

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

ПОЛЯРНЫЕ КАПИТАНЫ

РОССИЙСКОГО И СОВЕТСКОГО
ФЛОТА



БИБЛИОТЕКА
ПОЛЯРНЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

Annotation

Капитаны ледоколов всегда относились к элите флота. На страницах издания рассказывается о трех выдающихся моряках, чьи биографии оказались в разное время связаны с «дедушкой ледокольного флота» – знаменитым «Ермаком». М.П. Васильев участвовал в его постройке и первых плаваниях, на долю М.Я. Сорокина выпали рекордные навигации 1930-х годов и трудные испытания военного лихолетья, а Ю.К. Хлебникову довелось не только участвовать в последних плаваниях легендарного ледокола, но и застать появление атомоходов.

- [Никита Кузнецов](#)
 -
 -
 - [М. П. Васильев – первый командир «Ермака»](#)
 - [М. Я. Сорокин – патриарх русского ледового плавания](#)
 - [Трудная судьба Ю. К. Хлебникова](#)
 - [Источники и литература](#)
-

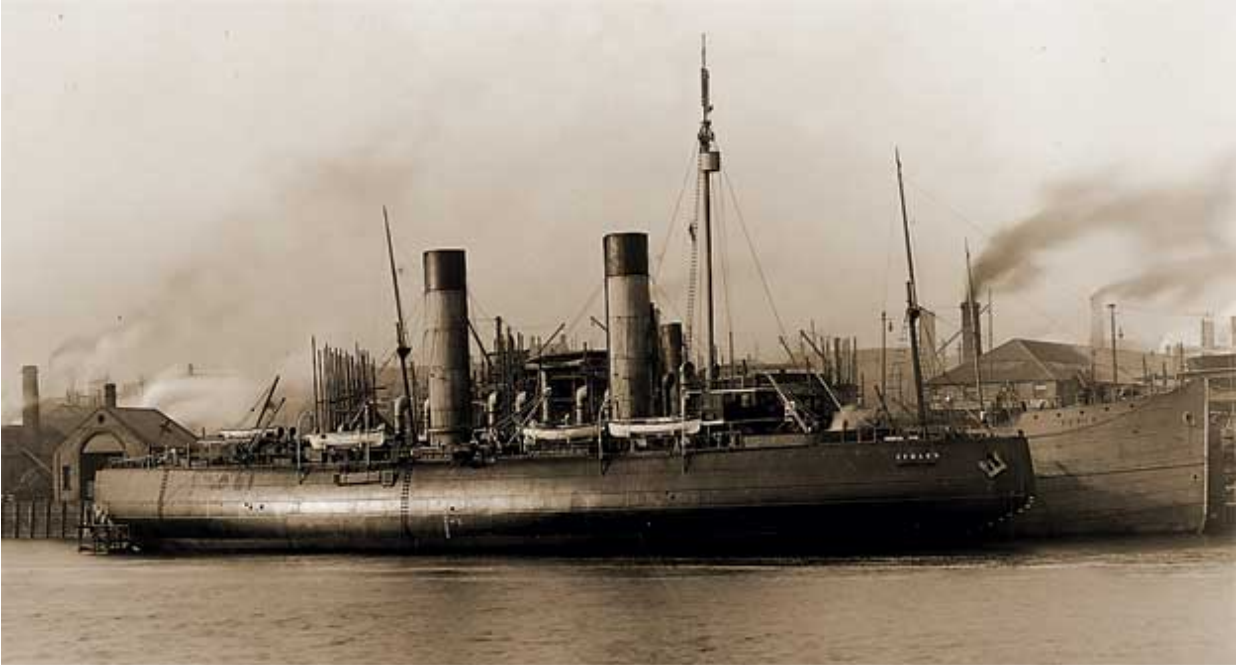
Никита Кузнецов

Полярные капитаны российского и советского флота

* * *

Не зовут нас к себе города,
Не рисует портреты художник.
Тяжелы мы, как наши суда,
И, как наши суда, мы надежны.
И в шторма, и в полярную ночь
Не кончается наша работа:
Мы любому готовы помочь,
Моряки ледокольного флота.

Строки ученого и барда А. М. Городницкого прекрасно отражают суть работы капитанов и экипажей ледоколов. О них образно и емко сказал писатель-моряк В. В. Конецкий, сам неоднократно ходивший по Северному морскому пути: «Ледоколы похожи на безжалостных, перегруженных операциями хирургов. На ледоколах служат, на транспортах – работают».



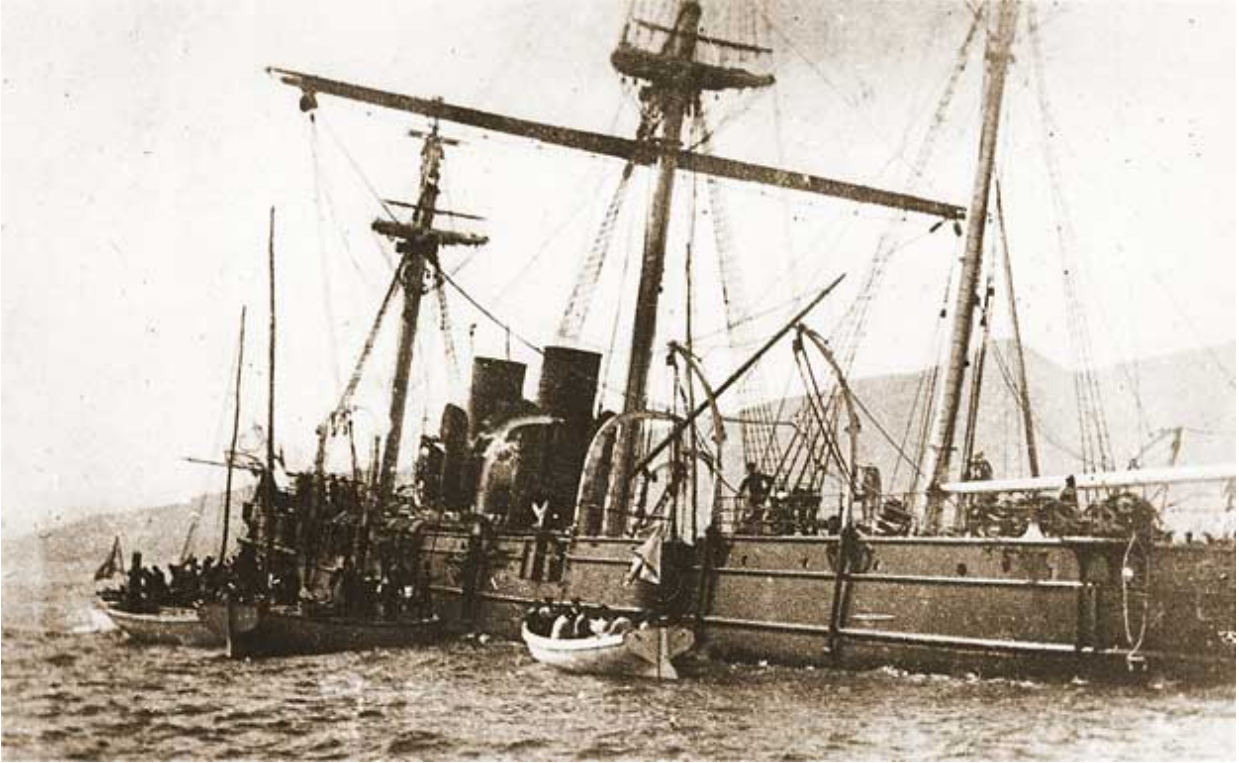
«Ермак» готовится выйти на испытания, Ньюкасл-на-Тайне, февраль 1899 г.

Капитаны судов ледового плавания во все времена относились к элите флота. Это связано с условиями, в которых им приходится работать, разноплановостью выполняемых задач, огромной ответственностью. Ледоколы и, соответственно, их капитаны всегда были немногочисленны, и увековечения памяти достоин практически каждый из них. Мы расскажем лишь о трех выдающихся моряках из целой плеяды покорителей ледовых морей – М. П. Васильеве, М. Я. Сорокине и Ю. К. Хлебникове, чьи биографии были так или иначе связаны с ледоколом «Ермак».

