

# ЛЕДОКОЛ «КРАСИН»

## Славная судьба «Святогора»



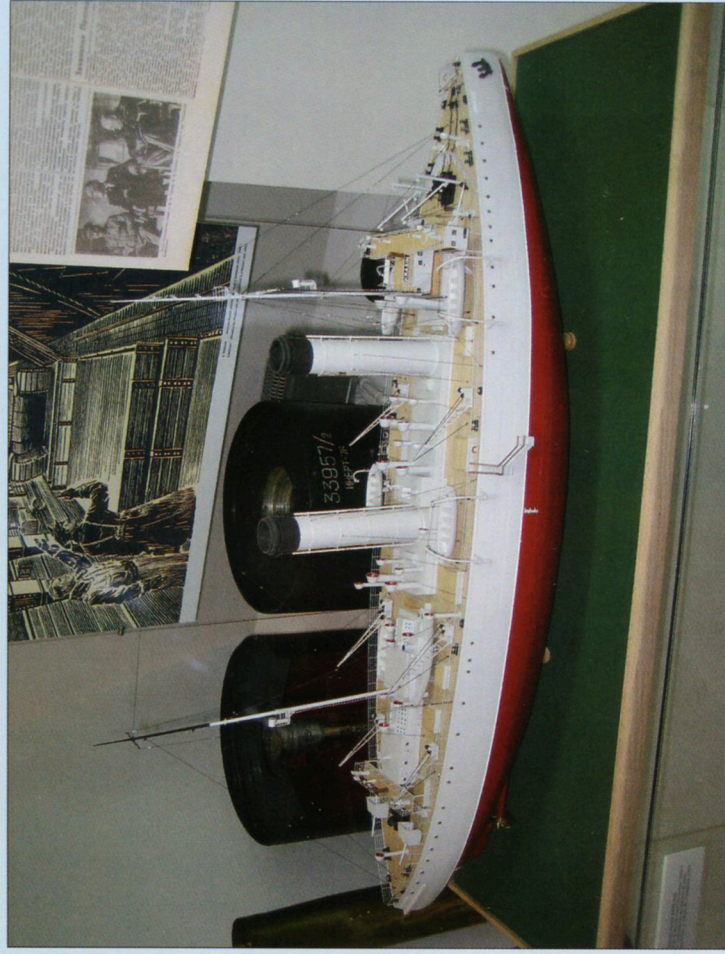
ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»







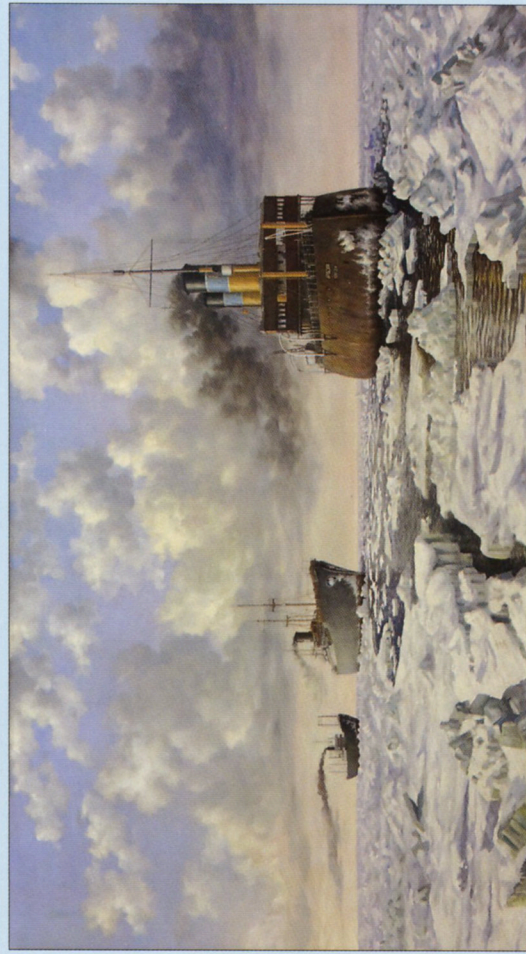
Модель ледокола «Красин» на фоне модернизированного оригинала



Модель «Красина» с установленным вооружением (вид ледокола на 1943 г.)



Г.О. Калмыков: «Ледокол «Красин»» (почтовая карточка 1936 г.)



«Сталинский караван» (Магаданский областной краеведческий музей)



Приложение к журналу  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

Н.А. Кузнецов  
при участии П.А. Филина, М.А. Емелиной  
и А.Н. Золотарёва

Ледокол  
«КРАСИН»  
Славная судьба  
«Святогора»

7 (166)•2013 г.



Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-12434

Издаётся с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор»

Главный редактор И.А.ЕВСТРАТОВ  
Выпускающий редактор Б.В.СОЛОМОНОВ  
Литературный редактор Л.А.СТОРЧЕВАЯ  
Корректор Г.Т.ПОЛИБИНА  
Компьютерная вёрстка: С.В.СОТНИКОВ

✉ 127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д.5а,  
«Моделист-конструктор»  
☎ (495) 787-35-54  
www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ.01.07.2013. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.  
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.  
Заказ № 257. Тираж 1000 экз.

Отпечатано в ООО «Ледокол»  
Адрес: 603009 г. Нижний Новгород, п/о 9; а/я 14

За доставку журнала несут ответственность предприятия связи.

Редакция внимательно знакомится со всеми поступающими письмами и материалами, но, к сожалению, не всегда имеет возможность ответить их авторам.

Авторы материалов несут ответственность за точность приведённых фактов, а также за использование сведений, не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их авторских прав несут авторы.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

Источники и литература

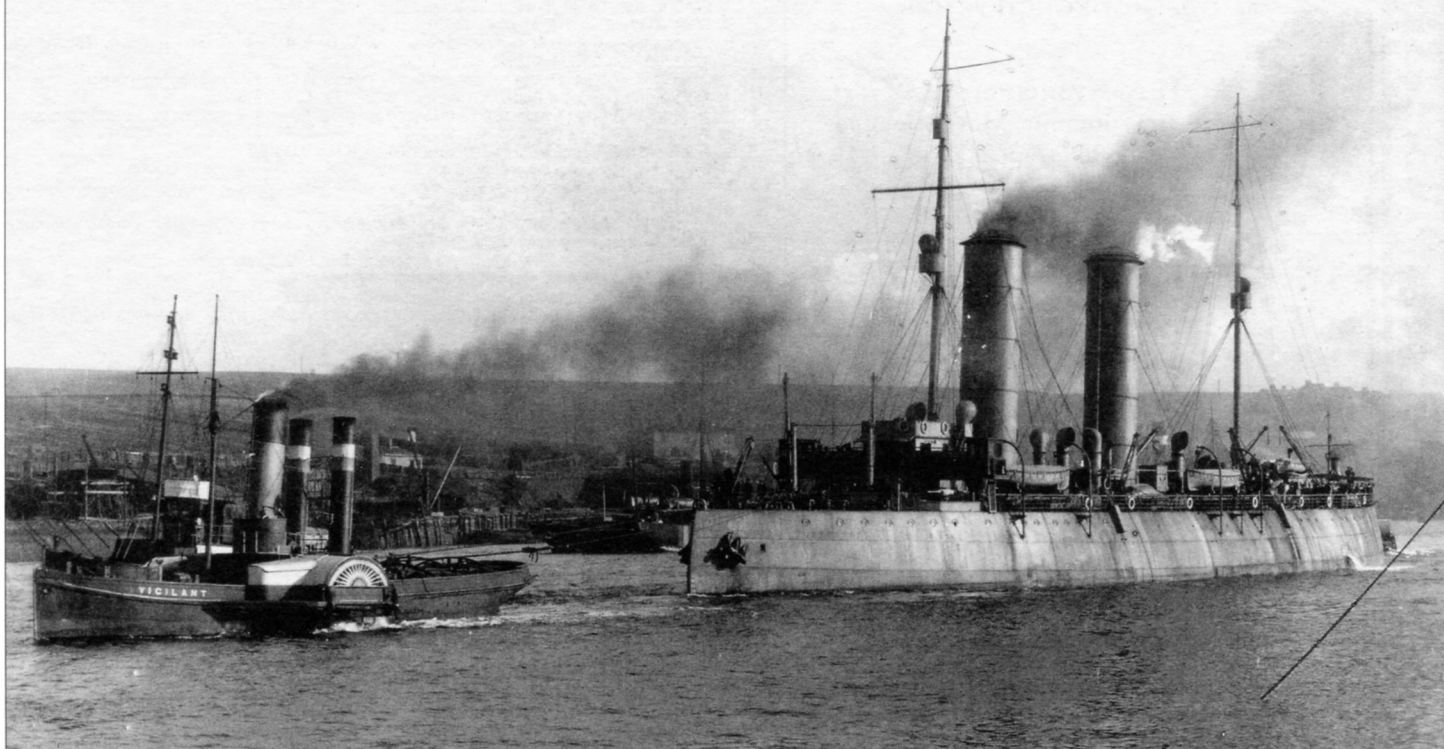
- РГА ВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 12, 29. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. Ф. 418. Оп. 1. Д. 126, 5639. Ф. 876. Оп. 126. Д. 12. Ф. p-1. Оп. 3. Д. 1195. Ф. p-129. Оп. 1. Д. 183.  
ЦВМА. Ф. 13. Оп. 71. Д. 2033. Ф. 982. Оп. 1. Д. 127, 167, 215.  
ГА РФ. Ф. p-16. Оп. 1. Д. 72.  
РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 262. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 51, 300. Оп. 2. Д. 165, 167, 799.  
РГВА. Ф. 33989. Оп. 1. Д. 37. Ф. 40213. Оп. 1. Д. 2401.  
Государственный архив Архангельской области. Ф. 32. Оп. 5. Д. 20. Ф. 48. Оп. 6. Д. 195. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 31. Ф. 5661. Оп. 1. Д. 14. Ф. 8660. Оп. 3. Д. 193.  
Материалы из фондов музея-ледокола «Красин» — филиала ФГБУК «Музей Мирового Океана»  
Адмиралтейские верфи. Люди, корабли, годы 1926 — 1996. СПб., 1996.  
Андрюченко В.Г. История ледокола «Святогор» («Красин») (К 70-летию вступления в строй) // Судостроение. 1987. № 3.  
Андрюченко В.Г. Ледокольный флот России 1860-е — 1918 гг. М., 2009.  
Бегоунок Ф. Трагедия в Ледовитом океане. М., 1962.  
Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917 — 1932 гг. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Л., 1959.  
Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933 — 1945 гг. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. Л., 1969.  
Белый Север: 1918 — 1920 гг. Мемуары и документы. Вып. I. Архангельск, 1993.  
Боевая летопись Военно-морского флота, 1917 — 1941. М., 1993.  
Болотников Н.Я. Полузабытая эпопея // Летопись Севера. Вып. V. М., 1971.  
Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в Империалистическую войну 1914 — 1918 гг. Л., 1939.  
Виноградов И.В. Суда ледового плавания. М., 1946.  
Военные моряки в борьбе за власть Советов на Севере (1917 — 1920 гг.). Сборник документов. Л., 1982.  
Задубровский С. Непримиримый. Рассказ о русском матросе. Архангельск, 1958.  
Залесский Н.А. Флотилия Северного Ледовитого океана в Гражданскую войну // Исторические записки. 1962. № 71.  
Изучение ледокольного дела в морских портах СССР. Труды Научно-технического комитета НКПС. Вып. 5. М., 1925.  
Койвунен. Ледокол «Красин» 10 лет под флагом Советов // Судостроение и судостроение. 1932. № 1 — 2.  
Кокк Д. Святогор. Рассказ Даниэля Кокка о спасательной экспедиции капитана Отто Свердруп в Карском море в 1920 году. СПб., 2012.  
Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л., 1984.  
Кучиев Ю.С. Капитально-восстановительный ремонт ледокола «Красин» и его последствия // Полярный поцман. 2000. № 2.  
Ледокол «Красин». Сост. Д. Чапкин. СПб., 2001.  
Лемешко Военморы при белых // Сборник Истпарта Архангельского Губкома РКП (б) № 1. Архангельск, 1925.  
Мерт Н.А. «Красин» в боевом походе. Владивосток, 1976.  
Миндлин Э.М. «Красин» во льдах. М., 1972.  
Морские ледоколы и буксирные суда. Справочник. Л., 1969.  
Морской устав. Издание 1914 года. Пг., 1914.  
Нобиле У. Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путём. М., 1984.  
Пархоменко А., Рышко Е. Ледокол «Красин» // Международная жизнь. 1990. № 9.  
Перечень № 17 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Северного флота и Беломорской военной флотилии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны (1941 — 1945 гг.). М., 1960.  
Петров М.К. Плавание во льдах. М., 1955.  
Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995.  
Пожарский А.М. Подводное плавание в России. 1834 — 1918. Биографический справочник. СПб., 2011.  
Пузырёв В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.  
Пузырёв В.П., Березовский Н.Ю., Конталёв В.А. Морем прославлены. Орденоносные предприятия и суда морского транспорта России. М., 2000.  
Радищевская В.А. Николай Александрович Дрейер (К 110-летию со дня рождения) // Памятные даты Архангельской области. Архангельск, 1998.  
Реданский В.Г. Младший брат «Ермака» // Моделист-конструктор. 1978. № 6.  
Ровесник Октября // Моделист-конструктор. 1968. № 11.  
Саватогин Л.М., Гаврило М.В., Дорожкина М.В., Лукьянов С.Ю. Отчёт о научно-исследовательской работе, выполненной в ААНИИ по теме: «Эпоха ледокола «Красин». Рукопись. СПб., 2004.  
Сакеллари Н. На «Красине» через два океана // Морской сборник. 1934. № 10.  
Шамов Р. На спасение экспедиции Нобиле. Поход «Красина» летом 1928 года. Л., 1967.  
Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-морского флота СССР № 8. Опыт использования внешних морских коммуникаций на Северном театре (июль 1941 г. — ноябрь 1943 г.). М. — Л., 1944.  
Семёнов В.П. Мурманское морское пароходство: 1939 — 2009. Мурманск, 2009.  
Смирнов К.Д. Вооружение судов ледокольного отряда Беломорской военной флотилии // Судостроение. 1999. № 6.  
Смирнов К.Д. Мобилизационный проект 212 ледокола «Красин» // Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. 2003. № 35.  
Смирнов К.Д., Карасева Ю.О. Ледокол «Красин» — корабль-музей (К 90-летию корабля) // Судостроение. 2006. № 6.  
Смирнов К.Д. Ледокол «Красин» (к 70-летию истории корабля-музея) // История Петербурга. 2008. № 1. 2008. № 2.  
Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916.  
Стефанович А.Н. Ледоколы. М., 1958.  
Стефанович А. Ледовые будни «Красина». Из записок старого ледокольника // Нева. 1987. № 8.  
Стрюк В.Л. Ледокол «Красин». Страницы истории. СПб., 2010.  
Сычёв С. Мы спасли «Красин». Кронштадт, 2006.  
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре. 1.04.42 — 30.06.42 гг. Выпуск 2. СПб., 1999.  
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре. 1.04.42 — 31.12.42 гг. Выпуск 3. СПб., 2000.  
Чернышёв А. «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М., 2007.  
Шангин И.С. Моряки в боях за Советский Север (1917 — 1920). М., 1959.  
Эдлинский С.Ф. 40 лет советской Северной ледокольной флотилии. Архангельск, 1958.  
Dröschner P. Eisbrecher «Krasin». Schiffbautechnik Teil // Schiffbautechnik. 1960. № 12.  
Strobel D., Dame G. Schiffbau zwischen Elbe und Oder. Herford, 1993.

Автор выражает благодарность руководству и сотрудникам Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ) и лично Н.А. Гоц и Е.В. Никандровой; Центрального военно-морского архива (ЦВМА) и лично А.А. Лучко; Центральной военно-морской библиотеки. Отдельно хотелось бы поблагодарить А.С. Александрова (г. Москва), к.и.н. А.Ю. Емелина (г. Санкт-Петербург) и И.В. Паролова (г. Архангельск).

На 1-й странице обложки: ледокол «Святогор» в середине 1920-х гг. (с открытки)



**Буксир «Виджилент» выводит на испытания построенный для России ледокол «Святогор», 31 марта 1917 г.**



**Судьба легендарного ледокола «Красин» сложна и многообразна. Она словно зеркало, в котором отразилась вся история нашего государства XX – XXI вв.: революционные потрясения 1917 года, Гражданская война, эпоха триумфального и трагического освоения Арктики, Вторая мировая война, послевоенное время активных научных исследований и открытий, период «перестройки»... Вопреки всем штормам и сражениям, ледящему холоду Арктики и человеческих душ, «Красин» «остался в живых». Спущенный на воду в 1916 г., сегодня «Красин» – флагман флотилии исторических кораблей и судов Музея Мирового океана.**

#### **ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ПОСТРОЙКА И ИСПЫТАНИЯ**

Создание ледокола «Святогор» было обусловлено необходимостью обеспечения зимней навигации в Архангельске, который с началом Первой мировой войны превратился в крупнейший внешнеторговый порт России. В 1914 – 1917 гг. порты Белого моря и Мурманского побережья выполняли задачи по приёму и отправке внутрь страны разнообразных грузов для армии, флота и предприятий, работавших на оборону.

До начала войны весь район Северного Ледовитого океана и входящих в него Кольского залива и Белого моря имел преимущественно промысловое значение. Порты Белого моря – Архангельск, Сороки, Кемь и другие – использовались, главным образом, для вывоза леса, а первый из них служил пунктом для снабжения всего края

продовольствием и предметами, нужными для промыслов. Из всех северных портов только Архангельск был связан железной дорогой с центром России; но она на протяжении 641 км, от Архангельска до Вологды, была узкоколейной и обладала малой пропускной способностью.

Как писал историк П.Д. Быков: «...ни один из портов северного побережья к началу войны не только не был подготовлен к приёму больших количеств грузов, но и не имел средств для вывоза их внутрь страны. Можно сказать, что значение всего этого края в военном отношении не было выявлено, и ни в какой мере не предусматривалась та роль, которую пришлось ему сыграть в развернувшихся военных событиях Мировой войны».

После начала войны и закрытия портов на Балтике и Чёрном море Белое море стало основным путём сообщения России с союзниками (Владивосток был слишком удалён от театра военных действий). В связи с этим в феврале 1916 г. последовало решение о создании Флотилии Северного Ледовитого океана.

Для полноценного функционирования северных портов (прежде всего – Архангельска) необходимо было обеспечить зимнюю навигацию. Требовались ледоколы, которых до начала войны в Архангельском порту просто не имелось.

Начиная с августа 1914 г. Отдел торговых портов Министерства торговли и промышленности начал спешно закупать ледоколы и ледокольные пароходы за границей. Осенью 1914 г. и зимой 1915 г. в Архангельск пришли ледорез «Эрл Грей» (впоследствии – «Канада», в советское время – «III Интернационал», затем

«Ф. Литке») и ледокольный пароход «Линтрос» (с 1916 г. – «Садко»). С их помощью удалось продлить навигацию 1914/15 г. до февраля (этому также способствовало и то, что зима в том году была достаточно мягкой). В 1915 г. на Белом море работали небольшие ледоколы: «Горн», «Мильнер», «Минто» и семь ледокольных пароходов. В Англии строился заказанный ещё до войны ледокол «Илья Муромец».

Зима 1915/16 г. оказалась суровой. В течение навигации имевшиеся ледоколы смогли лишь провести к бару Северной Двины несколько пароходов, застрявших во льдах, и обеспечить плавание отдельных судов с военными грузами.

Современный исследователь В.Г. Андриенко отметил, что «...портовиков вопросы зимней навигации в Белом море волновали меньше, чем военных моряков. По приказам М[инистерства] т[орговли] и п[ромышленности] строились именно те ледоколы, которые значились в довоенной программе, и примерно в таком же количестве. Кажущееся несоответствие между программой и её исполнением компенсировалось приобретением готовых судов, которые предполагалось впоследствии перераспределить в другие замерзающие бассейны. Военных моряков будущие транспортные проблемы интересовали гораздо меньше. Вот и появлялись в северных морях такие ледоколы, как «Святогор» и «Микула Селянинович». Поражает настойчивость специалистов Морского ведомства в вопросе приобретения мощного ледокола специально для работы в горле Белого моря, ледокола более дорогого, чем «Ермак», да к тому же ещё специализированного».



К концу 1915 г. возможности покупки готовых судов были практически исчерпаны и специалисты из министерств Торговли и промышленности и Морского разработали программу строительства в Англии морских и портовых ледоколов. Изначально планировалось заказать четыре морских ледокола (из них один, наиболее мощный, — для работы в горле Белого моря). Но от проекта судна водоизмещением 18.000 — 20.000 т, способного преодолевать льды до 2 м, предложенного кораблестроительным отделом Главного управления кораблестроения, Морской генеральный штаб отказался в силу нереальности его осуществления. В итоге последовало совместное решение Морского министерства и Министерства торговли и промышленности заказать в Англии пять морских и четыре портовых ледокола, которые надеялись получить к зиме 1916/17 г.

22 декабря 1915 г. была утверждена программа «...по заказу и приобретению ледокольных и иных плавучих средств для подготовки Белого моря к кампании 1916 — 1917 гг.». На её осуществление выделялось 15,3 млн. руб. (из них 4, 2 млн. — на строительство двух ледоколов для Морского ведомства). Для Белого моря предполагалось построить ледокол, по основным характеристикам аналогичный «Ермаку». Но Министерство торговли и промышленности, ссылаясь на неопределённость переговоров с судостроительными фирмами Англии и необходимость скорейшего выделения средств на строительство, настояло на замене данного варианта постройкой двух меньших по размерам судов, с машинами по 6000 и.л.с. каждый. Против этого варианта выступили военные моряки. Они заявили, что для работы в Белом море необходим ледокол (а желательно — два), сравнимый по мощности с «Ермаком». Морской министр адмирал И.К. Григорович сообщил министру торговли и промышленности В.Н. Шаховскому (кстати, выпускнику Морского корпуса), что он готов поступиться количеством строящихся ледоколов в пользу их качества.

В декабре 1915 г. уполномоченный Морского министерства генерал-лейтенант Ф.Я. Поречник провёл переговоры с английской фирмой «В.Г. Армстронг, Митчелл и К°» о возможности постройки ледоколов типа «Ермак». Британские судостроители предложили два варианта, стоимостью 3,12 и 3,55 млн. руб. Предполагалась установка трёх-четырёх машин общей мощностью 7500 или 10 000 л.с.; ширина судна в обоих вариантах — 21,64 м, рабочая осадка — 7,6 или 7,9 м. Запас угля планировался изначально меньше, чем на «Ермаке» (в силу более ограниченного предполагаемого района плавания). В начале января 1916 г. появился новый вариант: ледокол с тремя машинами и винтами, общей мощностью 10 000 л. с. и стоимостью 3,55 млн. руб.

Именно на последнем варианте морской министр и остановил свой выбор. 14 января 1916 г. в Ньюкасл по телеграфу отправили предписание о заказе ледокола типа «Ермак». В феврале был заключён контракт (фактически работы начались за месяц до его подписания), по которому готовность

ледокола определялась октябрём 1916 г. Наблюдающим за постройкой назначили поручика Корпуса корабельных инженеров К.Ф. Дриженко, а курировал строительство старший наблюдающий за постройкой судов в Англии полковник (впоследствии генерал-майор) А.П. Шершов.

21 января 1916 г. состоялась закладка первого листа киля, через месяц началась установка шпангоутов (закончена 1 мая), а ещё через две недели — установка обшивки. К 7 июня обшивку установили на 60 — 95% (в разных частях судна), также был поставлен ахтерштевень, и начались работы по монтажу деревянного настила палубы. Наблюдающий за постройкой в своём рапорте особо отметил получение кормовых орудий и размещение боезапаса. 2 июля 1916 г. ледоколу присвоили наименование «Святогор» (ранее, 29 января главноначальствующий города Архангельска и района Белого моря вице-адмирал А.П. Угрюмов возбудил ходатайство перед Морским генеральным штабом о присвоении двум строящимся ледоколам имён русских богатырей). 21 июля практически завершились клёпка и чеканка наружной и внутренней обшивки. В рапорте от 27 июля говорилось: «Внутри судна идут работы по установке трапов, иллюминаторов, горловин, водонепроницаемых дверей, котельных фундаментов и частей трубопровода. Устанавливается якорное устройство. Установлена почти вся деревянная настилка, поручни и битени. Закончены снаружи мостик и ходовая рубка. Закончена установка подшипников в мортирах гр валов. Заканчивается спуск устройство...».

3 августа «Святогор» спустили на воду, а через два дня под конвоем восьми британских эсминцев ледокол отбуксировали в Мидлсборо. Там на судно погрузили десять цилиндрических огнетрубных котлов и три вертикальные паровые машины, изготовленные на заводе «Ричардсон, Вестгарт и К°». Одновременно продолжалась установка судовых систем и устройств. К концу августа завершилась установка деревянного палубного настила, началась установка водонепроницаемых дверей, заняли свои

места главные машины и все десять котлов. Шла работа по монтажу дымоходов и паропровода и т.д.

14 сентября 1916 г. секретным приказом по Флоту и Морскому ведомству № 207 «Святогор» был зачислен в состав флота в класс морских ледоколов (в июле 1916 г. введённый в корабельную классификацию), а 1 октября его причислили к судам 2-го ранга. В сентябре из России на пароходах «Царь» и «Тамбов» прибыл экипаж во главе со старшим лейтенантом К.К. Неупокоевым (в 1914 — 1915 гг. — командиром ледокольного парохода «Вайгач»). 28 октября он обратился в МГШ с ходатайством об увеличении табеля комплектации машинной команды на одного машинного и трюмного кондукторов. Просьбу удовлетворили, «...принимая во внимание ограниченное число положенных по табели механиков и трудные условия предстоящей работы этого ледокола».

9 октября ледокол прибуксировали из Мидлсборо в Ньюкасл. Сроки окончательной готовности затягивались из-за простоев на ходовых испытаниях — плавание в Северном море стало опасным из-за действий германских подводных лодок. До декабря продолжались испытания различных устройств и механизмов. 8 декабря состоялся первый выход в море под двумя бортовыми машинами, который признали неудачным, поскольку судно плохо слушалось руля.

3 января 1917 г. «Святогор» второй раз вышел в море. Неупокоев писал: «При втором выходе в море был другой лоцман, который значительно энергичнее и правильнее управлял машинами ледокола. Первый лоцман при выходе из Тайна пользовался только бортовыми машинами, боясь дать разгон судну, второй более смело прибавил ход судну, перейдя на управление средней машиной, что и объясняет более благоприятное впечатление, которое произвёл второй выход в море». Неупокоев также указывал на выход из строя телемотора (дистанционной передачи, связывающей рулевую машину с постом управления). По свидетельству наблюдающего за постройкой, под машин-



**Знаменитый «Ермак», послуживший образцом при создании «Святогора»**



ными платформами оказалось большое количество воды. Неисправность устранили уже к 14 января.

После исправления неполадок Морское министерство решило как можно скорее направить ледокол в Архангельск, для обеспечения навигации во льдах в период весенней кампании. Командир ледокола доносил о том, что он считает 10 февраля последним допустимым сроком выхода ледокола на Белое море, «...после которого его приход делается бесполезным». Однако испытания различных механизмов продолжались до 1 марта, когда было объявлено об окончательном завершении кораблестроительных работ. Через два дня завершились работы по механической части, и «Святогор» сочли готовым к выходу в море.

18 марта на ледоколе подняли флаг вспомогательных судов, представляющий собой синее полотнище с изображением в крыже Андреевского флага. В соответствии со статьёй 1310 «Морского устава» издания 1914 г., такой флаг несли «транспортные и портовые суда, а также суда гидрографических экспедиций, описные и лоцмейстерские... комплектующие военнотружущим личным составом или состоящие под командой офицера...». В этот же день ледокол в третий раз вышел в море. Этот выход также оказался неудачным – «Святогор» столкнулся с конвоирующим кораблём, а в придачу продолжались проблемы с управляемостью.

