

МОЯ ОДИССЕЯ ДЛИНОЮ В 50 ЛЕТ

Апехтин Н.В.

*Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН,
Россия, 117997, Москва, Нахимовский проспект, д. 36,
e-mail: apekhtin@yandex.ru*

Статья поступила в редакцию 25.09.2021, одобрена к печати 30.10.2021.

Настоящая автобиографическая заметка представлена в редакцию журнала «Океанологические исследования» близкими родственниками ветерана и почётного работника морского флота, легендарного капитана дальнего плавания Николая Вадимовича Апехтина, более 30 лет возглавлявшего научно-исследовательские суда Института океанологии им. П.П. Ширшова РАН: «Академик Курчатов», «Витязь», «Дмитрий Менделеев» и «Академик Иоффе». Материалы были переданы незадолго до его кончины, произошедшей 30.10.2021 г. в г. Калининграде. В заметку вошли краткие вехи биографии Н.В. Апехтина, составленные им при жизни по дневниковым записям, трудовой книжке и другим сохранившимся документам.

Ключевые слова: капитан Апехтин Николай Вадимович, НИС «Академик Курчатов», НИС «Витязь», НИС «Дмитрий Менделеев», Запрыбхолодфлот, танкер «Азнефть», Калининградский технический институт, экспедиции

Введение

Иногда, встречая описания каких-либо событий, задумываешься: а где я был в это время, что происходило в моей жизни? Память слабеет, события, даты забываются. Хочу перечислить основные даты своей биографии, вооружившись такими бесспорными документами как трудовая книжка, книги «К истории экспедиционных исследований Института океанологии им. П.П. Ширшова» (Кузнецов, Нейман, 2005) и «Морские «Витязи» России» (Кузнецов, Нейман, 2008), своими дневниковыми записями, которые вёл очень непродолжительное время. В основном это перечисление рейсов, даты, порты заходов – вряд ли это будет интересно кому-нибудь, кроме меня самого. Хотя, может быть, где-то не удержусь от беллетристики...

Часть 1. До Калининграда

Я родился 2 августа 1938 г. Мои папа и мама были врачами. После окончания института их бросало по разным городам Сибири. Так, моя сестра родилась в г. Колпашево в 1937 г., а я в г. Барнауле. Война застала нас в г. Клин, под Москвой. Папа был мобилизован. Он вывез нас из Клина на машине в самый последний

момент, когда в город уже входили немцы. Так мы чудом избежали оккупации. Странно, что я помню, как мы ехали по дороге, забитой отступающими войсками. Мне было неполных три года.

В конце войны мы жили в Пушкино Московской области в бревенчатом домике рядом с поликлиникой на Акуловском шоссе, где тогда работала мама. Я ходил в детский сад при заводе «Серп и Молот». Помню, в день окончания войны 9 мая мы пошли в садик, а он оказался закрыт – Победа! Вечером этого дня тетя Лёля (сестра мамы) повезла нас с моей сестрой в Москву на Красную площадь. Там было народное ликование, праздничный салют, царила огромная всеобщая радость. На всю жизнь запомнилось это настроение!

В 1946 г. была образована Калининградская область. Папа тогда работал в Министерстве здравоохранения РФ, и его командировали в этот город на должность начальника противозидемического сектора Кёнигсбергского облздравотдела, как записано в его трудовой книжке.

Пока мы туда собирались, Кёнигсберг переименовали в Калининград.

Часть 2. Калининград

Мы приехали в Калининград в июле 1946 г. Наша семья состояла из папы, мамы, меня, моей сестры Людмилы и бабушки – матери отца – Марии Александровны Апехтиной (рис. 1). Южный вокзал был разрушен, и поезда приходили на товарную станцию, находящуюся поблизости. Нас встречал папин начальник – заведующий Облздравом тов. Панафидин с подводой, запряжённой крупной лошадью-тяжеловозом. На козлах восседал старик немец с трубкой во рту. Мы погрузили на телегу свои вещи и поцокали по безлюдным улицам незнакомого города.



Рис. 1. Слева – отец, Апехтин Вадим Николаевич, в центре – мама, Сенгалевиц Наталия Григорьевна, врачи, справа – бабушка, Мария Александровна Апехтина, пианистка (фото из архива автора)

Был июль месяц, цвели каштаны и липы. Их аромат ощущался в воздухе. Улицы и уцелевшие здания выглядели чистыми и красивыми. Было много развалин. Весь центр города был разрушен на 100%. Нас привезли в подготовленную квартиру на улице Луизен-аллея, 47. Эту улицу переименовали сначала в Монтажную, а потом – в Комсомольскую.

1 сентября я пошёл в 1-й класс школы. Школа № 1, куда меня записали, располагалась в замечательном здании бывшей «Бургшулле» – городской школе. В ней имелся спортивный зал, оснащённый спортивными снарядами, матами и прочими принадлежностями – всё отличного немецкого качества, актовый зал с бархатными креслами, сценой и балконами. Немецкие парты отличались от наших тем, что у них поднимались сидения, а столешница была цельная, не поднималась. Большие грифельные доски поднимались вверх-вниз, перекрывая написанное на доске. Кабинеты физики и химии были оборудованы различными приборами и химической посудой. В газете «Комсомольская правда» за 22 сентября 1946 г. был помещён снимок – в новой калининградской школе начались занятия. На снимке я, мой товарищ Гарик Хуциев и ещё два пацана, фамилий которых уже не помню. А с Гариком мы встретились тогда, в 1946 г., и всю жизнь дружили. Эта дружба перешла нашим детям и даже внукам. На фотографии я – второй справа, а первый справа – Гарик (рис. 2).



Рис. 2. В 1-й Калининградской (г. Кёнигсберг) мужской школе. Первоклассники за букварем. «Комсомольская правда», 22.09.1946 г. Второй справа – Н.В. Апехтин.
Фото Д. Сорока (ТАСС)

Тогда в школах было отдельное обучение мальчиков и девочек. Наша школа была мужская. В ней я учился с 1-го по 5-й классы, а в 6-й класс я пошёл уже в другую школу – № 18, находящуюся на улице Большая Почтовая (переименованную позже в Космонавта Леонова). Здание этой школы было разбито, но в 1951 г. – восстановлено. И дети из ближайших к ней улиц были переведены туда, так как Первая школа была переполнена. Там уже было смешанное обучение, и там я впервые столкнулся с этими новыми существами – девочками, что поначалу вызывало стресс.

1946–1947 гг. были голодными по всей России, в Калининграде тоже. Но всё-таки жить было можно: по карточкам давали хлеб, крупы, «жиры». А немецкое население было в гораздо худшем положении. Многие ходили по домам к русским и просили подавание. Расскажу эпизод, который имел для меня продолжение через 50 лет.

Зима с 1946 г. на 1947 г. была очень суровая, с морозами за 40°, и наступила очень рано. Снег выпал уже в октябре. Утром перед школой мы все сидели на кухне и завтракали. За окном всё было бело от первого выпавшего снега. В дверь очень деликатно постучали. Мама открыла и увидела немецкого пацанёнка примерно моих лет. Он просил «картофель шале», то есть картофельные очистки. Он был в наглухо застегнутом пальто и с чёрными от грязи, босыми ногами. Мама взяла его за руку, отвела в ванную, помыла ему ноги и одела на него мои чулки и ботинки. Но у меня были только одни ботинки, ничего другого на ноги не было. Поэтому мне не в чем было идти в школу, и я остался дома. Только днём мне по ордеру купили новые парусиновые ботинки. Я воспринял эти мамины действия как величайшее предательство, решил, что мама меня не любит, променяла на немецкого мальчишку. Я проревел весь день. Ну вот, примерно лет через 50 мы сидели в капитанской каюте в обществе моих немецких знакомых – начальника полиции Травемюнде, пастора, который часто навещал меня при заходах в этот порт, и судового агента. И я рассказал им эту историю, а также про немецкую книгу Вильгельма Буша, в которой мы с сестрой любили подолгу разглядывать истории в картинках. Мы даже дрались с ней за право обладания этой книгой. И которая, к сожалению, потом куда-то делась. Мои немецкие гости были растроганы рассказом. И на следующий день, когда мы уходили из порта, эти трое пришли меня провожать, и каждый принёс завернутый в красивую бумагу подарок. Во всех трёх свёртках оказалась книга с рисунками Вильгельма Буша. Я был очень тронут и подумал, что всё-таки добрые дела не остаются без награды.

