

Исторические корабли и суда Северного морского пути

Великие географические открытия не закончились в XIX веке.

В первый советский период освоения Северного морского пути первопроходцы морей Арктики прокладывали новые трассы, открывали и наносили на карты неизвестные дотоле острова, заливы и мысы, проникали в далекие места, где до них еще не плавали отечественные корабли. В истории изучения и завоевания советскими людьми Арктики навечно вписаны имена капитанов арктических судов М.П. Белоусова, Н. И. Хромцова, В. И. Воронина, М. Я. Сорокина, Н. М. Николаева, П. Я. Пономарева, П. Г. Миловзорова, И. С. Котцова, К.С. Бадигина, А. К. Бурке, А.П. Бочек и многих других. Под командованием отважных капитанов прославились ледокольные пароходы «А. Сибиряков», «В. Русанов», «Садко», «Малыгин», «Дежнев», «Георгий Седов», ледоколы «Красин», «Федор Литке», «Ермак», «Ленин». Было это в конце двадцатых - тридцатых годах, в период, когда советские полярники только начинали работы по превращению Северного морского пути в нормально действующую транспортную магистраль, когда на островах и материковом побережье Северного Ледовитого океана создавалась сеть полярных станций и широким фронтом шло изучение природы арктических морей и процессов в них, определяющих условия морской навигации по трассе Северного морского пути.

Кораблям – труженикам Северного Ледовитого океана посвящается этот материал.

Спасение экспедиции Нобиле

Это произошло в 1928 году.

Итальянская экспедиция на дирижабле «Италия» 23 мая, в 4 часа 28 мин отправилась в полет к Северному Полюсу. Полет до севера Гренландии и далее к полюсу протекал нормально, при попутном ветре. Но незадолго до прибытия к точке полюса погода резко испортилась. Сгустилась облачность и начался сильный ветер. В ночь с 23 на 24 мая «Италия» оказалась над Северным полюсом. Покружив над полюсом, члены экспедиции торжественно сбросили вниз крест, который папа римский вручил экипажу, и знамя Италии. В 2 часа 20 минут ночи 24 мая «Италия» покинула полюс, взяв курс вдоль 25-го меридиана к востоку от Гринвича на высоте 1000 м.

В 9 часов 25 минут 25 мая внезапно заклинило руль высоты. Дирижабль сильно наклонился и стал снижаться. Через несколько минут он мог удариться о лед. Чтобы избежать этого, командир дирижабля и начальник экспедиции Нобиле приказал немедленно заглушить все моторы. Через какое-то время руль удалось разблокировать, двигатели были вновь запущены и опасность, казалось, миновала. Но примерно час спустя дирижабль вдруг отяжелел и начал опять стремительно терять высоту. Катастрофа произошла в 10 часов 33 минуты на широте 81° 20'.

Дирижабль ужался о льдину, восемь живых и один погибший члены экипажа оказались выброшенными в ледяной пустыне. Шестеро, которые остались в изувеченном, неуправляемом дирижабле, были унесены ветром.

На восьмой день после катастрофы, 3 июня в 19 часов 30 минут, отрывок сигнала бедствия итальянцев перехватил русский радиолобитель Шмидт из деревни Вознесение-Вохма Северо-Двинской области. 8 июня, в 19 часов 23 минуты, сигналы о помощи, а также координаты ледового лагеря, (80°30' N. и 28°4' E) наконец, были приняты на базовом судне экспедиции «Читта ди Милано».

Операция по спасению потерпевших крушение развернулась с размахом. Вот список всех кораблей и судов (всего 20), самолетов (всего 23) и наземных групп (собачьих упряжек), принимавших в ней участие:

Дания:

Шхуна "Густав Хольм".

Финляндия:

Юнкерс F-13 K-SALG (авиакомпания Aero OY), летчик Лир.

Франция:

- Летающая лодка Латам-47GR (пилот - Гильбо, на борту Руал Амундсен);

- Крейсер "Страсбург";

- два самолета FBA-17 (на борту "Страсбурга");

- танкер-бункеровщик "Дюранс";

- судно охраны рыболовства "Квентин Рузвельт";

- экспедиционное судно "Пуркуа па?"

Италия:

- Летающая лодка Савойя S-55 I-SAAI "Санта-Мария" (пилот - Умберто Маддалена);

- Две летающие лодки Дорнье "Валь" "Marina II" I-PLIF и "Marina I" I-XAAF (летчики Пензо и Раваццони), "Marina I" I-XAAF базировалась в Тромсе и участвовала в поисках Амундсена;

- Две летающие лодки Макки M-18, базировавшиеся на "Читта ди Милано", "Хобби" и "Браганса";

- наземные партии Кремера, Сора и Ван-Догена (последнюю группу "Красин" подобрал со льда у мыса Фойн).

Норвегия:

- Два гидросамолета Ганза-Бранденбург W-33 (F.36 и F.38), пилоты Лютцов-Хольм и Рисер-Ларсен;

- броненосец береговой обороны "Торденшельд";

- Два поплавковых Сопвич "Бэби" (F-100 и F-102) на борту "Торденшельда";

- исследовательские суда: китобоец "Хобби", "Браганса", "Веслекар", "Хеймланд", "Михаэль Сарс" и яхта губернатора Шпицбергена;

- санная упряжка группы Альбертини и Маттеода.

СССР:

- Ледокол "Красин"

- Юнкерс ЮГ-1 (G-23) "Красный Медведь", пилот Чухновский (на борту "Красина");

- Ледокол "Малыгин";

- Юнкерс F-13 RR-DAS (пилот Бабушкин) на борту "Малыгина";

- Ледокол "Георгий Седов" и самолет на его борту (??? - данных, подтверждающих участие "Седова" и его самолета в поисках пока нет);

- Экспедиционное судно "Персей".

Швеция:

- два поплавковых самолета Хейнкель HE-5 ("255" и "257"), пилоты Торнберг и Якобссон;
- Фоккер C.V.M "31", пилот Лундборг (эвакуировал Нобиле);
- Де-Хевилленд DH-60 S-AABN, пилот Шибберг (эвакуировал Лундборга 5 июля 1928 года);
- самолет Клемм-Даймлер L.20 D-1357, арендован в Германии, пилот Экманн;
- Юнкерс G-24 "Уппланд" S-AABG, пилот Нильссон;
- китобоец "Квест";
- судно снабжения "Танья"
- Фоккер C.V.M "32" на борту "Танья" (полетов не совершал);

Кораблей и судов было много, но сколь - нибудь далеко углубляться во льды никто кроме «Красина» и «Малыгина» не рисковал.

20 июня гидросамолет спасателей смог найти льдину и сбросить продовольствие, а через день уже два итальянских гидросамолета делали виражи над лагерем, готовясь сбросить очередной груз. 23 июня. В этот день на лед приземлился шведский самолет, пилотируемый лейтенантом Лундборгом. У него был приказ доставить первым Нобиле. При попытке вторично сесть возле красной палатки 24 июня Лундборг терпит аварию – его самолет переворачивается. Летчик остается невредимым, но из спасателя превращается в спасаемого. 5 июля на маленьком самолете DH-60 удалось вывезти Лундборга с льдины, но продолжать полеты шведы отказались, сославшись на усталость.

29 мая, через несколько дней после прекращения связи с «Италией», советское правительство организовало специальный комитет помощи. После того, как удалось связаться по радио с аэронавтами, Рим официально обратился с просьбой послать советский корабль, способный пробиться к тому месту, где находилась красная палатка.

«Малыгин» вышел в море раньше «Красина», но 20 июня был надолго затерт льдами недалеко от о. Надежды. На его борту находился Юнкерс Ю-13 летчика Бабушкина. Так как размеры "Малыгина" не позволяли хранить самолет в собранном виде, перед погрузкой крылья были отстыкованы. Перед полетом самолет выгружали стрелой на лед, присоединяли крылья - и самолет стартовал.

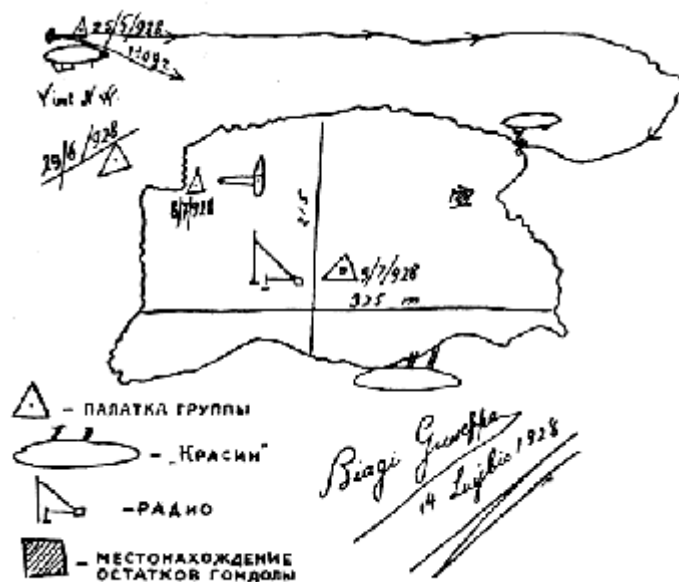
Бабушкин 29 июня вылетел на север, в предполагаемый район местонахождения спутников Нобиле. Но это ему не удалось из-за плохой погоды, вследствие чего он дважды был вынужден садиться на дрейфующие льды и только через пять дней смог вернуться на «Малыгин».

"Малыгин" смог дойти до N76* 48' E27* 10', а после спасения группы Вильери участвовал в поисках Амундсена и группы, унесенной на дирижабле после отрыва гондолы.



«Малыгин» готовит к старту самолет в ходе операции по поиску и спасению потерпевших аварию на дирижабле «Италия»

«Красин» смог обогнуть с запада Шпицберген и, преодолев тяжелейшие льды, добраться до льдины, на которой стояла «красная палатка». 12 июля в 20 часов 30 мин. ледокол остановился в 100 м от красной палатки, и вскоре все пятеро были подняты на его борт. Вот схема лагеря, нарисованная радистом итальянской экспедиции Джузеппе Бьяджи:



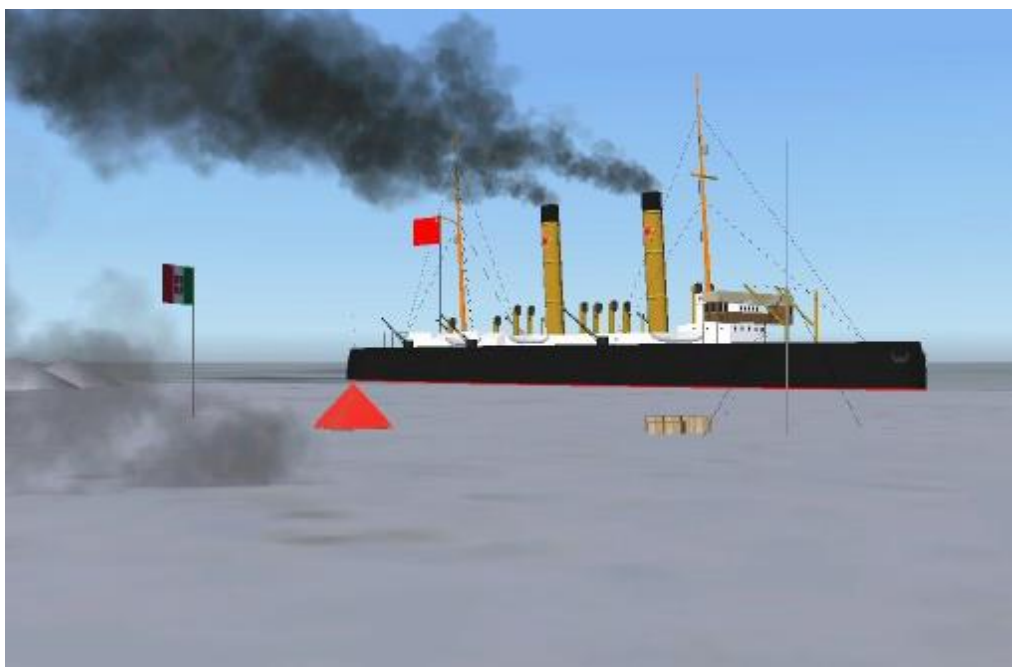
План ледяного лагеря, сделанный Бьяджи.

