостя». И в один из майских дней весь Мурманск пришел в движение. Событие было настолько ярким, что жительница Мурманска

Таисия, впоследствии ставшая женой старпома ледокола «Ленин» Юрия Быстрова, помнит его до сих пор:

— Ледокол еще только входил в Кольский залив, а на берегу, особенно на причале базы, уже было полно народу. Почти все предприятия города — от рыбокомбината до дошкольных учреждений — направили для встречи уникального корабля своих представителей. Самостоятельно просочившиеся на базу граждане заняли ее территорию — не оставалось ни одного свободного сантиметра. Все сопки вокруг залива были также заполнены людьми.

Когда огромный красавец с иссиня-черным корпусом и белоснежной надстройкой показался над гладью залива, и на территории базы, и на заснеженных сопках началось ликование, сравнимое... Даже не знаю, с чем... Гагарин тогда еще не летал — а больше и сравнить не с чем.