В феврале 1947 г. папа тяжело заболел. Его положили в Областную больницу. Мы его там навещали, добираясь до больницы пешком из нашего дома на Комсомольской. В больнице медсёстрами тогда работали немецкие монахини. Они носили накрахмаленные чёрно-белые одеяния, очень красивые. Папа свободно говорил по-немецки (дореволюционная гимназия!), и монашки приходили к нему в палату поговорить и угощали его своим кофе, которого в больнице не давали. В марте папе стало хуже, и его перевезли в Москву в Боткинскую больницу. В марте 1947 г. он там умер. Его похоронили на Ваганьковском кладбище. Я тогда был в 1-м классе. И всё мое детство я жил только с мамой и сестрой. Мне очень не хватало отца, особенно в отроческие годы. Иногда мне даже снилось, что папа где-то долго был и вот – приехал. Маме было тяжело растить двоих детей, получая мизерную зарплату врача. Она все годы работала на две ставки, чтобы как-то одевать и кормить нас. Поэтому возвращалась домой только вечером, весь день мы с сестрой оставались одни. Но материальных лишений я не ощущал. Все вокруг жили бедно. И у меня было как у всех: одежда, книги, велосипед, летом пионерские лагеря. Разве только

уже в старших классах, когда ребята стали модничать, ходить на школьные вечера. В 1948 г. умерла бабушка. Мария Александровна Апехтина была музыкантом, пианисткой, известной в музыкальных кругах (см. рис. 1 справа), и в своё время меценатом: в городе Бийске она основала музыкальную школу, которая до сих пор носит её имя (о чём я недавно узнал из газеты этого города, которую мне переслали родственники). Вторым браком (после кончины Н.Н. Апехтина) бабушка была замужем за известным виолончелистом Леонтовичем и носила фамилию Леонтович-Апехтина. Вместе с мужем она давала концерты; бабушка была пианисткой-аккомпаниатором виолончелиста.

Моя вторая бабушка (со стороны матери) – Сенгалевич Валентина Антоновна. Она жила не с нами, а со своей старшей дочерью. Но однажды приехала к нам надолго. Она была скульптором, училась в Италии. В Париже она работала в мастерской Родена. В 1914 г., с началом войны, вернулась в Россию, к детям. До этого её дети жили в доме деда в Варшаве. В Калининграде бабушка вела кружок лепки в Доме пионеров (на улице Чайковского), а также преподавала английский язык в Военно-морском училище на Советском проспекте. Это недалеко от нашего дома, но в ту пору район состоял почти из одних развалин и считался небезопасным. Поэтому от училища до дома бабушку сопровождал курсант с палашом.

Когда я пошёл в 1-й класс, я уже умел читать и писать, как все дети из образованных семей. Поэтому получал одни пятерки, не прикладывая никаких усилий. Но это продолжалось недолго: скоро класс догнал и перегнал меня, но привычка не готовиться к урокам у меня закрепилась надолго. В старших классах я учился весьма посредственно. Были и тройки, и четверки, пятерок было мало. Увлекался машинами. В Доме пионеров ходил в автокружок, потом был ДОСААФ. Перед окончанием школы получил в ДОСААФе водительское удостоверение шофёра 3-го класса.

Часть 3. После школы

В 1956 г. школа была окончена. Несмотря на довольно скромный аттестат, я со всем юношеским максимализмом решил ехать в Москву поступать в Автомеханический институт. И, конечно, не прошёл по конкурсу. Нужно сказать, что в 1956 г. конкурсы во все московские институты были огромные, по 20 и более человек на место. Так что всё было закономерно.

Вернувшись в Калининград, начал думать, чем заниматься. Сидеть без дела было мучительно. До армии оставался ещё целый год. И я решил пойти в море матросом. Бродя по набережной реки Преголи, часто разглядывал морские суда – как посланцы из другого мира и задумывался, каково это быть моряком, плавать по разным океанам и посещать дальние страны.

27 октября 1956 г. начался мой трудовой стаж – я был зачислен матросом на РР-9 (производственный рефрижератор) управления Запрыбхолодфлот. Судно

принимало рыбу от траулеров в районе промысла, укладывало её в брикеты, замораживало и доставляло в порт. 6 ноября я вышел в первый рейс в Северную Атлантику.

Международная обстановка была очень сложной: в Венгрии – «белый террор», как тогда называли народное восстание. Одновременно с этим были «беспорядки» в ГДР. В Балтийское море вошла английская эскадра. Перед выходом из порта нас инструктировали: если в проливах судно будет захвачено и экипаж интернирован, ничего не подписывайте и требуйте встречи с нашим консулом. Вот такая тогда была обстановка.

Но мы благополучно прошли Балтийские проливы – вышли в Атлантический океан. Как все новички, я сразу укачался. И это было очень неприятное чувство. Казалось, что все 3 месяца рейса будет продолжаться эта пытка, от чего возникало упадническое настроение. Но постепенно привык, прикачался, и настроение улучшилось. Была ещё одна беда: всю свою предыдущую жизнь я по ночам спал, а не бодрствовал. А тут меня поставили на вахту со 2-м помощником – с 0 до 4-х и с 12 до 16-ти. Вахта называется «собачьей». И ночью я засыпал стоя, упираясь лбом в стекло рубки. Это также было мучительно.

Проплывая иногда очень близко вдоль берегов Дании, Швеции, Норвегии, мы с интересом вглядывались в эти новые для нас пейзажи, как бы очень вскользь, слегка коснулись западной жизни. Замок Кронберг, где проходят шекспировские фестивали, проплыл мимо нас совсем близко в Зунде. Яхты с отдыхающими на них людьми пересекали курс нашего судна. И они смотрели в бинокли на нас, а мы на них. Большое впечатление произвели Фарерские острова. Высокие тёмные скалы возникали внезапно в Северной части Атлантического океана, очаровывая своей мрачной красотой. Вокруг этих островов, разделённых глубоководными узкими, как туннели, проливами, скрывался от штормов наш рыболовный флот. Мы подолгу могли рассматривать уходящие до облаков почти вертикальные склоны, на которых каким-то чудом удерживались пасшиеся там бараны.

На промысле мы работали по 12 часов в сутки, разделившись на две бригады, сменяясь через 8 часов. Наше судно принимало от траулеров выловленную ими рыбу навалом, как «свежью» (так это называлось), укладывали в противни и морозили в специальных камерах при температуре около -40° . Потом брикеты замороженной рыбы в ящиках отправляли в трюм. Втянувшись в работу, она уже не представлялась особенно тяжёлой. Так продолжалось три с половиной месяца и, наконец, мы снялись с промысла в порт. На выгрузку нас направили в порт Вентспилс.

Там я списался с судна и уехал в Калининград, так как не отказывался ещё от планов поступать учиться.