На следующий день К.К. Неупокоев послал рапорт главноуполномоченному Морского министерства и морскому агенту в Англии контр-адмиралу Н.А. Волкову, в котором описывал проблемы при первых трёх выходах в море. Относительно последнего из них отмечалось: «...по выходе было обнаружено, что судно при зыби в 2 – 3 балла совсем не слушает руля против зыби и ветра; лишь при полном ходе средней машины и при малом или среднем бортовых при попутной зыби ледокол держался сносно, уклоняясь от курса на 30° в обе стороны. Опыт последнего выхода в море ясно показал, что, помимо всего прочего, причину плохой управляемости судна нужно, главным образом, отнести к тому, что площадь руля недостаточна». В рапорте командир ледокола привёл подробные расчёты необходимой, по его мнению, площади руля, а также сравнил её с аналогичным показателем у ледоколов «Ермак» и «Микула Селянинович». Впрочем, сравнивая «Святогор» с другими современными ледоколами, Неупокоев писал: «...ледоколы «Ермак», «Илья Муромец» и т.д. не могут являться примерами, т. к. «Ермак» плавают при осадке 25 ф максимум и при таком углублении коэффициент у него будет больше, а инерция вращательного движения меньше. Кроме того, по показанию командира ледокола «Ермак» г. Николаева, хотя «Ермак» и держался в море, но во время шторма у полярного круга он не мог идти против ветра и зыби и был вынужден выдерживать шторм, спускаясь в бакштаг. Нельзя допустить, чтобы судно, обладающее мощными машинами, не могло выгнать против ветра, а, следовательно, тут

## Основные элементы и характеристики ледоколов «Ермак» и «Святогор»

	«Ермак»	«Святогор»
Длина наибольшая, м	97,5	98,5
Длина по ГВЛ, м	95,5	96,9
Ширина наибольшая, м	21,6	21,6
Ширина по ГВЛ, м	21,5	21,5
Глубина интрюма, м	12,2	12,2
Высота борта, м	12,9	12,9
Осадка средняя при нормальном водоизмещении, м	7,3	7,9
Осадка средняя при максимальном водоизмещении, м	8,5	9,1
Водоизмещение нормальное, т	8000	8730
Водоизмещение максимальное, т	10 000	10 620
Индикаторная мощность главных механизмов, л.с.	3 x 2500	3 x 3350
Число оборотов в минуту (нормальное)	105	105
Ход поршня, см	107	110
Диаметр цилиндра, см	65 – 100 – 163	66 – 106 – 170
Отношение объёма цилиндров	1 : 2,4 : 6,3	1 : 2,55 : 6,7
Число и тип котлов	6 двойных цилиндрических	10 ординарных цилиндрических
Число кочеварок	2	4
Расположение котлов	В двух кочеварках по 3 котла	В двух носовых кочеварках по 2 котла, в двух кормовых кочеварках по 3 котла
Поверхность нагрева	2170 м <sup>2</sup>	2564 м <sup>2</sup>
Скорость, уз.	15	15
Нормальный запас топлива, т	1700	1800
Расход угля на полном ходу, т/ч	4,5 – 6	6,4 – 8,5
Угол наклона форштевня, град.	25	24
Угол наклона бортов, град.	20	20
Ширина ледового пояса над ГВЛ, м	1,2	0,9
Ширина ледового пояса под ГВЛ, м	4,2	3,1
Толщина ледового пояса, мм	32,3	32,3
Шпация, мм	610	610
Диаметр гребных винтов, м	4,2	4,6
Число главных поперечных переборок	7	10
Команда, чел.	102	100
Пассажиры, чел.	90	90

По материалам: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. ЛЛ. 296 – 296об. Ф. 378. Оп. 1. Д. 29. ЛЛ. 66об. – 67. Андриенко В.Г. История ледокола «Святогор» («Красин») (К 70-летию вступления в строй) // Судостроение. 1987. № 3. С. 55. Виноградов И.В. Суда ледового плавания. М., 1946.

14 октября 1917 г. командир «Святогора» поручик по Адмиралтейству Н.А. фон Дрейер отправил в штаб Флотилии Северного Ледовитого океана сведения о ледоколе, в которых приведена дополнительная информация.

Дальность плавания: 5760 миль (при скорости 15 уз.).

Запасы (при осадке 9,1 м):

Общий запас угля: 3800 т (отдельно отмечено, что в бункера угольных ям входит 1800 т);

Вода для котлов: 710 т;

Вода питьевая: 130 т;

Провизия: «сколько дадут, сейчас на 3 мес[яца] прил[изительно]» – дань наступившей революционной эпохе.

Радиотелеграф системы Маркони мощностью 3 квт дальностью 300 миль;

2 прожектора по 120 ампер;

Пожарные средства: 2 паровые помпы мощностью по 145 т/час;

Отливные средства: 1 паровая помпа мощностью 1000 т; 2 паровые помпы мощностью по 145 т; 2 ручные поршневые помпы Даутона.

Командир отмечал следующие особенности ледокола, выявившиеся в начале его эксплуатации:

1) Испытания на скорость ледокола не было. Ход 15 [узлов] дано из результатов перехода из Англии в Архангельск. Судя по «Ермаку», ход у «Святогора» будет до 16 узлов.

2) Осадка, допустимая при работе во льду, – 27' [8,2 м]. При этой осадке будет: полный запас воды и около 2700 тонн угля в бункерах и трюмах. [...]

4) Фактически в настоящем состоянии (запасы, провизия и проч[ее]) ледокол не может вместить более 3000 тонн[угля], из которых следует исключить 10 % на недоствивку в ямах, состоящую из мелких [неразборчиво] и весьма труднодоступную для разгребания. Окончательная цифра – 2700 тонн, как раз тот запас, который сможет [подчеркнуто] взять (не перегружаясь).

5) [Мощность машины] 10 500 i. н. р. – теоретическая цифра, т. к. диаграммы не снимались на полном ходу.

6) 2 помпы Даутона (ручные) не действуют».



проясняется недостаток управляемости судна, что может обнаруживаться на «Святогоре» при его больших размерах, при другом центре тяжести и величине и при той же площади руля, как и на «Ермаке» при гораздо более слабом ветре.

Что касается «Ильи Муромца» и др., то они, будучи построены по одному чертежу, могли быть сделаны с такой же ошибкой, как и «Святогор».

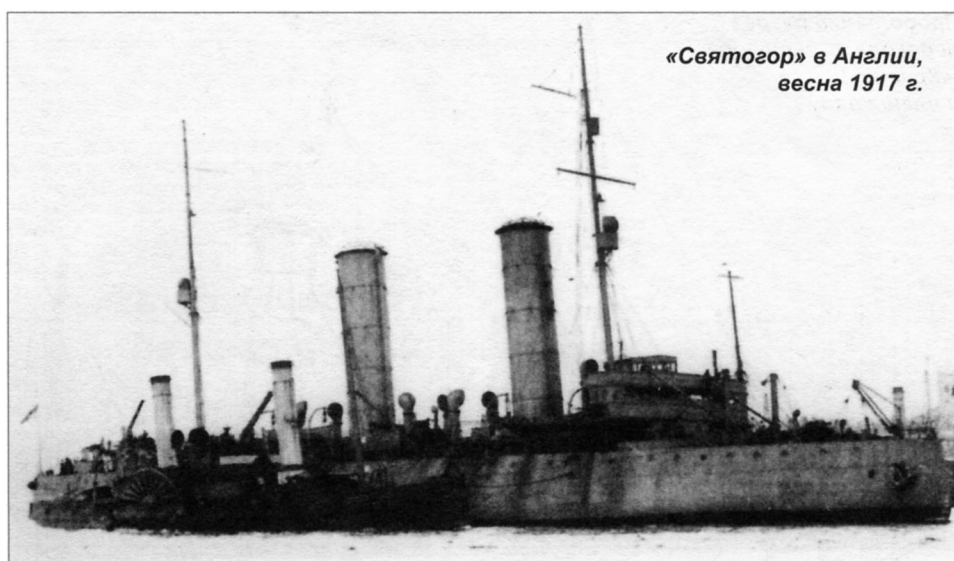
Действительно, я видел, что «Илья Муромец» оставляет за собой крайне извилистый канал, что указывает на недостаточную управляемость. Кроме того, известно, что в эту зиму у него произошли аварии с двумя судами. Сопоставление этого факта с видом действующего канала наводит на мысль, что причина аварий – не неумение командира, а та же самая плохая управляемость». В конце документа Неупокоев настаивал на «...замене существующего руля рулём больших размеров», а также

«...в случае отправки судна без указанных улучшений... присутствии комиссии на борту ледокола, которая в походе подтвердила бы возможность управления ледоколом».

В Петрограде на мнение командира ледокола обратили должное внимание и отправили в Ньюкасл авторитетную комиссию в составе капитана 2 ранга В.И. Дмитриева, инженера-механика капитана 1 ранга В.М. Бакина и генерал-майора А.П. Шершова. Специалисты пришли к выводам, опровергающим мнение Неупкоева: «...поворотливость ледокола вполне достаточна, если не чрезмерна. Однако, другое качество, независимое от площади руля, а именно – устойчивость на курсе, оказалась, как и у всех ледоколов, не вполне удовлетворительной. Ледокол «Святогор», как видно из описания похода 18 – 19 марта, неустойчив на курсе. Причина этому ... лежит в самом судне, его типе и в нагрузке».

При известных соотношениях (не подпадающих учёту) момента инерции веса всего судна (зависящего от распределения нагрузки) к площади погруженной части диаметральной плоскости, судно, какова бы не была его площадь руля, перестает слушаться последнего в том смысле, что продолжает катиться в одну сторону даже после того, как руль уже положен на другой борт. Такие факты наблюдались, напр., на старых броненосцах типа «Бородино» и «Орел» и на канонерских лодках типа «Сивуч» и «Кореец». В том и в другом случае для исправления недостатка заделывали носовые и кормовые вырезы в дейдвудах и приделывали киль для увеличения бокового сопротивления воды вращению судна, но не увеличивали площадь руля, что в данном случае бесполезно.

К сожалению, на «Святогоре» невозможно увеличить боковое сопротивление воды вращению судна, а потому ... было предложено другое средство – заполнение носовых балластных цистерн, чтобы увеличить момент инерции веса судна и тем изменить критическое соотношение его к площади бокового сопротивления. Если бы мы увеличили площадь руля, то,



конечно, поведение судна в море осталось бы тем же, но могло бы и ухудшиться, если бы рулевые, для исправления погрешностей, стали бы класть его на 33° на борт, как видно из донесения командира, и резко переключать на полном ходу с борта на борт, как видно из рапорта судового механика.

Вообще на судне таких качеств, как ледокол, руль не должен быть отклоняем более чем на 15° от диаметральной плоскости.

Все искусство рулевого должно заключаться в том, чтобы не дать волнению ли или другим причинам возможности сбить судно с курса на большой угол, всё время непрерывно небольшими уклонениями руля возвращать его к курсу. Иначе, прозевав, рулевой начинает класть руль на другой борт, всё более и более доходя до предела, судно бросается на этот борт, и тем сильнее, чем площадь руля больше, продолжает катиться; рулевой начинает нервничать (особенно находясь в фарватере среди минных заграждений), переключает руль на другой борт, но, конечно, не успевает это сделать, ибо судно, получив импульс, продолжает ещё по-прежнему катиться и становится лагом к зыби.

Создается впечатление, что будто бы руль мал, но дело в том, что чтобы держать подобное судно в руках с большим ли, с меньшим ли рулём, нужны навык и искусство.

Всё вышеизложенное объясняет, почему... было предложено дать на ледокол опытного рулевого, а также пробуксировать его через район минных заграждений».

С мнением комиссии согласились и представители завода-строителя. В мае в Главное управление кораблестроения довольно осторожно заключение направил академик А.Н. Крылов. В итоге технический спор был прекращён. По мнению В.Г. Андриенко, его возможной причиной стало то, что «...моряки ледокола затягивали окончание испытаний, не желая торопиться на войну».

«Святогор» ушёл в Россию 3 июня 1917 г. и прибыл в Архангельск 13 июня. Ра-

нее, приказом по Флотилии Северного Ледовитого океана № 307 от 1 апреля 1917 г. «Святогор» вместе с ледоколом «Микула Селянинович» были подчинены в оперативном отношении начальнику Управления морским транспортом флотилии. 28 июня 1917 г. приказом командующего Флотилией Северного Ледовитого океана № 731 была назначена комиссия «для выяснения причин задержки морского ледокола «Святогор» в Англии» под председательством капитана 1 ранга М.Н. Алеамбарова. Но в чём заключалась деятельность комиссии и как долго она проработала – неизвестно. 17 октября 1917 г. секретным приказом главноначальствующего г. Архангельска и Беломорским водным районом № 249 «Святогор» в числе других 19 судов зачислены в состав Ледокольной флотилии Белого моря.

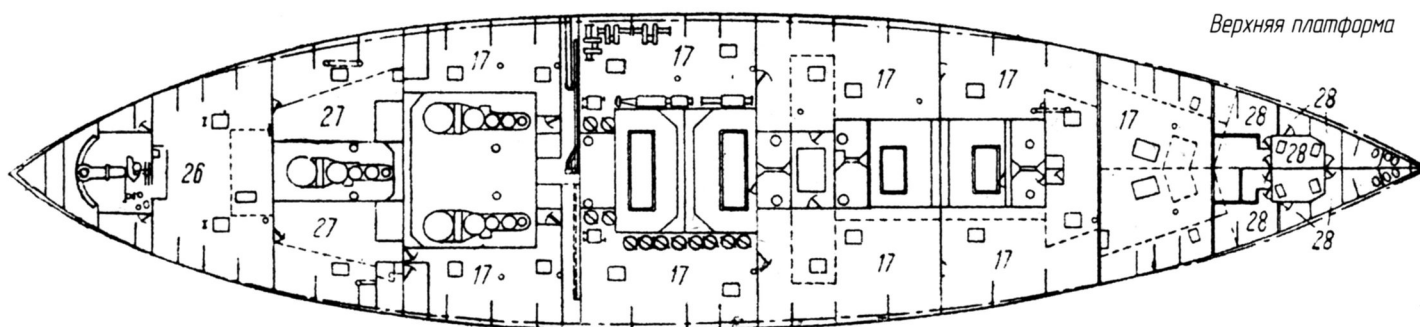
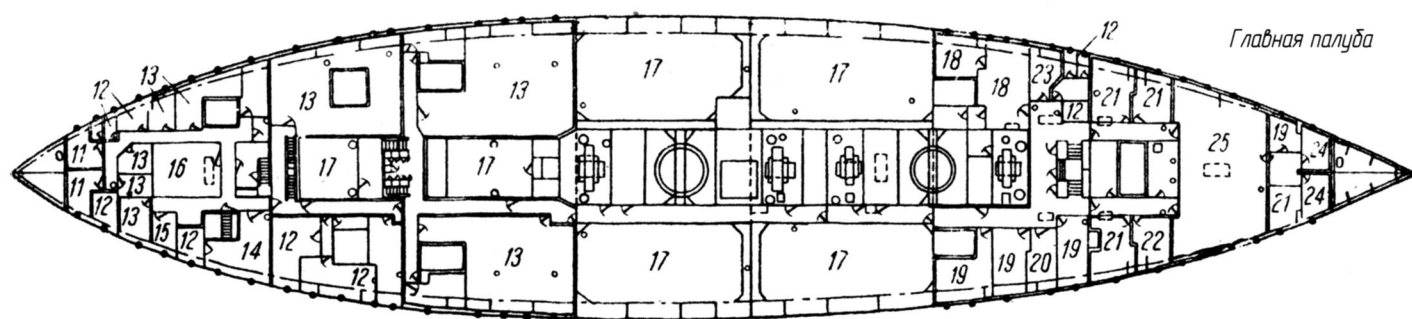
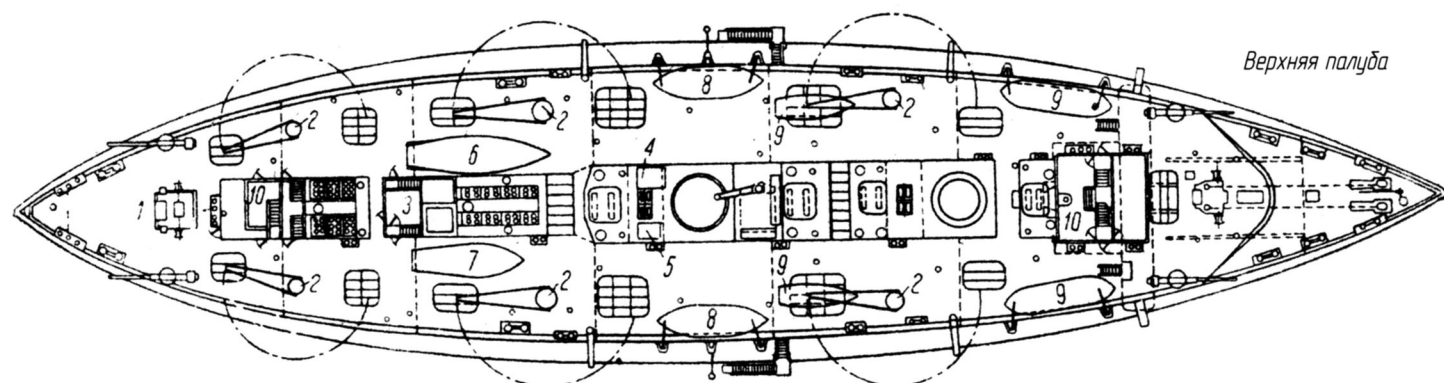
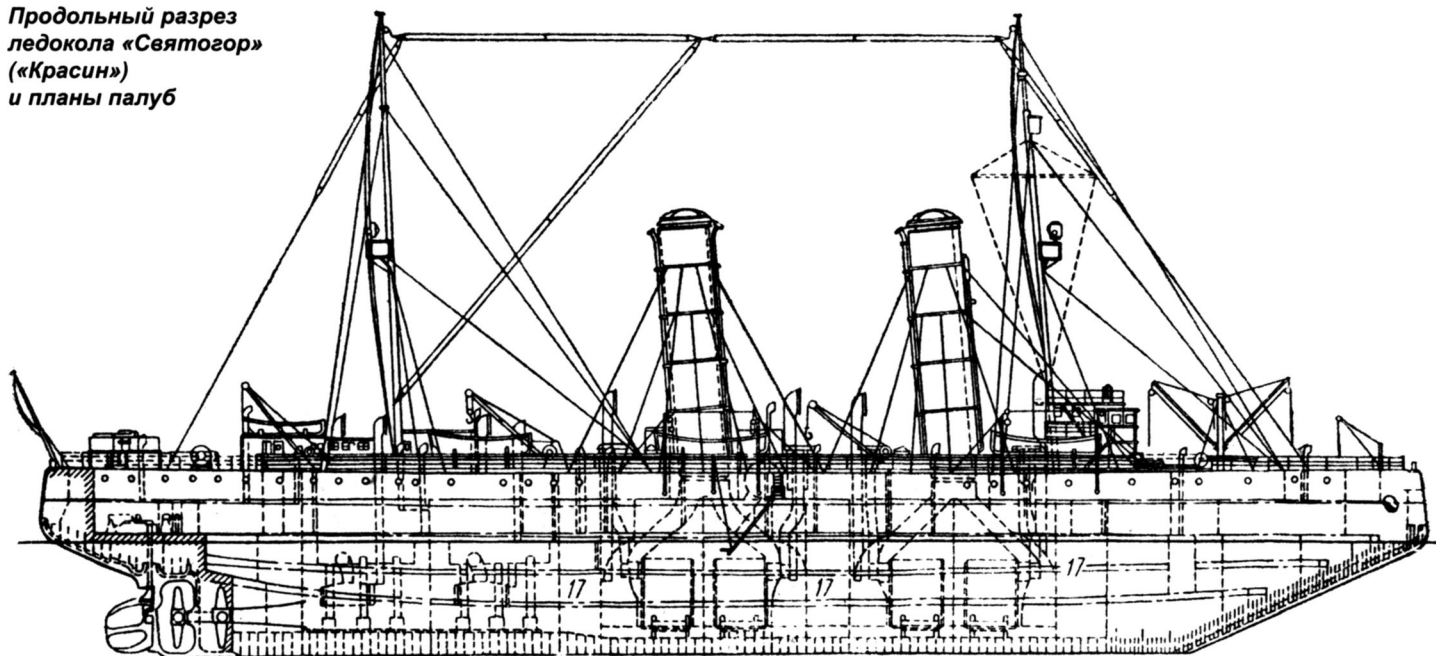
## ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

В целом «Святогор» повторял по конструкции «Ермак», но незначительно отличался от него и размерами, и увеличенной мощностью машин. Она стала больше на 2500 л.с., чем обеспечивалась лучшая ледопродоходимость. При этом в ходе эксплуатации и «Ермака» и «Красина» отмечалось, что оба они отличались повышенной рыскливостью при застопоренном среднем винте. Так, при плавании во фьорде в районе Бергена на «Красине» вышла из строя средняя машина. При работе бортовых машин на одинаковом числе оборотов ледокол начал уклоняться от курса то в одну, то в другую сторону на 9 – 10°. Капитан был вынужден остановить судно до исправления средней машины.

То, что «Святогор» изначально должен был работать в горле Белого моря, также обусловило ряд отличий. Более узкий ледовый пояс и меньший подъём срезанной части форштевня над ватерлинией в дальнейшем, при работе в Арктике, привели к потере ледокольной способности при максимальной осадке. Два боковых киля должны были способствовать уменьшению боковой качки (неизбежному явлению на всех ледоколах). При этом отсутствовал вырез в корме, предназначенный для



**Продольный разрез  
ледокола «Святогор»  
(«Красин»)  
и планы палуб**

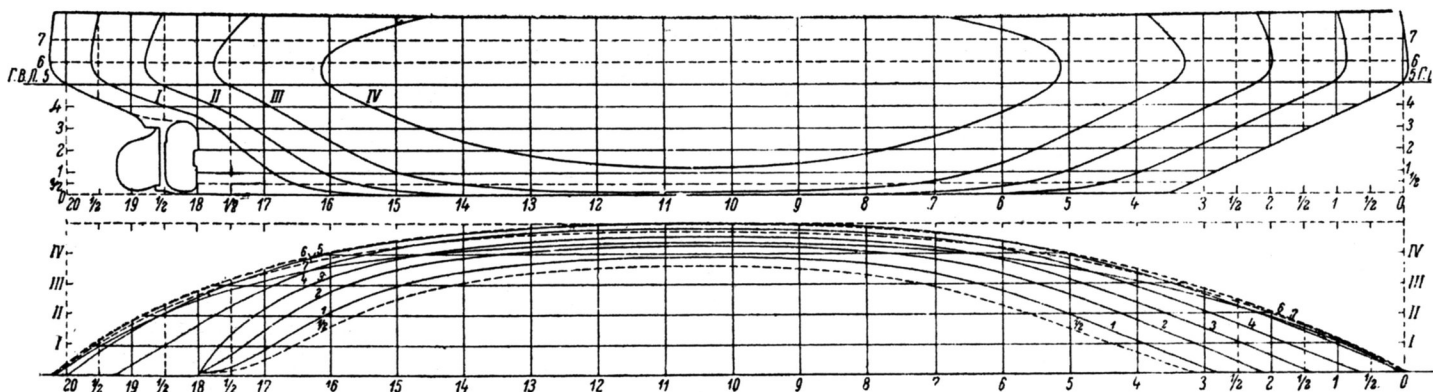


**Ледокол «Красин»:**

1 – буксирная лебёдка; 2 – паровые краны; 3 – радиорубка; 4 – ларь для динамита; 5 – снеготаялка; 6 – паровой катер; 7 – шлюпка для завоза якорей; 8 – спасательные шлюпки; 9 – шлюпки-ледянки; 10 – сходы на среднюю палубу; 11 – запасные каюты; 12 – уборные, умывальники, ванны и бани; 13 – помещения команды;

14 – лазарет; 15 – аптека; 16 – столовая команды; 17 – уголь; 18 – помещение капитана; 19 – каюты механиков; 20 – каюта завхоза; 21 – каюты помощников капитана; 22 – каюта доктора; 23 – каюта прислуги; 24 – каюты учеников; 25 – кают-компания; 26 – кладовые провизии; 27 – цистерны пресной воды; 28 – кладовые судовых запасов





### Теоретический чертёж ледокола «Святогор»

буксировки судов во льдах вплотную, что сказывалось на проведении операций. «Успех буксировки ледоколами зависит не только от их мощности, состояния льда, загруженности, тоннажа и качества проводимых судов, но в известной степени и от характера и надёжности буксирного устройства и приспособленности ледокола для буксировки. Так, например, ледокол «Красин», не имея кормового выреза для буксировки судов, а также достаточно мощной и прочной буксирной лебедки, справлялся с работой по буксировке судов во льдах Финского залива значительно хуже, чем другие линейные ледоколы, имеющие кормовой вырез и надёжные буксирные лебёдки» — отмечал в 1955 г. М.К. Петров. За счёт наклона труб в корму и наличия второй мачты, по сравнению с «Ермаком», новый ледокол имел более «лёгкий» силуэт.

Обшивка ледового пояса выполнялась двухслойной, а конструкция корпуса несколько упрощённой. Так, отсутствовал плавный переход от усиленного набора в оконечностях к более слабому в средней части. Для того чтобы отремонтировать винторулевую группу, кораблестроительный отдел Главного управления кораблестроения разработал проект специального кессона, постройку которого, обошедшуюся в 150 тысяч рублей, заказали заводу Армстронга. В.Г. Андриенко пишет о том, что кессон представлял собой «...док в миниатюре с воздушными ящиками по бортам и одной закрытой оконечностью. После насадки кессона на кормовую часть вода из забортного пространства выкачивалась водоотливными средствами ледокола через ледовый ящик, а из бортовых устройств — с помощью собственной помпы». Кессон был погружен на «Святогор» и доставлен в Архангельск, но о его применении сведений не обнаружено.

### ОПИСАНИЕ КОРПУСА ЛЕДОКОЛА

Корпус ледокола, набранный по поперечной схеме, делился десятью поперечными переборками (восемь из которых доходили до верхней палубы) на 11 главных водонепроницаемых отсеков. Помимо этого, внутренний объём корпуса подразделялся тремя палубами (верхней, жилой, главной), а также платформами, верхнюю из которых нередко называли нижней палубой. Жилые помещения располагались в носовой

и кормовой оконечностях и соединялись бортовыми коридорами.

В носовой части ледокола (отсек 1) расположены дифференциальные цистерны, под главной палубой в средней части носового отсека находятся цепные ящики и помещения, используемые для грузов.

Вся средняя часть судна под главной палубой (отсеки 2, 3, 4 и 5) занята котлами (первое, второе, третье и четвёртое котельные отделения). Здесь же находятся бункера для угля.

В отсеке № 6 находится носовое машинное отделение с двумя бортовыми главными машинами, а в отсеке № 7 — кормовое машинное отделение со средней главной машиной.

По обоим бортам под нижней палубой и над ней вдоль первого и второго котельных отделений размещены бортовые угольные бункера, а вдоль третьего и четвёртого котельных отделений — креновые цистерны. Вдоль машинных отделений также идут бортовые угольные бункера.

В кормовом машинном отделении на нижней палубе с правого борта находится ремонтная мастерская, а с левого — судовая электростанция.

Двойное дно под котельным и машинным отделениями и поперечными переборками делится на шесть самостоятельных отсеков, каждый из которых разделён в продольном направлении вертикальным килем на цистерны левого и правого бортов. Все цистерны в двойном дне предназначены для хранения пресной воды.

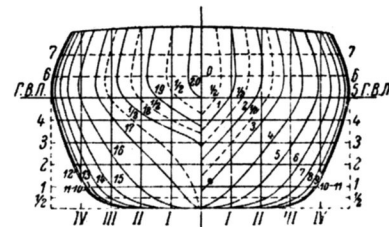
Последний кормовой отсек является кормовой дифференциальной цистерной.

Все отсеки на главной палубе, расположенные вдоль котельных и машинных отделений, могут использоваться для хранения судовых запасов, груза или угля. За кормовым машинным отделением имеется помещение для провизии, а за ним — румпельное отделение.

В носовой части жилой палубы располагаются каюты для командного состава, а кормовая часть этой палубы занята помещениями для команды.

В носовой части верхней палубы установлен брашпиль, а в кормовой — буксирная лебедка.

За носовым двухъярусным командным мостиком расположены шахты котельных отделений, дымовые трубы и шахты машинных отделений. Имеется также кормовый командный мостик.



Двойное дно простирается на протяжении всех машинно-котельных отделений: высота его в машинных отделениях — 1500 мм, в котельных — 1220 мм. Внутренний вертикальный киль набирался из листов толщиной 13 мм на протяжении машинного отделения и 15 мм — котельных. По верхнему краю листов были уложены угольники размерами 90х90х15 мм, а по нижнему — 125х125х14 мм. Днищевых стрингеров — три с каждого борта в носовой части, на остальном протяжении — по два. В районе машинных отделений поставлены два добавочных стрингера под крепления главных машин. Листы толщиной 9,5 — 12,0 мм, верхние угольники — 100х90х12,7 мм, в машинном отделении — 125х90х12,7 мм, нижние — 90х90х12,7 мм.

Скуловой стрингер поставлен нормально к наружной обшивке, толщина его 11,8 — 14,2 мм, верхний и нижний угольники 100х100 мм.

Сплошные флоры толщиной 12,7 мм в котельных отделениях, в остальной части 11 мм. Флоры в оконечностях, лежащих вне двойного дна, усилены, повышены и утолщены. Верхние угольники флор — 90х90 мм, а нижние — 100х90х12,7 мм имеют «высадки» для плотного прилегания днищевой обшивки и настила двойного дна. Толщина листов настила двойного дна 14,2 мм.

