

95 лет легендарному ледоколу «КРАСИН»

Ты, Премудрый и Преславный во всех делах, Господи, ныне новый и дивный путь льдами безмерными проходиши устроиши еси через сие судно, движимое огнем и силою пара, умудрив и на сие дело человека, созданного Тобою по образу Твоея безмерныя мудрости!

Молитва, прочитанная Св. Иоанном Кронштадтским на ледоколе «Ермак» 7 марта 1899 года



Очень необычно читать молитву о судне и еще необычнее – о ледоколе. Возможно, благодаря святому заступничеству Иоанна Кронштадтского ледокольный флот России – самый мощный в мире, а страницы его истории содержат множество ярких событий.

**Михаил Савинов,
Павел Филин**

В 2012 году исполнилось 95 лет одному из самых легендарных арктических судов – ледоколу «Красин», который по праву является символом истории исследования и освоения Арктики.

«Красин» был заложен в 1916 году в Англии по заказу русского Морского министерства. Первоначально, в соответствии со сложившейся традицией – называть ледокольные суда по именам былинных героев – кораблю было присвоено имя «Святогор».

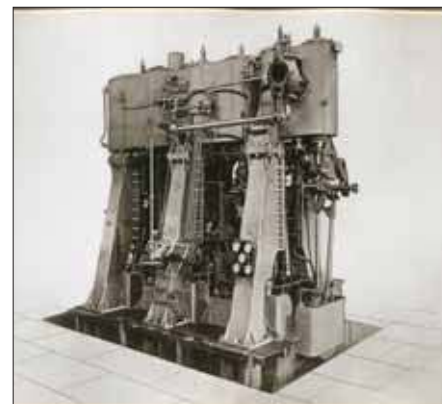
По размерам и обводам «Святогор» был похож на первый мощный русский ледокол «Ермак», построенный

двадцатью годами ранее в том же Ньюкасле по разработкам С. О. Макарова. Новый ледокол был на 2.5 тыс. л.с. мощнее «Ермака» и отличался более динамичным силуэтом благодаря небольшому наклону труб.

Днем рождения ледокола считается 31 марта 1917 года, когда на его борту был поднят транспортный, или портовый флаг – синий, имеющий в крыже на белом поле синий Андреевский крест.

Местом службы «Святогора» должно было стать горло Белого моря. Ледокол прибыл в Архангельск в июле 1917 года, а уже через год, во время наступления англо-французской эскадры на Архангельск, был затоплен на фарватере Северной Двины для преграждения пути кораблям интервентов. После захвата города командир «Святогора» Н. А. Дрейер был арестован англичанами и впоследствии расстрелян. Сам корабль уже в августе 1918 года был поднят, а при уходе англичан с Севера в феврале 1920 года уведен в Великобританию. Буквально недавно в Великобритании были обнаружены судовые журналы, где корабль значился как «HMS Sviatogor» – «Корабль Ее Величества «Святогор». В том же году «Святогор» принял участие в операции





по спасению ледокольного парохода «Соловей Будимирович». Интрига этой спасательной операции в том, что пароход «Соловей Будимирович» был отправлен «белым» правительством, на его борту находились белогвардейские офицеры, которые направлялись в Мурманск, а когда его затерло льдами в юго-восточной части Баренцева моря, в Архангельске сменилась власть. Спасать пароход было нечем – все мощные ледоколы были уведены в Англию. Тогда Ф. Нансеном была организована следующая схема – Великобритания передавала «Святогор» Норвегии для организации спасательной операции, а советское правительство финансировало экспедицию. Руководил ей норвежский полярный капитан Отто Свердруп, известный по арктической экспедиции на судне «Фрам» с Нансеном. По сути, это была первая крупная и успешная международная спасательная экспедиция в Арктике.

В 1921 году, после долгих переговоров, «Святогор» был возвращен Советской России. Большую роль в переговорах о возврате корабля сыграл полпред РСФСР в Великобритании Л. Б. Красин. В 1927 году ледоколу было присвоено имя этого выдающегося советского государственного деятеля.

В следующем, 1928 году, имя «Красин» прогремело на весь мир. Самый сильный в мире ледокол отправился на

спасение итальянской полярной экспедиции под командованием генерала Умберто Нобиле.