До вступительных экзаменов оставалось ещё несколько месяцев. И чтобы не сидеть дома, я поступил на работу в Автотранспортную контору пассажирских перевозок (проще сказать – в автобусный парк), располагавшуюся недалеко от дома, на улице Алябьева. 8 апреля 1957 г. был зачислен на должность автослесаря 3 разряда (самый низший разряд); без ученичества, так как имел удостоверение шофёра

3 класса. Бригада текущего ремонта по ночам проводила мелкий ремонт автобусов по заявкам их водителей. Получив от бригадира заявку, необходимые инструменты и переноску с длинным шнуром в Инструменталке, шёл на огромный паркинг, на котором ночью оттаивались большие городские автобусы ЗИС-155. Их было несколько сотен, и отыскать по номеру нужный автобус – занимало много времени. Отыскав, заводил его и ехал в мастерские, ставил в бокс на яму. Подключив лампу-переноску, лез в яму и приступал к работе. Я так подробно описываю это, потому что, вероятно, мне приятно вспомнить свои 18 лет и эти «героические действия». Домой возвращался чумазый и, отмывшись, ложился спать после ночной работы. Днём спалось плохо.

Но эта работа продолжалась недолго. В июле снова поехал в Москву поступать в ВУЗ, но как-то без особой надежды и желания, так как уже задумывался о Мореходке. Снова не добрал баллы и с возвращением в Калининград поступил в Калининградское мореходное училище Министерства рыбного хозяйства, на Судоводительское отделение. Экзамены туда даже не пришлось сдавать – пригодилась справка о сданных экзаменах в Москве. Зачислен курсантом 1 октября 1957 г.

Часть 4. И началась мореходская жизнь

Наша мореходка – среднее учебное заведение. Наряду с семиклассниками, которые обучались 4 года, выпускники средней школы учились два с половиной года. Контингент учащихся состоял из выпускников школ Калининградской области и соседней Белоруссии. На таком фоне я даже выделялся хорошей подготовкой и, кроме того, побывав в морях, уже осознанно относился к морским наукам и легче в них ориентировался. Мореходку закончил с «красным» дипломом. Для меня этот этап жизни запомнился, как беззаботный и лёгкий. Хорошее было время. Всё получалось, всё было достижимо. После первого курса была парусная практика. Летом 1958 г. вся наша группа была направлена в Ригу, где в Андреевской гавани находился «Отряд учебных судов», состоящий из нескольких баркентин финской постройки. Наше судно называлось «МЕРИДИАН». За трёхмесячный период плаваний по Балтийскому морю мы заходили в Таллин, Клайпеду, Пионерск. Все, кому довелось плавать на больших парусных судах, вспоминают это в самых восторженных выражениях. Действительно, когда двигатели остановлены, слышен только шелест воды за бортом, судно скользит по волнам, а над головой – уходящая ввысь громада белых парусов. Сойдя гурьбой на берег, шли по незнакомым улицам чужого города и чувствовали себя робинзонами, открывателями новых земель. Свою морскую форму – чёрные бушлаты, клёши, ремни с якорями на пряжках, гюйсы (голубые воротники) – мы очень любили и гордились ею. Сразу по окончании первого курса срочно нашили на рукава по две курсовки, означавшие курсанта второго курса, и считали, что обладаем уже каким-никаким социальным статусом.

Пришлось однажды пережить облом этой самой статусности. В Риге у меня разболелся зуб, и я пошёл в ведомственную поликлинику для моряков. Врач – красивая жгучая брюнетка средних лет, слегка полноватая, ухоженная, в золоте (очевидно еврейка). Я увидел в ней прежде всего Женщину и держал себя, насколько это возможно в роли пациента, в высшей степени по-джентельменски. Я сидел в кресле с открытым ртом, когда в кабинет вошла ещё одна женщина в белом халате. Она стала рассказывать, что приобрела у моряка заграничный комплект нижнего белья. И они стали разворачивать пакет и рассматривать трусики, находясь в одном метре от меня, чуть не задевая меня этими обновками. Я был поражён: как, при молодом мужчине! Прервав лечение! За кого они меня принимают, за пустое место? Теперь я вижу эту картину по-другому: в кресле сидел парнишка в казённой морской робе, а тут с важной новостью вошла подружка. Теперь бы я её простил.

1958–1959 гг. – это второй курс. Я увлекался живописью, занимался в изостудии при Художественном фонде (возле церкви Королевы Луизы в парке). У меня был мольберт, на который прикалывался лист ватмана, и мы срисовывали гипсовые слепки классических скульптур, их фрагменты: рука, торс, губы, нос и пр. Потом дошли до акварели, но началась производственная практика на судах, после чего в студию уже не вернулся.

Лето и осень 1959 г. – мы на практике матросами на судах: плавбазе «Тунгус», ТР «Владивосток», СРТ-117 «Моряк». ПБ «Тунгус» – судно типа Либерти американской постройки военного времени, с огромными трюмами, которые мы загружали бочками с сельдью. Заполнять последний ярус под самой палубой была трудоёмкая задача. На коленях катили перед собой бочку по сепарации – настилу из досок, задевая головой подпалубные бимсы. Если у меня образовались какие-то мускулы, то от этой работы.

Поздней осенью вернулись в училище заканчивать 3-й курс. Летом 1960 г. – госэкзамены. Сдал их все на отлично. В августе весь курс направили на военную стажировку мичманами на корабли в Балтийск. Но 4-х человек с курса (и меня в том числе), у которых уже был плавцenz до училища, благодаря чему они сразу получили рабочие дипломы Штурмана малого плавания, отправили на суда Управления экспедиционного лова Третьими помощниками капитана. Летом суда простаивали в порту из-за неукомплектованности штурманским составом, и Совнархоз, которому подчинялась Мореходка, принял такое решение. На военную стажировку нас направили позже, уже как сотруidников УЭЛ.

Часть 5. В штурманской профессии

«8 августа 1960 г. зачислен на должность 3-го штурмана СРТ Управления экспедиционного лова. Приказ № 149», как записано в трудовой книжке. В Калининграде УЭЛ – легендарная организация, основной добытчик океанической рыбы-селёдки и основной наполнитель бюджета области. Она была создана вскоре после

окончания войны. Состояла из добывающих судов типа СРТ (средний рыболовный траулер), плавбаз, танкеров и буксиров. Моё первое судно, где я стал штурманом – РР-1277 «Алейск». Капитан судна – Боханенко Николай Данилович – очень хороший весёлый человек – оказался старым знакомым: однажды мы ехали с ним в одном купе из Москвы в Калининград.

1 января 1964 г. произошла реорганизация всех предприятий рыбной промышленности. И наш УЭЛ разделился надвое: на добывающие и транспортные суда. Вместе с танкером «Азнефть», на котором я тогда работал 2-м помощником, был переведён в новую организацию – Калининградская база рефрижераторного флота (КБРФ).

Наш танкер снабжал суда на промысле пресной водой. Для этого он заходил в ближайший от района промысла иностранный порт, где принимал пресную воду. Таким образом, осенью 1963 г. я впервые попал за границу. Первый иностранный порт – шотландский порт Леруик – маленький, серый, уютный городок на скалистом побережье небольшого залива. Набережная освещалась яркими оранжевыми противотуманными огнями, создававшими особый уют среди мрачных тёмных скал. Узенькие, мощённые булыжником, улочки средневекового городка; маленькие магазины, извещавшие дверным звоночком о приходе редкого посетителя; дружелюбные и очень деловые портовые чиновники; вспоминаю Леруик с сентиментальной теплотой. Другие наши порты, в которых бывали по десятку раз, – это Гетеборг, Галифакс, Сент-Джонс, Кристиансунд, Будё, Тронхейм, Торсхавн, Фуге-Фиорд.