Борта ледокола наклонены к диаметральной плоскости под углом в 20°. Основные шпангоуты поставлены через 610 мм, с установкой промежуточных шпангоутов на всём протяжении ледокола. В средней части и в корме основные шпангоуты — углобульб — 270х90х12,7 мм, стоят от скулового стрингера до главной палубы и углобульб 165х90х 11 мм от главной палубы до верхней. Промежуточные шпангоуты идут от скулы до главной палубы, в носовой части они такого же размера, как и основные: углобульбы 300х90х12,7 мм с добавочным нижним угольником 90х90х12 мм, а от главной до верхней палубы углобульбы — 165х80х11 мм. На протяжении носовых дифференциальных цистерн № 2 и 3 промежуточные шпангоуты поставлены



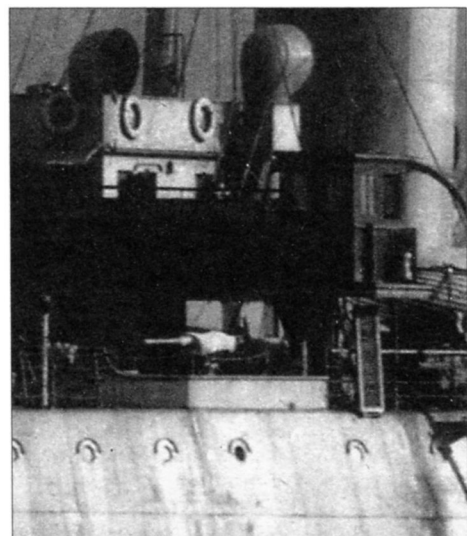
Поясные обшивки	Толщина обшивки, мм				
	В носовой части корпуса		В средней части корпуса	В кормовой части корпуса	
	У форштевня	На остальном протяжении		У ахтерштевня	На остальном протяжении
Горизонтальный киль	40,0	40,0	22,4	22,4	22,4
Днищевый пояс А	40,0	35,0	15,8	15,8	38,0
Днищевый пояс В	40,0	35,0	15,8	19,0	19,0
Днищевый пояс С	40,0	35,0	15,8	38,0	19,0
Скуловой пояс D	40,0	35,0	19,0	38,0	19,0
Бортовой пояс E	40,0	35,0	22,4	38,0	22,4
Бортовой пояс F	40,0	35,0	25,4	35,0	25,4
Ледовый пояс (пояса G и H)	40,0	35,0	35,0	35,0	35,0
Пояс J выше «ледового»	19,0	19,0	19,0	17,0	17,0
Пояс K у верхней палубы	19,0	12,7	12,7	12,2	12,2

также между главной и жилой палубами, а от дифферентной цистерны № 2 до форштевня – между главной и верхней палубами. Размер этих шпангоутов такой же, как и основных в твиндечном районе. Рамные шпангоуты в оконечностях корпуса стоят через четыре шпации, а в средней части – через шесть. Они состоят из листов шириной от 700 до 1200 мм, толщиной до 15 мм с двойными верхними угольниками 75х75х100 мм, наружными угольниками 155х100х15 мм.

В носовой части судна на протяжении дифферентных цистерн шпангоуты ниже главной палубы поставлены нормально к борту («поворотный набор»).

В средней части судна поставлены два бортовых стрингера: первый на уровне жилой палубы; он состоит из листа 900х11 мм, внутреннего ребра – углобульба 165х90х11 мм и наружного угольника 90х90х12,7 мм; второй стрингер расположен на уровне платформы, нормально к борту, с листом 700х12 мм и наружными и внутренними угольниками 90х90х12,7 мм.

В носу поставлены два добавочных стрингера, а в корме – один. Они расположены нормально к обшивке и усилены по сравнению со стрингерами в средней части.



На фотографии хорошо видно установленное во время постройки английское 12-фунтовое орудие

Металлический настил главной палубы 8,5 мм, стрингер 1200х11 мм, стрингерный угольник 150х150х12,7 мм.

Бимсы – углобульбы 230х90х12 мм стоят на каждом шпангоуте. Бимсовые кницы 910х810х12 с фланцем 75 мм.

Настил верхней палубы в носу 8,5 мм, в остальной части 7,5 мм. Палубный стрингер в средней части 1300х12,7 мм, в носу 850х12,7 мм, в корме 850х10 мм; стрингерный угольник – в средней части судна 125х125х12,7 мм, в носу – 100х90х13 мм, в корме – 100х100х10 мм. Бимсы – углобульбы 230х90х13 мм поставлены в носу на каждом шпангоуте, на остальном протяжении палубы – через шпангоут, карлингсы из листа толщиной 8,5 мм, нижних угольников 90х90х12 мм и верхнего 90х90х9 мм. Металлический настил покрыт деревом толщиной 76 мм. Верхняя и главная палубы не имеют седловатости.

Настил нижней палубы 11 мм. Бимсы – углобульбы – в носу 230х90х12 мм, в остальной части 165х90х11 мм поставлены на каждом шпангоуте. Нижняя палуба на ширине 850 мм около борта скошена под прямым углом к борту. Настил жилой палубы 10 мм. Бимсы – как у верхней палубы.

Стенки машинно-котельного кожуха имеют толщину от 7 мм вверху до 10 мм у главной палубы, ребра жёсткости – углобульб 90х75х8,5.

Продольные переборки идут на протяжении машинно-котельного отделения с толщиной листов у главной палубы 9 мм, внизу – 12 мм. Подкрепляющие ребра – углобульб 165х90х11 мм; в плоскости рамных шпангоутов поставлены усиленные ребра.

Наружная обшивка ледокола сделана двухслойной по ледовому поясу на всём протяжении ледокола, а в носовой части – от киля до ледового пояса; в корме удвоенны прилегающие к ахтерштевню листы четырёх поясов, расположенных ниже ледового пояса. В остальной части судна обшивка однослойная. Общая ширина ледового пояса 4,2 м, он возвышается на 870 мм над главной палубой и простирается на 1100 мм ниже нижней палубы.

В районе двухслойной обшивки пазы и стыки наружного и внутреннего слоёв расположены «вразмёт». Пазы листов ординарной обшивки соединены внакрой с высадкой шпангоутов и нижних угольников флор. Диаметр заклёпок 22,2 и 25,4 мм.

Форштевень прямолинейный с наклоном к грузовой ватерлинии в 25°, сечение его У-образное. Форштевень имеет три полки: две – для соединения с наружной обшивкой, и третью – для присоединения к диаметральной переборке, расположенной в носовой части. Ахтерштевень ледокольного типа, конструкции аналогичной форштевню. Толщина поясов обшивки указана в таблице.

### Балластные цистерны

Специфика работы ледокола обусловила наличие развитой балластной системы. Она включала три носовые цистерны (носовая № 1 – 144 т; носовая № 2 – 156 т; носовая № 3 – 338 т). Шесть цистерн с каждого борта между двойным дном, кормовую цистерну (196 т), четыре цистерны около винтов (по две с каждой стороны). Общий вес водного балласта составлял 1926 т.

### Шлюпки и погрузочное оборудование

По бортам стоят шлюпбалки со спасательными и служебными шлюпками, а также краны для погрузки судовых запасов или угля. Плавсредства включали паровой катер, две спасательные шлюпки, два вельбота, две шлюпки-ледянки и баркас. Погрузочные средства были представлены двумя 2-тонными кранами в носу; двумя 10-тонными и одним 5-тонным в средней части корпуса, двумя 2-тонными в корме и одной самовыбирающей лебёдкой.

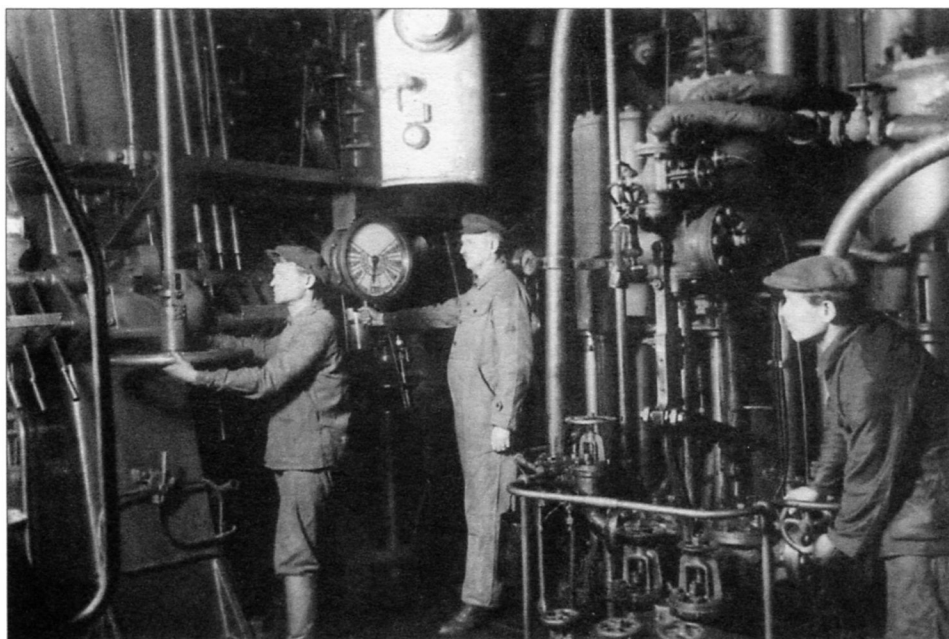
### Вооружение

Отдельно следует сказать о вооружении «Святогора». 12 октября 1916 г. начальник Морского генерального штаба адмирал А.И. Русин писал в докладе морскому министру: «На строящихся в Англии двух ледоколах «Святогор» и «Микула Селянинович» предполагалось поставить по 2 – 76-мм пушки с [каждого] борта; в настоящее время, ввиду недостатка в 76-мм пушках, а также вследствие того, что практика вооружения судов Белого моря показала полную целесообразность установки орудий в диаметральной плоскости, Морской генеральный штаб предполагает иметь вооружение ледоколов, поставив по 2 – 76-мм пушки в диаметральной плоскости». Морской министр дал согласие на данное предложение. В.Г. Андриенко пишет о том, что «По проекту вооружение состояло из четырёх 100-мм орудий с соответствующим оборудованием для хранения боезапаса...». Командир же ледокола, в ранее цитируемом документе от 14 октября 1917 г., упоминает о том, что на «Святогоре» были установлены четыре австрийских полевых орудия, подчеркивая при этом, что они «не удовлетворяют назначению». Андриенко указывает, что в 1918 г. были установлены по два 120 – и 76-мм орудия.

### В ПЕРИОД ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

21 июля 1917 г. приказом командующего Флотилией Северного Ледовитого океана № 846 исполняющим обязанности командира «Святогора» был назначен поручик по Адмиралтейству Н.А. фон Дрейер. Приказ о его назначении имел интересную фор-





**Машинное отделение ледокола (фотография сделана в советское время)**

мулировку. «Так как Морской Министр выражая своё пожелание, руководствовался только рекомендацией Контр-Адмирала в отставке Цвингмана и желанием команды ледокола «Святогор» и не знал прошлой службы Поручика Дрейера [так в тексте – авт.], о которой у меня имеются неблагоприятные сведения, то предлагаю Штабу флотилии собрать самые подробные сведения о Поручике Дрейере для представления Морскому Министру и Центральному Комитету Всероссийского военного флота вместе со всей перепиской по этому делу». Через пять дней приказом № 878 Дрейер был утверждён в должности командира. Какие именно неблагоприятные сведения о прошлой службе имелись в виду – пока неизвестно...

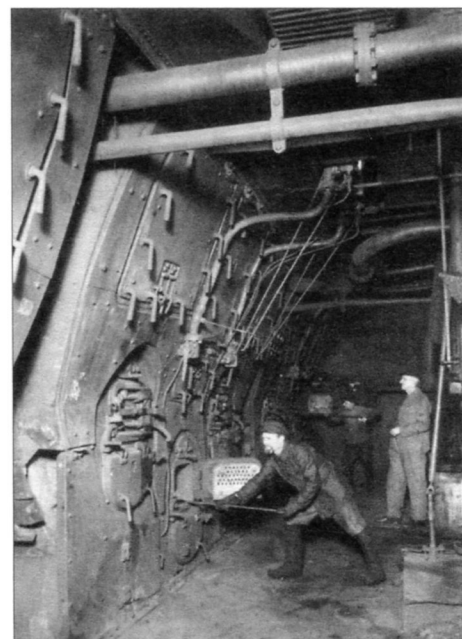
В ноябре 1917 г. управление Флотилией Северного Ледовитого океана перешло в руки Центрального комитета флотилии (Целедфлота). Значительные права были предоставлены Центромуру – Центральному комитету Мурманской флотилии (ввиду отдалённости Мурманска от Архангельска). Основной задачей стало снабжение красноармейских частей, отряда моряков и англо-французских войск, действовавших против финских белогвардейцев в районе Печенги.

Важным фактором в Гражданской войне в целом и на Севере, в частности, стало присутствие там иностранных интервентов. 3 марта 1918 г. был заключён Брестский мирный договор с Германией, а 15 марта на конференции премьер-министров и министров иностранных дел стран Антанты было принято решение его не признавать и начать военную интервенцию. На Севере поводом для этого стали возможность захвата германскими войсками запасов и создание баз для действия подводных лодок. Летом стало очевидно, что интервенты вскоре должны появиться и в районе Архангельска, где с середины июня 1918 г. активно действовала контрреволюционная организация, созданная капитаном 2 ранга

Г.Е. Чаплиным при английской поддержке. В течение полутора месяцев ему удалось привлечь на свою сторону ряд офицеров, в том числе занимавших командные должности в Красной Армии и флоте и даже сформировать будущее правительство во главе с Н.В. Чайковским.

22 июня 1918 г. по приказу члена коллегии Наркомата по военным делам М.С. Кедрова в районе Архангельска было введено военное положение. Через два дня коллегия Целедфлота утвердила решение о восстановлении должности командующего флотилией, которую вновь занял контр-адмирал Н.Э. Викорст – участник контрреволюционной организации.

1 августа в 6 часов утра к острову Мудьюг подошли английские крейсера «Аттен-

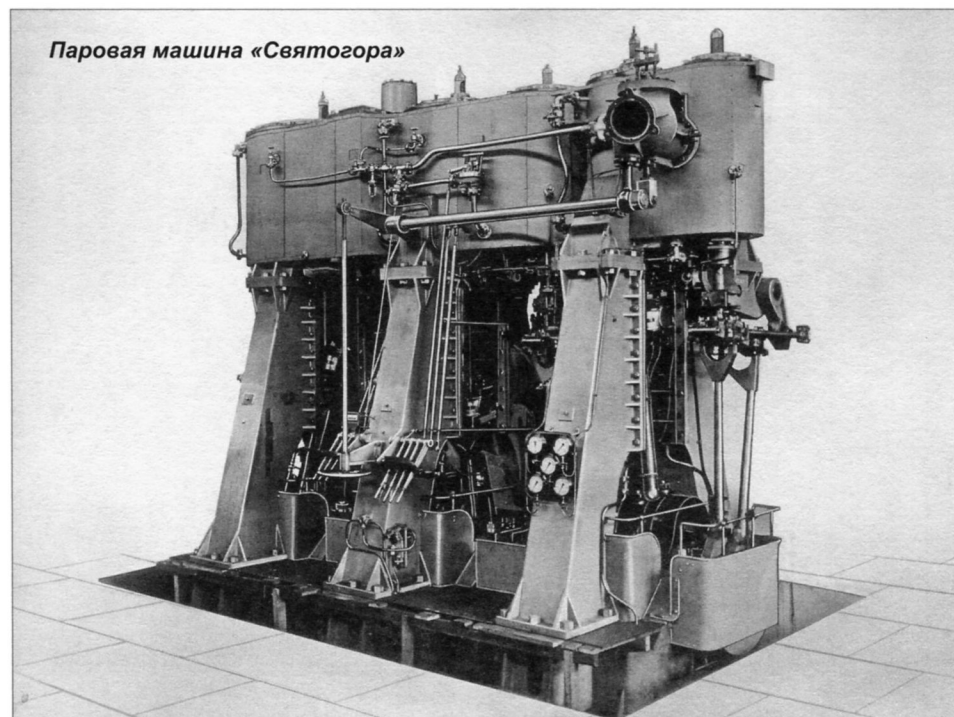


**Котельное отделение ледокола**

тив», «Кохрейн» и французский «Амираль Об», авиатранспорт «Найрана» и ряд вспомогательных судов. Англичане захватили Северодвинский плавучий маяк и два тральщика. Экипаж тральщика Т-20 затопил свой корабль. После недолгой перестрелки с береговыми батареями острова (на которых оставалось 35 человек и два боеготовых орудия) английский десант при поддержке четырёх гидросамолётов занял Мудьюг.

Последней надеждой красного командования оставалось заграждение фарватера Северной Двины путём затопления там судов. Для этой цели выбрали ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович», которые вышли в море в 7 утра 1 августа.

По воспоминаниям участника событий с красной стороны Т.П. Зинкевича, напи-



**Паровая машина «Святогора»**



санным в 1922 г., решение о затоплении ледоколов принял Военный совет обороны Архангельского района, в состав которого входили полковник Н.Д. Потапов и адмирал Н.Э. Викорст. «По вопросу о заграждении фарватера (место для прохода судов) реки Двины было решено потопить ледокол «Святогор». На предложение одного тов[арища] в Военсовете потопить английский пароход\*, т[оварищ] Потапов ответил, что «дипломатических отношений Англия с нами ещё пока не порвала, а, следовательно, мы не имеем юридического права топить её судно». Вот в какие «правовые дебри» тов[арищ] Потапов завёл Военсовет, а после этого было решено пароход вражеский не топить, а утопить для этого наш собственный первоклассный ледокол «Святогор».

В советской литературе по истории Гражданской войны указывается, что вооружённые ледоколы вышли для оказания артиллерийской поддержки батарее на Мудьюге. Приказ о затоплении непосредственно на суда поступил позже (хотя,

возможно, решение об этом и было принято заранее). В книге С. Задубровского, написанной с использованием архивных документов и посвящённой биографии председателя судового комитета «Святогора» Александра Терёхина, приводится (в беллетризированной форме) упоминание о приказе адмирала Викорста. В нём говорилось, что ледоколы должны были прибыть к месту затопления к 24 часам 31 июля. «Не могу я выполнить этого приказа. Время отлива. Мы сядем на мель, ещё не доходя до места. Значит, часа в 2 – 3 утра меня арестуют за невыполнение боевого приказа, и корабль останется без командира», – такие слова, обращённые к Терёхину, вложил в уста Дрейера Задубровский. Нужно отметить, что, хотя ледоколы вышли в море утром, «Святогор» по пути к Мудьюгу сел на мель, но сумел сняться самостоятельно.

Другой участник событий, К.И. Васильев, вспоминал: «Ледоколы «Святогор», ныне «Красин», и другие, в общем числе три, хотя и были затоплены в Маймаксе,

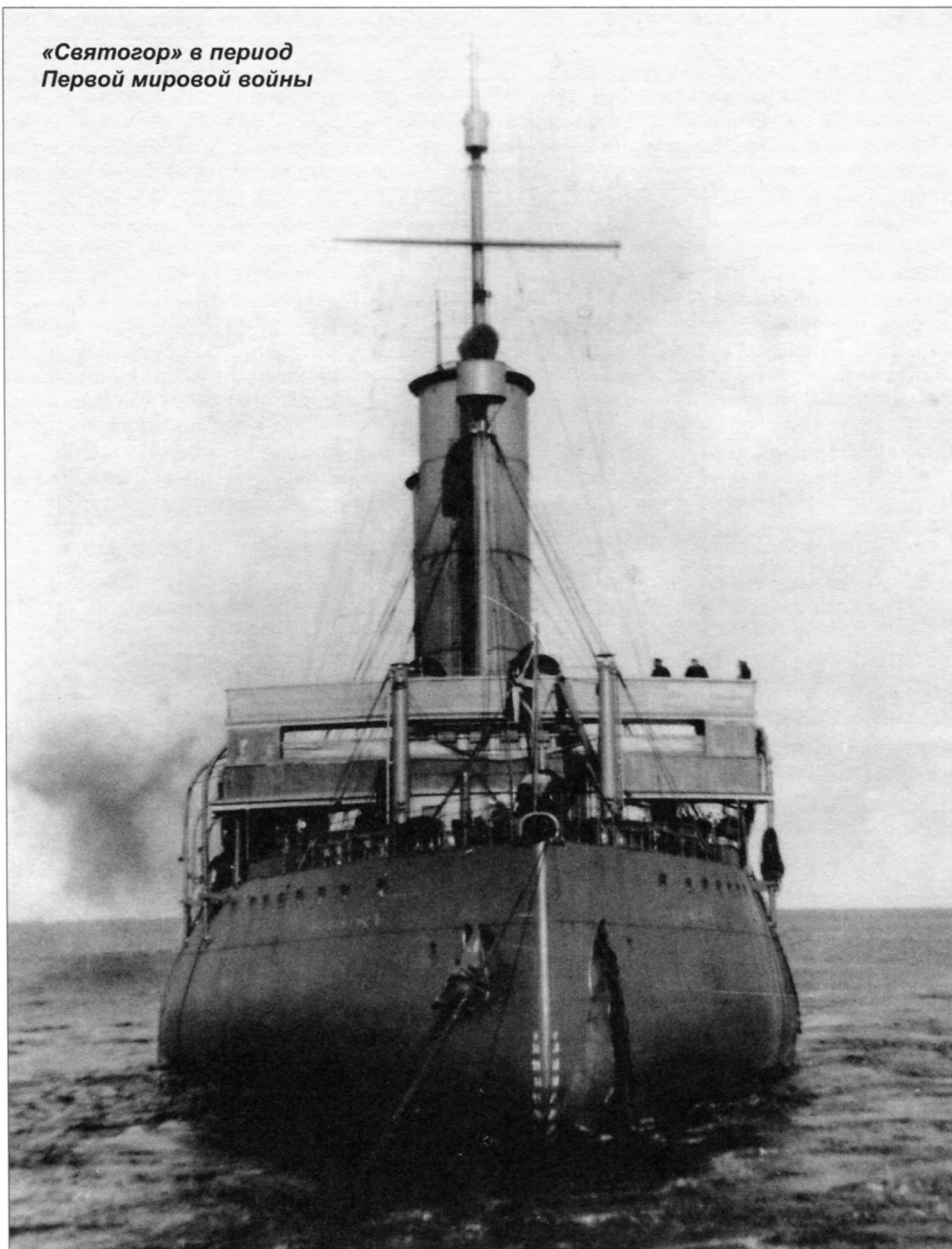
но не там, где это следовало бы, не на фарватере. В связи с чем препятствием к проходу вражеским кораблям служить не могли. Спустя двое суток союзники подняли их. Для того, чтобы действительно преградить путь противнику, надо было потопить на фарватере баржу с камнями, а не ледоколы возле фарватера, но такова была воля Викорста и, возможно, что, до некоторой степени, ошибка командира «Святогора» Дрейера, руководившего затоплением судов, не сумевшего затопить их там, где следовало».

Ещё один очевидец – военный моряк Лемешко – отметил, что «Святогор» «... затоплен... был очень плохо: носовая часть была погружена, а кормовая почти наружу». Третьим кораблём, затопленным в попытке перекрыть фарватер, стал минный заградитель «Уссури». В некоторых мемуарах и научно-популярных работах упоминается о том, что «Святогор» намеревались взорвать, но «козни врагов» помешали это сделать. Документально данная версия не подтверждается.

Команда же «Микулы Селяниновича» топить своё судно отказалась, заявив, что оно является «главной защитой города Архангельска». В итоге ледокол сел на мель во время маневрирования. «Было часа три дня, когда, делая обход «Святогора», мы сели на мель и задним ходом сойти не могли. Пришедший к нам на помощь тральщик тоже не мог стащить нас, так что мы вынуждены были оставить судно. После совещания мы приступили к снятию замков с орудий и, забрав некоторые главные предметы и пулемёты, мы погрузились на тральщик. При погрузке на тральщик плакали почти все офицеры и часть некоторых товарищей. Командир судна Гутерштрассер хотел броситься за борт; когда я удержал его, он заявил, что ему жалко оставить судно, к которому он привык. При погрузке на тральщика аэропланы подходили к нам, но обстрел из пулемёта заставлял их держаться на далёком расстоянии», – писал Лемешко.

Тот факт, что ледоколы преднамеренно затопили не на фарватере, подтверждает и Г.Е. Чаплин. «На приказание заградить фарватер и не допустить союзные суда в город, красный командующий флотом контр-адмирал Викорст выслал ледокол «Святогор» и ещё одно судно, которые и были затоплены, но так, что это не помешало союзникам около 10 часов утра со своими судами появиться у Архангельска».

Операция по подъёму, начавшаяся через два дня после затопления «Святогора», подробно описана в судовом журнале ледокола № 9 Архангельского торгового порта. «Суббота 3 августа 1918 года – в районе Архангельского порта... В 21 час 50 минут ошвартовались у ледокола № 7. В 22 часа 40 минут получили водоотливные шланги с ледокола № 7 и отошли к ледоколу «Святогор», затопленному на Лапоминских створах... Воскресенье 4 августа 1918 года – в 0 часов 45 минут



**«Святогор» в период  
Первой мировой войны**

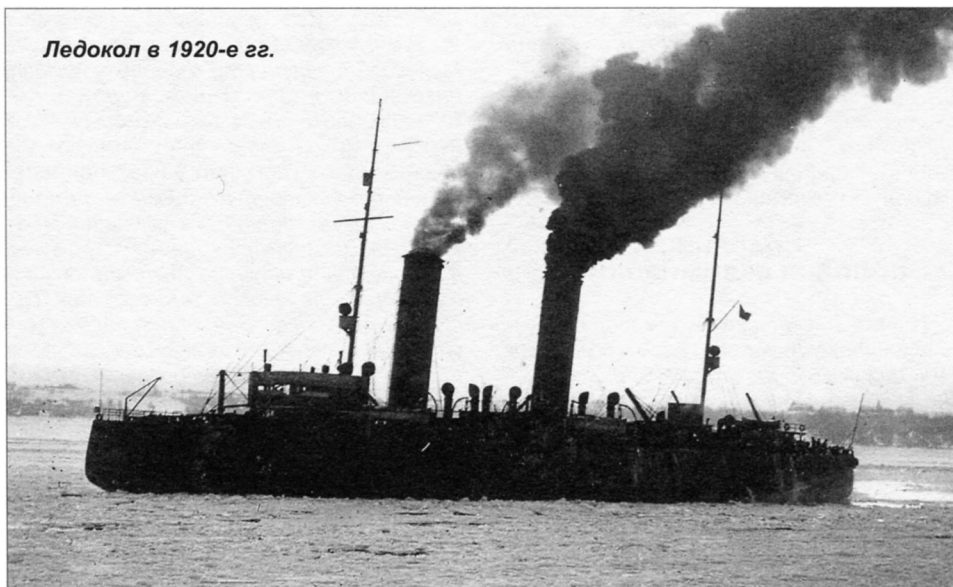
\*31 июля по приказанию Совета комиссаров были разоружены два английских транспорта, стоявших в Архангельске. Прим. ред.

подошли к ледоколу «Святогор», стоящему немного правее Лапоминских створ ниже реки Лапоминки, затопленному на 29,5 фут, и ошвартовались у его левого борта. Команда вытаскивает шланги и приготавливает водоотливную машину. В 6 часов протянули шланги на «Святогор», два шланга спустили в главную машину, один в кормовую машину и один в кочегарку. В 6 часов 15 минут пустили водоотливную машину и начали выкачивать воду. Команда работает на две вахты, хлеба по установленной норме – 1 фунт на человека в сутки не хватает. Разрешено исполняющим должность командира Хохлиным с разрешения [командира ледокольного парохода «Соловей Будимирович»] Рекстина – заведующего подъёмкой «Святогора», выдать команде по 1 фунту на этот день хлеба на каждого человека. В 12 часов дня стоим у левого борта «Святогора», выкачиваем воду – всего с начала выкачали 7 футов по всему ледоколу. В 24 часа стоим у левого борта и выкачиваем воду. Понедельник 5 августа 1918 года – в 2 часа ночи водоотливная машина больше не может браться, так как подъём воды в шлангах 25 футов, разбираем шланги. В 3 часа разорвали шланги и отделились от борта кормой, куда затянулся [буксир] «Лебедин». В 10 часов отделили концы и отошли. В 10 часов 15 минут ошвартовались у правого борта «Святогора» и провели паровые трубы для действия механизмов на «Святогоре». В 12 часов 40 минут провели трубы и дали пар. В 16 часов сказано: в машину, чтобы готовили машину, так как «Святогор» поднялся, в 19 часов будет отлив и его можно подрейфовать. В 19 часов 30 минут дали машиной средний ход, а потом полный вперёд, так как «Святогор» подрейфовал. В 20 часов установили «Святогора» на левую кромку фарватера на мель и стоим у его борта, снабжаем его паром. В 24 часа стоим у правого борта «Святогора» и снабжаем его паром и электричеством.

Вторник 6 августа 1918 года – в 4 часа стоим у правого борта «Святогора» и снабжаем его паром, команда работает у шлангов. В 7 часов начали приготавливать машину, чтобы буксировать «Святогора». В 7 часов 40 минут взяли с носу «Святогора» на буксир и начали стаскивать его с мели. В 8 часов 20 минут стащили с мели и потащили на Чижовки. «Лебедин» взял нас за нос. В 10 часов 20 минут поставили его у Чижовки на якорь, чтобы ему поднять пары и на вечерней полной воде самостоятельно идти в город...».

Командир «Святогора» Н.А. фон Дрейер приказом нового командующего флотилией контр-адмирала Л.Л. Иванова был отчислен от должности с 1 августа (приказ по флотилии № 109 от 30 августа). Его место занял зауряд-прапорщик по морской части А.Е. Рубинштейн. 17 августа 1918 г. Дрейера арестовали и поместили в Архангельскую губернскую тюрьму. Следствие продолжалось до мая 1919 г. За это время арестованный дважды находился на излечении, так как, по свидетельству врачей, страдал «...тяжёлой формой истеро-неврастении, осложнившейся в последнее

Ледокол в 1920-е гг.



время истерическими припадками в довольно тяжёлой форме».

