



Москва
2018

УДК 910.4
ББК 84
Г834

Алексей Григорьев

ПОБЕДИТЕЛЬ

ГЕРОИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ
ЛЕДОКОЛА «КРАСИН»

ISBN 978-5-98797-192-5
© Текст и рисунки А. Григорьев, 2018
© Издательство «Паусен», 2018



В 2017 году исполняется 100 лет одному из легендарных ледоколов современности. Он был построен в 1917 году на знаменитой английской судовой верфи в городе Ньюкасле. По традиции того времени корабль нарекли богатырским именем «Святогор». Через 10 лет ему было присвоено имя «Красин», но богатырём он остался на всё время своей службы. Его биография была на удивление долгой и богатой. В ней отразился весь советский период истории России. В год установления советской власти он заступил на вахту, а в годы распада СССР встал на вечную стоянку. В самом начале своей жизни он оказался участником революционных событий и Гражданской войны на Севере. Был затоплен. Под норвежским флагом спасал в Карском море ледокольный пароход «Соловей Будимирович». Провёл поисковую операцию севернее Шпицбергена и среди дрейфующих льдов нашёл потерпевших катастрофу итальянских аэронавтов. Во время войны он совершил кругосветное путешествие и стал кораблём-воином. Получил боевое крещение в составе полярного конвоя PQ-15. Можно продолжать и продолжать список подвигов всемирно известного ледокола. В середине 1990-х годов ветеран получил статус ледокола-музея и встал у причала на набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге. Эта книга рассказывает о том, как устроен ледокол, почему он не боится коварных льдов, откуда берётся его сила, и о первых ярких эпизодах удивительной биографии «Красина».



ЗНАКОМЬТЕСЬ: ЭТО ЛЕДОКОЛ!

Что такое паровой ледокол? Это пароход, но не просто пароход, а пароход-богатырь, пароход-боец.

С кем же он бьётся? Он бьётся со льдами, которые не дают пассажирским и грузовым судам свободно плавать в северных морях. Через непроходимые ледяные поля ледокол ведёт за собой отдельные суда и даже целые караваны. Льды могут сковать судно и унести неизвестно куда. А могут так сильно сжать корпус, что он лопнет, как орех, и судно погибнет. На помощь терпящим бедствие всегда готов прийти ледокол.

Как ледокол побеждает льды? Некоторые люди думают, что ледокол колет лёд острым носом. Нет, это не так. Сверхпрочный корпус ледокола имеет очень необычный нос, или, правильно сказать, форштевень. Особый угол наклона форштевня позволяет ледоколу с разгону взбираться на льдину и своим огромным весом проламывать её. Если льдина не хочет ломаться, то мощный насос наполняет забортной водой специальную цистерну в носу ледокола. Это увеличивает вес корабля на десятки тонн. Если и в этом случае льдина упрямится, то вода перекачивается в кормовую цистерну в задней части судна. Корма становится тяжелее, и ледокол сползает обратно в воду. Упрямыми бывают не только льдины, но и ледоколы. Поэтому проигравший богатырь снова и снова штурмует ледовый барьер, пока не сломит упрямство толстых льдов и во все стороны не побегут длинные трещины.

А могут льды раздавить ледокол? Нет, не могут. Форма корпуса ледокола напоминает яйцо. Как невозможно раздавить целое яйцо рукой, так и льдам не под силу справиться с ледоколом. Если льды соберутся с силами, возьмут ледокол в плен и сожмут в ярости со всех сторон, то они просто выдавят его круглый корпус вверх.

Как ледокол освободится из такого плена? В центральной части судна, в пространстве между наружным и внутренним бортом, находятся специальные цистерны. Мощные насосы, каких нет на других судах, очень быстро перекачивают тонны воды с одного борта на другой. Это называется креновая система. Начнёт ледокол медленно шевелиться во льдах, закачается, наклонится вправо-влево – и освободится от ледовых объятий.