Танкер «Азнефть» занимает особое место в списке судов, на которых мне довелось работать. С некоторыми членами его экипажа мы сдружились, и эта дружба сохраняется всю жизнь. Капитан – Тимофей Акимович Черватюк – очень спокойный, выдержанный человек, очень доброжелательный; держался с нами, молодыми, просто, без всякой капитанской фанаберии. Старший помощник – Вадим Калинин – стал товарищем по жизни и остаётся им до сих пор. Остальные мужчины нашей компании, к сожалению, уже ушли из жизни. Это Виталий Белоокий, Гарик Хуциев и сам наш «предводитель» – Тимофей Акимович. Все они с жёнами, а потом и с детьми, и с внуками составляли нашу компанию. А всё началось на «Азнефти».

Ещё одна важная дата 1964 г.: 30 апреля – наша свадьба с Соней.

В 1961 г. я поступил на заочный факультет Калининградского технического института (КТИ) на специальность «Судовождение на морских путях». Сессии сдавал между рейсами и в отпусках. Закончил институт осенью 1968 г. Здесь произошло одно знаменательное событие, изменившее мою рыбацкую судьбу. На защиту диплома вышла весьма малочисленная группа выпускников из четырёх человек. Среди них один мой морской начальник – главный капитан флота КБРФ Владимир Петрович Прилюдько. Когда мы возвращались с ним после защиты, он рассказал, что к нему обращались из Института океанологии АН СССР с просьбой порекомендовать им «хорошего парня» на должность старпома на НИС «Академик Курчатов». Я, говорю, сейчас подумал о тебе. Пошли, зайдём к ним в Институт, я тебя им представлю.

Так вот почти случайно я и попал на эту должность и стал на многие годы сотрудником Института океанологии Академии наук СССР.

«25 декабря 1968 г. принят переводом из КБРФ на должность старшего штурмана НИС «Академик Курчатов».

«15.10.1975 назначен на должность капитана НИС «Академик Курчатов» – записи в трудовой книжке.

Часть 6. Под вымпелом Академии наук СССР

Основная цель написания этих записок – напомнить самому себе: что, когда и где происходило в моей жизни. По складу характера я интроверт, и у меня нет желания делиться своими переживаниями с кем бы то ни было. Это было бы навряд ли интересно всем, кроме, может быть, самых близких людей, так как литературными способностями я не обладаю.

Таким образом перехожу к изложению фактического материала – даты, рейсы, суда, порты захода.



Рис. 3. НИС «Академик Курчатов», 1968 г. Фотография из архива ИО РАН

В калининградском морском порту среди плавбаз и траулеров с проржавевшими бортами «Академик Курчатов» (рис. 3) смотрелся белым лебедем и привлекал к себе все взгляды. В 1968 г. НИС «Академик Курчатов» был единственным крупнотоннажным научно-исследовательским судном в Калининграде. Оно принадлежало Отделу морских экспедиционных работ (ОМЭР), возглавляемому Иваном Дмитриевичем Папаниным – известным в стране героем-полярником (рис. 4). Непосредственным судовладельцем был Институт океанологии АН СССР, который организовывал научные экспедиции в Мировой океан. Возглавлял рейс начальник

Апехтин Н.В.

экспедиции, которому капитан судна подчинялся во всех вопросах, кроме судовождения, безопасности мореплавания. Научный состав, около 80 человек, делился на отряды. Научные сотрудники – в основном выпускники МГУ, ФИЗТЕХа и других сильных вузов страны. Очень часто в рейсах участвовали приглашённые иностранные учёные. Это была публика, общение с которой было очень интересным.



Рис. 4. И.Д. Папанин и Н.В. Апехтин. Фотография из личного архива автора

Далее мой личный судовой журнал

31.01.69 – 19.05.69 – 5-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Ребайнс Эдуард Альфредович. Я – старший помощник (ст. помощник). Начальник экспедиции (Нач. экспедиции) – проф. Корт Владимир Григорьевич. Тема – исследование западных пограничных течений. Длина маршрута – 26 404 м. миль. Порты захода: о. Сен-Мартен (малые Антильские о-ва), Виллемстад (о. Кюросао), Порт-оф-Спейн (о. Тринидад), Ресифи и Рио-де-Жанейро. Познакомился с огромным количеством интересных людей, с нашим лидером – Владимиром Григорьевичем Кортом – замечательным человеком. Окончание рейса отметили в Калининграде в ресторане «Балтика». Это был первый и последний раз, когда всем составом экспедиции, не разъезжаясь по своим городам, устроили такое дружеское прощание. Очень теплый вечер получился. Помню, в процессе застолья по микрофону то и дело раздавалось: «По заявке моряков НИС «Академик Курчатов» исполняется песня...» Это кто-нибудь подходил к оркестру с заказом. И так бесконечное число раз. Потом мы с Э.А. Ребайнсом были у Владимира Григорьевича в гостях в доме на Котельнической набережной в Москве. И застолье продолжалось всю ночь до утра. Как приятно сейчас вспоминать эти дни!

18.07.1969 – 02.11.1969 – 6-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, старший помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Глеб Борисович Удинцев. Тема – геолого-геофизические исследования рифтовой зоны Атлантики. Заходы: Висмар, Саутгемптон, Лас-Пальмас, Бостон, Рейкьявик, Брест (Фр.), Варнемюнде. Моя первая встреча со Штатами – Бостон. Феерический заход. Познакомился в этом рейсе с геофизиками. Валерий Здоровенин стал моим другом на долгие годы. Глеб Борисович Удинцев – учёный международной известности, исключительно интересный человек. После этого рейса проводился ремонт судна на заводе «Янтарь» в Калининграде.

04.03.1970 – 19.05.1970 – 7-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Пётр Сергеевич Зинин, старший помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Георгий Николаевич Иванов-Францкевич – старейший сотрудник Института; руководил перестройкой немецкого судна «Марс» в НИС «Витязь» в 1947 году. Заходы: рейд Варнемюнде, рейд Дувра, Монровия (Либерия), Лас-Пальмас, Гибралтар. Это первый рейс по программе Полигон-70. В этой программе участвовало несколько исследовательских судов. Общее руководство осуществлял академик Л.М. Бреховских.

8-й рейс НИС «Академик Курчатов» я пропускал – находился в отпуске.

20.11.70 – 01.03.71 – 9-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Р.В. Озмидов. Рейс посвящён исследованиям океанической турбулентности. Заходы: рейд Висмара, Гавана, Плимут (на о-ве Монсеррат), Виллемстад (о. Кюросао), Монтевидео, Лас-Пальмас. Длина маршрута – 22452 мили, то есть довольно протяжённый. (Если сравнить с длиной экватора – 21600 м.м.). После рейса был ремонт судна в Висмаре на верфи Матиас-Тезен.

21.07.71 – 02.10.71 – 10-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Г.Б. Удинцев. Это геолого-геофизическая исландская экспедиция. Заходы: рейд Висмара (там взяли на борт двух учёных ГДР), Абердин, Рейкьявик, Акурейри, Торсхавн (Фарерские о-ва), Амстердам, Варнемюнде, высадка на Ян-Майен.

21.02.72 – 15.05.72 – 12-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – В.Г. Корт. Тема – гидрологические исследования Карибского региона. Заходы: Лас-Пальмас, Форт-де-Франс (о-в Мартиника), Майями, Ла-Гуайро (Венесуэла), Гранд-Терк (о-в Салт-Ки, Багамы). Запоминающийся заход в Майями.

15.06.72 – 23.09.72 – 13-й рейс НИС «Академик Курчатов». Мой первый рейс в качества капитана судна. Нач. экспедиции – К.В. Морошкин. Межведомственный гидрометеорологический эксперимент ТРОПЕКС-72. Заходы: рейд Варнемюнде, Лас-Пальмас, Рио-де-Жанейро, Дакар, Литс (аванпорт Эдинбурга) рейд Висмара. Совместная работа нескольких судов, встречи для сверки приборов, волейбольные турниры. В Эдинбурге участие членов экспедиции в Океанографическом конгрессе, посвящённом 100-летию плавания «Челленджера». После экспедиции был ремонт в Висмаре.

