

Александр Митрофанов



КРУШАЩИЕ ЛЬДЫ

ЛЕДОКОЛЫ
РОССИИ

12+

Александр Федорович Митрофанов

Крушащие льды. Ледоколы России

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=30479168

SelfPub; 2021

ISBN 978-5-532-96941-4

Аннотация

Большинство морей, прилегающих к берегам России, ее реки и озера значительную часть времени года скованы льдом. Чтобы обеспечить устойчивое судоходство на этих акваториях, потребовалось создать мощный ледокольный флот. В книге описывается история его создания и развития, участие российских ледоколов в Гражданской и Великой Отечественной войнах, современное состояние и будущее ледокольного флота. Отдельные главы посвящены "Ермаку", "Красину" и "Волынцу" ("Суур Тыллу") – ледоколам, вписавшим яркие страницы не только в историю флота, но и всей страны.

Содержание

Рождение ледокола	4
Ледоколы в Первой мировой и Гражданской войнах	11
Ледокольный флот в 1921-1941 годах	31
Советские ледоколы в Великой Отечественной войне	88
Конец ознакомительного фрагмента.	99

Александр Митрофанов

Крушащие льды. Ледоколы России

Рождение ледокола

Стремительное развитие капитализма в Российской империи после отмены крепостного права в 1861 году сопровождалось подъемом промышленности и сельского хозяйства. В связи с этим, резко увеличился объем внешней и внутренней торговли, что в свою очередь дало толчок развитию всех видов транспорта. Подавляющая часть внешне-торговых и значительная часть внутренних перевозок приходилась на долю морского транспорта. Однако, серьезным препятствием этому являлось то обстоятельство, что акватории главных портов России (Санкт-Петербург, Рига, Архангельск, Николаев, Херсон, Таганрог, Мариуполь, Владивосток) и прилегающие к ним районы Балтийского моря с Финским, Ботническим и Рижским заливами, Белого, Черного, Азовского, Японского и Охотского морей на много месяцев в году покрывались толстым льдом.

Здесь же базировались и корабли Российского Императорского флота (Кронштадт, Гельсингфорс, Ревель, Влади-

восток). Переброска боевых кораблей между европейским и дальневосточным театрами производилась только южным путем вокруг мыса Доброй Надежды или через Суэцкий канал. Напряженные отношения России с Англией и Японией в любой момент могли перерасти в войну, что привело бы к изоляции российской тихоокеанской эскадры и большинства районов Дальнего Востока и Восточной Сибири от европейской части империи. Использование же Северного морского пути (Северо-Восточного прохода), пролегающего вдоль северного побережья России, практически исключалось из-за сложной ледовой обстановки.

История российского ледоколостроения начинается с 1864 года, когда кронштадтский промышленник М.О. Бритнев изменил конструкцию своего судна «Пайлот», придав носовой оконечности корпуса наклон под углом 20° , что позволяло судну всходить на лед и разламывать его своей тяжестью. Так появился первый в мире ледокол, позволивший продлить навигацию между Кронштадтом и Ораниенбаумом на несколько недель. Позднее, на своем заводе в Кронштадте Бритнев построил такой же ледокол «Бой».

По аналогичному принципу в 1877-1897 годах для обеспечения круглогодичной навигации в российских портах на отечественных верфях и за рубежом было построено несколько ледоколов и ледокольных буксиров. Мощнейшим из них был построенный датской верфью «Бурмейстер ог Вайн» для Владивостокского порта ледокол «Надеж-

ный» (1525 тонн, 3320 лошадиных сил, 14,4 узла, максимальная ледопроемимость 1,2 метра, впоследствии канонерская лодка «Красный Октябрь», затем ледокол «Давыдов»).

Успешная эксплуатация «Пайлота» вызвала интерес за рубежом. Уже в 1871 году немецкие предприниматели всего лишь за 300 рублей приобрели чертежи «Пайлота» и на их основе построили ледокол «Айсбрехер-1». Носовая оконечность этого судна имела ложкуобразную форму с криволинейным форштевнем, форма средней части корпуса была близка к полукруглой. Такой тип ледокола получил название «гамбургского». К началу 20-го века в России, Германии, Швеции, Дании и США было построено около 40 небольших ледоколов.

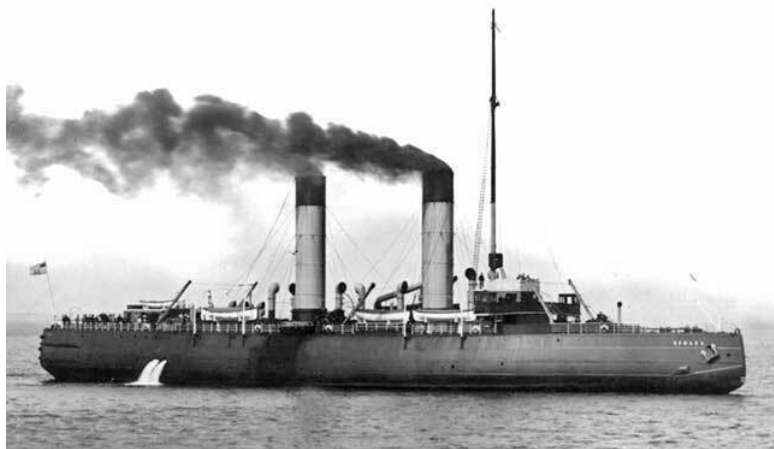
Ледоколы гамбургского типа достаточно успешно работали в ровных малоторосистых льдах с незначительным снежным покровом, но оказались малопригодными для работы в битом, покрытом снегом льду. Поэтому этот тип ледоколов получил распространение только в Западной Европе, где их главным назначением была борьба со льдом на реках. К концу 19-го века в Америке появились ледоколы американского типа, оборудованные носовым винтом и имеющие специфическую форму носовой оконечности. При работе на передний ход носовой гребной винт подсасывает воду из-под льда и образует под ним пустоту, что помогает носовой оконечности ледокола ломать лед. Кроме того, носовой винт, рабо-

тая на задний ход, помогает форсировать большие торосы – основания торосов, состоящих из отдельных льдин, размываются, и торос разрушается.

Однако, ледоколы американского типа оказались непригодными для работы в тяжелых арктических льдах из-за частых поломок носового гребного винта. Применение же таких ледоколов в менее тяжелых, чем в Арктике, условиях, как, например, на Балтийском, Азовском и Черном морях, вполне оправдывается практикой ледовых кампаний.

Оптимальным для работы в тяжелых льдах оказался так называемый русский тип ледокола, впервые примененный на созданном в 1899 году под руководством адмирала С.О. Макарова ледоколе «Ермак» (8730 тонн, 11960 л.с., 4 винта (1 носовой), 15,9 узл. – данные до модернизации и удаления носового винта). Его форма корпуса существенно отличалась от корпусов всех ранее построенных ледоколов. Штевни имели прямолинейные очертания в подводной и частично надводной частях и небольшой наклон к уровню воды. Благодаря клинообразным очертаниям оконечностей ледокол мог хорошо вползать на лед как носом, так и кормой. Очертания мидель-шпангоута имели трапецеидальную форму с развалом бортов в подводной части 20° , что способствовало перемещению разломанных льдин вдоль бортов, облегчая тем самым дальнейшее продвижение ледокола. «Ермак» успешно работал на Балтике и в Арктике до 1963 года. Технические решения, положенные в основу конструкции это-

го ледокола, оказались настолько удачными, что послужили прототипом для проектирования ледоколов на протяжении последующих десятилетий. Судьба «Ермака» будет подробно описана в последующих разделах данной книги.



Ледокол «Ермак» в начале своей многолетней службы
([wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Yermak_icebreaker.jpg))

Наряду с ледоколами в то время использовались и ледорезы, предназначенные для работы в битом и недостаточно спаянном льду. Эти суда преодолевали сопротивление льда

за счет горизонтального усилия, раздвигая носовой частью льдины по сторонам. Характерная особенность формы обводов корпуса таких судов – нерезко выраженный подъем носа и кормы, а также наклон бортов судна и острая форма носовых ветвей ватерлинии. Примером такого типа судов является построенный в 1909 году в Англии «Ф. Литке» (76 х 14,5 х 5 м, 4850 т, 7000 л.с., скорость более 14 узлов). По своим ледовым качествам ледорезы значительно уступают ледоколам и в настоящее время не строятся.



«Earl Grey», будущий ледорез «Федор Литке»
(из архива автора)



Модель ледореза «Литке»
(upload.wikimedia.org)

Ледоколы в Первой мировой и Гражданской войнах

Очередной толчок развитию ледокольного флота России дала первая мировая война. Выходы из Балтийского и Черного морей были блокированы Германией и Турцией, поэтому жизненно важные для России внешнеторговые перевозки, включая военные грузы, могли осуществляться только через порты Севера и Дальнего Востока. Основная нагрузка легла на расположенный в устье реки Северная Двина порт Архангельск, путь к которому шел через замерзающее на 4-6 месяцев в году Белое море (в 1913 году на него приходилось всего 2% грузооборота российских морских портов). Поэтому, царскому правительству пришлось срочно приобретать ледоколы за границей.

До 1917 года Россия закупила 6 морских и 7 портовых ледоколов. Первым из них стал приобретенный в 1914 году в Канаде ледорез «Earl Gray», переименованный в «Канаду» (позднее «III Интернационал», затем «Ф. Литке»). Прибыв в Архангельский порт 9 октября, ледорез продлил навигацию до начала января 1915 года (его работа была прервана аварией), проведя во льдах 146 судов. В 1915 году, также в Канаде, был закуплен ледокол «Минто», получивший имя «Иван Сусанин». В 1915 году в Англии на вер-

фи Swan Hunter Wallsend on Tyne были заказаны ледоколы, названные именами русских народных героев: «Илья Муромец» (2461 т, 4000 л.с., 2 винта, 6 котлов, 14 узл., дальность плавания экономическим ходом 2300 миль), «Козьма Минин» и «Князь Пожарский» (4600 т, 75,6 x 17,4 x 8,4 м, 6500 л.с., 3 винта, в том числе один носовой, 6 котлов, 14 узл., экипаж 149 человек, дальность плавания экономическим ходом 4500 миль), на верфи Armstrong в Ньюкасле «Святой Александр Невский» (5600 т, 85,6 x 19,5 x 6,24 м, 7950 л.с., 3 винта, 16 узл.) и «Святогор» (10620 т, 98,5 x 21,6 x 9,1 м, 10000 л.с., 3 винта, 15 узл.). В Канаде был приобретен строившийся «Дж. Д. Хейзен», получивший имя «Микула Селянинович» (8000 л.с.). «Илью Муромца» часто путают с носившим то же название, но значительно меньшим, ледоколом Владивостокского порта, построенным вместе с однотипным «Добрыней Никитичем» в Шанхае (Китай) и в 1916 году вошедшим в состав Сибирской флотилии. В 1922 году белогвардейцы увели его за границу, а «систершип» до конца 50-х годов работал в составе советского флота на Дальнем Востоке.



Ледокол «Добрыня Никитич» (upload.wikimedia.org)

К июлю 1917 года построенные в Англии и Канаде ледоколы, за исключением «Святого Александра Невского» прибыли в Архангельск. «Святой Александр Невский» был захвачен англичанами и вошел в состав британского флота под названием «Alexander». Только в 1921 году советскому правительству удалось добиться возвращения ледокола России, где он получил имя «Ленин» (в 1958 году переименован во «Владимир Ильич», а его имя перешло к первому в мире атомному ледоколу).

Важную роль играл в то время российский ледокольный флот и на Балтике. Во время первой мировой войны его основным назначением было обеспечение деятельности военно-морского флота, базировавшегося на замерзающие порты (за исключением Либавы). Наиболее мощным из них (после «Ермака») был построенный в 1914 году в Штеттине (Германия) ледокол «Царь Михаил Федорович» (3600 т, 73,8 x 17,1 x 7,2 м, 5880 л.с., 14,5 узл.). Сменив четыре флага и пять названий, это заслуженное судно под именем “Suur Tõll” в настоящее время является экспонатом морского музея в Таллине (Эстония). Несколько ледоколов было построено по заказу финского таможенного, маячного и лоцманского ведомства (в то время Финляндия была частью Российской империи): «Тармо» (1907 год, 2300 т, 3850 л.с., 13,5 узл.), «Ари» (1899 г., 1200 т, 1600 л.с., 12 узл.), «Сампо» (1898 г., 1850 т, 3050 л.с., 12 узл.), «Murtaja» (1890 г, 900 т, 1130 л.с., 12,5 узл.). Кроме того, на всех морских театрах имелись портовые ледоколы, принадлежавшие различным гражданским и военным ведомствам.

После начала военных действий большинство ледоколов было мобилизовано, вооружено и включено в состав Балтийского и Черноморского флотов, Сибирской флотилии и Флотилии Северного Ледовитого океана и приняли активное участие в первой мировой и Гражданской войнах. Яркой страницей этого периода является участие ледоколов «Ермак», «Волынец» (бывший «Царь Михаил Федорович»),

«Тарто» и нескольких портовых ледоколов в Ледовом походе Балтийского флота.

К началу 1918 года в составе Балтфлота насчитывалось 4 линейных корабля-дредноута, 9 крейсеров, 3 старых линкора, 17 эскадренных миноносцев, 45 миноносцев, 26 подводных лодок, 5 канонерских лодок, 23 минных и сетевых заградителя, 110 сторожевых кораблей и катеров, 89 тральщиков, 70 транспортов, 16 ледоколов и свыше 100 различных вспомогательных судов. Основная часть флота находилась в его главной базе – Гельсингфорсе (Хельсинки), значительная группа кораблей базировалась на Ревель (Таллин). Небольшой отряд кораблей (подводные лодок, сторожевые корабли и тральщики) был сосредоточен в Гангэ (Ханко), еще одна группа кораблей находился в районе Або-Аланда.

В феврале-марте 1918 года, обстановка для базирования российского флота на порты Финского залива осложнилась. Сложная обстановка создалась в Ревеле: части Северного немецкого корпуса к 22 февраля приблизились к нему. Город оказался под угрозой вторжения немцев. Опасность создалась и для кораблей, стоявших в гавани Гельсингфорса – в Финляндии начавшееся еще в конце января контрреволюционное восстание белофиннов разрасталось. В марте белофинское правительство заключило соглашение с Германией. Получив от немцев оружие, белофинны захватили почти всю территорию Финляндии, а также расположенные в Финском заливе острова Гогланд, Лавенсари и Соммерс. Германская

эскадра (3 линейных корабля, несколько крейсеров, отряд тральщиков, ледокол и 17 транспортов), имея на борту войска численностью около 12 тысяч человек, в начале марта появилась у Аландских островов, чтобы высадить десант в портах Финляндии.

Согласно подписанному 3 марта Брестскому мирному договору Советская Россия должна была перевести свои военные корабли в русские порты или разоружить их. Немцы и белофинны, рассчитывая на то, что русские корабли не смогут пройти через скованный льдом Финский залив, намеревались захватить их.

