

Евгений Матвеевич Сузюмов (4 (17) января 1908, Пенза – 30 апреля 1998, Москва) - кандидат географических наук, почетный полярник, участник Великой отечественной войны, член Географического общества Союза ССР, почетный иностранный член Географического общества США. Участник многих экспедиций Главсевморпути и АН СССР в Арктику, Антарктику, Атлантический и Тихий океаны. Писатель — автор 13-ти научно-популярных книг и брошюр и многочисленных статей. Награжден 7-ю орденами и 14-ю медалями. Член президиума Академии наук СССР.

Полярник из Пензы Е.М. Сузюмов и те, с кем он шел по жизни



Евгений Сузюмов в форме
Главсевморпути, 1941 г.

21 июня 1941 г. Е. Сузюмов, изначально специалист в области с/х генетики и помощник наркома совхозов, был переведен в Главное управление Северного морского пути при Совнарком СССР. Он вспоминал: "В то лето операциями в Западном секторе Арктики должен был командовать сам начальник ГУСМП И.Д. Папанин, и ему требовался опытный помощник. Папанин позвонил моему наркому, и вопрос о моем переводе был решен в ту же минуту..."

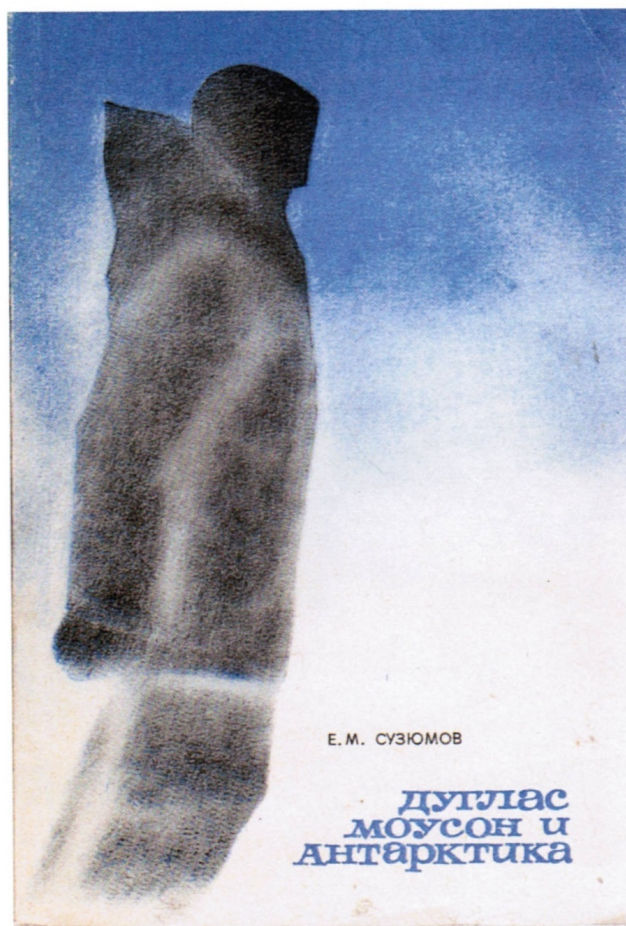
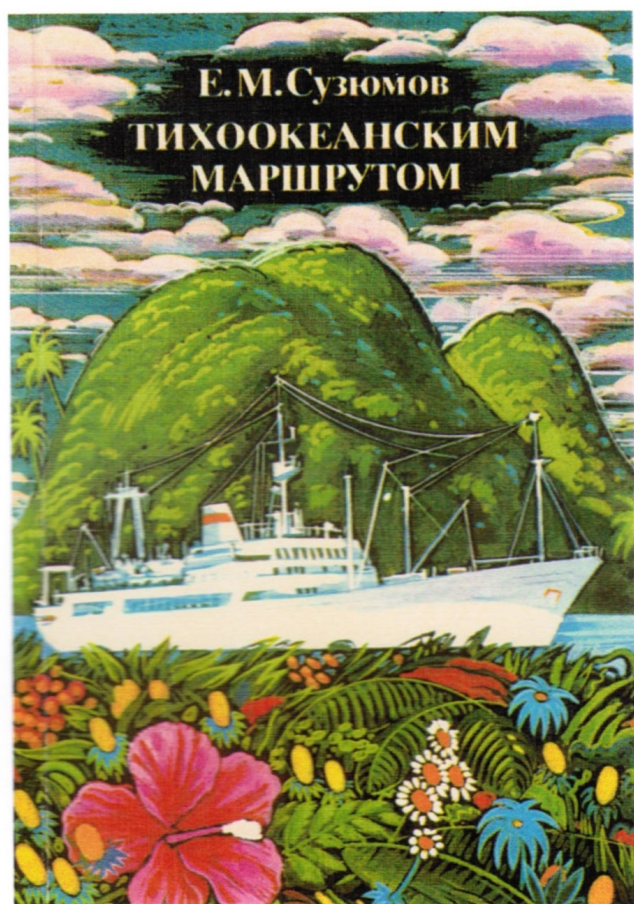
С первого до последнего дня войны Сузюмов провел в штабе Уполномоченного Госкомитета Обороны по перевозкам на Севере "полярника №1", дважды Героя Советского Союза, доктора географических наук, контр-адмирала И.Д. Папанина, который отвечал за операции по ленд-лизу.



И.Д. Папанин с личным штабом. 1945 г.

Академик А.Ф. Трёшников так пишет о роли Е.М. Сузюмова в Арктике: «Евгений Матвеевич задолго до участия в первой антарктической экспедиции был хорошо известен полярникам. Его знают и уважают многие прославленные полярные капитаны... нередко его советы и действия оказывали решающее влияние на ход важных мероприятий. Так, он активно участвовал в разработке планов первых послевоенных арктических высокоширотных экспедиций...»

Согласно предписанию, Сузюмов немедленно отправился в Архангельск, а оттуда ледоколом на о. Диксон- базу ГУСМП. О первом опыте работы в начале войны 1941 г. и первых знакомствах с полярниками он пишет так: "Особый интерес для меня представляли полярные моряки, с которыми я близко столкнулся впервые в жизни. Я с глубоким уважением смотрел на капитанов Пономарева, Мелекова..., вписавших свои имена в историю освоения Арктики. Капитан Воронин в 1941 году в арктических операциях не участвовал, с ним мне посчастливилось познакомиться в следующем году. С большим уважением я смотрел на полярных летчиков Черевичного, Титлова, Водопьянова, полярных штурманов Аккуратова, Штепенко, Погосова. С двумя последними нас потом десятилетиями связывала крепкая дружба, с ними и их семьями". В силу своего положения как помощника И.Д. Папанина, Сузюмов оказался летописцем многих событий, происходивших в Арктике и Антарктике.



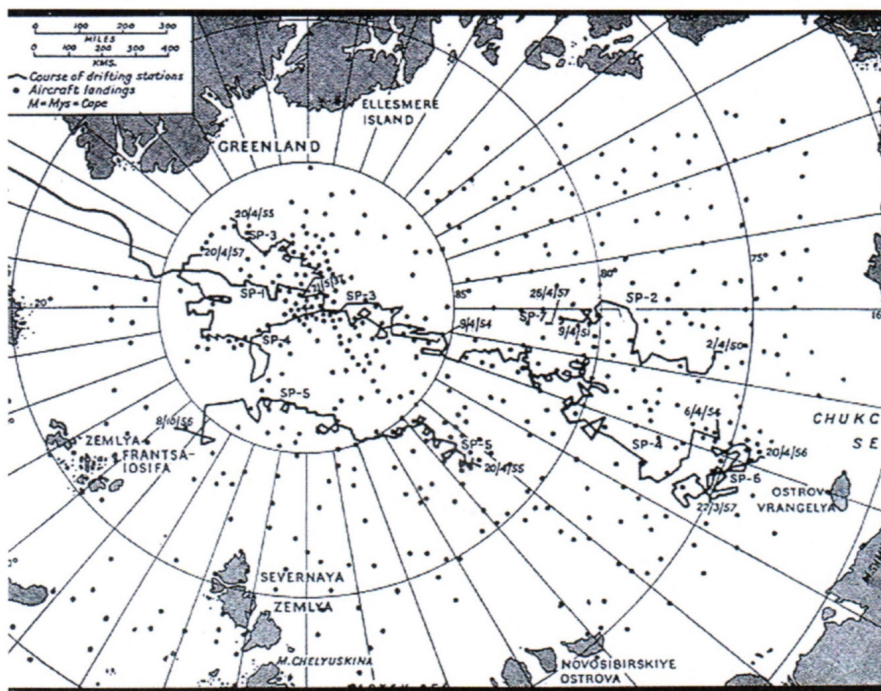
Некоторые из книг Е.М. Сузюмова о полярниках
и экспедициях

Работу папанинского штаба по приемке ленд-лизовских грузов в Мурманске Сузюмов описал так: "Первым кораблем с военными грузами, пришедшим в восстановленный Мурманский порт, был советский пароход "Декабрист", но в пути к нам уже был первый караван иностранных судов с военными грузами - он пришел 14 января 1942 года. А за ним уже шли другие караваны. Мне особенно запомнился этот день... В день прихода каравана фашистские летчики сбросили на территорию порта больше тысячи зажигательных бомб. Возникло несколько пожаров, и иностранным морякам после долгого пути вместо желанного отдыха пришлось стоять у зенитных пушек и вместе с советскими артиллеристами вести огонь по вражеским эскадрильям. День этот запомнился как сущий ад. Надо было и тушить пожары, и госпитализировать раненых, и разгружать суда, и накормить уставших матросов пришедшего каравана". На территорию мурманского порта в 1941-42 гг. было сброшено 17 тысяч бомб разного калибра, из них 300 фугасных. На рыбный порт было сброшено 10 тыс. бомб... С таким же ожесточением бомбили гитлеровцы и город Мурманск, особенно его центральный район. Вот в такой обстановке нам приходилось жить и работать с верой в победу. И это в зимние месяцы полярной ночи".



Военный Мурманск. От города мало что осталось

Инспектор от США, проверявший, как идут поставки американского оружия на фронт, капитан торгового флота А. Пирсон, побывав в Мурманске, написал в своем отчете: "На нас сбрасывали бомбы утром, днем и ночью. Мы переживали по 14 бомбежек в день. Я подсчитывал налеты в течении 38 дней: нас бомбили 168 раз. После этого я бросил записывать бомбежки... Что это за люди! Я никогда не наблюдал у русских подавленного настроения. "Боже мой, что за народ эти русские?" - спрашивал я себя ежедневно. Они абсолютно уверены в том, что выиграют войну... Мне нравятся русские. Они знают, за что борются ...".



После войны Сузюмов продолжил работать в Главсевморпути. На карте слева - работы в Арктике: точки высадок на лед для наблюдений за его состоянием (на 1958 г.) и маршруты дрейфующих станций "Северный полюс" от первой до шестой. Только в одном 1949 г. на льдах было построено 32 аэродрома для тяжелых бомбардировщиков. Так страна защищала себя с севера, откуда могла ожидать ядерную атаку.

После Великой Отечественной войны началась война холодная. США сбросили атомные бомбы на города Японии, грозили войной СССР. В 1949 г. возник блок НАТО. Правительство приняло меры для защиты страны - начались воздушные экспедиции в высокие широты Арктики для изучения ледового покрова и его движения. Наблюдения за противником велись и с воздуха, и с дрейфующих станций - в апреле 1950 г. начала работать дрейфующая станция "Северный Полюс-2" во главе с М.М. Сомовым.