Апехтин Н.В.

15.01.73 – 30.04.73 – 14-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – А.П. Кузнецов. Тема – биологические исследования Карибского моря и Мексиканского залива. Заходы: рейд Висмара, Лас-Пальмас, Пуэрто-Сукре (Венесуэла), Виллемстад, Картахена, рейд Сантьяго-де-Куба, Веракрус, Гавана, Копенгаген. Высадки: о. Маргарита (Венесуэла), о. Сан-Андрес (Никарагуа), о. Боливар (Колумбия) о. Аренас (Мексика).

08.06.73 – 21.09.73 – 15-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Г.Б. Удинцев. Исландская экспедиция. Заходы: рейд Варнемюнде, Нью-Йорк, Галифакс, Рейкьявик, Копенгаген, рейд Висмара.

05.10.73 – 31.10.73 – 16-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Балтийское море. Коротенький. Я опять капитан, подменяю капитана Э.А. Ребайнса. Начальник экспедиции – Геодекян Артём Арамович. Заходы в Клайпеду и Ригу. Изучали загрязнение и нефтегазоносность. В Клайпедке побывали в ресторанчике на борту моего УС «Меридиан».

19.12.73 – 02.04.74 – 17-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Михаил Евгеньевич Виноградов. Заходы: рейд Гдыни, рейд Висмара, Виллемстад, Бальбоа (через Панамский канал), Кальяо, Пайта (Перу), Гуякиль (Эквадор), Пуэнтааренас (Коста-Рика), Гибралтар, Алжир. Рейс закончился в Алжире, где одна экспедиция убыла и прилетела новая. Начался 18-й рейс.

09.04.74 – 12.05.74 – 18-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Иван Михайлович Овчинников, с ним сотрудники из ЮО ИО АН. Маршрут из Алжира по Средиземному морю, с заходами в Ла-Валетту (о. Мальта), Стамбул. Закончился рейс в Одессе. Далее я был командирован во Владивосток на НИС «Дмитрий Менделеев» (рис. 5).

18.06.74 – 06.08.74 – 12-й рейс НИС «Дмитрий Менделеев». Капитан – Н.В. Апехтин, нач. экспедиции – Георгий Николаевич Иванов-Францкевич (тот самый строитель «Витязя»). Заход в Токио.

17.08.74 – 16.10.74 – 13-й рейс НИС «Дмитрий Менделеев» в Охотское море. Капитан – Н.В. Апехтин, нач. экспедиции – Артём Арамович Геодекян. Заходы: Находка, Отару, Хокадате (о. Хоккайде). После экспедиции я возвращаюсь в Калининград.

29.01.75 – 29.05.75 – 20-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Э.А. Ребайнс, ст. помощник – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Г.Б. Удинцев. Заходы: Нью-Йорк, Базардсбей, Дакар, Лас-Пальмас, Джеймстаун (о. Святой Елены), о. Тристан-да-Кунья, Гетеборг.

21-й рейс я пропускал – был в отпуске.

14.03.76 – 02.07.76 – 22-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Индийский океан (дважды проходили Суэцким каналом). Я – утверждённый капитан



Рис. 5. НИС «Дмитрий Менделеев». Фото Ю.А. Рудякова

по НИС «Академик Курчатов». Нач. экспедиции – Виктор Григорьевич Нейман. Рейс начался в Одессе. Туда прибыли перегоним из Калининграда с заходом в Гетеборг, где взяли на борт шведских учёных – Дэвида Дирссона и 2-х его аспирантов. Заходы: рейд Александрии, Момбаса (Кения), Морони (Коморские о-ва), Таматаве (о. Мадагаскар), Коломбо (Шри-Ланка), Мале (Мальдивы), Эль-Кувейт, Гибралтар, Гетеборг, Варнемюнде. Высадки на о. Дзаха (Коморские о-ва), атолл Ихвандиффулу (Мальдивы).

22.07.76 – 05.11.76 – 23-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Баренцево и Норвежское моря. Капитан – Н.В. Апехтин, нач. экспедиции – Кирилл Владимирович Морошкин. Заходы: Висмар, Мурманск, Харстад, Баренцбург (Шпицберген), Рейкьявик, Акурейри, Гетеборг.

29.12.76 – 28.04.77 – 24-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Тихий океан (дважды прошли Панамский канал). Капитан – Н.В. Апехтин, нач. экспедиции – Ю.П. Непрочнов. Ст. помощник (Ст. пом.) – Смолехо К.В. Ст. механик (Ст. мех.) – Шкарин А.А. Заходы: Понта-Делгада (Азорские о-ва), Виллемстад, Кальяо, Ла-Гуэйро (Венесуэла), о-в Кокос (Коста-Рика), Лас-Пальмас, Гетеборг.

25-рейс я пропускал, меня подменял капитан В.П. Прилюдько. Рейс закончился в Одессе. 06.11.77 вышли из Одессы в п. Риеку на СРЗ Виктор Ленац для установки СПУ для АП «Пайсис». 23 декабря работы были закончены, вышли в Калининград. 31 декабря встречали новый 1978 г. в Дуврском проливе. 3 января в конце суток прибыли в Калининград.

12.01.78 – 16.06.78 – 26-й рейс НИС «Академик Курчатов» по международной программе ПОЛИМОДЕ. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции –

Апехтин Н.В.

К.В. Морошкин. Ст. пом. – Смолехо К.В. Заходы: Санта-Крус-де-Тенерифе, Монтего-Бей (Ямайка), Сент-Джоржес (Бермудские о-ва), Филадельфия, Балтимор, Сеута, Амстердам. На борту находились американские учёные. В г. Балтиморе мне и начальнику экспедиции К.В. Морошкину властями города были вручены грамоты Почётных граждан города Балтимора.

25.06.78 – 17.07.78 – 26-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Балтийское море. Короткий рейс. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Александр Петрович Лисицын. Ст. пом. – Смолехо К.В., ст. мех. – Елисеев Г.А. Изучали загрязнение. Заходили в Ригу.

27.07.78 – 15.10.78 – 27-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Западную часть Атлантики. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Константин Николаевич Фёдоров. Заходы: Санта-Крус-де-Тенерифе, Сент-Джоржес (Бермуды), Бостон, Гавана, Амстердам. Ст. пом. – Смолехо К.В., ст. мех. – Шкарин А.А. После рейса был ремонт в Риге, судоремзавод в Милгрависе. Зима 1978–1979 г. была очень суровой. Выходили из Рижского залива под проводкой ледокола.

23.02.79 – 24.05.79 – 28-й рейс НИС «Академик Курчатов». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Андрей Сергеевич Монин. Ст. пом. – Смолехо К.В., ст. мех. – Елисеев Г.А. Заходы: Лас-Пальмас, Рио-де-Жанейро, Котону (Бенин), Дакар, Санта-Крус-де-Тенерифе, Амстердам.

29-й рейс НИС «Академик Курчатов» я пропускал, меня подменял А.Г. Панфилов.

01.12.79 – 15.03.80 – 30-й рейс НИС «Академик Курчатов» в Красное море с аппаратами «Пайсис». Это мой последний рейс на НИС «Академик Курчатов». Нач. экспедиции – Андрей Сергеевич Монин. Ст. пом. – Коробов А.М., ст. мех. – Елисеев Г.А. Заходы: Сеута, Аден Массая (Эфиопия), Ларнака, Марсель, Антверпен. В Красном море я опускался в «Пайсисе» на глубину 1600 метров.