М. П. Васильев - первый командир «Ермака»

Михаил Петрович Васильев родился 17 октября 1857 г. в городе Петрокове Царства Польского (часть Российской империи до 1917 г.) в семье отставного полковника. 25 ноября 1873 г. Михаил поступил на службу вольноопределяющимся кондуктором 2-го класса, т. е. чертежником, в Варшавское крепостное инженерное управление. Но уже в 1874 г. он решил избрать карьеру моряка и стал кадетом Морского училища (так с 1867 по 1891 гг. назывался Морской корпус). Через пять лет, 30 августа 1879 г., Васильев получил чин мичмана. Во время обучения он в 1878-1879 гг. совершил заграничное плавание на фрегате «Минин».

Службу молодой офицер начал на Балтийском море, в 4-м флотском экипаже, а 1 февраля 1882 г. его перевели на Тихий океан, в Сибирскую флотилию. Основной задачей ее кораблей считалась охрана природных богатств Дальнего Востока от иностранных браконьеров.



Крейсер «Витязь» после аварии, 1893 г.

В 1883–1887 гг. Васильев служил ревизором на клипере «Абрек». В его должностные обязанности, помимо общей корабельной службы, входило заведование всеми денежными капиталами, материальная ответственность за содержание частей судового имущества, ведение делопроизводства. «Абрек» совершал походы в Японское, Охотское и Берингово море, причем во время плаваний велись гидрографические работы. Принял в них участие и Васильев – в проливе Кии, у юго-восточного берега полуострова Терпения (остров Сахалин), острова Тюлений, островов Феклистова и Большой Шантар. 1 января 1884 г. его произвели в чин лейтенанта.



В кают-компании крейсера «Витязь», 1892–1893 гг. Слева направо: помощник старшего инженера-механика В. А. Обнорский, лейтенант И. И. Чагин, мичман О. О. Рихтер, врач И. В. Ястребов, врач П. М. Губарев, неизвестный чиновник, неизвестный врач, лейтенант А. А. Зуров, старший инженер-механик Т. Ф. Загуляев, лейтенант М. П. Васильев.

М. П. Васильев покинул Дальний Восток 16 октября 1887 г. на пароходе Добровольного флота «Москва», во главе эшелона уволенных в запас нижних чинов Сибирского экипажа. В январе следующего года его официально перевели в Балтийский флот и зачислили в 1-й флотский экипаж. В 1888–1889 гг. Михаил Петрович учился в Минном офицерском классе – учебном заведении, предназначенном для подготовки офицеров-специалистов, после окончания которого получил звание минного офицера 2-го разряда (с 1892 г. – 1-го).

3 октября 1889 г. Васильева назначили минным офицером корвета «Витязь». Этот корабль получил известность благодаря совершенному в 1885–1889 гг. кругосветному плаванию под командованием капитана

1-го ранга С. О. Макарова, во время которого в Тихом океане проводились систематические океанографические исследования. Их результаты вошли в книгу С. О. Макарова ««Витязь» и Тихий океан».

В сентябре 1891 г. «Витязь» вновь отправился на Дальний Восток. Во время этого плавания М. П. Васильев исполнял должность старшего офицера. Кораблю, с 1892 г. числившемуся крейсером 1 ранга, не повезло. 28 апреля 1893 г. у восточного побережья Корейского полуострова, при входе в бухту Порт Лазарева, он выскочил на камни, не отмеченные на карте. Спасательные работы продолжались до 31 мая, и казалось, что «Витязь» удастся спасти, но, увы... Его корпус был разрушен внезапно налетевшим штормом. 20 июня большинство моряков во главе с командиром крейсера капитаном 1 ранга С. А. Зариным отправились во Владивосток. На месте крушения остались М. П. Васильев и 11 матросов – для наблюдения за обломками корабля и охраны спасенного имущества.



Капитан 2 ранга М. П. Васильев – командир ледокола «Ермак»

После этого Васильев вернулся на Балтику. 16 января 1894 г. он женился на дочери генерал-лейтенанта Эгерштрема Марии Николаевне, 20 октября у них родился сын Владимир. 14 мая 1896 г. Васильева произвели за отличие в капитаны 2 ранга. В 1894-1896 гг. он командовал миноносцами «Котка», № 102, «Сокол», а 1 января 1897 г. получил назначение на должность старшего офицера эскадренного броненосца «Император Николай I».

В это время по инициативе адмирала С. О. Макарова на английской верфи «Армстронг, Витворт и К^о» в Ньюкасле началось строительство первого в мире линейного ледокола «Ермак». Неизвестно, где и когда познакомились два выдающихся моряка, но именно Васильеву Макаров предложил вступить в командование строящимся судном.

В книге «“Ермак” во льдах» Макаров отметил: «В течение лета 1898 г. я командовал Практической эскадрой Балтийского моря и потому не мог лично следить за ходом работ на “Ермаке”. В половине лета туда отправился избранный мною в командиры капитан 2-го ранга Михаил Петрович Васильев. Он только что этой весной вернулся из Тихого океана, где был старшим офицером на броненосце “Император Николай I”. Это – человек с большими познаниями и удивительно приятным характером. Я впоследствии был всегда очень доволен этим выбором».

Церемония спуска ледокола на воду состоялась 17 октября 1898 г., его «крестной матерью» стала М. Н. Васильева. Достройка и испытания «Ермака» заняли немного времени, и уже 4 марта 1898 г. он пришел в Кронштадт. Работа для ледокола нашлась сразу же: не заходя в Санкт-Петербург, где ему готовилась торжественная встреча, «Ермак» отправился

к Ревелю, у которого освободил затертые льдами пароходы.

В 1899–1900 гг. ледокол принадлежал Министерству финансов и ходил под флагом коммерческого флота, а его команда состояла из гражданских моряков, нанятых по вольному найму – за исключением командира и нескольких флотских офицеров. Такое положение дел предопределило дальнейшие дискуссии об использовании «Ермака» и, в конечном итоге, его судьбу на три с лишним десятилетия. Минфин прежде всего хотел получать прибыль, Макаров же стремился заниматься научными исследованиями. И на первом этапе добился своего – в 1899 г. «Ермак» отправился в Арктику.

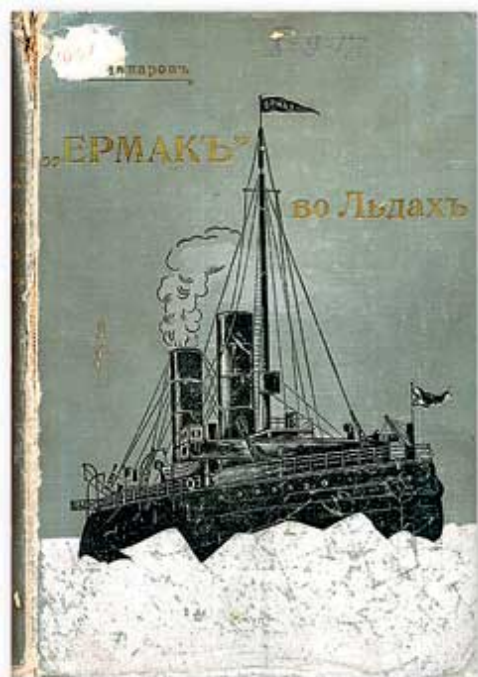


Адмирал С. О. Макаров на палубе «Ермака» во время первого арктического плавания, 1899 г.

Первое плавание продолжалось с 29 мая по 14 июня. В районе южной оконечности Шпицбергена в корпусе обнаружилась течь, пришлось возвращаться обратно в Ньюкасл для ремонта. К счастью, повреждения корпуса оказались незначительными, и в целом экспедицию признали достаточно успешной.