Скапотировавший самолет Лундборга был поднят на борт «Красина» и, впоследствии, передан властям Швеции.



«Красная палатка» и сканотировавший самолет Лундборга

Нобиле настаивал на том, чтобы продолжался поиск унесенных на дирижабле людей. Он обратился к командиру «Читта ди Милано» с просьбой выделить для поисков два итальянских гидросамолета и направил Самойловичу на «Красин» срочную радиограмму. В ней, помимо искренней благодарности, генерал просил попытаться обнаружить и дирижабль, указывая его возможное местонахождение.



«Красин» у «красной палатки»

Понимая, что поиски следует вести теперь же, Самойлович после некоторых консультаций дал положительный ответ и сообщил, что в качестве поддержки «Красин» готов ждать у места палатки. Готовы были к вылету и шведские летчики. Итальянские же власти посчитали все это... излишним! В Риме исходили из того, что все шестеро итальянцев, оставшихся на дирижабле, без

сомнения, погибли. Поэтому был отдан приказ — судну немедленно возвращаться на родину, а итальянским летчикам прекратить полеты.

Так окончилась вся спасательная операция.

Ледокол "Малыгин".

Легендарный ледокол. Участник практически всех событий в освоении Арктики.



История его началась в Англии.

Два однотипных ледокольных парохода «Брюс» и «Линтрос» были построены в Англии в 1912 и 1913 годах. Они предназначались для каботажного плавания в водах Канады. С 1913 по 1915 год они и третий пароход серии («Кайл») работали в качестве почтово-пассажирских паромов в районе Ньюфаундленда, на линии Порт-о-Баск — Нью-Сидни через пролив Кабота.

В 1914 году «Линтрос» и «Брюс» были приобретены русским правительством для работы на линии Мурманск-Архангельск. Шла война, ледокольные пароходы были жизненно необходимы для продления сроков навигации в Белом море. Согласно принятой в русском флоте системы, суда получили новые имена в честь былинных героев: «Садко» и «Соловей Будимирович».

Однако уже в 1916 году «Садко» наскочил на необозначенный на карте камень и через 15 минут затонул на небольшой глубине. Жертв не было - всех пассажиров успели снять на берег.

«Соловей Будимирович» до 1917 года успел не только плодотворно потрудиться на линии Мурманск – Архангельск, но и послужить военным транспортом (с января по апрель 1917 года) и военным ледоколом.

Шла Гражданская война. На Севере хозяйничали англичане, американцы, белые. Когда на Севере развернулись боевые действия, то, чтобы преградить путь кораблям интервентов вверх по реке, ледоколы "Святогор", «Микула Селянинович» и ледокольный пароход "Соловей Будимирович" были затоплены на фарватере в устье Северной Двины. Англичане подняли эти суда, в Двину вошли боевые корабли Его Величества. «Святогор» и «Микулу Селяниновича» увели в Англию, «Соловей Будимирович» передали белогвардейскому правительству генерала Миллера.

В конце 1919 г. потребкооперацией было заготовлено для населения Архангельской области значительное количество мяса и рыбы в районе Индиги. Генерал Миллер решил доставить эти продукты для белогвардейских войск. «Соловей Будимирович» был послан белым «правительствам Севера России» за мясом и рыбой в устье реки Индиги. Там, всего в 14 милях от Индиги, «Соловей Будимирович» был затерт дрейфующими льдами и вынесен ими в Карское море.

15 февраля на рассвете показался берег острова Вайгача, судно находилось примерно в 30 милях от Карских ворот. Попытка пробиться к Вайгачу оказалась безуспешной. К вечеру того же дня «Соловей Будимирович» продрейфовал через Карские ворота со скоростью 2—3 узлов. 16 февраля в эфир полетела просьба о помощи:

«Нахожусь в Карском море в 15 милях на nord от радиостанции Вайгач... Остаток угля полночь на 16 февраля 50 тонн. Убедительно прошу ускорить присылку большого ледокола, которому эти льды еще проходимы».

На этот раз ответ командующего белогвардейской флотилией контр-адмирала Иванова пришел быстро:

«Ледокол «Канада» вышел для оказания помощи. О продвижении будем сообщать ежедневно».

Но больше сообщений Иванов не присылал: он бежал с Миллером за границу. Спасать пароход и его пассажиров пришлось Советской власти.

Не хватало угля. В Архангельске был жесточайший угольный голод. В Мурманске на складах всего 400 тонн угля (нормальный запас угля для «Соловья Будимировича» – 900 тонн). Изношенные ледоколы «Канада» и «Козьма Минин» стояли с пустыми угольными ямами. Был 1919 год. Советская республика еще в кольце фронтов Гражданской войны. Объявлена экономическая блокада РСФСР.

Уголь можно было купить в Норвегии – там были готовы продать до 3000 тонн угля для спасательной экспедиции. но единственный пригодный для спасательной экспедиции ледокол «Святогор» захватили и угнали англичане.

Несмотря на недостаток угля, продовольствия, снаряжения, возможность отправки спасательной экспедиции не вызвала сомнений у ее организаторов и команд судов. Были мобилизованы все ресурсы, уголь собирали со всех участков порта, ввели самую жесткую экономию в его расходовании, готовились подымать его из трюмов затонувших пароходов.

Переговоры с английским правительством продолжались при посредничестве норвежского правительства. Передать ледокол законным хозяевам англичане отказались, пришлось нанимать норвежский экипаж, вносить залог за свой ледокол. Наконец 25 апреля «Святогор» прибыл из Англии, в Берген. Здесь происходило формирование экспедиции. Командиром судна был назначен известный полярник Отто Свердруп. В экспедиции участвовал единственный советский представитель Л. Л. Брейтфус. Все приготовления удалось закончить к середине мая.

Ледокол «Канада» на остатках угля страховал экспедицию. 15 июня «III Интернационал» (так теперь назывался ледокол «Канада»), вышел в море. До Карского моря он шел по чистой воде. 17 июня миновал Карские ворота, на другой день произошла встреча со «Святогором». Ночью 19 июня «Святогор», а затем и «III Интернационал» подошли к дрейфующему «Соловью Будимировичу». Цель была достигнута! Люди и судно спасены. На «Соловье Будимировиче» был поднят красный флаг Республики рабочих и крестьян.

Согласно условиям англичан, «Святогор» вернулся в Англию. Через год "Святогор" вернулся на Родину. Он был выкуплен за 20 тысяч фунтов стерлингов. Возвращенный ледокол получил имя в честь человека, вернувшего его на Родину – «Красин». Но это уже другая история.

Так началась новая биография ледокольного парохода. В 1920 году он служил военным транспортом, а затем был демобилизован.

«Соловей Будимирович» в 1921 году был переименован в «Малыгина» - в честь капитан-командора Степана Гавриловича Малыгина, ученого, исследователя и военного моряка, участника 2-ой Камчатской экспедиции.

Уже в 1921 году "Малыгин" вышел в первый арктический исследовательский рейс.

Список экспедиций "Малыгина" читается как хронология освоения Советской Арктики:

1924 год - 4-я Карская экспедиция. Флагман проводки каравана. На "Малыгие" располагался штаб экспедиции.

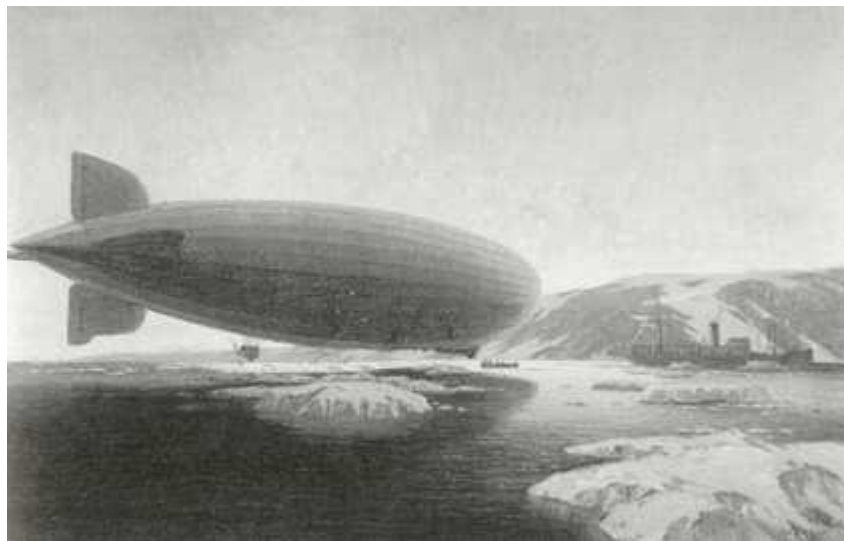
1928 год - "Малыгин" вместе с "Красиным" отправлен на спасение потерпевшего катастрофу итальянского дирижабля "Италия". На "Малыгине" базировался самолет летчика Бабушкина.

1930 год - впервые в истории караван Карской экспедиции проведен вокруг мыса Желания, самой северной оконечности Новой Земли, в обход забитых льдом проливов Маточкин Шар и Карские Ворота.

1931 год - экспедиция на Землю Франца-Иосифа. В ходе полета дирижабля LZ-127 "Граф Цеппелин" было проведено рандеву с "Малыгиным" и обмен почтой между ледоколом и воздушным кораблем.



А вот как это увидел художник - современник:



Интересно, что среди участников похода "Малыгина" был Умберто Нобиле.

1932 год - основание полярной станции "Остров Рудольфа", самой северной станции на архипелаге Земля Франца-Иосифа.

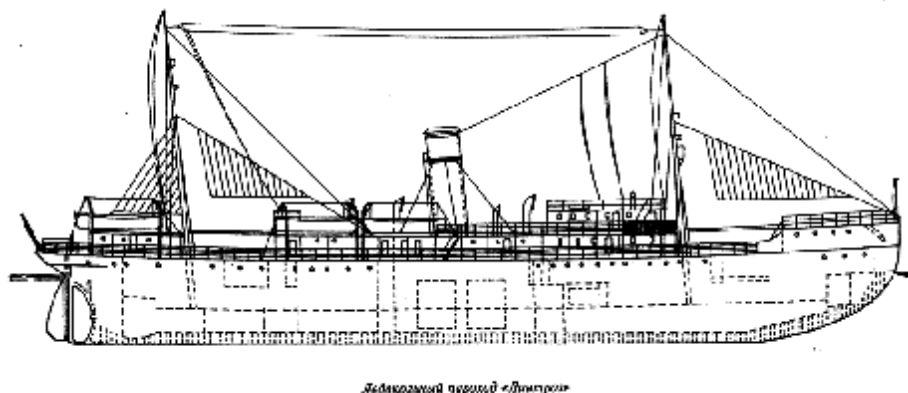
В этом же году "Малыгин" был отправлен с грузом и пассажирами на Шпицберген. Целью похода была доставка грузов и людей в Баренцбург. Но вблизи острова ледокол был зажат ледовыми полями и получил пробоину. Он лег на грунт на малой глубине и был поднят спасательной экспедицией ЭПРОН. Часть груза удалось спасти.

После ремонта - снова Арктика.

В 1937 году при попытке оказать помощь зажатому льдами "Георгию Седову" попали в ледовый плен "Малыгин" и "Садко" ("Садко" был поднят и восстановлен в 1933 году). Часть экипажей всех трех судов была вывезена отрядом под командованием пилота Алексеева. Вывести "Малыгина" и "Садко" из ледового плена удалось ледоколу "Ермак" только летом 1938 года.

