



Никита Кузнецов

**Отечественные морские ледоколы.
От «Ермака» до «50 лет победы»**

«Паулсен»

2014

Кузнецов Н. А.

Отечественные морские ледоколы. От «Ермака» до «50 лет победы»
/ Н. А. Кузнецов — «Паулсен», 2014 — (Библиотека полярных исследований)

ISBN 978-5-457-65569-0

1834 г. в Балтиморе (США) построен деревянный колесный ледокол «Ассистенс». 1864 г. кронштадтский купец М. О. Бритнев переоборудовал для ледового плавания буксирный пароход «Пайлот». 1899 г. спущен на воду первый в мире линейный ледокол «Ермак». 1928 г. состоялась экспедиция на ледоколе «Красин» по спасению членов экипажа дирижабля «Италия». 1937 г. спущен на воду ледокол «Иосиф Сталин». 1957 г. спущен на воду первый в мире атомный ледокол «Ленин». 1977 г. атомный ледокол «Арктика» достиг Северного полюса. 2013 г. на петербургском Балтийском заводе заложили первый из трех атомных двухосадочных ледоколов нового поколения.

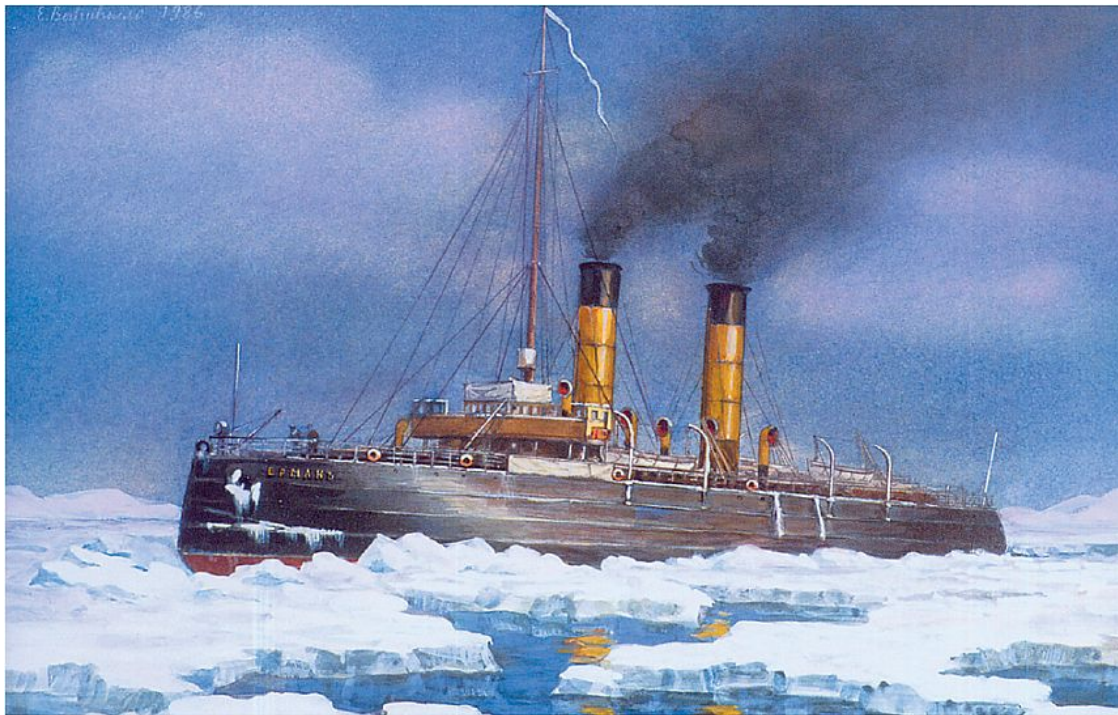
ISBN 978-5-457-65569-0

© Кузнецов Н. А., 2014