Знак "Почетному полярнику"

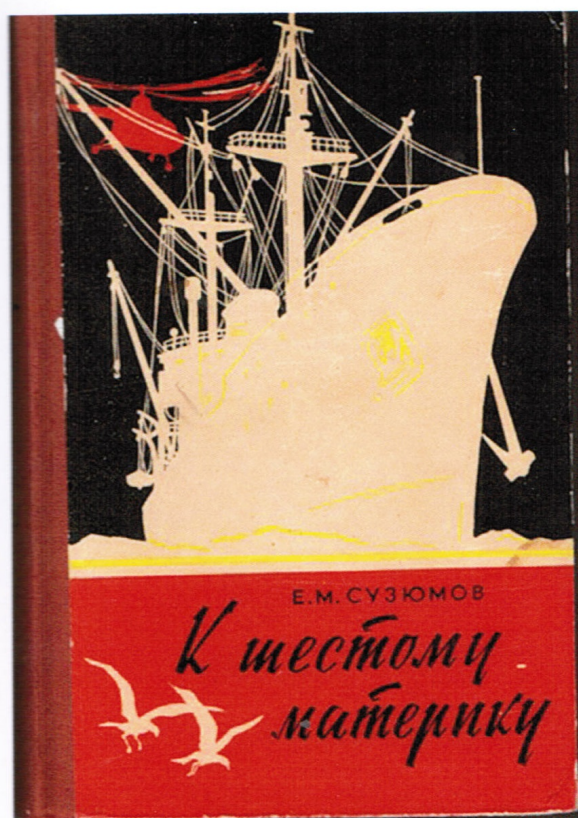


В войну Сузюмов вместе с Папаниным дважды на ледоколах прошел Северным морским путем, а в 1947 г. вместе с новым начальником ГУСМП А.А. Афанасьевым пролетел всю трассу и посетил базы ГУСМП. В 1949 и 1954 гг. участвовал в высокоширотных воздушных операциях "Север". Это тысячи километров над льдами Арктики, десятки высадок с самолетов на дрейфующий лед.



У льдов шестого материка:
Е. Сузюмов на верхнем мостике "Оби"

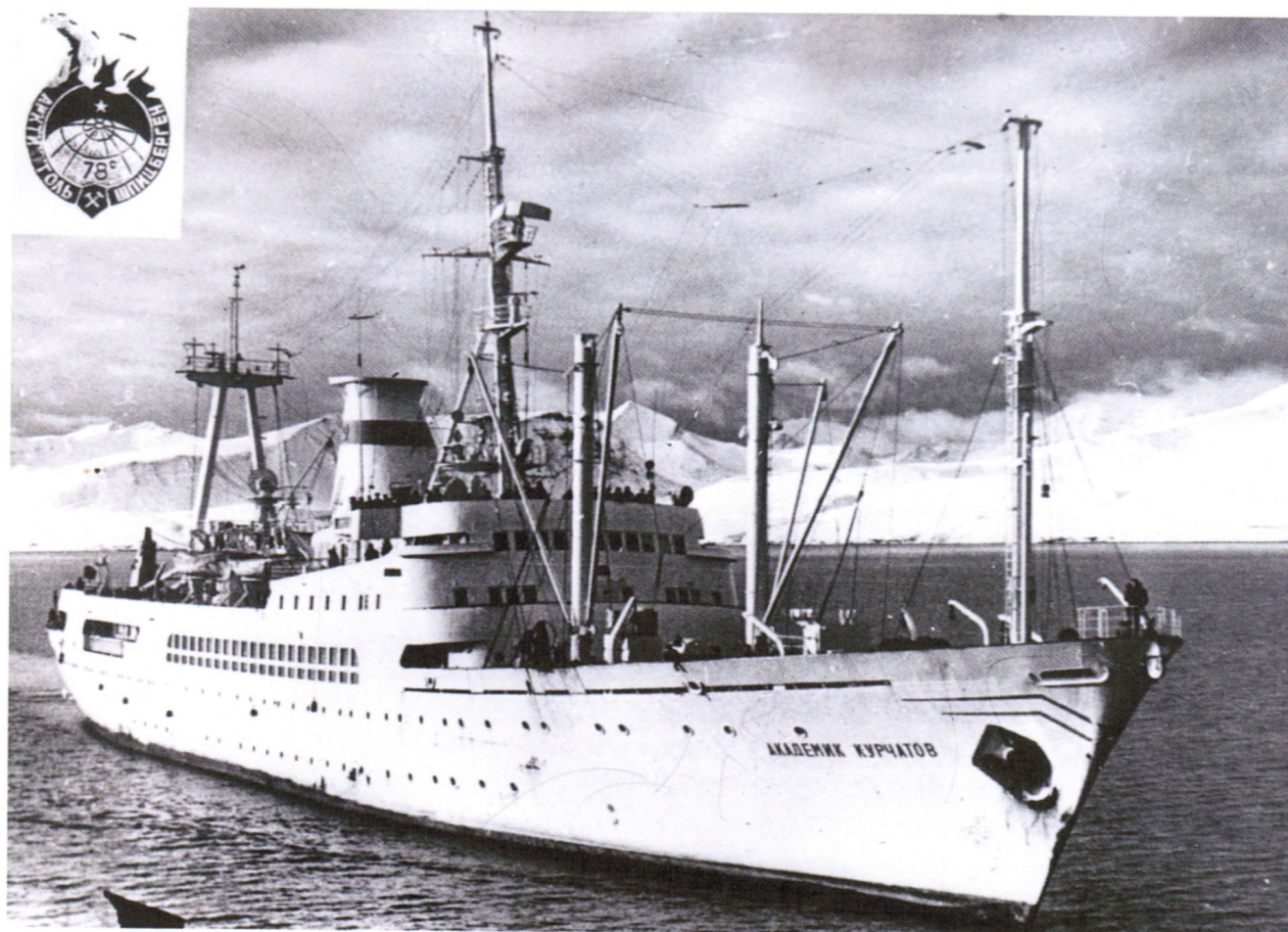
Справа: Е. Сузюмов устанавливает
пионерский флажок школы, где учился его
сын, на сопке над поселком "Мирный".
Сопку называли Пионерской.



С 1949 г. Е. Сузюмов - в Академии наук: сначала как ученый секретарь Ин-та океанологии, затем зам. начальник Отдела морских экспедиционных работ Президиума АН СССР. Новый отдел возглавил И.Д. Папанин. В 1955 г. вокруг него сложилась группа ведущих ученых- географов, геологов, океанологов, которые готовили экспедицию в Антарктику- шла подготовка к Международному геофизическому году. Сузюмов координировал работу научных групп и стал ученым секретарем Первой комплексной экспедиции АН СССР в Антарктику. Написал о ней книгу.

Знак участника
Антарктической
экспедиции





Академия наук расширяла исследования в Мировом океане. Для этого нужны были современные суда- их разработал отдел Папанина. Главным в 1966 году стало НИС "Академик Курчатов" (верхнее фото, у о. Шпицберген), за ним вошел в строй однопотный "Дмитрий Менделеев". Появились научные суда у нескольких институтов АН СССР и Академий республик. Можно сказать, что Папанин был командующим академическим флотом, а Сузюмов- начальником штаба. Он отвечал за планирование и организационное обеспечение работ и их координацию. Сам участвовал в экспедициях и говорил о себе, что плавал по всем океанам и побывал на всех континентах.





Руководство Пензенской области, общественность и областное отделение РГО чтят память своего земляка Е.М. Сузюмова - его именем названы улицы в Пензе и Нижнем Ломове, на пензенской школе №4 "Ступени", в которой он учился, и на доме его родителей в Нижнем Ломове установлены мемориальные доски. Почта России выпустила посвященную ему почтовую карточку. В его память проходят мероприятия в учебных заведениях и музеях Пензенской области, на них откликаются пресса и телевидение.



Молодежи нужен пример того, как знанию и мужеству покоряются моря и океаны, как исследуют дальние области Земли, и один из этих примеров – наш земляк Евгений Сузюмов. Географы, мореплаватели - люди храбрые и мужественные. Так было и в 1820 году, когда они открыли Антарктиду, и в 1955 году, когда шли вновь открывать для себя шестой материк, чтобы начать там систематические исследования. И то, что улицы Пензы и Нижнего Ломова названы именем одного из географов – это дань уважения не только лично Е.М. Сузюмову, но и той эпохе, завершавшей период описания Земли, в которую он жил и ради которой работал. Так считают в Пензенском областном отделении РГО.

Те, с кем Е.М. Сузюмов шел по жизни

Три жизни Папанина

Иван Дмитриевич Папанин (1894-1986) - дважды Герой Советского Союза, доктор географических наук, контр-адмирал. О нем можно сказать, что он прожил три жизни: как революционный матрос и чекист, как знаменитый полярник и как строитель флота Академии наук. С ним Е.М. Сузюмов проработал 40 лет - в военной Арктике, в Главсевморпути, в Академии наук, и писал так: "Именно Папанин дал мне "путевку" в моря Арктики и в Мировой океан". Еще он называл Папанина "хозяйственником-самородком"

Папанин прожил долгую и разноплановую жизнь. Береговой матрос-севастополец, он сразу принял Революцию. Активный участник Гражданской войны на Украине и в Крыму, комендант Крымской ЧК, секретарь Реввоенсовета Черноморского флота. В 1922 г. был награжден высшим орденом Республики - Красного знамени. С 1923 г. — начальник Центрального управления военизированной охраны наркомата почт и телеграфа, комиссар НКВД 2 ранга. После увольнения уехал на работу в Якутию, где показал себя успешным хозяйственным руководителем. Затем перешел на работу в Главсевморпуть, в 1932-1935 гг. был начальником полярных станций. В 1937—1938 годах возглавлял первую в мире дрейфующую станцию «Северный полюс», после чего стал признанным национальным героем. Был назначен начальником Главсевморпути. В годы войны - одновременно уполномоченный ГКО по перевозкам на Севере. В 1946-49 гг. на пенсии, далее стал зам. директора Ин-та океанологии АН СССР по экспедициям, а с 1951 г. - нач. Отдела морских экспедиционных работ Президиума АН СССР. С 1956 г. одновременно директор Института внутренних вод АН. Председатель Московского отделения Географического о-ва СССР.





Революционный матрос, 1918 г.

Встреча героев-полярников в
Москве, 1938 г.



И.Д. Папанин (с флагом) и
"папанинцы" (П.П. Ширшов,
Э.Т. Кренкель и Е.К. Федоров) на
дрейфующей льдине, 1937 г.



И.Д. Папанин и
Е.М. Сузюмов в
Академии наук в день
80-летия героя-
полярника,
26.11.1974



И.Д. Папанин был создателем и бессменным директором Института биологии водохранилищ АН СССР. На базе небольшой полевой станции в пос. Борок Ярославской обл. он создал современный крупный институт, который теперь носит его имя - это Ин-т биологии внутренних вод им. Папанина.





Книга воспоминаний
И.Д. Папанина (1977)

Книга Е.М. Сузюмова о
"папанинцах" (1981)

Сотрудники папанинского
Отдела морских
экспедиционных работ
Президиума АН СССР
Е.М. Сузюмов и С.И. Ушаков у
бюста И.Д. Папанина
(Севастополь, 1965 г.). В СССР
дважды Героям Советского
Союза на их родине
устанавливали бюсты.



Первая антарктическая. Полярник Сомов

Михаил Михайлович Сомов (1908-1973) - Герой Советского Союза, доктор географических наук. Зам. директора НИИ Арктики и Антарктики. Основные научные труды посвящены изучению ледового режима полярных морей и обеспечению арктической навигации ледовыми прогнозами. Е.М. Сузюмов вспоминает: "На второй или третий день моей работы в Главсевморпути меня познакомили с высоким худощавым молодым человеком в синем морском кителе... М.М. Сомов стал моим первым наставником, пока еще по этажам и кабинетам ГУСМП. Он знакомил меня со сложной структурой и деятельностью подразделений этого учреждения, рассказывал о людях на различных постах...

Это было началом наших долголетних дружеских отношений с ним".