Второе плавание началось 14 июля, а закончилось 16 августа. Маршрут его также проходил в районе Шпицбергена. Были проведены научные исследования,

установлены бетонные знаки-«марки» на приметных местах побережья. Во время похода ледокол получил пробоину в носовой части, но, несмотря на это, Макаров планы менять не стал, и некоторое время «Ермак» шел с затопленным носовым отсеком.



Обложка первого издания книги С. О. Макарова «"Ермак" во льдах» (СПб., 1901)

По итогам двух плаваний Макаров написал книгу «"Ермак" во льдах», вышедшую в 1901 г. Большую ценность представляли результаты научных наблюдений, причем некоторые из них являлись своего рода новинками. Например, Макаров изобрел способ счисления пути корабля во время ледового плавания. Было отснято немало киноматериала. Опыт летней экспедиции показал, что хотя льды и не являются непреодолимым препятствием для ледокола, все же прочность корпуса обеспечена недостаточно.

Причиной повреждений признали слабость носовой части – там по образцу ледоколов «американского» типа

был установлен носовой винт. Если для работы на Балтике или на Великих Озерах, где и родилась такая конструкция, она подходила как нельзя лучше, то для плавания в полярных морях обводы носовой части требовалось изменить, а винт убрать.

После длительных и острых дискуссий между Макаровым и членами межведомственной комиссии 18 ноября 1899 г. последовало решение о перестройке носовой части на заводе Армстронга. Британцы успешно выполнили работы и в сентябре 1900 г. на воду спустили переделанную носовую часть. Изменение ее формы ничуть не повлияло на качество работы ледокола на Балтике, но при этом значительно увеличились возможности полярного плавания. Однако в этот период Макаров уже не мог уделять много времени своему детищу. «6 декабря состоялось мое назначение Главным Командиром Кронштадтского порта. На этой должности я не был так свободен, как прежде, когда был старшим флагманом, и с этого времени я уже никогда не мог лично плавать на ледоколе. Все последовавшие рейсы он совершал со своим командиром М. П. Васильевым, который мастерски управлялся с этим своеобразным кораблем», – писал адмирал.



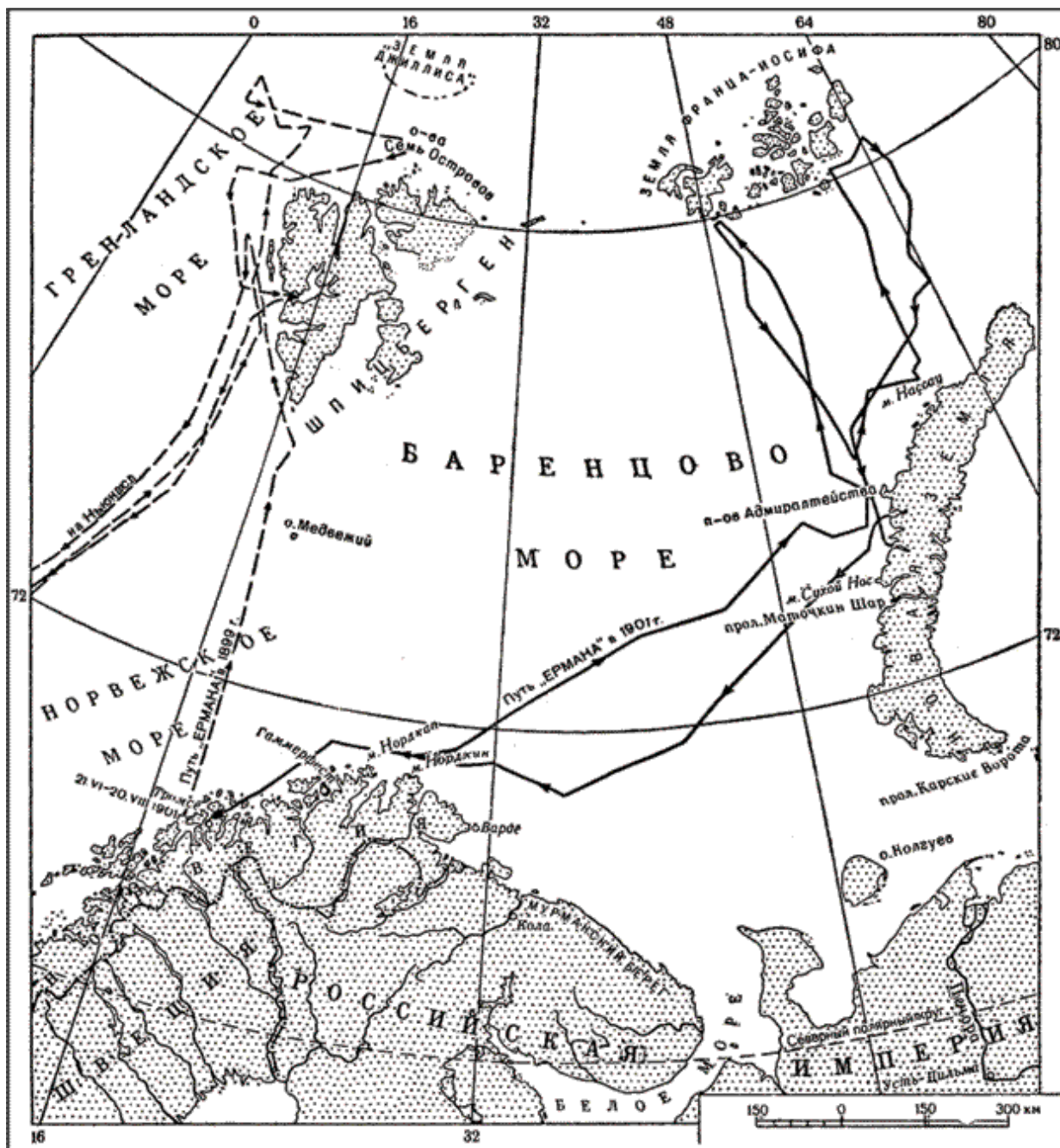
М. П. Васильев во время первого плавания «Ермака» в Арктику

Важную роль сыграл «Ермак» в спасении броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», который 13 ноября 1899 г. в результате навигационной ошибки выскочил на отмель у юго-восточного берега острова Гогланд. Сразу же снять с мели броненосец не удалось, и спасательные работы пришлось отложить до весны. При этом возникла опасность того, что льды раздавят корпус броненосца. Тут-то и понадобился «Ермак». Кроме того, на ледоколе к «Апраксину»

доставлялись различные материалы и уголь. В апреле 1900 г. «Ермаку» удалось стащить броненосец с каменной гряды и благополучно привести его в Аспе.

«“Ермаку” и его доблестному командиру капитану 2-го ранга Васильеву “Апраксин” обязан спасением. В непроглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими тысячу пятьсот квадратных футов пластырей, шел семь часов в струе “Ермака” ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льде, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом», – писал Макарову контр-адмирал З. П. Рожественский, командир Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота.

В марте 1901 г. Макаров предложил министру финансов С. Ю. Витте проект новой полярной экспедиции, в задачи которой входило исследование находящихся к северу от Шпицбергена земель, северной и западной частей Карского моря. Идею рассматривал председатель Департамента промышленности, наук и торговли Государственного совета адмирал Н. М. Чихачев, который выдал отрицательное заключение. Не поддержал предложение и Витте. Экспедиция все-таки состоялась, но район исследований ограничивался северным и западным побережьем Новой Земли.



Карта плаваний «Ермака» в 1899 и 1901 гг.

Поход длился с 16 мая по 1 сентября 1901 г. Льды у северной части Новой Земли оказались непроходимыми для «Ермака». Тем не менее удалось достигнуть немалых успехов: были сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства, собрано

большое количество материалов по гляциологии, проведены глубоководные и магнитные исследования. Практически все ученые, принимавшие участие в плавании, оставили записки и отчеты, в которых высоко оценивали полученные результаты.