"Малыгин" погиб со всем экипажем в ноябре 1940 года у берегов Камчатки...

Ледокольный пароход «Садко»



Ледокольный пароход «Садко», принадлежащий Главсевморпути, в прошлом называвшийся «Линтрос», построен в 1913 г. в Англии на заводе S. Hunter & Weighem Richardson в Нью-Кэстле на Тайне. В 1916 г., на пути из Архангельска в г. Кандалакшу, получил пробоину по левому борту в районе носового трюма и носового бункера, по длине примерно на 48 шпангаутах и шириной в

0,3 м; продержавшись на воде 15 минут, затонул в Кандалакшском заливе. В 1933 г. на средства Главсевморпути и под непосредственным наблюдением его корабль был поднят краснознаменным ЭПРОНом со дна моря. К началу навигации 1934 года л/п «Садко» был отремонтирован архангельским заводом «Красная Кузница» и в навигацию этого года совершил свой первый полярный рейс после подъема к Северной Земле и острову Уединения в Карском море.

В 1932 году экспедиция академика О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе (л/п) "Александр Сибиряков" (капитан В. И. Воронин) впервые в мире прошла за одну навигацию вдоль арктических берегов СССР Северным морским путем с запада на восток.

Геополитические и социально-культурные интересы страны требовали быстро развить этот успех. 17 декабря 1932 года создается Главное управления Северного морского пути (Главсевморпути или ГУ СМП) при Совете Народных Комиссаров (правительстве) СССР. Ему поручалось "проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути". Силы и средства для решения этой задачи были приданы постановлением правительства от 20 декабря 1932 года "О мероприятиях в связи с организацией при СНК СССР Главного управления Северного морского пути". Им намечалось передать ГУ СМП, наряду с другими л/п, "и подлежащий поднятию: "Садко".

Летом 1933-го на деньги Главсевморпути Кандалакшская экспедиция архангельской партии Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) приступила к организации подъема судна.

Построенный в Великобритании в 1913 году, ледокольный пароход "Линтрос" был приобретен еще царским правительством. Летом 1916 года, идя из Архангельска в Кандалакшу, "Садко" наскочил на подводный камень, получил пробоину ниже ватерлинии примерно в треть длины корпуса и шириной 0,3 метра. Продержавшись на плаву 15 минут, что позволило всей команде и пассажирам спастись на острове Богомолиха, судно плавно опустилось на 22- метровую глубину. Там "Садко" пролежал 17 лет. Пароход был поднят эпроновцами 15 октября 1933 года и отведен на отмель острова Богомолиха для заделки пробоины. 3 ноября 1933 года ледокол N 8 привел "Садко" на буксире к Красной пристани Архангельска, а назавтра его уже поставили к доку завода "Красная кузница".

Первым капитаном «Садко» стал Артур Карлович Бурке (1891-1942). А.К. Бурке принадлежал к плеяде выдающихся советских ледовых капитанов. На его счету не только географические и океанографические открытия в Арктике, сверххранние и сверхпоздние (1936 и 1937) рейсы на Землю Франца-Иосифа, участие в организации первых полярных и промысловых зимовок и в создании базы на острове Рудольфа, опираясь на которую была впервые в мире проведена авиаэкспедиция 1937 года на Северный полюс, вылившаяся в дрейф четверки папанинцев. Как один из ее организаторов, А. К. Бурке 27.06.1937 года был награжден орденом Красной Звезды.

Первый рейс "Садко" под командованием А. К. Бурке с экспедицией ГУ СМП (научный руководитель, гидрограф Е. С. Гернет) прошёл с 22 июля по 25 сентября 1934 года. На острове Уединения в Карском море, впервые была организована зимовка (18 зимовщиков и строителей). Не получив данных авиаразведки, дважды попадали в ледовые капканы. Один из дрейфов длился 23 дня. В этом 160-мильном дрейфе, как и в ходе преодоления льдов на протяжении 1707 миль (из 4239 миль рейса), подтвердились и качество ремонта корабелов Архангельска, и высочайший класс «безаварийного» капитана А. К. Бурке.



«Садко» и его капитан А.К.Бурке

22 июля 1934 года „Садко” под командованием Бурке вышел в первый арктический рейс. Экспедиции предстояло через Маточкин Шар и Диксон пройти к мысу Оловянному на Северной Земле, а в случае недостижения его — к острову Уединения, и открыть новую полярную станцию в одном из этих пунктов. Руководство экспедицией было возложено на заместителя начальника ГУСМП Сергея Самойловича Иоффе. Экспедиция не ставила перед собой сугубо научные цели, однако в число ее участников были включены специалисты по метеорологии, гидрологии, земному магнетизму и гидрографии, проводившие попутные наблюдения, а также специалист по взрывному делу. В частности, гидрографическими работами на судне занимался Евгений Сергеевич Гернет. Одной из важнейших задач похода было изучение поведения корпуса судна при движении его во льдах, для чего в состав экспедиции был включен корабельный инженер Шандриков.

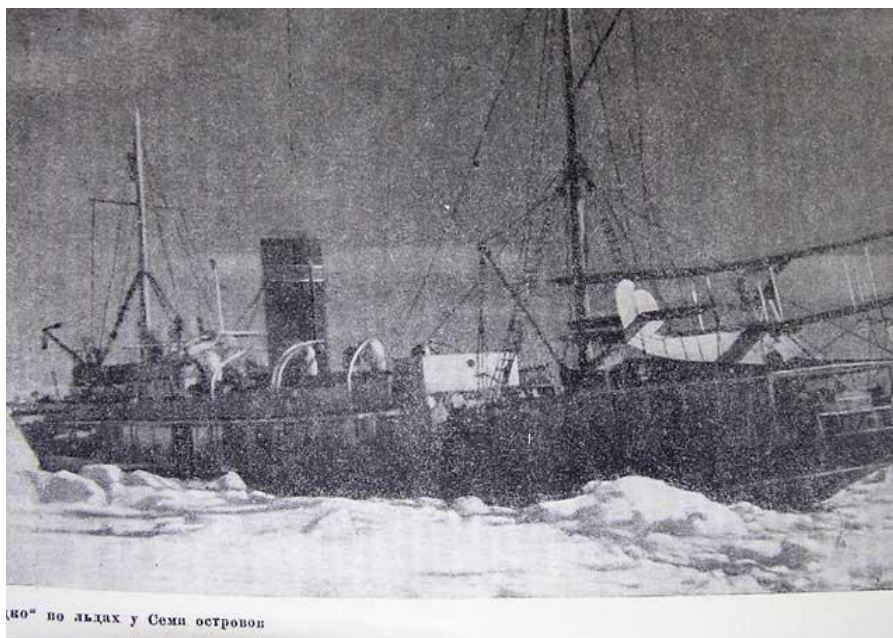
11 августа южнее острова Визе „Садко” вошел в девяти-десятибалльные ледовые поля. Дрейф судна и продвижение по разводьям в течение 23 дней привели „Садко” в малоисследованный район Карского моря. Так началась работа „Садко” в „белых пятнах” Арктики. Сложные ледовые условия не позволили „Садко” дойти до Северной Земли, и 8 сентября судно бросило якорь у острова Уединения в Карском море. На берег было выгружено около 600 тонн грузов, в том числе дом полярной станции, авиационный бензин, масло, продовольственные припасы и т. д. Для сотрудников станции и строителей было построено временное помещение. С открытием радиостанции полярная станция Остров Уединения начала свою работу. 12 сентября „Садко” направился в обратный путь и 25 сентября, пройдя 4239 миль (из них 1864— во льдах) вернулся в Архангельск. Задача экспедиции была выполнена, судно успешно прошло ледовые испытания и было готово для похода в высокие широты.

Сопоставив течение с поведением льда в ходе дрейфа "Садко" в 1934-м, Е. С. Гернет предсказал неизвестный участок суши в том районе Карского моря, где на следующий год Первая высокоширотная экспедиция на "Садко" под водительством капитана Н. М. Николаева (начальник Г. А. Ушаков, научный руководитель профессор Н. Н. Зубов) откроет остров, которому дадут имя Ушакова.

Первая советская высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе „Садко” под командованием капитана Николая Михайловича Николаева стартовала из Архангельска 8 июля 1935 г. Перед ее участниками была поставлена задача провести исследования в Гренландском море, обследовать „белые пятна” к северу от Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа и в северной части Карского моря, а также обеспечить сводками погоды перелет летчика Сигизмунда Леваневского на самолете Ант-25 через Северный полюс в Америку, запланированный на лето 1935 г. (Как известно, по техническим причинам, этот перелет был прерван.) Для проведения научных наблюдений „Садко” был оснащен самыми современными приборами, на его борту было оборудовано пять научно-исследовательских лабораторий.

Руководителем экспедиции был назначен Георгий Алексеевич Ушаков, его заместителем — Николай Николаевич Зубов. Научный состав экспедиции называли „сборной СССР”. В состав экспедиции входили гидрограф Николай Иванович Евгенов, гидрологи Всеволод Александрович Березкин, Алексей Федорович Лактионов и Леонид Леонидович Балакшин, гидробиологи Григорий Петрович Горбунов и Вениамин Григорьевич Богоров, геолог Михаил Михайлович Ермолаев, астроном-магнитолог Иван Дмитриевич Жонголович, кораблестроитель Андрей Иванович Дубровин, и другие известные ученые. Авиагруппу на „Садко”, состоявшую из самолетов-амфибий „Ш-2” номер (СССР Н-91) и „КР-1 (Heinkel HD 55)” (СССР Н-133), возглавлял знаменитый полярный летчик Михаил Сергеевич Бабушкин, пилотом второго самолета был Геннадий Петрович Власов.

12 июля „Садко” покинул Мурманск, 13 июля начались наблюдения на разрезе мыс Нордкап — остров Медвежий. 17 июля пароход пошел по 76-й параллели к Гренландии до кромки льдов, затем повернул к Шпицбергену. После стоянки в Баренцбурге с 22 по 29 июля судно вновь направилось в Гренландское море. Выполняя широтные разрезы, пересекающие Гренландское море, „Садко” постепенно продвигался на север. В начале августа первая часть экспедиции — исследование Гренландского моря — была завершена. Обогнув с севера Шпицберген, судно пересекло 81-ю параллель, за которой начиналось одно из „белых пятен” Арктики. В этом районе в разные годы в течение двух веков мореплаватели пытались отыскать легендарную „Землю Джиллиса”. Для поисков этой земли с „Садко” неоднократно вылетали самолеты Бабушкина и Власова. Вместе с Бабушкиным поднимался в воздух и Ушаков, однако поиски не увенчались успехом — мифической земли не существовало.



«Садко» с самолетом КР-1 (HD-55)

Попытка пройти к Земле Франца-Иосифа не увенчалась успехом, встретив поля сплоченного льда, „Садко” повернул на юг. Пополнив запасы угля в Русской гавани на Новой Земле, 24 августа пароход снова вышел в плавание — на этот раз в Карское море к острову Визе. Северная часть Карского моря в треугольнике ЗФИ — остров Визе — мыс Молотова (Арктический) Северной Земли в то время тоже была „белым пятном” на карте. Неисследованность и труднодоступность этого района отражались в его неформальном названии - „ледяной погреб Арктики». Во время плавания в этом неисследованном районе было сделано два выдающихся открытия: открыто обширное мелководье, оказывающее значительное влияние на ледовый режим Карского моря, и небольшой остров, названный в честь руководителя экспедиции островом Ушакова. Сутки ушли на обследование острова, 2 сентября „Садко” продолжил путь на северо-восток.