В войну Сомов участвовал в проводке судов в Арктическом бассейне, руководил работой самолетов ледовой разведки, консультировал капитанов по вопросам ледовой обстановки. В 1942 г. он участвовал в отражении нападения на Диксон, "столицу" Западного сектора Арктики, фашистского крейсера "Адмирал Шеер".

В 1948-49 гг. Сомов участвовал в Высокоширотных воздушных экспедициях Главсевморпути, в 1950 г. возглавил дрейфующую станцию "Северный полюс-2", в 1955-56 гг. - Первую комплексную антарктическую экспедицию и руководил зимовкой на станции "Мирный".



На подходе к Антарктиде (январь 1956 г.) - на борту д/э "Обь" идет выбор места для поселка "Мирный". Стоит Е. Сузюмов, сидят капитан "Оби" И. Ман, начальник морской части экспедиции В. Корт, М. Сомов и другие.

Торжественное открытие научной станции "Мирный". На трибуне капитан дизель-электрохода "Лена" И. Ветров, В. Корт, М. Сомов и И. Ман. 14.02.1956



Высадка на безымянный остров
у берегов Антарктиды. Капитан
"Оби" И. Ман, М. Сомов и
Е. Сузюмов, 1956 г.



В 1962-65 годах Сомов возглавлял
сезонные части 8 и 9
Антарктических экспедиций.

Именем Сомова был назван
ледокол, ходивший в Антарктику,
который трижды, в 1977, 1985 и
1991 гг. оказывался в многодневном
дрейфе, зажатый антарктическими
льдами. Об эпопее 1985 г. был снят
художественный фильм "Ледокол"
(2016).

РОССИЯ
ROSSIJA · 2000



2.00



М. М. Сомов 1908—1973

"Вахту сдал- вахту принял". Полярник Трёшников

Алексей Федорович Трёшников (1914-1991)— океанолог, географ, исследователь Арктики и Антарктики. Доктор географических наук, профессор, академик АН СССР, директор НИИ Арктики и Антарктики, затем- Института озераедения.

Президент Географического о-ва СССР. Герой социалистического труда.

Свое первое арктическое плавание Трёшников еще студентом совершил в 1938 г. на мотоботе "Иван Папанин", где он в ходе производственной практики занимался гидрографическим промером и измерениями течений в Карском море.

После окончания географического ф-та ЛГУ работал в НИИ Арктики. В 1942-1944 гг. Трёшников занимался научно-оперативной работой в арктических морях, участвуя в обеспечении гидрометеорологической информацией кораблей Северного флота и караванов грузовых судов, следовавших Северным морским путем в моря Карское и Лаптевых с востока. Тогда же они познакомились с Е.М. Сузюмовым.

После Великой Отечественной войны начались планомерные исследования Центральной Арктики, в осуществлении которых Трёшников сыграл большую роль. В 1948 и 1949 гг. был начальником одного из отрядов воздушных экспедиций "Север-2 и 4", выполнявших комплексные наблюдения за льдами и природой Арктики. Замечательным результатом работ отряда А.Ф.Трёшникова было открытие подводного хребта Ломоносова, за что в 1949 г. ему присвоили звание Героя Социалистического Труда. В 1954-1955 гг. Трёшников - начальник дрейфующей Станции "Северный полюс-3", а в 1956-1958 гг. возглавил 2-ю Советскую антарктическую экспедицию (САЭ-2). Десятки раз за время зимовки на станции Мирный он на вездеходах, тракторах, самолетах проникал вглубь Антарктиды, открыл там станции Комсомольская и Восток.



"Вахту сдал - вахту принял" (так говорят моряки). Начальник САЭ-1 М.М. Сомов передает дела начальнику САЭ-2 А.Ф. Трёшникову. Поселок Мирный, декабрь 1956 г.



В задачу САЭ-2
входило создать на
Геоманитном
полюсе в глубине
шестого материка
научную станцию.

Поход санно-тракторного
поезда вглубь материка
координирует начальник
САЭ-2 А.Ф. Трешников.

На макушке
антарктического ледяного
щита заработала станция
"Восток"



Легенда Арктики. Капитан Воронин

Владимир Иванович Воронин (1890-1952)- прославленный капитан советского ледокольного флота, участник многих экспедиций в Арктике. Представитель известной династии моряков-поморов. Командовал разными судами, в 1926 г. стал капитаном ледокольного парохода "Георгий Седов", участвовал в поисках экипажа дирижабля "Нобиле". Вместе с академиком Отто Шмидтом создавал полярные станции. В 1932 г. на судне "Александр Сибиряков" впервые в мире совершил сквозной переход по Северному морскому пути за одну навигацию (2 месяца и 5 дней), причем последний участок трассы от Берингова пролива до Владивостока пароход прошел под парусами (винт был сломан) и на буксире. В 1933—1934 годах Воронин вынужденно принял под командование пароход «Челюскин», на котором было решено повторить подвиг "А. Сибирякова". Однако пароход оказался мало-пригодным для ледовых плаваний, был затерт льдами и после 5-месячного дрейфа 13 февраля 1934 г. затонул в Чукотском море. 104 человека высадились на лед, образовав "лагерь Шмидта". За челюскинской эпопеей с тревогой и надеждой следила вся страна. В марте-апреле 1934 г. все участники трагического рейса были вывезены самолетами на Большую Землю. Затем на ледоколе "Ермак" Воронин участвовал в спасении папанинцев с дрейфующей льдины (1938 г.). Вскоре вышел на пенсию, но в войну вернулся на капитанский мостик. Работал в Арктике. И скоропостижно умер в 1952 г. на капитанском мостике флагманского ледокола Главсевморпути "Иосиф Сталин".



Капитан Воронин и академик О.Ю. Шмидт

Е.М. Сузюмов писал о Воронине: "С этим замечательным человеком меня связали долгие годы дружбы... В "созвездии" полярных мореходов недавнего прошлого имя Владимира Ивановича Воронина подобно звезде первой величины. Редкому капитану дарила судьба такую интересную жизнь. Потомственный помор, прославленный полярный капитан, участник нескольких вошедших в историю освоения Арктики эпопей, Воронин еще при жизни увидел свое имя, увековеченным на географической карте. Владимир Иванович был большим патриотом Родины, служению ей отдал он больше полувека и умер, как истый моряк, на капитанском мостике".



Гибель "Челюскина"

О своем знакомстве с капитаном Ворониным Е.М. Сузюмов опубликовал большой рассказ: "Мне хочется рассказать о Владимире Ивановиче, каким я видел его в навигацию 1943 г., когда пришлось плавать в Арктике на ледоколе, которым командовал он. Тогда ему шел уже шестой десяток. Владимир Иванович поселил меня в своей каюте и предложил спать на его широкой капитанской кровати, а сам перешел на диван. На мои протесты он махнул рукой и сказал: "Вот поживете со мной и сами увидите: пока мы плаваем во льдах, койка мне не нужна... И действительно, в такие дни он бывал редким гостем в каюте. Большую часть суток он проводил на мостике... Спокойный и уравновешенный, даже медлительный и тяжеловесный на суше, на судне Воронин преображался и проявлял необыкновенную живость и кипучую энергию. Редко он стоял неподвижно. Быстрыми шагами ходил по мостику от борта до борта, проверял курс по компасу, быстро подходил к ручному телеграфу и со звоном поворачивал его ручку, затем поспешно спускался по трапу в штурманскую рубку, проверял по карте правильность курса или прокладывал новый курс, вызывал радиста, поручал ему брать радиопеленги, сверялся опять по карте и снова быстро поднимался на верхний мостик. Когда же все было проверено, нанесено на карту, когда обстановка в море не предвещала судну никаких неприятностей, Владимир Иванович любил поговорить, стоя на мостике. Он относился ко мне с большим вниманием и уважением, несмотря на разницу лет. Во время плаваний я бывал частым гостем на капитанском мостике. Он приветливо встречал меня, и если ледокол стоял у кромки льдов в ожидании подхода кораблей, с увлечением рассказывал о родном Поморье, о своих плаваниях, об интересных встречах. С Папаниным у него были сухие официальные отношения, и теплоту своего сердца он раскрывал при мне. И я очень ценил это". Из "Рассказы капитана Воронина, поведенные им самим" (сб. "Полярный круг" №2, 1978).

Трагедия и подвиг капитана Качаравы

Анатолий Алексеевич Качарава (1910-1982) в юности ходил на судах Черноморского морского пароходства. Учился в Херсонском мореходном училище и рыбопромышленном техникуме в г. Владивосток. По окончании (1933 г.) попросился на Север. Работа в Арктике, в системе Главсевморпути была тогда очень престижной. Плавал штурманом, затем был капитаном на судах арктического флота. С 1940 капитан ледокольного парохода «Садко», с 1941 — ледокольного парохода «А. Сибиряков». С началом Великой Отечественной войны ледокольный флот был подчинен командованию Северным флотом, на "А. Сибирякове" установили орудия и пулеметы, был поднят флаг ВМФ, а капитан Качарава получил звание старшего лейтенанта. Однако в летнюю навигацию ледокольные суда выполняли по заданию ГУСМП гражданские рейсы по снабжению полярных станций. 24 августа 1942 г. "А. Сибиряков" вышел из порта Диксон и направился в Карское море. 25.08.1942 судно встретилось с тяжелым германским крейсером «Адмирал Шеер», который охотился за караваном судов и ледоколов, которые шли по Северному морскому пути с востока на запад- ледоколы вели 3 эскадренных миноносца и 6 транспортов. Немцы приказали остановиться и спустить флаг, но Качарава ответил отказом. Открыв ответный огонь, он определил тем самым судьбу и свою, и экипажа, и своего корабля. Бой длился недолго. Разбитый снарядами, охваченный пламенем «А. Сибиряков» затонул. Но радист успел сообщить о случившемся на Большую землю... «А. Сибиряков» погиб, не спустив флага. Из 104 чл. экипажа 85 погибли, 19 попали в плен, в том числе тяжело раненый капитан.

Л/п "А. Сибиряков" на залпы 11-дюймовых орудий "Шеера" (фото ниже) мог ответить только выстрелами двух 76-миллиметровых и двух 45-миллиметровых пушек, установленных на нем с началом войны. Силы были просто несопоставимы.



После гибели "Сибирякова", "Шеер" напал на Диксон- важную базу в Западном секторе Арктики. Получил решительный отпор от маломощных береговых орудий и бесславно ретировался- ушел в Норвегию. Так была сорвана крупнейшая операция фашистов в Арктике.





Капитан А. Качарава и книга Е. Сузюмова о подвиге "сибиряковцев".

После гибели в бою «А. Сибирякова» Качарава находился до конца войны в немецком плену. Сам он о времени плена пишет коротко и очень скромно. Но в музее концлагеря Штутгофф есть информация о том, что вокруг него сложилась группа Сопротивления- готовился побег, который не состоялся. В марте 1945 г. он вместе с другими военнопленными был освобожден советской армией. Командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин назвал "сибиряковцев" "коллективным Александром Матросовым". Папанин назначил Качараву дублером ледокола "Ленин", представил к ордену Красного знамени и вскоре еще к одному. Качарава также получил медали "За оборону Советского Заполярья" и "За победу над Германией". Спасение транспортов ценой своих жизней- это, конечно, подвиг. И это был также военный успех, оплаченный жизнями многих «сибиряковцев». Но плен-то тогда официально считался позором. Между подвигом и позором Папанин и Головкин выбрали подвиг. Имея ввиду обстановку тех сталинских лет, контр-адмирал КИМ Стёпин назвал это актом гражданской смелости. Доброе имя капитана было спасено, он не был, как многие, отправлен в лагерь.