© Паулсен, 2014

Содержание

«Ермак» – «дедушка» ледокольного флота	8
Конец ознакомительного фрагмента.	14

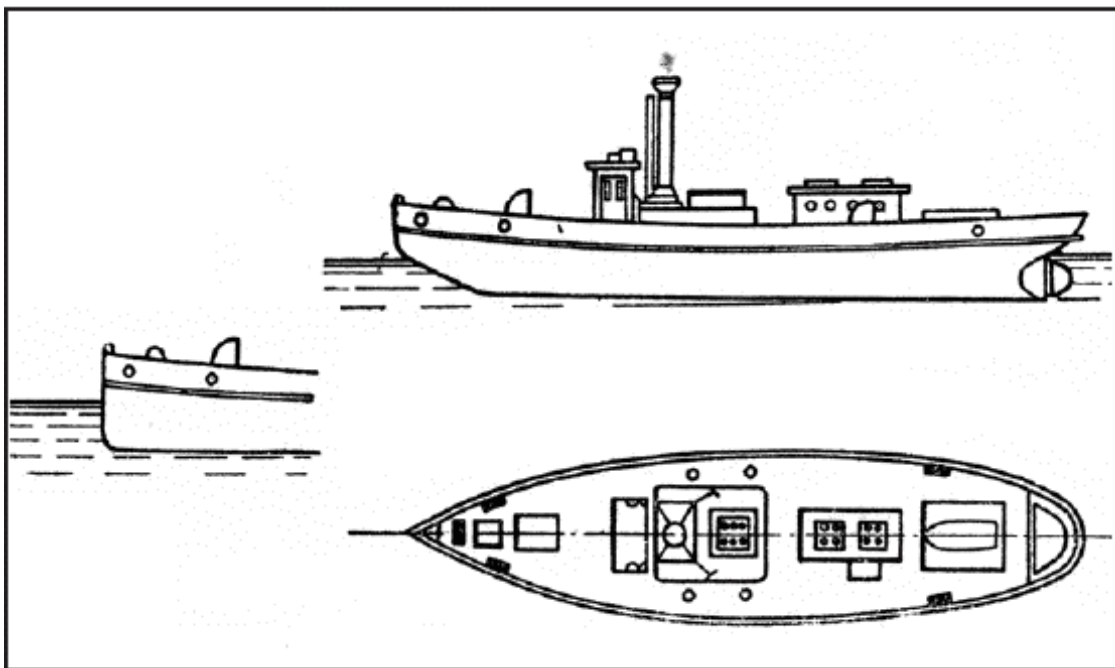
Никита Анатольевич Кузнецов Отечественные морские ледоколы от «Ермака» до «50 лет Победы»



Е. В. Войшвилло, Б. М. Стародубцев. «Ледокол „Ермак“» (1986 г.). Из собрания Музея Мирового океана

Ледокол – судно вспомогательного флота, основной задачей которого является искусственное поддержание навигации в зимнее время либо ее продление на возможно больший срок путем прокладывания во льдах судоходных каналов, освобождения судов из льда и проводки их в плавающих льдах и по проложенному каналу.

В общих чертах классификация ледоколов по району плавания выглядит следующим образом: речные и озерные ледоколы; портовые ледоколы и ледокольные буксиры; морские ледоколы, работающие в южных замерзающих районах, а также в Финском, Рижском заливах и в Белом море; арктические линейные ледоколы, предназначенные для проводки судов во льдах на значительные расстояния.