Дирижабль «Италия», на котором экспедиция Нобиле совершила полет к Северному полюсу, потерпел крушение на обратном пути вблизи берегов Шпицбергена. Часть экипажа погибла, несколько человек во главе с самим начальником экспедиции оказались на дрейфующих льдах. После того, как советскому радиолобителю Н. Шмидту удалось поймать сигнал радиопередатчика итальянцев, сразу несколько стран развернули спасательную операцию. В Москве был создан Комитет помощи Нобиле, который принял решение отправить «Красин» в спасательный поход.

Ледокол в это время готовился к длительной консервации. Огромная работа по снабжению корабля, его подготовке к выходу в море была проделана за небывало короткий срок – 4 дня и 8 часов. Начальником экспедиции по спасению Нобиле был назначен профессор Р. Л. Самойлович, основатель и первый директор Арктического научно-исследовательского института. Капитаном «Красина» в спасательной экспедиции был К. П. Эгги, а старшим помощником – П. А. Пономарев (впоследствии – первый капитан атомного ледокола «Ленин»).

Спасательная экспедиция стартовала из Ленинграда



16 июня 1928 года. Ледокол обогнул Скандинавский полуостров, пополнил запасы угля в норвежском Бергене и в конце месяца подошел к берегам острова Западный Шпицберген. К этому времени начальника итальянской экспедиции уже вывез со льдины шведский летчик Э. Лундборг.

Первыми утром 12 июля были спасены Ф. Цаппи и А. Мариано – два итальянца из так называемой «группы Мальмгрена», которая ранее пешком отправилась по льдам на Шпицберген. Третий член этой группы, шведский ученый Ф. Мальмгрен, погиб при не вполне выясненных до сих пор обстоятельствах. Вечером того же дня «Красин» подошел к «красной палатке» и принял на борт остальных аэронавтов.

На обратном пути «Красин» спас немецкий лайнер «Монте-Сервантес», получивший пробоины в столкновении с айсбергом.

«Красин» с триумфом вернулся в Россию, 200 тысяч жителей Ленинграда встречали ледокол на набережной Лейтенанта Шмидта.

В последующие годы ледокол «Красин» принимал участие в Карской товарообменной экспедиции 1929 года, в Ленской экспедиции 1933 года, в 1932 году освободил из ледяного плена оставшийся без угля в Печорском море ледокол «Ленин», а в 1934 году вышел из Ленинграда через Атлантику, Панамский канал и Тихий океан на помощь экипажу парохода «Челюскин», раздавленного льдами в Чукотском море.

К моменту прибытия ледокола в район аварии ледовый лагерь челюскинцев был уже эвакуирован самолетами, но «Красин», конечно, не остался без работы – ледокол вывел из льдов пароход «Сталинград», а позднее доставил на остров Врангеля новую смену зимовщиков и грузы. Во время плавания к острову Врангеля на ледоколе активно велись научные работы под руководством выдающегося гидрографа Н. И. Евгенова. Следует отметить, что каждый

рейс ледокола сопровождался программой научных исследований – на его борту трудились выдающиеся советские полярники Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе, О. Ю. Шмидт, П. П. Ширшов и многие другие.

В последующие годы ледокол базировался на Владивосток и работал в Восточном секторе Арктики до самой войны.

В 1935 году на «Красине» был сформирован комсомольско-молодежный экипаж во главе с капитаном М. П. Белоусовым (впоследствии – Герой Советского Союза). За шесть лет работы этого экипажа ледокол совершил десять походов в Восточную Арктику, участвовал в поисках пропавшего во льдах полярного летчика С. А. Леваневского, базируясь на Аляске, снабжал полярные станции.

Начало Великой Отечественной войны «Красин» встретил на Чукотке. Осенью 1941 года по просьбе президента Ф. Рузвельта, ледокол был направлен в Соединенные Штаты. Американское правительство предполагало использовать могучий ледокол для обеспечения десантных операций у берегов Гренландии, где Германия пыталась развернуть базы подводных лодок.

Под командованием капитана М. Г. Маркова «Красин» вышел через Тихий океан к берегам Америки, прошел Панамским каналом в Атлантику, и 12 января 1942 года прибыл в Балтимор. В Вашингтоне офицеров «Красина» встречал лично Рузвельт. В два этапа – сначала в канадском Галифаксе, а затем в Глазго – ледокол был вооружен. На борту «Красина» появились американские и английские 76-мм пушки, зенитные пулеметы «Браунинг» и скорострельные автоматические зенитные пушки «Эрликон». Мирный корабль, исследователь и спасатель, теперь стал воином.