После совершенного подвига 20 послевоенных лет Качарава оставался простым капитаном на судах ГУСМП и Мурманского морского пароходства. С Е.М. Сузюмовым они стали многолетними друзьями. В марте 1966 г. в судьбе Качаравы произошли кардинальные перемены- он был назначен начальником Грузинского морского пароходства. Книга Сузюмова "Подвиг "Сибирякова" не только способствовала реабилитации капитана после плена, но и помогла "Карским экспедициям" Ин-та по изучению Арктики ЯНАО обнаружить на дне моря затонувший легендарный пароход. Об этом 12.12.2017 известил своих читателей сайт Пензенского отделения РГО.

"Ледовый капитан" и писатель из Пензы Бадигин

С именем капитана дальнего плавания и писателя, Героя Советского Союза Константина Сергеевича Бадигина (1910-1984) связано одно из крупных событий в освоении советской Арктики. Перед войной в «капитана Бадигина» играли мальчишки, как незадолго перед этим они играли в «папанинцев на льдине».

Часто его называли «ледовым капитаном» за те 812 дней, которые он провел среди торосов Арктики. После войны в течение десятилетий его книгами зачитывались любители рассказов о подвигах, о морских приключениях и малоизвестных, но важных для нашей страны исторических событиях.

К. Бадигин родился в Пензе 29 ноября 1910 г. Среднее образование получил в Москве, а морское- в мореходном училище Владивостока. В 1932 г. переехал в Архангельск. Плавал сначала матросом, потом третьим помощником капитана на грузовых судах Беломорской флотилии. В 1935 г. он стал третьим помощником капитана ледокола «Красин»- участвовал в проводке грузовых судов по Северному морскому пути, работал в научных экспедициях Главсевморпути. В 1937 г.

Бадигина назначили вторым помощником капитана ледокола «Садко», на котором научная экспедиция вышла в Северный Ледовитый океан. Однако, задачи были изменены- ледокол был направлен на помощь каравану грузовых судов, запертых ранними льдами в Карском море и море Лаптевых. Попытка преодолеть ледовые заторы не увенчалась успехом, и «Садко», как и два других ледокола - «Малыгин» и «Георгий Седов» - оказались скованы льдами в районе Новосибирских островов. После первой зимовки, 18 марта 1938 г. Бадигин был переведен с «Садко» на «Георгия Седова» и назначен капитаном. Предполагалось, что ему нужно будет продержаться 2-3 месяца. В апреле 1938 года людей стали вывозить на материк самолетами Полярной авиации- вывезли 184 человека, на трех ледоколах осталось по 11 моряков-добровольцев, которые ждали, когда в течение ближайших месяцев их суда выведут на чистую воду. К концу лета вывели транспорты и два ледокола, а "Седов" остался на вторую зимовку. А потом и на третью. Трагедия в Арктике продолжилась и на суше- руководителя экспедиции проф. Р.Л. Самойловича и ряд других расстреляли.

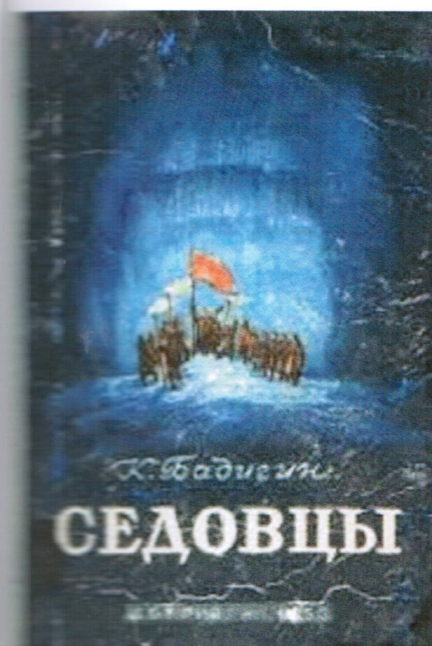
Жить и работать приходилось в тяжелейших условиях, нередко "Седову" и морякам грозила смертельная опасность. Но они спасли свое судно. К тому же, на борту не прекращались научные наблюдения за природой Арктики, даже измерялись глубины океана, а астрономические наблюдения позволили построить карту дрейфа. Прежде всего, именно за научные наблюдения все моряки во главе с капитаном Бадигиным получили звезды Героев.



Л/п "Георгий Седов" и его капитан К.С. Бадигин



За "седовцами" с тревогой и надеждой наблюдала вся страна. Только 13 января 1940 года к судну, уже в Гренландском море (северо-западнее Шпицбергена), сумел пробиться ледокол «Иосиф Сталин» под командованием капитана Белоусова. Он подошел к «Седову» на расстояние в 25 миль (порядка 45 км), но преодолевал эти последние мили в течение 10 дней- таким мощным был лед, сковавший «Седова». Общее руководство спасательной операцией осуществлял новый начальник Главсевморпути И.Д. Папанин. Проведя 812 дней в ледовом плену суровой Арктики, «Георгий Седов» в сопровождении флагманского ледокола вскоре благополучно, на буксире, прибыл в Мурманск.



О суровых буднях в Арктике Бадигин написал книгу - в нем открылся талант романиста. Он писал: "Мы находились на обыкновенном пароходе, не приспособленном для дрейфа. Зимой, в темное и самое злое время года, когда трещал и ломался лед, когда громоздились торосы и брали корабль в тиски, экипаж должен был до последней возможности бороться за его сохранность...". Добавим от себя - и смог спасти судно.

Вскоре он был назначен начальником штурманско-навигационной службы Морского управления Главсевморпути. Но разразилась война. К.С. Бадигин – участник Великой Отечественной войны с ее первого дня. С июля 1941 года он в Военно-Морском флоте – в т.ч. как начальник ледокольного отряда Беломорской флотилии. С июля 1942 года он снова в Главсевморпути как начальник Архангельского штаба морских операций. В это время Е.М. Сузюмов был назначен заместителем начальника штаба. С декабря 1942 года Бадигин 1-й заместитель Управления Беломорских ледовых операций.

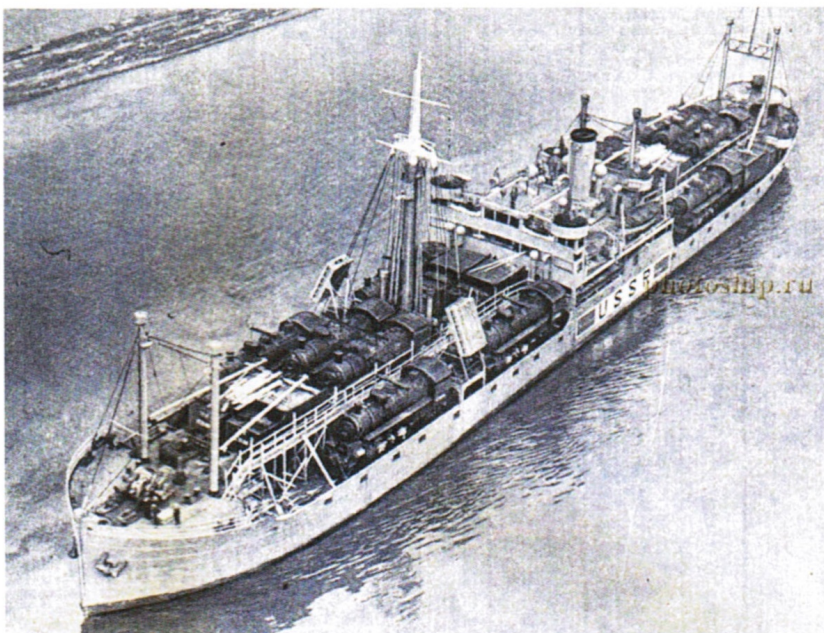


После разгрома каравана PQ-17 грузопоток в порты Мурманска и Архангельска снизился, и ряд капитанов, в том числе и Бадигин, в 1943 г. были переведены в Тихоокеанское морское пароходство. Там он получил под свое командование лесовоз «Клара Цеткин». Мы знаем из его воспоминаний, что судно ему досталось после аварии, с пробитым днищем. В судоремонтных мастерских его быстро и плохо залатали — и отправили в плавание.

В декабре 1943 г. "Клара Цеткин" отправилась в США за грузом военного назначения. Бадигин пишет: «Мне довелось участвовать в перевозках оборонных грузов во время Великой Отечественной войны на Дальнем Востоке. Суда совершали рейсы в одиночном плавании из портов США и других стран во Владивосток. Моряки судов под советским флагом подвергались смертельной опасности каждый день, каждый час...»

Далее Бадигин описывает условия плавания: "Видимость — всего 200—300 метров. Повалил густой снег. Сила ветра приближалась к урагану. Зыбь двигалась с северо-запада высокими валами с яростными гребнями на вершушках. Удары волн в левый борт сделались сильнее. Вода, попадая на люки, стрелы и такелаж, замерзала. Стремительная качка, крен на оба борта 30°. Картина вокруг неприглядная... Держаться на ногах сделалось трудно".

По прибытии в США, «Клара Цеткин» подверглась значительной переделке, и весной 1944 года Бадигину предстояло доставить из США во Владивосток восемнадцать паровозов вместе с тендерами. Паровозы из США возили на шести судах. А кто-то перевозил платформы. Это давало возможность сразу отправлять грузы на фронт.



"Клара Цеткин"- лесовоз, превращенный в "паровозовоз".

В случае торпедирования или подрыва на mine судно с паровозами могло продержаться на плаву считанные секунды. Условия перевозки ленд-лизовских грузов были сложными, так как по стратегическим соображениям путь судов проходил по самым неблагоприятным в навигационном и погодном отношении районам северной части Тихого океана.

Послевоенная судьба капитана Бадигина была довольно разнообразной и в целом типичной для судоводителей- их посылали в те парокходства, где они были нужнее. Но параллельно с морской службой складывалась успешная писательская судьба Бадигина, благодаря которой он вошел в когорту лучших советских писателей-маринистов и исторических романистов. В целом, он сосредоточился в своем творчестве на мире холодных («студёных») морей и северных стран. Именем капитана названы улица и проезд в Пензе. На доме, где он родился, установлена мемориальная доска.



Дом Бадигиных в Пензе (сгорел, но был восстановлен)

Его знали и черноморские курорты, и покрытые льдом моря. Капитан Ман

Иван Александрович Ман (1903-1982)- легендарный капитан дальнего плавания. Морскую службу начал в 1926 г. на паруснике "Товарищ"- матросом, потом боцманом. В 1929 г. окончил Одесскую мореходку. К 1935 г. дослужился до капитана, работал на трассе Северного морского пути. В 1940—1941 годах- заместитель начальника Дальневосточного пароходства. С началом Великой Отечественной войны вернулся на капитанский мостик, командовал рядом судов, в т.ч. "Войков". Доставлял из-за океана грузы для фронта и народного хозяйства. Е.М. Сузюмов так пишет о первой встрече с Маном в период арктической навигации 1943 года: "Вскоре после начала операций нам с Папаниным пришлось временно покинуть борт штабного ледокола "Иосиф Сталин", пересечь на пароход "Революционер" и спешить на помощь севшему на камни в районе б. Провидения грузовому судну "Войков". Операция прошла успешно, и капитан И.А. Ман повел своего "Войкова" в путь. Я вспомнил об этом эпизоде потому, что здесь состоялось мое знакомство с капитаном Маном, человеком высокой культуры и мужества, и в дальнейшем наши тесные связи с ним продолжались 35 лет". Однако затем с капитаном-"аварийщиком" поступили по судовым законам военного времени- его судили, приговорили к 7 годам лишения свободы, но направили в зону боевых действий на Черное море. Он начал с третьего помощника капитана судна, возившего десент в район Новороссийска. Судимость сняли, и в 1945 г. капитан Ман получил под свое командование трофейный красавец-теплоход "Украина", а в 1951- "Россия". Перевозил пассажиров между черноморскими курортами. В 1954 г. он стал членом коллегии Министерства морского флота. Вскоре началась подготовка к экспедиции в Антарктику, и опытного полярного капитана Мана назначили капитаном флагманского судна экспедиции - д/э "Обь". Затем были второй (1956-1957) и третий (1957-1958) рейсы "Оби" в Антарктику. Затем И.А. Ман командовал пассажирскими лайнерами на Черном море, но в 1966 и 1968 гг. снова побывал в Антарктике. По завещанию, его прах был захоронен в Антарктике. А на Дальнем Востоке под флагом России плавает мощный ледокол "Капитан Ман".

