

Научная статья
УДК 94(470)"1941–1942":930(075.8)
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/114-125>

Ледокол "Красин" в портах Соединенных Штатов Америки (по материалам судовых журналов за 1941–1942 гг.)

Илья Артурович Гудков

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия, gudkov.ia96@gmail.com

Аннотация. В статье предпринята попытка показать информационные возможности судовых журналов советских гражданских судов в качестве исторического источника на примере ледокола "Красин" 1941–1942 гг. Автором проанализирована степень изученности проблемы использования судовых журналов в качестве исторического источника. В работе представлена общая характеристика судовых журналов советских гражданских судов второй четверти XX столетия, а также предложена авторская классификация содержащихся в них сведений с разделением на тематические подгруппы. Сформулированы выводы об особенностях использования источника и сложностях, возникающих при анализе его содержания. Обозначены перспективы использования судовых журналов в исторических исследованиях, посвященных различным проблемам истории науки и техники, климатической истории и вопросам флотской повседневности.

Ключевые слова: Вторая мировая война, Великая Отечественная война, ледокол "Красин", архивные документы, исторические источники, судовые журналы

Для цитирования: Гудков И. А. Ледокол "Красин" в портах Соединенных Штатов Америки (по материалам судовых журналов за 1941–1942 гг.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2025. Т. 19. № 3. С. 114–125. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/114-125>

Original article

<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/114-125>

Icebreaker "Krasin" in the ports of the United States of America (based on ship's logbooks for 1941–1942)

Ilya A. Gudkov

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, gudkov.ia96@gmail.com

Abstract. The article attempts to show the information possibilities of the ship's logbooks of Soviet civilian vessels as a historical source using the example of the icebreaker "Krasin" of 1941–1942. The author analyzes the degree of study of the problem of using ship's logbooks as a historical source. The paper presents a general description of the ship's logbooks of Soviet civil vessels of the second quarter of the 20th century and suggests the author's classification of the information contained in them, divided into thematic subgroups. Conclusions are formulated about the peculiarities of using the source and the difficulties that arise when analyzing its content. The prospects of using ship's logbooks in historical research on various problems of the history of science and technology, climatic history and issues of naval everyday life are outlined.

Key words: Second World War, Great Patriotic War, icebreaker "Krasin", archival documents, historical sources, ship's logbooks.

For citation: Gudkov I. A. Icebreaker "Krasin" in the ports of the United States of America (based on ship's logbooks for 1941–1942) // Ojkumena. Regional Researches. 2025. Vol. 19. No. 3. P. 114–125. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/114-125>

Введение

Несмотря на существование в отечественной историографии обширного перечня трудов по истории транспортной системы СССР, авторы которых на основе архивных материалов исследуют морской транспорт как целостную систему, многие локальные аспекты его функционирования остаются слабоосвещенными. Так, на фоне изучения масштабных событий и процессов совершенно теряется роль трудовых коллективов, в частности экипажей судов, собственноручно "творивших" историю мореплавания. Важным источником для раскрытия этой темы являются судовые (они же вахтенные или шканечные) журналы – документы, в которых излагаются обстоятельства и условия, при которых протекает плавание и стоянка судна. В отличие от иных ведомственных отчетных документов, судовой журнал заполняется вахтенным помощником капитана непосредственно в течение несения вахты, тем самым сведения, содержащиеся в нём, являются не просто репрезентацией событий прошлого, а зафиксированными практически в "реальном времени" событиями настоящего. Во многом поэтому, в случае возникавших происшествий в море или на стоянке, именно судовой журнал являлся первостепенным документом для выявления обстоятельств случившегося.

В настоящей статье, на основании записей, содержащихся в судовых журналах ледокола "Красин" периода его знаменитого перехода из бухты

Провидения Анадырского залива Берингова моря через Панамский канал в Рейкьявик (Исландия) и далее в Мурманск, предпринята попытка показать некоторые аспекты информационных возможностей источника. В фокусе пребывания ледокола в портах Соединённых Штатов Америки: Сиэтл (штат Вашингтон) и Балтимор (штат Мэриленд) демонстрируются некоторые аспекты технической модернизации судна – проводившейся на американских верфях; подготовки к выполнению боевых задач; повседневной жизни экипажа и условий плавания в зимнюю навигацию 1941–1942 гг.

Историография

Вопросам использования судовых журналов в качестве исторического источника и анализу их информационных возможностей посвящены единичные публикации отечественных историков. На наш взгляд, это связано в первую очередь с тем, что исследователи чаще опираются на более "высокоуровневую" отчётную документацию, предпочитая судовым журналам иные ведомственные документы. Во-вторых, в отечественной историографии до сих пор не сложилось чёткого представления о специфике данного исторического источника, его видовой классификации и информационных возможностях. Известны немногочисленные публикации, рассматривающие судовые журналы экспедиции В. Беринга [1]; парохода "Диксон" Северного морского пароходства (г. Мурманск) [5] и ледокола "Красин" Восточного морского арктического пароходства (г. Владивосток) периода Второй мировой войны [3], а в 1970-е гг. в "Археографическом ежегоднике" ставился вопрос о публикации дореволюционных вахтенных журналов [7].

В зарубежной историографии проблема использования судовых журналов в качестве исторического источника затрагивается в работах, посвящённых общим вопросам археографии и источниковедения [11]. Однако особый интерес вызывают исследования по истории климата, в рамках которых метеорологические данные судовых журналов используются с целью реконструкции климатических изменений в широкой хронологической перспективе [10; 12]. Так, известен объединённый проект ряда европейских университетов "Климатологическая база данных Мирового океана: 1750–1854" (The Climatological Database for the World's Oceans: 1750–1854 (CLIWOC)), вобравший в себя более 280.000 метеорологических записей (в первую очередь скорости и направления ветров) судовых журналов английских, голландских, французских и испанских судов на основных судоходных маршрутах периода, предшествующего началу активного антропогенного влияния и системного инструментального изучения и анализа динамики климатических изменений, получить которые без использования судовых журналов ранее не представлялось возможным [9].