17 февраля в Ревель было направлено распоряжение Центробалта с указанием начать переводить в Гельсингфорс все подводные лодки, их плавучие базы, вспомогательные суда, кроме транспортов, предназначенных для эвакуации имущества. 19 февраля ледокол «Ермак» отбуксировал в Гельсингфорс две подводные лодки и два транспорта. Через три дня ледокол «Волынец» отбуксировал в Гельсингфорс еще две подводные лодки и два транспорта с военным имуществом.

Выбор Гельсингфорса промежуточным пунктом перебазирования объясняется тем, что эвакуация кораблей в Кронштадт потребовала бы много времени и заняла бы почти все ледокольные средства, а они в любой момент могли понадобиться в Гельсингфорсе, так как Центробалт 20 февраля отдал распоряжение подготовить все суда Гельсингфорсской базы к выходу в Кронштадт.

Группы кораблей, базировавшихся на Ревель, в тяжелых ледовых условиях с помощью ледоколов совершили переход из Ревеля и 5 марта достигли Гельсингфорса. 12 марта 1918 года из Гельсингфорса в Кронштадт вышел первый отряд кораблей в составе линейных кораблей «Петропавловск», «Гангут», «Севастополь», «Полтава» и крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Богатырь». Путь прокладывали ледоколы «Ермак» и «Волынец».

Подготовка первого отряда к выходу завершилась к вечеру 11 марта. На следующий день в 14 часов ледокол «Ермак» под флагом начальника 1-й бригады линкоров снялся с якоря и, расчистив выход из порта, взял курс на зюйд. За ним, преодолевая битый лед в канале, в кильватерную колонну медленно начали выстраиваться остальные корабли. Впереди шли «Гангут», «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловск», за которыми следовали крейсера «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Рюрик». Из-за сложности ледовой обстановки и отсутствия эффективных средств ее разведки двигаться можно было лишь в светлое время суток, становясь с наступлением темноты на ночевку, в связи с чем в 19 часов корабли прекратили движение, решив дождаться утра. Около 6 часов 13 марта «Ермак» освободил корабли от сковавшего их за ночь льда, после чего отряд вновь вышел по назначению.

Суровые условия плавания заставили изменить порядок движения – на этот раз в голову колонны (в кильватер «Ер-

маку» и «Волынцу») вышел «Рюрик», за которым следовал «Петропавловск», имевший повреждения носовой части, создававшие опасность затопления части отсеков. Весь день отряд двигался переменными ходами, преодолевая сплошной лед (местами до 60 см толщиной) и лишь к 20 часам, достигнув траверза маяка Южный Гогланд, остановился на ночевку.

14 марта условия плавания еще более ухудшились. Спустя короткое время после начала движения «Рюрик» был затерт льдами. Освободить крейсер удалось лишь с помощью «Ермака», которому вскоре пришлось вызволять и другого ледового пленника – линкор «Гангут». К счастью, обоим кораблям удалось избежать повреждений, однако главные испытания были еще впереди. На следующий день, 15 марта отряд встретил на пути еще более тяжелый лед, перед которым оказался бессилён даже «Ермак» – самый мощный ледокол отряда. Преодолевать плотные ледяные поля на этот раз пришлось с помощью своеобразного ледокольного тандема. В кормовой вырез «Ермака» взяли нос «Волынца», подтянув его буксирным тросом вплотную, и, работая машинами обоих ледоколов, медленно пробивались вперед.

Спустя всего лишь 20 минут из-за сгустившегося тумана отряд принужден был вновь остановиться. Переход продолжили через четыре часа и к вечеру корабли достигли острова Сескар. Столь же тяжелым был и следующий день. Через час после начала движения, едва «Волынец» был снова

взят «Ермаком» на буксир, в пробитом ими канале оказались затертыми сразу три корабля, в числе которых оказались и «Рюрик». На выручку был послан «Волынец», который, отдав буксир, с трудом сумел освободить их. В этот день подобная ситуация повторялась еще не раз, однако к 19 часам 16 марта отряду все же удалось выйти на траверз Шепелевского маяка.

17 марта в 11 час. 30 мин. ледокол «Ермак» первым достиг Большого Кронштадского рейда и принялся взламывать лед для постановки на якорь остальных кораблей. К вечеру весь отряд сосредоточился в гавани, где экипажи получили наконец-то долгожданный отдых. Однако для моряков «Ермака» и «Рюрика» он длился недолго. Уже 25 марта ледоколу пришлось вновь выйти в Гельсингфорс для проводки второго эшелона кораблей, спешно заканчивавшего подготовку к походу.

Тяжелый лед сильно мешал продвижению. Обстановка осложнялась еще тем, что ледоколы «Волынец» и «Тармо» были захвачены в море белофиннами и уведены в Ревель. К утру 29 марта «Ермак» едва смог достичь острова Лавенсаари, где в 18 час. 40 мин. Подвергся обстрелу береговых батарей. Располагая курсы вне их досягаемости, ледокол продолжал двигаться вперед, но окончательно затертый льдами принужден был остановиться. Спустя сутки, освободившись из ледового плена, «Ермак» был вновь обстрелян, на этот раз ледоколом «Тармо», захваченным белофиннами. Хотя

его огонь был неэффективным, он все же вынудил «Ермак», почти не имевший средств самообороны, повернуть назад.

В ночь на 3 апреля германская эскадра высадил десант на территории Финляндии у Гангэ. Угроза захвата оставшихся в финских базах русских кораблей заставила Морской Генеральный штаб ускорить их эвакуацию. 4 апреля из Гельсингфорса отправился в Кронштадт второй эшелон, состоявший из линкоров «Республика», «Андрея Первозванного», крейсеров «Олег», «Баян» и подводных лодок «Тур», «Тигр» и «Рысь». В отличие от первого отряда, их переход обеспечивался лишь портовыми ледоколами «Силач» и «Город Ревель», которые с трудом пробивали дорогу сквозь торосистые льды. Подводная лодка «Рысь» была повреждена льдами и возвратилась в Гельсингфорс. Ледоколы, сопровождавшие отряд, буксировали подводные лодки, поэтому функции ледокола пришлось выполнять «Андрею Первозванному». 7 апреля корабли достигли маяка Родшер, где встретили настолько плотный лед, что не смогли двигаться дальше. Пришлось остановиться в ожидании помощи.

5 апреля на выручку каравана из Кронштадта вновь вышел «Ермак». Полагая, что противник вряд ли откажется от повторных попыток захвата или уничтожения самого мощного ледокола Балтийского флота, последний решено было отправить в сопровождении корабля с достаточно мощной артиллерией. Выбор пал на «Рюрик» – на тот момент наиболее боеспособную и наименее поврежденную за время

предыдущего перехода боевую единицу.

На этот раз условия плавания оказались еще более тяжелыми. Весенние подвижки льдов вызвали образование многочисленных торосов, пробиться сквозь которые временами было не под силу даже «Ермаку». Через двое суток корабли достигли острова Лавенсаари, где в 10 час. 40 мин. подверглись обстрелу 6-дюймовой батареи, с которой было произведено 10-12 залпов, ложившихся с большими недолетами. После этой своеобразной демонстрации с острова передали по радио: «Рюрику» немедленно вернуться в Кронштадт, иначе откроем огонь из всех орудий».

Скованным условиями Брестского договора, российским морякам оставалось лишь из всех сил «не поддаваться на провокации». Не отвечая на огонь, крейсер и ледокол обошли Лавенсаари вне зоны досягаемости береговых батарей, продолжая следовать к месту стоянки второго отряда. Около 21 часа сигнальщикам «Рюрика» удалось обнаружить его среди торосов, однако попытка «Ермака» в сгустившейся темноте пробиться к ним не увенчалась успехом и около 23 часов оба корабля остановились на ночевку у северной оконечности острова Гогланд.

Утром 8 апреля «Ермак» взломал лед и, освободив корабли, повел их на ост. Обратный переход был не менее тяжелым. То один, то другой корабль застревал во льду, сильно задерживая продвижение. Однако оставшийся отрезок пути до Кронштадта удалось преодолеть без потерь и в пол-

день 10 апреля все корабли благополучно достигли базы. Также успешно прошла эвакуация из Гельсингфорса и кораблей третьего, последнего эшелона, включавшего оставшиеся подводные лодки, эскадренные миноносцы, сторожевые корабли, посыльные суда и транспорты. Их переход начался 7 апреля и продолжался 16 суток, в течение которых в Кронштадт без потерь перешли 167 единиц.

Третий отряд, самый многочисленный, насчитывающий более 160 единиц, был разделен на четыре группы. Первая группа (восемь подводных лодок, сопровождаемых двумя пароходами ледокольного типа «Ястреб» и «Руслан») вышла 7 апреля, но на пути застряла в торосах на меридиане Котки. Через четверо суток ее нагнала группа (две подводные лодки, пять миноносцев, пять транспортов и база подводных лодок), вышедшая из Гельсингфорса 9 апреля. Все суда отряда двигались шхерным фарватером в крайне сложных ледовых условиях. Рано утром 11 апреля из Гельсингфорса вышла большая группа третьего отряда (около 100 вымпелов) во главе с командованием флота, а днем – еще группа миноносцев. Команды кораблей проявляли исключительную самоотверженность. Так, эскадренный миноносец «Меткий» стоял в порту на капитальном ремонте с разобранными машинами и был предназначен для интернирования. Однако, по решению команды машинисты в короткий срок сумели собрать одну машину, и эсминец совершил переход в Кронштадт. Третий отряд вели ледоколы «Ермак», «Город Ревель», «Си-

лач», «Руслан» и «Ястреб». Корабли отряда пришли в Кронштадт к 22 апреля 1918 года.

После ухода третьего отряда в Гельсингфорсе осталось 38 судов под военным флагом, 10 – под флагом Красного Креста и 38 – под коммерческим флагом. 10 апреля Свеаборгский порт Гельсингфорса заняли белофинны, а через три дня по их приглашению на рейд вошла германская эскадра. В начале мая немцы были вынуждены по требованию Советского правительства выпустить из Гельсингфорса восемь миноносцев, три транспорта, два блокшива, минный заградитель, спасательные суда, а через месяц в Кронштадт пришли еще учебное судно «Память Азова» и несколько других судов. Перебазирование кораблей флота было успешно завершено. В результате Ледового похода Балтийского флота было спасено 226 кораблей.



ЛЕДОВЫЙ ПОХОД БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА 1918 года



Ледовый поход Балтийского флота (из архива автора)

Ледоколы Флотилии Северного Ледовитого океана также попали в водоворот Гражданской войны и иностранной интервенции. После Великой Октябрьской революции в связи с выходом Советской республики из войны север России для военного снабжения страны и внешних сношений с бывшими союзниками потерял свое значение. Вскоре, однако, он стал одним из фронтов гражданской войны. К этому времени англичане прочно обосновались на Русском Севере. Да-

же после Октябрьской революции и заключения Брестского мирного договора они не собирались уходить оттуда. Англичане и другие бывшие союзники были на Севере не единственными врагами молодой Советской республики.

В марте 1918 года перешли в наступление белофинны. Они намеревались захватить Мурманскую железную дорогу, затем всю Карелию и Мурман. В боях на Кемском фронте принял участие ледокол «Микула Селянинович». 6 апреля ледокол прибыл из Архангельска и подошел к острову Ромбак. Толстый и крепкий лед не позволил ему пройти дальше, к Попову острову (Кемь). Поэтому партизанский отряд был высажен с ледокола на лед. На следующий день к ледоколу подъехали подводы, которые забрали оружие и боеприпасы. Артиллерийский огонь «Микулы Селяниновича» заставил белофиннов отступить.

Между тем политическая ситуация на Севере осложнялась. 30 июня контрреволюционно настроенный Мурманский краевой Совет объявил о своем разрыве с Советской властью. Первого августа подошедшие к расположенному в устье реки Северная Двина острову Мудьюг английские корабли и гидросамолеты подавили береговые батареи и интервенты получили свободный доступ к Архангельску. Попытка же преградить им путь, затопив на фарватере ледоколы «Святогор», «Микула Селянинович» и минный заградитель «Уссури», из-за предательства командующего флотилией Н. Э. Викорста окончилась неудачей: они были затоплены так,

что проход для английских судов оставался свободным.

Советским властям пришлось оставить Архангельск и 2 августа его занял англо-французский десант, а позднее к нему присоединились и американские войска. В Архангельске было образовано Временное правительство Северной области. Белые подняли затопленные ледоколы и 5 августа наряду с рядом других судов флотилии Северного Ледовитого океана передали их англичанам «во временное пользование» под предлогом помощи в борьбе против общего врага (Германии).

Значительная часть русских судов потом так и не была возвращена. На этих судах в нарушение соглашения был поднят английский или французский флаг. Те же суда, которые были все же возвращены интервентами, оказались в самом плачевном состоянии. Осенью 1918 г. на ремонт в Англию ушел ледокол «Микула Селянинович». Вскоре он был передан англичанами французам, которым подняли на нем свой флаг. Осенью 1919 г. под английским флагом плавали ледоколы «Св. Александр Невский» и «Святогор». Только отремонтировавшиеся в Англии ледоколы «Князь Пожарский», «Козьма Минин» и «Канада» оставались под русским флагом. Но у белых не было никакой уверенности, что и эти ледоколы не захватят англичане. 13 сентября 1919 года глава правительства Северной области генерал Миллер телеграфировал русскому послу в Париже: «Скорейшая передача всех ледоколов в русские руки существенно необходима, о

чем прошу Ваших настояний перед английским и французским правительствами». 23 сентября Миллер получил из Парижа ответную телеграмму: «Три ледокола «Канада», «Пожарский» и «Минин» будут готовы в начале октября и пойдут в Северную Россию, но будут находиться под английским контролем, чтобы не попали в руки большевиков».

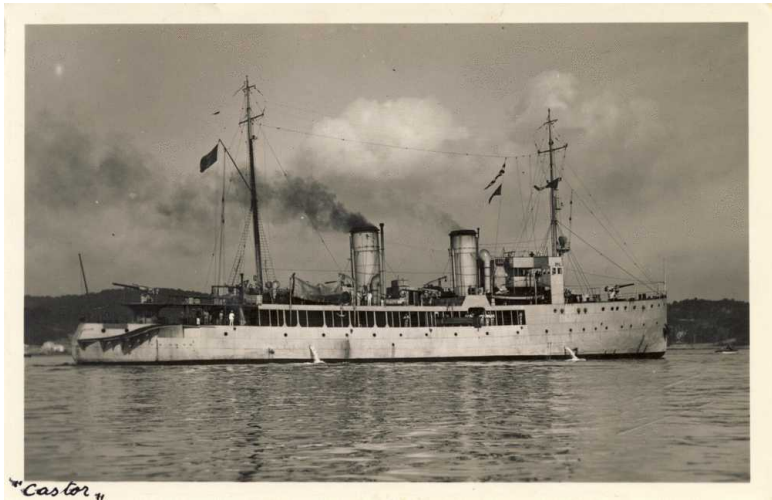
27 сентября английские войска эвакуировались из Архангельска. Дни северной контрреволюции были сочтены. 19 февраля 1920 года ее руководство вместе с частями своей армии и беженцами эвакуировалось в Норвегию на ледоколе «Козьма Минин» и посыльном судне «Ярославна». Вдогонку им направили ледорез «Канада». После двухдневного преследования и короткой артиллерийской перестрелки «Козьме Минину» удалось уйти, а «Ярославна» была захвачена. Остальные корабли и суда перешли на сторону большевиков. 21 февраля Красная армия вступила в Архангельск.