На фото: Капитан И.А. Ман и Е.М. Сузюмов на верхнем мостике "Оби" у берегов Антарктиды, январь 1956 г.



В войну через Атлантику. Штурман Штепенко

Александр Павлович Штепенко (1904-1972) — Герой Советского Союза, Главный штурман Полярной авиации Главсевморпути, полковник. С 1926 г. штурман Военно-Морского Флота, а с лета 1934 г. служил в Полярной авиации, летал в Арктике, выполнял ледовые разведки. В 1939 году окончил Курсы высшей подготовки штурманов при Военно-воздушной инженерной академии. Участник советско-финской войны 1939-40 годов. До войны Штепенко летал в экипаже Героя Советского Союза М.В. Водопьянова. И не было такого места на Севере, от Баренцева моря до побережья Аляски, где бы ни побывал этот экипаж. В 1941 г. они базировались в Игарке, там они и узнали о войне. На следующий же день на своей двухмоторной летающей лодке Водопьянов, Пусэп и Штепенко вылетели в Москву. 10 августа 1941 года отважный экипаж бомбил Берлин- авиация дальнего действия была сформирована на базе Полярной авиации Главсевморпути. Штепенко называли "навигационный бог". К концу апреля 1942 года он совершил 28 боевых вылетов на бомбардировку объектов в глубоком тылу противника, в том числе Берлина и Кёнигсберга.

В мае 1942 года он в качестве штурмана экипажа на бомбардировщике Пе-8 участвовал в выполнении правительственного задания по доставке советской делегации во главе с министром иностранных дел СССР В.М. Молотовым в США.

Маршрут был рискованным. Самолет прошел над линией фронта- и его не заметило ПВО противника. И зенитки не могли бы его достать- такими были наши самолеты. Ими, например, доставили в район Полюса "папанинцев". Потом шли над Северным морем и- без связи, по счислению- над Атлантикой. Промежуточные посадки были в Шотландии, Исландии и Канаде. Именно за этот беспрецедентный по трудности, смелости и дерзости перелет (успешно в оба конца) А.П. Штепенко получил звезду Героя.

Штурман Полярной авиации А.П. Штепенко
(справа). 1938 г. и он же после войны.





Два Героя Советского Союза, полярный летчик Э. Пусэп и штурман А. Штепенко, 1942 г.

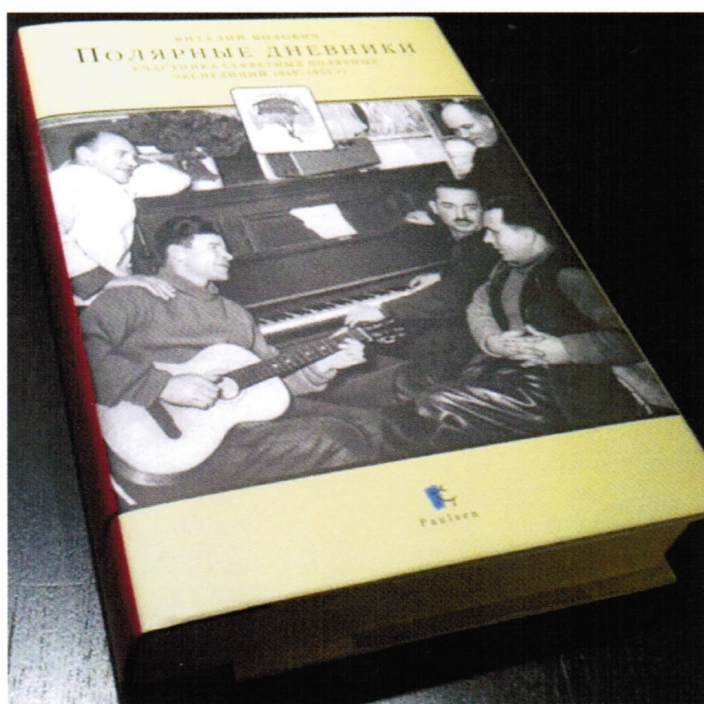
В своей книге "Записки штурмана" (1953), Штепенко так описывает свою работу: "Наконец, забравшись на высоту 6 000 метров, вырвались из холодного фронта с его мощными тучами и грозами. Мы вздохнули с облегчением и принялись за астрономию. По высоте Полярной звезды определили широту, по высоте Веги — долготу. Астрономические измерения проконтролировали по радиомаяку и радиопеленгатору и отметили на карте наше расчетное место..." И дальше — о трудности полета через Атлантику: "Последние сотни километров полета были самыми трудными. За этот день мы в сущности без отдыха покрыли расстояние 4 700 километров, пробыв в воздухе 16 часов. По сути дела, из Исландии мы прямо махнули в столицу Соединенных Штатов с маленькой паузой в Гуз-Бее".



После войны Штепенко участвовал в высокоширотных воздушных операциях Главсевморпути, в частности — вместе с Е.М. Сузюмовым в операции Север-4 (1949 г.). В отставку вышел в 1955 г. На фото: Операция Север-4, в штабной палатке в районе Северного Полюса, слева направо штурман Д.Н. Морозов, геофизик М.Е. Острекин и А.П. Штепенко.

Врач-экстремал Волович

Виталий Георгиевич Волович (1923-2013) - участник Великой Отечественной войны, полковник медицинской службы, доктор медицинских наук, профессор, основоположник медицины выживания в СССР. Действительный член Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, член Русского географического общества, член Союза журналистов России, почётный полярник, инструктор парашютного дела. Будучи курсантом Ленинградской Военно-медицинской академии им. С. М. Кирова, участвовал в обороне Ленинграда. По окончании академии в 1946 г. был распределен капитаном медицинской службы в десантные войска. Прыгал с парашютом- всего у него 175 прыжков. В 1949 г. был откомандирован в распоряжение Главсевморпути в качестве флагманского врача. Ему предстояло лечить участников экспедиций, но главное- при необходимости оказывать неотложную помощь экипажам самолётов в случае аварии или вынужденной посадки на дрейфующую льдину. В 1949 г. в ходе операции "Север-4" врач-десантник выполнил особо важное государственное задание: 9 мая он вместе с инструктором А. П. Медведевым приземлился с парашютом на Северный полюс. Участвовал также в операции «Север-5». В 1950-51 гг. работал врачом на дрейфующей станции СП-2, а годом позже- на станции СП-3. Затем занимался проблемами выживания лётчиков, а впоследствии и космонавтов после вынужденного приземления и приводнения. В 1960 году возглавил группу врачей-парашютистов для оказания медицинской помощи и медицинского обследования космонавтов на месте приземления. Лично проводил медицинское обследование Юрия Гагарина и других космонавтов. Волович был исследователь-экстремал, под его руководством и непосредственном участии было проведено свыше 40 экспедиций в Арктику, Заполярье, тайгу, пустыни, горы. Он проводил тренировочные занятия с космонавтами по выживанию, испытывал спецснаряжение в джунглях и тропической зоне океанов. В одной из своих статей-воспоминаний об операции "Север-4" Волович пишет: "Меня пригласили в штабную палатку... У края стола пристроился помощник начальника экспедиции по оперативным вопросам Евгений Матвеевич Сузюмов. Он что-то быстро записывал в "амбарную книгу". К Сузюмову я испытывал особую дружескую симпатию и, кажется, это было взаимно". Помимо многочисленных научных публикаций, Волович опубликовал ряд книг-воспоминаний. Те, что связаны с Арктикой, в 2010 г. вышли отдельной книгой под говорящим названием "Полярные дневники участника секретных полярных экспедиций 1949-1955 гг."



За пианино В.Г. Волович. Пианино по просьбе полярников доставили на дрейфующую станцию самолетом. Волович и Медведев на Полюсе.



От Испании до Северного Полюса. Генерал Кузнецов

Александр Алексеевич Кузнецов (1904-1966) - морской летчик, командующий ВВС Северного флота, начальник Главного управления Севморпути, генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза. В Военно-Морском Флоте с 1923 года. В 1927 году окончил Военно-морское училище, в 1932 году – школу морских лётчиков ВВС. Воевал в Испании, участвовал в советско-финской войне 1939-1940 годов. В 1938-1939 годах – начальник штаба ВВС Краснознамённого Балтийского флота. С ноября 1939 года - командующий ВВС Северного флота. Участник Великой Отечественной войны - он совершил 70 боевых вылетов на английском истребителе "Харрикейн". Уже в июле 1941 г. англичане доставили на семи транспортных судах 15 истребителей и другой стратегический груз. С самолетами прибыло примерно 550 человек, в том числе более 30 летчиков. На первых порах англичане прикрыли от немцев небо над Мурманском. Всего с момента первого боевого вылета 11.09.1941г. до даты своего отъезда 18.10.1941г. британцы одержали 15 побед в небе советского Заполярья, потеряв один самолет и одного летчика.

С января 1943 года Кузнецов - на Тихоокеанском флоте, затем на преподавательской работе. С сентября 1946 года генерал-майор А.А. Кузнецов - первый заместитель начальника, с 1948 по 1953 годы – начальник Главсевморпути. Отличился при проведении высокоширотных воздушных экспедиций 1948-1949 годов, когда и стал Героем Советского Союза. Далее - командующий ВВС 4-го ВМФ, старший военный советник командующего авиацией ВМФ Китайской Народной Республики, по возвращении на Родину – сотрудник научно-исследовательской группы при Главнокомандующем ВМФ СССР. С августа 1959 года генерал-лейтенант авиации А.А. Кузнецов – в запасе.



Командующий ВВС Северного флота генерал-майор Кузнецов дает прикурить командиру 151-го британского авиакрыла полковнику Генри Рэмсботтому-Ишервуду, Ваенга, 1941 г.

Воздушная высокоширотная экспедиция "Север-4", май 1949 г., в районе Северного полюса.

Начальник Главсевморпути и начальник экспедиции А.А. Кузнецов (справа), Е.М. Сузюмов, М.Е. Острекин и А.П. Штепенко. Именно этот эпизод описал врач-парашютист В.Г. Волович: "Меня пригласили в штабную палатку... У края стола пристроился помощник начальника экспедиции по оперативным вопросам Евгений Матвеевич Сузюмов..."