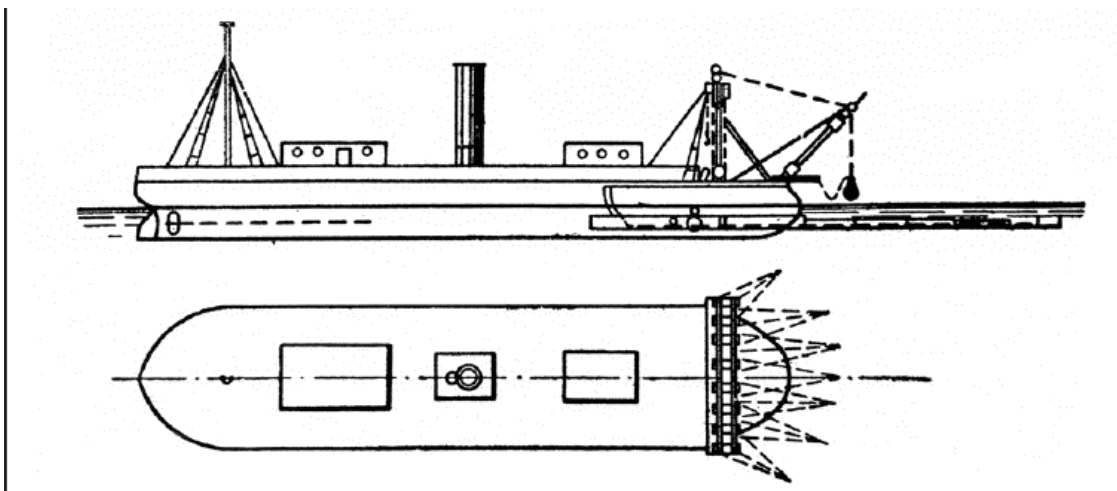


Предполагаемый вид ледокольного буксира «Пайлот»

Первые суда, задачей которых стала именно борьба со льдами, появились в Америке: в 1834 г. в Балтиморе был построен деревянный колесный ледокол «Ассистенс», ломавший лед толщиной 0,3 м и более. С 1871 г. ледоколы обеспечивали зимнее судоходство в Гамбурге. Активно строили их и другие европейские страны (в 1871–1892 гг. в Западной Европе вошли в строй 35 ледоколов).

Естественно, что не оставалась в стороне и Россия. Первые попытки ледовой проводки судов предпринимались еще в петровскую эпоху. В 1710 г. при осаде Выборга в качестве «ледокола» использовался 24-пушечный корабль «Думкрат»: лед разбивали, бросая с корабля небольшую пушку. Подобным же образом пытались использовать на Балтике и канонерскую лодку «Опыт» в 1866 г. (только вместо пушки применяли гирю).

В 1864 г. кронштадтский купец М. О. Бритнев переоборудовал для ледового плавания буксирный пароход «Пайлот», подрезав его носовую часть таким образом, что он мог взбираться на лед и затем ломать его тяжестью корпуса. Но никаких достоверных данных (в том числе чертежей и изображений) о «Пайлоте» не сохранилось. В 1868 г. Бритнев построил ледокольные буксиры «Бой» и «Буй».



Канонерская лодка «Опыт», оборудованная для борьбы со льдами

Начиная с 1860-х годов на различных иностранных верфях (английских, шведских, немецких) было заказано и построено несколько десятков портовых ледоколов и ледокольных буксиров для Балтики и Черного моря; на Енисее успешно работал ледокольный буксир «Иоанн Кронштадтский». Но все они выполняли лишь вспомогательные функции – обеспечивали навигацию в пределах портов. В связи с активизацией полярных исследований борьбой за покорение Северного полюса и увеличением коммерческого оборота портов России, в том числе замерзающих, возникла идея постройки судна, способного проникать в глубь арктических льдов.