Может ли лёд потопить ледокол? Нет! У ледокола очень крепкие рёбра – шпангоуты. Он сделан из особо прочных сталей. Его обшивка толще, чем обшивка обычных судов, а тело по ватерлинии одето в широкий стальной пояс. У ледокола двойные борта, двойное дно. Внутри он разделён на отсеки водонепроницаемыми переборками. Если айсберг или подводная скала пробьёт могучий корпус и вода затопит даже два отсека – богатырь всё равно останется на плаву.

Что умеет делать ледокол? Ледокол прокладывает во льдах судоходные каналы и занимается проводкой судов. Часто ледокол становится буксиром. Когда судно застревает во льдах и оковка не помогает, ледокол подходит к пленнику как можно ближе, берёт на буксир и тащит. Нос буксируемого судна упирается в специальное углубление в корме богатыря. Кроме того, ледокол может работать спасательным и госпитальным судном, плавмастерской и даже оказывать помощь другому судну при пожаре.


Откуда берут силу паровые ледоколы? Мощность для ледоколов имеет решающее значение. На них устанавливаются самые прогрессивные для своего времени силовые установки. В начале XX века такой установкой была паровая машина. Паровые машины вращают винты и толкают ледокол на подвиги. Пар для машин вырабатывают котлы, в топках которых сгорает уголь. Уголь – источник энергии.



ДЛЯ ЧЕГО РОССИИ МОРСКОЙ ПУТЬ В АРКТИКЕ

Когда Россия в начале XX века проиграла Русско-японскую войну, правительство наконец осознало значение арктических морей для экономики и безопасности страны. Во-первых, северный путь по холодным морям был самым коротким между Западом и Востоком: если бы во время войны русские корабли пошли в сторону Японии этим путём, Россия могла бы избежать сокрушительного поражения. Во-вторых, России требовалось развивать торговлю: менять богатства Сибири – лес, зерно, пушнину, лён – на промышленные товары из Европы. Но русских промышленников и сибирских купцов останавливала не только трудная дорога до северных портов, но и то, что открыты они только в тёплое время года.

В годы Первой мировой войны эти проблемы обострились. Архангельск оказался единственным окном в Европу. Но окном, замерзающим на полгода. Порты Балтики и Чёрного моря блокировал противник. Единственный европейский порт России должен был принять военные грузы от союзников – Англии, Франции – и отправить российские товары на продажу. Необходимо было сделать порт доступным круглый год. Для этого требовались мощные морские ледоколы, и правительство принимает решение – создать на Белом море ледокольную флотилию.



КАК «РУССКИЕ БОГАТЫРИ» ПРИШЛИ НА СЕВЕР

За три военных года на Севере появился 21 ледокол. Это были суда разных классов: мощные морские ледоколы, ледокольные пароходы, буксиры. Практически все приобретённые суда получали русские имена. Настоящим ледоколом считали судно, носившее имя русского богатыря или героя. В годы Первой мировой войны с арктическими льдами за Россию бились «Соловей Будимирович», «Садко», «Сусанин», «Илья Муромец», «Князь Пожарский», «Козьма Минин», «Микула Селянинович», «Св. Александр Невский». По специальному заказу в Англии строился для работы в Белом море самый мощный в мире ледокол «Святогор» – будущий всемирно известный ледокол «Красин». Вот об этом богатыре и пойдёт наш рассказ.

