

К 100-ЛЕТИЮ ЛЕДОКОЛА «СВЯТОГОР» / «КРАСИН»: ПЕРВЫЕ ГОДЫ

В судьбе легендарного ледокола «Красин» отразилась история России XX – начала XXI века: революции 1917 года и Гражданская война, события Первой и Второй мировых войн, эпоха триумфального освоения Арктики, время научных исследований второй половины XX века, период «перестройки» и гласности, становления новой российской истории. «Красин» был не только ледоколом, ведущим караваны судов, но и воином, исследователем и, наконец, музеем. В отличие от других первых арктических ледоколов, «Красин» сохранился до наших дней, и сегодня он является флагманом флотилии исторических кораблей и судов Музея Мирового океана. В год 100-летия ледокола и 100-летия русских революций 1917 года в данной статье нам хотелось рассказать об основных этапах строительства судна и том, как революционные события и события Первой мировой войны отразились на его судьбе.

Шла Первая мировая война. Постройка ледокола «Святогор» была обусловлена тем, что Белое и Балтийское моря нуждались в специальных ледокольных средствах, как для обслуживания портов, морских крепостей и укрепленных шхерных районов, так и для работ в море. Архангельск с началом Первой мировой войны превратился в крупнейший порт России. Если в 1914 году удалось закупить ледокольные пароходы за границей, то к концу 1915 года такой возможности не было. Специалистами морского и торгового ведомств была разработана программа строительства в Англии морских и портовых ледоколов. 4 января 1916 года (все даты даны по нов. ст.) была утверждена программа «по заказу и приобретению ледокольных и иных плавучих средств для подготовки Белого моря к кампании 1916–1917 гг.». Предполагалось построить ледокол типа «Ермак» с более мощными машинами и ледокол типа «Канада». Тогда же в Англии уполномоченный Морского министерства генерал-лейтенант Ф.Я. Поречкин провел успешные переговоры с представителями английской фирмы «Sir W G Armstrong Whitworth & Co Ltd.» о возможности строительства ледокола типа «Ермак».

14 января 1916 года в Лондон было отправлено по телеграфу предписание о заказе судна. Тогда же градоначальствующий г. Архангельска и района Белого моря вице-адмирал А.П. Угрюмов возбудил вопрос о замене иностранных названий купленных за границей судов и наименовании вновь заказанных ледоколов в честь русских богатырей. Морской министр И.К. Григорович согласился с данным предложением. Так впервые прозвучало будущее название нового ледокола типа «Ермак» — «Святогор», и была установлена новая традиция — называть ледоколы именами былинных героев.

Что считать днем рождения судна? У любого судна есть несколько этапов появления на свет — день закладки, спуска

на воду, проведения швартовых испытаний, подъема флага. 3 февраля 1916 года был заложен первый лист киля «Святогора», через месяц началась установка шпангоутов (закончена 1 мая), а еще через две недели — установка обшивки. 20 июня император Николай II согласился с предложением морского министра И.К. Григоровича о присвоении ледоколу наименования «Святогор». Ледокол должен был быть спущен на воду 17 июля, быть полностью готов к 1 октября 1916 года. Но уже летом стало понятно, что сроки строительства затянутся. Спуск был сначала перенесен на 1 августа, затем на 14-е, успешно состоялся 16 августа. Была назначена новая дата сдачи судна — 28 ноября.

18 августа «Святогор» отбуксировали в порт Мидлсборо для установки котлов и паровых машин, изготовленных на заводе «Ричардсон, Вестгарт и К°». 27 сентября секретным приказом по Флоту и Морскому ведомству № 207 «Святогор» был зачислен в состав флота в класс морских ледоколов, а 14 октября — во 2-й ранг судов флота (приказ № 212). Согласно приказу № 221 от 21 октября, корабль входил в состав Флотилии Северного Ледовитого океана.