Опыт первых лет эксплуатации «Ермака» оказался просто бесценным. Ледокол был, по сути, «экспериментальным стендом», на котором отрабатывались конструкторские решения, способы ледового плавания и т. д. Новую информацию давали не только успехи, но и буквально каждая поломка, каждая пробоина. Огромна заслуга командира судна – М. П. Васильева. 1 февраля 1900 г. Макаров писал ему: «Ваша работа с “Ермаком” составляет добрую славу, и мне крайне радостно слышать от всех самые лучшие отзывы».

Вскоре после плавания к Новой Земле М. П. Васильев вернулся на военный флот. 8 октября 1901 г. «по соглашению Отдела торгового мореплавания и личному приказанию главного командира Кронштадтского порта адмирала Макарова» лейтенант А. К. Цвингман принял ледокол «Ермак» от капитана 2 ранга Васильева и вступил в командование. Некоторое время Михаил Петрович командовал мореходной канонерской лодкой «Отважный», а в 1903 г. он занимал должность заведующего миноносцами и их командами 20-го флотского экипажа.

После неудачного начала Русско-японской войны пост командующего флотом в Тихом океане принял вице-адмирал С. О. Макаров, который вскоре предложил Васильеву стать флаг-капитаном своего штаба. Эту должность он занял 9 марта 1904 г., а уже 28-го числа вышел приказ о назначении Васильева командиром эскадренного броненосца «Цесаревич». Но в командование кораблем он вступить не успел...

Утром 31 марта, узнав о гибели миноносца «Страшный» в бою с японцами, Макаров приказал немедленно выходить в море. В 9.43 на расстоянии двух миль от берега «Петропавловск» правым бортом коснулся мины. Ее взрыв вызвал детонацию боезапаса на самом броненосце, который затонул через 2 минуты. Погибло около 650 человек, в том числе С. О. Макаров, начальник его штаба контр-адмирал М. П. Молас, известный художник-баталист В. В. Верещагин. Спасти удалось всего 80 членам экипажа.



Адмирал С. О. Макаров и эскадренный броненосец «Петропавловск». Открытка, 1904 г.

По адмиралу Макарову и погибшим морякам скорбели не только порт-артурцы, но и вся Россия. Даже японские поэты слагали стихи памяти Макарова. По словам современного историка, «судьба распорядилась так, что С. О. Макарову довелось возглавлять порт-артурскую эскадру совсем недолго, чуть больше месяца. Добиться за это время каких-либо значительных успехов

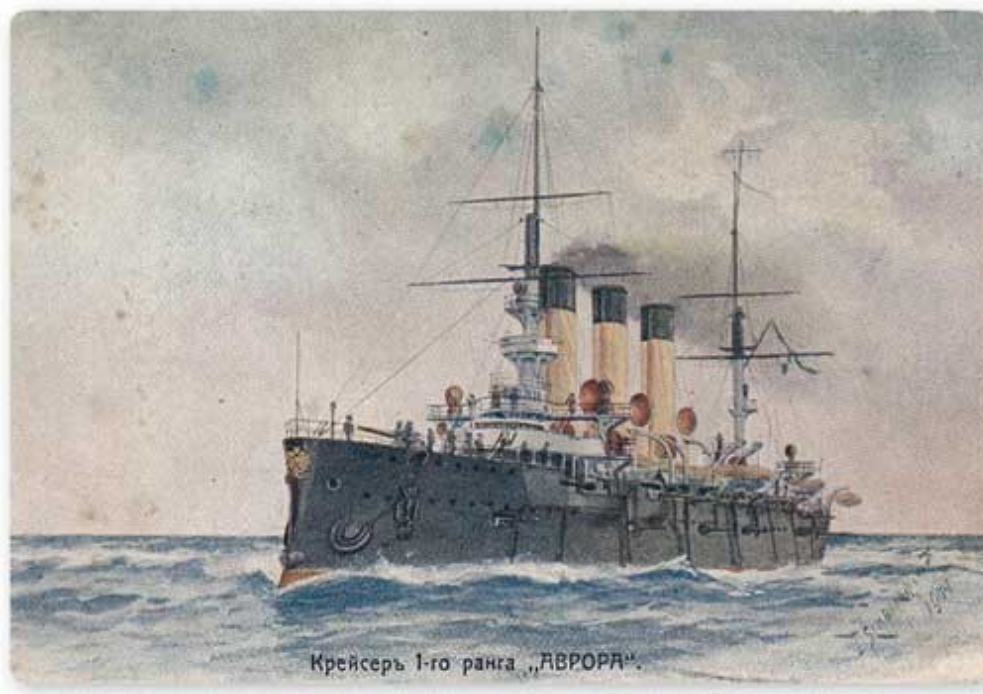
в войне на море он не мог по вполне объективным причинам. Но “беспокойный адмирал” сделал главное – поднял боевой дух моряков, заставил их поверить в свои силы и возможность победы над более многочисленным противником».

После гибели «Петропавловска» Васильев смог доплыть до берега, но там скончался от разрыва сердца и был похоронен в Порт-Артуре. После войны вдова при помощи М. А. Гинсбурга (бывшего поставщика русских эскадр на Дальнем Востоке) перевезла прах своего мужа в Санкт-Петербург. 28 декабря 1906 г. он был похоронен в Александро-Невской лавре. Команда ледокола «Ермак» на гроб первого капитана ледокола возложила венок с надписью: «Дорогой Михаил Петрович, наш дорогой командир, мир праху твоему – честный человек».

Могила М. П. Васильева до наших дней не сохранилась. Но память о нем осталась – его именем названы остров в группе островов Цивольки архипелага Норденшельда (Карское море), мыс на острове Винер-Нейштадт архипелага Земля Франца-Иосифа, ледник на острове Западный Шпицберген.

М. Я. Сорокин - патриарх русского ледового плавания

Именно так называли моряки этого прославленного капитана, запомнившегося современникам как представитель «старой школы» морской культуры. «Могучий волгарь, он был олицетворением мужественной красоты вольных русских богатырей, до конца своих дней сохранившим гордую и независимую осанку человека с чистой совестью, умеющего отстаивать свою точку зрения и не способного ни на какие сделки со своими убеждениями. Он был для нас эталоном человечности, глубокого патриотизма, ювелирного профессионального мастерства, незыблемой чести и достоинства советского моряка», – писал о Сорокине один из его учеников, капитан атомного ледокола «Арктика» Ю. С. Кучиев.



Крейсер 1-го ранга «Аврора». Открытка, рисунок С. Д. Всеволожского

Михаил Яковлевич Сорокин происходил из мещан Царицынского уезда Саратовской губернии. Он родился 24 сентября 1879 г. в селе Ахматово, воспитывался «при родителях», с 1887 г. учился в церковно-приходской школе, а затем поступил матросом на парусное судно.

В 1901 г. Сорокин окончил Бакинские мореходные классы и перед Русско-японской войной служил помощником капитана грузопассажирского парохода «Тропик» Русского Восточно-Азиатского общества. С началом войны Сорокина призвали на действительную службу, зачислив в 19-й флотский экипаж. 12 июля 1904 г. его произвели в прапорщики по морской части и через месяц назначили вахтенным начальником крейсера «Аврора».



Темно-бронзовая медаль «В память плавания 2-й Тихоокеанской эскадры вокруг Африки на Дальний Восток»

Крейсер в составе 2-й Тихоокеанской эскадры 2 октября 1904 г. вышел из Либавы на Дальний Восток. Под командованием капитана 1 ранга Е. Р. Егорьева он совершил тяжелый 224-суточный переход, который экипаж с честью выдержал.

«Аврора» входила в состав крейсерского отряда адмирала О. А. Энквиста, державшего флаг на крейсере «Олег». В первый день Цусимского сражения, 14 мая 1905 г., крейсера прикрывали колонну русских транспортов. С 14.30 до 16.30 они вели бой с превосходящими силами японцев, а потом отошли под защиту колонны русских броненосцев.

Корабль получил 18 попаданий снарядами калибром от 3 до 8 дюймов. Осколки одного из них через смотровую прорезь проникли в боевую рубку, где были ранены почти все находившиеся там офицеры. Ранение Е. Р. Егорьева оказалось смертельным, и командование крейсером принял старший офицер капитан 2 ранга А. К. Небольсин, сам серьезно раненый.