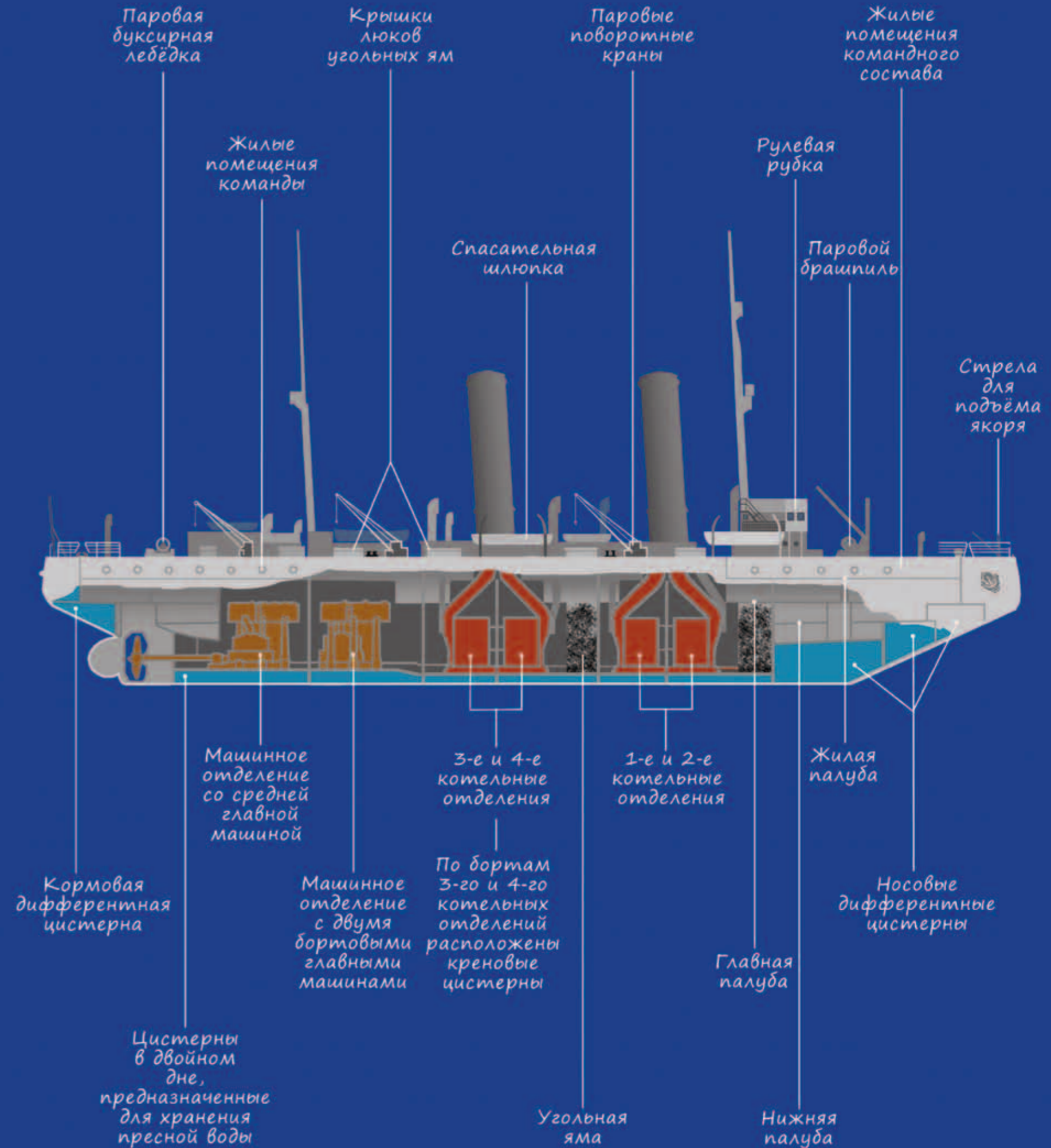


КАК УСТРОЕН «СВЯТОГОР»

Прототипом «Святогора» стал первый линейный ледокол «Ермак». В самом конце XIX века «Ермак» спроектировал вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Его идеи сильно опережали своё время, и поэтому современники не сразу оценили их по достоинству. Только когда сложилась тяжёлая военная ситуация и правительству понадобилось обеспечить плавание транспортных судов во льдах, началось строительство ледоколов, похожих на «Ермак».