В целом следует отметить, что изучение этого уникального исторического источника только начинается. Судовые журналы многих известных кораблей всё ещё не введены в научный оборот, а вопросы об их видовой принадлежности и информационных возможностях на данный момент являются поводом для научных дискуссий.

Источниковая база исследования

Судовой журнал – один из основных судовых документов, в котором фиксируются записи обо всём происходящем с судном и его экипажем. В первую очередь этот документ предназначен для отчётов перед организацией-владельцем судна, а также для установления обстоятельств различных происшествий. Ввиду особой значимости судового журнала его содержание и порядок заполнения строго регламентированы. В рамках исследуемого периода они определялись утверждённым заместителем народного комиссара водного транспорта 28 июня 1936 г. "Общим положением по ведению судовых журналов" (далее – Положение) (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 529. Л. 1)¹.

Положение определяло судовой журнал как делопроизводственный документ, в котором отражаются обстоятельства и условия плавания судна, а также мотивы единоличных действий капитана. Судовой журнал заполнялся на каждом судне морского торгового флота СССР регистровым тоннажем (объ-

¹ ГАПК – Государственный архив Приморского края.

ёмом внутренних помещений судна) свыше 20 т. Судовой журнал следовало вести в течение всего времени эксплуатации судна, включая периоды стоянок на ремонте и зимовке. Его ведение капитан возлагал во время стоянки на одного из помощников, во время рейса – на вахтенного помощника. Капитан ежедневно просматривал журнал, удостоверяя это своей подписью в графе замечаний капитана.

Принимая во внимание регламентированность порядка ведения судового журнала, можно говорить об условной "типичности" сведений в источнике. По характеру содержания сведения в нём следует разделить на две группы: технические сводки, местоположение и метеоусловия, а также события, произошедшие с судном и экипажем и повлиявшие на жизнь корабля. Сведения, относящиеся к первой группе, вносились ежедневно и являются идентичными, различаясь лишь в значении показателей. Благодаря этим данным возможно проследить динамику технического состояния судна, метеорологических условий, а также определить точный маршрут и время следования по указанным в журнале географическим координатам. К примеру, благодаря тому, что сведения о местоположении в судовом журнале фиксируются вахтенным помощником минимум два раза в сутки – в полдень и полночь – нам удалось проследить точное местоположение ледокола "Красин" в течение всего рейса с ноября 1941 г. по май 1942 г. С помощью инструментов геоинформационной системы "Google Earth" (Google Планета Земля) нами была составлена карта перемещения ледокола, основанная на полуденных записях о его местоположении, позволившая визуализировать его перемещение в конкретном хронологическом диапазоне (рис. 1).

Несмотря на малую содержательность данных сведений в контексте единичного судового журнала, объединение комплекса судовых журналов одного судна или даже целого ряда судов кажется нам перспективным направлением исследований, по результатам которого возможно создание интерактивной базы данных, содержащей не только сведения об их местоположении в хронологическом разрезе, но и о погодных условиях, позволяющих отследить динамику климатических изменений практически любой акватории планеты, по аналогии с вышеупомянутым проектом CLIWOC.

Вторая группа сведений, в отличие от технических сводок, велась записями в свободной форме. Ввиду разноплановости содержания сведений данной группы, для систематизации следует выделить несколько тематических подгрупп: условия плавания; повседневный распорядок экипажа; инциденты, произошедшие на судне и за его пределами. Первая подгруппа сведений в некотором роде дублирует записи о погодных условиях и прочих природных обстоятельствах плавания, однако изложена в более развернутой, свободной форме. Основной массив сведений относится ко второй подгруппе, где содержатся обширные данные о повседневной рутине, боевых и мирных буднях матросов и командного состава, партийной работе и решениях судового совета.

Третья же подгруппа сведений касается инцидентов, произошедших на судне в море или на стоянке и включает в себя всё то, что "выбивается" из привычного распорядка: аварии с судном и грузом; случаи рождения и смерти; совершение на судне проступков, несчастные случаи, наложение на членов экипажа дисциплинарных взысканий; уменьшение выдаваемых судовой команде порций продовольствия; количество совершенной сверхурочной работы, а также мотивы единоличных действий капитана.

В Государственном архиве Приморского края сохранились комплекты судовых журналов судов Дальневосточного государственного морского пароходства², краболовных и китобойных флотилий Дальневосточного бассейна за 1926–1992 гг. Значительный комплекс источников отложился в фонде Восточного морского арктического пароходства Главного управления Северного морского пути при Совете министров СССР (ГАПК. Ф. Р-347), судовые журналы которого были выбраны для исследования. Всего в фонде 956 архивных дел, 210 из которых содержат делопроизводственные документы (положения и приказы Главсевморпути, протоколы и решения совещаний при начальнике пароходства, планы арктических перевозок грузов, рейсовые донесения, отчеты пароходства и флота по основной и финансово-хозяйственной деятель-

² Ныне Дальневосточное морское пароходство.