«Красину» не суждено было остаться в США, корабль получил приказ возвращаться в Россию.

В конце апреля 1942 года «Красин» в составе конвоя RQ-15 вышел из Рейкьявика в Мурманск. Когда через несколько дней караван подвергся атаке германских бомбардировщиков, ледокол вместе с военными кораблями защищал транспорты. В этом бою морякам «Красина» удалось сбить два вражеских самолета-торпедоносца.

После прибытия конвоя в Мурманск ледокол работал на проводке судов по Северному морскому пути. Когда сложилась угроза захвата германским рейдером «Адмирал Шеер» каравана судов с грузами для Дальнего Востока, «Красин» завел транспорты во льды пролива Вилькицкого, где вражеский корабль не рискнул продолжать преследование. В октябре 1943 года ледокол пришел во Владивосток, завершив таким образом кругосветное плавание, занявшее 885 дней.

В послевоенное время ледокол некоторое время продолжал работу на трассах Северного морского пути. Корпус и механизмы корабля сильно износились, и было принято решение о капитальном ремонте «Красина».

Ремонтные работы начались в 1954 году на Кронштадтском морском заводе. Тогда была заменена значительная

часть листов обшивки «Красина». Затем ледокол отправился в ГДР для капитального ремонта и модернизации. Работами по перестройке ледокола занималась верфь им. Матиаса Тезена в городе Висмар.

После ремонта внешний облик корабля сильно изменился. Обновленный «Красин» получил высокую надстройку, соответствующую новым принципам судовой архитектуры. В надстройке разместились рулевая рубка, каюты комсостава и кают-компания.

Корабль получил новые машины и котлы, был переведен на жидкое топливо. Это позволило вдвое сократить команду ледокола – в большом штате кочегаров больше не было необходимости. Две высокие дымовые трубы уступили место современному для 1950-х годов обтекаемому дымоходу.

В корме ледокола появился вырез для буксировки судов вплотную – «за усы». Была оборудована площадка для вертолета ледовой разведки.

Основательной перепланировке подверглись жилые помещения. Теперь для матросов и машинистов вместо прежних многоместных кубриков были обустроены в жилой палубе небольшие двух- и четырехместные каюты.

Модернизированный ледокол вновь вышел на трассы Северного морского пути, и работал на проводке судов вплоть до начала 1970-х годов.

В 1972 году судно было передано в Министерство геологии СССР. Ледокол получил новую профессию – теперь ветеран Арктики должен был снабжать электроэнергией буровые партии, работавшие на полярных архипелагах. «Красин» участвовал в экспедициях по изучению шельфа



и островов Арктики, обеспечивая бурение сверхглубоких скважин на Шпицбергене и Земле Франца Иосифа.

В 1976 году корабль был переклассифицирован в научно-исследовательское судно и получил новое имя «Леонид Красин». Прежнее имя «Красин» было присвоено новому мощному дизель-электрическому ледоколу финской постройки.

В 1989 году Министерство геологии СССР передало НИС «Леонид Красин» на баланс Международного фонда истории науки. Последними походами судна стали коммерческие рейсы в порты Западной Европы, организованные фондом в 1990–1991 годах.

Затем руководство фонда приняло решение о продаже ледокола совместному предприятию «Техимекс» для последующего перевода в США. Развернулась борьба за спасение корабля. Был организован Общественный комитет защиты ледокола «Красин».

В феврале 1992 года постановлением Правительства Российской Федерации ледокол «Красин» был признан историческим памятником государственного значения. Сделка по продаже ледокола была аннулирована. В 1994–1998 годах корабль проходил ремонт на Канонерском судоремонтном заводе, а в 1999 году встал на стоянку у причальной стенки Балтийского завода рядом с Горным институтом, где находится и сейчас.

С 2004 года ледокол «Красин» стал флагманом флотилии исторических кораблей Музея Мирового океана. На борту ледокола созданы новые экспозиции, проводится большая собирательская и исследовательская работа. История легендарного корабля продолжается. ✖