Всего в бою было убито 10 человек и 89 ранено (из них 6 – смертельно). Корабль получил повреждения корпуса и надстроек, вышли из строя одно 152-мм и пять 75-мм орудий и система управления артиллерийским огнем.

В ночь на 15 мая адмирал Энквист принял решение отказаться от прорыва во Владивосток и уходить на юг. «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» 21 мая прибыли в порт Манилу на Филиппинах, где спустя четыре дня были интернированы до конца войны. Сорокина 22 мая назначили исполняющим должность младшего штурмана «Авроры», которая вернулась на Балтику 19 февраля 1906 г.

Михаил Яковлевич остался служить на военном флоте и в 1906–1907 гг. был вахтенным начальником на канонерской лодке «Буря» и транспорте «Ангара».

30 апреля 1907 г. его произвели в подпоручики по Адмиралтейству, а в сентябре того же года откомандировали в Главное гидрографическое управление. В 1908–1914 гг.

Сорокин командовал портовым судном (бывшей канлодкой) «Буря», постепенно «подрастая» в чине: 12 мая 1908 г., после сдачи экзамена, он стал поручиком, а 25 марта 1912 г. – штабс-капитаном.



М. Я. Сорокин в форме штабс-капитана Корпуса гидрографов Российского Императорского флота, 1914 г.

Общавшийся с М. Я. Сорокиным журналист С. Т. Морозов писал об этом времени: «Служить в гидрографии не только почетно, но и хлопотно,

беспокойно. Месяцы в море, редкие недели на берегу. Не часто заходило в Гельсингфорский порт судно «Буря», постоянно плававшее в финских шхерах. Много забот было у молодого командира – промеры глубин, обстановка фарватеров судоходными знаками». В 1911 г. Сорокин женился на дочери золотых дел мастера – Нелли Викторовне Линдорс. Морозов отметил: «Редко видела дома своего Мишеля сероглазая шведка Нелли».

С мая 1914 г. по 1918 г. Сорокин командовал портовым (с 1915 г. – гидрографическим) судном «Азимут», построенным для Комиссии по обзору финских шхер. Деятельность гидрографов по обеспечению безопасности мореплавания приобрела особенно важное значение в период Первой мировой войны. Гидрографическую экспедицию и Комиссию по обзору финских шхер объединили в Гидрографический отряд особого назначения, подчиненный командующему флотом. Главными задачами отряда стали поиск и оборудование стратегических фарватеров для входа в шхеры с моря и плавания по самим шхерам.

В годы войны Сорокин удостоился боевых орденов Св. Станислава II степени с мечами (16 февраля 1915 г.) и Св. Анны IV степени с надписью «За храбрость» (12 ноября 1915 г.). Также за отличие по службе его 22 марта 1915 г. произвели в чин капитана Корпуса гидрографов. 3 мая 1917 г. Михаил Яковлевич, оставаясь командиром «Азимута», стал начальником партии Гидрографического отряда Финляндских шхер.

После Октябрьской революции Сорокин остался служить на флоте. Весной 1918 г. он командовал «Азимутом» во время Ледового похода кораблей Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, а затем принял один из тральщиков. В 1921 г., после Кронштадтского мятежа, бывшего офицера арестовали. Вскоре его освободили, однако с флота демобилизовали.



Гидрографическое судно «Азимут»

Тогда Михаил Яковлевич вернулся на гражданский флот. О его жизни в этот период С. Т. Морозов рассказывал: «Должности ему давали почетные. То назначали морским инспектором, то есть старшим над всеми прочими капитанами, то поручали готовить к плаванию один из первых по тем временам торговых пароходов, то посылали на ледоколы. Дело это было ответственное – проводить во льдах транспортные суда в Ленинградский порт. С суровой зимней Балтикой быстро подружился капитан Сорокин. А с начальством – и в пароходстве, и в порту – жил он не в ладах. Мнения свои о допущенных ошибках всем высказывал в глаза. Поэтому и заслужил вскоре репутацию человека строптивного, своенравного».

Некоторое время Сорокин был старпомом на ледоколе «Святогор» (с 1927 г. – «Красин»), затем – капитаном грузопассажирского теплохода «Франц Меринг».

В 1924-1925 гг. он занимал должность морского инспектора Ленинградского торгового порта, а с середины 1920-х гг. до 1932 г. (с перерывами) командовал ледоколом «Красин».

В 1928-1932 гг. Михаил Яковлевич участвовал в Карских товарообменных экспедициях, основной задачей которых являлся вывоз леса на экспорт и доставка различных товаров на Север. Экспедиция 1929 г. намечалась достаточно масштабной; предполагалось участие в ней 27 судов (в 1928 г. – всего 8). «Красин», работавший в том году в Западном секторе Арктики, с 30 июля по 4 октября прошел во льдах 9000 миль и провел 26 пароходов.

В течение нескольких последующих лет Сорокин был групповым капитаном Карских и Ленских экспедиций, одновременно являясь членом Комиссии по наблюдению за строительством первых мощных советских ледоколов типа «Иосиф Сталин». Весной 1938 г. он стал капитаном «Ермака», которым командовал до 1947 г., а также в 1950-1951 гг.



Во время Карской экспедиции 1929 года. Слева направо: М. И. Шевелев, Э. П. Пуйше, Афанасьев, Н. И. Евгенов, Г. Я. Вангенгейм, М. Я. Сорокин

Навигация 1938 г. оказалась очень непростой. 15 марта «Ермак» под командованием В. И. Воронина доставил в Ленинград спасенных «папанинцев», а 11 мая он ушел в Мурманск. В Арктике зимовало пять караванов судов, оставшихся там после тяжелой и неудачной навигации прошлого года. Кроме того, в Центральном Полярном бассейне дрейфовали ледокольные пароходы «Малыгин», «Садко» и «Седов». Во время операции по освобождению «Малыгина» и «Садко» «Ермак» установил новый рекорд, достигнув в свободном плавании $83^{\circ} 06'$ северной широты. От этой точки до Северного полюса оставалось 420 миль.

Всего за навигацию 1938 г. «Ермак» прошел 13 000 миль, из них 2617 – во льдах, освободив при этом 17

зимовавших пароходов.



Один из номеров газеты «Сквозь льды», вышедшей на ледоколе «Ермак» в 1930-е годы

Неудивительно, что после такой работы половину 1939 г. ледокол простоял в Кронштадте на ремонте. 21 февраля было торжественно отмечено 40-летие «Ермака», вышедшего в очередной рейс 16 июля. Осенью он вновь работал на проводке судов в Карском море, 3 ноября вернулся в Мурманск, а в декабре, совершив переход через зону боевых действий, перешел в Лиепаяу и затем в Ленинград.

Когда 30 ноября 1939 г. началась «Зимняя» (Советско-финская) война, «Ермак» продолжал освобождать из льда суда и корабли. В декабре ледокол был передан в ведение Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) и вооружен. Особенно много работы выпало на долю судна в последние дни года, когда к сложной ледовой обстановке прибавилась и напряженная метеорологическая - сорокаградусные морозы и снежная пурга. Ситуация для «Ермака» осложнялась еще и тем, что после возвращения из Арктики на нем был некомплект команды, которую пришлось срочно пополнять. С 30 декабря 1939 г. по 3 января 1940 г. «Ермак» обеспечивал проводку линкора «Октябрьская Революция» при проведении огневой разведки батареи Сааремия. В январе «Ермак» неоднократно подвергался атакам финских самолетов, а в конце месяца был обстрелян ледоколом «Тармо».

В апреле 1940 г. «Ермак» провел караван транспортов в бухту Ханко - этот полуостров СССР получил в аренду по условиям мирного договора. За отличия в период Советско-финской войны ряд членов экипажа ледокола был представлен к правительственным наградам. Комендант и военком «Ермака» обратились к Военному Совету КБФ с просьбой ходатайствовать перед правительством о награждении судна орденом, но это событие произошло лишь через девять лет. Зато 5 июля М. Я. Сорокина наградили орденом Ленина.