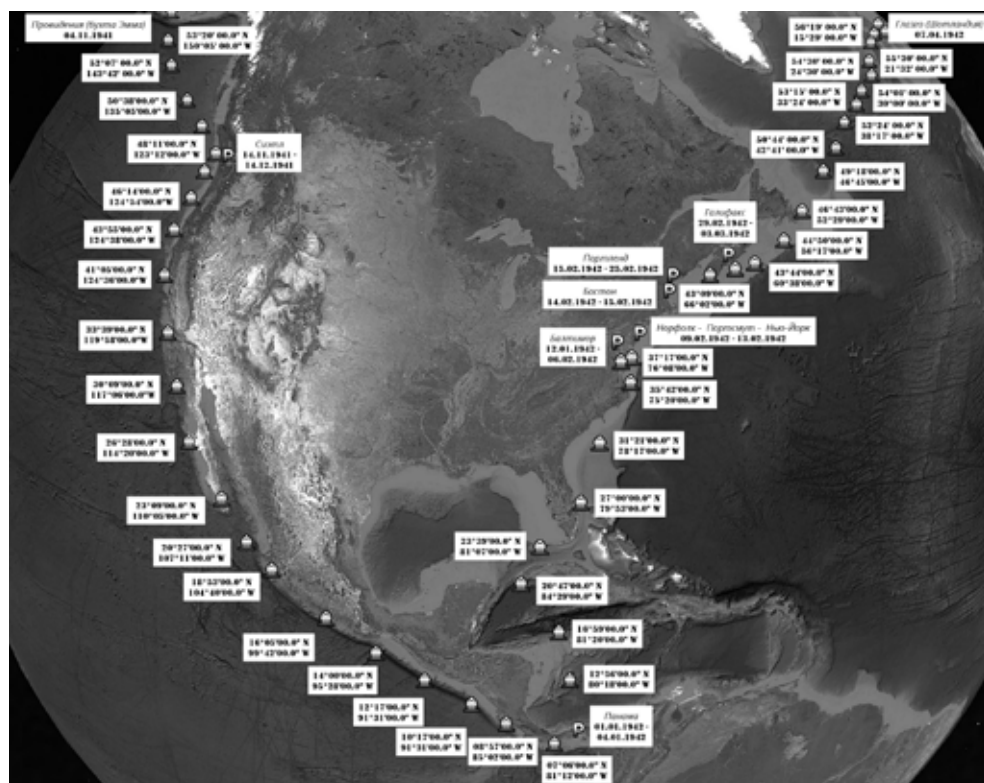


Рис. 1. Карта передвижения ледокола "Красин" с ноября 1941 г. по март 1942 г. (по координатам, зафиксированным в судовых журналах).

Источник: составлено автором по: (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524–528).

Fig. 1. Map of movement of the icebreaker "Krasin" from November 1941 to March 1942 (according to coordinates recorded in logbook).

Source: compiled by the authors (State Archive of Primorsky Krai. F. R-347. S. 1. F. 524–528).

ности и другие), а 746 – судовые журналы ледоколов и других судов, обеспечивавших в период 1926–1957 гг. круглогодичную навигацию в северной части Тихого океана и Восточной Арктики. Среди них 85 судовых журналов знаменитого ледокола "Красин" за период с 1 декабря 1931 г. по 31 декабря 1950 г., когда портом его приписки являлся г. Владивосток [3, с. 52–53].

Обзор источников

Выбор для исследования судовых журналов "Красина" обусловлен легендарностью ледокола. Насыщенная история службы позволяет в большем объеме раскрыть потенциал источника. Стоит заметить, что несмотря на наличие ряда публикаций, посвященных героическим будням ледокола [2; 8], его судовые журналы не стали объектом специального исследования. При этом важно упомянуть уникальную по своему содержанию работу коллектива авторов: М. А. Емелиной, М. А. Савинова и П. А. Филина, в рамках которой были введены в научный оборот ранее неопубликованные рейсовые донесения капитана "Красина" М. Г. Маркова³ за период 1941–1942 гг., что позволило детализировать важнейшие страницы истории ледокола [4].

Общая характеристика. Несмотря на общность происхождения и содержания, судовые журналы и рейсовые донесения капитана имеют ряд принципиальных различий. Рейсовые донесения – аналитический документ, отражающий личный опыт и воззрения капитана-составителя. Тогда как су-

³ Марков, Михаил Гаврилович (1904–1954) – капитан ледокола "Красин" с 1940 по 1945 гг.

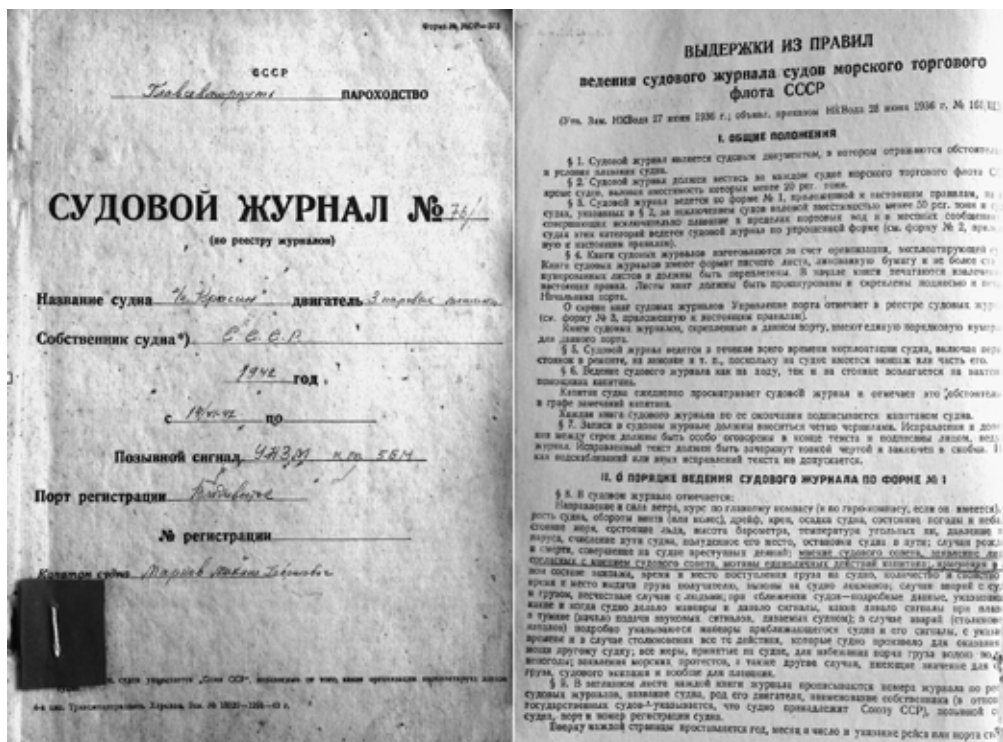


Рис. 2. Судовой журнал ледокола "Красин". Заглавие и первая страница
Источник: (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 528. Л. Б/н.).