Корпус у «Святогора» – классический ледокольный, со скошенным носом. Водоизмещение – свыше 10 000 тонн. Длина корпуса – 99,8 метра. Мощность трёх паровых машин – 10 000 лошадиных сил. Любопытно, что сразу замечал на верхней палубе маленькую рубку и две огромные дымовые трубы. Эти трубы создавали необходимую тягу для паровых машин. Корабль делился на 11 водонепроницаемых отсеков. Все каюты, салоны, столовые спрятались внутри корпуса: так легче сохранить тепло. Жилые помещения расположены в корме и в носу. Огромные угольные бункеры поместились как раз посередине.

Уголь – большая проблема паровых ледоколов. Прожорливые топки 10 котлов съедали за сутки 130 тонн угля. По плану в один бункер входит 1800 тонн, но ледокол нередко брал и 3000 тонн, нагружая уголь прямо на палубу. Часто приходилось брать уголь на рейде в открытом море – тогда сыпучее топливо перегружали с других ледоколов и барж прямо из трюма в трюм. Грузили уголь бадьями, мешками или грейферами – специальными устройствами-ковшами. Принятый на борт уголь следовало правильно распределить в бункерах. Это значит, что почерневшие от пыли люди вручную перетаскивали сотни тонн угля. Угольная пыль проникала повсюду: и в каюты, и в ходовую рубку. После погрузки судно мыли и приводили в полный порядок.





«СВЯТОГОР» – БОЛЬШЕВИК

В Европе бушевала Первая мировая война. «Святогор» строился как военный ледокол. 31 марта 1917 года на нём был поднят флаг вспомогательных судов Российского императорского флота. Но за месяц до этого в России произошла Февральская революция – император Николай II отрёкся от престола, страной официально управляло Временное правительство. Архангельск встретил долгожданного богатыря вихрем революционных событий, вызванных Февральской революцией. В городе появился новый орган власти – Совет рабочих и солдатских депутатов, в котором большевики пока были в меньшинстве. А в это время «Святогор» ждал нового капитана.

После Февральской революции командиров в армии и на флоте стали избирать. Командовать самым современным ледоколом доверили Николаю Александровичу Дрейеру. Двадцативосьмилетний поручик по адмиралтейству Дрейер был потомственным дворянином, выпускником Петербургского военно-морского инженерного училища, но, несмотря на это, симпатизировал большевикам. Он состоял в Целедфлоте – Центральном комитете флотилии Северного Ледовитого океана. Этот орган власти создали моряки, пока в Архангельске разные политические партии боролись за власть. Целедфлот решал любые вопросы, даже те, которые не касались флота. Действовал комитет решительно и с напором. Официальная власть ничего не могла с ним поделать. Новый ледокол «Святогор» был хорошо вооружён и под управлением Дрейера стал оплотом большевистской организации.

ПОЧЕМУ БЫЛ ЗАТОПЛЕН «СВЯТОГОР»

В марте 1918 года правящей силой в Архангельске стали большевики. В город под разными предлогами прибывали офицеры и солдаты, в том числе иностранные. Архангельск притягивал к себе самых разных людей, разогретых военными и революционными событиями. Из их числа во французском и английском консульствах формировалось белогвардейское подполье для вооружённого переворота, который предусматривал свержение власти большевиков и обращение за помощью к союзникам. Англия и Франция – союзники царской России в Первой мировой войне, члены военно-политического союза Антанта. В Мурманске уже находились военные корабли этих стран, готовые прийти в Архангельск на помощь участникам белогвардейского переворота.

Восстание произошло 1 августа. Корабли англичан и французов подавили сопротивление небольшого гарнизона на острове Мудьюг и вошли в устье Северной Двины. Большевики успели покинуть Архангельск до того, как войска союзников встали на городском рейде. Переворот удался. Он был внезапным и хорошо организованным: в городе у нападавших были сообщники. Командующий красным флотом контр-адмирал Викорст, как и некоторые другие военачальники из числа бывших офицеров, сделал всё, чтобы помешать подготовиться к обороне города. Когда контр-адмирал узнал, что эскадра приближается, он отдал приказ затопить поперёк фарватера Северной Двины ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович». Как он объяснил – это нужно для того, чтобы помешать захватчикам дойти до города. Поручик Дрейер и его команда выполнили приказ.