Суд состоялся 16 – 18 мая 1919 г. и завершилось всё печально: приказом Русским войскам Северной области № 216 от 13 июня 1919 г. был приговорён к смертной казни, а поданная кассационная жалоба была отклонена. Дрейера расстреляли 26 мая 1919 г. 18 июля был вынесен приговор матросам ледоколов «Святогор» и «Микула Селянинович», которых обвиняли в противодействии союзникам при занятии Архангельска. Семь человек, в том числе А. Терёхина, приговорили к расстрелу (приговор приведён в исполнение в тот же день), двоих – к ссылке в каторжные работы на 15 лет, троих за недоказанность обвинений – к бессрочной ссылке в Печорский край.

После установления власти белых «Святогор», вместе с рядом других кораблей и судов, был передан союзному командованию «во временное пользование». В журнале заседаний Верховного управления Северной области от 6 августа 1918 г. отмечено, что «...Управляющий отделом военных дел С.С. Маслов докладывает, что союзное командование в лице адмирала Кемпа просит о предоставлении ему судов: посыльного – «Горислава», ледоколов – «Святогора», «Микулы Селяниновича» и восьми тральщиков из имеющихся сорока, на условиях, что суда остаются русской собственностью, но под союзным командованием и в его распоряжении до тех пор, пока будет союзное командование, а равно по соглашению русского и союзного командования.

Постановили: Предоставить союзному командованию просимые суда, под условием, что они будут плавать под русским флагом на время до конца военных действий или до более раннего срока, по соглашению русского и союзного командования. Дать об этом немедленный ответ адмиралу Кемпу и поручить управляющему военным отделом озаботиться заключением с союзниками особого письменного соглашения по вопросам, регулирующим предоставление русских судов в их распоряжение».

Существует и ещё одна версия относительно передачи ледоколов англичанам. В докладной записке от 18 октября 1918 г., адресованной контр-адмиралом Викорстом управляющему отделением иностранных дел Временного правительства Северной области говорится: «Ледоколы перешли к английскому командованию тотчас после переворота, причём на «Святогоре» личный состав весь английский. Передача большинства этих судов состоялась после словесных переговоров, без всяких условий, по заявлению английского командования о надобности в них».

Формальной причиной передачи был тот факт, что Верховное управление (затем – Временное правительство) Северной области признавало себя в состоянии войны с Германией и предоставило корабли и суда в качестве союзнической помощи. Действительно, в течение первых месяцев ледоколы находились под русским флагом и обслуживались русскими моряками. Команда «Святогора» официально была уволена лишь 14 ноября 1918 г. «ввиду перехода ледокола в распоряжение Союзного командования». Но в дальнейшем англичане распоряжались попавшими в их руки судами так, как хотели. В сентябре 1919 г. генерал-губернатор Северной области Е.К. Миллер писал русскому послу в Париже: «С наступлением зимы... Архангельск с тяготеющими к нему местностями, чтобы не быть отрезанным от остального мира, должен обслуживаться целой флотилией ледоколов... Между тем, из общего числа имевшихся 12 ледоколов и ледокольных пароходов в нашем распоряжении находится всего один. Один ледокол погиб. Два ледокола взяты французами и один – англичанами без всяких условий вскоре по прибытии союзников в Северную область и до сего времени не возвращены, несмотря на прекращение военных действий с Германией... Что касается остальных семи, то они были сданы в эксплуатацию британскому адмиралтейству по чартеру, срок которого ныне истёк».

Большую часть ледоколов, оказавшихся в британских руках, практически сразу увезли в Англию. Когда именно туда ушёл



«Святогор», достоверно неизвестно. Скорее всего, во время вывода Англией своих войск из пределов Северной области — с 1 июня по 12 октября 1919 г. На английской службе (но под норвежским флагом) «Святогору» довелось принять участие в первой операции, принесшей ему международную известность.

### СПАСЕНИЕ «СОЛОВЬЯ БУДИМИРОВИЧА»

Пароход «Соловей Будимирович» был направлен к устью реки Индиги в Чешской губе для вывоза оттуда оленьего мяса, заготовленного Центросоюзом для нужд Северной области. Предыдущая экспедиция, посланная с этой же целью на пароходе «Соломбала», оказалась неудачной — судно не смогло преодолеть льды. Между тем, запасы продовольствия в Архангельске подходили к концу, и пришлось снаряжать экспедицию. 19 января 1920 г. капитан парохода Джон Рекстин получил приказание срочно грузиться углём, взять на борт 32 пассажира, а также груз колючей проволоки и нефти и следовать в устье Индиги. Утром 22 января пароход вышел в море, имея ограниченный запас угля. 25 января «Соловей Будимирович» обогнул мыс Святой Нос и начал пробиваться в бухту Индига, но был затёрт во льдах и унесён в Карское море. Начался его дрейф, продлившийся до 25 июня.

После того, как «Соловей Будимирович» обогнул Канин Нос и вошёл во льды, его командир обратился по радио в Архангельск с просьбой прислать на помощь ледокол с запасом угля. Но в этот период Временное правительство Северной области доживало свои последние дни (красные заняли Архангельск 21 февраля 1920 г.), предстояла эвакуация, поэтому посланные на выручку ледорез «Канада» и ледокол «Козьма Минин» отозвали обратно. Спасением «Соловья Будимировича» занялось уже советское правительство.

26 февраля 1920 г. начальник Управления морским транспортом писал временно

командующему всеми Морскими силами и портом г. Архангельска: *«доношу, что дело Морского транспорта в данный момент находится в отчаянном положении»*. В числе неотложных мер, которые было необходимо срочно принять для его исправления, он упоминал о необходимости *«...вести ускоренным темпом ремонт и снаряжение «Канады» в экспедицию за «Соловьем Будимировичем»... срочно и настоятельно просить Англию о выдаче нам наших ледоколов: «Александра Невского» и «Святогора», за которые уже уплачено более 80 % их стоимости. «Святогор» является единственным судном в мире, вполне пригодным для спасения «Соловья Будимировича». Дело снабжения продовольствием Архангельска и положение ледокольного парохода «Соловей Будимирович не допускают минуты промедления»*. Не совсем ясно, о каких именно выплатах идёт речь в документе. Скорее всего, деньги были внесены ещё Временным правительством Северной области.

Одновременно началась подготовка санной экспедиции на Ямал. К июню она добралась до Марре-Сале, но после спасения дрейфующего парохода была расформирована.

Советское правительство начало переговоры с Англией, которые первоначально не достигли успеха. 27 марта 1920 г. телеграмма с призывом о помощи, подписанная председателем Совета труда и обороны Л.Д. Троцким, руководителем ледокольной флотилии капитаном М.В. Николаевым и исследователем Севера А.А. Жилинским, была отправлена по самым разным адресам как за границей, так и в РСФСР. Среди зарубежных адресатов были: стортинг (парламент) Норвегии, Ф. Нансен, О. Свердруп, Л.Л. Брейтфус, редакции газет «Финмаркенпост» и «Социалдемократен», Географическое общество Норвегии. В телеграмме содержался призыв к организации спасательной экспедиции, причём подчеркивалось, что все расходы будут оплачены. В тексте телеграммы, отправленной в Москву В.И. Ленину и Г.В. Чиче-

рину, говорилось о том, что единственный способ спасти пароход — отправить в Карское море мощный ледокол («Святогор» или «Александр Невский»).

Между тем к концу марта «Соловей Будимирович», дрейфовавший к востоку от Новой Земли, находился в бедственном положении. В одной из телеграмм сообщалось: *«...уголь сожжён, котлы потоплены, помещение отапливается деревом бочек, палубы. Радиотелеграммы подаются один раз в неделю последними запасами аккумуляторов. Провизия кончается, экспедиция умоляет о помощи...»*. В конце марта Ф. Нансену была послана телеграмма за подписью президента Академии Наук А.П. Карпинского и писателя М.А. Горького. Великий норвежский исследователь обратился с письмом к правительству Великобритании, которое возымело действие. Англичане согласились предоставить для спасательной экспедиции, которую должен был возглавить О. Свердруп, ледокол «Святогор». Но потребовали застраховать судно на 13 миллионов норвежских крон — это вызвало задержку на три недели и обошлось советскому правительству дополнительно в 2 млн. крон.

«Святогор» прибыл в Берген 25 апреля. Здесь английскую военную команду сменили 80 норвежских моряков. Всего на момент выхода в море на борту находилось 152 человека. 13 мая «Святогор» перешёл в Тромсё, куда пришёл через четыре дня. До 7 июня продолжалось пополнение запасов продовольствия, а затем ледокол взял курс на Варде, откуда 9 июня ушёл в Белушью Губу на Новой Земле. Там был пополнен запас угля, и путь продолжился. 16 июня на «Святогоре» услышали позывные ледореза «III Интернационал», вышедшего из Архангельска 7 июня. Участник экспедиции на «Святогоре» Д. Кокк пишет о том, что, по мнению норвежцев, посылка экс-«Канады» была связана с тем, что советское правительство гарантированно хотело получить в своё распоряжение спасённый пароход, а, возможно, и силой овладеть «Святогором». После остановки во льдах было проведено совещание руководителей спасательных экспедиций с советской и иностранной стороны, а затем суда двинулись в сторону «Соловья».

«Святогор» подошёл к нему первым 20 июня в первом часу ночи, ледорез — двумя часами позднее. До 14 часов 20 июня продолжалась погрузка на «Соловей» угля и провизии. В 14 часов суда пошли на юг. 22 июня в 4.30 шедший головным «Святогор» выскочил на мель в проливе Карские Ворота. Два отсека заполнились водой; осмотр водолазом показал, что погнут один из бортовых килей, но серьёзных повреждений не имелось. Попытки сняться, давая задний ход, к успеху не привели. Было решено перегрузить уголь на другое судно, чем моряки занимались до утра 23 июня. После этого «Святогор» пытались стащить с мели на буксире «Канады» и «Соловья», но вновь безуспешно. В итоге ледокол сошёл с мели только утром 25 июня (после дополнительных усилий по разгрузке). Вечером следующего дня все три судна встали на якорь в Белушьей Губе. Оттуда «Соловей Будимирович» и «Канада» ушли



Слева направо: ледоколы «Ермак», «Ленин» и «Красин», Балтика, 1920-е гг.

в Архангельск вечером 29 июня, а «Святогор» отправился в Тромсё днём 1 июля. Ему предстояло пополнить запасы воды и провизии и перейти в Англию.

Руководитель экспедиции на «Святогоре» с российской стороны Л.Л. Брейтфус так охарактеризовал её итоги: «... нельзя не отметить, что спасательная экспедиция «Святогора», увенчавшаяся освобождением из льда 85 душ, которым едва ли удалось бы уцелеть без посторонней помощи, является не только человеколюбивым поступком, но заслуживает внимания ещё во многих отношениях. Так, прежде всего, она является одним из первых крупных звеньев в официальных дружественных отношениях между Советской Россией и Норвежским Правительством, каковые всей Норвежской прессой были встречены весьма сочувственно. Далее, эта экспедиция во время своего плавания собрала значительный материал по метеорологии, распределению температур на поверхности воды и в глубине, собрано значительное количество проб морской воды для химического анализа и, наконец, ею вывезено значительное количество фотографических и кинематографических снимков полярной природы, характера льдов и главнейших моментов жизнедеятельности экспедиции».

### ПОД СОВЕТСКИМ ФЛАГОМ

В конце 1921 г. Наркомат внешней торговли РСФСР при личном участии главы ведомства (одновременно — полномочного и торгового представителя в Великобритании) Л.Б. Красина выкупил «Святогор» у англичан. Свидетельство об этом сохранилось в воспоминаниях выдающегося кораблестроителя академика А.Н. Крылова: «В декабре 1921 г. английское адмиралтейство дало знать, что на приколе близ Эдинбурга стоит громадный ледокол «Святогор», построенный в 1917 г. фирмой Армстронг, которая предлагает засчитать полученные ею во время постройки платежи общей суммой 300 000 ф.ст. и передать ледокол Советскому правительству по уплате 75 000 ф.ст., чтобы составила полная контрактная цена 375 000 ф.ст.

Л.Б. Красин приказал назначить комиссию из специалистов Аркоса, в которую включил и меня, для осмотра ледокола и установления потребного ремонта. Оказалось, что ледокол вполне исправен, почти не требует ремонта. Комиссия решила доложить Л.Б. Красину, что следует немедленно внести адмиралтейству 75 000 ф.ст., которые им были уплачены Армстронгу, когда ледокол был взят для надобностей английского адмиралтейства. Сумма эта была внесена в Английский банк, и чек при письме от торгпредства вручён адмиралтейству. Дней через десять является в торгпредство чиновник из адмиралтейства и заявляет, что, вопреки обещанию, уплаты за ледокол не поступало. Показали ему расписку в разностной книге, и с нашим сотрудником он поехал в английское адмиралтейство. Оказалось, что чиновник, принявший письмо и чек, подшил их к делу вместо того,



чтобы передать чек казначею для получения денег, а письмо подшить к делу. И на англичан бывает проруха».

В декабре 1921 г. «Святогор» пришёл в советские воды под красным флагом, но с английской командой. Когда ледокол встал на Кронштадтском рейде, то выяснилось, что по габаритам и осадке он не сможет пройти в Петроградский порт. В течение недели шла выгрузка угля в Кронштадте, после чего было решено очистить Морской канал от других судов, чтобы они не мешали проходу ледокола.

Зимой 1921/22 г. «Святогор» работал в районе Ревеля. Отмечая особенности его работы, старший помощник (в 1930-е гг.) Койвунен писал: «... по неопытности англичан в ледокольном деле, он совершенно не мог показать свою работу, и льды, в которые свободно проходил «Ермак» и другие ледоколы, «Святогору» были недоступны. Характерно, что англичане держали большой дифференциал на корму, вследствие чего ледокол потерял все свои ледокольные качества».

В сентябре 1922 г. ледокол должен был перейти для ремонта в Кронштадт. В связи с этим возникла необходимость замены английской команды советскими моряками. Одной из главных причин этого стал «политический момент». Об этом свидетельствует телеграмма исполняющего обязанности начальника Морских сил Республики Л.М. Галлера от 22 сентября на имя Э.С. Панцержанского — помощника по морским делам Главнокомандующего всеми вооружёнными силами Республики — и доклад последнего под грифом «совершенно секретно», адресованный в Наркомат внешней торговли: «...совершенно непонятен вопрос, почему НКВТ до сего времени оставляет на ледоколе «Святогор», носящем флаг РСФСР, английскую команду, когда, безусловно, возможно подобрать русский командный и некомандный состав из торговых и бывших военных моряков, знакомых с условиями плавания на ледоколах и опытных в этом деле, тем более, что содержание такой команды было бы мно-

го дешевле». В итоге английскую команду заменили советской.

Зимой 1922/23 г. «Святогор» обеспечивал навигацию в Петроградском порту вместе с ледоколами «Ермак» и «Ленин» (бывший «Александр Невский»). Сохранились данные об участии ледоколов в кампании этого года. Средняя скорость «Святогора» во время рейса 14 — 16 января 1923 г. до острова Сескар и обратно (118 миль) составляла 5,1 уз., средняя скорость с остановками, но без остановок на ночь — 3,4 уз., средняя коммерческая скорость с момента выхода из Петрограда и до возвращения туда же — 2 уз. Эти показатели ненамного отличались в лучшую сторону от аналогичных для «Ермака» и «Ленина». Во время этого же плавания средняя машина давала 62 об/мин, а левая и правая — 68. Расход топлива в рабочий час составлял в среднем 8,5 т угля. Во время плавания с 3 по 19 февраля средний расход топлива в ходовой час составлял 9,4 т, что при 16-часовой работе в сутки составляло 150 т. Расход смазки составлял около 20 кг в рабочий час.

Также в отчётных документах отмечалось, что в отношении поворотливости «Святогор» значительно уступает «Ермаку», а при работе во льдах ему придаётся дифференциал на корму (судя по всему, аналогичный приём, применяемый англичанами в период прошлой кампании, являлся не следствием их неопытности в ледокольном деле, а конструктивной особенностью судна). Благодаря продлению навигации на зимний период, в 1923 г. Петроград посетило 606 судов, в том числе 82 советских, грузооборот порта составил 1470 тысяч т.

Во время ледовой кампании 1925/26 г. в Финском заливе, в районе между островами Соммерс и Гогланд, во льду застряли около 30 пароходов. Несмотря на тяжёлый лёд, все они были выведены «Святогором» в Ленинград или на запад.

19 ноября 1927 г. приказом Центрального управления морского транспорта НКПС № 815 «Святогор» был переименован в «Красин» — в честь скончавшегося годом ранее Л.Б. Красина.



## СПАСЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ У. НОБИЛЕ

В 1928 г. «Красин» находился на ремонте в доке Ленинградского порта. Руководство советского торгового флота рассматривало возможность его временного вывода из эксплуатации и консервации из-за больших эксплуатационных расходов. Но именно в этом году «Красину» довелось принять участие в экспедиции, которая прославила его на весь мир и оказала влияние как на судьбу ледокола, так и на развитие освоения Северного морского пути.

25 мая 1928 г. в 10.33 в районе архипелага Шпицберген (в 100 км от северных берегов Северо-Восточной земли) потерпел катастрофу дирижабль «Италия». Им командовал известный итальянский конструктор дирижаблей, участник и руководитель ряда арктических экспедиций генерал Умберто Нобиле. 23 мая в 4.28 по среднеевропейскому времени «Италия» стартовала из Кингсбея, в полночь с 23 на 24 мая достигла Северного полюса и в 2.20 легла на обратный курс. Из-за сильного встречного ветра и налетавших снежных зарядов оболочка стала обледеневать, дирижабль быстро потерял высоту и ударился гондолой об лед. Из 16 членов экипажа и участников экспедиции девять оказались на льду. Их лагерь, в котором находился и тяжело раненый Нобиле, получил название «красной палатки». Шестерых унесло с оболочкой дирижабля, один человек погиб при крушении.

Вскоре после исчезновения экспедиции меры по организации её поисков стали предприниматься и в Советском Союзе. Первоначально была образована небольшая экспертная группа при ленинградском отделении Международного общества «Аэроарктика». Вскоре последовало решение о создании при Осоавиахиме Комитета помощи дирижаблю «Италия» под председательством И.С. Уншлихта. 2 июня

Комитет установил связь с базовым судном итальянской экспедиции кабелеукладчиком «Читта ди Милано», а на следующий день радиолюбитель Н. Шмидт из селения Вознесенье-Вохма поймал радиосигналы, передаваемые малоомощным передатчиком с дрейфующей льдины.

Комитет помощи получил в своё распоряжение ледокольные пароходы «Малыгин» (бывший «Соловей Будимирович»), «Георгий Седов», экспедиционное судно «Персей». Но после уточнения района поисков стало ясно, что без использования линейного ледокола обойтись не удастся. Именно на этом настаивал известный полярник, директор Института по изучению Севера Р.Л. Самойлович, который, в итоге, и возглавил экспедицию. Всего в спасательных операциях принимали участие шесть европейских стран, которые послали в Арктику 18 судов и 21 самолёт.

11 июня итальянское правительство обратилось к руководству СССР с просьбой о посылке для спасения участников экспедиции мощного ледокола. В Ленинграде в тот момент находились «Ленин», «Ермак» и «Красин». Первый не подходил для работы в Арктике, так как был оборудован носовым гребным винтом, бесполезным в данных условиях. «Ермак» недавно вышел из ремонта, и некоторые руководители Ленинградского порта считали целесообразным отправить в Арктику именно его. Решение выбрать именно «Красин» приняли три человека – Р.Л. Самойлович, П.Ю. Орас и Б.Г. Чухновский. Распоряжение Комитета о подготовке «Красина» поставило точку в споре.

12 июня руководителем экспедиции был назначен профессор Р.Л. Самойлович, а его заместителем – П.Ю. Орас, до этого являвшийся заместителем председателя Комиссии по наблюдению Балтийского моря. Руководителем лётной группы стал известный лётчик Б.Г. Чухновский. Капитаном ледокола вместо М.Я. Сорокина,

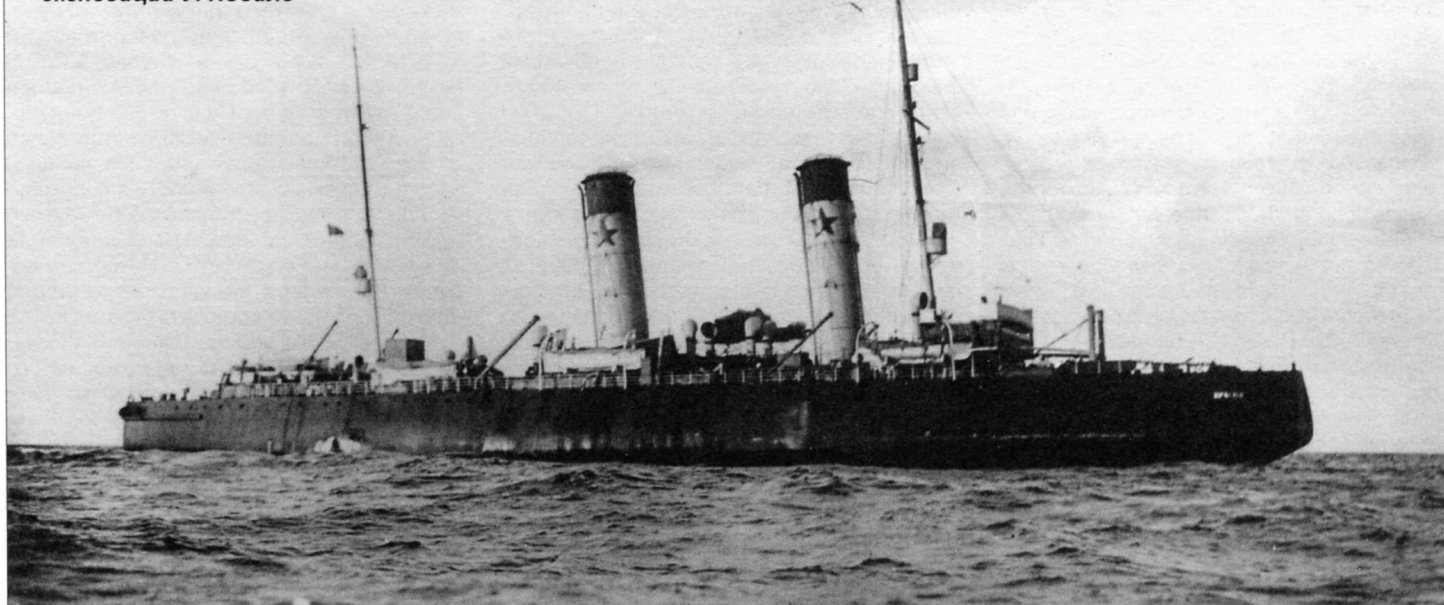
назначенного в Карскую экспедицию, был поставлен К.П. Эгги – участник первых Карских экспедиций, имевший большой опыт работы на Севере. Специалистами в своём деле считались старший механик М.И. Ершов и старший помощник капитана П.А. Пономарёв (спустя 30 лет он станет первым капитаном атомного ледокола «Ленин»).

Погрузка угля на стоявший у Угольной пристани ледокол началась вечером 12 июня. За двое суток на борт также приняли самолёт ЮГ-1 и авиационное имущество. В ночь на 15 июня на борт «Красина» прибыли Президент Академии наук А.П. Карпинский, итальянский генеральный консул, представитель Наркомата иностранных дел, начальник Ленинградского порта, сотрудники Института по изучению Севера, представители международного общества «Аэроарктика». В кают-компании состоялись импровизированные проводы экспедиции.

Днём 15 июня три буксира вывели «Красин» в Морской канал, откуда он своим ходом направился в Кронштадт. На следующее утро, после проведения работ по определению и уничтожению девиации магнитных компасов и приёмки запаса пресной воды, ледокол вышел на спасение экспедиции генерала Умберто Нобиле. По подсчётам профессора Самойловича, на сборы потребовалось четверо суток, семь часов и 47 минут. За это время на борт приняли 800 т воды, 3000 т угля, самолёт с оборудованием, годовой запас продовольствия на 136 человек, медикаменты, зимнюю одежду и снаряжение. Одна из зарубежных газет заметила: «Так могут собираться большевики или сумасшедшие»...

19 июня «Красин» подошёл ко входу в пролив Бельт, а через два дня прибыл в норвежский порт Берген, где пополнил запас угля и пресной воды. Там состав экспедиции дополнили доцент университета в Осло доктор А. Хуль (по личной просьбе

**В 1928 г. ледокол «Красин» прославился на весь мир своим участием в спасении участников экспедиции У. Нобиле**



полпреда СССР в Норвегии А.М. Коллонтай) и итальянский корреспондент Д. Джуличчи.

Незадолго до прихода «Красина», 18 июня, из Тромсё на поиски экспедиции Нобиле стартовал гидросамолёт «Латтам-47», на борту которого находился знаменитый полярник Руал Амундсен. Последнее радиосообщение с самолёта поступило в 18.45, после чего связь прервалась. Норвежцы были очень встревожены пропажей своего великого соотечественника и просили моряков ледокола: «Спасите Амундсена!». Профессора Самойловича посетил близкий друг Амундсена председатель Норвежского аэроклуба майор Мейстерлин. Он проводил исследователя в полёт и последний обменялся с ним прощальным рукопожатием. Уходящему 24 июня из Бергена ледоколу норвежцы кричали: «Спасите Амундсена! Верните нам нашего Амундсена!».

«Красин» держал на Шпицберген, когда в полночь 25 июня пришло сообщение о спасении Нобиле шведским лётчиком Лундборгом. А вскоре стало ясно, что эвакуация по воздуху практически невозможна: вторая попытка сесть на лёд оказалась неудачной, а самого Лундборга пришлось эвакуировать другому шведскому пилоту – Шибергу. Единственной надеждой на спасение участников экспедиции оставался «Красин».

28 июня в 1.40 справа по носу ледокола показался остров Медвежий, а в 10.05 слева по курсу увидели первый айсберг. 30-го числа с «Читта ди Милано» на «Красин», проходивший архипелаг Шпицберген, поступило несколько радиogramм. Итальянцы предлагали ледоколу зайти в залив Вирго для встречи с Нобиле. Но «Красин» имел приказ Комитета идти без остановки к Шпицбергену, а заход в залив мог занять от 12 до 20 часов. Кроме того, в заливе Вирго существовал риск посадки на мель или камень. На совещании, в котором участвовали Самойлович, Орас и Чухновский, решили идти дальше.

Утром 2 июля ледокол подошёл к большому ледяному полю, простиравшемуся в пространстве между Семью Островами, мысом Платен и Нордкап. Попытка форсировать лёд не удалась – за один час «Красин» продвинулся всего на длину в два корпуса. Профессор Самойлович предложил обойти Семь Островов. С ледокола связались с Нобиле и запросили сведения о ледовой обстановке в районе к востоку от Семи Островов. Итальянцы сообщили, что к востоку от островов самолёты наблюдали битый лёд и свободную воду. На совещании Самойлович убедил сомневавшихся, и в 10.30 ледокол повернул обратно.

3 июля «Красин» вошёл в тяжёлый лёд и за 12 часов преодолел всего 15 миль. Во второй половине дня 3 июля обнаружилась сильная вибрация корпуса ледокола. Предполагали, что была потеряна лопасть гребного винта. В результате осмотра левого винта выяснилось, что лопасть действительно сломана, но фланец с крепёжными шпильками остался цел.

В полночь 3 июля «Красин» находился в точке с координатами 80° 50' с. ш. 12° 12' в. д. Пользуясь вынужденной стоянкой, руководители экспедиции об-



следовали ледовое поле на предмет его пригодности для взлёта и посадки самолёта: подходящая площадка нашлась в 2 – 3 км от судна. 6 июля «Красин» пробился к выбранному месту, и начались работы по выгрузке самолёта. Пробный вылет состоялся 8 июля, а 10-го числа в 16.25 самолёт поднялся с ледового аэродрома и, сделав два круга над «Красным», взял курс на остров Карла XII. На место стоянки ледокола надвигался густой туман, который скоро скрыл всё, вплоть до видневшихся ближайших островов. В 18.18 от Чухновского приняли сообщение, о том, что он возвращается обратно. На ледовом аэродроме развели костры и регулярно пускали ракеты. В 18.40 с борта ЮГ-1 сообщили об обнаружении «группы Мальмгрена» (в неё входили три человека, покинувшие основной лагерь). Но из-за тумана лётчики не смогли обнаружить место посадки, а затем связь прервалась. Лишь в 23.30 экипаж Чухновского сообщил о вынужденной посадке в районе полуострова Вреде; при этом оказались сломаны шасси и два воздушных винта. Пострадавших не было. В 1.10 с самолёта поступила подробная радиogramма о месте нахождения группы Мальмгрена, ледовой обстановке и вынужденной посадке.

11 июля ледокол направился к месту обнаружения людей. Утром следующего дня вахтенный помощник капитана А.Д. Брейнкопф обнаружил человека на льду, а вскоре «Красин» встал у небольшой льдины приблизительно в 300 м от людей. Это были Цаппи и Мариано из группы Мальмгрена (сам он погиб во время перехода). Спасённым оказали медицинскую помощь, Мариано пришлось поместить в лазарет. Затем «Красин» направился к «красной палатке». Проходя остров Фойн, вахтенный штурман Легздин и старший помощник Пономарёв заметили человека, подававшего сигналы. Это был один из участников спасательной экспедиции капитана Сора и Ван Донгена, которая 18 июня высадилась на мысе Северный с борта судна «Браганца». С ледокола полпреду СССР в Осло и в Москву сообщили об обнаружении людей, и 12 июля их успешно эвакуировали.