Для организации советских морских сил на Севере красному командованию пришлось использовать наиболее пригодные из оставшихся судов, а также ледоколы. Последние входили в состав морских сил Северного моря в качестве вспомогательных крейсеров под новыми названиями: ледокол «Иван Сусанин» стал «Лейтенант Дрейер», «Князь Пожарский» – «Лейтенант Шмидт», «Канада» – «III Интернационал». После окончания гражданской войны эти ледоколы вошли в состав торгового флота СССР.

«Илья Муромец» в начале 1920 года был уведен отсту-

пающими белогвардейцами сначала во Францию, а затем на Черное море. В ноябре 1920 года участвовал в эвакуации армии Врангеля из Крыма, а затем до 1922 года находился в Бизерте в составе русской эскадры. Реквизирован французами в счет долгов за содержание эскадры и в 1928-29 годах переоборудован в минный заградитель «Pollux» (4 x 100-мм, 2 x 37-мм орудий, 234 мины). После заключения перемирия между Францией и Германией захвачен англичанами 3 июля 1940 года в Портсмуте, использовался в качестве учебного судна. Возвращен Франции в августе 1946 года.

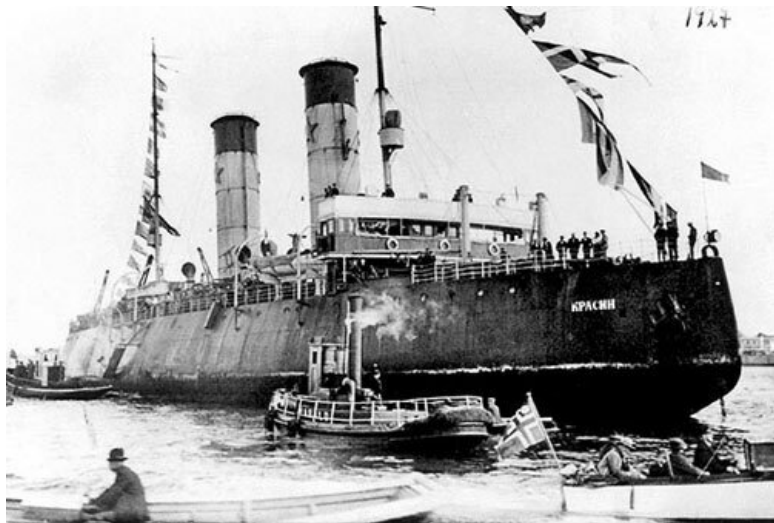
Аналогичная судьба постигла и «Козьму Минина» – реквизирован в 1922 году французами в Бизерте, в 1928-29 годах переоборудован в минный заградитель «Castor» (4 x 100-мм, 2 x 37-мм орудий, 368 мин). В декабре 1942 года захвачен в Бизерте немцами и передан итальянцам. Введен в строй итальянского ВМФ в качестве минного заградителя «FR-60», во избежание захвата союзниками затоплен 6 мая 1943 года. Позднее поднят, исключен из состава ВМС Франции в августе 1947 года.



Минный заградитель «Castor»
(из архива автора)

Ледокольный флот в 1921-1941 годах

Советскому правительству удалось в 1921 году вернуть захваченные англичанами ледоколы «Святой Александр Невский» (переименован в «Ленин») и «Святогор» (с 1927 года -«Красин»). В 1926 году на Азовское море перешел «Степан Макаров» (бывший «Князь Пожарский» – «Лейтенант Шмидт»), где использовался для проводки судов в Мариупольский порт.



Ледокол «Красин» в 1927 году
(из архива автора)

А на Дальнем Востоке канонерская лодка «Красный Октябрь» (бывший ледокол Владивостокского порта «Надежный») сыграл важную роль в укреплении молодой советской власти и суверенитета СССР на его восточных и северных рубежах. Особое значение имел ее поход к острову Врангеля, расположенному на границе Чукотского и Восточно-Сибирского морей далеко за полярным кругом.

Россия считала его своей территорией с 1823 года, несмотря на притязания США, Канады и Великобритании.

Ведь остров, находясь в восточной части Северного Ледовитого океана, почти на стыке Евразийского континента и Америки, имел важное геостратегическое значение. Он позволял осуществлять контроль за судоходством на севере, мог служить перевалочной базой для предпринимателей, занимавшихся китобойным промыслом, заготовкой пушнины, бивней моржей, мяса и рыбы. С развитием авиации и воздухоплавания остров Врангеля мог стать промежуточной площадкой для посадок самолетов и дирижаблей на кратчайшем пути из Европы в Америку. Исходя из этого, еще в сентябре 1916 года Россия специальной нотой с приложением в виде карты известила союзные и нейтральные державы, что «все арктические острова, включая остров генерала Вилькицкого, Землю императора Николая II (Северная Земля), остров цесаревича Алексея (Малый Таймыр), остров Врангеля и другие, находящиеся у азиатского побережья России, составляют неотъемлемую часть российской территории и являются северным продолжением Сибирского материкового плоскогорья».

3 июня 1924 года, командование Морских сил Дальнего Востока (МСДВ) получило директиву Высшего командования РККФ и Главного гидрографического управления, требовавшую срочно сформировать Особую гидрографическую экспедицию на остров Врангеля. Поводом к этому послужило известие о том, что помимо англичан и канадцев, поднявших на нем британский и канадский флаги в 1921 году и

объявивших остров собственностью Великобритании, виды на эту территорию стали иметь и американцы – на острове Врангеля появляется партия поселенцев из США с целью организации местных промыслов. Попытки СССР решить возникшую проблему дипломатическим путем успехом не увенчались. 2 апреля 1924 года нарком иностранных дел СССР Г. Чичерин в письме на имя Э. Панцержанского, помощника по морским делам Главнокомандующего Вооруженными силами Советской Республики, в частности, писал: «...Экспедицию следует предпринять именно для того, чтобы таким путем оформить права СССР на эту территорию... Необходимо поднятие нашего флага на самом острове».

Особую гидрографическую экспедицию было поручено возглавить известному российскому гидрографу-геодезисту, бывшему полковнику корпуса гидрографов, а в последнее время начальнику Управления безопасности кораблевождения Дальнего Востока Борису Давыдову. Будучи до революции командиром гидрографического судна «Таймыр», он провел в ходе экспедиций на Тихом океане ряд исследований дальневосточных и северных побережий от Охотского моря до реки Колыма, составил их лоцию. Попутно особая экспедиция должна была выполнить и ряд научно-исследовательских работ. В подчинение Б. Давыдову была передана канонерская лодка «Красный Октябрь» с экипажем из 80 военных моряков.

Этот корабль, построенный в Копенгагене по заказу Рос-

сии в 1896 году как портовый ледокол для обслуживания Владивостокского порта, был включен в состав МСДВ всего за четыре месяца до экспедиции на остров Врангеля. В ходе гражданской войны это судно неоднократно меняло своих владельцев: 29 ноября 1917 года перешло на сторону советской власти, 29 июня следующего года захвачено войсками чехословацкого корпуса, передано белогвардейцам, 31 января 1920 года захвачено красными, 26 мая 1921 года снова оказалось в руках белых, 25 октября 1922 года окончательно перешло под красный флаг.

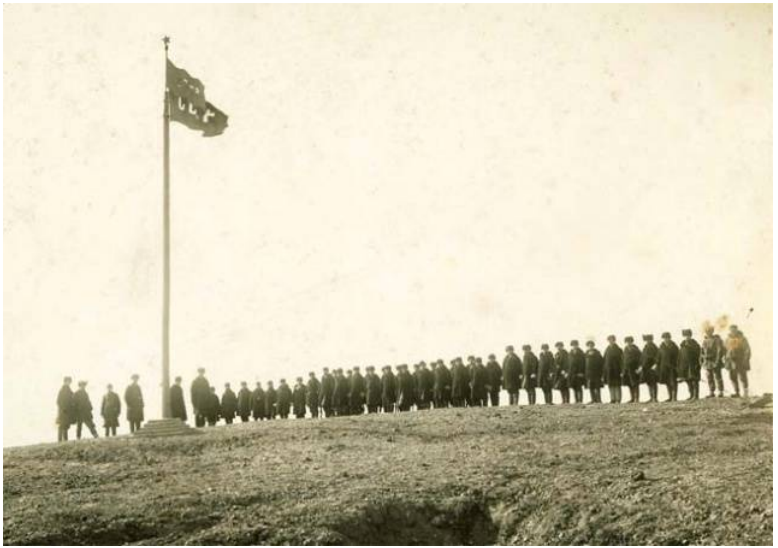


«Красный Октябрь» во льдах, 1924 г.
(из архива автора)

В беспрецедентно короткие сроки для истории полярных экспедиций – всего за месяц – подготовка к походу была завершена. В предписании командования МСДВ, выданном начальнику экспедиции, было особо подчеркнуто: «При неизбежности столкновения, вызываемого противодействием иностранцев (американцев) основной цели экспедиции, действовать в зависимости от фактического соотношения сил обеих сторон вплоть до ареста экипажа американского судна. Если на острове окажется чужой флаг, его следует убрать...»

20 июля "Красный Октябрь" покинул Владивосток и взял курс на Петропавловск-Камчатский, куда прибыл через шесть дней. 3 августа "Красный Октябрь" достиг бухты Провидения на Чукотке. Здесь максимально были пополнены корабельные запасы угля и пресной воды. Причем уголь был даже погружен на верхнюю палубу. 9 августа, зайдя на короткое время в бухту Лаврентия, где на борт были приняты трое чукчей-проводников с двумя упряжками ездовых собак, канонерская лодка отправилась в путь. Когда до острова оставалось около 90 миль, на пути судна встретился тяжелый лед торосистого образования сплоченностью до 9 баллов, судно было зажато льдами. Форсируя препятствия, ледокол все же

подошел к восточным берегам острова Врангеля и в гавани Роджерса на берег высадил часть экипажа. 20 августа 1924 г. на острове был поднят государственный флаг СССР.



Экипаж «Красного Октября» поднимает советский флаг над островом Врангеля
(из архива автора)

Затем ледокол двинулся в западном направлении. В бухте Сомнительной было обнаружено зимовье 13 американских

эскимосов во главе с американцем Уэллсом. Никаких документов, узаконивающих их пребывание здесь, у них не оказалось. Все они являлись служащими американской фирмы. На острове было обнаружено большое количество шкур белого медведя, песка и следы других незаконных деяний американцев. Арестовав промышленников и приняв их вместе с имуществом на борт, «Красный Октябрь» 23 августа покинул остров. Обратный путь оказался еще более тяжелым. 25 сентября в проливе Лонга у мыса Северного (ныне мыс Шмидта) судно было вновь зажато мощными льдами. Экипаж ледокола начал готовиться к длительной зимовке. Уже была спущена вода из котлов и систем, разобраны главные механизмы, как вдруг в результате начавшегося шторма поднялась сильная зыбь, образовалась полынья. Экипаж принял решение пробиваться к ней и срочно собрал машину, заполнив котлы забортной водой. Уже на второй день похода за недостатком угля начали рубить на дрова и жечь весь имеющийся на палубе запас леса и досок. К углю подмешивали машинное масло. Впереди лежали тяжелые льды, а в запасе оставалось всего 14 тонн угля. Дрейфующие льды отнесли судно к селению Уэлен, где экипаж обнаружил арестованную канадскую шхуну и разобрал ее на топливо. К тому времени, когда судно наконец вышло на чистую воду и бросило якорь в бухте Провидения, топлива оставалось на 25 минут хода, пресной воды не было совсем. Из Провидения «Красный Октябрь» направился в Петропавловск-Камчатский, где

экипаж произвел необходимый ремонт судна, пополнил запасы и по штормовому Охотскому морю взял курс на Владивосток. В порт приписки судно пришло 29 октября, где ему была устроена торжественная встреча. Здесь же арестованные американцы были высажены на берег и впоследствии через Китай вернулись на родину.

К острову Врангеля пытались пробиться и американцы. 18 августа из Номы (Аляска) вышла американская паровая шхуна "Herman", для того, чтобы забрать пушнину, заготовленную колонистами Врангеля, а заодно и поднять над островом флаг США. Тяжелые льды помешали осуществить это, и все же "Herman" сумел подойти к острову Геральд и водрузить американский флаг на нем.

Осенью 1924 года заместитель министра иностранных дел Великобритании Артур Понсонби сделал то заявление, которого так долго ждали в Москве: «Правительство Его Величества не имеет никаких претензий на остров Врангеля».

В честь героического похода к острову Врангеля экипаж канонерской лодки "Красный Октябрь" 30 июля 1925 года был награжден Почетным революционным Красным Знаменем ВЦИК СССР, а Давыдов получил Золотую медаль Русского географического общества. А через два месяца, в связи со смертью Б. Давыдова, кораблю было присвоено его имя. В 1925 году «Давыдов» был исключен из состава ВМФ и передан Народному Комиссариату путей сообщения, в 1941

году снова мобилизован и включен в состав Тихоокеанского флота.

В это же время началось активное освоение Северного морского пути. Наступила эра советских Карских экспедиций. При Сибирском ревкоме 2 апреля 1920 года был создан советский комитет для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути. Началась организация Сибирской хлебной экспедиции. Ее целью было снабжение зерном северных губерний Европейской России. Намечалось сосредоточить в устьях сибирских рек до миллиона пудов хлеба. В Архангельске сформировали два отряда судов. Для их проводки по наиболее сложному в ледовом отношении району – проливу Югорский Шар – выделили ледокольные пароходы «Таймыр» и «Пахтусов». Первая советская морская экспедиция в Сибирь отправилась из Архангельска 8 августа 1920 года под началом капитана М.В. Николаева. Привезенный в Архангельск хлеб спас тогда население Русского Севера от голодной смерти. А в истории эта экспедиция осталась как открывшая регулярные плавания на западном участке Северного морского пути.

В августе-сентябре 1921 года состоялась Первая советская Карская товарообменная экспедиция. Совет Труда и Оборона выделил на нее 7 миллионов золотых рублей. Для восстановления сельского хозяйства Сибири закупили за границей и доставили сибирякам сельскохозяйственное оборудование и инвентарь, а в обмен из Сибири в Европу отпра-

вили графит, асбест, кожсырье, шерсть и волос. Для сопровождения 11 судов экспедиции использовался ледокол «Ленин». На должность начальника экспедиции пригласили известного норвежского полярного капитана Отто Свердрупа.

Впоследствии подобные экспедиции в устья рек Обь и Енисей стали регулярными. А в 1923 году начались морские перевозки и на востоке страны. Первую так называемую Колымскую экспедицию советского периода осуществили под началом капитана П.Г. Миловзорова. Пароход "Ставрополь" с закупленными в Шанхае товарами вышел из Владивостока 21 июля 1923 года. По пути он заходил в Петропавловск-Камчатский, Ново-Мариинск (Анадырь) и бухту Провидения, а 9 августа вышел в Чукотское море. Несмотря на сложные условия плавания в арктических льдах, «Ставрополь» 30 августа бросил якорь в Нижне-Колымске. По результатам этого рейса Совет Труда и Оборона издал постановление об организации регулярных Колымских рейсов.