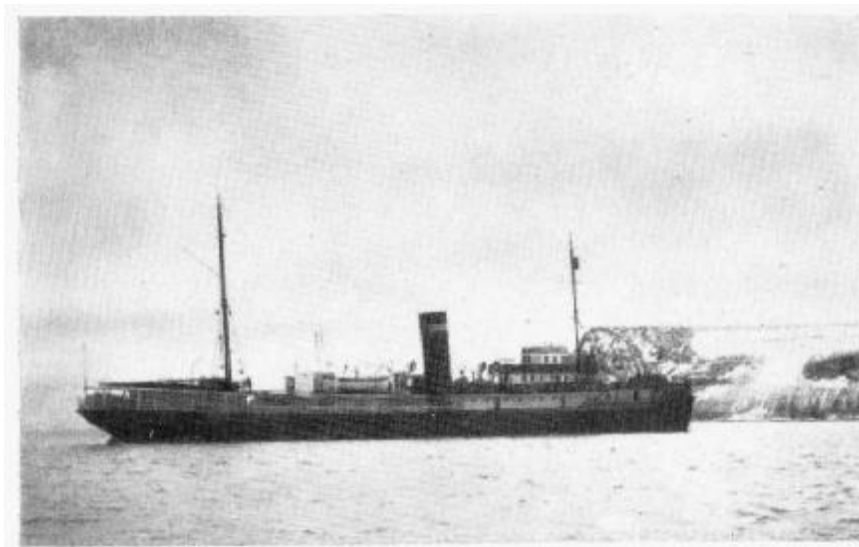
8 сентября „Садко” подошел к мысу Литвинова Северной Земли, по пути открыв три небольших островка, на одном из которых был установлен государственный знак. От Северной Земли

„Садко” пошел на запад, чтобы обследовать восточную и центральную часть мелководья, а затем повернул на север. 13 сентября судно дошло до широты $82^{\circ} 41,6'$, установив рекорд свободного плавания во льдах. В самой северной точке своего похода участники экспедиции за 12 часов выполнили первую в истории Арктики глубоководную комплексную научную станцию за пределами материковой отмели. Лот показал глубину 2365 метров. Впервые после дрейфа „Фрама” судно вышло на большие глубины Центральной Арктики. Экспедиция практически выполнила поставленные перед ней задачи, „Садко” повернул назад и 15 сентября вновь подошел к острову Ушакова, откуда предпринял последний поход в высокие широты. Дойдя до $81^{\circ} 40'$ с. ш., судно повернуло к югу.

28 сентября 1935 года „Садко” вернулся в Архангельск. Он провел в плавании 85 дней, пройдя за это время почти 12000 километров и почти половину из них — севернее восьмидесятой параллели. За рейс участники экспедиции сделали 107 комплексных океанографических станций, исследовали глубины океана, характеристики воды и течения, морскую фауну. Собранные материалы по ледовой обстановке позволили сделать вывод о том, что северный вариант пути с запада на восток до мыса Арктического вполне возможен, однако этот район требует дальнейшего изучения.

В 1936 году капитан Н. И. Хромцов поведет „Садко” во Вторую высокоширотную экспедицию под руководством директора Арктического института профессора Р. Л. Самойловича искать Землю Санникова, но эта экспедиция была прервана. „Садко», как многие другие ледоколы, был срочно направлен на выполнение особого задания правительства — обеспечение проводки кораблей Экспедиции Особого Назначения (ЭОН-3).

В навигацию 1937 года Научные исследования были возложены, в основном, на пароходы «Садко» и «Седов». В их задачу входило, кроме широкомасштабных гидрографических работ, выяснение существования в северной части моря Лаптевых гипотетической Земли Санникова, а также организации новой полярной станции на острове Генриетты.



«Садко» у острова Генриэтты

В сентябре полярная станция была построена, а что касается Земли Санникова, то поход «Седова» до 78-й параллели и обследование моря Лаптевых к востоку не обнаружил никаких признаков суши в том районе, где она предполагалась.

Уже в конце сентября море севернее 74° широты покрылось льдом, и на «Седове» во время гидрографических работ были повреждены лопасти винта при попытке пробиться через ледяные преграды. К «Садко» и «Седову» присоединился ледокольный пароход «Малыгин» и они пытались пробиваться на восток, к Берингову проливу. Но их усилия оказались тщетными. Громадные стальные корпуса, несмотря на наличие тысяч лошадиных сил их машин и опыт полярных плаваний экипажей, оказались бессильными перед мощными льдами.

Три парохода превратились в безвольные игрушки дрейфующих льдов. На борту этих трех судов находилось 217 человек. Среди них были ученые, рабочие-строители и большая группа студентов Гидрографического института, проходивших «летнюю» практику на пароходе «Георгий Седов».

При сложившихся обстоятельствах снабжение теплой одеждой и продовольствием такого большого числа людей создавало большие трудности. По указанию с Большой Земли экипажи судов начали готовить ледовые аэродромы для приема самолетов и эвакуации людей.

Вылетевшие 3 апреля 1938 года из Москвы самолеты с опытнейшими полярными летчиками А.Алексеевым, П.Головиным и Г.Орловым достигли района дрейфа судов, в течение двух недель вывезли со скованных льдами судов 184 человека и перебросили туда около семи тонн продовольствия и снаряжения.

К трем судам, зажатым льдами, на которых осталось 33 человека, спешил на помощь, используя короткое лето, «дедушка ледокольного флота» «Ермак», построенный на заводе Армстронга в английском Ньюкастле под личным наблюдением флотоводца и знатока корабельного дела адмирала Степана Осиповича Макарова.

Преодолевая тяжелые льды и туман, окутавший все вокруг густой пеленой, «Ермак» 27 августа, расцвеченный флагами, подошел к судам, отнесенным течениями и ветрами еще севернее. Так далеко на север не доходило еще ни одно судно в свободном плавании. «Ермак» помог пароходам «Садко» и «Малыгин» освободиться от ледяных оков, а «Георгий. Седов» дрейфовал в Северном Ледовитом океане еще 812 дней.

В навигацию 1941 года „Садко” совершил несколько транспортных рейсов в Карском море, в одном из которых дошел до мыса Арктического — северной оконечности архипелага Северная Земля. В конце лета судно ушло в очередной рейс для снабжения полярников на Земле Франца-Иосифа и острове Домашний.

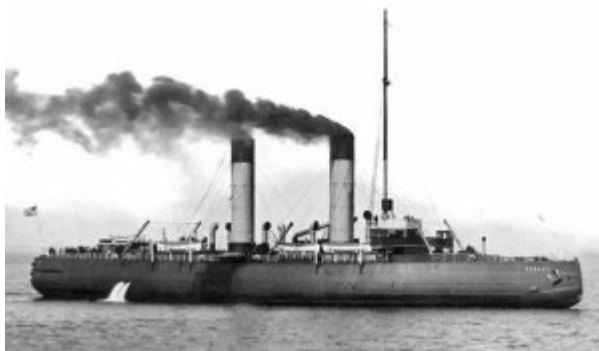
«Садко» погиб 11 сентября 1941 года. Неподалеку от островов Известий ВЦИК, в Карском море, он наскочил на не обозначенную на картах скалу и затонул.

"К Северному полюсу - напролом!"

Ледокол "Ермак" называли "дедушкой ледокольного флота". Именно этот корабль стал началом всего семейства ледоколов СССР и России.

В конце XIX века российским правительством была поставлена задача освоения Северного морского пути в качестве внутренней транспортной магистрали. Для реализации этой задачи Россия приступила к созданию современного арктического флота. Инициатором строительства судов со специальным прочным корпусом и мощной энергетической установкой для работы во льдах стал адмирал Степан Осипович Макаров. Первый ледокол, получивший название „Ермак”, был построен в Ньюкасле (Англия) и вступил в строй в 1899 г. Конструкция ледокола была уникальной — его носовая часть вползала на лед и ломала его своей тяжестью. Корпус судна имел такую форму, при которой льды, сжимаясь, выталкивали его наверх.

„Ермак” был первым в мире ледоколом, способным форсировать тяжелые льды и обеспечивать безопасную проводку судов. В 1899—1901 гг. „Ермак” [под](#) командованием Макарова и первого капитана судна Михаила Петровича Васильева совершил несколько плаваний в районы Шпицбергена, Новой Земли, Земли Франца-Иосифа.



12 марта 1918 г. начался „ледовый поход” „Ермака” с целью проводки кораблей Балтийского флота из Ревеля и Гельсинфорса в Кронштадт (всего 236 кораблей) в связи с угрозой захвата флота финскими и германскими войсками. Поход закончился 22 апреля.

В дальнейшем „Ермак” принимал участие во многих походах в [Арктику](#), провел сквозь льды сотни судов. В конце 30-х годов ледокол прошел модернизацию, после которой еще долгие годы работал в [Арктике](#).



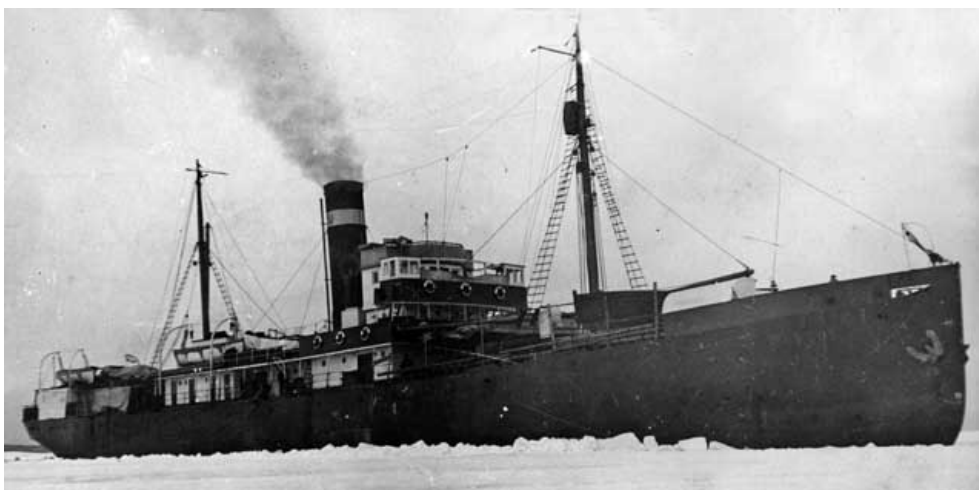
До Великой Отечественной войны «Ермак» в основном работал на Балтике, обеспечивая работу Ленинградского порта. Но бывали и исключения. В навигацию 1937 года сложилась чрезвычайно тяжелая ледовая обстановка. Практически все ледоколы – «Красин», «Литке», «Садко», «Малыгин», «Седов» оказались затерты льдаси и зазимовали вместе со своими караванами транспортных судов. 1938 году «Ермак» оказался единственным ледоколом, способным оказать им помощь. Уже в апреле месяце он вышел в море – так рано навигацию до этого не начинали никогда! «Ермак» смог пробиться к зазимовавшим судам, провел к караванам пароходы с углем и вывел все суда без потерь изо льдов.



Караван, возглавляемый ледоколом «Ермак» в проливе Вилькицкого.

Ледокольный пароход «Георгий Седов»

С 20 сентября 1941 года по 6 мая 1942 года — «ЛД-3». Бывший канадский ледокольный пароход «Беотик», построен в 1909 году в Англии. В 1916 году куплен русским правительством для управления морским транспортом Беломорско-Мурманского района. С 1 января по 1 апреля 1917 года в качестве ледокола входил в состав флотилии Северного Ледовитого океана. 15 апреля 1920 года мобилизован и включен сначала в состав Беломорской военной флотилии, а 24 апреля 1920 года — Морских сил Северного моря. 25 мая 1920 года возвращен Мортрану. С 10 октября 1937 года по январь 1940 года совершил 814-дневный дрейф во льдах Арктического бассейна, пройдя 3307 миль. 20 сентября 1941 года мобилизован вновь и в качестве ледокольного парохода включен в состав Беломорской флотилии. Участвовал в Великой Отечественной войне, обеспечивая перевозки в Арктическом бассейне. 6 мая 1942 года сдан Главному управлению Северного морского пути. В 1948 году награжден орденом Ленина. В 1967 году выведен из эксплуатации и разобран на металл.