Fig. 2. The ship's logbook of the icebreaker "Krasin". The title and first page

Source: (State Archive of Primorsky Krai. F. R-347. S. 1. F. 528. P. W/o number).

Судовой журнал составляется не капитаном, а вахтенным помощником и отражает оперативное состояние судна. Более того, капитан периодически может отсутствовать на борту во время стоянки, тогда как вахтенный помощник обязан находиться на судне постоянно. В некотором роде судовой журнал можно назвать первоисточником по отношению к рейсовым донесениям и, несмотря на отсутствие в нём значительного "аналитического блока", он более насыщен с точки зрения технических деталей эксплуатации судна и подробностей жизни экипажа. Судовые журналы "Красина" за период с ноября 1941 г. по май 1942 г. составили шесть книг, каждая из которых является теперь архивным делом (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524–529). Их сохранность, как и остальных судовых журналов "Красина" за период Великой Отечественной войны, удовлетворительная. Книги плотно сшиты, утраченных листов нет, однако местами бумага подвергается разрушению. В заглавии книг приводятся основные сведения о судне (название, вид двигателя, собственник, позывной сигнал, номер регистрации судна и порт приписки), а также реестровый номер и временной период ведения журнала. Первые страницы книг включают листы с машинописным текстом: "Правила ведения судового журнала" – выдержки из Положения, их определяющего (рис. 2).

Основные листы разлинованы на 17 столбцов, образуя единый разворот в соответствии со спецификой сведений, фиксируемых в журнале⁴. Вверху каждой страницы указаны год, месяц и число, а также рейс или порт стоянки. Записи велись чернилами синего и черного цветов. Местами почерк трудночитаем из-за обилия сокращенных навигационных и технических терминов и, вероятно, тяжёлых условий сильной бортовой качки (рис. 3).

⁴ Об этом см.: [3, с. 54–58].

Рис. 3. Судовой журнал ледокола "Красин". Примеры записей (от 4 мая 1942 г.)

Источник: (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 528. Л. 306–4).

Fig. 3. The ship's logbook of the icebreaker "Krasin". Examples of entries (dated May 4, 1942)

Source: (State Archive of Primorsky Krai. F. R-347. S. 1. F. 528. P. 370–4).

Рис. 3. Судовой журнал ледокола "Красин". Примеры записей (от 4 мая 1942 г.)

Источник: (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 528. Л. 306–4).

Fig. 3. The ship's logbook of the icebreaker "Krasin". Examples of entries (dated May 4, 1942)

Source: (State Archive of Primorsky Krai. F. R-347. S. 1. F. 528. P. 370–4).

15 из 17 столбцов предназначались для внесения "технической" информации: направления и силы ветра, курса по главному компасу, скорости судна, оборотов винта, дрейфа, крена, осадки судна, состояния погоды, моря и льда, высоты барометра, температуры угольных ям, давления пара в котлах, состояния парусов – т. е. относящейся к выделенной нами "первой группе сведений". Столбцы 16 и 17 служили для указания развёрнутой информации о местоположении судна в динамике, событиям и инцидентам, а также особым замечаниям капитана, смысл которых – объяснить мотивы его единоличных действий, либо же прокомментировать записи, оставленные вахтенным помощником – вышеупомянутая "вторая группа сведений".

Каждый разворот судового журнала удостоверялся подписью капитана судна – М. Г. Маркова, и вахтенного помощника – Н. А. Мерта (старший помощник капитана), Н. Ф. Инюшкина (второго помощника капитана).

Интересен факт, что из-за неоднократных заходов в иностранные порты в условиях военного времени, приказом капитана судна М. Г. Маркова от 12 марта 1942 г. был установлен дополнительный надзор за сохранностью от порчи и промокания вышеуказанных судовых журналов ввиду их ценности (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 526. Л. 58).

Исторический и событийный контекст перехода "Красина" широко представлен в научной литературе. По этой причине его воссоздание через призму судовых журналов не входит в задачи настоящего исследования. Для связки сюжетов, освещаемых нами, будут использованы краткие сводки. Обстоятельства появления "Красина" в американских портах связаны с запросом Правительства США о предоставлении его в аренду в 1941 г. К началу Великой Отечественной войны ледокол обслуживал Восточный сектор Арктики, что предполагало длительный переход. Проход "коротким" Северным морским путём становился бы слишком опасным, поскольку ледокол находился в строю практически четверть века и ему требовалось частое техническое об-

служивание и серьезная модернизация. Руководство США, заинтересованное в том, чтобы "Красин" добрался до пункта назначения, предложило в счет ленд-лиза провести его капитальный и, по необходимости, текущий ремонт на каждой стоянке до пункта назначения. Так было решено отправить ледокол через Тихий океан и Атлантику. 4 ноября 1941 г., получив указание начальника Главного управления Северного морского пути И. Д. Папанина следовать в Сиэтл, "Красин" вышел из порта Провиденция и отправился в США [8, с. 19–20].

Сиэтл. В Сиэтле "Красин" пробыл ровно месяц: с 14 ноября⁵ по 14 декабря 1941 г. Судовой журнал позволяет установить множество аспектов пребывания ледокола в порту, начиная от его подробного передвижения внутри акватории, заканчивая детальным описанием процедур оформления местными властями и портовыми службами прибытия судна.