Самолёт ЮГ-1 на палубе «Красина»

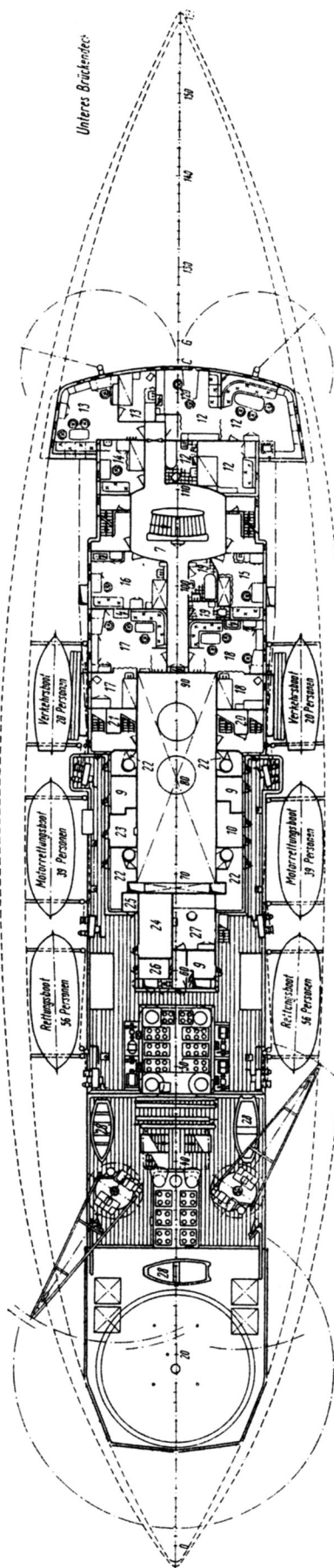
В 20.15 Легздин заметил дым над льдом. Вскоре удалось разглядеть перевернувшийся самолёт Лундборга, «красную палатку» и нескольких людей. «Красин», непрерывно подавая сигналы сиреной, развернулся и встал у края ледяного поля. К борту ледокола подошёл Вильери (штурман дирижабля, возглавивший лагерь «красной палатки») в сопровождении профессора Бегоунека и инженера Трояни. Был спущен парадный трап, на лёд сошли Самойлович, помощник Орас, капитан Эгги и свободная от вахты команда. Радист Бьяджи дал последнюю телеграмму со льда, в которой сообщил о спасении «Красным» участников экспедиции. Всех их доставили на борт, оказали необходимую медицинскую помощь и предоставили возможность привести себя в порядок. Вечером в кают-компания состоялся торжественный ужин.

12 июля спасательные работы завершились. На ледокол погрузили имущество экспедиции и самолёт Лундборга. В Москву и самому У. Нобиле отправили телеграммы с сообщениями. В ответной телеграмме генерал, поблагодарив советских моряков, попросил осмотреть район к востоку от «Красной палатки» на расстоянии 10 – 15 миль в секторе 80° – 140° с целью обнаружения места падения дирижабля.

Ночью пришёл ответ на запрос по поиску пропавших участников экспедиции с «Читта ди Милано». Ссылаясь на указания правительства, ответственные лица сообщали о нецелесообразности поиска группы без самолётов и просили «Красин» прибыть в Кингсбей для передачи спасённых. Между тем, другие участники спасательных экспедиций считали необходимым продолжение поисков.

14 июля с «Красина» запросили Чухновского о состоянии льда в районе вынужденной посадки. Через три дня самолёт подняли на борт, и ледокол отправился в Кингсбей для передачи спасённых на «Читта ди Милано». Вскоре была обнаружена норвежская шхуна «Браганца», на которую и передали трёх спасённых участников экспедиции Нобиле. С «Браганцы» на «Красин» перешёл доктор Чендали,





чья помощь требовалась для лечения Мариано.

19 июля «Красин» прибыл в залив Кингсбей, где находилось судно «Читта ди Милано». Итальянцам передали всех спасённых, а также подобранные на льдине имущество. Самолёт Лундборга отдали шведам. «Красин» посетили начальник итальянской спасательной экспедиции Романья ди Манойя, руководитель шведской экспедиции капитан Торнберг, лётчики Маддалена, Пенцо, участвовавшие в поисках, капитан Лундборг, журналисты. Самойлович и Орас побывали на «Читта ди Милано» у больного Нобиле. Он выразил активное желание участвовать в поиске пропавшей с дирижаблем «группы Алессандрини». Профессор Самойлович ответил генералу, что такая возможность имеется. Но правительство Италии приказало Нобиле вернуться в Италию.

Между тем, ледокол нуждался в доковом ремонте. Требовалось заменить сломанную лопасть винта, исправить повреждённый руль. 24 июля в результате переговоров с Комитетом, полпредствами в Швеции и Норвегии окончательно было решено направить ледокол в док Ставангера. На другой день «Красин» направился в Норвегию.

Ледокол шёл курсом на Бельсунн, когда в 13.55 поступила радиogramма от капитана германского пассажирского теплохода «Монте Сервантес», принадлежавшего компании «Гамбург – Зюйд Америка Лайн». Его капитан сообщал о полученном повреждении во льдах и интересовался возможностью оказания водолазной помощи. С «Красина» ответили, что располагают такой возможностью, но ледокол имеет приказ следовать в док, а по окончании ремонта – на поиски Амундсена и группы Алессандрини. Тогда капитан «Монте Сервантес» Мейер передал, что его судно нуждается в немедленной помощи.

Лайнер находился в заливе Ричербей, в 80 милях от «Красина» с 1500 пассажиров и 318 членами экипажа на борту. Форпик заполнился водой, и, по оценке капитана,

судно могло продержаться на плаву не более 16 часов. «Красин» полным ходом срочно направился на помощь и спустя 10 часов был возле терпящего бедствие судна. Его пассажиры приветствовали уже ставший всемирно известным ледокол. На «Красин» прибыл капитан Мейер, поведавший подробности аварии.

Водолазы ледокола немедленно приступили к осмотру подводной части лайнера. В ходе обследования была обнаружена пробоина – в носовой части по правому борту на глубине около 3 м. Работы по её заделке возглавили старший помощник капитана П.А. Пономарёв и старший механик М.И. Ершов. 27 июля началась откачка воды из корпуса лайнера. Удалось уменьшить осадку носом до 7,31 м, но вода в трюме не убывала. Стало ясно, что там имеется ещё одна пробоина. 29 июля водолазы обнаружили и её – на левом борту в 2 м ниже ватерлинии. В ходе работ выяснилось, что для заделки пробоин не хватает листового металла, и в ход решили пустить листы настила из машинного отделения. Работы по заделке пробоин завершились 3 августа. Всё это время «Красин» посещали экскурсии с «Монте Сервантес».

В полночь 5 августа «Монте Сервантес» в сопровождении «Красина» вошёл в гавань Гаммерфеста. Здесь суда расстались, и ледокол направился в Тромсё для пополнения запаса угля и воды. Судьба же спасённого лайнера оказалась несчастливой: «Монте Сервантес» затонул 23 января 1930 г. у берегов Южной Америки, в Магеллановом проливе, наскочив на камень. Команда и четыреста пассажиров спаслись, но капитан Мейер погиб вместе с судном.

11 августа «Красин» пришёл в Ставангер, где его ожидала торжественная встреча. На борт прибыли торгпред Дьяконов, консул Фальк. Самойлович и Орас вместе с ними посетили полпреда А.М. Коллонтай, которая от имени советского правительства выразила благодарность участникам экспедиции. Она нанесла визит на ледокол, и выступила с речью. Экипаж также приветствовали представители норвежских влас-

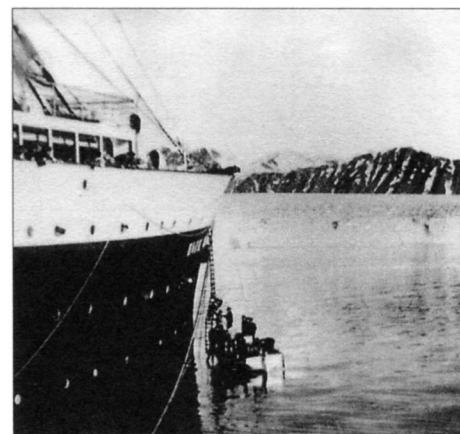
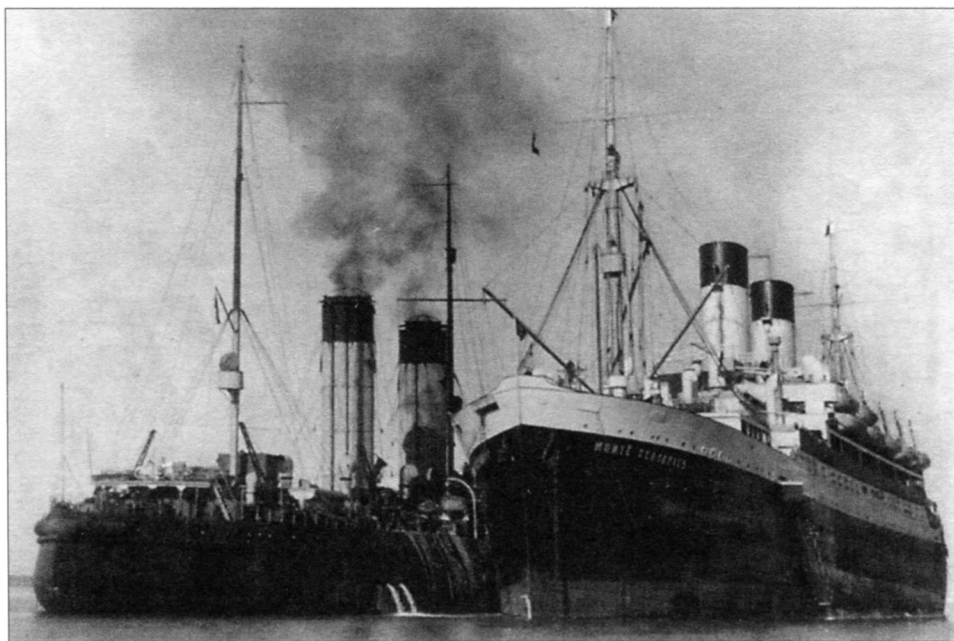
тей, пригласившие всех на торжественный банкет. А к вечеру ледокол ввели в док.

Пока в Ставангере шли торжественные мероприятия, выяснилось, что объём ремонта окажется значительно большим, чем первоначально предполагали руководители экспедиции. Работы завершились только к 24 августа, после чего «Красин» вышел в Берген для пополнения запаса угля. Там его вновь ждал очень тёплый приём. 26 августа судно покинуло Берген и направилось в Харстад.

Утром 1 сентября вновь прошли мимо острова Медвежий, а к вечеру пришла радиogramма об обнаружении в районе маяка Торсвог в Северной Норвегии поплавок гидросамолёта, который опознали как принадлежащий гидросамолёту «Латам-47». Стало ясно, что Амундсен и его спутники погибли. 2 сентября «Красин» прибыл в Кингсбей. На борту прошли переговоры с командиром итальянской экспедиции Романья, совещание по организации поисков с помощью бортового самолёта, который закончил ремонт и находился в Нью-Олесунне. В конце дня поступила телеграмма, сообщавшая, что норвежский адмирал распорядился прекратить поиски гидросамолёта «Латам-47», так как найденный поплавок был окончательно идентифицирован.

Участники спасательной экспедиции не оставляли надежду найти хотя бы следы участников экспедиции, унесённых вместе с оболочкой дирижабля. Вечером 3 сентября «Красин» направился в район Семи Островов, где планировалось найти подходящую базу для самолёта. На выходе из залива встретили «Браганцу», с которой сообщили ценные данные о состоянии льдов у Северо-Восточной земли, мыса Ли-Смит, Семи Островов, а в качестве стоянки для самолёта порекомендовали залив Беверлисунн. Туда ледокол и пошёл.

Днём 8 сентября Чухновский совершил посадку в Беверлисунне. 11-го числа самолёт попытался начать разведку, но вскоре сильный ветер вынудил его вернуться. Затем погода испортилась окончательно. Пришлось воздушную разведку прекра-



*Водолазы с «Красина» обследуют повреждения, полученные «Монте Сервантесом» ниже ватерлинии*

*Слева: «Красин» у борта немецкого лайнера «Монте Сервантес»*



тить, а самолёт погрузить на борт «Красина». Тем временем стало известно, что «Браганца» ушла в Тромсё, а «Читта ди Милано» после погрузки угля отправляется в Италию.

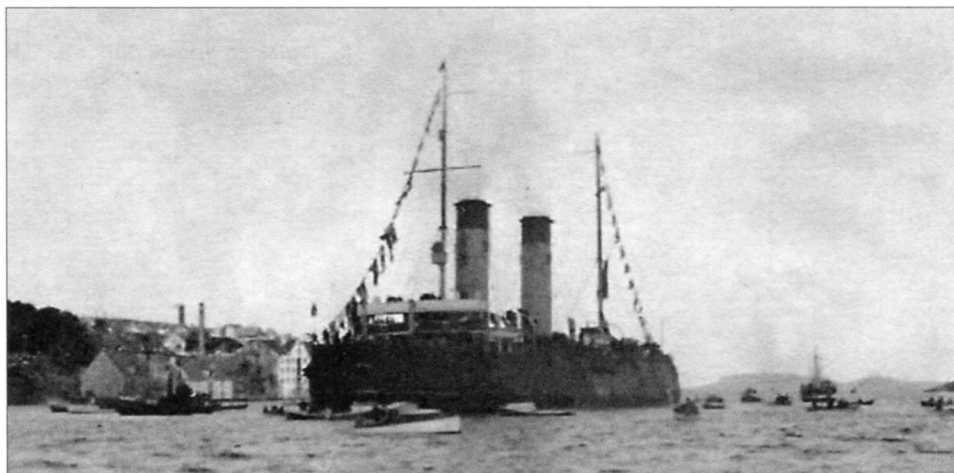
16 сентября ледокол двинулся на север и на следующий день в 20.00 достиг самой северной точки похода –  $81^{\circ}47'$  с. ш. и  $20^{\circ}30'$  в. д. Оттуда «Красин» повернул к острову Карла XII, а далее направился на северо-восток. Кроме поиска остатков дирижабля «Италия» планировалось осмотреть район предполагаемого нахождения Земли Джиллиса, установив или опровергнув её существование.

В 18.20 19 сентября «Красин» находился в точке с координатами  $81^{\circ}40'$  с. ш. и  $36^{\circ}00'$  в. д., на том месте, где на картах была нанесена Земля Джиллиса. Глубина на месте предполагаемой земли составляла 200 м. В пределах видимости, которая в тот момент составляла 20 миль, никакой суши не наблюдалось. Это позволило сделать вывод, что Земли Джиллиса не существует.

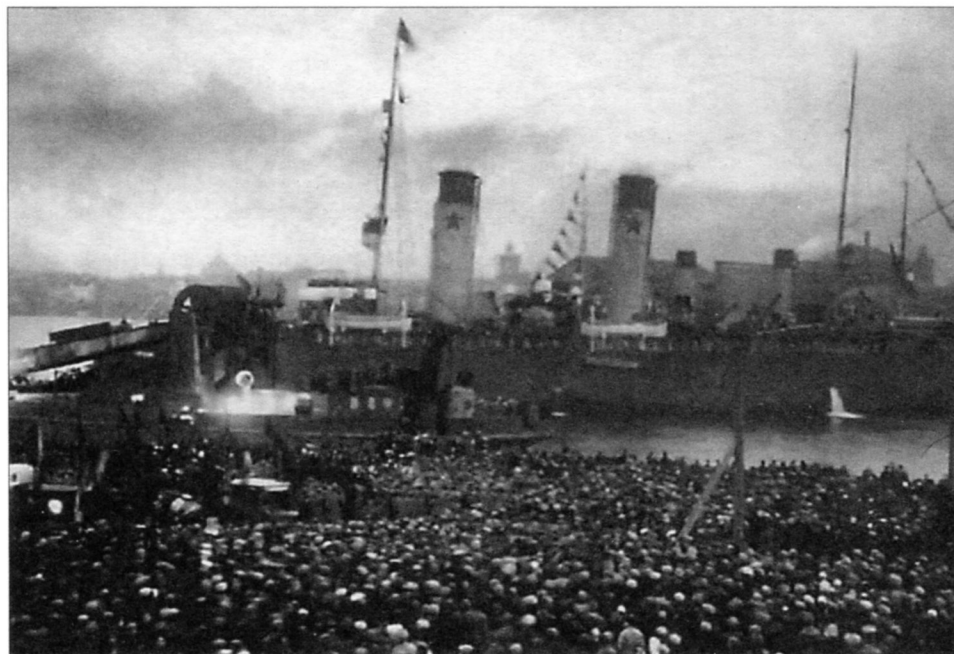
20 сентября судно направилось к западному острову архипелага Земля Франца-Иосифа – Земле Александры, который достигло 22 сентября. Но места, годного для высадки, найти не удалось. Высадиться решили на другой остров – Землю Георга. Там с «Красина» спустили катер, и группа из девяти человек во главе с Самойловичем отправилась на берег. На мысе Ниль они водрузили государственный флаг СССР и оставили запас пищи и предметов первой необходимости – на случай, если кто-то из «группы Алессандрини» достигнет этого места. Вечером того же дня поступила телеграмма Комитета с приказом о возвращении.

23 сентября «Красин» снялся с якоря и двинулся на юг. Плавание проходило спокойно. Утром 1 октября ледокол прибыл к маяку Скаген, где приняли на борт лоцмана, а 5 октября подошёл к Кронштадту. В районе Шепелевского маяка «Красин» приветствовали эсминцы Балтфлота. Они шли в кильватерном строю с выстроенными во фронт командами. Оркестр играл «Интернационал», экипажи приветствовали проходящий ледокол криком «Ура!». Навстречу направилось судно «Пурга», на котором находились журналисты, кинооператоры, родственники участников экспедиции. На борт ледокола перешли члены правительства, Осоавиахима, представители Ленинграда. В Кронштадте все военные корабли расцветили флагами, команды стояли во фронт, в воздухе кружили самолёты. По берегам Морского канала расположилось множество людей, за ледоколом следовали многочисленные пароходы и катера. В городе ледокол приветствовали с берегов Невы.

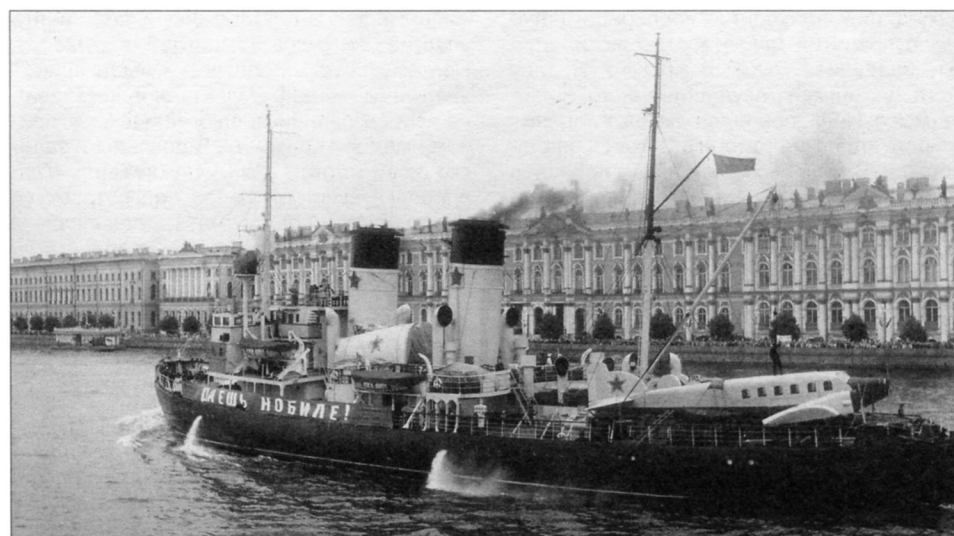
8 октября в Москве в Большом театре состоялось торжественное заседание и церемония награждения участников экспедиции. Руководитель экспедиции профессор Р.Л. Самойлович, старший помощник капитана П.А. Пономарёв были награждены недавно учреждённым орденом Трудового Красного Знамени. Постановлением Президиума ВЦИК СССР от 8 октября 1928 г. орденом Трудового Красного Знамени наградили и ледокол «Красин».



*В Ставангере «Красин» встречали восторженно...*



*Торжественная встреча «Красина» в Ленинграде после легендарного похода 1928 г.*



*В фильме «Красная палатка» роль «Красина» сыграл «Сибиряков», полученный по репарациям от Финляндии*



«Красин» во время работы в Арктике

Впоследствии, к 40-летию юбилею событий был снят советско-итальянский фильм «Красная палатка», вышедший на экраны в 1968 г. В роли «Красина» в кинокартине выступил ледокольный пароход «Сибиряков» (полученный по репарациям финский «Jääkarhu»). Сам «Красин» принять участие в съёмках не мог: после модернизации его вид сильно изменился.

Помимо блестящего выполнения непосредственной задачи – собственно спасения экспедиции Нобиле, этот поход принёс и другие важные результаты – научные, практические и политические. Была продемонстрирована эффективность схемы ведения морских операций «ледокол – самолёт – радио» в высокоширотной Арктике. «Красин» достиг точки 81° 47' с. ш. и 20° 30' в. д., что стало рекордом свободного продвижения во льдах. Советский Союз, благодаря грамотному спланированному и научно обоснованному проведению спасательной операции, получил международное признание, как государство, влияющее на развитие Арктического региона. Кроме того, экспедиция проходила непосредственно после принятия Декрета о территориальных владениях СССР в Арктике. В силу этого, установка государственного флага на мысе Ниль повлияла на закрепление приоритета на территорию Земли Франца-Иосифа. В ходе экспедиции был проведён ряд научных наблюдений. Успешная работа «Красина» при спасении экспедиции Нобиле показала, что использование ледоколов для научного и хозяйственного освоения Северного морского пути является весьма перспективным. А сам «Красин» вписал славную страницу в свою историю...

Кстати, 1920 – 1930-е гг. стали временем расцвета дирижаблестроения и применения дирижаблей для исследования высоких широт. Была предпринята попытка использования «Красина» как базы для построенного в 1928 г. немецкого дирижабля LZ-127 «Граф Цеппелин». На заседании правительственной комиссии по 5-летнему плану научно-исследовательской работы в Арктике 20 декабря 1928 г. рассматривал-

ся вопрос о возможности использования LZ-127 для работ в Арктике и установки на «Красин» мачты для его базирования. После обсуждения от этой идеи отказались.

### КАРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

В 1929 г. «Красин» участвовал в 9-й Карской товарообменной экспедиции. Начиная с 1920 г. Советское правительство обратило внимание на возможность вывоза богатств Сибири морским путём.

Первая Карская экспедиция, состоявшаяся в 1920 г., неофициально называлась «хлебной». В 1920 – 1928 гг. Карские экспедиции проводились каждый год. За девять лет к устьям Оби и Енисея было совершено 62 плавания.

В истории освоения Северного морского пути Карские экспедиции сыграли значительную роль. Впервые и в основном удачно осуществлялся опыт плавания транспортных судов под проводкой ледокольных пароходов (а не ледоколов). Экспедиция 1929 г. намечалась достаточно масштабной. В ней должны были принять участие 27 судов (вместо 8 в 1928 г.). Поэтому её руководитель – выдающийся учёный-гидрограф Н.И. Евгенов настаивал на использовании мощного ледокола, причём именно «Красина». В докладной записке от 18 марта 1929 г. он указывал: «При проводке судов во льдах Карского моря, безусловно, необходима уверенность в мощности и силе ледокола, уверенность в том, что он пройдёт, не останавливаясь и не застревая в любом льду Карского моря в районе плавания экспедиции, имея позади себя суда. Судя же по отзывам ряда опытных моряков, плававших как на «Ермаке», так и на «Красине», работа последнего во льду много эффективнее, по сравнению с первым. Видимо, лишние 2 ½ тысячи сил и большая монолитность корпуса играют свою роль. А к сказанному ещё надо прибавить, что нельзя отбросить совершенно в сторону и само имя «Красин», настолько сейчас популярное, что с ним будут считаться и владельцы

иностранных пароходов, и страховые общества».

Ранее, 11 декабря 1928 г., ледокол был освидетельствован Ленинградским Бюро Регистра СССР. Состояние судна признали хорошим, в акте осмотра отмечалось: «...повреждений наружной обшивки в надводной части, повреждений палубы, кроме незначительной течи через конопатку, не обнаружено; согнута средняя шлюпбалка правого борта, смыт волной парадный трап, местами разбиты иллюминаторные стёкла и ослабла иллюминаторная арматура дверей. По заявлению командного состава, наблюдается течь в районе ледяного пояса от форштевня до миделя по обоим бортам и частично в кормовом подзоре, по правому борту преимущественно».

Перед отправлением в экспедицию, помимо исправления выявленных дефектов, было предложено: улучшить средства радиосвязи (установить ламповый передатчик мощностью 2 квт, аварийный передатчик, приёмник с диапазоном 250 – 25 000 м, радиопеленгатор); установить прожектора диаметром 35 – 40 см (два на мостике и один в носовой части); оборудовать на корме вырез для возможности буксировки судов вплотную (этого не было сделано вплоть до проведения послевоенной модернизации); установить эхолот. После выполнения ряда работ «Красин» отправился в свою очередную арктическую экспедицию.

30 июля ледокол прибыл в пролив Югорский Шар, а на следующий день провёл через него в Карское море первую группу судов, пришедших к Вайгачу из портов Германии. В дальнейшем он проводил в обоих направлениях суда, подходившие к проливам Югорский Шар и Маточкин Шар.

В первой половине сентября выход «Красина» в сторону Маточкиного Шара показал, что массив тяжёлых льдов приближается с севера. При нордовых ветрах они могли создать неблагоприятные условия для судов, идущих южными проливами. Исследование района мыса Желания исследовательским судном «Геркулес» и ледокольным пароходом «Георгий Седов» показало, что море к северу от Новой Земли свободно ото льдов и этот маршрут, при необходимости, может быть использован. 12 сентября «Красин» прибыл на остров Диксон, откуда предполагал пойти к мысу Желания. Но для проводки очередной группы судов из Игарки у него не хватило угля. Для пополнения запасов он направился вместе с судами в Югорский Шар, куда должен был подойти угольщик. 17 сентября в 40 милях от Юшара ледокол встретил торосистые ледяные поля, принесённые с севера. Но, благодаря безветренной погоде, тяжёлые льды так и не подошли к южным проливам, и последняя группа судов экспедиции благополучно покинула Карское море 4 октября. «Красин» возвратился в Ленинград 25 октября.

### ПЛАВАНИЯ В 1931 – 1933 ГГ.

Зимой 1930/31 г. «Красин» возглавил операцию по одновременному выводу из Финского залива каравана из 36-ти судов. В приказе по Ленинградскому порту этот поход был объявлен историческим! Осенью



1931 г., в связи с ранним наступлением ледовой кампании в Ленинградском порту, «Красину» пришлось выполнять нехарактерные для морского ледокола задания – совершать перестановки судов, выполнять буксировочные работы. Со всем этим он вполне успешно справлялся.

В марте следующего года «Красин» освободил оставшийся без угля в восточной части Печорского моря ледокол «Ленин», что стало первым в истории полярного мореплавания зимним походом. В дальнейшем, помимо проводки судов, ледокол принял участие в выполнении работ по программе 2-го Международного полярного года – с его борта выполнялись гидрологические работы.

В марте – апреле 1933 г. «Красин» со снабженческим рейсом посетил промышленные становища на Новой Земле. Впервые в это время года судно в свободном плавании дошло до мыса Желания, зашло в Русскую Гавань и губу Крестовую. Причиной этого достижения во многом стали технические неполадки самолётов, которые планировалось использовать в экспедиции. В этом рейсе на борту ледокола находилось два самолёта – ЮГ-1 (Юнкерс Г-24) и У-2. Первым командовал прославленный лётчик Б.Г. Чухновский. Второй механик ледокола А.Н. Стефанович вспоминал: *«Тем временем – сообщение из Русской Гавани. Трёх человек нужно во что бы то ни стало снять с мыса Желания, самого северного выступа Новой Земли и препроводить в Русскую Гавань».*

*Ледоколу не пройти так далеко на север. Решаем снарядить самолёт Чухновского, спускаем крылья, привинчиваем к фюзеляжу. Начинаем разогрев мотора. Даём по шлангу горячую воду из машины. Один мотор прогрели. Цепочка людей берётся за пропеллер «Контакт»... Есть контакт! Много раз. Мотор завёлся. Со вторым – такая же операция. Завёлся. Но тут встал первый. Завели третий – стал вторым. Не самолёт, а тришкин кафтан! Кочегары (языки у них острые) прозвали его «средством от цинги»: поработали ребята на двадцатиградусном морозе и – хорошо поужинали... Решили, в конце концов, грузить его обратно и пробивать-ся самим».*

18 апреля «Красин» пришёл в Мурманск и на следующий день он опять вышел в море. Ледокол должен был привести пароход «Малыгин», выскочивший на камни в декабре 1932 г. в Айсфиорде (Шпицберген) и поднятый ЭПРОном в марте 1933 г., а также буксирный пароход «Руслан», обеспечивавший работы. 21 апреля «Красин» подошёл к «Малыгину», но в тот же день по просьбе губернатора Шпицбергена он отправился в бухту Адвенсбей, чтобы вскрыть её ото льда. За это время «Малыгин» с «Русланом» вышли в море самостоятельно. На «Малыгине» думали, что буксирный пароход дожждётся «Красина», но его капитан решил самостоятельно следовать за ледокольным пароходом. 25 апреля, в результате потери остойчивости из-за обледенения, «Руслан» погиб. Из всего экипажа спаслись лишь три человека (их шлюпку подобрали норвежские моряки). «Красин» занимался поисками до 30 апре-



Почтовая карточка  
«Ленинград. Ледокол «Красин»»

ля, а затем ушёл в Мурманск, откуда 8 мая отправился в Ленинград.