На самом деле Викорст хотел уничтожить корабли, которые могли помешать вводу иностранных войск. Ледоколы с большевиками на борту были хорошо вооружены и могли оказать серьёзное сопротивление эскадре. Кроме того, опытный моряк Викорст знал, что затопить судно поперёк сильного течения в точно определённом месте – задача очень сложная. Случилось так, как он предполагал: течение развернуло ледоколы вдоль реки, и фарватер остался свободным. Носовая часть «Святогора» погрузилась в воду, а кормовая возвышалась над водой. Затопленные корабли никак не могли помочь обороне – иностранные крейсера и авианосец беспрепятственно проследовали к Архангельску.

Захватчики заняли город. Начались массовые аресты оставшихся большевиков, тех, кто им сочувствовал, и тех, кто был недоволен оккупационным режимом. Поручика

Дрейера арестовали за попытку помешать приходу англо-французских войск и призывы к вооружённому сопротивлению. В мае 1919 года военный суд лишил Дрейера «всех прав состояния, чинов, орденов, офицерского звания, дворянского достоинства» и приговорил к смертной казни. Арестованы и расстреляны были шесть матросов с ледокола «Святогор». Командир и матросы погибли, но история корабля продолжалась. Через несколько дней с помощью водолазов и мощных насосов ледокол подняли со дна, отремонтировали и отправили в Англию.

Руководил подъёмом капитан Рекстин. Через два года он будет выполнять тяжёлый рейс в зимних условиях на ледокольном пароходе «Соловей Будимирович». Корабль затрёт во льдах Карского моря, и спасти его придёт именно богатырь «Святогор». Но это уже следующая история.



An illustration of a large steamship, the "Sovoy Budimirovich", navigating through a dark, stormy sea under a full moon. The ship is tilted, suggesting rough seas. The sky is dark blue with a bright, glowing full moon and scattered clouds. The water is dark and turbulent, with whitecaps. The overall mood is somber and dramatic.

СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ!

В январе 1920 года подходила к концу Гражданская война на Севере. Для Архангельска и Мурманска это было очень голодное время. Временное правительство Северного края, которое возглавлял генерал-лейтенант Миллер, отправило ледокольный пароход «Соловей Будимирович» за мороженой олениной. Его маршрут из Архангельска пролегал вокруг полуострова Канин в устье реки Индиги и далее в Мурманск. Через пять дней после отплытия «Соловей Будимирович» был уже в 13 милях от Индиги. Но, когда суша была так близко, сплочённая масса дрейфующего льда с неодолимой силой потащила его в Карское море. Попастъ туда в это время года означало верную гибель. Люди ещё помнили трагедию экспедиции Г. А. Брусилова на шхуне «Святая Анна»: восемь лет назад это судно затёрло льдами и только два члена экипажа смогли вернуться к людям. А в это время на ледокольном пароходе «Соловей Будимирович» находилось 85 человек. Среди них несколько женщин, включая жену капитана, пять белых офицеров, чиновники с семьями и новорождённая дочь капитана, которая появилась на свет в каюте дрейфующего ледокола.

Угля на «Соловье Будимировиче» осталось совсем мало. Котлы погасли. Из кирпичей сложили печку, которую топили, ломая ящики и бочки. Электричества не было. На судне объявили режим жесточайшей экономии продуктов. Из багажа пассажиров забрали всё продовольствие и выдавали людям как сокращённый паёк. Радиостанция работала один раз в неделю – экономила энергию аккумулятора. Начались сильные ледовые сжатия – главный враг зимующих судов. Капитан Рекстин много раз в радиограммах в Архангельск и Мурманск молил об экстренной помощи. Терпящих бедствие людей ещё мог спасти мощный ледокол, но в ответ они получали только рекомендации экономить уголь.