Карская экспедиция 1924 года вошла в историю освоения Северного морского пути как первый опыт вывоза на мировой рынок сибирского леса. Морской отряд доставил в Сибирь из Англии и других европейских стран сельскохозяйственные машины и инвентарь, газетную бумагу, лекарства, бакалейные товары, свинец и олово. Основным потребителем сибирского сырья становится Германия. К концу навигации 1927 года вся трасса по Карскому и Баренцеву морям обслуживалась четырнадцатью радиостанциями, снаб-

жавшими суда самой последней навигационной информацией.

В 1928 году Совет Труда и Оборона постановил образовать Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и торговли "Комсеверопуть", с целью вывоза тех видов экспорта, которые не находят выхода на внешние рынки другими путями. А 17 декабря 1932 года создается Главное Управление Северного морского пути. Его первым начальником стал известный ученый О.Ю. Шмидт. Основываясь на опыте Карских и Колымских экспедиций, Главсевморпуть всего за несколько лет превратил разделенную на два участка трассу в единую надежную артерию арктического мореходства. В 1920-1932 годах грузооборот Карских экспедиций возрос с 10,3 тысяч тонн до 97,3 тысяч тонн. В это время страна располагала 10 ледоколами (мощностью 3000 л.с. и более) суммарной мощностью 51000 лошадиных сил.

Согласно законам СССР (а впоследствии и Российской Федерации) и действующим «Правилами плавания по трассам СМП», «Северный морской путь» – расположенная во внутренних морских водах, территориальном море (территориальных водах) или экономической зоне СССР, прилегающих к северному побережью СССР, его национальная транспортная коммуникация, включающая пригодные к ледовой проводке судов трассы, крайние пункты которых ограничены на западе Западными входами в новоземельские проли-

вы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью 66 градусов северной широты и меридианом 168 градусов 58 минут 37 секунд западной долготы». В Российском секторе Арктики Северный морской путь делится на два участка – западный и восточный районы. Поскольку проводка судов на СМП осуществляется также через льды прилегающих Баренцева и Берингова морей, правомерным следует считать использование терминов «восточный и западный районы Арктики». Граница между районами проходит по меридиану 125 градусов восточной долготы.

Первое сквозное плавание по трассе СМП с запада на восток с одной зимовкой в 1913-1915 годах совершили ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» под командованием Б.А. Вилькицкого и П.А. Новопашенного. В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» совершил сквозное плавание с запада на восток на всем протяжении Севморпути в течение одной летней навигации, следуя практически по чистой воде. В 1934 году ледорез «Ф. Литке» впервые в истории за одну навигацию прошел Севморпуть с востока на запад – из Владивостока в Мурманск.

«Ф. Литке» построили в 1909 году в Англии для Канады. Ледорез (он назывался "Earl Gray") зимой работал на почтово-пассажирской линии Квебек – острова Принца Эдуарда, летом охранял ньюфаундлендские рыбные промыслы. Иногда служил яхтой для членов королевской семьи. 1 но-

ября 1914 года куплен русским правительством для Управления морским транспортом Беломорско-Мурманского района. 9 января 1917 года затонул на Иокангском рейде в результате навигационной аварии. 15 июня 1917 года поднят и отправлен в Архангельск на капитальный ремонт. 26 октября 1917 года мобилизован и в качестве ледокола зачислен в состав флотилии Северного Ледовитого океана. 1 апреля 1918 года возвращен Мортрану. Летом 1918 года был захвачен в Архангельске английскими интервентами и белогвардейцами. В марте 1920 года оставлен белогвардейцами в Белом море при эвакуации из Архангельска и вскоре возвращен в Архангельск.

15 апреля 1920 года в качестве вспомогательного крейсера включен сначала в состав Беломорской военной флотилии, а 24 апреля 1920 года – в состав Морских сил Северного моря. С 14 июня по 2 июля 1920 года участвовал в экспедиции по спасению ледокольного судна «Соловей Будимирович», затертого льдами в Карском море. 15 июня 1921 года разоружен и возвращен торговому флоту.

Вот как описывает «Литке» бывший член его экипажа Л.С. Селиверстов в своей книге «Из Поморья в океан»:

«Всем был хорош или, сказать точнее, почти всем, наш заслуженный ледорез, но была у него одна довольно досадная особенность в характере. Очень уж резко, стремительно и размашисто он качался на штормовой волне. При ходе лагом (бортом к фронту волны) никакими усилиями невозможно

удерживаться на рулевой площадке верхнего мостика. Этот элегантный паршивец не просто кренился, а летел с гребня волны с грохотом и скрипом. Какое уж там управление рулем в такие моменты. Рулевой повисал на штурвале, судорожно цепляясь за рукоятки крепкого, дубового, окованного латунными полосами, колеса. Правда, это длилось всего несколько секунд, но часто подсознательно возникало опасение: «А ну, как оторвется рулевое колесо?!». Тогда – вместе с ним мгновенно за борт с высоты мостика. Однако всегда проносило благополучно – у англичан все сработано прочно, надежно, на всю длинную корабельную жизнь.

А какие прекрасные помещения были на «Литке»: замечательно красивая просторная кают-компания, отделанная японцами в один из ремонтов под светлый орех с такими словно тисненными орнаментами и бронзовыми инкрустациями на переборках, рядом курительный салон, пианино; менее обширная, но тоже отлично отделанная, уютная столовая, салон команды у передней переборки надстройки с огромными застекленными книжными шкафами, еще с одним пианино и кинобудкой; великолепный коридор командного состава, устланный ковровой дорожкой, начищенные уборщиками до золотистого блеска бронзовые дверные ручки, кожухи трубопроводов, симметрично проложенные по обеим сторонам коридоров; полированные поручни с металлическими накладками на переходах по трапам. Да, все это было прекрасно. И нас нимало не смущали наши тесные че-

тырехместные каюты рядового состава.

Однако надобно заметить, что были и досадные несоответствия, вносящие определенный бытовой дискомфорт. Странно, но англичане-судостроители, уделяли чрезвычайно много внимания и мастерства отделке внутренних судовых помещений – салонов, столовых, украшениям коридоров и трапов, однако, кажется, вовсе не обращали серьезного внимания на хозяйственно-бытовые помещения: камбузы, хлебопекарню, холодильные камеры, ваннные помещения, бани, особенно для рядового состава. Если не изменяет память, на 18-20 командиров была одна ванная комната (каюта) и ни одной для рядового состава. А единственная на судне баня вызывала массу нареканий. Это было холодная цементная палуба. По углам – краны с холодной водой и четыре шланга с острым паром, несколько грубых скамеек и пара десятков маленьких помятых тазиков.

Можно представить, когда после ходовой морской вахты в эту баню вваливаются более двадцати человек, особенно чумазых кочегаров, механиков, машинистов, матросов. Баня сразу становится похожа на помещение для буйно помешанных. Прежде всего открываются паровые клапаны, и помещение быстро заполняется дико свистящим в резиновых шлангах паром. Видимость – ноль. Молодые, неугомонные, черные от угольной пыли кочегары, пользуясь отсутствием видимости, начинают хватать всех подряд своими чудовищно грязными руками. Расхватывают тазики, вырывают друг

у друга паровые шланги. Кого-то уже слегка ошпарило, на другого «невзначай» вылили целый тазик холодной, как лед, воды (забортная вода в лучшем случае 3-5° выше нуля). Тут истинно выживают только сильные. Однако привыкаешь ко всему. Права была моя бабушка, приговаривая: «Привыкнешь, так и в аду хорошо!».

После капитального ремонта, проведенного в Ленинграде в 1923 году, «Литке» работал в Черном и Азовском морях, а в 1928 году его перевели на Дальний Восток. В тяжелых ледовых условиях 1929 г. моряки «Литке» совершили рейс к острову Врангеля. За этот рейс «Литке» был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1931-32 годах «Литке» совершил первое в истории зимнее плавание в Охотском море, продолжавшееся более 150 дней. После этого он принимал участие в северо-восточной экспедиции на реку Колыму.

В конце 20-х – начале 30-х годов в северо-восточных районах СССР были открыты богатейшие залежи золота и олова. Для их освоения было создано управление «Дальстрой», находившееся в ведении НКВД. Снабжение этих удаленных рудников было возможно только водным путем – по замерзающему Чукотскому и Восточно-Сибирскому морям к устью реки Колыма, а затем на речных судах. Летом 1932 года на Колыму была направлена первая экспедиция под руководством известного гидрографа Н. Евгенова, участника экспедиции 1914-1915 годов на «Таймыре» и «Вайгаче». В ее со-

став входили ледорез «Ф. Литке» (капитан Н. Николаев) и 7 морских грузовых судов, которые буксировали 26 речных судов. Морякам предстояло доставить на Колыму 13000 тонн различных грузов и более 1000 пассажиров. Суда были снабжены всеми необходимыми запасами на 14 месяцев, так как не исключалась зимовка в арктических льдах.

«Ф. Литке» вышел из Владивостока 2 июля с двумя 500-тонными баржами на буксире и направился на север к мысу Дежнева, где ему предстояло встретиться с остальными судами экспедиции. К концу июля суда каравана достигли бухты Провидения. В 1932 году в Чукотском и Восточно-Сибирском морях сложилась крайне неблагоприятная ледовая обстановка. Ледорез вел суда на запад, преодолевая всего лишь по 12-25 миль в сутки. Большинство судов получили серьезные повреждения корпуса.

Только 4 сентября удалось достичь мыса Медвежий в двух милях от бухты Амбарчик, где и началась выгрузка людей и грузов. Грузовые работы осложнялась отсутствием каких-либо портовых сооружений. Выгрузка продолжалась только два дня. Затем стал усиливаться ветер от норда. Вскоре он дошел до силы шторма. Когда катера подвели к берегу баржи с грузом, буксирные тросы рвались, как нити. Дальнейшие работы по разгрузке пришлось прекратить, хотя на берег успели переправить менее половины доставленных грузов. То и дело налетала пурга, температура наружного воздуха резко понизилась. По всем признакам прибли-

жалась полярная зима. Стало ясно, что вернуться во Владивосток в эту навигацию не удастся. Руководство экспедиции приняло решение следовать в Чаунскую губу, где суда могли стать на безопасную зимовку.

Переход к месту зимовки проходил в тяжелых льдах – иногда за четырехчасовую вахту «Ф. Литке» удавалось продвинуться всего лишь на длину корпуса. У ледореза было повреждено перо руля. 31 сентября «Ф. Литке» стал на зимовку в Чаунской губе. Зима выдалась холодная и снежная, судно завалило снегом до второй палубы и из сугроба торчали только верхушки мачт. На борту оставалось всего лишь около 500 тонн угля – его хватило бы только на 6-7 дней работы в тяжелых льдах. Поэтому котлы были погашены и судовые помещения отапливались только камельками, а пресную воду получали из льда. Тяжело заболел начальник экспедиции Н. Евгенов, его сменил капитан А. Бочек.

Но экипаж не падал духом. Велся ремонт корпуса и механизмов. На судне открылся морской техникум, готовивший штурманов, механиков, машинистов и мотористов. К 1 мая 1933 различные морские специальности получили 108 человек. Гидрографическая партия обследовала и описала близлежащие побережье. Зимовщики вели работу и среди местного населения – чукчей. Судовые врачи оказывали им медицинскую помощь, для местных детей была построена школа-интернат. На ледорезе появился даже самодеятельный кукольный театр – чукчи были в восторге от его спектаклей.

В ночь на 2 июля 1933 года в котлах ледореза подняли пары и он снова начал борьбу со льдами. Ледовая обстановка по-прежнему оставалась тяжелой и путь иногда приходилось прокладывать взрывами зарядов аммонала. Деформировалась одна из поперечных переборок, в ряде мест обшивки разошлись швы, появилась течь. Но каравану все же удалось пробиться обратно к бухте Амбарчик и выгрузить на берег оставшиеся с прошлого лета 6500 тонн груза.

16 августа «Литке» наконец покинул бухту и двинулся на восток, к Беринговому проливу. Только 24 сентября ледорез привел все суда Первой Колымской экспедиции в бухту Провидения. Но к этому времени в Восточном секторе Арктики в сложной ситуации оказались другие суда. Застрял во льдах «Север», возвращавшийся после удачного рейса в устье Лены. Не смог самостоятельно пробиться сквозь льды «Анадырь». В тяжелом ледовом дрейфе у мыса Сердце-Камень лежали пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск», вышедшие из Владивостока на Колыму в навигацию 1933 года. Неудачно сложилось плавание «Челюскина», совершавшего сквозной поход по трассе по пути «Сибирякова». Зажатый тяжелыми льдами «Челюскин» был вынужден лечь в дрейф. Помощь им мог оказать только «Литке».

9 октября «Литке» вышел из Берингова пролива, держа курс навстречу «Северу», «Анадырю», «Челюскину» и пароходам Колымской экспедиции 1933 года. Обстановка позволила ему дойти только до мыса Икигур. Ледорез получил на-

столько тяжелые повреждения, что больше уже не мог работать во льдах. 14 октября «Литке» стал на якорь у мыса Дежнева и на требовавшие помощи суда была направлена следующая радиограмма:

«... Состояние ледокола следующее. Течь в носовом трюме и в боковых угольных ямах увеличилась. Для откачки воды работают спасательные, а также центробежные помпы по шести часов каждая, остальные водоотливные средства – круглосуточно. Вследствие потери лопасти наблюдается угрожающий стук в правом дейдвуде, сотрясающий все судно и вынуждающий работать главной машиной только малыми ходами, не превышая 60 оборотов. Повреждение баллера руля, поломка рулевой машины, каковая справлена перекладкой руля на каждый борт только на 12 градусов, исключает возможность работы в тяжелом льду задними ходами, при которых нажимом руля лед приподнимает баллер, угрожая окончательным разрушением рулевой машины. Основные крепления носовой части ледокола сильно нарушены поломкой шпангоутов, трещинами в листах обшивки, повреждением переборок, ослаблением очень большого количества заклепок, что в общем не допускает форсирования тяжелых льдов, заставляет избегать ударов, делая ледокол неактивным. Вследствие сильной течи в носовом трюме, центральной и боковых угольных ямах, «Литке» в бухте Провидения мог принять максимум 600 тонн угля при расходе во льдах 75 тонн угля в сутки. В данное время угля на

борту «Литке» осталось всего 270 тонн. Указанное состояние ледокола, а также позднее время года не допускает ввода ледокола в тяжелые льды и вынуждает нас, с сожалением, отказаться от дальнейших попыток оказать вам какое-либо содействие в выходе из Полярного моря во избежание опасности поставить «Литке» в безвыходное положение».