19 октября из Архангельска на пароходах «Царь» и «Тамбов» прибыл экипаж судна во главе с командиром старшим лейтенантом К.К. Неупокоевым. Экипажу пришлось разместиться в Ньюкасле в здании школы, т.к. ледокол еще находился в Мидлсборо, откуда прибыл 22 октября. Но и после потребовалось два месяца работ до проведения ходовых испытаний, состоявшихся 21 декабря. Первый выход в море оказался неудачным, так как судно плохо слушалось руля. Только 14 января 1917 года команда смогла разместиться на ледоколе, а 16 января «Святогор» второй раз вышел в море. Испытания снова были неудовлетворительными. Но теперь большее вли-

Построечная модель ледокола «Святогор», 1916 год.
Хранится в музее университета Ньюкасла.



«Святогор» выходит в море под проводкой буксира «Виджилент».
Ньюкасл, 31 марта 1917 года.



яние на достройку судна оказывали обстоятельства военного времени. Многие рабочие верфи были задействованы на других работах, а проведение очередных ходовых испытаний не было возможным из-за угрозы потопления судна в Северном море германскими подводными лодками.

Командир ледокола К.К. Неупокоев считал 23 февраля последним допустимым сроком выхода ледокола на Белое море, только в таком случае можно было успеть принять участие в весенней навигации.

Были проведены пробы на швартовых, члены команды были привлечены к некоторым работам в машинном отделении. Только 13 марта было объявлено об окончательном завершении кораблестроительных работ. Через два дня завершились работы по механической части, и «Святогор» был признан готовым к выходу в море.

31 марта 1917 года ледокол в третий раз вышел в море. На нем был поднят флаг. Это было синее полотнище с изображением в крыже Андреевского флага. В соответствии со статьей 1310 «Морского устава» издания 1914 года такой флаг несли «транспортные и портовые суда, а также суда гидрографических экспедиций, описные и лоцмейстерские... комплектуемые военнотрудовым личным составом или состоящие под командой офицера...». Именно это событие — первый подъем флага — символизировало вступление судна в строй и считается днем, когда отмечается его рождение (традиция подъема Андреевского флага на ледоколе «Красин» была возобновлена в 1990-е годы и продолжается поныне). Однако «Святогор» едва избежал столкновения с коммерческим пароходом, а потом все же столкнулся с конвоирующим миноносцем. Ощущалась сильная бортовая и килевая качка, крен достигал 30°, продолжались проблемы с управляемостью — вышел из строя телемотор, и судно совершенно не слушалось руля. Командир принял решение отказаться от перехода в Архангельск и возвратиться в Ньюкасл.

На следующий день К.К. Неупокоев направил рапорт главноуполномоченному Морского министерства и морскому агенту в Англии контр-адмиралу Н.А. Волкову, в котором он описал неудачный выход судна в море. По его мнению, причина состояла в недостаточной площади руля ледокола. Специальная комиссия (капитан 2 ранга В.И. Дмитриев, инженер-механик капитан 1 ранга В.М. Бакин, генерал-майор А.П. Шершов) доказывала, что маневренные качества нового ледокола такие же, как и у «Ермака», что у «Святогора», как и у других ледоколов, плохая устойчивость на курсе в условиях качки. Специалисты завода это подтверждали. Весь апрель продолжалась переписка между Лондоном и Петроградом по поводу управляемости судна, а ледокол стоял в Ньюкасле. Офицеры «Святогора» подали рапорты, в которых единодуш-



Капитан К.К. Неупокоев.



Капитан Н.А. Дрейер.

но указывали на то, что судно управляется плохо и они не берут на себя ответственность за успех перехода. Отметим, что К.К. Неупокоеву приходилось нелегко в сложившихся условиях — как отмечал в своем письме контр-адмирал Н.А. Волков, «командир полностью в руках офицеров и команды, которые чинят препятствия к выходу ледокола».

15 мая на «Святогор» прибыл контр-адмирал в отставке А.К. Цвингман (командир «Ермака» в 1901–1902 годах, начальник морских ледоколов Архангельска в 1916 году). Ему было поручено осуществить переход ледокола в Россию. Но и в мае продолжалась переборка деталей в машинном отделении, разгрузка ледокола от лишнего угля. «Святогор» вышел из Ньюкасла только 16 июня, прибыл в Архангельск 26 июня. Во время плавания именно А.К. Цвингман являлся командиром ледокола. К.К. Неупокоева на посту капитана сменил 21 июля 1917 года поручик по Адмиралтейству Н.А. фон Дрейер.