Трагедия "Челюскина" и "комендант ледового лагеря" Погосов

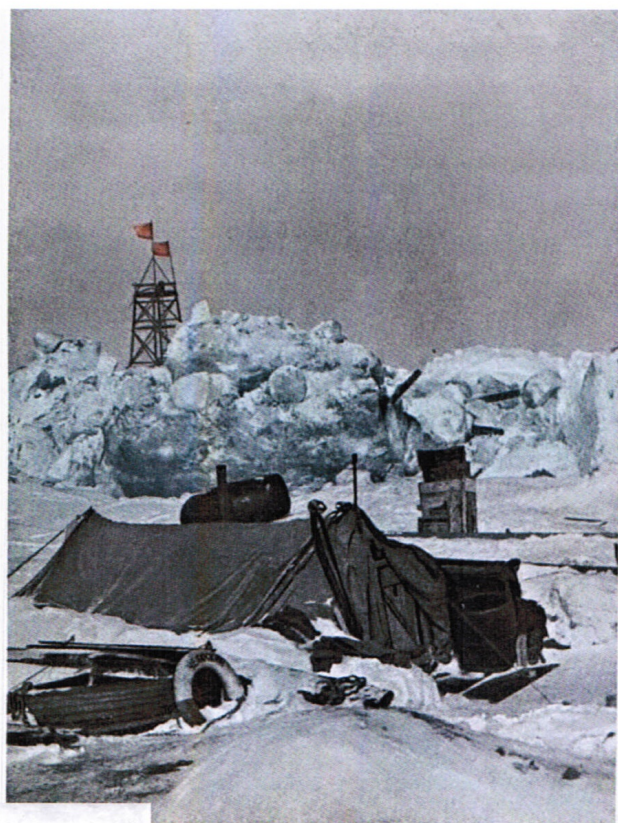
Александр Ервандович Погосов (1908- нач. 1990-х), штурман полярной авиации, участник похода новейшего парохода "Челюскин" по Северному морскому пути на восток с задачей повторить подвиг "А. Сибирякова" и пройти Севморпуть за одну навигацию. Рейс был обречен на трагедию парохода и героизм людей. Капитан Воронин, видя ненадежность судна, отказался им командовать, но его заставили. Судно вышло из Мурманска только 2 августа 1933 г., очень поздно для Арктики, что и привело к трагедии. Руководил экспедицией О.Ю. Шмидт. Среди пассажиров была группа зимовщиков, направлявшихся на о. Врангель, и среди них механик А. Погосов. В Чукотском море пароход встретился со сплошными льдами и 23 сентября был полностью заблокирован в районе места прошлогодней (1932 г.) аварии парохода «Александр Сибиряков», трагедия которого, как оказалось, ничему не научила Шмидта. «Челюскин» дрейфовал в течение почти пяти месяцев. Льды сначала вынесли его в Берингов пролив, как и "Сибирякова", однако затем увлекли назад, в Северный Ледовитый океан. 13 февраля 1934 года «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. Опасаясь подобного исхода, экипаж и пассажиры заранее выгрузили на лед большую часть груза. На льду были построены бревенчатый барак, кухня, сигнальная вышка и аэродром. Натянуты палатки. В результате катастрофы в ледовом лагере оказалось 104 человека; один человек погиб. В пути, в Карском море, на судне родился ребенок- девочку назвали Кариной. Радисту экспедиции виртуозу-коротковолновому (и будущему "папанинцу") Э.Т. Кренкелю удалось сообщить о трагедии на Большую Землю. Два месяца ледовый "лагерь Шмидта" в условиях полярной ночи жил в ожидании помощи. В Москве было принято решение вывозить людей самолетами. Погосов принял на себя обязанности "коменданта ледового аэродрома". Постоянно двигались льды, шёл снег. Несмотря на это, было подготовлено 13 площадок для принятия самолётов, но многие "аэродромы" уничтожались льдами буквально за несколько часов. А потом Погосов принимал и отправлял самолеты. В последние минуты существования «лагеря Шмидта» пришлось ему отбивать деревянной кувалдой лыжи самолета, прилипшие к снегу. Отбил, раскачал и подтолкнул машину, и на ходу вскочил в тесную кабину. «Так что самыми последними по льдине прошли именно мои ноги!»- с гордостью говорил Погосов. Это было 13 апреля 1934 г. Лётчики, снявшие челюскинцев со льдины, стали первыми Героями Советского Союза- трагедия сотни была превращена в праздник всего народа.



По возвращении на Родину А.Е. Погосов сам о себе написал так: "Мне 26 лет. Я нашел свое призвание. Меня очень радует во всей челюскинской истории то, что, испытав все трудности работы на Севере (зимовку, жизнь на льду), я проверил себя в достаточной мере и вижу, что мое призвание — работать в Арктике. И это несмотря на то, что я южанин".



"Челюскин" во льдах и
"лагерь Шмидта"



Один из ледовых
аэродромов Погосова,
1934 г.

Ниже: Е.М. Сузюмов и
А.Е. Погосов, 1975 г.

После челюскинской эпопеи Погосов стал штурманом Полярной авиации. Во время войны он был в штабе Папанина, где они и сдружились с Е. Сузюмовым. Летал на ледовую разведку над Белым морем, помогал караванам судов с ленд-лизскими грузами пройти сквозь льды в архангельский порт. Свою дочь он назвал Кариной в честь той девочки, которая родилась на "Челюскине" в Карском море. Последние годы работал авиадиспетчером на подмосковных аэродромах.



"Папанинцы" Ширшов, Федоров и Кренкель

И.Д. Папанин и его спутники по работе на первой дрейфующей станции "Северный полюс" гидробиолог Петр Петрович Ширшов (1905-1953), метеоролог и геофизик Евгений Константинович Федоров (1910-1981) и радист Эрнст Теодорович Кренкель (1903-1971) всегда держались вместе, в какие бы ситуации их не поставила жизнь. На дрейфующей льдине они провели 274 дня. Высадка экспедиции на лёд состоялась 21 мая 1937 года, а официальное открытие «СП» - 6 июня 1937 года (вблизи Северного полюса), когда льдину покинули самолёты, доставившие полярников и оборудование.

Через 9 месяцев дрейфа льдина была вынесена на юг, в Гренландское море- она проплыла более 2000 км. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Мурман» сняли четвёрку зимовщиков 19 февраля 1938 года за 70-й широтой, в нескольких десятках километров от берегов Гренландии, когда от льдины остался совсем небольшой обломок, покрытый водой. Стали их искать поздно, нашли не сразу, и перспектива погибнуть была довольно реальной. За это на торжественном приеме в Кремле по поводу возвращения "папанинцев" Сталин отчитал Шмидта, вокруг которого сразу образовалась пустота - процессы 1937 г. были всем слишком памятли. Научные результаты, полученные в уникальном дрейфе, были представлены Общему Собранию АН СССР 6 марта 1938 года. Всем участникам экспедиции были присвоены учёные степени докторов географических наук, Ширшов стал академиком, а Федоров- член-корр. академии. За выдающийся подвиг в деле освоения Арктики троим полярникам было присвоено звание Героя Советского Союза (Папанин получил второго Героя раньше, за высадку экспедиции на льдину). Также это звание было присвоено лётчикам, доставившим экспедицию на Северный полюс. Во время войны вся четверка была на высоких ответственных должностях, а вскоре после нее сняты с них- Сталин (якобы) сказал так: "Они стали слишком заметны".

П.П. Ширшов был уже опытным полярным исследователем. Он работал на Кольском п-ве, на Новой Земле, участвовал в рейсах "А. Сибирякова" (1932) и "Челюскина" (1933-34). После работ на льдине стал директором НИИ Арктики, зам. начальника Главсевморпути, а в войну еще и уполномоченным ГКО. В 1942-48 гг.- народный комиссар, затем министр морского флота СССР. Как министр, после войны сумел получить для своего будущего института, по репарации, немецкое торговое судно, ставшее позже знаменитым НИС "Витязь".



Одним из основных направлений его деятельности как министра стало воссоздание кадрового состава советского флота. Последние годы его жизни были трагичны. Была арестована его горячо любимая жена, покончившая с собой в лагере, сам он был близок к самоубийству... В 1948 г. был снят с должности министра и назначен в аппарат НКВД личным советником Л.П. Берии. По ряду свидетельств, там он чувствовал себя совершенно потерянным. С 1946 года и до своей смерти (от рака) Ширшов был также одним из организаторов и первым директором Ин-та океанологии АН СССР, который сейчас носит его имя. Именно он пригласил на работу в институт опального И.Д. Папанина на более чем скромную должность зам. директора по экспедициям, а тот порекомендовал Е.М. Сузюмова в качестве ученого секретаря института- в 1983 г. он написал книжку о Ширшове "Курс- океан".

Е.К. Федоров окончил физический факультет ЛГУ по специальности "геофизика" и был направлен во ВНИИ Арктики, который являлся штабом советского национального комитета 2-го Международного полярного года (1932-33). В числе других молодых специалистов был направлен на полярную станцию в б. Тихая на Земле Франца-Иосифа, начальником которой был И.Д. Папанин. В 1934 г. расширялась полярная станция на мысе Челюскин на п-ове Таймыр. Начальником был И.Д. Папанин, который пригласил Федорова. Таким был путь, в результате которого Федоров стал "папанинцем". На льдине он вел регулярные магнитные и гравиметрические измерения, определял астрономическим способом координаты дрейфующей станции, помогал товарищам в других трудоемких наблюдениях. После дрейфа был избран членом-корреспондентом АН СССР. В 1939 г. возглавлял НИИ Арктики, но вскоре был переведен в Москву на пост начальника Главного управления Гидрометеорологической службы при Совнаркоме СССР. Во время войны Федоров был главным метеорологом Советской Армии. Закончил войну в звании генерал-лейтенанта, а после нее вновь возглавил Гидрометеослужбу страны.

В августе 1947 г. по ложному доносу был снят с должности, разжалован в рядовые и предан суду чести за «антипатриотические и антигосударственные поступки». Федоров берется за восстановление Эльбрусской комплексной высокогорной станции. Но с 1956 г., после смерти Сталина, он директор Ин-та прикладной геофизики в Москве. В 1960 г. становится академиком и Главным ученым секретарем АН СССР. А в 1962 г. возглавляет Гидрометеослужбу страны, которую он буквально преобразил. В частности, была создана система метеорологических спутников Земли, стали широко применяться метеоракеты. Он расширил морские работы, для чего был построен большой исследовательский флот. Осуществлялась кооперация с Академией наук и отделом морских экспедиций Папанина. Исследования проводились по всему земному шару по национальным и международным научным программам по широкому комплексу дисциплин, в том числе по ракетному зондированию верхней атмосферы и тропосферы. В 1974 г. в СССР случился сильный неурожай, в нем обвинили Гидрометеослужбу, Федорова отстранили от руководства и отправили директором Ин-та прикладной геофизики.

Помимо научной работы, Е.К. Федоров вел огромную общественную работу как председатель Советского комитета защиты мира, глава делегации на первой Всемирной конференции по климату, участвовал в переговорах по прекращению ядерных испытаний, в 1980 г. в составе делегации СССР на 35 сессии Генеральной Ассамблеи ООН сделал доклад об исторической ответственности государств за сохранение природы Земли, и многое другое.

Деятельности
Е.К. Федорова хватило бы
на несколько жизней, а он
всё вместил в одну.



Э.Т. Кренкель - профессиональный радист, работал на судах Главсевморпути, таких как "Таймыр" (1928 г.), «Георгий Седов» (1929), на дирижабле «Граф Цеппелин» (1931), «А. Сибиряков» (1932), «Челюскин» (1933—1934). После гибели «Челюскина» обеспечивал радиосвязь ледового лагеря О. Ю. Шмидта с материком. Зимовал на многих полярных станциях. В 1937-38 гг. был радистом первой дрейфующей станции «Северный полюс». По возвращении был назначен начальником Управления полярных станций и связи Главсевморпути. В годы Великой Отечественной войны подполковник Кренкель был заместителем начальника Главсевморпути. Руководил работой Управления, находясь в Красноярске. Отвечал также за радиосвязь вдоль маршрута «Алсиб», по которому с октября 1942 по октябрь 1945 года перегоняли с Аляски в Красноярск американские самолёты, поставляемые по ленд-лизу. В 1948 г., как и другие "папанинцы", был освобождён от должности, ему было запрещено выезжать на зимовки в Арктику. До 1951 г. работал директором радиозавода Министерства электропромышленности СССР, затем начальником лаборатории автоматических радиометеорологических станций НИИ гидрометеорологического приборостроения Главного управления гидрометеорологической службы СССР. Создание автоматических метеостанций, размещаемых в труднодоступных районах, позволило значительно сгустить сеть наблюдений за погодой. В 1969 г. был назначен директором этого института.

12 января 1930 года установил мировой рекорд дальности радиосвязи, осуществив связь между диаметрально противоположными районами земного шара: полярной станции Бухта Тихая (архипелаг Земля Франца-Иосифа) и антарктической базой Литл-Америка первой экспедиции Бэрда, находившейся на шельфовом леднике Росса. Был первым председателем Совета Центрального радиоклуба СССР, первым председателем Федерации радиоспорта СССР и т.д.