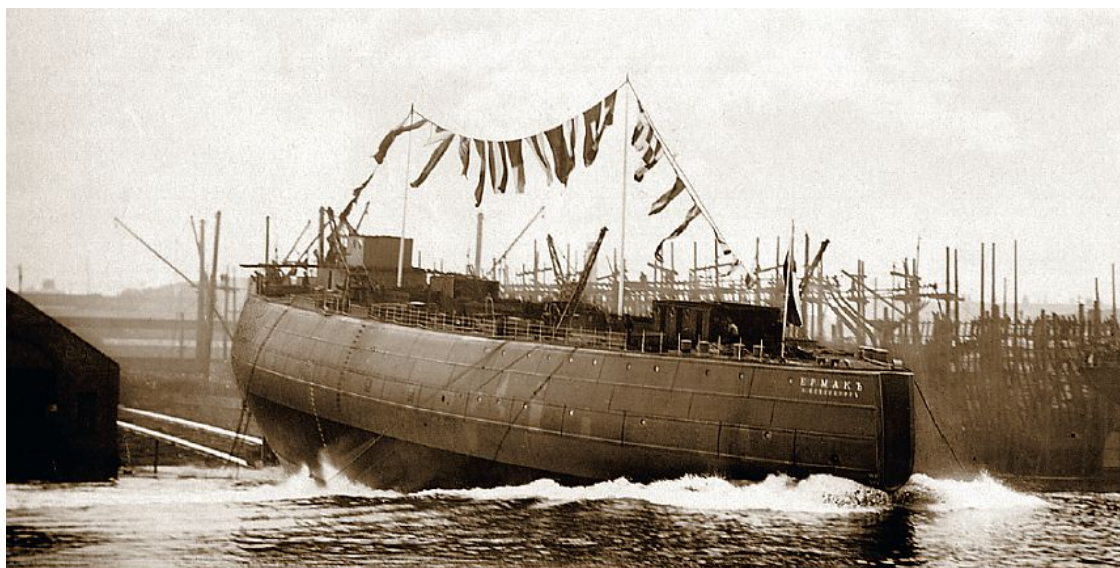
«Ермак» – «дедушка» ледокольного флота

Мысль о создании мощного ледокола выдающийся деятель Российского флота адмирал С. О. Макаров высказал зимой 1892 г. именно в связи с проблемой достижения Северного полюса. Но реальным осуществлением проекта он занялся лишь спустя пять лет. В октябре-ноябре 1897 г. была создана комиссия для разработки спецификации будущего ледокола, в работе которой принимали участие Д. И. Менделеев, а также ряд инженеров и кораблестроителей. Вскоре состоялся конкурс, в котором участвовали три фирмы: «Бурмейстер и Вайн» (Дания), «В. Г. Армстронг, Витворт и К^о» (Великобритания) и «Пиллау» (Германия). Наиболее выгодные условия предложила фирма Армстронга, поэтому выбор пал именно на нее.



Вице-адмирал С. О. Макаров – создатель ледокола «Ермак»

Постройка ледокола шла ускоренными темпами. 4 февраля 1899 г. судно было готово к сдаче, а уже ровно через месяц «Ермак» вошел в гавань Кронштадта. Ледокол спокойно преодолевал лед толщиной 0,6–0,9 м.



Торжественный спуск «Ермака» на воду, 1898 г.

Основные технические данные «Ермака»: длина 97,5 м, ширина 21,64 м, осадка 8,55 м; водоизмещение 8730 т; мощность паровой машины 6950 л. с.; скорость (здесь и далее указана скорость на чистой воде) 14 узлов; ледопроемность 0,8–1,6 м; экипаж (в разные периоды службы) 102–150 человек.

За первые десять лет работы на Балтике «Ермак» провел во льдах более 618 судов. В 1900 г. ледокол принял участие в спасении броненосца береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин», который 13 ноября 1899 г. из-за навигационной ошибки выскочил на отмель у юго-восточного берега острова Гогланд. В апреле 1900 г. «Ермаку» удалось стащить броненосец с каменной гряды и благополучно привести в порт.

Вскоре состоялись и первые научные экспедиции, организованные С. О. Макаровым. Первое плавание продолжалось с 29 мая по 14 июня 1900 г. В районе южной оконечности Шпицбергена в корпусе обнаружилась течь, и ледоколу пришлось вернуться обратно в Ньюкасл для ремонта. Но повреждения корпуса были незначительными, и в целом экспедиция оказалась достаточно результативной. Второе плавание началось 14 июля, а закончилось 16 августа того же года. Маршрут его также проходил в районе Шпицбергена. Еще один поход состоялся в период с 16 мая по 1 сентября 1901 г. Льды в районе северной части Новой Земли оказались непроходимыми для «Ермака». Тем не менее удалось достигнуть немалых успехов: были сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства, собрано большое количество материалов по гляциологии, проведены глубоководные и магнитные исследования.

Но это плавание поставило точку в полярных экспедициях «Ермака» на последующие 33 года. В октябре ледокол был передан в ведение Комитета по портовым делам и занимался обслуживанием торговых портов Балтики.



Р. К. Фельман – командир «Ермака» в 1903–1917 гг. Публикуется впервые

В феврале 1918 г. в связи с приближением к Ревелю германских войск началась эвакуация кораблей Балтийского флота в Кронштадт. Эта операция прошла успешно именно благодаря «Ермаку». Во время «Ледового похода», продолжавшегося с 12 марта по 22 апреля, было выведено 236 кораблей и судов, в том числе шесть линкоров и пять крейсеров.

