

**НИКИТА КУЗНЕЦОВ**

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ  
МОРСКИЕ  
ЛЕДОКОЛЫ**

**ОТ «ЕРМАКА» ДО «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ»**



Москва  
2014

УДК 821.161.1  
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44  
К891

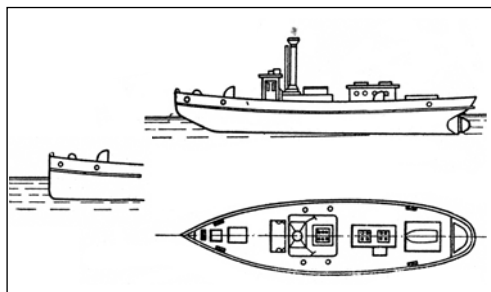
## СОДЕРЖАНИЕ

«Ермак» — «дедушка» ледокольного флота .....	5
Легендарный «Красин» .....	11
Ледоколы типа «Иосиф Сталин» — труженики и воины .....	16
«Ленин» — первый атомный ледокол .....	23
«Арктика» — покоритель Северного полюса .....	27
Перспективы развития ледокольного флота .....	31



- |         |   |  |
|---------|---|--|
| 1834 г. | в Балтиморе (США) построен деревянный колесный ледокол «Ассистенс»  | Е. В. Войшвилло,<br>Б. М. Стародубцев  |
| 1864 г. | кронштадтский купец М. О. Бритнев переоборудовал для ледового плавания буксирный пароход «Пайлот»           | «Ледокол «Ермак»<br>(1986 г.),<br>Из собрания<br>Музея<br>Мирового<br>океана |
| 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 |  |

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 изо льда и проводки



Предполагае-  
мый вид  
ледокольного  
буксира  
«Пайлот»

ющие 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.

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).

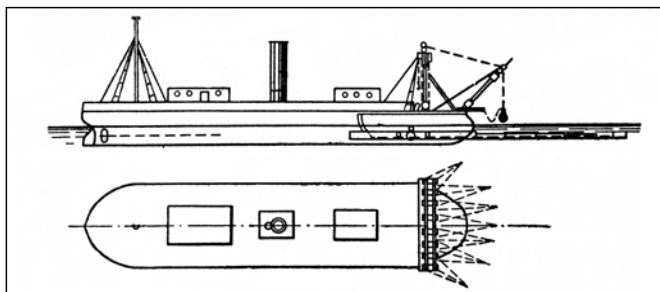
Естественно, что не оставалась в стороне и Россия. Первые попытки ледовой проводки судов предпринимались еще в петровскую эпоху. В 1710 г. при осаде Выборга в качестве «ледокола» использовался 24-пушечный корабль «Думкрат»: лед разбивали, бросая с корабля небольшую пушку. Подобным же образом пытались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

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».

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

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, работа-



Канонерская  
лодка «Опыт»,  
оборудованная  
для борьбы  
со льдами

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<sup>о</sup>» (Великобритания) и «Пиллау» (Германия). Наиболее выгодные условия предложила фирма Армстронга, поэтому выбор пал именно на нее.

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.

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



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

Торжественный  
спуск  
«Ермака»  
на воду, 1898 г.

указана скорость на чистой воде) 14 узлов; ледопроемимость 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 Адми-



ралтейства, 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.

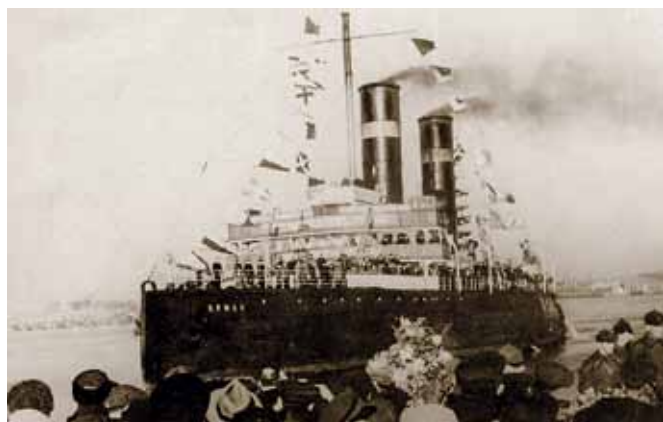
В феврале 1918 г. в связи с приближением к Ревелю германских войск началась эвакуация кораблей Балтийского флота в Кронштадт. Эта операция прошла успешно именно благодаря «Ермаку». Во время «Ледового похода», продолжавшегося с 12 марта по 22 апреля, было выведено 236 кораблей и судов, в том числе шесть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



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



Ледокол  
«Ермак»  
подходит  
к причалу  
Ленинград-  
ского торго-  
вого порта  
с полярниками  
станции  
«Северный  
полюс-1»  
на борту,  
1938 г.

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

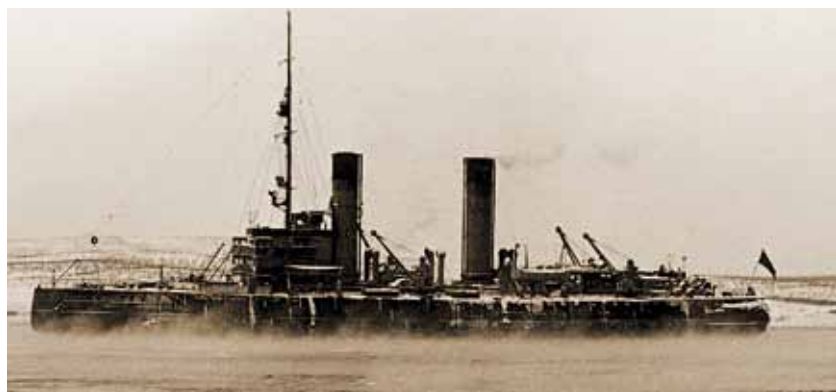


перегружено снаряжение станции. В декабре 1939 г., совершив переход через зону боевых действий, ледокол перешел из Мурманска в Лиенау, а затем — в Ленинград. На Балтике ему предстояло трудиться и воевать до 1947 г.

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.





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.

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.

Ледокол  
«Ермак»  
в Арктике,  
1950-е годы

«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...

Так нелепо закончил свой век ветеран Арктики. Память о нем осталась в экспозиции музеев Москвы, Санкт-Петербурга, Мурманска и Одессы, куда были переданы некоторые реликвии с «Ермака».

В честь «Ермака» названо десять различных географических пунктов в Арктике и Антарктиде. В 1976 г. в строй вступил дизель-электрический ледокол «Ермак» финской постройки.