Записи в судовом журнале описывают характер и объем повреждений "Красина", случившихся в результате тяжелого преодоления северной части Тихого океана. Так, имеются записи от 6 ноября 1941 г., где в "...8:00 судно испытывает стремительную бортовую качку до 45–50 градусов. Большие массы воды берет на палубы, через люки и вентиляторы в машину (двигательную установку – авт.) проникает вода в большом количестве..." (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 38); от 10 ноября 1941 г. "...18:30 из машины передается, в котле № 8 лопнули трубы, котел выведен (из строя – авт.); заводитса котел № 3, который будет к полудню 11 ноября в действии..." (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 48); от 11 ноября 1941 г. "...23:05 ледокол сильно накренился на правый борт, в этот момент накатилась большая волна, разрушено правое крыло нижнего мостика, повреждены машинные телеграфы, правый отличительный огонь сбит. Детально осмотреть повреждения невозможно из-за темноты и поступающей на борт в большом количестве воды" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 54).

Во время стоянки в Сиэтле ледокол был подробно обследован на предмет повреждений. По результатам выявлена необходимость масштабного ремонта не только корпусной части, но и машинного оборудования, а также установки вооружения для противостояния немецким подводным лодкам и самолетам. В этой связи передача ледокола в аренду была отменена и "...от исполняющего обязанности политического представителя СССР из Вашингтона т. Громыко..." – капитан М. Г. Марков – "...получил указание следовать Панамским каналом на Восточный берег США, в Бостон или Нью-Йорк, после производства необходимого ремонта" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 76).

Интересно также отметить запись в судовом журнале от 8 декабря 1941 г., когда вместо привычной практики частичной светомаскировки (скрытия световых демаскирующих признаков судна от вероятного противника) "в 23:00 произведена полная светомаскировка судна" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 83), вызванная началом военных действий на Тихом океане 7 декабря 1941 г. и проводившаяся затем ежедневно.

Покинул Сиэтл "Красин" 14 декабря 1941 г. в 12:48 по местному времени, следуя в "...порт назначения – Нью-Йорк" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 90). Путь к Восточному побережью США пролегал через Панамский канал. 1 января 1942 г.: "пришли в Панаму" – ледокол встал на якорь в Панамском заливе – "прибыли представители от "Canal Tonnage" для производства измерений (осадки⁶ ледокола – авт.) ... санитарные и таможенные власти и опечатали радиорубку" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 34). 2 января, после завершения оформления прихода судна, "вошли в канал под проводкой лоцмана⁷... приняли на борт 26 солдат U.S. (США – авт.) и 8 негров-швартовщиков" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 35). Переход через

⁵ Прим. авт.: дата 14 ноября 1941 г. в судовом журнале зафиксирована дважды: в восточном и западном полушарии вследствие временного сдвига при пересечении ледоколом 180-го меридиана.

⁶ Осадка судна – вертикальное расстояние от ватерлинии (линии соприкосновения поверхности воды с корпусом судна) до киля (нижней точки корпуса судна).

⁷ Лоцман (голл. *loodsman*) – специалист, осуществляющий проводку судов в опасных и труднопроходимых районах, на подходах к портам и в пределах их акваторий.

шлюзы канала занял практически весь день, после чего "Красин" отдал швартовы в порту Кристоаль (провинция Колон, Панама) для бункеровки⁸.

Во время нахождения в Кристоале капитаном М. Г. Марковым была получена телеграмма от начальника транспортного отдела Амторга⁹ Ф. И. Голикова из Нью-Йорка о необходимости следовать в Чесапикский залив, на ремонт в порт Балтимора (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 34–35). В Балтиморе, на верфи "Bethlehem Fairfield Shipyard"¹⁰, ледоколу предстояло пройти серьёзный ремонт, установку дополнительного оборудования и вооружения. Уже на следующий день "Красин" направился в пункт назначения.

Балтимор. По прибытии на внешний рейд¹¹ порта Балтимор в Чесапикском заливе "Красин" столкнулся с невозможностью проследовать в порт по причине отсутствия лоцманского сопровождения, что подробно отражено в записях судового журнала от 10 января 1942 г.: "... 20:00 вызываем лоцмана белыми вспышками огня. Лоцманские суда ходят в проливе, но не приближаются к судну, кроме нас подошло ещё три судна и также вызывают лоцманов. 20:30 вызываем лоцмана – безрезультатно. 24:00 без изменений. На все вызовы лоцманские суда к борту не подходят, также все суда пришедшие с моря, стояли на якорях, в залив не зашло ни одно судно". (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 524. Л. 49–51). Лоцман прибыл лишь на следующий день (11 января) к 9:00.

Утром 12 января 1942 г. "Красин" встал на якорь у форта Кэрролл на реке Патапско. Официальное оформление прихода судна (в отличие от порта Сиэтла, где заняло 6 дней) ограничилось несколькими часами: "к 09:05 были портовые власти. Портовым врачом проведен осмотр всей команды (по венерическим болезням) ... 10:00 прибыли таможенные власти ... 10:55 таможенные власти отбыли ... 11:46 дали ход, пошли по каналу под проводкой лоцмана в порт" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 52–53).

Судовой журнал ледокола за период стоянки в Балтиморе (12 января – 6 февраля 1942 г.) позволяет детально рассмотреть характер ремонтных работ по ледоколу. По прибытии в порт оказалось, что у судна слишком большая осадка для размещения в доке: "... для ввода ледокола в док необходимо создать осадку не более 22 футов" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 54) – отмечал капитан М. Г. Марков 13 января 1942 г. Несоблюдение данного требования грозило серьёзными последствиями: неправильное размещение судна на кильблоках¹² могло повредить дно или вызвать деформацию корпуса судна. В этой связи было принято решение выгружать запасы угля, пока осадка не достигнет 20,5 футов (6,25 м).

Только к вечеру 21 января, в сопровождении двух буксиров и под руководством лоцмана порта, "Красин" вошёл в док, после чего началась стандартная процедура закрытия батопорта¹³ и постепенной откачки воды из резервуаров. Ледокол встал на кильблоки в "Bethlehem dry dock" только 22 января 1942 г., после чего в "8:00 на судно прибыло около 100 человек заводских рабочих и (они – авт.) приступили к работе: конопатят и зашивают полы палубы, ремонтируют радиорубку, проводят подготовительные рабо-

⁸ Бункеровка (англ. bunkering) – заправка судна топливом и моторными маслами, осуществляющаяся у причала, на рейде или в открытом море.