10 ноября с затертому льдами в Чукотском море парохода «Челюскин» снова пришла просьба о помощи. Утром 11 ноября экипаж «Литке», занимавшийся в бухте Провидения ремонтом корпуса и механизмов, собрался на митинг. Он длился всего 10 минут. Семьдесят моряков ледокола единодушно заявили, что к походу готовы. На митинге была принята резолюция:

«... Несмотря на исключительный риск при настоящем техническом состоянии ледокола, большевистскими темпами провести подготовку к выходу в Арктику. Приложим все усилия для того, чтобы под испытанным руководством начальника экспедиции, капитана и парторганизации оказать помощь «Челюскину» и тем самым выполнить задачу по освоению Северного морского пути».

«Литке» встал под бункеровку. Уголь грузили вручную на палубу, так как угольные ямы и трюмы заливало водой. Утром 12 ноября «Литке» вышел в море и взял курс к островам Диомида в Беринговом проливе. Несколько дней безуспешно пытался пробиться сквозь тяжелые льды к «Челюскину». Запасы угля таяли, осушительные насосы едва справ-

лялись с поступающей внутрь корпуса водой. «Литке» получил приказ возвращаться. 22 ноября ледорез отдал якорь в бухте Провидения, а затем направился на юг, в Петропавловск-Камчатский.

Но испытания для «Литке» и его экипажа еще не закончились. В это время в северной части Тихого океана бушевал жестокий шторм. На возвращавшемся из арктического рейса пароходе «Свердловск» со 150 пассажирами на борту закончились запасы угля и воды. «Литке» стоял в Авачинской губе (Камчатка) в крайне аварийном состоянии, тоже почти без топлива. Но А. П. Бочек и Н.М. Николаев, узнав о бедствии «Свердловска», решили немедленно идти к нему на помощь. Шторм не стихал. Наоборот, он становился все сильнее. В жесточайшую непогоду полузатопленный ледокол подал буксир гибнущему судну. Шторм перешел в ураган. «Литке» бросало с борта на борт так, что он с трудом выпрямлялся. Волнами на «Литке» сломало бушприт. Отверстия всасывающих труб осушительной системы, по которым непрерывно откачивали воду, забило мусором. «Литке» стал тонуть. В затопленные трюмы спустили водолаза, очистившего трубы, откачку воды продолжили. «Литке» все-таки привел «Свердловск» в Петропавловск-Камчатский.

После короткого ремонта ледорез продолжил переход во Владивосток. 4 января 1934 года «Литке» прибыл в порт. 16 месяцев тяжелейшего арктического плавания остались позади.

огромное пустое помещение на нижней палубе со стальными переборками и подволоком,

Каждый год приносил новые успехи в штурме арктических морей. В 1932 году впервые в истории трассу Северного морского пути за одну навигацию прошел ледокольный пароход «Сибиряков». В следующем году по пути «Сибирякова» направился «Челюскин». Почти у выхода в Берингов пролив, он попал в ледяной плен и был раздавлен льдами. Сто с лишним полярников, возглавляемых О.Ю. Шмидтом, остались на дрейфующем льду. Челюскинцы были спасены самолетами молодой советской полярной авиации, летчики которой в ходе спасательной операции проявили чудеса храбрости. Семь полярных летчиков стали первыми Героями Советского Союза.

Советское правительство поставило задачу превратить морской путь, проложенный сквозь льды вдоль северных берегов Сибири, в магистраль регулярных морских перевозок. Для этого предстояло накопить опыт, построить суда, радиоцентры, порты, создать сеть полярных станций, организовать ледокольную службу и сделать многое другое. Созданное незадолго перед этим Главное управление Северного морского пути решило в 1934 году повторить сквозное плавание по всей трассе, на этот раз с востока на запад, из Владивостока в Мурманск. Для этой экспедиции был избран ледорез «Ф. Литке». Начальником экспедиции назначили Д.С. Дуплицкого, его заместителем по научной части – профессора

В. Ю. Визе. Капитаном ледокола в этом ответственном рейсе стал Н.М. Николаев.

«Литке» к этому времени прошел ремонт в Японии, но его качество заставляло желать лучшего: котлы текли, клепка корпуса была выполнена небрежно, серьезные неполадки выявились в машине. Рабочим Владивостокского порта, судоремонтного завода и экипажу пришлось срочно устранять основные недоделки, но часть работ пришлось выполнять уже во время рейса.

28 июня 1934 года ледорез покинул Владивосток и направился в Петропавловск-Камчатский, где на борт приняли 525 тонн угля, 700 тонн пресной воды и продовольствие, включая живых коров и свиней. Судно обзавелось и собственным «зоопарком» – кошками, собаками и даже бурым медвежонком.

6 июля «Литке» покинул Петропавловск, а 11 июля прибыл в бухту Провидения. Здесь погрузили еще 550 тонн угля. Теперь бункера ледокола были переполнены. Уголь лежал даже на палубе. Бункеровались собственными силами и в рекордно короткий срок. Работала вся команда и весь состав экспедиции.

В Провидении на борт ледокола приняли самолет «Ш-2». Его экипаж состоял из летчика Ф. К. Куканова и бортмеханика С. П. Куквы, прославившихся поздней осенью 1933 года. В ту пору у мыса Биллингса зазимовали пароходы «Анадырь», «Север» и «Хабаровск». Зимовка протекала труд-

но, люди оказались плохо обеспеченными продовольствием. Среди 168 пассажиров многие болели цингой, а некоторые не могли даже двигаться. Куканов взялся эвакуировать больных. Несмотря на плохую погоду и наступающую темноту, он вывез на мыс Шмидта и Уэлен более девяноста человек.

По выходе в Чукотское море сразу же начались научные наблюдения. Ежечасно измеряли температуру поверхности моря, брали пробы воды. В качестве метеорологических наблюдателей привлекались все сотрудники экспедиции. Велась и гидробиологические наблюдения. Детально изучалось поведение корабля в различных условиях волнения.

Еще вблизи мыса Икигур встретился разреженный лед. В тот день «Литке» прошел вблизи от места гибели «Челюскина» и отсалютовал погибшему судну тремя гудками. А потом засвежело. Днем ветер достиг 8 баллов, лед исчез и волнение усилилось. Спроектированный для плавания во льдах, «Литке» был очень неустойчив на волне. Волнами смыло с палубы весь уголь, с таким трудом погруженный в бухте Провидения.

У мыса Шмидта «Литке» на 10 дней оказался в плену у тяжелых льдов. Только 28 июля судну удалось выйти на чистую воду и 4 августа подойти к бухте Тикси, где загрузили 850 тонн угля с барж. Затем ледорез двинулся на помощь к зажатым припайными льдами у островов Комсомольской Правды трем пароходам Первой Ленской экспедиции.

Предстояло пройти всего пять миль, но для этого потре-

бывалось целых пять дней – на пути стояли тяжелые льды, которые не брали даже заряды аммонала. Только 17 августа «Литке» удалось пробиться к затертым льдами судам, а затем и вывести их на чистую воду.

Дойдя до кромки льда, встали на якорь. Старший механик С. И. Пирожков доложил об осмотре «Литке». Дело обстояло хуже, чем можно было предполагать. 80 заклепок оказалось выбито, многие остались без головок, большинство ослабло. В ряде мест разошлись швы, в форштевне появились три трещины, частично была сорвана наклейка и некоторые листы отстали от форштевня. Течь оказалась чудовищной – в сутки поступало 1125 тонн забортной воды, не считая той, которая вливалась в форпик – он был затоплен полностью. Ничего не оставалось, как исправлять все своими силами и средствами. В аврале участвовало большинство участников плавания. Механики изготовили новые болты. Форпик залили цементом, на трещину в форштевня сделали насадку. Ремонт вернул судну способность преодолевать льды средней мощности.

Пока устраняли полученные во льдах повреждения, Ф. Куканов на своем Ш-2 слетал на разведку в восточную часть пролива Вилькицкого и обнаружил там ледовую перемычку шириной около 15 миль. Она была явно непроходима для ледореза, поэтому пришлось прибегнуть к помощи заслуженного ледокола «Ермак», проложившего во льдах канал с запада.

22 августа "Литке" бросил якорь у мыса Челюскина. 24 августа ледорез двинулся дальше, ведя за собой одно из трех вызволенных у островов Комсомольской Правды судов и 2 сентября достиг острова Диксон. Здесь пароходу пришлось задержаться для проводки судов, участвующие в Карской операции. В устье реки Енисей «Литке» снял с мели следовавший за лесом в Игарку английский пароход.

С приходом к Диксону ледокольного парохода «Садко», освободившийся «Литке» отправился в Мурманск. Заключительный этап плавания проходил без особых приключений. 20 сентября «Литке» ошвартовался у причала Мурманского порта. Так завершилось второе сквозное плавание по всей трассе Северного морского пути, выполненное в одну навигацию. Причем впервые – безаварийно.

Навигация на трассе Северного морского пути в 1935 году была крайне неудачной – «Литке» и ледоколам «Ермак», «Красин», «Ленин» удалось провести всего 4 парохода. Однако следующий, 1936 год, стал значимой датой в истории освоения Северного морского пути – была проведена первая ЭОН (Экспедиция особого назначения) по проводке военных кораблей на Дальний Восток. После окончания Гражданской войны молодая советская республика практически не имела на Тихом океане военного флота – вся тяжесть охраны огромных морских просторов лежала на плечах малочисленной морской пограничной охраны. Японцы практически безнаказанно вели здесь хищнический промысел мор-

ского зверя и рыбы, часто под прикрытием боевых кораблей Императорского флота. Япония вынашивала также планы захвата богатых природными ресурсами районов советского Дальнего Востока и Восточной Сибири. Все это требовало создания на Тихом океане достаточно мощного военного флота. Однако, строительство первого в этом регионе судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре еще продолжалось и корабли пришлось перебрасывать с Балтики.

Арктический флот выделил для этих операций своих наиболее опытных людей. Испытать ледовый путь для проводки военных кораблей – значило неизмеримо повысить значимость этой трассы для страны. О. Ю. Шмидт, тогдашний начальник Главсевморпути и выдающийся полярный исследователь, в беседе с военными моряками, участниками экспедиции, вспомнил известные слова известного ученого Д. И. Менделеева, сказанные им после разгрома под Цусимой эскадры адмирала Рожественского: «Если бы хоть десятая доля того, что потеряна при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море (имеется в виду Северное море – примечание автора) и Цусиму».

– Нам предстоит исправить эту историческую ошибку, допущенную царской Россией, – сказал О. Ю. Шмидт. – Цусима не должна повториться... Северный морской путь лежит в наших территориальных водах, где никто не помешает нам плавать, как мы хотим и куда хотим. Это единственно

внутренний водный путь, который обеспечивает нам связь с Дальним Востоком.

Для проводки военных кораблей Северный морской путь использовался тогда впервые. Это была тяжелая и ответственная операция. Судя по прогнозу, ледовая обстановка на трассе ожидалась нелегкая. Руководство экспедицией по проводке двух эсминцев из Белого моря во Владивосток было возложено на О.Ю. Шмидта. Ледовыми капитанами-инструкторами шли Н.М. Николаев и П.Г. Миловзоров. Для сопровождения миноносцев выделили ледорез «Литке», два танкера – «Лок-Батан» и «Майкоп» – и пароход «Анадырь».

2 июля 1936 года эскадренные миноносцы типа «Новик» – «Сталин» (бывший «Самсон») и «Войков» (бывш. «Лейтенант «Ильин») – покинули Кронштадт. Их тщательно готовили к ледовому рейсу, корпуса укрепили насколько возможно. Но это были корабли старой постройки с относительно тонкой обшивкой, и любое столкновение с мощными полярными льдами сулило серьезные неприятности. Успех операции во многом зависел от бдительности и предусмотрительности полярных моряков и командования проводки. Почти месяц ушел на подготовку и сам проход кораблей по недавно построенному Беломорско-Балтийскому каналу. 31 июля оба миноносца вошли в Баренцево море. На следующий день, сопровождаемые «Литке», которым командовал капитан Ю.К. Хлебников, они прибыли в Маточкин Шар. У мыса Лазарева к отряду присоединились танкеры.

До острова Диксон встречались только отдельные полосы мелкобитого льда, которые легко преодолевали даже эсминцы, но на долготе 80° караван вошел в тяжелые непроходимые льды. Пришлось ожидать помощи ледоколов «Ленин» и «Ермак». 9 августа караван снова динулся в путь, с трудом преодолевая 8-9-бальный лед. Временами положение резко ухудшалось. Льды уплотнялись. Вылетавшие на разведку полярные летчики тщетно искали проход. Продвижение становилось все более медленным и, наконец, совсем прекращалось. Начинались сжатия.



Ледокол «Ленин», 30-е годы

(из архива автора)

Особенно тяжело было миноносцам с их слабыми корпусами. Чтобы не допустить чрезмерных сжатий, льдины взрывались мелкими зарядами. У бортов кораблей образовывалась каша из мелких осколков льда. Она создавала подушку, способствующую равномерному распределению силы нажима льда на корпус.

2 сентября караван вошел в пролив Вилькицкого. В восточном секторе Арктики ледовая обстановка была более благоприятной. «Литке» быстро провел отряд через льды и 20 сентября экспедиция подошла к берегам Чукотки. Навстречу эсминцам пришел ледокол «Красин» под командованием М.П. Белоусова. Двое суток караван в сопровождении «Красина» и «Литке» продвигался во льдах пролива Лонга и наконец выбрался к кромке льда.

Здесь свирепствовал шторм. А эсминцам нельзя было оставаться в районе кромки – топливо подходило к концу. Было решено после прохода кромки отпустить эсминцы в самостоятельное плавание, а ледоколам вернуться и ледовую зону и там переждать шторм. Уже спустя сутки эсминцы подошли к Беринговому проливу. Топливо заканчивалось и в топки полетели деревянные предметы, аварийный запас леса. В качестве топлива использовали даже... муку. С помощью вентилятора ее вдували в топки. Пар в котлах удалось удержать на необходимом уровне и миноносцы достиг-

ли бухты Лаврентия. Вскоре туда прибыли танкер «Москва» и «Литке». Постановлением ВЦИК СССР многие участники героического рейса были награждены орденами Советского Союза. Капитан Н.М. Николаев, ранее удостоенный ордена Ленина, за эту экспедицию был награжден орденом Красной Звезды.

Отныне Северный морской путь стал судоходным и для судов совершенно непригодных, не имеющих так называемого ледового класса. В следующем году это подтвердил сквозной рейс гидрографических судов «Океан» и «Охотск» – выйдя из Мурманска 31 июля 1937 года, они уже 11 октября достигли Владивостока. Однако, этот год оказался не столь удачным для многих других судов (более двух десятков), зазимовавших в различных точках Северного морского пути. В архипелаге Франца-Иосифа в бухте Тихой застряли пароходы «Русанов», «Рошаль» и «Пролетарий». У Диксона во льдах стояла группа лесовозов. Дрейфовали во льдах караваны ледореза «Литке» в проливе Вилькицкого и ледокола «Ленин» в море Лаптевых. В северной части этого моря застряли во льдах пароходы «Садко», «Малыгин», «Седов», «Камчадал». Ледокол «Красин» отстаивался в Хатангском заливе. Из ледяного плена суда были освобождены только в навигацию 1938 года ледоколом «Ермак» (капитан Я. М. Сорокин). Несмотря на все выпавшие на его долю трудности, «дедушка русского ледокольного флота» блестяще справился с возложенной на него задачей. При этом «Ер-

мак», достигнув $83^{\circ}05'$ северной широты, поставил рекорд для свободно плавающего судна. Однако, ледокольный пароход «Георгий Седов» (капитан Бадигин), у которого было повреждено рулевое управление, вырвался из ледовых объятий только после трех лет вынужденного дрейфа. К началу этого легендарного дрейфа его капитану исполнилось всего лишь двадцать восемь лет.