В 1933 г. недавно образованное Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) организовало Первую Ленскую экспедицию. «Красину» предстояло провести в порты Восточного сектора Арктики ряд судов с грузами: лесовозы «Володарский» и «Товарищ Сталин» (в Тикси); пароход «Правда» (в Нордвик); буксирный теплоход «Первая пятилетка» и несамоходный лихтер «Северопуть № 7» (на морском участке во время перехода их из Омска в Якутск), также в проводке участвовали пароходы «Русанов» и «Сибиряков». 8 августа экспедиция вышла из Архангельска.

Во время экспедиции ледовая обстановка была достаточно сложной. 29 августа во время разведки в районе острова Русский у «Красина» обломился конец гребного вала с винтом, что привело к потере ледокольной способности на 40%. Лесовозы также получили повреждения (а на «Товарище Сталине» произошло самовозгорание угля). С трудом выведя лесовозы, «Красин» ушёл навстречу речной части каравана, а лесовозы добирались до портов назначения самостоятельно.

Речные суда вышли с Диксона 2 сентября. С трудом преодолев льды, экспедиция пришла в Тикси 12 сентября. Основная её задача была выполнена. На обратном пути 19 сентября пароходы прошли мыс Челюскин, но вскоре тяжёлые льды окончательно преградили путь, а, кроме того, у парохода «Товарищ Сталин» погнулся гребной винт и сломалась валопроводная машина. «Красин» отвёл суда на зимовку к островам Комсомольской Правды, вырубил для них «карманы» во льду и оставил на зимовку. 18 октября ледокол пришёл в Мурманск, а в ноябре – в Ленинград.

#### НА СПАСЕНИЕ «ЧЕЛЮСКИНА»!

В 1933 г. пароход «Челюскин» (построен в Дании по заказу СССР в том же году; имел небольшую ледовую защиту в носовой части) должен был пройти Северным морским

путём за одну навигацию без сопровождения ледокола. 10 августа он вышел из Мурманска, в штормовых условиях прошёл морем Лаптевых и Восточно-Сибирским морем. В Чукотском море пароход оказался затёрт льдами и начал дрейф. В ноябре 1933 г. он находился уже в Беринговом проливе, в полукилометре от чистой воды. Внезапно налетевший шторм погнал судно в обратном направлении. 13 февраля 1934 г. пароход был раздавлен льдами, а 104 человека высадились на льдину.

Посылка «Красина» для спасения челюскинцев стала заключительным звеном длинной цепи мероприятий, направленных на оказание им помощи. Из-за тяжёлой ледовой обстановки весной 1934 г. переход ледокола по Северному морскому пути был невозможен. Альтернативой этому считался поход через Суэцкий либо Панамский канал. Но путь через Суэцкий канал оказывался на 3000 миль длиннее, по сравнению с маршрутом через Панамский канал. Именно этот фактор и стал решающим при выборе маршрута, который решили проложить через Панамский канал.

Пока шло обсуждение вариантов маршрута, рабочие Балтийского завода ударными темпами заканчивали ремонт механизмов ледокола. В Кронштадтском доке на «Красине» установили новейшие электронavigационные приборы: гироскоп, эхолот и электрический лаг. Для улучшения мореходных качеств при плавании по чистой воде в подводной части судна были приварены (по всей видимости, в дополнение к уже имеющимся) боковые кили (длина – 33 м, ширина – до 0,75 м).

Вечером 23 марта, за два дня до назначенного срока, «Красин» вышел из Кронштадта в сопровождении «Ермака» (последний выводил «собрата» из Финского залива – чтобы не обломались об лёд боковые кили). 26 марта на «Красине» приняли радиogramму, сообщавшую, что 27-го числа ожидается шторм в районе Скагеррака. Поэтому начальник экспедиции П.А. Смирнов решил идти в Северное море не проливом Большой Бельт, как предпо-

лагалось изначально, а Кильским каналом (что давало экономию в 300 миль). 27 марта «Красин» прошёл через канал и вышел в Северное море. На следующий день ледокол пришёл в порт Гук оф Голланд, где принял 776 т угля.

29-го числа «Красин» начал почти 5000-мильный переход в направлении Панамского канала. 4 апреля в районе Азорских островов сила ветра достигла 8 баллов и зыбь стала настолько крупной, что «Красину» пришлось лечь в дрейф, чтобы не потерять верхнего мостика и штурманской рубки. По свидетельству очевидцев, «качка ледокола, хотя и очень стремительная, не была неприятной, период полного размаха — примерно 4 — 5 секунд. Благодаря яйцеобразной форме своего корпуса, «Красин» качался хоть и быстро, но весьма правильно и уверенно, без всяких задержек и держался прекрасно. Величина замеченного наибольшего размаха достигала 43°, что для такого валкого корабля не было чрезмерно. Очевидно, боковые кили оказали своё благотворное действие, так как с ними, по словам капитана, «Красина» нельзя даже узнать». Шторм продолжался трое суток. Дальнейшее плавание проходило при благоприятной погоде.

13 апреля «Красин» подошёл к входу в Карибское море, а через четыре дня (на 20-е сутки перехода) — в город Колонн, расположенный у восточного входа в Панамский канал. Прибывший из Вашингтона советский военно-морской атташе П.Ю. Орас сообщил, что запасы угля следует пополнить именно в Колонне, а не в Панаме. «Красин» ошвартовался левым бортом у крайнего пирса в гавани. По

эстакаде, проходящей по этому пирсу, подошёл поезд с вагонами, набитыми углём. Длинный деревянный жёлоб был установлен от вагона к угольной яме корабля, и уголь пересыпался из вагона в яму весьма быстро, без всякого участия человека. Задержка происходила только тогда, когда не успевали разгребать уголь в ямах на судне. Благодаря такой организации, «Красин» шутя принял 2000 тонн».

20 апреля за семь часов «Красин» прошёл Панамский канал и направился на север к острову Ванкувер, где он должен был дополнительно принять уголь. Утром 5 мая ледокол ошвартовался у угольной пристани в бухте Унион-Бей, где было принято 2399 т угля. С рассветом 8 мая судно продолжило путь в Тихий океан, обходя вокруг острова Ванкувер. Почти до полуночи шли шхерами, достаточно широкими и удобными для прохода. Затруднение представляло преодоление узости Сеймур, ширина которой не более 2 кабельтовых, а скорость течения — от 7 до 12 уз. Только в момент полной воды в течении нескольких минут там бывает стоячая вода. Благодаря тому, что «Красиным» командовал опытный капитан П.А. Пономарёв, именно в этот короткий промежуток времени ледокол успешно преодолел опасное место. Участник похода Н.А. Сакеллари писал: «Мне неизвестно, проходило ли какое-нибудь советское судно или судно старого русского флота этим проходом вокруг острова Ванкувер, но на нас, участников этого похода, проход ванкуверовскими шхерами произвёл неизгладимое впечатление».

14 мая «Красин» вошёл в Берингово море. На следующий день ледокол вывел

на чистую воду пароход «Сталинград», застрявший в 9-бальном льду за островом Матвея, а 18 мая в 17.35 «Красин» пришёл в бухту Провидения. Ещё до входа в Карибское море на ледоколе получили известие о спасении челюскинцев лётчиками полярной авиации (первый рейс был совершён 5 марта, большинство людей вывели 7 — 13 апреля). Несмотря на это, начальник экспедиции приказал не снижать темпа движения ледокола. В бухте Провидения красинцы застали пароход «Смоленск», на борту которого находились спасённые с «Челюскина». Ледокол получил задание провести на север, в Уэлен, пароход «Сталинград» с годовым запасом продовольствия для зимовщиков, а затем зайти в порт Ном на Аляске и забрать оттуда лётчика М.Т. Слепнёва и его вышедший из строя самолёт (при эвакуации челюскинцев Слепнёв доставил в больницу на Аляску тяжело заболевшего О.Ю. Шмидта).

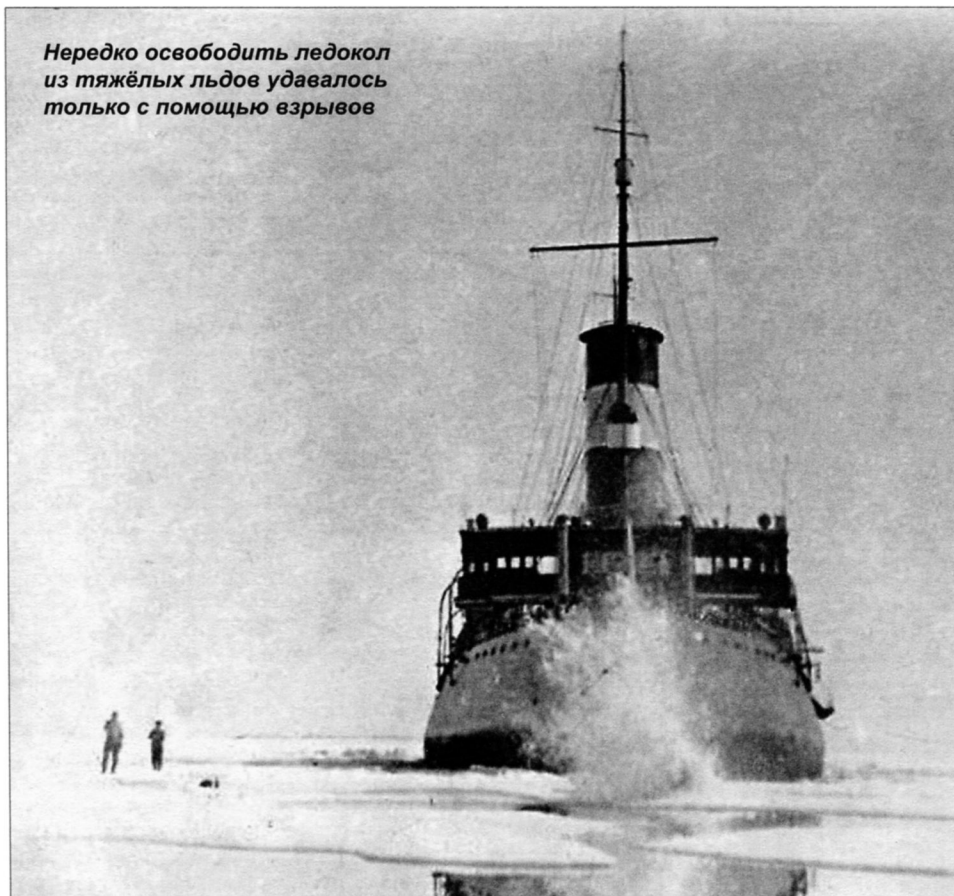
21 мая «Сталинград» разгрузился в Уэлене, а затем ушёл в ледовую разведку на юг. «Красин» же отправился к Ному, к которому через сплошной лёд с трудом пробился 22 мая. Приняв на борт самолёт, «Красин» пошёл в Петропавловск, куда и прибыл 29 мая.

Всего от Кронштадта до Петропавловска (с заходами в Уэлен и Ном) «Красин» прошёл 14 321 милю в течение 1350,7 часового часа, то есть за 56 суток и 6,7 часа, или со средней скоростью 10,6 уз. Стояночное время — 9 суток и 17,8 часа. Общий расход топлива — 7841 т, пресной воды — 2095 т.

В августе 1934 г. «Красин» осуществил плавание к острову Врангеля, доставив туда новую смену зимовщиков и грузы (до этого в течение пяти лет другие суда пройти к острову не могли). Во время этого похода активно велись научные исследования под руководством Н.И. Евгенова. В почти неизученной северной части Восточно-Сибирского моря было взято 30 глубоководных гидрологических станций, велись метеорологические наблюдения, удалось выполнить геологическое исследование острова Геральд. В конце декабря 1934 г. «Красин» успешно вывел зажатый во льдах Тайской бухты пароход «Уэлен» и сопроводил его в Нагаево. После окончания навигации было решено использовать «Красин» в Восточном секторе Арктики с базированием на Дальнем Востоке, и он вошёл в состав флота Владивостокской конторы морского транспорта Главсевморпути.

#### ПЛАВАНИЯ В 1935 — 1940 ГГ.

В январе 1935 г. ЦК ВЛКСМ совместно с ГУСМП приняли постановление «О комплектовании комсомольцами экипажа ледокола «Красин»». Информацию об этом опубликовала газета «Комсомольская правда», и в короткий срок поступило 1600 заявлений о зачислении в экипаж. В итоге из желающих отобрали 122 человека. Капитаном был назначен 30-летний М.П. Белоусов. Члены «комсомольско-молодёжного экипажа» в большинстве своём имели малый стаж плавания на судах, а в Арктике до этого работать не пришлось практически никому (включая капитана). Тем не менее, молодые моряки успешно



**Нередко освободить ледокол из тяжёлых льдов удавалось только с помощью взрывов**



трудились в течение 6 лет, совершив 10 походов в Восточном секторе Арктики.

В навигацию 1935 г. «Красин» проводил суда на участке пролив Дмитрия Лаптева – Берингов пролив. За первый 105-суточный рейс он прошёл свыше 10 000 миль. В конце июня ледокол принял под проводку суда, вышедшие 25-го числа из Владивостока. В августе «Красин» успешно провёл вдоль берегов Чукотки балтийские лесовозы «Ванцетти», «Искра», пароходы «Урицкий» и «Товарищ Красин».

На ледоколе работала научная экспедиция во главе с Д.С. Дуплицким. Большую научную группу возглавлял Г.Е. Ратманов. Работы проводились после завершения транспортных операций, в августе 1935 г. в районе острова Врангеля. В Восточно-Сибирском море экспедиция взяла 15 глубоководных гидрологических станций (в основном – к северо-западу от острова Врангеля). Удалось установить границы холодного и тёплого течений, изучение которых показало возможность плавания к северу от острова Врангеля. На острове Геральд астрономо-магнитная партия определила важные астрономический и магнитные пункты, при помощи которых была составлена карта острова.

В 1936 г. «Красин» возглавил первый караван (пароходы «Искра», «Ванцетти» и «Смоленск»), сформированный у острова Колочин. На борту ледокола находился Штаб морских операций Восточного сектора Арктики. 19 июля, проходя через полосу тяжёлых льдов, «Красин» получил повреждение корпуса.

В этом году ледокол впервые принял участие в обеспечении перехода эсминцев «Сталин» и «Войков», которые входили в состав Экспедиции особого назначения (ЭОН-3). 3 июля корабли вышли из Ленинграда; 5 августа они прибыли в район Диксона. На трассе Северного морского пути их проводку обеспечивали ледорез «Ф. Литке», танкеры «Майкоп», «Локк-Батан» и пароход «Анадырь». 18 сентября на траверзе мыса Шелагский к ЭОН присоединился «Красин», на борт которого перешли руководители операции во главе с О.Ю. Шмидтом. 20 сентября караван миновал Берингов пролив, а через четыре дня зашёл в бухту Проведения. 17 октября эсминцы ошвартовались во Владивостоке, они пополнили Тихоокеанский флот.

Последний рейс навигации 1936 г. оказался тяжёлым. Ледокол застрял в районе острова Шалаурова, для его освобождения потребовалось применить взрывчатку. «Красин» с трудом пробился на помощь пароходам «Крестьянин» и «Сталинград», затёртым западнее мыса Шелагского. Затем он направился к устью Колымы и вывел три парохода Колымского рейса на восток – 10 октября суда прибыли в бухту Провидения. В 1936 г. во время двух заходов в Восточно-Сибирское море с борта ледокола также выполнялись гидрологические и метеорологические работы. 25 октября «Красин» пришёл во Владивосток.

Навигация 1937 г. сложилась неудачно. Это объяснялось различными причинами: неудовлетворительным подбором руководящих кадров; отсутствием необходимых для выполнения плана транспортов (при-



чём часть имевшихся судов нуждалась в ремонте или была не приспособлена для ледового плавания); недостаточным запасом угля в Тикси и т. д.

«Красин» покинул Владивосток с опозданием на 25 суток. Ему практически не пришлось участвовать в проводке судов в Восточном секторе. 18 июля он подошёл к острову Беринга, а 1 августа – к острову Врангеля для завоза угля, дров и сена на полярную станцию. 10 августа ледокол участвовал в проводке к мысу Шмидта парохода «Анадырь», а через три дня проводил пароход «Моссовет» в районе мыса Шелагского.

После этого «Красин» направили для участия в операции по поиску самолёта Н-209, который под командованием С.А. Леваневского совершал перелёт из Москвы на Аляску через Северный Полюс. 13 августа 1937 г. связь с самолётом прервалась. Взяв на мысе Шмидта лётную группу, горючее, собак и нарты, «Красин» направился к мысу Барроу. Поиски оказались неудачными. В итоге, простояв у мыса 1,5 месяца, ледокол получил распоряжение вернуться на трассу для встречи транспортных судов в море Лаптевых.

К каравану «Красин» подошёл лишь в начале октября и повёл суда в направлении бухты Кожевникова, но, убедившись в том, что угля не хватит, он поставил их на зимовку в таком месте, откуда суда в дальнейшем вынесло с дрейфующим льдом в море Лаптевых. После загрузки углём «Красин» направился к каравану, но обеспечить все суда топливом он не смог. Возникла угроза зимовки всех судов, находившихся в море Лаптевых. 13 октября «Красин» (на борту которого находился начальник Штаба морских операций Восточного сектора Ф.И. Дриго) встретился с ледокольными пароходами «Садо», «Г. Седов» и «Малыгин». Было принято

решение о проводке судов на запад. Как вскоре выяснилось, оно оказалось ошибочным: в результате ухудшения ледовой обстановки все пароходы затёрло старыми льдами. Также оказалось, что всем ледоколам, за исключением «Ермака», также придётся зазимовать в Арктике.

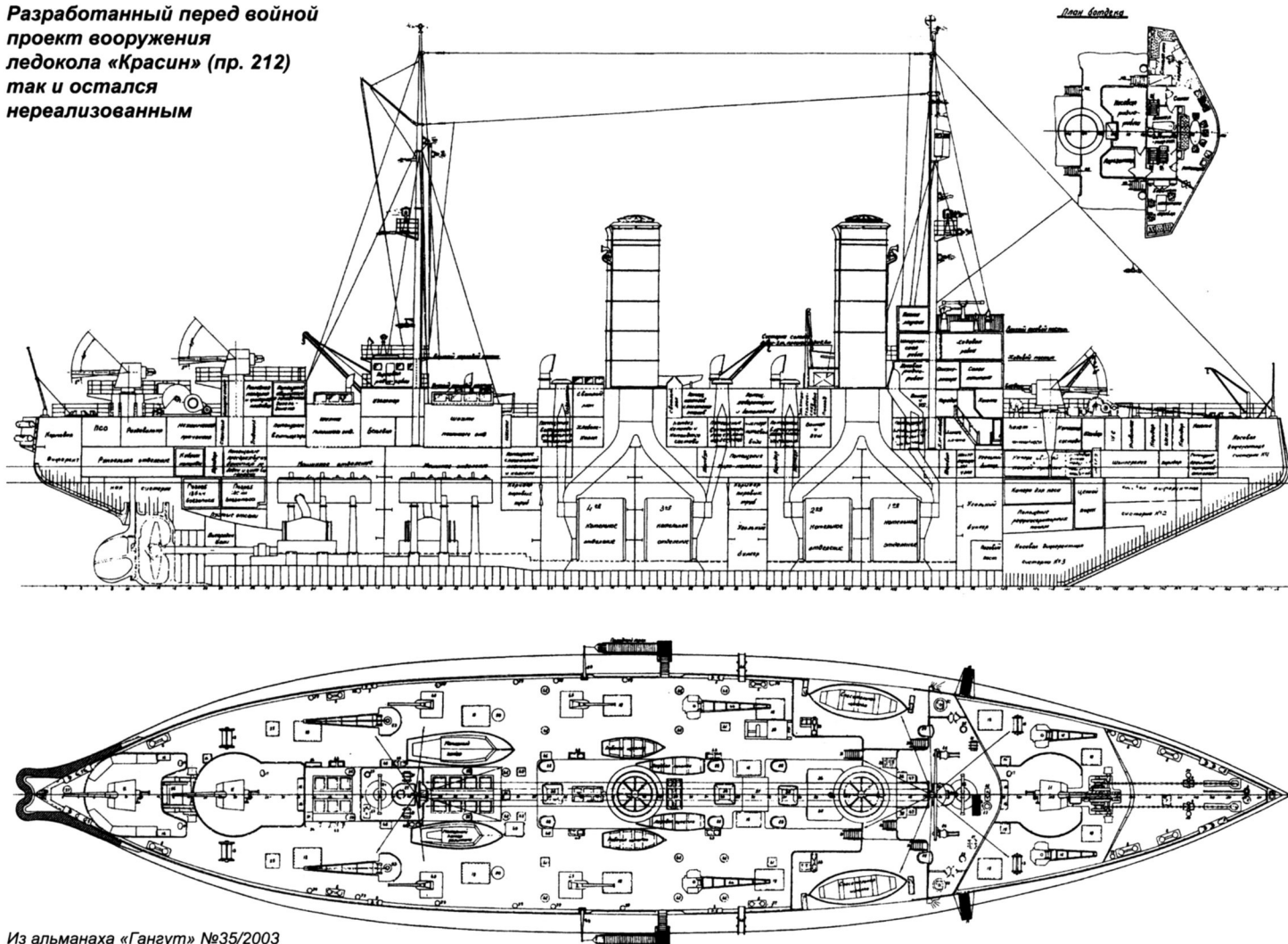
Взяв на борт 250 пассажиров, сжигая остатки угля, 9 ноября «Красин» пробился в бухту Кожевникова, где имелось угольное месторождение. В условиях полярной зимы экипаж построил примитивную шахту и по 8-мильной ледовой дороге доставлял уголь на санях. К 1 апреля на борт судна подняли вручную 2862 т угля. В апреле началась подготовка к навигации. 16 мая, после успешно проведённых взрывных работ, «Красин» получил возможность двигаться. Но работа по снабжению топливом продолжалась до 24 июня.

В начале августа 1938 г. «Красин» приступил к освобождению каравана в море Лаптевых. 7 августа, снабдив все пароходы углём и пересадив на них членов экипажа, он вывел суда за кромку льда, откуда они самостоятельно следовали в Тикси.

К плановым проводкам «Красин» приступил 24 августа. Помимо них, он обеспечил рейс к острову Врангеля гидрографического судна «Охотск» с экспедицией Академии Наук СССР на борту, а затем доставил эту экспедицию во Владивосток. После этого ледокол направили для спасения гидрографического судна «Ост», шедшего из Архангельска в бухту Провидения и пытавшегося самостоятельно пробиться сквозь льды. 19 сентября оно вмерзло в лёд в районе острова Айон Чаунской бухты. 24 сентября к нему подошёл «Красин», но вывести «Ост» не удалось и судно осталось на зимовку.

В навигацию 1939 г. «Красин» ремонтировался и не выходил на трассу Севморпути. Причиной этому стала напряжённая эксплуатация ледокола в течение двух

Разработанный перед войной проект вооружения ледокола «Красин» (пр. 212) так и остался нереализованным



Из альманаха «Гангут» №35/2003

предыдущих лет (в том числе и зимовка 1937 г.). В конце 1938 г. он наконец-то был поставлен в ремонт на завод № 202 имени Ворошилова («Дальзавод»). Впрочем, качество выполненных работ оставляло желать много лучшего. Как писал капитан судна М.В. Готский, «Ледокол «Красин» смог выйти в зимний Нагаевский рейс только 31 января с. г., вопреки всем бывшим до этого наметкам более раннего выхода. Как известно, задержка этого выхода объяснялась только безобразно проводимым, как в смысле организации, так и качества ремонтом завода № 202 им. Ворошилова». Главной задачей ремонта была перезаливка дейдвудных втулок всех трёх машин. Помимо этого следовало выполнить ещё ряд неотложных работ, часть которых легла на плечи недоукомплектованного экипажа (после напряженных рейсов 1937 – 1938 гг. значительное количество моряков убыло в отпуск).

Главной проблемой, возникшей после ремонта, стал «бой промежуточных валов правой машины, доходящий до 6 мм, чего не наблюдалось до ремонта при разработке дейдвудных втулок до 13 мм и погибе дейдвудного вала около 15 мм (на нерабочей части). Основной причиной этого дефекта, по мнению механиков, была неверная расточка втулок и совдинение фланцев валопровода, а следствием – от-

сутствие гарантии нормальной работы, необходимость работать уменьшенными оборотами, т. е. неполной мощностью, а временами стопорить совсем».

Помимо этого, в рейсовом донесении отмечен ещё ряд существенных дефектов – общее состояние корпуса, для уменьшения течи которого были произведены подварка и чеканка заклёпок и швов (около 6000 заклёпок и 600 погонных метров швов). Ряд особенно сильно повреждённых участков обшивки в носовых бункерах был силами команды залит цементом. Несмотря на это форпик и ахтерпик были постоянно залиты водой по ватерлинию, а нижние и средние бортовые бункера № 1 пришлось задрать и вывести из действия. В неудовлетворительном состоянии находились брашпиль, буксирная лебёдка, крановое хозяйство, рулевое устройство, плохо работали электронavigационные приборы, эхолот не работал совсем. По свидетельству капитана, «лучшим показателем того состояния, в котором ледокол вышел в море, может служить лаконичная заметка Владивостокского Бюро Регистра на выданном им свидетельстве годности к плаванию, которая приводится дословно: «Район плавания: Японское и Охотское море, при ломке льдов до 50 см [подчёркнуто в документе – Н.К.]. О работе правой машины доносить ежедневно».

Первоначально «Красин» должен был обеспечивать проводку судов на Сахалин. «Нагаевскую экспедицию» планировали обеспечить с помощью ледокола «Добрыня Никитич». Но от этой идеи быстро отказались – в силу меньшей мощности и ширины «Добрыни». Караван, в состав которого входили пароходы: «Н. Ежов» (на его борту находились «люди (около 700 человек), подлежащие срочной отправке в Нагаево» – речь шла о заключённых), «Белоруссия», «Беломорканал», «Комсомольск» повёл «Красин».

Пароходы вышли в море 25 января (вероятно, чтобы отпартовать в Москву о досрочном начале рейса), причём «Комсомольск» вышел вместе с «Красиным» 31 января. 7 февраля суда встретились в Охотском море, а 12-го числа было принято решение о разделении проводки на две части. В первую очередь «Красин» проводил «Н. Ежова» и «Беломорканал», во вторую – «Белоруссию» и «Комсомольск». С большими трудностями, вызванными ледовой обстановкой, состоянием ледокола и недостаточным снабжением его углём и водой, их запасы приходилось пополнять с пароходов, 4 марта караван прибыл в Нагаевскую бухту. Через 20 дней «Красин» вышел из Нагаево для проводки парохода «Беломорканал» и встречи у кромки льдов «Белоруссии» и «Комсомольска»,



которые ранее перешли в Петропавловск. 30 марта «Красин» получил распоряжение о возвращении во Владивосток (проводкой пароходов из Петропавловска должен был заниматься ледокол «Каганович»), куда прибыл 5 апреля.

В 1940 г. первую проводку ледокол выполнил 10 августа (вывел пароход «Урицкий» в Амбарчик). В августе и сентябре «Красин» осуществил проводку пароходов «Революционер» и «А. Серов» в Певек и бухту Провидения и 4 октября прибыл во Владивосток. В районе Певека с ледокола была взята гидрологическая станция, а в Чукотском море велись гидрологические наблюдения.

Успешный опыт проводки во льдах надводных кораблей побудили командование Военно-морского флота организовать межтеатровые переходы подводных лодок. 5 августа 1940 г. из Полярного в сопровождении ледокола «Ленин» и парохода «А. Серов» вышла подводная лодка Щ-423. В море Лаптевых проводку осуществляли ледокол «Иосиф Сталин» и ледорез «Ф. Литке», а от бухты Тикси субмарину сопровождали «Красин» и пароход «Волга». 17 октября 1940 г. Щ-423 прибыла во Владивосток.

### В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Война застала «Красин» в бухте Провидения, куда он пришёл 15 июня 1941 г. В первых числах июля «Красин» вышел с караваном судов, который он привёл в Тикси. Обычная для ледокола работа продолжалась до октября, когда он вернулся в бухту Провидения.

В том же году на Дальзаводе планировался капитальный ремонт и модернизация ледокола с заменой паровых котлов на более совершенные. Тогда же намечалось установить артиллерийское вооружение в соответствии с мобилизационным проектом 212. Его разработка велась ЦКБ-4 и завершилась к маю 1941 г. Проектом предусматривалась установка трёх 130-мм орудий Б-13 в диаметральной плоскости (на 125-м шп. в носу на банкетке и два в корме — на 10-м шп. и на крыше кормовой надстройки), четырёх 76,2-мм пушек Лендера (поборто на 49-м и 67-м шп.), двух спаренных 12,7-мм пулемётов ДШК на крыльях верхнего мостика (по другим данным — двух 7,62-мм установок М-4).