⁹ Амторг (Amtorg Trading Corporation) – акционерное общество, учреждённое в 1924 г. в Нью-Йорке. Комиссионер-посредник внешнеторговых операций между США и СССР.

¹⁰ "Bethlehem Fairfield Shipyard" – судостроительная верфь в г. Балтиморе, принадлежавшая в годы Второй мировой войны крупнейшей американской кораблестроительной компании "Bethlehem Shipbuilding".

¹¹ Рейд (голл. *reede*) – часть акватории порта для якорной стоянки судов. Внешний рейд не имеет защиты от ветра и волн; внутренний рейд защищён естественными или искусственными преградами.

¹² Кильблок (англ. *keelblock*) – опоры в виде ряда положенных один на другой и скрепленных горизонтальных брусев, предназначенных для постановки на них судна в доке.

¹³ Батопорт (франц. *bateau* – судно; *porte* – ворота) – гидротехнический затвор шлюза или плавучего дока.

ты к прокладке кабеля, убирают мусор и шлак с палубы, меняют такелаж¹⁴ (стоячий) на обеих мачтах, в машине также происходит ремонт, по служебным помещениям ремонтируется электросеть и часть проводимся новой" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 63).

Ремонт и модернизация ледокола в течение всего времени его нахождения в доке велись круглосуточно, в две смены. За две недели по судну были произведены следующие работы: полностью перекрашена палубная надстройка; забронированы рулевая и штурманские рубки; заменены все уплотнители иллюминаторов, брусья ватервейса¹⁵, заклепки корпуса и электропроводка; произведен ремонт дейдвуда¹⁶, кормового и левого винтов, главных машин и вспомогательных механизмов; смонтирована проводка дегауссинга¹⁷; установлены рефрижераторы в такелажном трюме, орудийная и пулеметные платформы; оборудованы кормовой бомбовый погреб, прачечная и гладильная комнаты (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 63–75). Таким образом ледокол был серьезно модернизирован и качественно подготовлен к условиям плавания в акватории ведения боевых действий в открытом океане. К 21:00 3 февраля 1942 г. была "...завершена окончательная установка винтов. Остались стоять в доке до наступления полной воды, т. е. до утра" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 75). 4 февраля был открыт батопорт и в 9:25 буксиры вывели ледокол из дока к угольному причалу. К 13:00 того же дня рабочие порта приступили к бункеровке, которая продолжилась до 6 февраля. Параллельно с пополнением запасов угля в "12:30 подведена к борту баржа с маслом машинным, пушкой, идущей грузом, пятью крупнокалиберными пулеметами, снабжением для спасательных ботов ... 16:00 подведена баржа с судовым снабжением и продовольствием. Начали погрузку продовольственного заготовочного запаса в кормовой трюм". (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 76–77).

Нашлось место в судовом журнале "Красина" и для ряда инцидентов, случившихся с экипажем во время пребывания в порту Балтимора. При нахождении в иностранном порту судовой экипаж, свободный от несения вахты и иных обязанностей, как правило получал "увольнение" на берег. Так 18 января 1942 г. в "17:30 начато увольнение на команды свободной от вахты на берег". 22:30 вся команда на борту за исключением трех человек – Машинцева, Еришова, Гейца, которых задержала полиция вследствие чего в 22:55 Дьяков (М. А. Дьяков – помощник капитана по политической части – авт.) сошел с борта для выяснения дела ... 19 января 1942 г. 0:30 Дьяков возвратился с берега с задержанными людьми полицией (Гейцом, Машинцевым, Еришовым)". (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 59–60). Заметим, что причины задержания членов экипажа американской полицией в журнале не объясняются. Вопрос о наложении дисциплинарных взысканий также не освещен. Однако определенное следствие данного инцидента зафиксировано в записи от 19 января 1942 г.: "17:00 – конец рабочего дня увольнение экипажа на берег не происходит" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 60). После этого случая в течение всего рейса при заходах в иностранные порты члены экипажа, кроме случаев командирования и проведения погрузочных работ, судно не покидали.

В целом же за весь период океанского перехода со стороны членов экипажа не было отмечено ни одного серьезного проступка, предусматривавшего личную дисциплинарную ответственность, что свидетельствует о достаточно

¹⁴ Такелаж (голл. *takel*) – совокупность всех снастей судна (пеньковых и металлических тросов).

¹⁵ Ватервейс (англ. *waterway*) – деревянные брусья палубного настила, идущие по бортам вдоль всего судна для продольного крепления судна и стока воды.

¹⁶ Дейдвуд (англ. *deadwood*) – кормовая оконечность подводной части судна, в которой расположены выходы средних гребных валов наружу.

¹⁷ Дегауссинг (англ. *degaussing*) – процесс уменьшения или устранения остаточного магнитного поля корпуса судна (размагничивание). В годы Второй Мировой войны применялся для противостояния немецким магнитным минам. Выполнялся путем прокладки диамагнитного кабеля по корпусу судна.

высоком уровне дисциплины экипажа и благоприятном морально-психологическом климате на судне. Инциденты, как правило, происходили из-за погодных условий либо касались нарушения техники безопасности. Например, один из немногих случаев травматизма на "Красине" (всего за период пребывания в американских портах, по нашим подсчётам, их оказалось три) произошёл в ходе ремонтных работ на ледоколе, когда "... в правом бункере № 1 по неосторожности упал рабочий завода с главной палубы вниз. Приняты срочные меры: пострадавший отправлен на берег. По наружному осмотру можно судить, что имеется только ушиб, пострадавший чувствует себя хорошо" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 68).

Всего порту Балтимора "Красин" пробыл до 6 февраля 1942 г. В этот день была закончена погрузка угля и завершалось снабжение техникой и продовольствием, а "рабочие завода (продолжали – авт.) некоторые незаконченные работы: покрывают мастикой носовую часть палубы, заканчивают ремонт крыльев нижнего мостика ... оборудуются 2 стиральные и одна гладильные машины..." (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 78–79).