Вплоть до 1934 г. ледокол обеспечивал навигацию во льдах на Балтийском море. В 1934 г. впервые, начиная с 1901 г., «Ермак» вышел на штурм арктических льдов. Следующие пять лет работа ледокола строилась по следующей схеме: в течение года он работал в Арктике, а в конце навигации возвращался в Ленинград и занимался проводкой судов на Балтике.

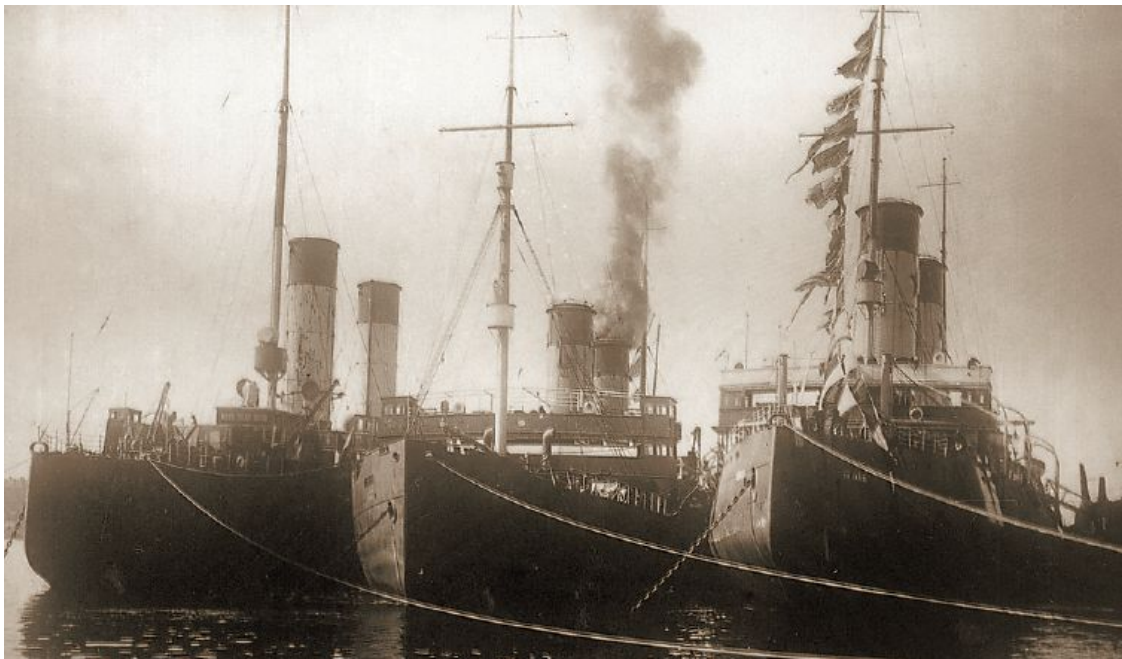
В 1938 г. ледокол участвовал в эвакуации полярников станции «Северный полюс-1». На «Ермак» перешли спасенные ледоколом «Таймыр» зимовщики (И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель и Е. К. Федоров), было перегружено снаряжение станции. В декабре 1939 г., совершив переход через зону боевых действий, ледокол перешел из Мурманска в Лиенау, а затем – в Ленинград. На Балтике ему предстояло трудиться и воевать до 1947 г.



Ледокол «Ермак» подходит к причалу Ленинградского торгового порта с полярниками станции «Северный полюс-1» на борту, 1938 г.

Когда 30 ноября 1939 г. началась «Зимняя» (советско-финская) война, «Ермак» продолжал освобождать из льда как торговые суда, так и боевые корабли. На ледоколе было установлено зенитное вооружение. Неоднократно силами своих средств ПВО судну приходилось отражать воздушные атаки противника.