Первоначально в качестве образца для разработки размещения вооружения был принят проект, разработанный для ледоколов типа «Иосиф Сталин». Но в процессе проектирования стало ясно, что из-за разницы в размерах судов расположение орудий придётся изменить. 16 сентября 1941 г. начальник ЦКБ-4 Я.М. Мацкин писал начальнику Управления кораблестроения ВМФ инженер-контр-адмиралу Н.В. Исаиченкову: «ЦКБ-4 на основании указания Главсевморпути при разработке мобпроекта л/к «Красин» руководствовалось тактико-техническими требованиями, утверждёнными начальником ГМШ ВМФ тов. Галлером 10.04.1939 г.

Согласно этих требований, на л/к «Красин» 130 мм артиллерия д. б. расположена аналогично расположению её

на л/к «И. Сталин», т. е. 2 орудия в носу, одно в корме.

При разработке мобпроекта выяснилась невозможность подобного расположения без коренных переделок корпуса ледокола, т. к. 2 орудия в носу не могут быть размещены в силу недостаточных габаритов верхней палубы в носу, вытекающих из наличия разницы в главных размерах л/к «И. Сталин» и л/к «Красин» (последний прибл. на 8 м короче и на 1,5 м уже) и разницы в расположении на верхней палубе.

ЦКБ-4, желая выполнить тактико-технические требования части количества орудий главного калибра, разместило на ледоколе все 3 — 130-мм орудия (по заданию), но в носу одно орудие (вместо двух на л/к «И. Сталин»), а в корме 2 орудия (вместо одного на л/к «И. Сталин»).

Но вскоре стало ясно, что осуществить этот проект не удастся. Тяжёлая обстановка на фронте заставила принять решение о возвращении ледокола в западный сектор Арктики через Атлантику. Ремонт «Красина» следовало проводить в США, в связи с чем начальник Управления арктического флота и портов ГУСМП А.С. Колесниченко в письме от 8 сентября 1941 г. предложил: «...Техпроект должен предусматривать мобподкрепления и устройства для возможности вооружения ледокола в дальнейшем в наших портах...». Он же отметил: «...надо иметь в виду, что не исключена возможность установки заграничных не только ПУСов, но и орудий».

12 октября 1941 г. Начальник ГУСМП капитан 1 ранга И.Д. Папанин обратился к заместителю наркома ВМФ СССР адмиралу Л.М. Галлеру: «Распоряжением Правительства ледокол «Красин» передаётся США на 12 месяцев на арендных началах для плавания в американских водах. Для сохранения ледокола от возможных нападений необходимо его вооружить.

Прошу сообщить Ваше мнение, какое необходимо вооружение для установки на

ледоколе, это необходимо для получения разрешения Правительства на приобретение и установку вооружения в Америке».

14 октября 1941 г. Папанину ответил нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов. «НКВМФ считает необходимым на ледоколе «Красин» разместить следующее зенитное вооружение:

3 — 127 мм спаренных зенитных универсальных установки с боезапасом 600 выстрелов на установку, в том числе по 40 выстрелов в кранцах;

от 6 до 12 40 мм спаренных универсальных автоматов с боезапасом не менее 2000 снарядов на один автомат, в том числе по 200 снарядов в кранцах;

от 4 до 8 12,7 мм счетверённых пулемётных установок с боезапасом не менее 5000 патронов на каждый ствол, в том числе 500 патронов в кранцах.

Количество и расположение артвооружения и артпогребов для боезапаса принять по месту.

Систему управления артогнём, включая дальномёры и телефонную связь, желательно установить современного образца, применительно к установленному вооружению.

Кроме того, необходимо приобрести 100 % стволов, из расчёта по одному стволу в запас и боезапаса сверх полного комплекта на полную живучесть стволов».

После ответа Кузнецова мобпроект 212 решили сдать в архив. Впрочем, К.Д. Смирнов указывает, что «большую часть технической документации мобпроекта 212 с добавлением литеры Е (экспорт) доставили на ледокол; среди неё были чертежи общего расположения, расчёты нагрузок по размещению и массе артсистем, составлявших в сумме 132 т, материалы расчётов по подкреплению корпусных конструкций и обоснованию местной прочности в узлах установки артиллерийских орудий. Наличие этой документации значительно облегчило мо-



**«Красин» в американском порту.  
Хорошо видно установленное  
в кормовой части 76,2-мм орудие**



Одно из кормовых орудий ледокола

дернизацию и переоборудование ледокола за границы».

4 ноября 1941 г. «Красин» вышел из бухты Эмма. Ему предстоял большой переход в Сизтл по чистой воде (2502 мили) в условиях нескончаемых штормов, которые особенно чувствительны для ледоколов. Старший помощник капитана Н.А. Мерт вспоминал об одном из штормовых эпизодов – на подходе к заливу Фука, 13 ноября 1941 г.: «В те времена ходовой мостик на ледоколе «Красин» был открытый. Очень маленькая рулевая рубка вмещала лишь вахтенного рулевого матроса, штурвал, магнитный компас, репитер гирокомпаса, ящик для сигнальных флагов, собственно, всё. Обзора горизонта из этой рубки не было. Вахтенный помощник капитана в любую погоду нёс вахту на открытой площадке и чаще всего на правом крыле мостика, у тумб машинного телеграфа. Так было и на этот раз. Штурман Алексей Иванович Гнездилов, неся вахту, находился на нижнем правом крыле капитанского мостика. Он то возносился высоко в небо, то опускался, казалось, до самых волн. Вдруг с правого борта раздался сильный грохот. Гнездилов повернулся в сторону, где только что была спасательная шлюпка № 1. Теперь от неё остались лишь целные грунтовы с тапрепами. Волна сорвала шлюпку. На шум вышел старпом. Узнав, в чём дело, он приказал Гнездилову немедленно уйти с крыла мостика в рубку.

– Да ну... – отмахнулся вахтенный помощник. – Перестраховка.

Старпом, однако, настоял на своём, и Гнездилов, нехотя ушёл в укрытие.

Через минуту вновь раздался грохот и треск. Когда старпом вышел на мостик, Гнездилов стоял у рулевой рубки на центре, а крыльев – правого верхнего и нижнего капитанского мостика – и трапов не было. Всё унесла волна. Только теперь Алексей Иванович, по-видимому, понял, от какой опасности он избавился».

14 ноября «Красин» пришёл в Сизтл. По свидетельству Н.А. Мерта, во время стоянки в этом городе обсуждалась возможность

использования советского ледокола для высадки десанта в Гренландии, где располагались немецкие разведывательные и метеорологические станции. Но такое использование «Красина» было признано нецелесообразным, в силу того, что его машины питались углём, а, кроме того, возможностей для размещения десанта на борту не было. 21 ноября, в связи с возможной будущей передачей в аренду, ледокол осмотрела группа американских инженеров. Но уже через два дня решение об аренде отменили. «Красин» простоял в Сизтле с 14 ноября по 14 декабря 1941 г. За это время был восстановлен мостик и получена новая шлюпка. Перед выходом в море ледокол с целью маскировки перекрасили в шаровый цвет. 2 декабря капитан М.Г. Марков получил указание от и.о. полпреда СССР в Вашингтоне А.А. Громыко следовать в Нью-Йорк или Бостон через Панамский канал. Непосредственно перед отходом капитана пригласили к британскому консулу, вручившему ему секретный пакет с указанием маршрута следования.

2 января 1942 г. «Красин» прошёл Панамский канал. На следующий день, на основании телеграммы от представителя транспортной части Амторга\*, ледокол изменил маршрут движения и направился в Балтимор, куда прибыл 12 января.

В Балтиморе на «Красине» выполнили текущий ремонт и поставили вооружение. Прямо над буксирной лебёдкой установили одно 76,2-мм американское орудие. На мостике и около дымовых труб, выше шлюпбалок, поставили шесть крупнокалиберных (12,7-мм) и четыре обычных (7,62-мм) пулемёта. Как груз, в счёт союзных поставок, приняли на борт три новых орудия, 16 пулемётов, 2 тысячи снарядов и 220 тысяч патронов. Помимо этого, для противовоздушной обороны была установлена станция

\*Амторг (англ. Amtorg Trading Corporation) — акционерное общество, учреждённое в штате Нью-Йорк (США) в 1924 г. и выступавшее в функции посредника при осуществлении экспортно-импортных операций советских внешнеторговых объединений с американскими компаниями.

парашютных ракет, предназначенных для воздушного заграждения, а на грот-мачте смонтировали устройство для запуска воздушного змея, который, поднимаясь на стальном канатике, создавал помехи атакам торпедоносцев. Также был проведён «дэ-гаусинг» — размагничивание корпуса судна путём монтажа специальной обмотки.

О подробностях установки вооружения вспоминал Н.А. Мерт. «При установке огневых средств нам необходимо было выполнить несколько обязательных условий: боевые средства следовало поставить так, чтобы сохранить всё имеющееся на палубах оборудование, в том числе буксирную лебёдку и буксир; чтобы мёртвые пространства при стрельбе были минимальными. Нужно было надёжно закрепить вооружение в расчёте на стремительную качку и при этом не тронуть сверлением деревянную палубу во избежание попадания воды во время шторма в жилые и служебные помещения.

Стали думать. Вначале хотели пойти по линии наименьшего сопротивления — снять шлюпки, шлюпбалки и на их место расставить пулемёты, а на кормовую палубу — в диаметральном ледокола, перекрыв буксирную лебёдку, установить трёхдюймовую пушку. При этом варианте мы лишали себя буксира и спасательных средств, что было крайне нежелательно.

В конце концов разместили четыре пулемёта пятидесятого калибра на специальных площадках, построенных вокруг дымовых труб выше уровня шлюпок и шлюпбалок. Четыре пулемёта тридцатого калибра вынесли к самому ватервейсу между шлюпками. Это обеспечивало обстрел противника у самого борта, например, всплывшую подводную лодку. Кормовую пушку установили на платформе, поднятой над буксирной лебёдкой.

Ради увеличения угла наибольшего снижения и сектора обстрела отказались от кругового бронирования орудийной башни. Вокруг платформы поставили низкие левые стойки на шарнирах, опоясанные цепью. На баке установили на специальных шарнирах углообразный выстрел паравана. Он опускался на топинам своих вершин к килю ледокола под углом примерно пятьдесят градусов. К вершине выстрела крепились два уса шкентелей для удержания змеев, чтобы разводить усы захвата минрепов мин, установленных на фарватерах.

По идее, минрепы должны были скользить по шкентелям и срезаться у змеев специально установленной пилкой. Освободившиеся мины должны были всплыть по бортам ледокола на достаточном расстоянии от его корпуса. Всё это мудрое устройство могло обезопасить судно при условии, если мины ударные, если их минреп попадёт именно на шкентель, а затем на пилку и если он будет срезан, а не затянута под корпус при малой скорости ледокола. Громоздкость таких параванов была обратно пропорциональна их эффективности. Это была лишняя забота для экипажей».

Монтаж вооружения закончился 4 февраля. 8 февраля прошло испытание размагничивающего устройства, а на следую-



ший день «Красин» прибыл в Норфолк. Там на борт был принят боезапас. 10 февраля ледокол покинул Норфолк и пошёл в направлении Нью-Йорка. В Делавэрском заливе его сопровождали американская подводная лодка и дирижабль. 14-го числа ледокол пришёл в Бостон, откуда направился в Галифакс.

Там до 3 марта на «Красине» выполняли текущий ремонт, устранив штормовые повреждения. Затем в составе конвоя он направился к берегам Англии. В районе Шетландских островов конвой разделился на две части, одна из которых взяла курс на Глазго.

Там вооружение усилили, добавив два 76,2-мм (12-фн) орудия с раздельным заряжанием, изготовили фундаменты для новых пушек и «гнезда» для 20-мм автоматов «Эрликон». В них временно установили пять крупнокалиберных пулемётов и два – винтовочного калибра. При прибытии в Мурманск «Красин» имел на вооружении три 76,2-мм орудия (два в носу и одно в корме), семь «эрликонов» и три пулемёта.

В Мурманск «Красин» совершил переход в составе конвоя PQ-15, вышедшего из Рейкьявика 26 апреля 1942 г. в составе 23 транспортов и двух ледоколов («Красин» и «Монткальм»). 2 мая вблизи меридиана 18° в.д. конвой был атакован торпедоносцами противника, потопившими три транспорта. Успехи торпедоносцев в известной степени объясняются неожиданностью: против конвоев на Севере они действовали впервые. Из пяти торпедоносцев, атакующих конвой 3 мая в 1.35, огнём кораблей эскорта и транспортов сбито три самолёта. Отставшую от конвоя подводную лодку (польская «Jastrząb»/«Ястреб») приняли за неприятельскую и атаквали корабли эскорта, экипажу пришлось затопить её.

Интенсивный огонь по самолётам вёл ледокол «Красин», имевший 17 стволов. В своём донесении капитан ледокола «Красин» даёт следующее описание событий, происходивших с наступлением суток 3 мая: «В 1.35 на горизонте справа, кроме беспрерывно курсирующих двух немецких разведчиков, появились пять тяжёлых самолётов низко над горизонтом. Самолёты заходили строгим строем в голову конвоя и, зайдя на 45°, начали атаку. Головные эсминцы начали стрельбу, с опозданием

открыл огонь конвой. Стрелять пришлось через суда, так как торпедоносцы шли на очень низкой высоте (около 50 м).

В 1.38 торпедированы три парохода – все головные, в том числе флагман и впереди нас идущий. В это же время вспыхнул в воздухе торпедоносец и упал в воду рядом с торпедированным им пароходом «Cape Korso». Через несколько секунд пароход «Cape Korso», с которого ещё продолжалась стрельба по горевшему на воде самолёту, взорвался и, встав вертикально носом вверх, погрузился в море. Ледокол «Красин», идя следом за пароходом «Jutland», который, будучи торпедирован, преградил нам путь, отклонился вправо, в сторону только что взорвавшегося парохода «Cape Korso» и, пройдя между ними, последовал дальше...

По нашим данным, из пяти торпедоносцев сбито три... Флагман «Batavon», получивший лёгкое повреждение и продолжавший держаться на плаву с небольшим дифферентом на нос, после снятия с него экипажа расстрелян тральщиками нашего эскорта.

Караван, выровняв строй, следует дальше. Ледокол «Красин» идёт головным четвёртой колонны. Немецкие самолёты-разведчики периодически показываются на горизонте, корректируя наше продвижение. Снежные заряды. Состав каравана – 22 парохода. Состав эскорта – 14 единиц.

4 мая 1 ч. 00 м. – снова атака противника. Вследствие плохой видимости невозможно было установить количество неприятельских самолётов. Стреляли все суда эскорта из конвоя не по видимым самолётам, а по направлениям доносившегося шума моторов. Это была последняя и неудачная атака противника».

4 мая у крошки льда была обнаружена подводная лодка противника. Головной миноносец эскорта открыл по ней огонь, а замыкающие конвой тральщики сбросили глубинные бомбы. 6 мая 20 транспортов и оба ледокола прибыли в Мурманск. Для «Красина» завершился сложный поход через два океана продолжительностью 15 309 миль.

19 июня «Красин» в составе конвоя, в который входили также ледокол «Монткальм», эсминец «Куйбышев» и четыре английских тральщика, вышел в Архангельск.

21 июня ледокол прибыл в Северодвинск, где встал на переоборудование.

Ледокол перевооружили по приказу народного комиссара ВМФ СССР № 0049 от 26 мая 1942 г. «За счёт прибывших импортных 9 трёхдюймовых универсальных пушек и 21 пулемёта системы Браунинг перевооружить ледоколы «Красин» и «Монткальм». ... На ледоколе «Красин» дополнительно установить 5 трёхдюймовых универсальных пушек и 3 пулемёта системы Браунинг, снять 2 двадцатифунтовые пушки».

28 июня 1942 г. последовало решение Военного Совета Северного флота № 041 от 28 июня 1942 г.

«Во исполнение решения Народного комиссара ВМФ СССР адмирала тов. Кузнецова № 0049 от 26 мая 1942 г. произвести следующее:

На ледоколе «Красин»

1. Снять два 12-ти фунтовых орудия и на их места установить 3 универсальные американские пушки.

2. Две 3" пушки установить по бортам на местах, установленных сейчас крупнокалиберных пулемётов «Браунинг», для чего произвести установку дополнительных подкреплений.

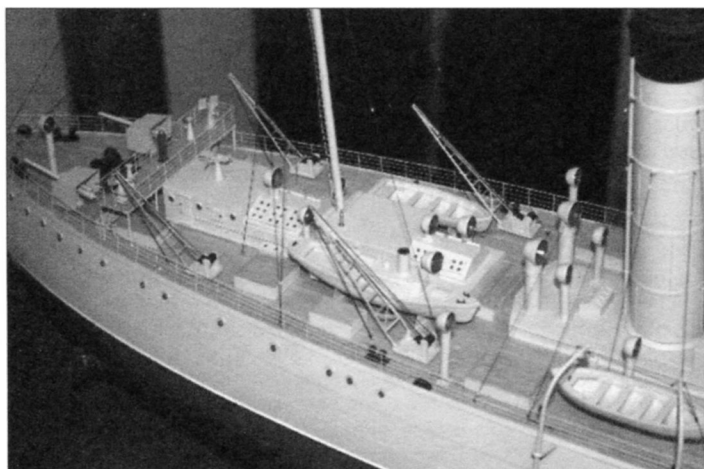
3. Одну 3" пушку установить на кормовой надстройке в диаметральной плоскости рядом с установленной 3" пушкой, перенести последнюю по месту на 2 – 3 метра ближе к носу. При необходимости произвести устройство дополнительных подкреплений.

4. Пулемёты «Браунинг» 5 штук установить на площадке у второй трубы.

5. Произвести переоборудование погребов для размещения: 3000 патронов для 3" орудий, 9000 патронов для автоматов «Эрликон», 39 000 патронов для крупнокалиберных пулемётов «Браунинг» и 40 000 патронов для 7,92 мм пулемётов «Браунинг».

6. Для размещения военнослужащих рядового и младшего начсостава, обслуживающих артиллерию, произвести оборудование помещения по указанию судового состава».

4 июля командующий Беломорской военной флотилией вице-адмирал Г.А. Степанов утвердил «Перечень основных работ по довооружению ледокола «Красин».



Фрагменты модели ледокола «Красин» с установленным вооружением

**В годы Великой Отечественной войны  
«Красин» занимался тем же, чем и в мирное время, –  
проводил суда во льдах**



«1. Снять с носовых подкреплений имеющиеся артустановки, поставить переходные кольца и установить на них 2 системы 76,2 мм.

2. Снять автоматы «Эрликон» с бортовых площадок у кормовой дымовой трубы, расширить их в сторону ДП, дополнительно подкрепить и установить на них 2 системы 76,2 мм.

3. Оборудовать мостовое подкрепление в корме над буксирным устройством и установить на нём 1 систему 76,2 мм.

4. Снять с площадки у носовой мачты пулемёт «Браунинг» и переделать эту площадку для установки на ней 2-х автоматов «Эрликон» и носового дальномера ДМ-1,5.

5. Оборудовать у носовой дымовой трубы площадки и установить на них 4-е пулемёта «Браунинг» (12,7 мм).

6. Срезать кормовую мачту на уровне кормового среднего автомата «Эрликон» и на её тумбе оборудовать площадку для кормового дальномера (ДМ-4). Установить на место дальномер.

7. Оборудовать 3-й погреб для хранения боезапаса всех систем в районе носового провизионного трюма.

8. Изготовить 6 кранцев для боезапаса 76,2 мм и установить на место кранцы первых выстрелов всех систем.

9. Оборудовать простейшую телефонную связь для системы управления артиллерией, при условии поставки телефонного оборудования Артотделом тыла БВФ.

10. Выполнить вспомогательные и дополнительные работы, связанные с довооружением корабля».

6 июля 1942 г. на решение Военного Совета Северного флота от 28 июня 1942 г. одним из ответственных лиц была наложена резолюция: «По «Красину». 1) По пункту 2, места выбраны не как указано в решении, а сдвинуты в нос, на те места, где сейчас 2 Эрликона (Эрликоны переносятся на носовой мостик). Места, указанные в решении, находятся рядом с радиорубкой, капитан ледокола протестует против этого, ибо рубка при стрельбе будет выведена из строя».

10 июля 1942 г. приказом командующего Беломорской военной флотилией № 0329

ледоколы «Красин» и «Монткальм» были включены в состав Ледокольного отряда флотилии (в состав Северного флота их включили 4 июля).

25 июля был подписан акт о приёмке и сдаче в эксплуатацию заводом № 402 (в Молотовске) личному составу ледокола «Красин» артиллерийских систем, артпогребов и оптики, установленных в соответствии с заданием, утвержденным заместителем наркома ВМФ СССР.

#### **«Материальная часть артиллерии»**

На л/к установлены 6 американских систем 3" 50 калибров (№№ 4217, 4235, 3035, 4262, 1147, 4889): две на носовой надстройке по бортам с тремя кранцами первых выстрелов общей ёмкостью 88 патронов, две на специальных бортовых площадках у кормовой дымовой трубы с двумя кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 105 патронов, две в корме по диаметральной плоскости (линейно-возвышенно) с четырьмя кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 147 патронов.

Установлены 7 автоматов 20 мм «Эрликон» (№№ 3922, 3886, 9524, 3956, 3947, 3988, 9526): два на крыльях сигнального мостика по бортам с шестью кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 1920 патронов, два на специальной площадке у фок-мачты по бортам с восемью кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 480 патронов; три на кормовой надстройке (два по бортам и один в диаметральной плоскости) с одиннадцатью кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 2180 патронов.

Кроме вышеупомянутых, в кормовой части корабля на верхней палубе размещены 8 резервных кранцев общей ёмкостью 2880 патронов.

Установлены 6 пулемётов «Браунинг» 12,7 мм (№№ 29543, 29544, 29545, 29546, 2921, 2926): четыре на специальной площадке у носовой дымовой трубы по два на каждый борт с четырьмя кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 4000 патронов (20 магазинов), два на специальной площадке, в районе кормового дальномера по бортам с двумя кранцами п/выстрелов общей ёмкостью 2000 патронов.

Установлены 4 мелкокалиберных пулемёта «Браунинг» 7,3 мм в средней части

корабля на верхней палубе по два на каждый борт.

#### **Артпогреба**

Для носовой группы артсистем оборудован погреб в носу корабля на платформе по правому борту. Погреб оборудован простейшим устройством для хранения боезапаса (деревянные стойки для закрепления ящиков с боезапасами). Ёмкость погреба 1000 патронов 3" 50 к., подача боезапаса производится гордением.

Для кормовой группы артсистем оборудован погреб в корме корабля на платформе. Погреб оборудован для закрепления ящиков с боезапасами. Ёмкость погреба 1200 патронов 3" 50 к. Поддача боезапаса производится специальной лебёдкой.

#### **Оптика**

На судне на специально оборудованной площадке на месте грот-мачты установлен ДМ-3 (№ 400015). Кроме того, у фок-мачты оборудована площадка для ДМ-1,5 (дальномер не установлен, ввиду его отсутствия).

На арт. системы 3" 50 к. поданы американские телескопические прицелы. 8 из них установлены на корзинах прицела нештатного образца, т. К. АО СФ из Мурманска не прислал штатные корзинки прицелов.

Всё установленное было передано командованию корабля для боевого использования».

По состоянию на 15 февраля 1943 г. вооружение «Красина» выглядело следующим образом: 6 – 76,2/50-мм (американские) и 7 – 20-мм («Эрликон») орудий 6 – 12,7-мм пулемётов («Браунинг»); 6 – 7,62 пулемётов. На ледоколе стояли следующие средства радиосвязи: передатчики «КП-8010-А», «КП-8019-Д-А», «С100-Ам», приёмники «С-22-Р». «АР 8503», «АР8505». Военная команда ледокола насчитывала 68 человек.

В период войны Северный морской театр остро нуждался в ледоколах. Уже 29 июня 1942 г. ВВС Северного флота получили приказ обеспечить проводку «Иосифа Сталина», «Ленина» и «Красина» из Архангельска в Арктику. Но первый выход состоялся ровно через месяц, после завершения работ по вооружению и модернизации. 29 июля конвой в составе ледоколов «Иосиф Сталин», «Красин», «Ленин», «Монткальм» в сопровождении эсминцев «Куйбышев» и «Урицкий», английских корветов «Ла Малвин», «Лотес», «Дианелла» и английских же тральщиков «Брэмбл», «Сигалл» и «Хэзгард» вышел с Северодвинского рейда в Арктику. 2 августа ледоколы вместе с танкером «Хоупмант» прибыли в пролив Югорский Шар. От острова Колгуев британские корабли эскорта возвратились в Архангельск. 4 августа ледокольный отряд прибыл на остров Диксон.

26 августа караван из девяти судов под проводкой «Красина» и «Ленина» прошёл мыс Челюскин. 30 августа «Красин» вышел на помощь транспорту «Беломорканал», имевшему повреждения и находившемуся в 65 милях от мыса Челюскина. 18 сентября «Красин» начал проводку из бухты Тикси кораблей ЭОН-18 – лидера «Баку» и эсминцев «Разумный» и «Разъярённый», следовавших из Владивостока на усиление



Северного флота. 20 сентября «Красин» повернул обратно, так как впереди по курсу льды встречались редко. 25 сентября начальник Главного морского штаба приказал направить «Красин» вместе с тремя ледоколами и рядом транспортов в Архангельск. 21 октября ледоколы «Красин» и «Микоян», следовавшие в Енисейский залив, прибыли в бухту Диксон. 3 ноября эти же ледоколы находились в 45 милях на норд-вест от острова Белый, занимаясь проводкой конвоя в составе двух тральщиков и семи транспортов. 7 ноября «Красин» вместе с СКР «Литке» и «Дежнев», минным заградителем «Мурман» и ледоколами «Ленин» и «Микоян» пришли из Карского моря в бухту Варнека. 20 – 4 декабря «Красин» совместно с другими ледоколами участвовал в масштабной операции по выводу ледоколов и транспортов из Карского моря. 17 декабря «Красин» совместно с портовым буксиром № 6 вывел транспорта «Метта» и «Сакко», входившие в состав конвоя, следующего в Исландию, в район острова Мудьюг.

Во второй половине июня 1943 г. в Арктику двумя конвоями (БА-4 и БА-7) были выведены ледоколы «Микоян», «Красин», «Каганович», «Монткальм» и ледорез

«Литке». В их сопровождении участвовали лидер «Баку», эсминцы «Урицкий», «В. Куйбышев», «Гремящий». «Грозный», сторожевики СКР-28 и СКР-30, минный заградитель «Юшар» и английский тральщик «Бритомарт».

Осенью 1943 г. «Красин», как и ряд других ледоколов, передали в состав Тихоокеанского флота (это произошло 21 октября 1943 г.). Прибыв во Владивосток, он завершил своё кругосветное плавание, продлившееся 885 суток. 16 участников перехода были отмечены боевыми наградами. В навигацию 1943 – 1944 гг. (зима – весна) «Красин» совместно с ледоколом «Микоян» работал в проливе Лаперуза на проводке судов в Советскую Гавань, бухты Нагаево и Ванино. Всего ими было проведено 367 транспортных судов. В 1944 г. «Красин» работал в Охотском море, участвуя в спасении пароходов «Белоруссия», «Маньч» и «Мста». Напряжённая работа в течение многих лет, естественно, сказалась на состоянии судна, нуждавшегося в ремонте, который был проведён дважды – на Дальзаводе во Владивостоке, а затем в США. В сентябре 1945 г. «Красин» был разоружён во Владивостоке.

В послевоенный период «Красин» продолжил работу в Восточном секторе Арктики. Осенью 1946 г. он остался обеспечивать суда западных пароходств, не успевшие разгрузиться в Нордвике и Тикси. Весной 1947 г. ледокол прошёл ремонт в Мурманске, затем перешёл в бухту Провидения, а оттуда – во Владивосток. В 1954 г. «Красин» был передан в состав Мурманского государственного арктического пароходства (с мая 1964 г. – Управления арктического ледокольного флота Севморпути, а с января 1967 г. – Мурманского морского пароходства).