Летом 1940 г. «Ермак» вернули прежнему владельцу - Ленинградской конторе Главсевморпути, и начало Великой Отечественной войны он встретил, находясь на ремонте в Ленинградском порту. Уже 27 июня 1941 г. ледокол перешел в подчинение КБФ вместе с экипажем и всем имуществом. С 4 октября он состоял в Отряде вооруженных ледоколов, входившем в Отряд военных транспортов, который, в свою очередь, был подчинен

Отряду особого назначения КБФ. С 14 января 1942 г. отряд ледоколов возглавил М. Я. Сорокин, которому 2 июня того же года присвоили звание капитана 2 ранга.

«Ермак» вновь получил вооружение, состав которого неоднократно менялся; к 1944 г. состоял из шести 45-мм орудий. Вскоре старый ледокол принял бой: 9 сентября во время ночного налета немецкой авиации одна из бомб разорвалась в 10 м от борта. При этом получили повреждения мостик и рубка. 20 сентября с «Ермаком» произошло трагическое происшествие. Следуя Морским каналом, он столкнулся с гидрографическим судном «Гидрограф», которое в результате этого затонуло (его подняли в июне 1944 г.).

Первым военным заданием «Ермака» стала проводка в район фортов Красная Горка и Серая Лошадь каравана судов с техникой и войсками; обратно доставлялись раненые. 23 сентября Кронштадт подвергся массированному авианалету, но ледоколу посчастливилось избежать попаданий вражеских бомб.

В ноябре и декабре «Ермак» обеспечивал ледовую проводку судов между Ленинградом и Кронштадтом. Он сделал 16 рейсов, и каждый из них был связан с немалой опасностью. Капитан Сорокин отметил: «Лед - снизу, бомбы сверху, снаряды - сбоку...». Противник постоянно стремился артиллерийским огнем вывести ледокол из строя. Наиболее опасный участок Морского канала пролегал от конца дамб до Петергофского буя (3-5 миль). Справиться с вражескими батареями самостоятельно наши моряки не могли из-за недостаточной огневой мощи, а попытка советской артиллерии из Кронштадта успехом не увенчалась из-за хорошей маскировки самих батарей.



Капитаны В. И. Воронин и М. Я. Сорокин на мостике ледокола «Иосиф Сталин», 21 июня 1948 г. Экспозиция Российского государственного музея Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург)

Попадания снарядов отмечались неоднократно: 26 ноября, 1 и 5 декабря. У ледокола были пробиты борта ниже и выше ватерлинии, палубы, повреждены орудия и механизмы, разбиты две шлюпки и забортные трапы. Осколки изрешетили трубы и наружную обшивку. 1 декабря снаряд попал в машинное отделение и перебил водяную магистраль, но это повреждение удалось ликвидировать силами машинной команды. На следующий день ледокол провел в Ленинград пароход «Вахур», на борту которого находились защитники Ханко.

8 декабря в 22.45 в районе Петергофа, ведя на буксире эсминец «Стойкий», «Ермак» подорвался на донной mine. Взрыв произошел в носовой части, причем корпус и вторая палуба оказались сильно деформированы. Погиб один моряк, несколько получили ранения. Вот как описал это печальное событие М. Я. Сорокин в своем дневнике: «Взрыв был очень сильный, сломало даже антенную рею под клотиком мачты. Ледокол от взрыва бросило, как щепку, к бровке канала, погас свет, на ходовом мостике от выброшенных грунта и воды образовалось, по существу, болото до колен».

Хотя обошлось без пробоины, но деформация корпуса была сильной, обшивка дала трещины в некоторых местах, на куски разлетелась главная чугунная труба водяной системы, в районе миделя была взломана верхняя палуба. Кроме того, с палубы сорвало шлюпку, в кают-компании искривило пиллерсы, от которых частично отлетела деревянная обшивка. Но главное, не пострадали руль и машина. Ледокол мог продолжать работу.

В декабре «Ермак» два раза ходил к острову Лавенсари. Во время первого похода, продолжавшегося с 13 по 15 декабря, он спас 16 судов, затертых льдами. Во второй раз совместно с ледоколом «В. Молотов» под огнем противника удалось вывести еще ряд судов и транспортов. 28 декабря «Ермак» прибыл в Кронштадт. Всего за первую военную навигацию он совершил 22 похода и осуществил проводку 89 судов (по другим данным – 74). По сведениям М. Я. Сорокина, экипаж потерял одного человека убитым, 18 человек были тяжело ранены, столько же ранены легко. Последним боевым заданием, выполненным «Ермаком» в начальный период войны, была расстановка по диспозиции кораблей КБФ на Неве.



М. Я. Сорокин в форме Главсевморпути. Ленинград, 23 мая 1949 г.

Из-за отсутствия угля «Ермак» с 10 января 1942 г. оказался на приколе и почти два с половиной года простоял без движения у Дворцовой набережной. Но не только трудности со снабжением представляли угрозу для макаровского детища: 10 июня 1942 г. рядом с бортом взорвалась бомба. Корпус судна получил повреждения.

1 августа почти все «ермаковцы» убыли на сухопутный фронт. На судне остались 15 человек, необходимых для поддержания его в «живом»

состоянии. Незадолго до этого, 25 июля 1942 г., М. Я. Сорокина наградили орденом Красного Знамени.

Необходимость в мощном ледоколе возникла лишь после снятия блокады Ленинграда, выхода Финляндии из войны и начала плавания советских, финских и шведских судов в восточной части Балтики. В 1944 г. «Ермак» был выведен из состава КБФ. На ледокол возвратился экипаж, и в декабре началась его сорок шестая ледовая навигация. Однако Сорокин оставался военным моряком – 28 апреля 1945 г. ему присвоили звание капитана 1 ранга, а 2 декабря он был награжден орденом Нахимова 2-й степени. Лишь 26 сентября 1946 г. его уволили из военного флота.



Ледокол «Сибиряков», полученный по репарациям от Финляндии

В августе 1946 г. благодаря действиям «Ермака» удалось спасти советский плавучий док, выброшенный

при буксировке на камни в восьми милях от шведского порта Гетеборг. Док стянули с камней и отбуксировали в порт назначения Берген. 21 апреля 1947 г. капитан Сорокин и старший механик П. П. Чукур были награждены орденами Трудового Красного Знамени.

В следующем году был спасен советский буксир «Аполлон», едва не погибший в результате ледового сжатия в районе Свинемюнде. Чуть позже «Ермак» освободил зажатый во льдах пароход «Валдай», дрейфовавший у берегов Дании, и в ту же навигацию впервые после войны вышел в Арктику. Там он вместе с ледоколом «Северный полюс» занимался проводкой караванов в Карском море.

В 1948 г. «Ермак» отправился на ремонт и модернизацию в бельгийский Антверпен.

Сдав «Ермака» капитану Б. Н. Макарову, Сорокин до 1953 г. командовал полученным по репарациям от Финляндии ледоколом «Сибиряков». При этом он консультировал различные организации по вопросам постройки и эксплуатации судов ледового плавания, а в 1951 г. в соавторстве с А. Я. Лурье выпустил книгу, посвященную истории «Ермака». 24 июня 1955 г. Михаил Яковлевич скончался в Ленинграде, похоронили его на Серафимовском кладбище.



Книга по истории ледокола «Ермак», написанная М. Я. Сорокиным в соавторстве с А. Я. Лурье

В честь М. Я. Сорокина назван остров в Карском море, расположенный восточнее острова Белуха, и остров в Антарктике, в море Сомова. В 1977 г. в строй вошел дизель-электрический ледокол «Капитан Сорокин», построенный в Финляндии и приписанный в настоящее время к Санкт-Петербургу.

Трудная судьба Ю. К. Хлебникова

Юрий Константинович Хлебников родился 27 января 1900 г. в Варшаве, в семье подполковника Корпуса военных топографов Константина Михайловича Хлебникова и купеческой дочери Марии Николаевны Самойловой. В 1911 г. Ю. Хлебников поступил во 2-й кадетский корпус Императора Петра Великого, находившийся в Санкт-Петербурге.