О том, как держались вместе «папанинцы», есть рассказ начальника Дальневосточного пароходства А.А. Афанасьева: перед самым Новым Годом в Кремле у Сталина завершалось совещание. «Сталин посмотрел на часы. Стрелка показывала без 10 минут полночь... Мы с Папаниным задержались, и здорово. А ехать нужно было за город, на дачу Ширшова... Нас там ожидали жены. Несмотря на просьбы жены Ширшова сесть за стол, без своего руководителя Папанина Ширшов, Федоров и Кренкель сесть категорически отказывались. Все нервничали. Прибыли мы только в пять утра... (нам сказали, что) все прислушивались, гадали, а вернемся ли мы вообще от Сталина?..» Далее Афанасьев пишет: "в стране завелась плесень, расцвели доносы, и это поощрялось..." На фото слева Э.Т. Кренкель на льдине.



Начальник "Алсиба" летчик Мазурук

Илья Павлович Мазурук (1906-1989) генерал-майор авиации, Герой Советского Союза, военный и гражданский летчик. С 1932 командир отряда ГВФ на Дальнем Востоке. С 1936 - в Полярной авиации. В 1937 в качестве командира самолёта ТБ-3 участвовал в высадке первой дрейфующей научной станции "Северный полюс", за что и получил звезду Героя.



В 1938-1947 – начальник Управления Полярной авиации Главсевморпути. Участник советско-финской войны 1939-1940 и Великой Отечественной войны: с июля 1941 – командир авиационной группы ВВС Северного флота. С 1942 г. руководил перегоночной трассой с Аляски в СССР (Красноярск) для поставок по ленд-лизу американских самолётов. Острая необходимость в воздушном маршруте возникла после гибели морского конвоя PQ-17 в Баренцевом море. Для минимизации потерь было налажено авиасообщение из США в СССР через Дальний Восток и Сибирь. Мазурук как-то сказал: «Американцы говорили, что по этой трассе могут летать либо сумасшедшие и самоубийцы, либо русские». Через воздушную трассу "Алсиб" СССР получил более 8000 американских самолётов, было перевезено почти 19 тыс тонн груза.

Работая в Главсевморпути, Мазурук совершил 254 полёта на дрейфующие станции. В 1955-1956 участвовал в Первой комплексной экспедиции АН СССР в Антарктику как командир лётного отряда.

Характеризуя прежде всего военный период жизни Е.М. Сузюмова, И.П. Мазурук писал: "Евгений Матвеевич в годы Великой Отечественной войны провел очень большую работу. На его плечи ложилась работа по организации доставки «лендлизингового» вооружения, которое прибывало с кораблями в Мурманск. Это была очень напряженная работа и очень трудное время... Надо было все учесть. И все это делал И.Д. Папанин с величайшей помощью и организаторскими способностями Сузюмова. Это был весьма существенный вклад в Победу — и в годы войны, и в восстановлении народного хозяйства. И все это собиралось в великолепной фигуре Евгения Матвеевича...".



Первый над Чукоткой. Летчик Каминский.

Михаил Николаевич Каминский (1905-1982)- лётчик-испытатель и полярный лётчик. Летал над Северным и Южным полюсами, провел долгую полярную ночь на дрейфующей станции «СП-5» (1955-1956), участвовал в двух антарктических экспедициях (1956-57). Но начал он с крайнего северо-востока страны: после армейской службы с 1935 по 1939 годы возил пассажиров и грузы на Чукотке, проводил изыскания воздушной трассы по глухим местам северного побережья, бывало, спасал унесенных в море чукотских рыбаков и охотников. В марте-апреле 1941 года Каминский - второй пилот в блестящей воздушной экспедиции И.И. Черевичного в район "Полюса недоступности" в Северном Ледовитом океане, куда еще не долетал ни один самолет. Участник Великой Отечественной войны. Сначала нёс сторожевую службу в западном секторе Арктики, проводил корабли в условиях блокады Карского моря немецкими подводными лодками. С начала 1943 года и до конца войны - в составе авиации дальнего действия: командир большого четырехмоторного ночного бомбардировщика «Пе-8». Потом вернулся в Арктику, исследовал "белые пятна" на карте Заполярья, участвовал в первых высокоширотных экспедициях в приполюсном районе. На СП-5 вел ледовую разведку, изучал атмосферу над океаном и иногда улетал в сторону от станции для выполнения океанографических исследований. В антарктических экспедициях за два сезона на своем Ан-2 снял для нанесения на карты более пяти тысяч километров наименее исследованного побережья этого материка. Летал и в район Южного полюса. Оставил яркие воспоминания об арктических исследователях, морях и авиаторах.

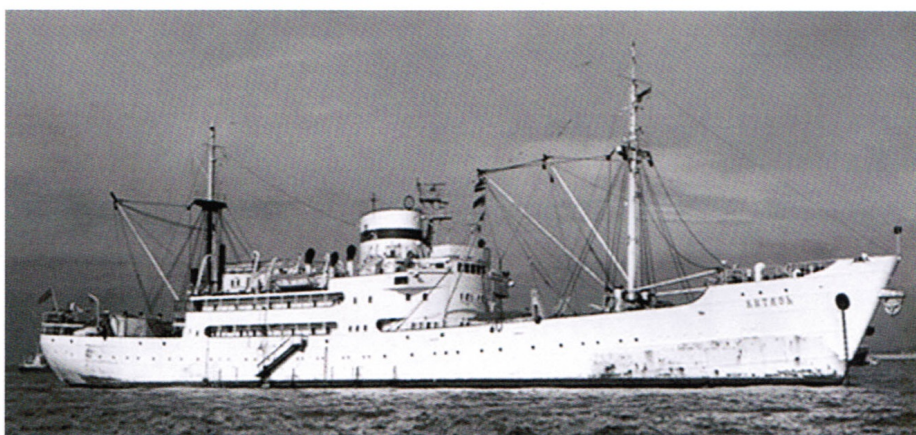
Что современный читатель знает о Главсевморпути? Может быть, только то, что эта организация исследовала Северный Ледовитый океан? Нет, не только- это был могущественный "хозяин" всего Севера страны. Каминский зримо описал ее в нескольких строках, и только одно территориальное подразделение, в составе которого он сам тогда работал: "На Чукотке действовали восемь полярных станций, две культбазы, несколько геологических экспедиций, морской порт, наша авиационная группа,.. колония на о-ве Врангеля. Кроме того, в Анадыре был Чукотский трест, объединяющий рыбоконсервный комбинат, оленесовхоз, угольные копи и торговую контору. Перечисленные предприятия подчинялись различным управлениям Главсевморпути, которые находились в Москве" (М. Каминский "Своими руками", 1977). И так было по всему Северу. Эту книгу Каминский подарил Е.М. Сузюмову со следующей дарственной надписью: «Е.М. Сузюмову, моему современнику, выдавшему высокие широты Севера и Юга, скромному и обаятельному, оставившему добрый след на Земле и в судьбах многих товарищей, беззаветному труженику и обаятельному человеку- на добрую память с глубоким уважением и любовью от автора. 20/12/1977». Нужно сказать, что книг, подаренных авторами, было в библиотеке Сузюмова очень много- чуть не все, писавшие о Севере и Юге, дарили ему свои книги. На фото: летчик Каминский на Чукотке. Его Ан-2 на льду Антарктиды.



Из было трое- ближайших молодых друзей Е.М. Сузюмова: А.В. Живаго, А.П. Лисицын и Г.Б. Удинцев

1. Эпоха «Витязя», эхолоты и «эпоха Удинцева»

В 1946 г. тогдашний министр морского флота, академик и «папанинец» П.П. Ширшов добился преобразования довоенной Лаборатории океанологии в Институт океанологии АН СССР. Институту предписывалось в первую очередь заняться изучением дальневосточных морей, научных сведений о которых было немного. По репарации для института было получено немецкое торговое судно, которое было переоборудовано в научно-исследовательское- «Витязь». Его портом приписки стал Владивосток, откуда оно выходило в рейсы и где проходило дооборудование, в частности, монтировался новый прибор- отечественный глубоководный эхолот, измерявший глубины до 5000 м. Занимался этим студент, потом аспирант географического ф-та МГУ, участник Великой Отечественной войны, штурман Авиации Дальнего Действия Глеб Борисович Удинцев (1923-2017). По его собственным словам, он, устанавливая эхолот, проводил на днище «Витязя» во Владивостоке времени больше, чем на факультете МГУ. Если в целом годы 1949-1979 в мировой океанологии называют эпохой «Витязя», то время широкомасштабных работ по изучению рельефа дна океана можно назвать «эпохой Удинцева»- он посвятил этому всю жизнь и был по-настоящему известен и уважаем на международном уровне. Он- доктор географических наук, профессор, член-корреспондент АН СССР, автор более 400 научных работ, в том числе 15 книг, многочисленных карт, участник создания «Атласа океанов» и международной Генеральной батиметрической карты океанов ЮНЕСКО, инициатор и руководитель создания серии международных геолого-геофизических атласов океанов- Индийского (1975), Атлантического (1980) и Тихого (2003), объединивших усилия большого международного авторского коллектива. Участник более чем 50 морских экспедиций практически по всему Мировому океану, он сделал много географических открытий: глубоководный желоб «Витязя» в Тихоокеанском кольце, подводные хребты и возвышенности Ширшова, Шатского, Обручева, Академии наук, зоны разломов «Витязя», Курчатова, множество подводных гор. Отмечая его вклад в исследование океанов, Международная комиссия ЮНЕСКО назвала именем Удинцева открытый в Тихом океане гигантский разлом дна, протягивающийся от Новой Зеландии до Антарктиды на расстояние более 5 тысяч км. Он первым измерил глубину Марианской впадины (11022 м) и многих других желобов Тихого океана. Участвовал в исследованиях дна Индийского океана, о котором говорили, что его дно известно хуже, чем поверхность Луны. Его «перу» принадлежит первая в мире достаточно подробная карта рельефа дна Тихого океана. Ее публикация в 1963 г. стала важным событием в познании Земли. В Институте океанологии Г.Б. Удинцев прошел все ступени от рабочего до профессора, заведующего отделом геофизики и тектоники дна океанов. Создавал морские направления исследований в ряде институтов АН СССР. Глубоко уважая его научный опыт, Удинцева часто приглашали в экспедиции и институты других стран.



2. Антарктика, морская геология и "эпоха Лисицына".

После 2-й Мировой войны Международный Совет научных союзов (МСНС) назначил 1957-58 гг. Международным годом исследований нашей планеты геофизическими методами (МГГ). Одной из новых географических областей было предложено избрать Антарктиду, организовав там систему научных станций. Некоторые страны уже вели там периодические наблюдения, и еще большее число стран заявляло о принадлежности им разных частей Антарктиды. СССР в качестве первооткрывателя шестого материка (в 1820 г.) заявил протест. Начались длительные дипломатические переговоры, завершившиеся в 1959 г. подписанием "Договора об Антарктике". Он объявил этот материк всеобщим достоянием и зоной, свободной от вооружений, в т.ч. от ядерного оружия. В 1955 г. было принято правительственное решение об участии в МГГ. Вопрос об Антарктиде обсуждался особо: нужно было подтвердить давнее открытие шестого материка современным интересом к нему. Для этого в Отделе морских экспедиционных работ Президиума АН СССР, вокруг И.Д. Папанина (как потенциального руководителя экспедиции) образовалась неформальная команда ученых, которые начали планировать работы. Работа в Антарктике сулила массу научных открытий. Папанин вспоминает: "В группу на общественных началах, как теперь говорят, пришли те, кого волновали вопросы изучения Антарктики. На каждом заседании инициативной группы велись жаркие дискуссии... Е.М. Сузюмов координировал деятельность групп, которые занимались отдельными разделами программы..." Вся оргработа на этом этапе легла на его плечи.