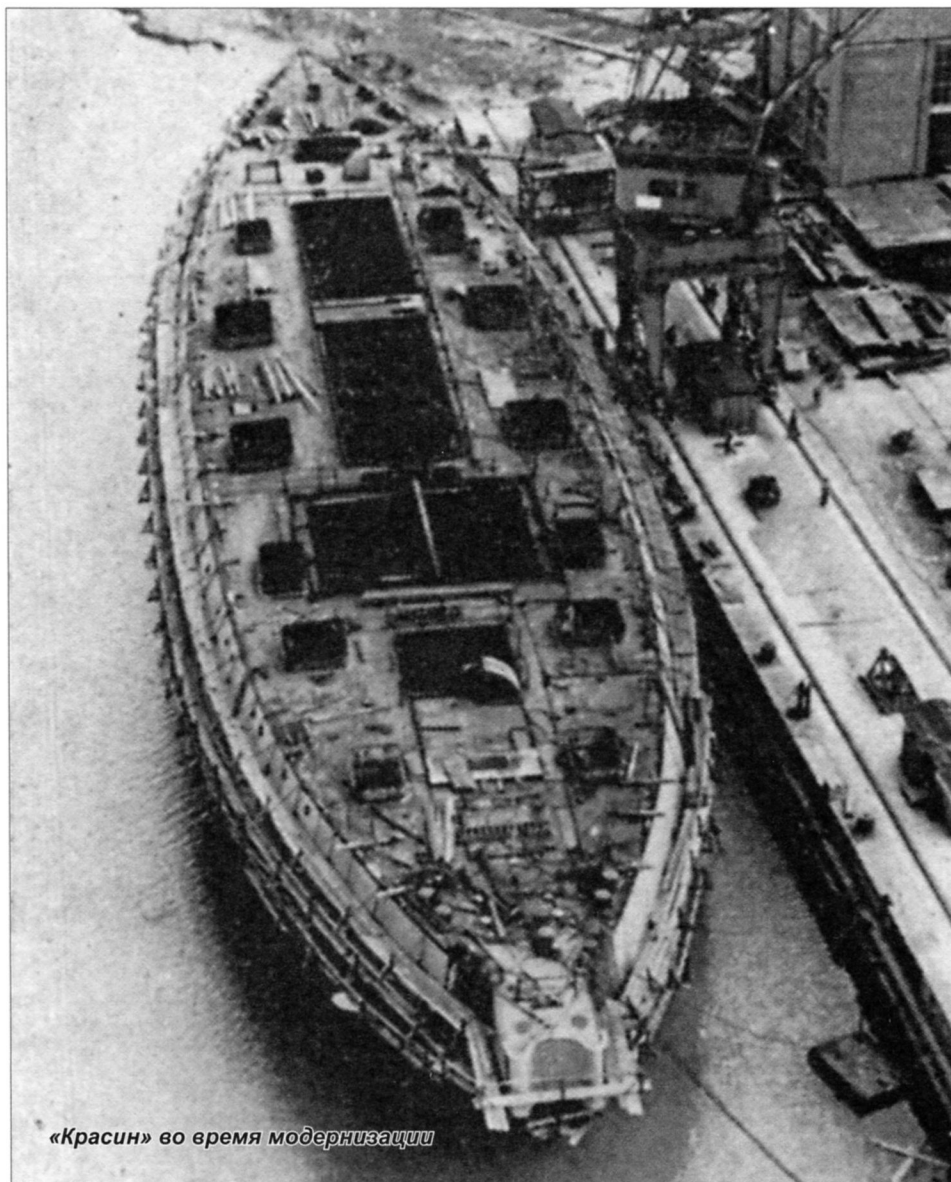
### КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

В послевоенный период остро встал вопрос об обеспечении как Северного морского пути, так и портов Советского Союза ледоколами. Большая их часть представляла собой суда дореволюционной постройки, также в эксплуатации находились трофейные и полученные по ленд-лизу ледоколы. На заседании Технического совета Министерства морского флота СССР 12 августа 1958 г., посвящённом обсуждению портового ледокола проекта 97, исполняющий обязанности начальника Управления по заказам и наблюдению за строительством флота А. Загю заявил: «...даже за ближайшие 10 лет не будет создан по численности такой ледокольный флот, который был до революции в России». В силу этих обстоятельств было принято решение о модернизации и капитальном ремонте ледокола «Красин».

Работу по ремонту корпуса поручили Адмиралтейскому заводу в Ленинграде. Клёпанный корпус «Красина» имел особенность – его носовая оконечность состояла из двойной обшивки, каждая толщиной 16 мм, прикреплённой друг к другу и к носовым шпангоутам-швеллерам. Проект модернизации разработало ЦКБ-57, предложив заменить только носовую оконечность, которая выполнялась из новых деталей (листов и набора) и оставалась клёпаной и двухслойной. Работу выполнял цех № 8. По инициативе начальника Бюро технической помощи М.К. Глозмана и ряда других специалистов было предложено носовую оконечность выполнить однослойной из стали СХЛ-4 толщиной 30 – 32 мм, а весь остальной корпус не переклёпывать, а обварить головки заклёпок. Технический совет по сварке Министерства судостроительной промышленности во главе с академиком Ю.А. Шиманским поддержал предложение, которое также одобрил Морской регистр. В результате «Красин» получил новую носовую обшивку корпуса, в хорошем состоянии сохранившуюся до наших дней. Кроме того, это принесло экономический эффект в 100 миллионов рублей (в ценах того времени).

После окончания ремонта корпуса «Красин» перешёл в ГДР, где на заводе («народном предприятии») «Матиас Тизен Верфт» планировалась его полная модернизация с заменой главной энергетической установки. Перед этим он прошёл доковый осмотр в Либапе.

Интересные воспоминания о модернизации, изменениях её концепции и решениях,



«Красин» во время модернизации

После вступления в строй нового «Красина», заслуженный пароход переименовали в «Леонид Красин»



принимавшихся при этом, оставил прославленный полярный капитан Ю.С. Кучиев, занимавший в тот период должность старпома ледокола. «Были выявлены запредельный износ корпусных конструкций, особенно в пиках, в междудонных танках и в угольных бункерах, аварийное состояние верхней и всех промежуточных палуб. Необходимо было менять раму ахтерштевня с выкружками валов, предстояло отремонтировать раму форштевня. Практически предстояло строить новый корпус ледокола в условиях экстремально трудоёмкой технологии:

Ледокол своим ходом следует в Висмар, где расширяются палубы, демонтируются рубка и дымовые трубы с шахтами, снимаются главные и вспомогательные механизмы для ремонта в цехах.

Временно закрывается верхняя палуба и ледокол буксируется в Кронштадт.

По окончании доковых работ меняются паровые котлы, временно закрывается верхняя палуба и ледокол на буксире возвращается в Висмар.

При утверждении технического задания на ремонт ледокола бывший в ту пору заместитель министра Морского Флота адмирал флота Советского Союза Иван Степанович Исаков настоятельно требовал сохранить ледоколу первоначальный облик! Все дальнейшие события, свидетелем и соучастником которых оказался сам, во многом опрокинули первоначальные планы.

Приход легендарного ледокола «Красин» на ремонт в Висмар был воспринят в ГДР с особым энтузиазмом: благодарные немцы хорошо знали о выдающей роли ледокола не только в спасении оказавшихся в беде членов экспедиции на дирижабле «Италия», но и в оказании помощи терпевшему бедствие германскому лайнеру «Монте-Сервантес» с туристами у берегов Шпицбергена. Как нам рассказывали сотрудники Торгпредства СССР в Берлине, руководитель ГДР Вальтер Ульбрихт высказал В.М. Молотову недоумение по поводу того, что, наряду с созданием в

СССР первого в мире атомного ледокола «Ленин» ледокол «Красин» остаётся на угольном топливе с рутинным и изнурительным трудом кочегаров?!

Вскоре последовала команда о переводе ледокола «Красин» на мазут! А это значило, во-первых, обеспечить непроницаемость топливных танков в клёпаном корпусе да ещё при 2-х слойной обшивке ледового пояса, поскольку сварка конструкций полностью исключалась: по заключению известного специалиста по строительной механике академика Ю.А. Шеманского, сталь «4-с», выделяемая для ремонта ледокола «Красин», признавалась несвариваемой по требованиям ударной вязкости при температуре минус 40°C. Впоследствии, однако, выяснилась ошибочность этого заключения, но «поезд уже ушёл».

Корпус ледокола при новой стабильной мощности силовой установки, превышающей построечную, потёк после первой же встречи со льдом, и потому большая часть из 90 тысяч заклёпок чеканилась и обваривалась! В связи с установкой новых 4-х водотрубных котлов типа «Марине Вагнер» нужно было найти применение 10-ти огнетрубным 3-х топочным котлам, приобретённым через подставные фирмы (стратегическое оборудование!) в Бельгии за крупную валютную сумму. А в эпоху развития дизельного флота эта проблема оказалась почти тупиковой.

Случилось так, что и главные машины, демонтированные для ремонта, были забракованы, ибо по своим параметрам не соответствовали повышенной паропроводительности новых котлов. Новые машины, неосмотрительно приобретённые нашими внешнеторговцами, а не сдаточной фирмой «Матиас-Тезен», также пришлось переоборудовать из обычных открытого типа в картерные!!! А эта процедура стоила дополнительного целого года простоя на ином фирме за счёт заказчика?! И, наконец, кульминация многострадальной модернизации: новые котлы с автоматикой «Аскания» позволили конструкторам

ликвидировать две громоздкие дымовые трубы, заменив их одним дымоходом обтекаемой формы, хорошо вписавшимся в сильно развитую надстройку современного типа, в которой разместилась рулевая рубка, каюты старшего командного состава и кают-компания. А в результате до неузнаваемости изменился экстерьер ледокола. К тому же многоместные кубрики команды заменены каютами.

И что же осталось от знаменитого ледокола «Красин»?

Уверенно отвечаю:

1. формы прочного корпуса;
2. четырнадцать листов наружной обшивки;
3. отремонтированная рама форштевня;
4. Орден Трудового Красного Знамени нового образца».

В итоге, в ходе ремонта от прежнего «Святогора» – «Красина» остался корпус. Планировка внутренних помещений была полностью изменена, так же, как и внешний вид судна. Появилась новая надстройка с закрытым просторным мостиком, одна дымовая труба вместо двух, вертолётная площадка, вырез в корме для буксировки судов. Электропитание осуществлялось от трёх турбогенераторов мощностью по 300 кВт. Обновилось радионавигационное оборудование. После ремонта на ледоколе были предусмотрены жилые помещения на 112 членов экипажа и 48 мест для научного состава и практикантов (64 каюты были выполнены одноместными), кают-компания на 32 человека, библиотека, музыкальный и курительный салоны, спортзал, сауна, бассейн, медблок с лазаретом и операционной.

В 1957 г. западногерманская фирма «Шлейкер Верфт» завершила выполнение заказа на три паровые машины тройного расширения (общая проектная индикаторная мощность – 11 400 л. с.). На заводе «Матиас Тизен» были изготовлены шесть водотрубных паровых котлов, отапливающихся мазутом.

4 июля 1960 г. обновлённый ледокол отправился в Мурманск.

## В АРКТИКЕ В 1960 – 1988 ГГ.

В навигацию 1960 г. первый караван был проведён через пролив Вилькицкого «Красиным» и ледоколом «Москва» 19 июля (обычный срок прохождения – середина августа).

В навигацию следующего года эти же ледоколы за двое суток пробили мощные трёхметровые льды Таймырского массива и вывели теплоходы «Лена» и «Индигирка» с грузами на восток, в море Лаптевых также в середине июля. 250 миль во льдах караван прошёл со средней скоростью 8,2 узла. Навигация 1961 г. оказалась рекордной по срокам её начала и завершения.

В летнюю навигацию 1963 г., отличившуюся особо тяжёлыми ледовыми условиями вдоль всей трассы Северного морского пути и, соответственно, очень поздними сроками, «Красин» вместе с другими ледоколами обеспечивал проводку судов в нелёгких условиях, в том числе на коротком буксире по прибрежному маршруту и с риском посадки на мель.



В навигацию 1966 г. «Красин» работал в Западном секторе Арктики. Ледокольную флотилию возглавил «Киев», а в проводке помогали ледоколы, отозванные из Восточного сектора.

В первой половине 1969 г. суда Мурманского пароходства начали работать на новом направлении – Дудинка – Мурманск, обеспечивая завоз грузов для Норильска и вывоз медно-никелевой руды для предприятий цветной металлургии Мурманской области. Теплоход «Акоп Акопян» при проводке во льдах лишился рулевого управления. Помощь оказал экипаж «Красина», усилиями которого смогли изготовить новый румпель и установить его взамен повреждённого. Моряки «Красина» также оказали помощь аварийному теплоходу «Галя Комлева», у которого вышел из строя главный двигатель. В течение четырёх суток специалисты, под руководством старшего механика Л.И. Шайдаюка отремонтировали его, для чего пришлось изготовить в судовых условиях новые подшипники.

В октябре 1971 г. «Красин» вернулся из своей последней арктической навигации, которую он отработал в качестве ледокола. В его биографии наступила новая глава.

В 1972 г. ледокол-ветеран был передан Министерству геологии РСФСР. Его предполагали использовать в качестве базы, обеспечивающей работу буровиков на Шпицбергене. По сути, он должен был заменить собой целый посёлок, строительство которого было затруднительно, как по финансовым соображениям, так и в силу того, что в СССР не было налажено производство сборно-разборных сооружений, пригодных для применения в Арктике. В обосновании проекта было отмечено, что «...вместо строительства подобных посёлков предлагается использование в виде бытовой и производственно-энергетической плавабазы бывшего ледокола «Красин», оснащённость которого даёт возможность обеспечения нормальных бытовых условий персоналу в составе 125 – 130 человек, а его техническая характеристика предопределяет возможность зимовки во льдах у островов, где намечено бурение. В этом случае состав экипажа судна, обеспечивающего его плавание, быт персонала партии, аварийные и погрузо-разгрузочные работы, доставку буровиков к месту работ и при переоборудовании, подача электроэнергии на буровую оцениваются в 55 человек.

Штат бурового, вспомогательного и геолого-геофизического персонала в этом случае определяется в 75 человек, с учётом совмещения профессий».

В 1972 – 1974 г. ледокол был переоборудован на Мурманском морском заводе «Севморпуть» (в/ч 20346). Была установлена дополнительная электростанция мощностью 4 тысячи кВт с соответствующим оборудованием, демонтированы две носовые паровые машины, на место которых установили два трёхфазных турбоэлектрогенератора, перепланированы жилые помещения (с целью увеличения количества мест на 40 человек), произведён ещё ряд работ. Имея лишь одну среднюю (главную машину) мощностью 3800 л.с. и максимальную скорость 9 уз, ледопрото-

дность судна значительно уменьшилась и фактически «Красин» перестал быть ледоколом. В июне 1974 г. энергоплавбаза – научно-исследовательское судно «Красин» признали годным к эксплуатации. Вскоре ему довелось сменить название. После вступления в строй в 1976 г. нового дизель-электрического ледокола «Красин» финской постройки переоборудованное судно переименовали в «Леонид Красин».

В составе Кольской геологоразведочной экспедиции сверхглубокого бурения ПО «Севморгеология», с июня 1974 г. по июнь 1976 г. «Красин» обеспечивал работу буровиков на острове Шпицберген. С октября 1976 г. по ноябрь 1977 г. «Леонид Красин» был базовым судном Арктической нефтегазоразведочной экспедиции треста «Ярославнефтегазразведка», работавшей на Земле Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа). Через год, доставив геологическую экспедицию на остров Хейса, «Леонид Красин» стоял у кромки припая в течение четырёх лет, обеспечивая работу изыскательских партий. Летом 1982 г. ледокол вернулся в Мурманск и встал на ремонт, длившийся несколько лет.

Летом 1988 г. судно совершило два рейса к острову Шпицберген с геофизиками Морской арктической геологоразведочной экспедиции. Во время третьего рейса, в октябре, в районе острова Медвежий ледокол попал в ураган и двое суток дрейфовал на север. Лишь после устранения неисправностей он смог выйти к мысу Нордкап, а затем вернуться в Мурманск.

### БОРЬБА ЗА «КРАСИН»

В 1989 г. в Ленинграде решалась судьба «Красина». Было принято постановление о его выводе из эксплуатации, причём не исключалась сдача его на слом судовладельцем, как это произошло ранее с «Ермаком». Однако 11 августа 1989 г. состоялась передача НИС «Леонид Красин» Морской арктической геологоразведочной экспедиции ПГО «Севморгеология» на баланс Международного фонда истории науки. Фактически это означало, что судно становится кораблём-музеем на плаву.

В декабре 1989 г. «Леонид Красин» совершил экспедицию в Балтийское море по программе Центра экологической безопасности Ленинградского научного центра АН СССР. В 1990 г. последовали три заграничных коммерческих рейса в Балтийское и Северное моря, организованные Международным фондом истории науки и Всероссийским обществом «Знание». В европейских портах на борт судна поднимались и осматривали его многочисленные посетители. Но в течение всего этого времени серьёзные ремонтные работы, давно ставшие необходимыми, не осуществлялись. В начале 1991 г. фонд столкнулся с финансовыми трудностями и уже в мае заключил договор о продаже бывшего ледокола, которому неофициально возвратили наименование «Святогор», совместному предприятию «Техимекс». Фирма собиралась перебраться в США и отдать в бербоут-чартер Внешнеэкономической ассоциации «Меркурий». Передачу ледокола в аренду сроком на 10 лет оформили 16 июля 1991 г.

Теперь угроза списания и сдачи на металлолом стала реальной. 15 сентября последовала попытка увольнения экипажа по ст. 33 п. 1 (ликвидация предприятия). Части уволенной команды предложили поступить на работу в «Техимекс». Требовались в основном специалисты электромеханической части, так как главная энергетическая установка парохода уникальна и сложна в обслуживании. Само судно после докования готовили к переходу сначала в Клайпеду для конвертации (заглушка наружных отверстий корпуса), а затем в США.

На профсоюзном собрании экипаж решил не покидать борт «Святогора», предложение СП «Техимекс» не принимать и воспрепятствовать уходу уникального судна из СССР. Затем члены экипажа обратились к президенту Российской Федерации Б.Н. Ельцину и мэру Санкт-Петербурга А.А. Собчаку. Был организован Комитет защиты «Красина» от попытки его продажи за границу и сохранения как исторической реликвии (осень 1991 г.). Комитет по культуре мэрии Петербурга направил иск в городской суд о правомочности сделки по передаче



Энергоплавбаза «Леонид Красин»  
во время стоянки  
у берега острова Хейса

**«Святогор» в Кронштадте. На некоторое время легендарному ледоколу вернули его первоначальное название**



ледокола. Командир Ленинградской ВМБ В.Е.Селиванов и командир Кронштадтской ВМБ А.И. Мельников предоставили ледоколу место для стоянки в кронштадтской военной гавани Усть-Рогатка. Военные моряки обеспечили пароход топливом, электроэнергией и т.д. Это позволило сохранить довольно хорошее техническое состояние «ветерана».

В итоге вышло постановление Правительства Российской Федерации № 116 от 20 февраля 1992 г.: «Красин» признавался памятником истории государственного значения. 17 апреля того же года Санкт-Петербургский городской суд вынес решение о расторжении сделки об аренде ледокола, а месяц спустя, 16 мая «Красин» был зарегистрирован во Всероссийском реестре музеев. Верховный суд РФ согласился с этим решением. Ледокол остался в России и превратился в государственное предприятие. Распоряжением А.А.Собчака от 30 июля 1992 г. он стал собственностью города.

На основе постановления Совета Министров СССР от 15 августа 1992 г. судно, которому возвратили название «Красин», начало свою работу в качестве музея. Но добиться достойного финансирования, необходимого для сохранения ледокола, не удавалось. Из выделяемых бюджетных средств тихо «умиравшему» «Красину» доставался лишь мизер. В мае 1994 г. его временно перевели на Канонерский завод для получения оценки технического состояния и проведения ремонтных работ.

В 1995 г. на «Красине» открылась первая музейная экспозиция, которая размещалась в помещениях бывшего медицинского блока ледокола и была приурочена к 50-летию Победы в Великой Отечественной войне. В следующем году начался ремонт судна на Канонерском судоремонтном заводе, в ходе которого происходило расширение площадей музейной экспозиции, основательная реконструкция помещений, изготовление специальных стендов. Коллектив ледокола-музея в этот период возглавлял капитан-директор Л.Ю. Бурак.

По завершении ремонта, в мае 1999 г. «Красин» был ошвартован на набережной Лейтенанта Шмидта, напротив Горного института. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10 июля 2001 г. № 527 ледокол уже являлся памятником федерального значения. И вновь, благодаря общественности и неравнодушным людям, стал подниматься вопрос о поисках организации, способной вдохнуть в него новую жизнь, ведь администрация города не была готова выделять требуемые средства на содержание музея на плаву. И тогда на помощь «Красину» пришёл Музей Мирового океана Министерства культуры России, который обладал обширным опытом восстановления и сохранения исторических судов. Благодаря энтузиазму и профессионализму основателя и бессменного директора музея С.Г. Сивковой, после многочисленных переговоров решение о передаче «Красина» на баланс Музея Мирового океана было принято 10 февраля 2004 г.

### ЛЕДОКОЛ-МУЗЕЙ

Ледокол-музей «Красин» следует отнести к классу комплексных морских музеев. Это корабли и суда, представляющие историческую ценность и являющиеся объектами показа и своеобразной экспозицией, на которых размещена экспозиция.

После включения ледокола «Красин» в состав Музея Мирового океана была разработана концепция комплектования фондов, определены направления собирательской работы и основные источники пополнения коллекций. Началась и ведётся планомерная работа с ветеранскими организациями, антикварными магазинами, непосредственными участниками дальних плаваний и их наследниками. На судне хранится уникальная коллекция личных вещей и документов участников походов «Красина», среди которых наибольший интерес представляют вещи членов экспедиции по спасению Умберто Нобиле и капитанов ледокола. Также значительную ценность представляют судовые журна-

лы, рейсовые донесения и т.д. В музее складывается коллекция редких фотографий и изображений ледокола и участников навигаций и экспедиций. Помимо материалов, так или иначе связанных с работой ледокола, в фондах музея формируется коллекция фарфора полярной тематики, собирается живопись (портреты известных полярников и капитанов, работы художников-маринистов Петербурга), собираются личные вещи и документы участников полярных конвоев.

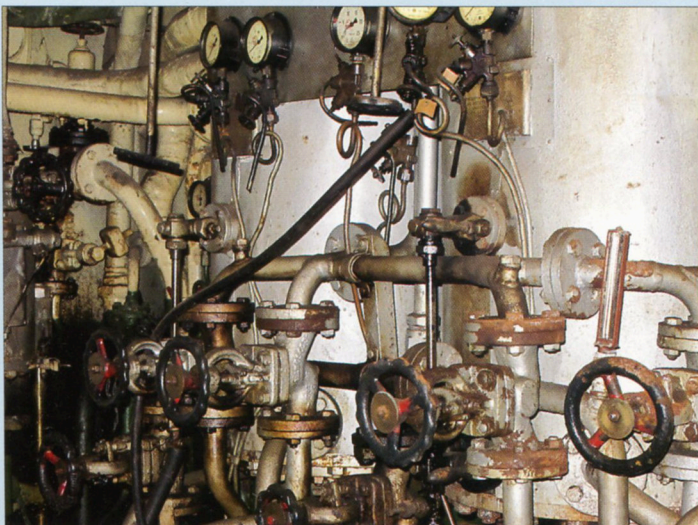
Регулярно пополняются коллекции штурманских и навигационных приборов, собрания полярной филателии, филокартии и фалеристики. В филателистической коллекции представлены марки и художественные конверты на полярные сюжеты, оттиски почтовых штемпелей ледоколов, авторские благотворительные конверты. В 2011 г. в музей поступила часть обширной фалеристической коллекции Э.Л. Петрова (в 1960 – 1970-е гг. – главный конструктор ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова), включающее 286 значков, связанных с историей отечественного ледокольного флота. Формируется собрание полярной нумизматики, включающее памятные монеты, сюжеты которых связаны с освоением Севера, ледокольным флотом, животным миром Арктики.

Среди уникальных экспонатов музея следует выделить фрагмент дирижабля «Италия», фотоальбом заместителя начальника экспедиции по спасению Нобиле Пауля Ораса, датируемый 1928 г., рейсовые донесения капитана М.Г. Маркова времён Великой Отечественной войны, пианино с ледокола «Ермак». В 2011 г. в музей была передана часть лопасти винта самолёта Б.Г. Чухновского, хранившаяся в семье Ф. Цаппи – одного из спасённых ледоколом «Красин» участников экспедиции У. Нобиле.

В архиве музея хранится объёмный комплекс технической документации ледокола «Красин», большую часть которого составляют немецкие чертежи судна периода его реконструкции (1954 – 1960 гг.).

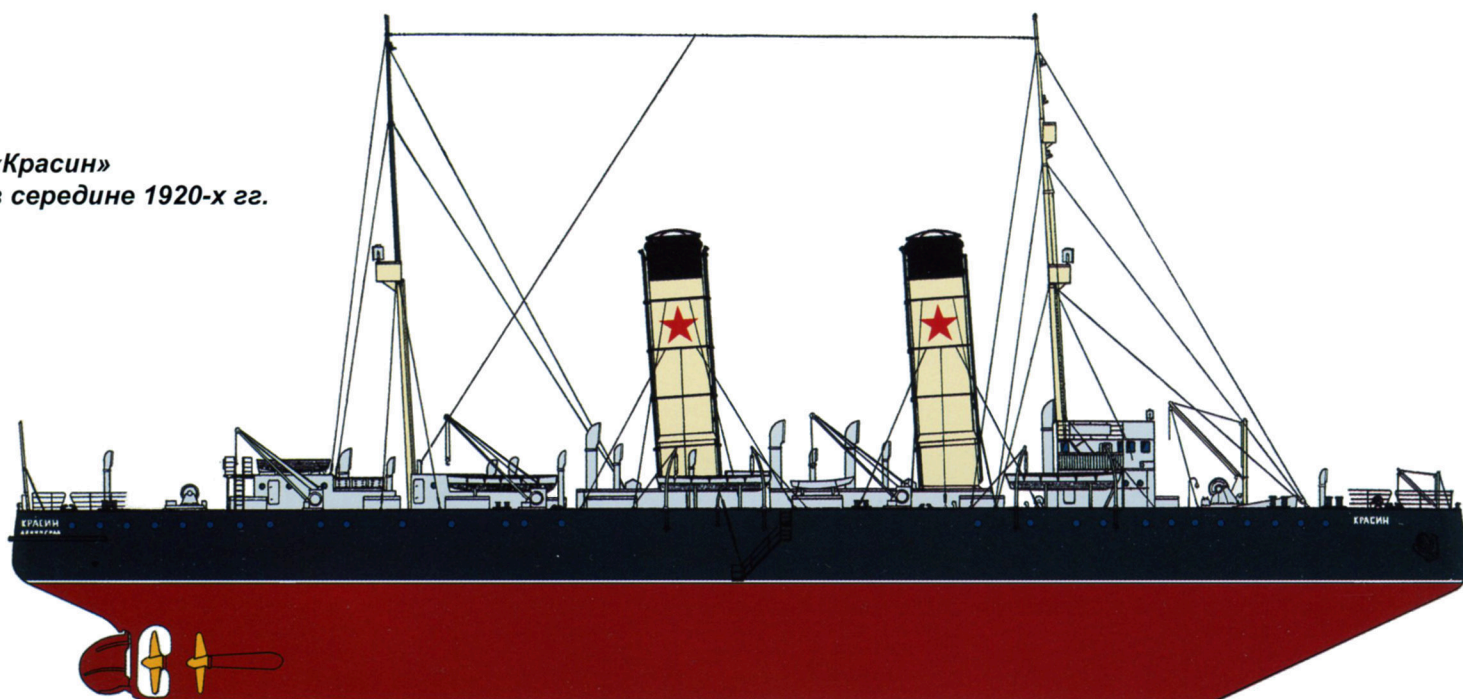


# Ледокол-музей «Красин»

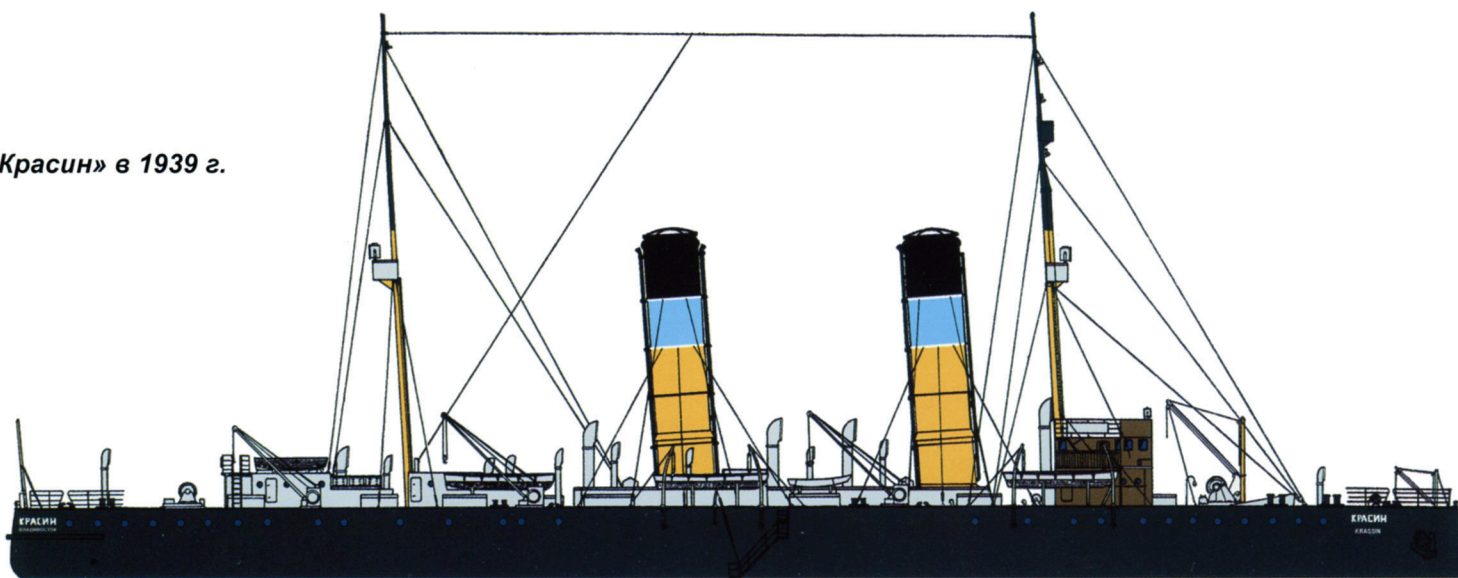




«Красин»  
в середине 1920-х гг.



«Красин» в 1939 г.



«Красин» после модернизации,  
1960-е гг.