Летом 1980 г. я после отпуска выехал в Москву для получения финской визы. В Москве проходила Олимпиада. Похороны В. Высоцкого. Получив в Президиуме АН документы, поездом выехал в Хельсинки, а оттуда автобусом в г. Раума, на верфь «Холлминг», где строился НИС «Академик Мстислав Келдыш». Приёмка судна от верфи продолжалась до начала января 1981 г. Перед подъёмом флага был утверждён капитан – Казьмин Виктор Николаевич и я перешёл на должность старшего помощника.

В январе 1981 г. НИС «Академик Мстислав Келдыш» прибыл в Калининград и вышел в **1-й рейс (27.02.81 – 13.06.81)**. Капитан – Казьмин В.Н., ст. помощник – Н.В. Апехтин, нач. экспедиции – Виталий Иванович Войтов. Заходы: Гавана, Сьен-Фуэгос, Веракрус, Виллемстад, Касабланка, Амстердам.

После рейса я командирован в г. Щецин на верфь им. А. Варского для приёмки нового НИС «Витязь». Я был утверждён капитаном этого судна. В Польше тогда были смутные времена, бунтовала «Солидарность». В декабре объявили военное положение. Едва закончили приёмку судна от верфи и в декабре 1981 г. ушли в Калининград. 6 декабря 1981 г. судно включено в состав флота АН СССР.

В Калининграде на борт прибыла команда из ЮО ИО АН, совершили переход в Новороссийск.

24.01.82 – 24.03.82 – 1-й рейс НИС «Витязь» (рис. 6). Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Вячеслав Семёнович Ястребов. Ст. пом. – Босалыга Вл. Анисимович. Заходы: Варна, Ларнака, Танжер, Чивгитавеккья. Проведено 10 погружений колокола до 165 м, 11 погружений ПА «Аргус».



Рис. 6. НИС «Витязь» в походе

17.04.82 – 16.07.82 – 2-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Аксёнов Андрей Аркадьевич. Заходы: Пирей, Гавана, Сент-Джоржес, Танжер. Визит в Гренаду: день открытых дверей, приёмы правительственных лиц.

24.08.82 – 01.11.82 – 3-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Б.Ф. Кельбалиханов. Заходы: Пирей, Порт-Луи, Сингапур. Суэцкий канал.

08.12.82 – 07.04.83 – 4-й рейс НИС «Витязь» в Южную часть Индийского океана. Рейс начался в Новороссийске и закончился в Калининграде. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Луч Михайлович Фомин. Заходы: Варна, Туамасина, Порт-Луи, Патры, Антверпен.

30 мая 1983 г. вышли на ремонт в г. Щецин, на ремонтную верфь ГРИФИЯ на острове. В сентябре, закончив ремонт, возвратились в Калининград. Капитан – Н.В. Апехтин.

Затем был переход в г. Новороссийск.

Апехтин Н.В.

14.12.83 – 28.03.84 – 5-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Виталий Александрович Бубнов. Заходы: Сент-Джонс, Гавана, Лас-Пальмас. Работы на Гольфстриме.

19.04.84 – 03.06.84 – 6-й рейс НИС «Витязь» в Чёрное море. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Михаил Евгеньевич Виноградов. Заходы: Одесса, Батуми.

17.07.84 – 30.09.84 – 7-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Вячеслав Семёнович Ястребов. Заходы: Варна, Пирей, Чивитавеккья, Танжер, Пирей, Варна. Изучали горы Ампер, Жозефина.

26.10 – 10.12.84 – 8-й рейс я пропускал, был в Калининграде.

05.03.85 – 02.07.85 – 9-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – И.М. Овчинников. Заходы: Волос, Минделу, Дакар, Лас-Пальмас, Лиссабон. Изучали линзы.

07.08.85 – 20.11.85 – 10-й рейс НИС «Витязь». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Виталий Иванович Войтов. Заходы: Бизерта, Сент-Джон (провинция Нью Брансвиг), Лас-Пальмас, Салоники.

24.01.86 – 24.05.86 – 11-й рейс НИС «Витязь» в Тихий океан (через Панамский канал). Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Юрий Александрович Иванов. Заходы: Бизерта, Бальбоа, Сан-Франциско, Акапулько, Роттердам. Рейс закончился в Калининграде. В Сан-Франциско был приём мэра города Дианы Фейнштейн. В рейсе узнали про аварию на Чернобыле.

18.10.86 – 17.12.86 – 12-й рейс НИС «Витязь». Последний мой рейс в должности капитана на НИС «Витязь». Рейс начался в Калининграде и закончился в Новороссийске. Нач. экспедиции – Вячеслав Семёнович Ястребов. Заходы: Свиноустье, Лиссабон, Генуя, Реджо-ди-Калабрия, Варна. На этом моя работа как капитана в Южном отделении ИО АН была окончена, я вернулся в Калининград в АО ИО АН.

С 18.02.1987 г. я принят капитаном-наставником в порядке перевода из Южного отделения ИО АН. С этого времени я работал капитаном-наставником судов Атлантического отделения.

В августе 1987 г. меня командировали во Владивосток для подмены капитана НИС «Дмитрий Менделеев» А.С. Свитайло и провёл там один рейс. Оторваться от кабинетной работы наставника и снова оказаться в море, в привычной обстановке, взойти на капитанский мостик – это было непередаваемое радостное ощущение!

«И рад я видеть в этот миг билет свой до Владивостока, как нерадивый ученик, в кино сбегающий с урока» А. Городницкий очень точно выразил это чувство.

01.09.87 – 30.11.87 – 40-й рейс НИС «Дмитрий Менделеев». Капитан – Н.В. Апехтин. Начальник экспедиции – Виталий Александрович Бубнов. Заходы: Находка, Сингапур. Рейс по программе МЕГАПОЛИГОН, участвовало 10 НИС.

После окончания рейса я вернулся в Калининград, продолжил работу наставником в ожидании командировки для приёма нового судна из Финляндии – НИС «Академик Иоффе», на которое был назначен капитаном.

31.03.88 г. я был командирован для временной работы в Геологический институт АН СССР на НИС «Академик Страхов» и выходил в рейс наставником с новым капитаном судна В.Г. Беляевым. Дошли с ним до Понта-Делгада, откуда я вылетел в Лиссабон, затем в Москву и в Калининград. Продолжил работу наставником в АО ИО АН.

8 июня 1988 г. я выехал из Калининграда в Москву. 13 июня прибыли в Хельсинки, оттуда автобусом в г. Раума. Приёмка НИС «Академик Иоффе» на верфи «Холлминг» продолжалась до 10 февраля 1989 г. С её окончанием прибыли в Калининград.

25.02.89 – 11.07.89 г. – **1-й** испытательный рейс НИС «Академик Иоффе» (136 суток). Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Юрий Юрьевич Житковский. Заходы: Копенгаген, Фуншал, Биссау, Рио-де-Жанейро, Нью-Йорк, Сидни (о. Кейп-Бретон, Канада), Антверпен.

09.08.89 – 08.12.89 – **2-й рейс** НИС «Академик Иоффе» в Северную Атлантику. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Б.Н. Филюшкин. Заходы: Рейкьявик, Нью-Йорк, Лас-Пальмас, Роттердам. После рейса был гарантийный ремонт на верфи Холлминг в Финляндии.

02.03.90 – 08.07.90 – **3-й рейс** НИС «Академик Иоффе». (Совместный рейс с НИС «Академик Сергей Вавилов») в Северную Атлантику. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – В.П. Кузнецов. Заходы: Дувр, Лиссабон, Ливерпуль, Рейкьявик, Киль.

04.09.90 – 21.11.90 – **4-й рейс** НИС «Академик Иоффе» я пропускал – был в отпуске. Меня подменял капитан П.П. Холиков. Нач. экспедиции – Б.Г. Мордвинов. В рейсе случился серьёзный пожар в машинном отделении. Сгорели кабели, и судно требовало ремонта. Он проводился на верфи «Холлминг».