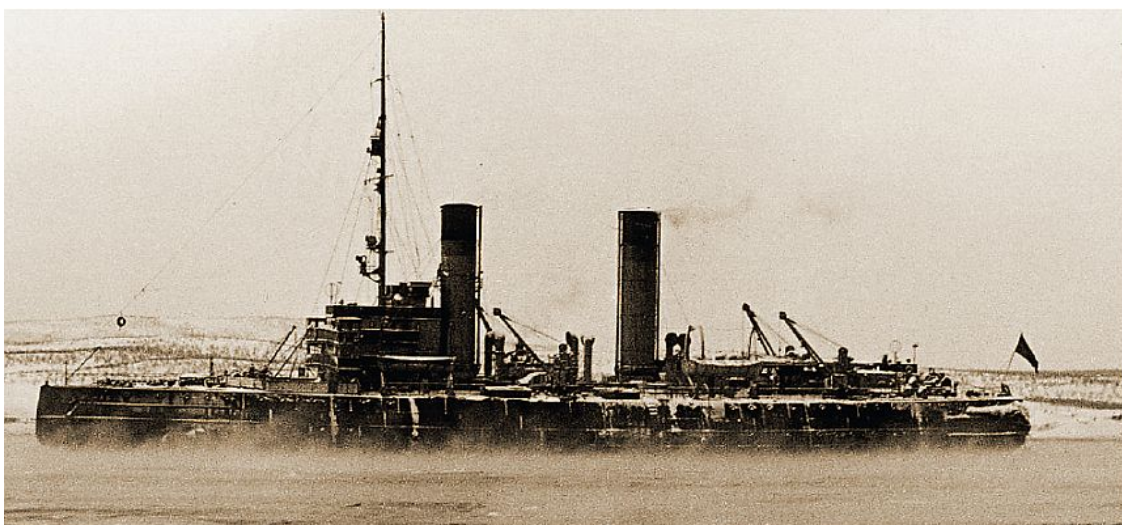
1941 год «Ермак» встретил, находясь на ремонте в Ленинградском порту. 27 июня 1941 г. ледокол был передан краснознаменному Балтийскому флоту вместе с экипажем и всем имуществом. На ледоколе вновь было установлено артиллерийское вооружение. В ноябре судно направилось на обеспечение ледовой проводки судов между Ленинградом и Кронштадтом. За ноябрь и декабрь он сделал 16 рейсов, причем некоторые были связаны с немалой опасностью (так, 8 декабря в районе Петергофа «Ермак» подорвался на mine, получил значительные повреждения, но остался в строю). Всего за первую военную навигацию «Ермак» осуществил проводку 89 судов (по другим данным 74). Начиная с января 1942 г., из-за отсутствия угля «Ермак» почти два с половиной года простоял без движения. Эксплуатация ледокола стала возможной лишь в 1944 г., после снятия блокады Ленинграда. 6 ноября 1944 г. «Ермак» был выведен из состава военно-морского флота. С возвращением экипажа (большая часть которого ушла воевать на сухопутный фронт) в декабре началась его очередная ледовая навигация.



Легенды отечественного арктического флота: ледоколы «Ермак», «Красин» и «Ленин» на Неве, 1920-е годы