Интенсивный рост перевозок по Северному морскому пути и необходимость вовлечения открытых на Севере богатейших запасов цветных металлов, угля и других полезных ископаемых в народное хозяйство страны привели к острой нехватке современных мощных ледоколов. Поэтому советское правительство приняло решение о проектировании и строительстве новых ледоколов на отечественных верфях. Причиной этому послужила также гибель парохода «Челюскин». 24 июля 1934 года было принято совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Им в частности предусматривалось строительство четырех ледоколов типа «Красин» по 10 000 тонн, двух дизель-электрических ледоколов по 12000 тонн и двух вспомогательных ледоколов по 6000 т.

Группа инженеров-судостроителей во главе с И. Сморгонским разработала техническое задание на дизель-электрический ледокол мощностью 12-14 тысяч л.с. Одновременно велось проектирование ледокола с паросиловой установ-

кой по типу «Красина». Хотя проект парового ледокола и не удовлетворял требованиям Главного Управления Северного морского пути (Севморпуть) по автономности, его можно было спроектировать и построить в сравнительно короткий срок. Создание же новой для отечественной промышленности мощной дизель-электрической силовой установки требовали значительного времени и средств. Тем не менее, в июле 1934 года правительство возложило на Народный Комиссариат тяжелой промышленности (Наркомтяжпром) строительство четырех ледоколов типа «Красин» и двух дизель-электрических.

23 октября 1935 года на Балтийском заводе в Ленинграде состоялась закладка двух ледоколов – «И. Сталин» и «В.Молотов», первую заклепку в корпус головного судна забил известный полярник, начальник Севморпути И.Д. Папанин. На Николаевском судостроительном заводе имени А. Марти началось строительство однотипных им «Л. Кагановича» и «О.Ю. Шмидта» (в 1939 году переименован в «А. Микоян»), а на Адмиралтейском заводе в Ленинграде – дизель-электрических ледоколов «Киров» и «Куйбышев». Но в связи с выполнением большой программы развития Военно-Морского Флота, постройку дизель-электрических ледоколов вскоре прекратили.

Ледоколы типа «И. Сталин» существенно отличались от прототипа, даже по внешнему виду. Удлиненный на 10 метров корпус и увеличенная надстройка позволили более ком-

фортно разместить экипаж и научных работников. Интерьеры жилых и общественных помещений разрабатывались художниками-архитекторами, помещения утеплялись пробковой термоизоляцией толщиной 300 мм. Рефрижераторные провизионные камеры рассчитывались на годовой запас продуктов, предусматривалось помещение для содержания живого скота. Для ведения научных работ были оборудованы гидрологическая, гидрохимическая, биологическая и другие лаборатории.

Ледоколы типа «И. Сталин» имели избыточный надводный борт, пять палуб и небольшую трехъярусную надстройку. Корпус – клепаный из высокопрочной стали. Система набора – поперечная, с основными и промежуточными шпангоутами. Суда делились на отсеки двенадцатью водонепроницаемыми переборками, непотопляемость гарантировалась при затоплении любых двух отсеков, по всей длине имелось второе дно. Ледовый пояс был выполнен двухслойным общей толщиной 42 миллиметра.

Судовая энергетическая установка состояла из трех паровых машин тройного расширения мощностью по 3350 л.с. и девяти огнетрубных паровых котлов с поверхностью нагрева по 2340 м² с угольным отоплением.

В отличие от «Красина» главные паровые машины работали не на насыщенном паре, а на перегретом, что позволило уменьшить удельный расход топлива на 0,15 кг/л.с.ч. Машины мощностью по 3350 л.с. были самыми мощными из по-

строенных в СССР.

Судовая электростанция состояла из двух турбогенераторов мощностью по 50 кВт, одной пародинамомашины (25 кВт) и двух аварийных дизель-генераторов (5 и 12 кВт).

Для улучшения ледопроеходимости имелись дифференциальная и креновая системы. Для погрузки угля, провизии и других грузов служили 6 грузовых кранов грузоподъемностью по 3 т. Грузовые стрелы имели грузоподъемность 15 т. Буксирные операции обеспечивались буксирной лебедкой с тяговым усилием 25 тыс. т.

Для ледовой разведки на борту предполагалось разместить три гидросамолета (позднее от этого отказались). Имелась возможность базирования легкого самолета ледовой разведки, для его взлета служила катапульта, установленная перед грот-мачтой.

Спасательные средства включали шесть шлюпок и моторный баркас. Имелись также рабочая шлюпка и шлюпки-ледянки.

Ледоколы были оснащены современными средствами радиосвязи и электронavigационным оборудованием: гирокомпасом, эхолотом и электрическим и гидравлическим лагами. Имелась судовая АТС на 60 номеров.

Суда были оборудованы столовой-клубом, красным уголком, санитарным блоком, кинозалом и другими общественными помещениями.

Головной ледокол «И. Сталин» был спущен на воду 29 ап-

реля 1937 года, а 23 августа следующего года он вышел в свой первый арктический рейс. К концу августа 1941 года закончили постройкой и его «систершипы». Внешне две пары ледоколов легко отличить по дымовым трубам: у судов ленинградской постройки они вертикальные, а у николаевских – с наклоном в 1/12 назад.



Ледокол «В. Молотов», 1940 год
(upload.wikimedia.org)

Все четыре ледокола находились в строю в течение долгого времени. "А. Микоян", "Адмирал Лазарев" (бывший "Л. Каганович") и "Адмирал Макаров" (бывший "В. Молотов") были исключены из списков флота в конце 60-х годов. А капитально перестроенную в 1958 году во Владивостоке "Сибирь" (такое название получил головной "И. Сталин") сдали на слом только в 1973 году. В конце 50-х годов ледоколы перевели с угля на жидкое топливо, что увеличило их автономность. В кормовой части была оборудована вертолетная площадка (при этом была демонтирована грот-мачта).

Основные технические данные ледоколов типа «И. Сталин» (проект 51)

Длина наибольшая, м	106,7
Ширина наибольшая, м	23,2
Осадка, м	9,15
Водоизмещение полное, т	11 242
Скорость на чистой воде, узл.	15,5
Экипаж, чел.	115-138
Тип главных двигателей	Паровые машины тройного расширения
Мощность главных машин, л.с.	3 x 3350
Количество и тип паровых котлов	9 огнетрубных шотландского типа
Запас угля, т	9 000
Дальность плавания, миль	6 000
Автономность, суток	27

В свою первую арктическую навигацию 1938 года «Ста-

лин» (капитан В.И. Воронин) успешно осуществлял проводку судов в Карском море. В конце навигации он сделал попытку вызволить из ледового плена ледокольный пароход «Седов», дрейф которого через полярный бассейн начался еще 23 октября 1937 года.

Несмотря на позднюю осень и чрезвычайно тяжелые условия ледового плавания, сложившиеся в 1938 году, «Сталину» удалось дойти до 83-й параллели. От «Седова», дрейфовавшего севернее Новосибирских островов, его отделяли всего 50 миль. Но сплошное ледовое поле преодолеть не удалось. К тому же было решено не рисковать новым ледоколом. «Сталин» повернул обратно. Произошло это 29 августа 1938 года. «Седов» остался в ледовом дрейфе.

В следующем году ледокол «Сталин» впервые в истории полярного мореплавания прошел Северным морским путем с запада на восток и обратно в одну навигацию, проведя большое количество судов. На его борту находился штаб проводки во главе с начальником Главсевморпути И.Д. Папаниным. Он руководил всеми транспортными операциями как на западе, так и на востоке Арктики с помощью радиосвязи. Ледоколом командовал капитан М.П. Белоусов.

В самом конце 1939 года ледокол «Сталин» снова предпринял попытку освободить из ледового дрейфа пароход «Седов». К тому времени это легендарное судно, вмерзшее в ледовое поле, выносило в Гренландское море. Подходил к концу беспрецедентный дрейф «Седова», продолжавшийся уже

более восьмисот суток. Пятнадцатую смельчаками на борту судна во главе с капитаном К.С. Бадигиным был собран громадный научно-исследовательский материал – в 39 точках были измерены глубины океана, выполнено 43 глубоководных океанологических станций и 10 станций по измерению течений, в 78 пунктах определены элементы земного магнетизма. 29 августа 1939 года «Седов» достиг самой северной точки своего дрейфа – $86^{\circ}40'$ с.ш., $47^{\circ}55'$ в.д., то есть на 82 километра перекрыл рекорд «Фрама». Но Нансен построил «Фрам» специально для дрейфа во льдах – яйцеобразная форма корпуса облегчала выжимание судна вверх при ледовых сжатиях, прямостенный же корпус «Седова» не был приспособлен к сжатиям. А ведь только за осенние месяцы 1938 года он выдержал 51 сжатие!

Современному читателю трудно представить себе, каким вниманием всей страны пользовался этот дрейф, какой популярностью, уже после его окончания, пользовалась эта история! А тогда, в декабре 1939 года, к этой точке стремился ледокол «Иосиф Сталин». Начальником спасательной экспедиции был назначен И.Д. Папанин, ледокол вел капитан М.П. Белоусов. Море штормило. Ледоколу, обладавшему, как и все суда этого типа, стремительной бортовой качкой, пришлось очень нелегко уже через несколько дней после выхода из Мурманска на север. Ледокол принимал на палубу во время хода много воды. Судно было вынуждено лечь в дрейф, который продолжался трое суток. Началось сильное

обледенение надстройки. Судно получило дополнительную нагрузку, увеличилась осадка, временами возникал большой крен. Чтобы облегчить ледокол и уменьшить осадку, пришлось откачать за борт пресную воду, надеясь пополнить ее запас потом, на Шпицбергене. Где только было возможно, откалывали лед с палубных надстроек, мачт, вант. Сильными ударами волн обломало носовой фальшборт с обоих бортов. С палубы унесло парадный трап, смыло весь палубный груз, бочки с топливом. Сорвало и унесло в море моторную шлюпку.

Когда шторм несколько стих, «И. Сталин» пошел к Шпицбергену, пополнил там судовые запасы и снова взял курс на север. На пути все время встречались большие сплошные ледовые поля. Их форсировали или ложились в дрейф, ожидая смены ветра и разряжения льда. Полярная ночь очень затрудняла продвижение, дневной свет полностью отсутствовал, все время применяли освещение прожекторами. Однажды ледокол был зажат между двух огромных ледовых полей и его выдавило вверх сантиметров на тридцать. Но корпус яйцеобразной формы выдержал это сжатие. Обстановка была настолько тревожной, что был объявлен аврал и из трюмов на палубу был поднят аварийный запас продовольствия, снаряжения и прочего на случай срочной переброски на лед.

13 января ледокол наконец подошел к «Седову». Сразу же приступили к освобождению винта и руля «Седова», которые вмерзли в лед. Работали пешнями, но это не дало ре-

зультата. Тогда для оттаивания винта и руля применили горячую воду с ледокола. Этот метод оказался эффективным, и вскоре винт и руль были освобождены. Однако ледяную чашу под корпусом судна сколоть не смогли. Рассчитывали сколоть ее постепенно, ведя «Седова» на буксире. Но и это не удалось. Так с ледовой подушкой и довели его до Шпицбергена, где теплые воды Гольфстрима сделали свое дело, и до Мурманска «Седов» смог идти уже своим ходом. Так как в то время шла финская война, то на этом участке суда охранялись военными кораблями и подводной лодкой.

А потом была торжественная встреча в Мурманске, поездка в Москву специальным поездом. Кроме 15 седовцев, в составе делегации были и три человека из состава экипажа ледокола. Их встречали как героев. После митинга на вокзале они проследовали на машинах прямо в Кремль. На пути следования полярников тепло приветствовали москвичи, с балконов домов сбрасывали массу листовок. В Кремле был организован банкет в присутствии руководителей коммунистической партии и правительства.

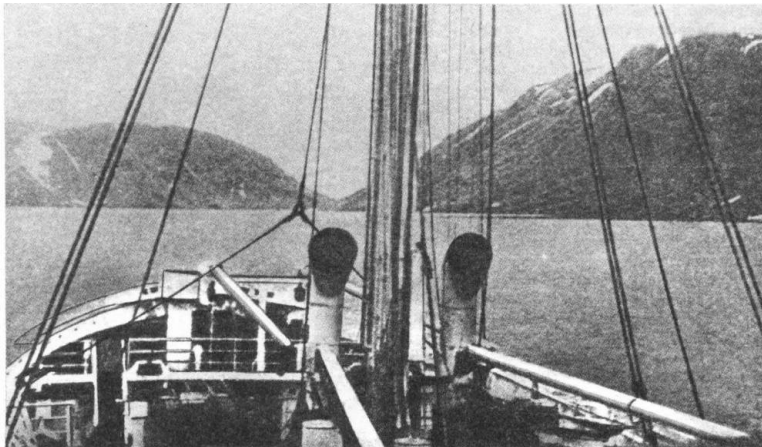
30 ноября 1939 года разразился вооруженный конфликт между СССР и Финляндией. Зима 1939-40 годов выдалась крайне суровой и вскоре Финский залив начал покрываться льдом. Для обеспечения деятельности кораблей и судов Краснознаменного Балтийского флота и Наркомата Морского Флота было принято решение перебросить ледокол «Ермак» с Севера на Балтику.

4 декабря финское консульство в Гетеборге (Швеция) сообщило, что советский ледокол «Ермак», следуя из Мурманска на Балтику, прошел пролив Зунд. Появление этого судна в Финском заливе значительно повысило бы эффективность действий кораблей КБФ в зимних условиях и поэтому в тот же день на охоту за ним в район Лиепай вышла финская подводная лодка “Vetehinen”. Шестого декабря “Vetehinen” занял позицию на подходах к Лиепае и на следующий день в 4-5 милях от порта финские подводники обнаружили «Ермак», но из-за плохой видимости выйти в атаку не смогли. Вскоре высокие трубы знаменитого ледокола уже виднелись у причала порта и на следующий день “Vetehinen” начала переход в базу. Во время своего следующего похода 12-15 декабря к западу от острова Даго “Vetehinen” снова пыталась перехватить «Ермака», но столь желанную цель обнаружить так и не удалось.

В навигацию 1940 года советские ледоколы обеспечивали проводку по Северному морскому пути немецкого вспомогательного крейсера “Komet”. Этот рейдер предполагалось использовать для борьбы с британским судоходством в глубоком тылу противника – на Тихом океане. Самой короткой и безопасной дорогой туда (в разгар боевых действий в Атлантике) являлся Северный морской путь. Германскому посольству в Москве была поставлена задача выяснить позицию советского руководства относительно возможности проводки немецких судов Северным морским путем в обоих направ-

лениях.