11 июля 1917 года приказом командующего Флотилией Северного Ледовитого океана № 731 была назначена комиссия для выяснения причин задержки ледокола в Англии под председательством капитана 1 ранга М.Н. Алеамбарова. Она пришла к выводу, что это произошло «из-за неокончания заводом своих работ в срок и уклонения завода от выполнения требований судового состава об исправлении замеченных дефектов».

Отметим, что «Святогор» не смог принять участие и в осенней навигации. В течение следующих месяцев 1917 года на нем проводились многочисленные работы, устанавливалась артиллерия, набиралась команда. В феврале 1918 года работала комиссия, созданная на основании приказа Морской коллегии ледокольного флота за № 97 от 18 февраля. Она выявила значительное количество дефектов судна. В ее заключении отмечалось, что «Святогор» за гарантийный год «имел только 11 суток хода в свободной воде, в том числе около трех суток работы во льдах», что нет возможности судить «в надлежащей мере о достоинствах, качествах и недостатках его корпуса, механизмов и устройств, предназначенных для работы во льдах, а также о его мореходных качествах».

Первый выход ледокола в море состоялся 12–17 апреля 1918 года. А в июне 1918 года «Святогор» принял участие в своей первой спасательной операции — в спасении команды норвежского судна «Agil» у Городецкого маяка в горле Белого моря.

Таким образом, сначала события Первой мировой войны, а потом революционные потрясения 1917 года непосредственным образом отразились на судьбе ледокола «Святогор». Его постройка затянулась, переход в Россию отложился более чем на полгода, фактически к своей работе судно смогло приступить только через год, сменив к тому времени нескольких командиров. Но уже в 1918 году «Святогор» активно участвовал в работе

Члены экипажа ледокола «Святогор». Архангельск, 9 марта 1918 года.



Архангельского порта. В годы интервенции ледокол перешел в состав флота союзников, поэтому впоследствии был увезен в Англию. В 1920 году был привлечен к спасению затертого во льдах Карского моря ледокольного парохода «Соловей Будимирович», а в следующем году выкуплен советским правительством при посредничестве торгового и полномочного представителя Страны Советов в Лондоне Л.Б. Красина. Переименованный в его честь в 1927 году, он вошел в историю как «Красин», став одним из самых известных советских ледоколов 1920–1930-х годов.

При написании статьи были использованы материалы фондов Государственного архива Архангельской области (Ф. 1731. Оп. 1. Д. 31, 35), Российского государственного архива Военно-морского флота (Ф. 249. Оп. 1. Д. 99; Ф. 378. Оп. 1. Д. 16, 67; Ф. 401. Оп. 1. Д. 571; Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481, 4500; Ф. 418. Оп. 1. Д. 2266, 2267, 4564, 4843, 5260, 5639; Ф. 870. Оп. 6. Д. 673; Ф. 873. Оп. 13. Д. 93; Ф. 876. Оп. 125. Д. 473; Ф. 1135. Оп. 2. Д. 309.

*М.А. Емелина, П.А. Филин
(Филиал Музея Мирового океана
в Санкт-Петербурге — «Ледокол «Красин»»)
Фотоматериалы из фондов ледокола-музея «Красин»*

НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НА ЛЕДОКОЛЕ «КРАСИН»

К 100-ЛЕТИЮ ПОДЪЕМА АНДРЕЕВСКОГО ФЛАГА НА ЛЕДОКОЛЕ

В марте 2017 года исполняется 100 лет со дня подъема Андреевского флага на ледоколе «Святогор» (впоследствии — «Красин»). За век своей насыщенной жизни ледокол принял участие во многих славных событиях отечественной и мировой истории XX века. Кроме знаменитых спасательных операций, обеспечения проводок транспортных судов на трассе Северного морского пути и полярных конвоев в годы Второй мировой войны, на ледоколе проводились активные научные исследования.

Первый выход ледокола «Святогор» в Арктику и его работа в Карском море связаны с проведением экспедиции по спасению ледокольного парохода «Соловей Будимирович» в 1920 году. Как известно, этот пароход, пытаясь пройти из Архангельска в Мурманск, был затерт льдами в Чешской губе и вынесен дрейфом в юго-западную часть Карского моря. «Святогор», угнанный при отступлении Правительства Северного края из Архангельска, в это время находился в Англии.