В "19:00 судовые работы завершены. 19:30 подошли два буксира, прибыл лоцман. Задерживаемся у причала из-за течи одной заклепки, что устраняется рабочими завода. Принятое снабжение на палубу убирается в носовой трюм. 22:00 погрузка продуктов завершена. Люди отпущены отдыхать. 23:05 течь устранена, готовимся к отходу. 23:25 с борта ушли все рабочие. 23:30 убираем трап, швартовы. 24:00 отошли от причала. 0:45 буксиры отдали концы, дали малый ход кормовой машине и пошли самостоятельно по каналу под проводкой лоцмана" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 78–79). Однако ввиду погодных условий: "... Сильный ветер до 6 баллов с дождем, видимость плохая ..." (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 79) – лоцман принял решение встать на якорь до утра. В 7:45 7 февраля "снялись с якоря. Следуем по указанному лоцману фарватеру из порта Балтимор" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 80).

Восточное побережье США. Далее "Красину" было необходимо испытать и настроить установленную систему защиты от магнитных мин (дегауссинг). 6 февраля 1942 г. при выходе из Балтимора система была включена впервые, но полноценные испытания были отложены из-за начавшегося шторма. 8 февраля в "8:05 на судно прибыли 6 человек для проверки работы дегауссинга, приступили к осмотру установки и ознакомлению с системой дегауссинга, что дается с трудом, так как очевидно проводка Дегауссинга сделана неверно по их словам". 11:00 начали пересекать полным ходом подводный кабель, проложенный специально для проверки дегауссинга. 12:00 пересекли 3 раза, заходим на четвертый. Ходили по указаниям лоцмана ... продолжаем пересекать подводный кабель на S и N (с севера на юг – авт.) и обратно. 14:20 к борту подошел катер, с которого высадился доктор электротехники. 16:00 продолжаем проводить испытания дегауссинга. 16:35 закончены испытания дегауссинга. Производится настройка магнитных компасов. 20:00 продолжаем находиться в районе испытаний дегауссинга. Работы по испытанию закончены, выясняются некоторые детали в управлении дегауссингом" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 82–83).

10 февраля 1942 г. "Красин" прибыл в находящийся в устье Чесапикского залива порт Норфолк (штат Виргиния), где на ледокол были погружены боеприпасы для бортового орудия и пулеметов, а также включен для постоянной работы в зоне действия магнитных мин дегауссинг (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 84–87).

После выхода из Норфолка "Красин" стал свидетелем "охоты" на подводную лодку, о чем подробно описано в записях судового журнала от 11 февраля 1942 г.: "08:00 следуем полным ходом к Five Fathom Bank (маяк в штате Нью-Джерси – авт.), впереди справа идет небольшое конвоирующее нас судно U.S. Navy. Над нами патрулирует дирижабль U.S. Navy K-3. 08:35 Дирижабль сбросил горящую шашку, конвоирующее судно полным ходом направилось к месту горящей на воде шашки и в 08:39 сбросило 4 глубинные бомбы. 09:40 прилетел гидросамолет и начал патрулировать. 10:00 прилетел второй самолет. 11:20 появился второй дирижабль. 11:21 дирижабль K-3 сбросил горящую и дымовую шашку. 11:25 конвоирующее судно начало бросать глубинные бомбы, сброшено 4 бомбы. С берега прилетела эскадрилья

гидросамолетов, прошла над судном в море. Продолжаем следовать полным ходом. К пулеметам прикреплены магазины с патронами" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 89–90).

Затем, посетив Нью-Йорк (11 февраля), Бостон (14 февраля) и Портленд (15 февраля), "Красин" прибыл в Галифакс (Новая Шотландия, Канада), где "... на борт прибыли члены экипажа парохода *Двинолес* в количестве 17 человек для следования ... в Советский Союз" (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 526. Л. 37) и в составе союзнического конвоя, направлявшегося в Великобританию, 3 марта 1942 г. покинул Восточное побережье США. 17 марта 1942 г. "Красин" вошел в реку Клайд (Глазго, Шотландия), где при участии британских специалистов ледокол был дооснащен зенитным вооружением (ГАПК. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 525. Л. 88–96; Д. 526. Л. 1–38; 69–73). Последующей миссией ледокола, подробно изложенной в упоминавшемся ранее опубликованном рейсовом донесении капитана "Красина" М. Г. Маркова [4, с. 293–301], стало сопровождение конвоя PQ-15, вышедшего из Рейкьявика (Исландия) 26 апреля 1942 г. в Мурманск, после чего его переход был окончен, и ледокол продолжил работу в Западном секторе Арктики до 1943 г., пока не вернулся во Владивосток, завершив тем самым своё кругосветное плавание [8, с. 21].

Заключение

Анализ информационных возможностей судовых журналов позволяет прийти к выводу, что они аккумулируют в себе обширный перечень разнообразных сведений, позволяющих детально реконструировать не только историю отдельных судов и экипажей, но и дополнить многие исторические сюжеты. Важной особенностью источника является особый характер его возникновения. Заполняемый на ежедневной основе, судовый журнал отражает – глазами вахтенного помощника капитана – события непосредственно во время их происшествия, что снижает влияние личной субъективности автора. Однако справедливо будет заметить, что сами по себе эти сведения зачастую обрывисты и неполны. Так, на материалах журналов ледокола "Красин" за период с ноября 1941 г. по март 1942 г., можно установить множество аспектов истории судна: хронологию и географию перемещения; инциденты и значимые события, происходившие на борту, и прочее. В этой связи ряд вопросов, связанных с историческим контекстом рассматриваемых в журналах сюжетов (в случае "Красина" – обстоятельства начала его "перехода"), в судовых журналах отсутствуют. В целом же, вкупе с рейсовыми донесениями капитана и иными делопроизводственными материалами, судовые журналы дают возможность наиболее полно и объективно рассмотреть историю судна и его экипажа.