Ледокольный пароход «Георгий Седов»

1937 год был годом больших героических и трагических морских и воздушных экспедиций в Арктике. 274-дневный дрейф четверки папанинцев, перелеты из Москвы в США через Северный полюс экипажей В.Чкалова и М.Громова, трагическая гибель экипажа С.Леваневского в районе полюса, длительное пленение льдами в северной части моря Лаптевых трех ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Георгий Седов».

Дрейф «Георгия Седова» явился одной из наиболее выдающихся экспедиций в истории отечественного и мирового исследования Центрального Арктического бассейна. Осенью 1937 года внимание всего мира было приковано к дрейфу папанинской полярной станции «Северный полюс». И как-то не было обращено достаточно внимания на то, что в другой части Арктического бассейна, на расстоянии примерно трех тысяч километров от станции «СП», морозы начались раньше обычного, и море стало покрываться льдом. В этот период научная экспедиция на ледокольном пароходе «Г.Седов» вела исследования в районе Новосибирских островов. Работа уже завершалась, когда пароход направили на помощь судам Ленского каравана, застрявшего в море Лаптевых.

Но из-за наступившей ранней зимы даже хорошо подготовленные ледокольные пароходы «Садко», «Малыгин» и «Г.Седов» оказались в ледовой ловушке.

Научные исследования были возложены, в основном, на пароходы «Садко» и «Седов». В их задачу входило, кроме широкомасштабных гидрографических работ, выяснение существования в северной части моря Лаптевых гипотетической Земли Санникова, а также организации новой полярной станции на острове Генриетты.

В сентябре полярная станция была построена, а что касается Земли Санникова, то поход «Седова» до 78-й параллели и обследование моря Лаптевых к востоку не обнаружил никаких признаков суши в том районе, где она предполагалась.

Уже в конце сентября море севернее 74 широты покрылось льдом, и на «Седове» во время гидрографических работ были повреждены лопасти винта при попытке пробиться через ледяные преграды. К «Садко» и «Седову» присоединился ледокольный пароход «Малыгин» и они пытались пробиваться на восток, к Берингову проливу. Но их усилия оказались тщетными. Громадные стальные корпуса, несмотря на наличие тысяч лошадиных сил их машин и опыт полярных плаваний экипажей, оказались бессильными перед мощными льдами.

Три парохода превратились в безвольные игрушки дрейфующих льдов. На борту этих трех судов находилось 217 человек. Среди них были ученые, рабочие-строители и большая группа студентов Гидрографического института, проходивших «летнюю» практику на пароходе «Г. Седов».

При сложившихся обстоятельствах снабжение теплой одеждой и продовольствием такого большого числа людей создавало большие трудности. По указанию с Большой Земли экипажи судов начали готовить ледовые аэродромы для приема самолетов и эвакуации людей.

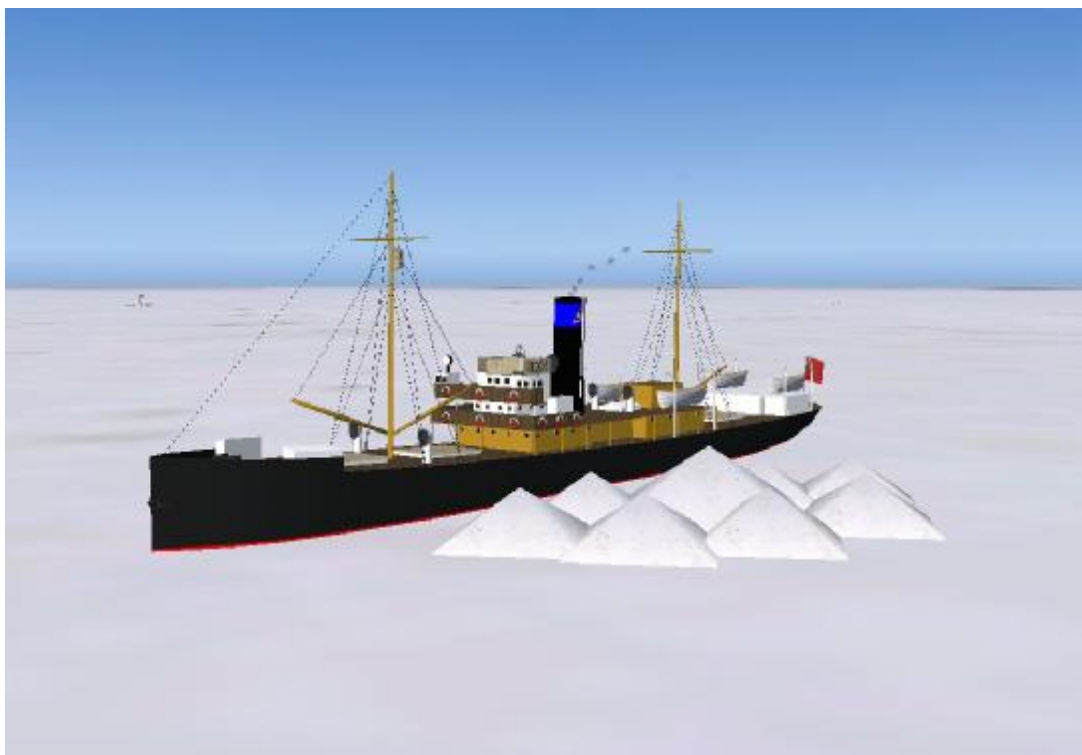
Вылетевшие 3 апреля 1938 года из Москвы самолеты с опытнейшими полярными летчиками А.Алексеевым, П.Головиным и Г.Орловым достигли района дрейфа судов, в течение двух недель вывезли со скованных льдами судов 184 человека и перебросили туда около семи тонн продовольствия и снаряжения.

К трем судам, зажатым льдами, на которых осталось 33 человека, спешил на помощь, используя короткое лето, «дедушка ледокольного флота» «Ермак», построенный на заводе Армстронга в английском Ньюкастле под личным наблюдением флотоводца и знатока корабельного дела адмирала Степана Осиповича Макарова.

Преодолевая тяжелые льды и туман, окутавший все вокруг густой пеленой, «Ермак» 27 августа, расцвеченный флагами, подошел к судам, отнесенным течениями и ветрами еще севернее. Так далеко на север не доходило еще ни одно судно в свободном плавании.

«Ермак» помог пароходам «Садко» и «Малыгин» освободиться от ледяных оков. С «Седовым» же дело обстояло хуже. Поврежденный руль не давал ему возможности свободно двигаться, чтобы приблизиться к ледоколу, а густой туман и мощные ледяные поля воспрепятствовали «Ермаку» взять его на буксир. Командование экипажем «Седова» было поручено бывшему второму штурману «Садко» Константину Бадигину, молодому, 28-летнему, но уже опытному моряку. От матроса он дослужился до помощника капитана. Он совершил много далеких рейсов, побывал во всех крупных портах Советского Союза и Западной Европы, в Египте, Алжире, Аравии, Турции, на Филиппинских островах, в Китае, Японии, Канаде, США, Южной Америке. Пароход «Георгий Седов» не был новым судном, и совсем не предназначался для такой экспедиции. Построенный в Глазго в 1909 году для плаваний у берегов Ньюфаундленда и в заливе Св.Лаврентия, «Седов» по своей конструкции не был приспособлен к сильным ледовым сжатиям, как например, нансеновский «Фрам», который благодаря яйцеобразной форме нижней части корабля при ледовых сжатиях выжимался из льдов вверх. Корпус же на «Седове» принимал всю силу ледовых сжатий на себя.

В 1916 году судно было приобретено Россией. В 1920 году оно участвовало в первой советской арктической экспедиции к устьям рек Обь и Енисей. В 1928 году «Седов» искал в районе Земли Франца-Иосифа пропавших участников экспедиции на дирижабле «Италия». В 1930 году экспедицией на этом корабле впервые исследовалась северная часть Карского моря и тогда были открыты острова Визе, Исаченко, Воронина, Шмидта и архипелаг Седова к западу от Северной Земли.



«Георгий Седов» во время дрейфа

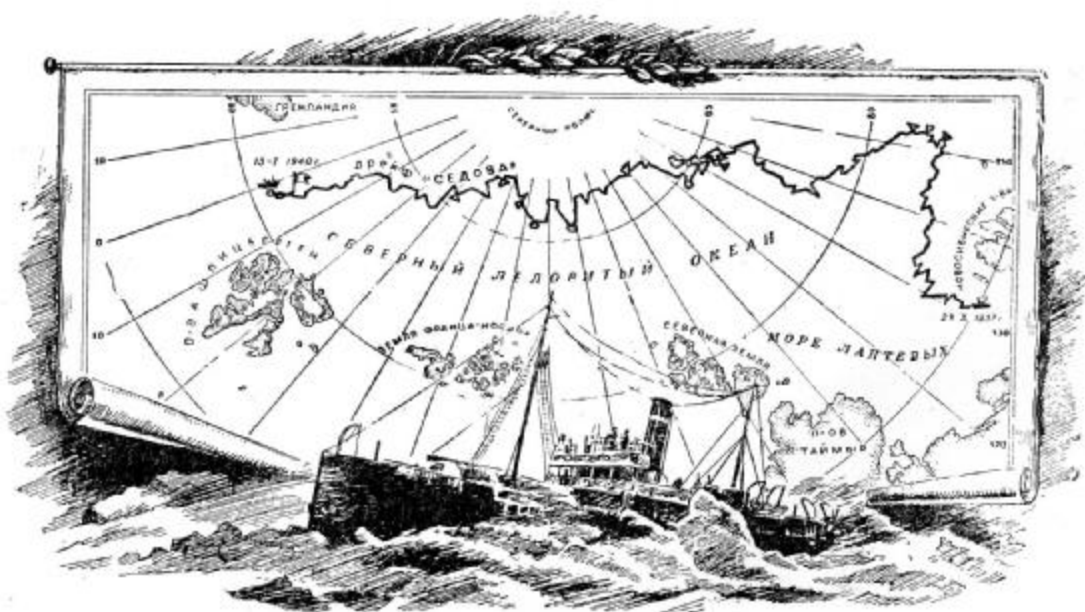
...Когда, ввиду сложившихся обстоятельств, «Седов» вынужден был остаться во льдах, на него с «Ермака» было перегружено все лучшее, что было в кладовых ледокола. Команда «Седова» была укомплектована не только своими моряками, но и членами экипажей с ледокола «Ермак» и парохода «Садко». Желających остаться на зимовку было много. Сорок заявлений с такой просьбой принесли командованию матросы, кочегары, механики.

В состав команды «Седова» вошли пятнадцать моряков, оставшихся на второй год зимовки, по доброй воле согласившихся остаться на корабле, не страшась предстоящих трудностей. И на этот раз оказались правдивыми слова, распространенные среди моряков: «Кто однажды глотнул крепкого соленого воздуха, тот навсегда становится его пленником».

...На прощальный сигнал «Седова» – «Счастливого плавания» «Ермак» ответил: «Счастливого зимовки», дал три протяжных отходных гудка, и густая пелена снега стала быстро закрывать силуэты трех кораблей. «Георгий Седов» с горсткой людей остался в безбрежных ледяных просторах Северного Ледовитого океана один. День 30 августа 1938 года был первым днем одиночного дрейфа судна. Он врезался в память каждого из команды.

812 дней дрейфа

В сентябре, несмотря на позднее время года, была предпринята еще одна попытка освободить «Седова» из льдов новым мощным ледоколом «Иосиф Сталин» в его первом рейсе в Арктику. Но побороть могучие ледяные поля и пробиться к цели он не смог. Плавание «Седова» по воле стихии продолжалось. В первую годовщину дрейфа судно находилось за 84-й параллелью.



Карта дрейфа ледокола «Г. Седов».