Было понятно, что сбором научной информации в море и на суше придется заниматься молодым специалистам. Так, начальником геологического отряда на "Оби" был назначен Александр Петрович Лисицын (1923-2020). Сейчас он известен как крупнейший специалист в области морского осадкообразования, доктор геолого-минералогических наук, академик РАН, заведовал лабораторией физико-геологических исследований Института океанологии. Им разработаны новые направления в науке: учение о взвеси в океане, биодифференциации вещества, о закономерностях осадочного процесса, лавинной и ледовой седиментации; установлено решающее значение микроорганизмов на всех этапах осадкообразования. Основоположник палеоокеанологии. Был членом Научного комитета по проблемам Мирового океана, Национального комитета Российских геологов, членом редакционных советов журналов "Океанология" и "Арктика", членом Литологического комитета РАН. Лауреат Госпремий (1971, 1977) и международной премии им. Ф. Шепарда (1968) и т.д. В морской геологии это действительно была "эпоха Лисицына" и не только в национальном, но и в международном масштабе. Но всё это еще у него впереди.



После школы (как раз началась война) он был призван в армию, учился на штурмана Авиации Дальнего Действия, перегонял самолеты с авиазаводов на фронт, был послан на трассу Аляска-Сибирь (Алсиб) для участия в перегоне поставляемых по ленд-лизу самолетов из США в СССР (трасса заканчивалась в Красноярске). После войны закончил в 1950 г. Московский геолого-разведочный ин-т. В 1949 г. поступил на работу в Ин-т океанологии. Начиная с 1-го рейса НИС "Витязь" (1950) в Охотское море, принимал участие более чем в 30 экспедициях во все части Мирового океана. В двух первых рейсах "Оби" в Антарктику возглавлял морской геологический отряд. При подготовке к экспедиции и в ее ходе они и познакомились, и сдружились с Е.М. Сузюмовым на всю жизнь.

3. Южный океан. Доктор Живаго.

Послевоенные поколения школьников прекрасно знали, что на Земле есть 6 материков и 4 океана. Но в 2000 году государства-члены Международной гидрографической организации приняли решение выделять Южный океан как самостоятельный пятый океан, соединяющий в себе южные части Атлантического, Индийского и Тихого океанов, в пределах, ограниченных с севера 60-й параллелью южной широты. Теперь в учебниках пишут, что на Земле есть 5 океанов. Однако, Александр Васильевич Живаго (1914-2009), крупный исследователь рельефа дна океана (геоморфолог), доктор географических наук (1971), много лет проработавший в Ин-те географии АН СССР и в Ин-те океанологии, уже давно называл приантарктические воды Южным океаном. А.В. Живаго закончил географический ф-т МГУ в 1937 г. Научную деятельность начал в 1938 г. когда принял участие в полевых работах Ин-та географии. В период Великой Отечественной войны работал в Комиссии оборонных работ АН СССР. Одна из таких работ была выполнена в 1942-1943 годах непосредственно на флоте и посвящена гидрографическому обеспечению операций в прибрежной полосе Чёрного моря (для целей высадки десантов). В 1949 году принял участие в первой экспедиции судна "Витязь", потом и в других рейсах. Работал и на других судах в течение более 50 лет. В частности, участвовал в трех первых экспедициях в Антарктику на д/э "Обь" (1955-58), занимался исследованием рельефа дна. На его счету - 22 морские экспедиции в различные части Мирового океана. Составил карту рельефа дна Южного океана. В 1971 году за работы в Антарктике и участие в составлении двухтомного Атласа Антарктики ему была присуждена Государственная премия. Заслуженный деятель науки (1998). Цикл работ А.В. Живаго в 1970 - 1980 гг. был посвящен геоморфологическим аспектам тектоники литосферных плит. В 1980 году закончил составление трех листов тектонической карты Тихого океана, вошедших в опубликованную в 1981 году "Международную тектоническую карту мира". Вел курсы геоморфологии в Институте геодезии, аэрофотосъемки и картографии, руководил работой аспирантов. Профессор (1991) по специальности "Геология океанов и морей", Почетный академик Российской академии естественных наук (1994) по специальности "Океанология". Почетный полярник (1994).

Всего А.В. Живаго опубликовал свыше 200 научных трудов, он участник многих международных программ, конгрессов и конференций. Был членом Консультативного совета Международной ассоциации геоморфологов, членом редколлегий «Атласа океанов» и «Атласа Антарктики», и т.д.

А.В. Живаго происходит из старинной стрелецкой, потом купеческой семьи.

Происхождение фамилии связывают с далеким предком XVI в., тяжело раненым в сражении, но оставшимся в живых - "живаго". С героем известного романа Пастернака "Доктор Живаго" совпадение случайное - разве что Пастернак, как пишет, хотел этим сказать, что несмотря на все перипетии, "жизнь продолжается".

А.В. Живаго в эхолотной лаборатории, НИС "Дм. Менделеев", 1979 г.



Его называли "последний из могикан".

Профессор Мамаев

Олег Иванович Мамаев (1925-1994) - океанолог, профессор (1978), заведующий кафедрой океанологии географического ф-та МГУ, сотрудник Секретариата ЮНЕСКО (1969-1977). Его при жизни называли "последним из могикан" классической океанографии. Доктор географических наук, широко известный в отечественных и зарубежных научных кругах, автор восьми научных монографий, около сотни статей и многих докладов, он занимался фундаментальными вопросами движения вод в Мировом океане, совмещая натурные данные, полученные в экспедициях, с глубокими теоретическими разработками.

В 1942-46 годах служил в Советской Армии на Дальнем Востоке, участвовал в войне с Японией. В 1946 году откомандирован в Москву, где продолжал службу в Военной академии бронетанковых и моторизованных войск. В 1948 г. поступил на заочное отделение географического факультета МГУ. В 1950 г. был демобилизован и перешел на очное отделение. В студенческие годы принимал участие в экспедициях на Черном и Северном морях. В 1953 г. окончил с отличием кафедру океанологии (в первом выпуске после создания кафедры на географическом факультете) и получил должность ассистента кафедры. Потом защитил кандидатскую диссертацию, стал доцентом.

Мамаев очень активно участвовал в морских экспедициях - в 1953-54 гг. на «Витязе» в Беринговом море и северной части Тихого океана, начиная с 1957 г. - во многих рейсах специально построенного для океанологических исследований НИС «Михаил Ломоносов» в Атлантическом океане, но работал и на других судах и в других океанах.

С 1969 по 1977 гг. О. И. Мамаев работал в Секретариате ЮНЕСКО (Париж) как заместитель Секретаря Межправительственной океанографической комиссии (МОК) по региональным программам. На этом посту принимал участие в разработке планов, организации и проведении международных исследований в Тихом океане, в Карибском море, в Атлантике, Средиземном море, в Южном океане. Открыл ряд региональных центров МОК. Активно привлекал к работам Академию наук - так сложился их деловой, а потом и дружеский тандем с Е.М. Сузюмовым. Его деятельность в МОК была столь высоко оценена руководством этой организации, что к профессору Мамаеву в последующие годы многократно обращались по разным вопросам океанологических исследований и включали в состав многих международных комиссий и экспертных групп.



Научные интересы О. И. Мамаева лежали в области теории и практики расчёта морских течений, перемешивания и трансформации водных масс, термодинамики и состояния морской воды. Мамаев - соавтор новой шкалы практической солёности (1978) и нового уравнения состояния морской воды (1980). На их основе созданы новые Международные океанографические таблицы (1987 г.). В последние годы его увлекли проблемы Черного моря, в результате чего было опубликовано несколько интересных статей, а кроме того прочитана серия специальных докладов в океанологических учреждениях Великобритании, США, Канады и Турции. Его труды весомы и долго останутся интересными для следующих поколений.

Фото: О.И. Мамаев. Париж, 1988 г.

О Евгении Сузюмове:

Награжден 7-ю орденами (Отечественной войны II степени (два ордена), Красной звезды, Знак почета (три ордена), Трудового красного знамени) и 14-ю медалями. Имел ряд ведомственных наград, таких как знак «Почетный полярник», «Ветеран Северного флота» и др.

Общественная деятельность в послевоенный период:

Зам. председателя Советского национального Тихоокеанского комитета, Председатель национальной комиссии морской истории Национального комитета историков, Вице-президент общества дружбы «СССР-Австралия» Союза обществ дружбы с зарубежными странами, Председатель комиссии по печати по наукам о Земле Всесоюзного общества «Знание», Ученый секретарь Секции геологии и географии Комитета по Ленинским и Государственным премиям СССР, Член бюро Межведомственной комиссии по изучению Антарктики, Член Океанографической комиссии АН СССР, Член бюро комиссии писателей-маринистов при Союзе писателей СССР, Член редакционного совета географической редакции Издательства «Мысль», Почетный иностранный член Географического о-ва США.

Основные публикации:

Новые советские исследования и открытия в Центральной Арктике (брошюра). «Знание», М.: 1954; К шестому матерiku. «Географгиз», М.: 1958 (в переводах издана в ГДР в 1958 г. и в Румынии в 1959 г.); Жизнь, отданная Антарктиде. «Географгиз», М.: 1960 (в переводе издана в Австралии в 1968 г.); По островам Полинезии (брошюра). «Знание», М.: 1963; Подвиг «Сибирякова». «Воениздат», М.: 1963; Покоритель нехоженных земель. «Мысль», М.: 1967; Новые корабли науки (в соавторстве с С.И. Ушаковым) (брошюра). «Знание», М.: 1963; Дуглас Моусон и Антарктика. «Гидрометеиздат», М.: 1970; Тихоокеанским маршрутом. «Мысль», М.: 1980; Четверо отважных. «Просвещение», М.: 1981; Курс- океан. «Мысль», М.: 1983; Имена географов и путешественников на карте (брошюра). «Мысль», М.: 1984; Открывая тайны океана (в соавторстве с М.И. Ципорухой). «Знание», М.: 1991. Кроме того, им опубликовано порядка 200 статей в сборниках, журналах, газетах.



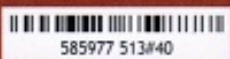
Настенное панно у здания школы.
г. Сердобск Пензенской обл., 2022 г.

Общественное признание, экспозиции и архивы

Е.М. Сузюмов почетный гражданин г. Нижний Ломов. В 2003 г. на доме, где он жил вплоть до 1923 года, установлена мемориальная доска. В 2010 г. мэрия г. Нижний Ломов приняла решение назвать именем Сузюмова одну из новых улиц города. В Пензе, в микрорайоне Заря, появилась ул. Сузюмова, а на школе №4, которую он закончил- мемориальная доска. Экспозиции, посвященные его жизни и деятельности, имеются в Городском историко-краеведческом музее г. Полярный Мурманской области, Городском музее г. Нижний Ломов, Пензенском музее русских экспедиций. Архивы Е.М. Сузюмова находятся в Российском Государственном архиве экономики (РГАЭ), отдел личных фондов, ф.627 оп.1 д.171 (в Москве), а также в музее Мирового океана (Калининград).

В этой брошюре рассказано о двух десятках соотечественников- людях ответственных, увлеченных. Их дела достойны восхищения. Многие были первопроходцами на крайнем Севере и крайнем Юге. Но они, несмотря на высокие ордена и медали, звания и должности, не считали свой труд героизмом. Они были защитниками Родины и в годы войны, и в мирное время- защищали ее интересы. Их самоотверженный труд вызывал и вызывает глубокое уважение. У каждого из них был свой жизненный путь. Но всех наших героев объединяют не только Арктика, Антарктика и Мировой океан- этим стихиям они посвятили свою жизнь,- но и высокое чувство долга и любовь к Отчизне.

Составитель: Сузюмов Алексей Евгеньевич
suzyumov@gmail.com
Фотографии из интернета и семейного архива
Подготовлено для Пензенского областного отделения
Русского географического общества
25 марта 2023 г.



585977 513#40