В том же году его отец перевелся в Главное гидрографическое управление. Все лето он работал на топографических съемках в Або-Аландских шхерах в Балтийском море. Туда с матерью и сестрой Натальей на время каникул приезжал Юрий, именно тогда решивший посвятить себя морской службе. 9 сентября 1916 г. он был зачислен в Морской Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича Корпус (так официально именовалось это учебное заведение в 1914–1916 гг.).

Летом 1917 г. стало очевидно, что в условиях начавшегося развала страны и вооруженных сил обеспечить кадетам и гардемаринам плавательную практику в должном объеме не удастся. Тогда начальство Морского корпуса приняло решение отправлять гардемарин и старших кадет на корабли действующего флота. Рвались в бой и кадеты младших рот. Участник тех событий Г. Б. Александровский вспоминал: «Всюду юноши старались попасть на самые опасные места и первыми откликались на вызовы охотников для участия в различных боевых операциях, сопряженных с большим риском».



Ю. К. Хлебников – кадет 2-го кадетского корпуса Императора Петра Великого, май 1916 г. Из фондов РГА ВМФ. Публикуется впервые

Хлебников сумел получить назначение на эсминец «Десна», на котором с мая по август служил сигнальщиком-дальномерщиком. «Осенью в Училище вернулись не растерянные, ничего не понимающие воспитанники, как то было, а приобщенные к Флоту морские волчата», – писал бывший гардемарин Г. Г. Фус.

Морской корпус, переименованный в 1916 г. в Морское училище, был закрыт 7 марта 1918 г. После этого судьбы кадет и гардемарин сложились по-разному. Многие из них приняли участие в Белом движении. Весной 1918 г. в Петроград прибыл мичман К. С. Карташев. По инициативе заведующего делами Мурманской народной коллегии и управляющего делами Мурманского Совета (они намеревались бороться с новой властью и продолжить войну с Германией) старшего лейтенанта Г. М. Веселаго он обратился к кадетам и гардемаринам Морского корпуса и Отдельных гардемаринских классов с предложением принять участие в антибольшевистском сопротивлении. По его призыву на Север отправилось несколько групп молодых моряков, в состав одной из которых вошел и Хлебников.

С марта 1918 г. по апрель 1919 г. он работал кочегаром 2-го класса на торговом пароходе «Александр Суворов», который совершал рейсы в порты Англии и Франции, а в июне отправился воевать на Онежское озеро. Там летом 1919 г. была сформирована боевая флотилия, активно действовавшая до осени. Служба гардемарина Хлебникова проходила на катере-истребителе «Буйный», моторном катере «Горислава», канонерской лодке «Сильный», а в августе его назначили на береговую батарею, расположенную на острове Средний Сосновец (вся батарея состояла из одного трехдюймового орудия).



Служебная книжка военного моряка Ю. К. Хлебникова, 1922 г. Из фондов РГА ВМФ. Публикуется впервые

15 сентября 1919 г. батарею обстреляли вооруженные пароходы красных. В бою погиб комендор, был ранен пулеметчик, а почти весь остальной личный состав получил контузии; само орудие вышло из строя. Не зная об этом, командир батареи лейтенант Вс. Г. Макасей-Шибинский приказал своим подчиненным вернуться к орудию и продолжить стрельбу. В рапорте он отметил: «Гардемарин Хлебников, стоявший до того времени установщиком прицела, первый услышал мою команду, бросился к орудию и занял место наводчика».

К счастью, в этот момент обстрел прекратился.

Через два дня батарея вновь подверглась обстрелу с трех пароходов, и ее командир принял решение забрать с позиции пулеметы, вынуть замок орудия и уходить на шлюпке. И вновь отличился Хлебников. «Снятие замка было произведено самоотверженно, единолично гардемарином Юрием Хлебниковым, вокруг которого

упало несколько снарядов, последним из которых его, вместе со снятым замком, подбросило на воздух, и он через голову упал на землю, но, схватив снова замок, контуженный так, что из носа и ушей шла кровь, дотащил его до шлюпки», – писал Макасей-Шибинский. За храбрость Ю. К. Хлебников удостоился Георгиевской медали и Георгиевского креста IV степени.

Поскольку батарея на Сосновце перестала существовать, Хлебников вновь оказался на «Сильном», но в октябре его списали в госпиталь с контузией. В ноябре, незадолго до ликвидации флотилии, он получил назначение в состав Отдельной подрывной партии в город Повенец, а затем отправился в Архангельск «на постройку аэросаней и мин». Там его застало падение Белого фронта на Севере зимой 1920 г. По воспоминаниям одного из сослуживцев, Юрий Константинович хотел покинуть Россию, но сделать это не смог и в дальнейшем перешел на службу в Красный флот.

С февраля по октябрь 1920 г. он занимал должность флаг-секретаря Оперативного отдела Штаба Морских сил Северного моря. Затем до 23 мая 1921 г. военмор Хлебников служил вахтенным начальником на вспомогательном крейсере «III Интернационал» (так некоторое время назывался ледорез «Федор Литке», капитаном которого Хлебников станет в 1936 г.), а в мае-июне был вахтенным начальником на посыльном судне «Ярославна». Следующая его должность – младший помощник начальника Оперативной части штаба Морских сил Северного моря. С 23 сентября 1921 г. по 27 мая 1922 г. Хлебников числился плутонговым командиром на эсминце «Капитан Юрасовский», после чего был отправлен в распоряжение Строевого отдела штаба для получения нового назначения. Но, как не имеющего законченного военно-морского образования (а возможно, и как участника Белого движения),

Ю. К. Хлебникова из рядов Рабоче-Крестьянского Красного Флота уволили.

Бывший гардемарин в 1923 г. окончил штурманский класс Архангельского морского техникума, став третьим, а затем и вторым помощником на ледоколе «Степан Макаров» (бывший «Князь Пожарский»). Когда «Макарова» отправили на Чёрное море, Хлебников некоторое время работал на Северной судостроительной верфи в Ленинграде, а в 1928 г. уехал в Архангельск и устроился на пароход «Субботник». Оттуда его перевели вторым штурманом на ледокольный пароход «Г. Седов». Летом судно работало в Арктике, зимой – на зверобойном промысле в Белом море.

В 1929 г. «Г. Седов» под командованием знаменитого капитана В. И. Воронина отправился к Земле Франца-Иосифа. В этот рейс Хлебников шел уже в качестве старпома. На борту парохода находилась экспедиция, которую возглавлял О. Ю. Шмидт. Из Архангельска судно вышло 21 июля и через восемь суток пришло в бухту Тихая на острове Гукера, где была построена самая северная советская полярная станция того времени. Тем же летом «Г. Седов» установил рекорд свободного плавания судна в Арктике, достигнув 82° 14' с. ш.

В следующем году Хлебников участвовал в рейсе «Г. Седова» на Землю Франца-Иосифа и на Северную Землю, где на острове Домашнем была высажена экспедиция Г. А. Ушакова. На пути к Северной Земле удалось подтвердить предположение В. Ю. Визе о существовании в северной части Карского моря неизвестной земли – открыть остров Визе. На карту были нанесены острова Воронина, Исаченко и архипелаг Седова у Северной Земли. Научная группа выполнила большой объем гидрологических и гидрографических работ.

Ю. К. Хлебников отличился в знаменитом походе парохода «А. Сибиряков», который в 1932 г. преодолел Северный морской путь за одну навигацию. В 1933 г. Хлебников, награжденный орденом Трудового Красного знамени, стал капитаном этого судна. В следующем году «Сибиряков» доставил партию И. Д. Папанина на мыс Челюскин, а в 1935 г. занимался снабжением полярных станций.