Опыт плаваний в Арктике, различные тяжкие неожиданности, преподносимые суровой стихией, погрузившей не один корабль в океанскую пучину, заставил команду предпринять необходимые меры предосторожности на случай вынужденного оставления судна. На ледяном поле, вдали от корабля, были образованы склады продовольствия, горючего, снаряжения.

Казалось, ничто не предвещало каких-либо грозных событий, но уже 26 сентября 1938 года «Седов» пережил серьезное испытание. Судно внезапно накренилось на левый борт, выпрямилось, а затем повалилось на правый со страшным скрежетом трущихся о борт льдин. Еще немного и все грузы на корабле сорвались бы со своих мест и обрушились на правый борт. Это было бы началом трагического конца. Вода с яростью хлестала внутрь корабля. Через несколько минут был объявлен аврал, и весь экипаж, за исключением радистов, был в машинном отделении. Брандсбойт не справлялся с откачкой. Моряки по очереди, надевая водолазный костюм, опускались в ледяную воду, пока не заделали отверстие.

В ночь с 11 на 12 ноября ледовая обстановка снова вызвала большое беспокойство и тревогу у моряков. Огромный ледяной вал, сокрушающий на своем пути другие глыбы льда, подступал к судну. Но эта громаднейшая льдина весом в сотни тонн, к счастью, прошла мимо, рассеяв созданные моряками запасные базы продовольствия, снаряжения, взрывчатки на расстояние многих сотен метров вокруг судна. Часть запасов унесло далеко на север. Для организации новых баз потребовалось снова перетащить около 16 тонн груза на расстояние километра по нагромождениям двухметрового льда или по рыхлому снегу, скрывавшему множество предательских трещин. Три осенних месяца были очень тяжелыми для горстки людей. За это время 51 раз наступал лед, и 51 раз моряки побеждали природу. Для уменьшения нажима

льдов на борт судна седовцы недалеко от корабля взрывами крошили льдины, создавая что-то вроде буфера.

Научные наблюдения, несмотря ни на какие трудности, продолжались. Пренебрегая опасностью, люди сходили на лед и, невзирая на темноту полярной ночи, проводили различные исследования и измерения в совсем не исследованных районах Ледовитого океана. Но не всегда все было благополучно.

Тяжелые условия дрейфа сказывались на усталости команды. Это понимали на Большой Земле. Поэтому был укомплектован новый состав экспедиции для смены экипажа «Седова». Но сделать это в условиях полярной ночи было нелегко, и в середине февраля 1939 года, взвесив все обстоятельства, начальник Главсевморпути И.Д.Папанин обратился телеграммой к седовцам с просьбой довести дрейф до конца силами своего коллектива.

Капитан Константин Бадигин, собрав экипаж и прочитав телеграмму, не желая никакого давления, обратился к морякам с вопросом – кто хочет улететь на материк, и кто хочет остаться на корабле, разъяснив, что каждый волен поступать как решит сам. Один за другим моряки заявляли, что хотят остаться на корабле до конца дрейфа. Последним говорил кок Павел Мегер: «Одному лететь в Москву как-то неудобно, я к такому комфортабельному обслуживанию не привык. Стоит ли за одним поваром самолет присылать? Придется мне еще сварить сотни две борщей в моем холодном камбузе...».

После двух зимовок дружная и сплоченная команда решила довести дрейф до конца силами своего коллектива. Известно, что Павел Мегер увлекался рисованием. Его сохранившийся альбом испещрен зарисовками из жизни в ледяной пустыне.

За время дрейфа «седовцам» пришлось перенести много тяжелых испытаний. 153 сжатия льдов грозили гибелью корабля и высадкой команды на лед, как это было в 1934 году с «Челюскиным». Последний опасный натиск льдов имел место в конце декабря, а 6 января 1940 года «седовцы» увидели желанные огни мощного ледокола.

Могучий флагманский корабль «Иосиф Сталин» шел к «Седову» по радиопеленгу и вскоре к небу взлетели мириады разноцветных огней, прорезая мрак полярной ночи. Встреча ледокола и плененного льдами корабля состоялась 13 января 1940 года в кромешной тьме. На палубе ледокола заиграл духовой оркестр. Взлетели ракеты и густой гудок разрезал полярную тишину, на который отозвался другой – седовский.

Колоссальный материал длительных наблюдений, собранный во время дрейфа, представлял для науки большую ценность. Одновременность метео– и гидрологических наблюдений «Седова», дрейфующей станции «Северный полюс» и ледокола «Ленин», дрейфовавшего в этот период в юго-западной части моря Лаптевых, дали возможность ученым выяснить схему циркуляции льдов в восточной части Центрального Арктического бассейна. Систематические метеорологические наблюдения, производимые через каждые два часа, и передаваемые по радио на Большую Землю, оказали неоценимую услугу синоптикам.

«Седовцами» севернее Земли Франца-Иосифа была открыта большая океаническая впадина, глубиной более 5 тысяч метров.

Мужественных людей, переборовших погоду и холод, тьму и однообразие полярных будней радушно и тепло встречали в Мурманске и Ленинграде. 4 февраля 1940 года на Белорусском вокзале Москва с ликованием встречала «седовцев», а в Кремле состоялся прием героев. 3 февраля 1940 года «Георгий Седов» был награжден орденом Ленина. Все седовцы стали Героями Советского Союза. Все пятнадцать отважных. И еще. Кроме этого героического дрейфа, до него, экспедиция "Седова" основывала станцию "Бухта Тихая" на Земле Франца-Иосифа, что позволило закрепить архипелаг за СССР.

Во время Великой Отечественной «Георгий Седов» был призван на военную службу. С сентября 1941 по май 1942 года пароход входил в состав Беломорской военной флотилии в качестве ледокольного парохода под названием «ЛД-3».

После «демобилизации» ветеран вернулся в Арктику, где еще долго и плодотворно работал. В 1967 – на 58 году существования – ветеран ледокольного флота был разрезан на металл.

Ледокольный пароход «Челюскин»

1932 год стал знаменательным в истории освоения советской Арктики. 10 декабря Шмидт вернулся в Москву, а уже 17 декабря было принято постановление Совета Народных Комиссаров СССР: "Проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути".

Начальником Главного управления Северного морского пути был назначен Отто Юльевич Шмидт.

Многим казалось, что успех "Сибирякова" был случайным. Шмидт прекрасно понимал, что практическую возможность регулярных плаваний нужно еще доказывать. И в 1933 году на трассу Северного морского пути вышел "Челюскин", только что построенный в Копенгагене по заказу Совторгфлота.



Пароход «Челюскин»

К сожалению, "Челюскин" был обычным пароходом, отнюдь не ледокольным. Приемочная комиссия, в состав которой входил прославленный академик-кораблестроитель А. Н. Крылов, в своем акте отмечала, что пароход "построен без учета заданных условий и совершенно непригоден для ледового плавания". У капитана В. И. Воронина тоже сложилось самое неутешительное впечатление: ""Челюскин" - судно для этого непригодное". Воронин вначале отказался принять командование судном, но потом под дружеским давлением Шмидта все же согласился.

13 августа, при первой же встрече со льдами в Карском море, "Челюскин" получил повреждения: сломан шпангоут, погнуты стрингера, срезаны заклепки. Появилась течь.

Плотники поставили дополнительные распорки, течь зацементировали. На помощь "Челюскину" подошел ледокол "Красин", провел его через пояс сплоченных льдов.

Но 9 и 10 сентября, уже в море Лаптевых, "Челюскин" получил новые повреждения: вмятины в корпусе, сломан один из шпангоутов. Вновь усилилась течь.

Ледовая обстановка в том году была трудной, несколько судов попало в ледовый плен. С "Красина" сообщали, что и у них повреждения: одна из трех машин вышла из строя, сломан вал.

У мыса Ванкарем тяжелые льды сковали "Челюскин". Наступила осень, началось ледообразование. Надежд на освобождение было мало, ждать помощи неоткуда.



«Челюскин» во льдах

Радиограмма от 6 октября: "...непрерывные взрывы аммоналом и обколка льда не дают должных результатов. Лед мощностью в среднем в шесть метров плотно сжат... Надеемся на перемену ветра, который взломает и разрежит льды... Корабль вполне подготовлен для зимовки, но мы будем всеми силами биться, чтобы выйти еще в этом году победителями. Настроение у всех боевое. Коллектив крепко спаян. Начальник экспедиции Шмидт".

26 октября в трюме No 2 неожиданно начался пожар - самовозгорание угля. 48 часов длился общий аврал. Задыхаясь, порой теряя сознание, челюскинцы перебрасывали лопатами, заливали водой докрасна раскаленный уголь.

Тем временем благоприятный дрейф все же делал свое дело. 4 ноября крепко впаянный в лед "Челюскин" вынесло в Берингов пролив. Солнце, штиль. На юге, за краем ледяного поля и до самого горизонта - чистые, свободные ото льда воды Тихого океана...

На Чукотке, в бухте Провидения, залечивал раны ледорез "Ф. Литке". Повреждены руль, винты. Главная машина вследствие поломки может работать только малыми ходами. Поломаны шпангоуты, повреждены переборки, в обшивке многочисленные трещины. Течь в носовом трюме, в боковых угольных ямах.

10 ноября начальник Северо-Восточной экспедиции А. П. Бочек и капитан "Литке" Н. М. Николаев получили радиограмму: "...обращаемся к вам с просьбой оказать нашему пароходу содействие в выходе из льдов силой ледореза "Литке". Зная о трудной работе, проведенной "Литке", и имеющихся повреждениях, мы с тяжелой душой посылаем эту телеграмму, однако обстановка в данный момент более благоприятна для подхода "Литке" к нам, чем когда бы то ни было... до разреженного льда от "Челюскина" три четверти мили, а до кромки - в некоторых направлениях две мили. Мы надеемся, что "Литке" сможет разломать льдину, в которую вмерз "Челюскин", при одновременной работе "Челюскина" и взрывов. В крайнем случае, если бы

разломать не удалось, мы перебросили бы по льду на "Литке" большую часть людей... что значительно облегчило бы нам зимовку... Просим вашего ответа. Шмидт. Воронин".



«Челюскин» во льдах

Бочек собрал экипаж на митинг. Еще 17 месяцев назад ушли они в это долгое плавание: в 1932 году "Литке" вынужден был зазимовать в районе Чаунской Губы. За эти 17 месяцев все предельно устали. Сам ледорез был в совершенно аварийном состоянии, водоотливные средства работали круглосуточно, откачивая до 200 тонн воды в час.

Резолюция митинга: "...несмотря на исключительный риск при настоящем техническом состоянии ледокола, большевистскими темпами провести подготовку к выходу в Арктику".

Радиограмма: ""Челюскин". Шмидту, Воронину. Зажигаем котлы. Будем готовы к выходу одиннадцатого вечером. Все, что в наших силах, все, что возможно для поврежденного "Литке", попытаемся сделать, чтобы оказать вам помощь. Бочек, Николаев".

К этому времени дрейф "Челюскина" изменился. Теперь его уносило на север. Зимовка вдали от берегов грозила самыми худшими последствиями. Надежда оставалась только на "Литке". Но 17 ноября пришла радиограмма от Бочка: "...все наши попытки на подход к вам оказались безрезультатными... Вынуждены отказаться от дальнейших попыток и должны вернуться обратно... Прошу вашего срочного распоряжения на немедленный вывод из льдов..."

Шмидт не знал, что положение "Литке" стало к этому времени настолько тревожным, что Бочек подумывал даже выбросить судно на ближайший берег Аляски, чтобы спасти людей. Шмидт мог бы, наверное, настаивать: "Продолжайте попытки..." Мог бы? Нет, Шмидт не мог.

Радиограмма: ""Литке", Бочку. Согласен на обратный уход "Литке", чтобы ради спасения "Челюскина" не поставить его в столь же опасное положение. Прошу вас информировать меня каждые три часа до выхода в чистую воду, а затем - дважды в сутки. Шмидт".