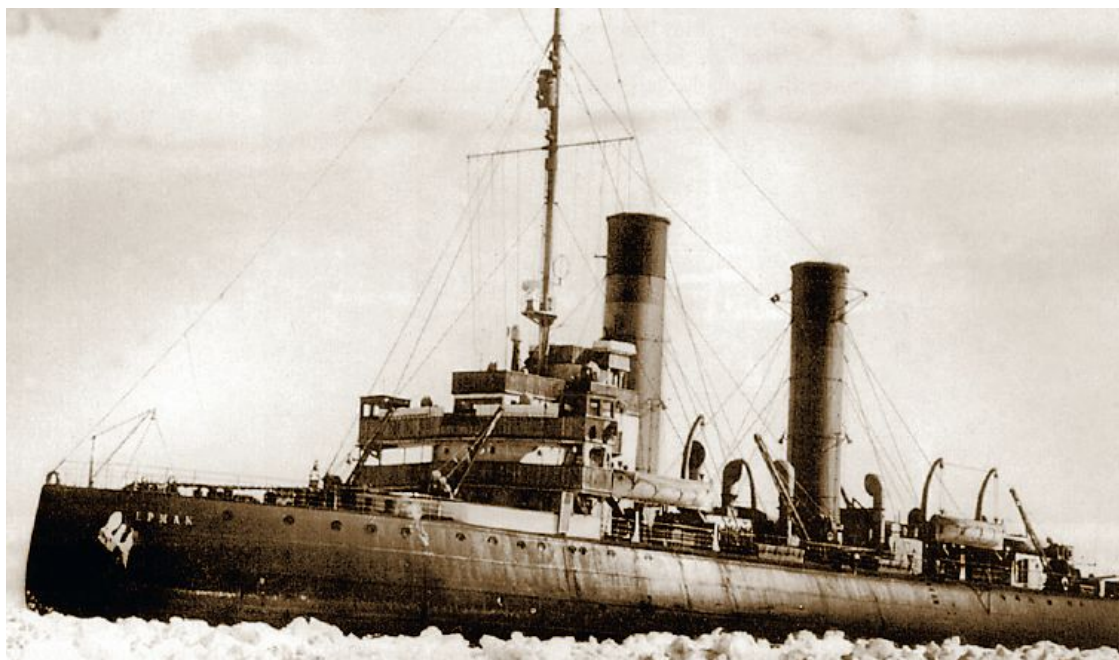
В 1947 г. «Ермак» впервые после войны вышел в Арктику, где вместе с ледоколом «Северный полюс» занимался проводкой караванов в Карском море. В 1948–1950 гг. ледокол стоял на ремонте в порту Антверпен.

В 1949 г. ледокол-ветеран наградили орденом Ленина. 28 июля 1950 г. «Ермак» возвратился в Мурманск. Теперь он был приписан к Мурманскому торговому порту и находился в ведении Архангельского (с 1953 г. – Мурманского) морского арктического пароходства. В 1953–1954 гг. на ледоколе была установлена новейшая радиоаппаратура, радиолокатор, радиопеленгатор. В это же время на нем был испытан один из первых образцов вертолета Ми-1. В 1954–1955 гг. «Ермак» был флагманом ледокольного флота в западном секторе Арктики (он оставался единственным линейным ледоколом в этом регионе). Ледокол выполнял самые разные задачи: осуществлял проводку судов, освобождение затертых льдами, терпящих бедствия судов, помогал геологическим партиям, отрезанным от большой земли.



Ледокол «Ермак» в Арктике, 1950-е годы

К началу 1960-х годов стало ясно, что в связи со значительным возрастом судна, а также с вступлением в строй атомного ледокола «Ленин» и новых дизель-электрических ледоколов дальнейшая эксплуатация «Ермака» становится невыгодной. В конце 1962 г. он совершил свой последний рейс в Арктику, из которого вернулся в Мурманск в сопровождении атомного ледокола «Ленин». «Ермаку» была организована торжественная встреча. Он прошел вдоль строя боевых кораблей, которые приветствовали его скрещенными лучами прожекторов.



«Ермак» у острова Диксон, 1961 г.

В правительство и Министерство морского флота шли многочисленные письма моряков и полярников (в том числе И. Д. Папанина) с предложениями о превращении «Ермака» в корабль-памятник. Дискуссия по этому поводу состоялась и на страницах различных газет, начиная с «Правды». Наконец 12 декабря 1963 г. был подписан приказ министра морского флота № 245 о безвозмездной передаче «Ермака» Мурманскому высшему мореходному училищу. Но против этого, казалось бы, вполне логичного решения выступили чиновники из Минморфлота во главе с заместителем министра А. С. Колесниченко (именно он выступил в одной из газетных дискуссий со словами о том, что «...за судном не числится особых заслуг»). Колесниченко дошел до самых высших инстанций, вплоть до Н. С. Хрущева, и, к сожалению, своего добился: 23 мая 1964 г. был подписан приказ министра морского флота № 107 о списании «Ермака» и отмене предыдущего приказа. За разделку судна «Вторчермет» запросил приблизительно вдвое большую сумму, чем требовалось для ремонта и установки на вечную стоянку ледокола...

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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