М. С. Астрова (Хромцова) оставила воспоминания о молодом капитане, относящиеся к этому периоду: «Юрий Константинович Хлебников был среднего роста, худощавый, стройный, по-военному подтянутый. Темноволосый, с живыми темно-кариими глазами на тонком “интеллигентном” лице. К своим обязанностям относился очень серьезно, и капитан ему полностью доверял. С Ворониным Хлебников провел в плаваниях пять лет (1928–32 гг.)».



Модель ледореза «Ф. Литке» в экспозиции Российского государственного музея Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург)

С 1936 по 1942 г. Хлебников командовал ледорезом «Ф. Литке», на котором когда-то началась его морская служба в Красном флоте. В июле - сентябре 1936 г. ледорез, пароход «Анадырь» и танкеры «Майкоп» и «Локк-Батан» обеспечивали ЭОН-3 (Экспедиция особого назначения) - переход на Дальний Восток Северным морским путем эсминцев «Сталин» и «Войков». Оценкой действий Ю. К. Хлебникова стало награждение орденом Ленина.



Один из ледоколов типа «Северный ветер», полученных от США по ленд-лизу

Следующая навигация по разным причинам оказалась одной из самых сложных в тот период освоения Арктики. Многие суда, в том числе и ледоколы, остались зимовать во льдах. Не избежал этой участи и «Ф. Литке», вставший на зимовку вместе с пятью судами каравана около острова Большевик. В 1938 г. ледорез безуспешно пытался пробиться к дрейфовавшему во льдах пароходу «Г. Седов». Во время «Зимней» (Советско-финской) войны «Ф. Литке» входил в состав Северного флота в качестве сторожевого корабля. Он нес дозорную службу на подходах к Кольскому заливу и в Белом море. Под наименованием СКР-18 ледорез участвовал в боевых действиях на Севере в 1941–1945 гг., в основном занимаясь проводкой судов и доставкой грузов. С началом войны, как и другие полярные капитаны, Хлебников был зачислен в состав военно-морского флота и получил звание капитан-лейтенанта.

В дальнейшем Хлебников командовал ледоколами «А. Микоян» и «Северный ветер» (поступил от США по ленд-лизу, позднее назывался «Капитан Белоусов»), осуществляя проводку военных кораблей, советских и иностранных транспортных судов. 3 марта 1943 г. ему присвоили звание капитана 3 ранга и в том же году направили в США в качестве наблюдателя за постройкой ледоколов. 12 апреля 1945 г. он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, а 2 декабря того же года за конвойную службу – орденом Нахимова 2-й степени.

В представлении к ордену Отечественной войны сказано: «Тов[арищ] Хлебников с первых дней Великой Отечественной войны является ее участником. Прodelал большую работу по выводу и вводу союзных конвоев в порты Белого моря. Обеспечил спец[иальное] задание командующего Б[еломорской] Ф[лотилией] по перевозке людей на о[стро]в Соловки, за что имеет благодарность. Будучи капитаном ряда ледоколов Главсевморпути, участвовал в выполнении ряда правительственных заданий, за что имеет награды и поощрения. Личный состав ледокола [«Северный ветер»] подготовлен к выполнению заданий. Со всей серьезностью отнесся тов[арищ] Хлебников к подготовке личного состава ледокола для перехода Карским, Баренцевым и Белым морем в порт Молотовск. В зоне непосредственного воздействия со стороны подводных лодок противника умело управлял маневрами ледокола. Переход ледокола совершен успешно. В зимнюю кампанию 1944–45 гг. при работе в зоне Белого моря по проводке караванов в тяжелых ледовых условиях обеспечил выполнение всех боевых заданий командования флотилии».



На борту ледокола «Ермак», 1961 г. Крайний слева – Ю. К. Хлебников, третий слева – Е. А. Вавилов, крайний справа – П. Г. Мирошниченко

В 1946 г. Юрий Константинович был демобилизован. Он остался на Севере и вступил в командование ледоколом «Адмирал Макаров» (полученный по ленд-лизу американский «Southwind»). Трагедия произошла летом 1948 г.: Хлебников был арестован в порту Находка, 10 марта 1949 г. осужден по статье 58-10 УК РСФСР на 25 лет лишения свободы и отправлен в Воркуту. После освобождения и реабилитации в 1956 г. его полностью восстановили в правах и приняли на работу капитаном в Мурманское морское пароходство. В 1959–1963 гг. он командовал «дедушкой ледокольного флота» – знаменитым «Ермаком».



Ледокол «Семен Челюскин»

В 1965 г. Хлебников привел из Ленинграда в Тикси один из новых дизель-электрических ледоколов советской постройки - «Ледокол-8» (с 1966 г. - «Семен Челюскин»), которым командовал до 1969 г. После этого заслуженный капитан, проведший в Арктике 32 навигации, вышел на пенсию по болезни. 29 июня 1976 г. Юрий Константинович Хлебников скончался. Он похоронен в Москве, на Николо-Архангельском кладбище.

Помимо упомянутых выше наград, Хлебников признавался «Лучшим капитаном Министерства морского флота СССР», имел звания «Почетный работник морского флота» и «Почетный полярник». Его именем названы остров в Карском море в группе островов Известий ЦИК (открыт в 1933 г. самим Ю. К. Хлебниковым) и мыс на Новой Земле в заливе Русская Гавань. В 1981 г. в строй вошел дизель-электрический ледокол «Капитан Хлебников», построенный в Финляндии. Он принадлежит

Дальневосточному морскому пароходству и приписан к Владивостоку.

Источники и литература

Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 3971. Ф. 417. Оп. 5. Д. 477, 2381. Ф. 432. Оп. 7. Д. 3193. Ф. р-92. Оп. 18. Д. 26409. Ф. р-2192. Оп. 2. Д. 5315.

Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Сорокин М. Я., Хлебников Ю. К. Послужные карты офицеров.

Архив-библиотека Российского фонда культуры. Инв. № 10148 (212). Кира-Динжан А. Д. Повседневная запись событий на Флотилии Онежского озера за 1919–1920 гг.

Аветисов Г. П. Имена на карте Арктики. СПб., 2009.

Балакин С. Морские сражения Русско-японской войны 1904–1905. Приложение к журналу «Моделист-конструктор». 2004. № 2.

Белавенец И. М. Морского училища выпуск 1920 года. 40 лет спустя. Нью-Йорк, 1960.

Блиох М. Первый командир ледокола «Ермак» // Полярный круг 1991. М., 1991. С. 461–466.

Болгурцев Б. Н. Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки XVII – начало XX вв. Владивосток, 1998.

Волков А. Е. Самые большие сторожевики. СКР-18, СКР-19, «Ветер» // Морская Коллекция. 2012. № 11.

История Гидрографической службы Российского флота. Т. 1. Гидрографическая служба Российского флота (1696–1917). СПб., 1997.

Колыбель флота. Навигацкая школа – Морской корпус. К 250-ти летию со дня основания Школы математических и навигацких наук 1701–1951. Париж, 1951.

Кононович Г. Морской аристократ // Морской флот. 1993. № 5–6. С. 37–39.

Кучиев Ю. Капитан Сорокин (К 100-летию со дня рождения) // Морской флот. 1979. № 11. С. 18-19.

М. Я. Сорокин [Некролог] // Водный транспорт. 1955. 25 июня.

Макаров С. О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901.

Масленников Б. Г. Авария крейсера «Витязь» // Гангут. Научно-популярный сборник по истории флота и судостроения. № 12-бис. СПб., 1997. С. 99-110. № 15. СПб., 1998. С. 77-87.

Морозов С. Широты и судьбы. Л., 1967.

Николаева А. Г., Хромцова М. С. Сквозь льды и штормы. Архангельск, 2004.

Попов С. Капитан Сорокин // Красноярский рабочий. 1979. 6 октября.

Простихин В. В. Не просто имя - биография страны. Книга четвертая. Мурманск, 1991.

Смирнов И. Русские военные моряки на Тихом океане. СПб., 2011.

Фус Г. Г. Последние дни Корпуса // Морской журнал. 1929. № 10. С. 22-30.

Чернышев А. А. «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М., 2007.

Ю. К. Хлебников [Некролог] // Водный транспорт. 1976. 1 июля.