Последняя надежда на освобождение "Челюскина" рухнула. Дрейф неумолимо уносил судно в Ледовитый океан. Люди, надеясь на лучшее, готовились и к худшему. Все было собрано для аварийной выгрузки на лед в случае гибели судна.

13 февраля началась необычайно сильная подвижка льдов. Радист Эрнст Теодорович Кренкель рассказывает: "Трещина, перпендикулярная борту корабля, прибежала издалека и уперлась в него.

Одна половина поля стояла на месте, другая двигалась, лед неотвратно скользил вдоль трещины. На нас наваливались миллионы тонн. Нагнувшись за борт, я стал очевидцем происходившего. Борт корабля пучился как картонный. Потом как бы грохнули пулеметы - это сорвались с мест тысячи заклепок. Корабль дрожал, стонал, кряхтел, как живое существо. Борт в надводной части разорвало метров на двадцать. Нутро корабля выворачивалось наружу. Глядеть на все это было очень страшно. Часть борта отвалилась на лед, а вместе с ней полетели зубные и сапожные щетки, книги, разного рода утварь, подушки, одним словом то, что оказалось в каютах, попавших под этот удар..."

Через несколько часов, скорчившись в палатке, наспех установленной на льду, Кренкель отстукивал радиogramму Шмидта. На следующий день, 14 февраля, ее опубликовали все советские газеты. Еще через день - все газеты мира: "...13 февраля в 13 часов 30 минут внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи. Через два часа все было кончено. За эти два часа организованно, без единого проявления паники, выгружены на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио..."

104 человека, в том числе женщины и дети, оказались во власти дрейфующих льдов. Ни один ледокол не мог помочь им до наступления лета. Самолеты? Никакого опыта зимних полетов в Арктике не было...

Весь мир был уверен в неминуемой гибели челюскинцев. А они обживали льдину, готовили аэродром. Они слушали при свете коптилки лекции Шмидта о полярных путешествиях, о полетах на Луну, о поэзии Гейне, об истории Южной Америки, о диалектическом материализме... Они выпускали мужественную и веселую газету "Не сдадимся!".

В первом номере газеты была помещена статья Шмидта: "Мы на льду. Но и здесь мы - граждане великого Советского Союза. Мы и здесь будем высоко держать знамя Республики Советов, а наше государство о нас позаботится..."

14 февраля, когда в Москве стало известно о гибели "Челюскина" была создана специальная правительственная комиссия во главе с В. В. Куйбышевым.

Челюскинская эпопея!

Пароход "Сталинград" выгрузил в Олюторске две легкие машины Ш-2 пилотов Шостова и Шурыгина.

Из Владивостока вышел пароход "Смоленск", на борту которого с пятью самолетами находился целый летный отряд - Каманин, Молоков, Пивенштейн, Бастанжиев, Демиров.

Из Ленинграда через Панамский канал спешил в Чукотское море ледокол "Красин".

Из Москвы во Владивосток, а потом на корабле "Совет" на Чукотку отправился специальный отряд известного аэронавта Бирнбаума с двумя дирижаблями.

Из Хабаровска по маршруту Николаевск - Охотск - Нагаева - Гижига Анадырь - Провидения вылетели самолеты Галышева, Доронина, Водопьянова.

Леваневский и Слепнев летели из Америки, с Аляски...

Но первым полеты к лагерю Шмидта начал Анатолий Васильевич Ляпидевский, базировавшийся тогда в Уэлене. Первый раз он вылетел 21 февраля, но не смог разыскать лагерь среди нагромождений торосов. Только 5 марта - с двадцать девятой попытки! - Ляпидевский сумел

разыскать затерянную в океане льдину, сумел посадить свой тяжелый двухмоторный самолет на крошечный пятачок ледового аэродрома.

Десять женщин и двое детей - трехлетняя Алла Буйко и родившаяся в Карском море на борту "Челюскина" шестимесячная Карина Васильева были вывезены на Большую землю.

6 марта в лагере вновь началось сильное торошение. Разломан надвое деревянный барак, в котором жила половина челюскинцев, сломана кухня. Разломан и аэродром. Через четыре дня его сумели восстановить и с тех пор уже постоянно поддерживали в готовности, несмотря на частые торошения. Но теперь надолго испортилась погода.

В 50 километрах от Анадыря разбились самолеты Демирова и Бастанжиева. Из-за неисправности машины остался в Анадыре Галышев. У Ванкарема разбился Леваневский. Пробиваясь к лагерю, совершил вынужденную посадку и сломал шасси самолет Ляпидевского...

Только 7 апреля над лагерем вновь появились самолеты. Сразу три Слепнева, Каманина, Молокова. Самолет Слепнева потерпел аварию при посадке, Каманин и Молоков вывезли 5 человек.

8 апреля - сильнейшее сжатие, торошение льда.

9 апреля - сильнейшее сжатие, ветер 7 - 8 баллов.

10 апреля Молоков вывез четырнадцать человек, Каманин - трех, Слепнев - шесть...

В лагере тяжело заболел Отто Юльевич Шмидт. Еще утром 8 марта поднялась температура. Шмидт лежал в палатке, часто впадал в полузабытье. Он запретил сообщать о своей болезни в Москву. Но Москва узнала.

11 апреля в газетах появилось сообщение правительственной комиссии: "...начальник экспедиции т. Шмидт О. Ю. заболел. Тов. Шмидт хворает в продолжение трех дней, но ничего об этом не доносил... Температура у т. Шмидта доходит до 39,5°. Предполагается плеврит или воспаление легких... Правительственная комиссия предложила... при малейшей возможности и вне очереди вывезти тов. Шмидта из лагеря и направить его на Аляску. Тов. Шмидту категорически приказано сдать, а т. Боброву принять экспедицию".

Известно, капитан сходит с тонущего корабля последним. И в подготовленных списках эвакуации фамилия Шмидта стояла под номером 104. Но на этот раз очередность необходимо было нарушить. Тяжелая болезнь могла привести к трагическому исходу.

В. В. Куйбышев от своего имени послал Шмидту трогательную телеграмму: "Правительство поставило перед всеми участниками помощи челюскинцам с самого начала задачу спасти весь состав экспедиции и команды. Ваш вылет ни на йоту не уменьшит энергии всех героических работников по спасению... Со спокойной совестью вылетайте и будьте уверены, что ни одного человека не отдадим в жертву льдам".

Шмидт был вывезен из лагеря вечером 11 апреля. К этому времени к спасательным работам подключились летчики Водопьянов и Доронин, и 13 апреля ледовый лагерь, лагерь Шмидта, перестал существовать. Все челюскинцы были доставлены на материк.

Тогда впервые было установлено звание "Герой Советского Союза". Высшие награды Родины получили летчики Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов, Иван Доронин.

Челюскинцы были награждены орденами Красной Звезды.

Всю страну всколыхнула челюскинская эпопея. И не только нашу страну весь мир.

И. М. Майский, посол СССР в Англии, напишет позднее: "Никогда не было еще события, которое с такой неодолимой силой приковало бы мировое внимание к нашей стране, к нашим людям... Перед каждым англичанином, французом, немцем, американцем невольно встал вопрос: в чем причина счастливого конца этой суровой арктической драмы? И каждый англичанин, француз, немец, американец должен был признать (открыто или в глубине души), что причина счастливого конца крылась в поведении Советского правительства и советских людей, как на Большой земле, так и на дрейфующей льдине".

А в те дни, когда челюскинская эпопея только что завершилась, И. М. Майский встретился с Бернардом Шоу. Знаменитый писатель, смотревший, как известно, саркастически на мир, на этот раз не скупился на самые восторженные слова:

- Что вы за страна!.. Полярную трагедию вы превратили в *национальное торжество*...

Ледорез «Федор Литке»

Любой эпизод из жизни этого корабля заслуживает отдельного очерка, но постараемся быть краткими.

Это необычное судно построили в 1909 г. на британской верфи "Виккерс" канадцам — для работы в устье реки Св. Лаврентия и одноименном заливе. Внешне оно, с изящным форштевнем, увенчанным бушпритом, слегка наклоненной высокой дымовой трубой и удлиненной надстройкой, скорее напоминало крупную паровую яхту.



«Эрл Грей», 1909 год.

Судно было названо в честь генерал-губернатора Канады графа Грея – «Эрл Грей». Его предполагали использовать для перевозки почты и людей на Ньюфаундленде, охраны рыбных промыслов и т.п. Судно имело «правительственные» апартаменты, каюты для 55 пассажиров 1-го класса и для 20 пассажиров 2-го класса.

У "Эрл Грей" носовая оконечность с обшивкой толщиной 31 мм была заостренной, борта прямыми, поэтому судно резало лед, расталкивая обломки в стороны. Для борьбы с прочными, многолетними полярными льдами ледорез не предназначался, и он остался редким представителем своего класса в мировом ледокольном флоте.

В августе 1914 года правительство России закупило за рубежом большое число ледокольных пароходов. Кроме «Эрл Грей» среди них были будущие герои освоения Арктики – «Садко», «Малыгин», «Седов», «Сибиряков», «Русанов».

«Эрл Грей» переименовали в "Канаду" и передали в распоряжение Управления морского транспорта Беломорско-Мурманского района. Уже в ноябре 1914 г. ледорез приступил к проводке русских и союзнических транспортов с военными грузами через замерзающее Белое море в Архангельск. 9 января 1917 г. ледорез наскочил на не обозначенную на карте подводную скалу и затонул на рейде Иоканьги. 16 июня 1917 года судно подняли и, после ремонта, вооружили и зачислили во флотилию Северного Ледовитого океана.

Во время борьбы за освобождение Севера от интервентов (1920 г.) корабль был переименован в крейсер 2 ранга, с зачислением в список судов Беломорской флотилии. Он был вооружен и получил имя "III Интернационал", участвовал в нескольких боевых операциях против белых и интервентов. При его помощи были освобождены из ледового плена захваченные интервентами и впоследствии брошенные ими в Белом море - "Сибиряков", "Русанов", "Таймыр", "Полярный", "Воровский" (бывшее посыльное судно "Ярославна"). Вместе с ледоколом «Святогор» ледорез участвовал в спасении «Соловья Будимировича» - будущего «Малыгина», затертого льдами и унесенного в Карское море.

В 1921 г. ледорез был передан Белмортрану и переименован в "Ф. Литке" в честь русского мореплавателя и гидрографа Ф.П. Литке.

После капитального ремонта, проведенного в Ленинграде в 1923 г., "Литке" работал в Черном и Азовском морях, а в 1928 г. его перевели на Дальний Восток. В тяжелых ледовых условиях 1929 г. моряки "Литке" совершили смелый рейс к о. Врангеля.



Ледорез «Ф. Литке» в бухте Роджерса, остров Врангеля.

За этот рейс "Литке" награжден правительством орденом Трудового Красного Знамени, а все участники похода получили наградной знак:



В 1931/32 г. "Литке" совершил первое в истории зимнее плавание в Охотском море, продолжавшееся более 150 дней. После этого в качестве головного судна он принимал участие в северо-восточной экспедиции 1933-1934 года по проводке каравана судов на р. Колыму. Вместе с пароходами экспедиции ледорез зимовал в устье Колымы, а потом пробивал судам путь через Берингов пролив. Зимовка тяжело сказалась на состоянии корабля. Повреждения корпуса и механизмов не позволили ему пройти во льдах Чукотского моря, чтобы вывести на чистую воду зажатый льдами пароход «Челюскин».



Бункеровка ледореза «Ф.Литке» в бухте Провидения.