Советское правительство не без оснований опасалось, что подобное мероприятие может быть истолковано как прямая помощь одной из воюющих сторон. Но Пакт о ненападении между СССР и Германией, другие официальные договоры, сделали отношения между двумя государствами настолько доверительными, что, несмотря на опасения, Москва согласилась в 1940 году за сумму в 970 000 германских марок обеспечить проводку немецкого торгового судна с военной командой “Donau” (на самом деле – вспомогательного крейсера “Komet”, о чем советские власти проинформированы естественно не были) в Тихий океан Северным морским путем.



Германский вспомогательный крейсер «Комет» проходит пролив Маточкин Шар. Август 1940 года

(из архива автора)

Впервые с просьбой о проводке немецких судов по СМП с востока на запад министр иностранных дел Рейха Шуленбург обратился к своему советскому коллеге еще 8 октября 1939 года. Вопрос касался 35 торговых судов под немецким флагом, которых войны застала в тихоокеанских портах. С подобными просьбами немцы обращались неоднократно и в последующем. Например, в конце января 1940 года речь шла о проводке трех караванов: с запада на восток судов, которые, загрузившись на Дальнем Востоке китовым жиром, вернулись бы тем же маршрутом в Германию и 26 судов с грузом соевых бобов из Юго-Восточной Азии. От всех этих просьб

советские власти отделялись вежливыми отписками.

В принципе СССР, как нейтральное государство, не мог отказать немецким судам в праве плавания по СМП, так как это бы противоречило основным принципам Международного морского права. Согласно ему, открытые моря, а таковыми является вся акватория советской Арктики, всегда остаются свободными для плавания торговых судов и военных кораблей. Не требовалось немецким судам и разрешения на проход проливами Маточкин Шар, Карские ворота, Вилькицкого, Дмитрия Лаптева, так как они соединяли открытые моря. Ведь ходили же здесь суда других стран. Так, 4 октября 1939 года в порту Игарка на реке Енисей находилось семь иностранных судов, включая пять под британским флагом.

Опасаясь любых непредвиденных обстоятельств, И.Д. Папанин обратился к народному комиссару внутренних дел Л.П. Берии:

«В навигацию 1940 года на Главсевморпуть возложена проводка двух немецких судов Северным морским путем с запада на восток. У меня нет сомнений, что указанные суда будут иметь на борту оружие. Поэтому считаю необходимым иметь на борту ледоколов «И. Сталин» и «Красин», осуществляющих проводку этих судов, по два пулемета с соответствующим запасом патронов и по одному инструктору для инструктирования и обучения судэкипажа овладению

указанным видом оружия.»

Ответ на эту просьбу не последовал.

3 июня 1940 года “Komet” вышел из Гдыни и направился на север. Первоначально это было грузовое судно “Ems”, построенное в 1936 году. Теперь оно превратилось во вспомогательный крейсер водоизмещением 7500 тонн, вооруженное хорошо замаскированными шестью 150-мм орудиями, одним 60-миллиметровым орудием, шестью зенитными пушками и шестью торпедными аппаратами. Кроме того, “Komet” имел на вооружении два самолета, торпедный катер, предназначенный также для постановки мин и нес 270 морских мин. Экипаж состоял из 270 человек. Командовал рейдером опытный моряк, полярник и гидрограф капитан первого ранга (Kapitän zur Zee) Robert Eysen.

Вдоль побережья Норвегии вспомогательный крейсер шел, маскируясь под советский ледокольный пароход «Семен Дежнев». В районе мыса Нордкап Эйсен получил сообщение от администрации Главсевморпути о начале проводки (4-6 августа). Теперь уже как немецкий транспорт “Donau”, рейдер подошел к острову Колгуев. Почти месяц он находился в Печорском заливе, ежедневно меняя место якорной стоянки. Это время использовалось для гидрологических и метеорологических наблюдений, съемки побережья и боевой подготовки экипажа.

Только 14 августа Эйсен получил разрешение следовать в пролив Маточкин Шар для встречи с ледоколом «Ленин».

Здесь с гидрографического судна на борт немецкого судна перешли два опытных лоцмана – Д. Н. Сергиевский (старший) и А. Г. Карельский. В советских документах “Donau” обозначался кодовым наименованием «Лихтер».

25 августа к кораблю подошел ледокол «Ленин». Следуя за ним, “Комет”, почти не встречая опасных ледовых полей, прошел проливом Вилькицкого в море Лаптевых, где эстафету проводки принял ледокол «Сталин», ранее занятый проводкой на восток подводной лодки «Щ-423», переводимой из Мурманска для усиления Тихоокеанского флота. Согласно версии российского писателя, автора книг на политическую и военную тематику И.Л. Бунича, эта лодка, если бы того потребовала изменившаяся обстановка, должна была, по получении соответствующего сигнала, торпедировать немецкое судно.

По приглашению капитана «И. Сталина» М.П. Белоусова, Р. Эйссен в сопровождении переводчика и Сергиевского посетил ледокол. Его ознакомили с навигационными поправками к ранее переданной немцам советской морской карте № 2637 1940 года, ледовым прогнозом и в заключение – с кулинарными способностями кока и русской водкой.

Взаимопонимание сторон улучшилось, но от сомнений в истинном назначении “Donau” не осталось и следа. Эти новые обстоятельства сообщил администрации Главсевморпути руководитель операции по проводке судов в Западном секторе Арктики М.И. Шевелев. Успели отлично разобрать-

ся в истинном назначении корабля и советские лоцманы, о чем позднее обстоятельно доложили в рейсовом отчете, направленном в управление Главсевморпути.

Мощное ледяное поле шириной около 200 миль удалось преодолеть лишь 27 августа 1940 года к исходу дня. Ответа от Главсевморпути на свою радиограмму Шевелев к этому времени не получил. Суда вновь вышли в воды, чистые ото льда. Здесь «Сталин» дал знать, что далее на восток вплоть до пролива Санникова (между островом Котельным и Ляховскими островами) путь открыт и покинул «Комет».

Обходя небольшие ледовые поля и ломая молодой лед, рейдер вышел в Восточно-Сибирское море. Восточнее Медвежьих островов ее встретил недавно вступивший в строй ледокол «Каганович» с начальником морских операций в Восточном секторе Арктики капитаном А. П. Мелеховым на борту. Оставался самый трудный участок пути с полями исключительно мощных льдов. В ночь с 31 августа на 1 сентября начались ледовые подвижки и сжатия, осложненные мощными снежными зарядами при ураганном ветре. «Кагановичу» приходилось неоднократно подходить к «Комету», чтобы отколоть смыкающиеся ледяные поля. Об этой ночи Р. Эйссен вспоминал: «Этой ночи мне никогда не забыть. Лед 9 баллов, ветер, снежные заряды. Постоянный страх за руль и винт... Отказ рулевой машины. Беспомощный дрейф. Я уже 22 часа на мостике. Снова жуткая тьма – и это в таком-то льду!» Четыре часа ушло на ремонт рулевой машины, все это

время «Комет» беспомощно дрейфовал во льдах.

Пройдя тяжелейший участок длиной 60 миль, суда вышли 1 сентября на почти чистую воду в районе острова Айон в восточной части Восточно-Сибирского моря. Здесь «Каганович» лег в дрейф, после чего А. И. Мелехов на шлюпке подошел к «Комету», и, поднявшись на борт, уведомил Эйссена о том, что получен приказ начальника Главсевморпути И. Д. Папанина прекратить движение на восток и провести «Donau» в обратном направлении, так как в Беринговом проливе замечены американские сторожевые корабли и подводные лодки.

Р. Эйссен попытался договориться с А. П. Мелеховым на месте, однако указание начальника Главсевморпути И. Д. Папанина обсуждению не подлежало. Тогда командир рейдера заявил, что подчиняется только приказам из Берлина и что в помощи ледоколов и в услугах лоцманов он больше не нуждается. Продолжительная дискуссия окончилась безрезультатно. В тот же вечер под покровом густого тумана «Комет» взял курс на восток. Перед выходом Эйссен, чтобы снять ответственность с советских лоцманов и капитанов ледоколов, сделал следующее заявление.

«Я, капитан I ранга германского военно-морского флота Р. Эйссен, капитан немецкого парохода, который на основании соглашения с Советским правительством проведен в навигацию 1940 года с запада на восток Северным морским

путем, заявляю:

Меня устно поставили в известность об указании господина Папанина отвести корабль обратно на запад в связи с тем, что в Беринговом проливе появились иностранные корабли, которые могут заметить мой корабль...

Поскольку я располагаю полномочиями из Берлина действовать на месте по собственному усмотрению, независимо от приказов из Берлина или Москвы, я с 23.00 (московское время) 2 сентября 1940 года следую восточным курсом самостоятельно, причем ответственность за все возможные последствия принимаю на себя.

Вопреки всем вашим протестам я категорически отказываюсь ждать дальнейших указаний и настаиваю на том, чтобы лоцманы Сергиевский и Карельский, задачу которых я считаю выполненной, были сняты с корабля. В противном случае я высажу их на берег там, где они пожелают.

Я не имею никаких претензий в части проводки корабля... Напротив, я хотел бы подчеркнуть, что все мои просьбы выполнялись, во всех вопросах, связанных с проводкой, мне шли навстречу, за что я выражаю свои благодарность и признательность.

Чаунская губа,

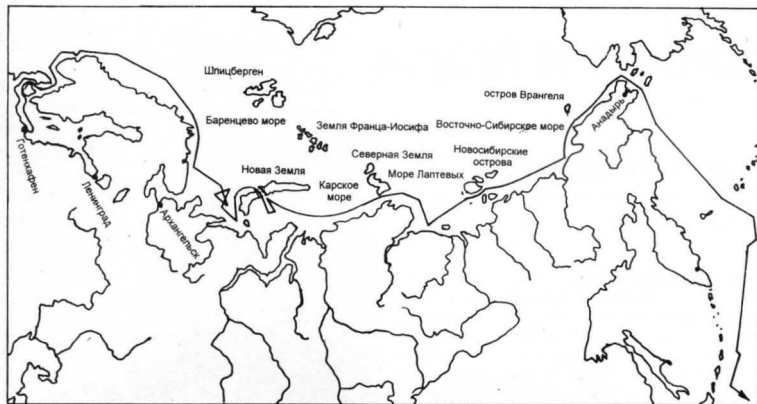
2 сентября 1940 года.

Командир корабля

капитан I ранга Роберт Эйссен».

Ледокол «Каганович» некоторое время сопровождал «Комет» и вскоре сообщил, что после переговоров с Москвой все возражения сняты. Р. Эйссен поблагодарил советских лоцманов за проводку и доставил их на ледокол. Далее на восток немцы следовали самостоятельно и в ночь с 5 на 6 сентября прошли Берингов пролив.

Расстояние от Маточкина Шара до Берингова пролива (свыше 3300 миль, из них 720 миль во льдах) «Комет» прошел за рекордно короткий срок – 23 суток, включая 8 суток стоянки на якоре в ожидании благоприятных ледовых условий и ледоколов. Ранее самая короткая проводка советских судов этим же маршрутом заняла 26 суток. Осуществить такой переход «Комет» смог лишь благодаря опыту Главсевморпути, накопленному к тому времени, мастерству лоцманов и капитанов ледоколов.



Маршрут перехода вспомогательного крейсера «Комет» из Готенхафена в Тихий океан по Северному морскому пути

(из архива автора)

Беспрецедентное кругосветное плавание «Комета», длившееся 516 дней, завершилось только 30 ноября 1941 года в Гамбурге. Добычей рейдера стали 10 судов общим тоннажом 64 300 тонн.

Полученные «Кометом» данные о советских полярных станциях в Арктике, организации их радиосвязи, результаты замеров глубины в проливах были обобщены немецкими специалистами и уже в 1941 году изданы приложением к Наставлению о плавании в арктических морях. Это в значительной мере способствовало проведению операций немецкого флота на морских путях в Арктике, особенно в началь-

ный период войны.

В это же время впервые на Дальний Восток по Северному морскому пути проводилась подводная лодка. 14 марта 1940 года нарком Военно-Морского флота Н.Г. Кузнецов подал В.М. Молотову рапорт: «Возможность использования кораблей Северного флота как резерва Тихоокеанского флота с переводом их по Северному морскому пути требует производства перевода в 1940 году в целях накопления опыта одной подводной лодки типа «Щ» из состава Северного флота на Тихий океан».

20 мая 1940 года постановлением Комитета Оборона СССР было принято решение о переводе одной подводной лодки с Северного флота на Тихий океан. В связи с этим началась подготовка «Щ-423» (в документах – «судно «Баржа») к переходу. Корпус лодки усилили деревянно-металлической обшивкой, бронзовые винты заменили на стальные со сменными укороченными лопастями, сняли носовые горизонтальные рули, сделали съёмными кормовые, провели некоторые другие конструктивные изменения. 22-24 июля в Мотовском заливе (Кольский полуостров) провели испытания всех механизмов и устройств лодки.

5 августа 1940 года «Щ-423» под командованием опытного подводника капитана 3 ранга И.М. Зайдулина вышла из базы подводных лодок в Полярном и отправилась в путь. По данным ледовой разведки, в юго-западной части Карского моря был сплошной лед, поэтому лодка пошла через про-

лив Маточкин Шар, где встретилась с ледоколом «Ленин» и транспортом «А. Серов». Вместе они образовали 10-ю экспедицию особого назначения (ЭОН-10). Здесь же с помощью ремонтной бригады транспорта с лодки сняли кормовые горизонтальные рули.

12 августа в Карском море ледовая обстановка усложнилась, часто приходилось даже приостанавливать движение. По прибытии на Диксон был проведен водолазный осмотр судов экспедиции. На «Щ-423» не было особых замечаний, а вот у «А. Серова» обнаружили поломку одной лопасти гребного винта. После ремонтных работ, 17 августа ЭОН-10 продолжила движение на восток. По чистой воде лодка шла самостоятельно, а через пролив Вилькицкого – под проводкой ледокола «И. Сталин». На этом участке пути толщина льда достигала 3-4 метров. При сжатиях ледяные глыбы напоздали на корпус лодки, создавая крен до 10°. Всем свободным от вахты морякам приходилось расчищать узкую обледеневшую палубу. Низкая температура воздуха и забортной воды, высокая влажность в отсеках усложняли условия жизни на корабле.

Вскоре транспорт «А. Серов» потерял еще 2 лопасти гребного винта. Пришлось в бухте Тикси перегружать имущество экспедиции на теплоход «Волга», который дальше должен был следовать в составе ЭОН-10 вместо «А. Серова». 31 августа рейс был продолжен. После Медвежьих островов из-за тяжелого многолетнего льда пришлось воспользоваться по-

мощью ледокола «Л. Каганович». На некоторых участках ледоколы проводили «Щ-423» и «Волгу» на коротком буксире поодиночке. Так миновали пролив Лонга и вошли в Чукотское море. Дальше суда экспедиции благополучно достигли Берингова пролива, где их встретили подводные лодки Тихоокеанского флота «Л-7», «Л-8» и «Л-17». 9 сентября экспедиция вошла в бухту Провидения, закончив переход Северным морским путем. Сделав заходы в Петропавловск-Камчатский и Советскую Гавань, «Щ-423» 17 октября 1940 года пришла в бухту Золотой Рог. За ее кормой остались 7227 миль, из них 681 – ледовых.