На наш взгляд, публикация, изучение и вовлечение материалов судовых журналов в исследования – перспективное направление в исторической науке. Объединение комплектов судовых журналов различных пароходств может стать основой для создания базы данных, включающей в себя масштабный набор сведений: от климатических условий в широком хронологическом и пространственном диапазоне до выявления реального уровня подготовки кадров и служебной дисциплины на судах гражданского флота. Учитывая разноплановость сведений, вносимых в судовые журналы, и при этом их типичность и унифицированность в соответствии с нормативными требованиями, анализ подобных материалов в широком контексте, на примере множества судов, позволил бы существенно расширить представления об истории торгового мореплавания и смежных исторических проблемах.

Литература / References

1. Андреев А. И. Очерки по источниковедению Сибири. Вып. второй. XVIII век (первая половина). М.; Л.: Издательство Академии наук СССР, 1965. 275 с.
Andreev A. I. Essays on the source studies of Siberia. Issue 2. XVIII century (first half). Moscow; Leningrad: Publishing House of the USSR Academy of Sciences, 1965. 275 p. (In Russ.).
2. Бронников В. Л. Ледокол "Красин" в годы Великой Отечественной войны. СПб.: "Гангут", 2020. 264 с.
Bronnikov V. L. Icebreaker "Krasin" during the Great Patriotic War. St. Petersburg: Gangut, 2020. 264 p. (In Russ.).

3. Гудков И. А. Судовые журналы ледокола "Красин" за ноябрь 1941 г. – апрель 1942 г. // Отечественные архивы. 2020. № 2. С. 52–59.
Gudkov I. A. Ship logs of the icebreaker "Krasin" for November 1941 – April 1942 // National Archives. 2020. No. 2. P. 52–59. (In Russ.).
4. Емелина М. А., Савинов, М. А., Филин П. А. Рейсовое донесение капитана ледокола "Красин" М. Г. Маркова за переход Провиденция – Сиатль – Панамский (1941–1942 гг.) // Полярные чтения на ледоколе "Красин". 2015. Т. 2. С. 253–304.
Emelina M. A., Savinov, M. A., Filin P. A. The voyage report of the captain of the icebreaker "Krasin" M. G. Markov for the passage Providence – Siatl – Panamsky (1941–1942) // Polar readings on the icebreaker "Krasin". 2015. Vol. 2. P. 253–304. (In Russ.).
5. Санакина Т. А. Судовой журнал как источник сведений о конвойных операциях на Севере в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (на примере парохода "Диксон") // Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее: материалы межрегиональной научной конференции. Мурманск: МАГУ, 2016. С. 243–250.
Sanakina T. A. Ship's logbook as a source of information about convoy operations in the North during the Great Patriotic War of 1941–1945 (on the example of the steamer "Dixon") // Murmansk and the Russian Arctic: past, present, future: proceedings of the interregional scientific conference. Murmansk: MAGU, 2016. P. 243–250. (In Russ.).
6. Сопотко А. А. Вахтенные журналы кораблей В. И. Беринга // Изв. ВГО. 1978. Т. 110. Вып. 2. С. 164–170.
Sopotsko A. A. The logbooks of V. I. Bering's ships // Izv. VGO. 1978. Vol. 110. Issue 2. P. 164–170. (In Russ.).
7. Сопотко А. А. К вопросу о публикации вахтенных журналов (по материалам изданий XIX в.) // Археографический ежегодник за 1977 год. М., 1978. С. 102–110.
Sopotsko, A. A. On the Issue of Publishing Watch Logs (Based on 19th-Century Publications) // Archaeographic Yearbook for 1977. Moscow, 1978, P. 102–110. (In Russ.).
8. Филин П. А., Емелина М. А., Савинов М. А. Боевой кругосветный поход ледокола "Красин" в годы Великой Отечественной войны // Морская радиоэлектроника. 2015. № 1 (51). С. 19–21.
Filin P. A., Emelina M. A., Savinov M. A. Combat circumnavigation of the icebreaker "Krasin" during the Great Patriotic War // Marine radio electronics. 2015. No. 1 (51). P. 19–21. (In Russ.).
9. García-Herrera R., Können G. P., Wheeler D. A., Prieto M. R., Jones P. D., Koek F. B. Ship logbooks help analyze pre-instrumental climate // EOS, Transactions of the American Geophysical Union. 2006. Vol. 87. Issue 18. P. 173–180. <https://doi.org/10.1029/2006EO180002>
10. García-Herrera R., Wilkinson C., Koek F. B. et al. Description and General Background to Ships' Logbooks as a Source of Climatic Data // Climatic Change. 2005. Vol. 73. P. 13–36. <https://doi.org/10.1007/s10584-005-6954-4>
11. Petrakis K., Samaritakis G., Kalesios T., García Domingo E., Delis A., Tzitzikas Y., Doerr M., Fafalios P. Digitizing, Curating and Visualizing Archival Sources of Maritime History: the case of ship logbooks of the nineteenth and twentieth centuries // Drassana. 2021. Vol. 28. P. 60–87. <https://doi.org/10.51829/Drassana.28.649>
12. Wheeler D. A., García-Herrera R. Ships' logbooks in climatological research: reflections and prospects // Annals of the New York Academy of Sciences. 2008. Vol. 1146. Issue 1. P. 1–15. <https://doi.org/10.1196/annals.1446.006>



Информация об авторе

Илья Артурович Гудков, канд. ист. наук, старший преподаватель департамента истории и археологии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: gudkov.ia96@gmail.com

Information about the author

Ilya A. Gudkov, Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer, Department of History and Archaeology, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: gudkov.ia96@gmail.com

Поступила в редакцию 09.11.2024

Одобрена после рецензирования 07.08.2025

Принята к публикации 25.08.2025

Received 09.11.2024

Approved 07.08.2025

Accepted 25.08.2025