Советское правительство обратилось к правительствам Норвегии и Великобритании с просьбой снарядить за счет Советской Республики спасательную экспедицию. Благодаря усилиям советских дипломатов Г.В. Чичерина и Л.Б. Красина, содействию писателя А.М. Горького и Академии наук, при поддержке норвежского полярного исследователя и дипломата Ф. Нансена удалось достигнуть соглашения. Для целей экспедиции британским правительством был выделен ледокол «Святогор» с норвежской командой на борту (командир Фальк-Мусс, руководитель экспедиции Отто Свердруп). По приглашению норвежцев в экспедиции принял участие представитель российской Академии наук Л.Л. Брейтфус.

«Святогор» — самый мощный на ту пору ледокол — стал лидером спасательной экспедиции. Для обеспечения оперативной связи между судами и получения необходимой гидрометеорологической информации экспедиция на ледоколе «Святогор» была оснащена самолетом и радио. В 1920 году ближайшей к району дрейфа и проведения спасательной экспедиции была радиостанция Югорский Шар, основанная в 1913 году. По радио с этой станции на ледокол регулярно передавались сводки погоды и информация о состоянии ледяного покрова. 19 июня 1920 года ледокол «Святогор» и ледорез «Канада» (впоследствии «Федор Литке») подошли к дрейфующему пароходу и освободили его из ледового плена. Уже при проведении первой арктической экспедиции ледокола «Святогор» была предусмотрена логистическая схема, направленная на наиболее эффективное использование технических средств в целях полярного мореплавания: мощный линейный ледокол — радиосвязь — авиация. Вместе с тем практическое применение эта схема получила только частично (авиация задействована не была).

Следующий арктический поход ледокола, который к этому времени уже получил имя «Красин», состоялся в 1928 году в связи с известными событиями по спасению итальянской воздухоплавательной экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия». В спасательных операциях приняло участие шесть европейских стран, которые послали в Арктику 18 судов и 21 самолет. СССР принял самое активное участие в операции и направил в Арктику несколько судов, но именно «Красину» суждено было сыграть решающую роль во всей международной операции.

Начальником ледокольной экспедиции был назначен директор Института по изучению Севера (сейчас ААНИИ) Р.Л. Самойлович, капитаном — К.П. Эгги. Самойлович предложил и обосновал выбор технических средств и принципиальную схему проведения операции: ключевым элементом этой схемы было использование мощного ледокола для получения максимального результата — спасения людей в минимальные сроки. Согласно запланированной схеме работ экспедиция была оснащена достаточно мощным самолетом — трехмоторным ЮГ-1 с лыжным шасси и хорошей коротковолновой радиостанцией.

В научную группу экспедиции, кроме Р.Л. Самойловича (начальника экспедиции и руководителя научных работ), входили сотрудник Главного гидрографического управления гидрограф Вл.А. Березкин, метеоролог и геоморфолог И.М. Иванов. Несмотря на малочисленность научной группы и иные приоритеты экспедиции, в походе удалось выполнить наблюдения по океанологии, метеорологии, ледоведению. Сам начальник экспедиции, Р.Л. Самойлович, выполнил попутные геоморфологические наблюдения при высадке на мыс Нила Земли Георга. Плавание «Красина» к северу от Земли Франца-Иосифа развеяло миф о «Земле Джиллиса». На месте, где предполагалась эта гипотетическая Земля, промерами были обнаружены значительные глубины — до 238 м. Метеосводки, составляемые на «Красине», регулярно передавали в Ленинград, в Главную геофизическую обсерваторию, а также в Берген и Тромсё.

В ходе экспедиции, тщательно спланированной исходя из имевшихся сведений о природе СЛО и с использованием существовавших технических достижений, была продемонстрирована эффективность логистической схемы ведения арктических морских операций (ледокол — самолет — радио), в т.ч. в высокоширотной Арктике и в экстремальных условиях спасательной операции. Кроме того, 17 сентября в 20:00 «Красин» достиг 81° 47' с.ш. и 20° 30' в.д., поставив тем самым рекорд свободного продвижения во льдах, чем справедливо подтвердил достоинства использования в арктических льдах мощных морских ледоколов.