Так как по времени ЭОН-10 совпадала с проводкой «Комет», то это вызвало предположения об их взаимосвязи. Дескать, «Щ-423» должна была скрытно контролировать переход германского рейдера вдоль советских северных берегов и в случае возникновения военной или политической необходимости быстро и тайно потопить его. А в случае неудачи оставался резерв – три лодки ожидали «немца» на выходе из Берингова пролива. Однако, «Щ-423» явно не подходила для этой роли. Отсутствие горизонтальных рулей лишали ее возможности погружаться, то-есть скрытности, а импровизированный ледовый пояс не позволял пользоваться торпедными аппаратами.

Советские ледоколы в Великой Отечественной войне

В ходе Великой Отечественной войны ледоколы сыграли важную роль в обеспечении деятельности ВМФ и транспортных судов СССР, в первую очередь на Севере, Балтике и Тихом океане, а также связи с союзниками.

Обеспечении морских операций в Арктике было возложено на Главное Управление Северного Морского пути, начальником которого был известный полярник, дважды Герой Советского Союза И.Д. Папанин. 15 октября 1941 года И. Д. Папанин был назначен уполномоченным Государственного Комитета Обороны, с оставлением в должности начальника Главсевморпути. Ему была поручена организация приемки и быстрой разгрузки прибывающих в порты Мурманск и Архангельск союзных конвоев. Был создан специальный штаб Уполномоченного ГКО. Начальником штаба был назначен полярный капитан Герой Советского Союза К. С. Бадигин.

Война изменила довоенную практику проведения навигации в Арктических морях. В Баренцевом и Карском морях осуществлялись проводки по двум направлениям. Внешние, по которым проходило плавание союзных конвоев из США и Англии через северную Атлантику и Баренцево море в пор-

ты Мурманск и Архангельск, а также внутренние, обеспечивающее доставку грузов в порты и населенные пункты на побережье и островах арктических морей.

Руководство Главсевморпути приняло решение, что в сложившихся условиях основными задачами являются:

обеспечение нормальной работы важнейших арктических портов: Мурманска, Архангельска, Диксона – в западном районе Арктики и Тикси, Провидения – в восточном секторе Арктики;

осуществление ледокольной проводки судов по трассе Северного морского пути, а

также союзных конвоев в зимнее время в Белое море;

усиление оперативной информации о погодных и ледовых условиях в арктических морях для военного и транспортного флотов.

Летом 1941 года по согласованию с наркомом Военно-Морского флота адмиралом Н.Г. Кузнецовым руководство Главсевморпути договорилось о вооружении линейных ледоколов «Ленин» и «И. Сталин». Были приняты меры для установки артиллерийских орудий на наиболее важных участках Западного района Арктики – на северной оконечности Новой Земли – мысе Желания и острове Диксон.

Из части ледокольных и гидрографических судов Главсевморпути и траулеров рыбной промышленности был сформирован северный отряд Беломорской Военной флотилии, наиболее крупными и хорошо вооруженными кораблями Север-

ного отряда БВФ были: ледорез «Литке» (СКР-18) и ледокольный пароход «Дежнев» (СКР-19), сторожевыми кораблями стали гидрографические шхуны ГУСМП – «Циркуль», «Полярник» и «Папанин».

В октябре 1941 г. приказом народного комиссара Военно-морского флота Н.Г. Кузнецова и начальника Главсевморпути И.Д. Папанина было создано управление беломорскими ледовыми операциями (УБЛО), с постоянным пребыванием в Архангельске и в оперативном подчинении Военному Совету БВФ. Возглавлял УБЛО известный ледовый капитан Герой Советского Союза М.П. Белоусов.

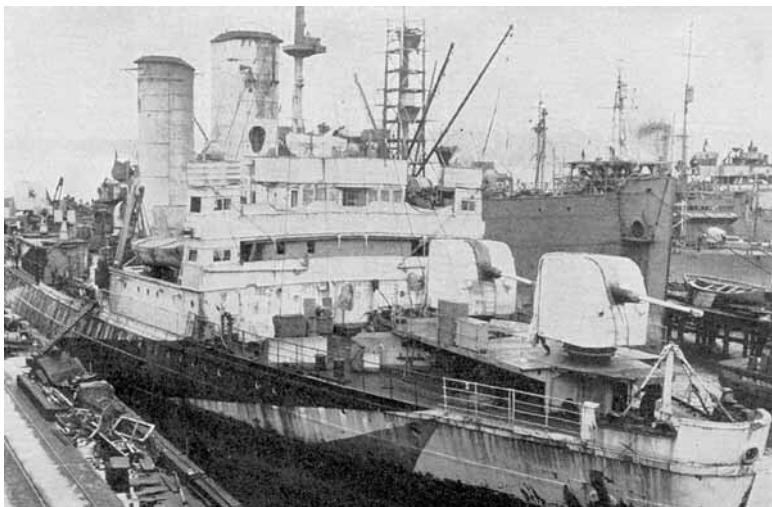
Управление располагало ледоколами «И. Сталин», «Ленин», ледокольными пароходами «А. Сибиряков», «Георгий Седов», «Садко». Позднее ледокольный отряд пополнился мощными ледоколами «Красин», «А. Микоян», «Л. Каганович», «Северный Ветер». Все суда были частично укомплектованы военными командами и вооружением. Характер деятельности ледоколов определялся сезонностью плавания в Арктике. В летнюю навигацию они выходили на трассу Северного морского пути для проводки караванов судов, осенью возвращались в Белое море, где занимались проводкой союзных конвоев.

Решение о вооружении ледоколов было принято в октябре 1941 года. Разработка проекта и рабочих чертежей переоборудования была поручена ЦКБ-4 совместно с заводом №402 в Молотовске. С этой целью на завод была командиро-

вана группа конструкторов ЦКБ-4. Вместе с заводскими конструкторами они в кратчайший срок выпустили весь комплект документации по установке фундаментов под орудия, подкреплению корпуса, устройству погребов боезапаса, под новые системы и устройства, на кубрики для военной команды, бронирование постов. И в первые месяцы 1942 года эти суда получили вооружение, которое в дальнейшем дополнялось и совершенствовалось путем установки зенитного вооружения.

В конце июля 1941 года вышли в сквозное плавание по трассе Севморпути 5 судов Архангельского морского пароходства. В начале октября все суда прибыли в бухту Провидения, а оттуда ушли в американские порты западного побережья США – Сиэтл и Сан-Франциско за грузами по ленд-лизу. Проводку судов через льды обеспечивал каравану ледокол "Красин".

Первая ледовая военная навигация на Белом море началась 22 ноября 1941 года, когда ледокол «Ленин» привел к причалам Архангельска семь иностранных транспортов конвоя PQ-3 и восемь судов (из них пять советских) конвоя PQ-4. В конце ноября в начале декабря 1941 г. из Архангельска через льды Белого моря, ледоколы вывели 22 транспорта конвоев QR-3 и QR-4. Все суда были загружены экспортными грузами, которые направлялись союзным странам. 23 декабря ледокол «И. Сталин» провел в Молотовск (ныне Северодвинск) суда конвоя PQ-6.



Ледокол типа «И. Сталин» в годы Великой Отечественной войны

(из архива автора)

Напомним, что конвои направляющиеся в СССР именовались PQ, а следовавшие обратно QR. В конце 1942 года литерация изменилась: конвои следовавшие в северные порты России получили литер JW, а следовавшие обратно – RA.

С началом навигации 1942 года из Архангельска на Восток были направлены 9 транспортных судов под проводкой

ледоколов "Красин" и "Ленин". Они благополучно преодолели льды Карского моря и через пролив Вилькицкого вышли в море Лаптевых. Но дальше они не смогли пройти сквозь тяжелые льды и были возвращены в Карское море и оттуда через Маточкин Шар в октябре – ноябре поодиночке ушли через Северную Атлантику в Англию и США.

Интенсивно проходили проводки конвоев через льды Белого моря в 1942 г. и последующие зимы. В апреле 1942 года пополнил местный ледокольный флот «Красин», который пришел в составе конвоя PQ-15 в Мурманск. Летом он работал на трассе Севморпути, зимой 1942/43 гг. принимал участие в проводке через льды союзных конвоев. В ноябре 1942 года ледокол «А. Микоян» завершил свой уникальный переход из Черного моря в Архангельск. Он сразу же включился в проводку судов союзных конвоев через льды Белого моря. Зимой 1942/43 гг. ледоколы «И. Сталин», «Ленин», «Красин», «А. Микоян», «Л. Каганович» провели в порты Архангельск и Молотовск 4 конвоя из 36 судов.

Проводку судов осложняли ожесточенные налеты немецкой авиации. Уже на второй день войны немецкий самолет бомбил стоявший в Мурманске ледокол «И. Сталин». Ледокол «Ленин» в 1941-42 годах 24 раза был атакован вражеской авиацией и получил 86 пробоин. В середине января 1942 г. ледокол «И. Сталин» в ожидании очередного конвоя у кромки льдов в Белом море подвергся атаке вражеского бомбардировщика. В результате трех прямых попаданий авиабомб

были повреждены котлы в машинном отделении и ледокол в течении месяца проходил ремонт в Молотовске. 28 февраля 1943 года ледокол «Л. Каганович» вел в Молотовск 7 транспортов конвоя JW52 и подвергся ожесточенной атаке 6 немецких бомбардировщиков. Ледокол и транспортные суда интенсивным огнем орудий и пулеметов отбили атаку немецких самолетов. Это всего лишь несколько эпизодов той войны.

Основная тяжесть по проводке союзных конвоев во льдах выпала на долю линейного ледокола "Ленин". Из-за сравнительно небольшой осадки он имел возможность работы на всех фарватерах Северной Двины. За годы войны он прошел во льдах 22 тысячи миль, участвовал в проводке 778 транспортов, в том числе 343 союзных. За образцовую работу по проводке судов в тяжелых условиях в период Великой Отечественной войны ледокол был награжден орденом Ленина, 59 членов экипажа удостоились правительственных наград.

В конце июля 1942 года немецкие подводные лодки проникли к берегам Новой Земли и в Карское море. 1 августа был потоплен пароход «Крестьянин» у берегов Новой Земли. В Югорском Шаре 17 августа артиллерийским огнем немецкая подводная лодка U-409 уничтожила два невооруженных буксира «Норд» и «Комсомолец», вместе с буксируемыми баржами, на которых находилось около сотни пассажиров, в том числе женщины и дети. 24 августа лодка U-601 торпедировала пароход «Куйбышев» в районе острова Бе-

лый на пути к Диксону.

19 августа в Карское море прошел немецкий рейдер «Адмирал Шеер». Его разведывательный самолет обнаружил караван из девяти советских транспортных судов и ледоколов «Ленин» и «Красин», который вышел из Диксона, направляясь в Архангельск. Но в это время опустился густой туман и суда рейдер найти не смог. При второй попытке атаковать караван рейдер встретил сплоченные льды и был вынужден следовать на юг к архипелагу Норденшельда, где недалеко от острова Белуха 25 августа после недолгого боя потопил ледокольный пароход «А. Сибиряков» и затем обстрелял порт Диксон.

Немецкие подводные лодки пытались нарушить транспортные операции путем уничтожения полярных станций, которые выдавали штабам морской проводки информацию о ледовой обстановке и погодных условиях на важнейших участках Западного сектора Арктики. 16 июля U-601 сожгла полярную станцию Малые Кармакулы, а также гидросамолет ледовой разведки, 23 августа была обстреляна полярная станция на мысе Желания (подлодка U-255), а 6 сентября – на острове Уединения (U-251).

Для усиления борьбы с немецкими подводными лодками в Западном секторе Арктики летом 1942 года было принято решение о направлении с Дальнего Востока отряда военных кораблей. Для этого Главсевморпути было поручено осуществить «экспедицию особого назначения» ЭОН-18 На-

чальником экспедиции был назначен один из руководителей управления Главсевморпути А.В. Остальцев, а ледокольную проводку поручили опытному полярнику капитану М.П. Белоусову.

После разгрома конвоя PQ-17 в июле 1942 года следующий конвой PQ-18 пришел в Архангельск только в сентябре 1942 года. В 1943 году за 8 месяцев в порты Мурманск и Архангельск не пришло ни одного союзного конвоя из США и Англии. Поэтому по распоряжению Советского Правительства в июле 1943 года И.Д. Папанин был направлен для руководства арктической навигацией в восточном района Арктики. Это обстоятельство было связано с увеличением количества иностранных и советских судов, доставляющих военные и хозяйственные грузы из США в порты Владивосток, Петропавловск- Камчатский, Провидение и дальше по Северному морскому пути на запад. Только к осени 1943 года в Петропавловске-Камчатском скопилось 45 судов с грузами необходимыми фронту и тылу.

В связи с тяжелой ледовой обстановкой в Восточном секторе Арктики и прогнозом о сложных ледовых условиях зимой 1943/44 гг. в проливах Курильских островов по распоряжению И. Д. Папанина из Архангельска на Дальний Восток были направлены Северным морским путем ледоколы "Красин", "А. Микоян" и "Л. Каганович". Часть прибывающих из США судов была из портов Провидение и Петропавловск-Камчатский направлена во Владивосток, а ряд судов

Северным морским путем в Архангельск.

Навигация 1943 года в Западном секторе Арктики проходила в еще более суровых условиях. Основное противодействие советским боевым кораблям и транспортным судам оказывали немецкие подводные лодки. Они выставили мины у пролива Югорский Шар, у Диксона в устье Енисея, торпедировали суда и корабли, обстреливали полярные станции.

В тяжелых ледовых условиях в августе из моря Лаптевых в Карское ледоколы «И. Сталин» и ледорез «Ф. Литке» провели три судна, доставившие грузы из портов США (конвой ВА-8). Для охраны судов в Карское море были направлены минный заградитель «Мурман», СКР-19 («С. Дежнев») и три тральщика. В начале сентября конвой ВА-8 прибыл на Диксон, но дальше транспортные суда не пошли из-за большой активности немецких подводных лодок.

Тяжелый удар нанесли немцы конвою ВА-18 (пролив Вилькицкого – Архангельск), который шел из пролива Вилькицкого к Диксону. Четыре крупнотонных парохода следовали из США с импортными грузами. Их эскортировали «Мурман» и четыре тральщика. 1 октября были торпедированы пароходы «Архангельск», «С. Киров» и тральщик ТЩ-42. В это же время в Карском море подводной лодкой U-302 были потоплены совершавшие одиночное плавание пароходы «Диксон» и «Тбилиси».

В связи с такой сложной военной обстановкой было решено 15 транспортных судов оставить на зимовку в порту

Диксон. Ледокол «И. Сталин» и ледорез «Ф. Литке» направили под охраной военных кораблей в Архангельск, где они были необходимы для ледовой проводки судов в Белом море зимой 1943/44 годов. Для этого был создан конвой АБ-55 (Арктика – Белое море) В его состав кроме ледоколов вошли миноносцы «В. Куйбышев», «Разумный», «Разъяренный». Конвой АБ-55 отбивая атаки немецких подводных лодок, благополучно пришел 17 ноября к горлу Белого моря.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.