28 мая 1991 г. возвратились после ремонта в Калининград. Судно зафрахтовывалось литовскими эсперантистами для рейса Клайпеда–Берген с пассажирами – участниками Международного конгресса эсперантистов. Пришли из Клайпеды на рейд Бергена, но в порт судно не пустили. Стояли на рейде, пока пассажиры были на конгрессе. Потом отвезли их в Клайпеду и вернулись в Калининград.

19.09.91 – 13.11.91 – **5-й рейс** НИС «Академик Иоффе». Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Б.Г. Мордвинов. Заходы: Брест, Роттердам.

10.12.91 – 25.05.92 (167суток) – **6-й рейс** «Академик Иоффе» в Антарктику. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – Михаил Николаевич Кошляков. Заходы: Сен-Назер, Монтевидео, Веллингтон (Новая Зеландия), Бальбоа (Панамский канал), Роттердам. В Сен-Назере была долгая стоянка – выполняли ремонт главного двигателя. В Веллингтоне сдали на берег больного начальника экспедиции – профессора М.Н. Кошлякова, который во время сильного шторма разбил колено. Ему была проведена удачная операция, после которой он вернулся благополучно домой. Первая встреча с Антарктикой. Глядя в радар, пробираясь между айсбергами, сочинил такой стишок:

ВПЕРЁДСМОТЯЩИЕ

В снежном вьюжном море Росса

Замерзали два матроса под защитою крыла.

Уж не грела папироса, водки нет – здесь нет вопроса.

Гулко била в борт и днище набегавшая волна.

Лишь паренье альбатроса отвлекало взгляд матроса,

И дымила папироса, хоть не грела ни хрена!

24.06.92 – 23.08.92 – 7-й рейс НИС «Академик Иоффе» в Зап. часть Сев. Атлантики. Капитан – Н.В. Апехтин. Нач. экспедиции – В.Е. Складов. Заходы: Балтимор, Ньюпорт-Ньюс, Киль. Это был последний по-настоящему научный рейс НИС «Академик Иоффе».

С **осени 1992 г. по сентябрь 1993 г.** работали во фрахте у латвийской компании. Совершали еженедельные переходы от пассажирского терминала Риги в Любек и Травемюнде с пассажирами.

Осенью 1993 г. нас зафрахтовала канадская компания Marine Expeditions для работы с пассажирами в Антарктике. Я ушёл в отпуск, и судно перегонял в Ушваю капитан В. Белуга. К приходу «Академик Иоффе» в Ушваю я уже был там и принял судно (рис. 7).

В первый антарктический круиз с пассажирами вышли **18 декабря 1993 г.**



Рис. 7. НИС «Академик Иоффе» у стенки в порту Калининграда.
Фото из архива Морозова Е.Г.

Последний в том сезоне **1993–1994 гг. 12-й круиз** НИС «Академик Иоффе» закончился 18 марта 1994 г. на Фолклендских островах в порту Стэнли, когда судно было арестовано по иску немецкой консалтинговой компании Шульца, якобы за то, что Институт не оплатил судоремонт. Началась длительная нервная эпопея по освобождению судна от ареста. Около трёх месяцев стояли на якоре в бухте порта Стэнли. Освобождение от ареста произошло только 30 июня, после чего пошли в порт (п.) Калининграда. Прибыли 4 августа 1994 г.

2-й сезон 1994–1995 гг. начался 2-го октября выходом из п. Калининграда на верфь в п. Бремерхафен. С 07.10.94 по 22.10.94 проходили ремонт с докованием на верфи, после чего пошли в Ушваю.

1 декабря 1994 г. вышли в **1-й круиз** этого сезона из п. Ушваи. Последний, **12-й круиз**, закончили 22 марта 1995 г. и начали Тихоокеанский круиз (**22 марта – 30 апреля**). Заходы: Вальпараисо, Бальбоа, Коста-Рика, Нассау, проход через Панамский канал.

3-й Антарктический сезон 1995–1996 гг. начался выходом из п. Калининграда 6 сентября 1995 в п. Бремерхафен для докования и ремонта на верфи MWB (08.10.95–23.10.95). Из Бремерхафена пошли во Фрипорт (Багамские о-ва), куда прибыли 11 октября. По дороге заходили на мексиканский остров Коцумель. 22 октября прошли Панамский канал. 9 ноября – бункеровка в Вальпараисо. В Ушваю прибыли 18 ноября. В **1-й круиз** из Ушваи вышли 20 ноября 1995 г. За сезон выполнили 13 круизов с пассажирами. Последний, **13-й круиз**, закончили 3 марта 1996 г. и 4 марта начали переход в п. Калининград. Бункеровались с танкера в районе Фолклендских островов. 1 апреля пришли на рейд Лас-Пальмаса для бункеровки. 3 апреля продолжили переход в Калининград. 4 апреля на борту умер профессор Ю.Ю. Житковский, присоединившийся к нам в п. Ушвае.

В период стоянки в п. Калининграда я подменил капитана на НИС «Академик Сергей Вавилов» для одного рейса из Балтийска в Травемюнде с пассажирами – немецкими ветеранами-подводниками (1–5 июня 1996 г.).

4-й Антарктический круиз 1996–1997 гг. начался 24 сентября 1996 г. выходом из п. Калининграда в п. Бремерхафен, на верфь Rickmers Lloyd для докования. В п. Бремерхафен – 27 сентября–12 октября 1996 г. Переход в п. Ушваю закончили 12 ноября. В первый круиз сезона вышли 14 ноября, а последний, 13-й, закончили 18 марта 1997 г. 19 марта начали переход в п. Калининград, с заходом в п. Киль. 21–24 апреля была стоянка в Киле. 26 апреля прибыли в п. Калининград.

Летний сезон 1997 г. отправились в Арктику. 27 июня 1997 г. вышли из Калининграда. 29 июня в Кильском канале получили топливо и тех. снабжение. До возвращения в п. Калининград 10 октября совершили 9 рейсов с пассажирами, посетив многие порты Северной Атлантики: Дартмут, Киллебергс (Killybergs), Стопновэй, Сорвагур (Фарерские о-ва), Хеймауй (Heimaey), Sandre Stomfjord, Рейкьявик, Pulissat (Гренландия), Lake Harbour, Churchill, Nanisivik, Umanak, Сент-Джонс, Сент-Пьер (Ньюфаундленд).

5-й Антарктический сезон 1997–1998 гг. 18 октября вышли из Калининграда на ремонт в Лас-Пальмас на верфь Астикан. 27 октября прибыли на верфь. 09 ноября закончили ремонт и начали переход в п. Ушваю. На переходе обнаружили неисправность правого гребного винта и 27 ноября зашли в Буэнос-Айрес для докования. 30 ноября закончили ремонт, вышли из дока и встали к причалу. 1 января на борт прибыли пассажиры, мы снялись в Антарктику. За период с 1 декабря 1997 г. по 17 марта 1998 г. выполнили 11 круизов с пассажирами. С окончанием последнего круиза 17 марта 1998 г. начали Repositioning Cruise по Тихому океану с посещением портов: Пуанта-Аренас (где сдали в госпиталь одного пассажира), Кастро, Вальпараисо, Chanaral Isl., Хуаско, Арика, General San Martin, Салаверри (где был сильнейший тягун), остров Кокос, Маренко (Коста Рика), Бальбоа. 14 апреля – проход Панамского канала. В заливе Сан-Блас Портобелло, Пуэрто Барриоз, Тулум (Мексика). 24 апреля в Нассау высадили всех пассажиров и начали переход через океан. 14 мая пришли в п. Киль. 15 мая вышли на п. Калининграда, куда прибыли 17 мая.

6-й Антарктический сезон 1998 – 1999 гг. В сентябре 1998 г. судно прибыло из летнего Арктического круиза в Лас-Пальмас на верфь Астикан, где произошла частичная смена экипажа. Я с группой членов экипажа 26 сентября прибыл на судно и сменил капитана В. Белугу. Предстоял ремонт с переоборудованием надстройки. 19 октября встали в док, а 12 ноября вышли из дока. Закончив ремонт, 24 ноября вышли из верфи и начали переход в п. Ушваю.

12 декабря 1998 г. прибыли в п. Ушваю и 13 декабря начали первый круиз с пассажирами. Всего было сделано 9 круизов в Антарктику. 21 марта 1999 г. вышли из п. Ушвай с пассажирами в Repositioning cruise по Тихому океану. Прошли Магеллановым проливом, посетили Пунта-Аренас, о-в Кастро, Вальпараисо, Арика, Сан Мартин, Салаверри, о-в Кокос, Маренко. 16 апреля прибыли в Бальбоа, прошли Панамским каналом, зашли в п. Портобелло. Затем были в заливе Сан-Блас с экзотическими поселениями индейцев, Порто-Барриоз. 23–24 апреля стояли у причала на о-ве Кацумель. Наконец, 27 апреля – Нассау, где высадили пассажиров и начали переход в п. Калининград. 14 мая на один день зашли в Киль. 17 мая прибыли в п. Калининграда.

7-й Антарктический сезон 1999 – 2000 гг. – последний с моим участием. 25 сентября пришли в г. Санкт-Петербург для ремонта на Канонерском заводе. 24 октября закончили ремонт и вышли в рейс. Следовали на рейд Таллина для бункеровки. Получив продовольствие и снабжение для антарктического рейса, 28 октября вышли из Копенгагена на Ушваю. 5 ноября прибыли на рейд Лас-Пальмаса. Там получили бункер и снабжение и проложили курс на Буэнос-Айрес. 23 ноября встали к причалу на пассажирском терминале Буэнос-Айреса, на борт прибыли пассажиры. **Первый круиз** этого сезона начался 24 ноября из Б. Айреса. Обнаружилась неисправность винта регулируемого шага (ВРШ). Поэтому 29 ноября зашли в порт Пунта-Аренас (Чили) для ремонта ВРШ. В конце этих суток вышли для продолжения круиза, который закончили в Ушвае 14 декабря. За этот сезон было выполнено

9 круизов в Антарктику с пассажирами. Последний, **9-й круиз**, начался 29 февраля в Ушвае, а закончился 16 марта в Буэнос-Айресе. 10 апреля встали к причалу п. Сеута, получили 100 т топлива (которых не хватало до Калининграда), после чего продолжили переход. 17 апреля на рейде Копенгагена дополучили ещё 70 т топлива и отремонтировали РЛС. 19 апреля пришли в п. Калининграда.

На этом моя «одиссея» как капитана закончилась. Это был последний мой рейс после 44 лет плаваний. Я ушёл в отпуск, а осенью 06.11.2000 г. завершил свою работу в Институте океанологии им. П.П. Ширшова РАН.

08.11.2000 г. я был принят в службу капитана порта на должность государственного инспектора Администрации морского порта Калининград, где проработал 16 лет. Сначала инспектором по дипломированию Морской квалификационной комиссии (МКК), потом – Первым заместителем капитана порта (26.02.2002), потом – Главным государственным инспектором по расследованию аварий. С вступлением в действие Международной конвенции по дипломированию моряков вся система дипломирования была в корне изменена. Мне пришлось заниматься именно этими вопросами.

В возрасте 78 лет, 07.09.2016 г. я уволился по собственному желанию, стал полным пенсионером. На этом мой трудовой путь, начатый в 1956 г., был завершён.

НЕ ЗНАЮ, будет ли продолжение этих заметок.

Литература

- Кузнецов О.А., Нейман В.Г.* К истории экспедиционных исследований Института океанологии им. П.П. Ширшова. М.: Научный мир, 2005. 520 с.
- Кузнецов О.А., Нейман В.Г.* Морские «Витязи» России. М.: Наука, 2008. 252 с.

От Редакции

Имя капитана Апехтина Николая Вадимовича широко известно как в кругу специалистов морского флота, так и в научных кругах, связанных с исследованиями морей и океанов. Трудно переоценить его вклад в дело обеспечения и проведения морских исследований на научных судах РАН. За время своей службы он многократно отмечался грамотами и благодарностями руководства Института океанологии: в 1971, 1973, 1977 гг. как лучший в профессии в 1984 г., за многолетний и добросовестный труд в Атлантическом отделении ИО РАН в 1998 г., за многолетнюю плодотворную работу в РАН и в связи с 275-летием Российской академии наук – в 1999 г. Он получал благодарности Капитана морского порта Калининград в 2014 г., благодарственное письмо за многолетний и добросовестный труд от Губернатора Калининградской области в 2016 г., стал почетным работником морского флота России (2006 г.), награждён медалью «300 лет Российскому флоту» (1996 г.). Деятельность Николая Вадимовича отмечена также и за рубежом – он являлся почетным гражданином г. Балтимор (США) и г. Лима (Перу).



Рис. 8. Капитан дальнего плавания Николай Вадимович Апехтин
(фотография из архива автора)

Друзья и коллеги легендарного капитана – Николая Вадимовича Апехтина – признательны судьбе, подарившей им возможность непосредственного личного общения и совместной работы в океане с этим замечательным человеком. Память о нём станет неотъемлемой частью незабываемых лет славной истории Института океанологии имени П.П. Ширшова РАН. Совсем недавно нас покинули его соратники по морским походам, корифеи морских наук – это профессора Ю.А. Иванов, М.Н. Кошляков, О.В. Копелевич и другие. С их уходом завершилась целая эпоха в проведении морских исследований. Вот и наш легендарный капитан – Николай Вадимович Апехтин – 30 октября 2021 г. ушёл в своё последнее плавание. Мы будем ждать его, он обязательно вернётся в нашей памяти. Нам очень сильно будет его не хватать. Но его дело продолжат молодые капитаны, вставшие за штурвал научного флота.

MY 50-YEARS-LONG ODISSEY

Apekhtin N.V.

*Shirshov Institute of Oceanology, Russian Academy of Science,
36, Nakhimovskiy prospekt, Moscow, 117997, Russia,
e-mail: apekhtin@yandex.ru*

Submitted 25.09.2021, accepted 30.10.2021.

This autobiographical note was submitted to the Editorial board of the Journal «Oceanological Research» by close relatives of the veteran and honorary worker of the Navy, the legendary sea captain Nikolai Vadimovich Apekhtin, who for more than 30 years headed the research vessels of the Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences: «Academician Kurchatov», «Vityaz», «Dmitry Mendeleev» and «Academician Ioffe». The materials were handed over shortly before his death, which took place on 10/30/2021 in Kaliningrad. It includes brief milestones of his biography, compiled by him during his lifetime from his diary entries, workbook and other surviving documents.

Keywords: Captain Nikolay Vadimovich Apekhtin, R/V “Akademik Kurchatov”, R/V “Vityaz”, R/V “Dmitry Mendeleev”, “Zaprybholodflot”, tanker “Azneft”, Kaliningrad Technical Institute, expeditions.

References

- Kuznetsov, O.A. and V.G. Neiman, 2005: *K istorii ekspeditsionnih issledovaniy Instituta okeanologii im. P.P. Shirshova (On the history of the Shirshov Institute of Oceanology expeditions)*. Moscow, Nauchniy Mir, 520 p.
- Kuznetsov, O.A. and V.G. Neiman, 2008: *Morskije “Vitiazii” Rossii (Marine “Knights” of Russia)*. Moscow, Nauka, 252 p.