В 1934 г. "Литке" прошел сквозным рейсом из Владивостока до Мурманска по всей трассе Северного морского пути. На его борту находились участники экспедиции во главе с членом-корреспондентом АН СССР В. Ю. Визе. Ледорез преодолел Северный морской путь, успев заодно вызволить застрявшие у Таймыра торговые суда и поработать у Диксона, обеспечивая движение караванов с народнохозяйственными грузами. 20 сентября "Литке" ошвартовался в Мурманске, оставив за кормой б тыс. миль, в том числе 1600 — во льдах. Разведка, проведенная экспедицией, позволила уже в 1935 году провести по Северному морскому пути из Мурманска во Владивосток обычные пароходы "Ванцетти" и "Искра", а встречным курсом — "Анадырь" и "Сталинград".

В 1936 г. за выполнение ответственного задания правительства 48 моряков-полярников с "Литке" были награждены орденами Советского Союза. «Литке» провел вдоль побережья Сибири в составе экспедиции особого назначения ЭОН-3 эсминцы "Сталин" и "Войков", отправленные с Балтики на усиление Тихоокеанского флота. Впервые в истории мореплавания военные корабли прошли Северным морским путем из Баренцева моря в море Беринга, обогнув мыс Дежнева.

В 1937 г. "Литке" с караваном судов зимовал в районе о. Большевик - сопровождая 5 транспортов, он вместе с ними попал в тяжелые льды, выбраться не смог. Весной 1938 года караван «Литке» вывел на чистую воду ледокол «Ермак».

В 1939 г. началась советско-финляндская "зимняя" война. В январе 1940 г. "Литке" превратили в сторожевой корабль Северного флота, в коем качестве он пребывал до 8 апреля, после чего его демобилизовали и вернули Главному управлению администрации Северного морского пути. Но, как оказалось, не надолго. 25 июля 1941 г. судно в который раз призвали в строй, на нем подняли военно-морской флаг, установили две 45-мм пушки и несколько пулеметов, присвоив очередное обозначение СКР-18 (сторожевой корабль с бортовым номером 18). Вскоре вооружение признали недостаточным и сорокапятки заменили 130-мм орудиями.

В августе сторожевик ввели в состав только что сформированного Северного отряда Беломорской флотилии, которому предстояло охранять малоземельские проливы. Впрочем, вскоре выяснилось, что немецкие боевые корабли (не считая подводных лодок) в этих водах не рискуют появляться, и СКР-18 отправили заниматься прямым делом — водить караваны из Белого моря в Карское и обратно. Несколько раз старый ледорез выполнял и сугубо боевые задания, например, в январе 1942 г. конвоировал поврежденный новый линейный ледокол "И. Сталин". А 20 августа и сам был атакован вражеской субмариной U-456, но сумел уклониться от выпущенных по нему торпед. Было известно, что летчики и подводники противника настойчиво охотятся за советскими ледоколами, без которых были бы невозможны нормальные перевозки стратегических грузов по заполярным морям. Тем не менее за всю войну немцам так и не удалось не только потопить, но и надолго вывести из строя ни одного.

К февралю 1944 г. Северный флот пополнился боевыми кораблями отечественной постройки и полученными от союзников, нужда в импровизированных тральщиках и сторожевиках стала отпадать. "Литке" передали в оперативное подчинение Главному управлению администрации Северного морского пути.



«Федор Литке», картина художника Войшвилло.

Кончилась война, и ледорез вновь занялся привычной работой — проводкой караванов и отдельных судов. А в 1946 г. на нем в высокоширотный рейс отправилась экспедиция, через два года подобное плавание повторилось — изыскивались возможности пускать транспортные суда по так называемой "Великой северной полынье".

В 1955 г., участвуя в очередном научно-исследовательском предприятии, организованном Арктическим институтом, он поднялся до 83° 21' северной широты, установив рекорд свободного

плавания в Северном Ледовитом океане. Это достижение спустя годы превзошли лишь огромные ледоколы, оснащенные ядерными силовыми установками.

14 ноября 1958 г. "Литке", как окончательно устаревший, вывели из эксплуатации.

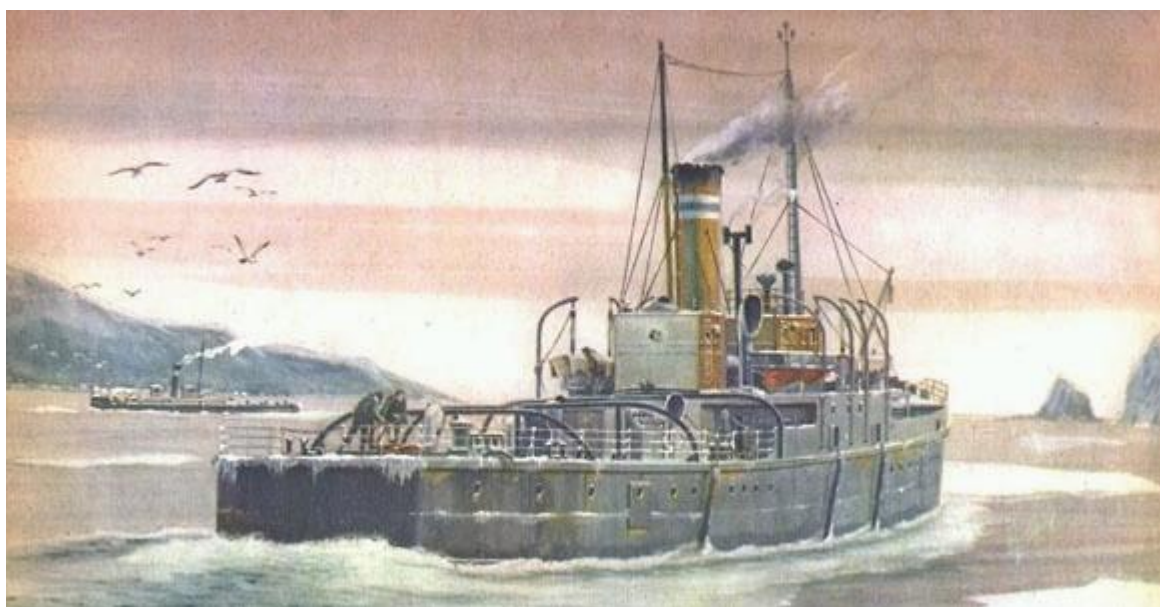
Ленско-колымская экспедиция 1933 года.

Активное освоение сибирских рек началось в годы первых пятилеток. На Лене, в Киренске, Пеледуде, Якутске, Качуге начали работать верфи, строившие речные суда. На Колыму и другие реки бассейна Северного ледовитого океана пароходы и баржи предполагалось переводить морем. Вот так речные пароходы и баржи оказались в Северном ледовитом океане.

Первый буксирный пароход, целиком построенный на верфи в Жигалово, получил имя «Ленин». 18 сентября 1930 года «Ленин» начал свою первую навигацию. Новый буксир вызвал огромный интерес речников: большие размеры, вертикальные паровые машины общей мощностью 500 сил (а вся суммарная мощность судов пароходства тогда составляла лишь 4000 сил). Крепкий ледокольный корпус, неплохие бытовые условия для экипажа, даже радиостанция - по тем временам еще большая редкость, на речном же судне вообще установленная впервые, - тогда все это было последним словом судостроения.

А в 1931 году Наркомвод решает перебросить пароход для работы на реке Колыме, чтобы организовать там регулярное судоходство. Риск был велик. Северный морской путь по морю Лаптевых и Восточно-Сибирскому еще не разведан, никто не мог предугадать состояние льдов, узнать, какие там ветры, туманы... Начальником проводки был назначен Александр Павлович Бочек, опытный капитан дальнего плавания.

На всякий случай продовольствия взяли на 14 месяцев. Тщательно подбирался состав команды. 22 августа в 16 часов «Ленин» дал в Якутске прощальный гудок. Забункеровавшись в поселке Сангар-Хая углем, пароход продолжил свой рейс. С трудом проталкиваясь по обмелелым низовьям Лены, пароход с баржей-угольщицей 28 августа достиг Жиганска, а вечером того же дня прибыл в Булун.



Буксирный пароход «Ленин»

Преодолев мелководную Быковскую протоку, 2 сентября в заливе Неелова судно встретилось с пароходом «Лена». Он должен был доставить срочный груз для зимовщиков метеостанции на Ляховских островах, но сильный шторм заставил его вернуться. «Ленин» взял груз с «Лены»: теперь вода подбиралась к бортовым лацпортам - так велика оказалась перегрузка. Вскоре все необходимое было передано метеорологам.

При свежем ветре и пасмурной погоде пароход взял курс на Колыму, идя вдоль берега на расстоянии около 10 миль. Через каждые 15 минут члены экипажа мерили глубину, данные ложились на карту, стирая «белые пятна», которые до сих пор были на этом маршруте. 11 сентября утром «Ленин» прошел Медвежьих острова. Опять пришлось работать с картой - «отодвигать» на юг береговую черту. К вечеру появился первый мелкобитый лед. Барометр начал падать, усилился ветер, шторм достиг силы в 6 баллов, а в 20 часов, уже в сумерках, «Ленин» повстречал сплошную массу тяжелого полярного льда.

Положение сложилось критическое: вариантов только два - отступить, укрыться за Медвежьими островами и встать на зимовку или, несмотря ни на что, на не приспособленном для работы в полярных льдах буксире пробиваться вперед через глыбы льда.

В 10 часов в вахтенном журнале отмечено резкое уменьшение размеров и количества льдин, а также изменение цвета воды: совсем близко река Колыма - ее влияние. И все же глубина лишь две сажени, метет пурга - дальнейшее продвижение слишком рискованно. Стали на якорь.

К полудню 12 сентября ветер все-таки разогнал тучи и мглу, и, к радости экипажа парохода, в трех-четыре милих впереди по курсу, словно мираж, возник корпус большого морского судна. Это был «Лейтенант Шмидт», доставлявший из Владивостока груз для жителей колымских районов.

«Ленин» был у цели. И в тот год не потребовались олени упряжки, чтобы перебрасывать продовольствие и другие товары в верховья Колымы, их перевез за несколько рейсов первый на этой реке пароход.

В следующем, 1932 году, проводку речных колесных пароходов осуществил ледокольный пароход «Сибиряков». Это было одним из заданий первого «сквозного» рейса – перехода за одну навигацию по Севморпути.

В навигацию 1933 года планировалось перевести из бухты Тикси на Колыму три новых буксира («Дальстрой-1», «Дальстрой-2», «Колхозник») и пароходы «Леонгард» и «Революционный». Пароходы должны были пройти из Тикси до бухты Амбарчик и провести пять большегрузных, 500-тонных барж. Возглавлял экспедицию капитан П.Г.Миловзоров, флагманом проводки был «Ленин», перешедший в бухту Тикси с Колымы.



«Ленин» и «Дальстрой-1» на переходе

Суда экспедиции вышли из Тикси 14 августа, но уже через двое суток, у Меркушиной стрелки, караван был застигнут сильным штормом. Пополнить запасы угля с барж в море, в шторм, при сильнейшей качке, было невозможно, и суда отошли к берегу, пытаясь укрыться от волн за сидевшем на мели ледяным полем – «стамухой». Шторм продолжался пять дней. 20 августа льдина, за которой укрывались суда, была сама разбита штормом. Обломки льдины оторвали одну баржу, которую пытался перехватить пароход «Леонгард». Волной баржу бросило на пароход, от удара в корпус начала поступать вода. на помощь «Леонгарду» пошел флагман экспедиции – буксирный пароход «Ленин». Обломками льда забило помпы пассажирского парохода «Революционный». Волнами разбило носовую надстройку, обвесы колес, каюты. На помощь «Революционному» пошел буксир «Дальстрой-1». Швартовные концы на волнении постоянно рвались. Удалось снять с тонущего парохода часть пассажиров, среди которых были женщины и грудные дети. 23 человека, включая капитана парохода, А.Г. Козлова и радиста В. Лаура, погибли.

Шторм стих только 28 августа. Пароходы каравана смогли принять уголь с парохода «Север». удалось собрать все оторванные штормом баржи, только одна из них оказалась непоправимо разбита и не подлежала ремонту. В начале сентября пароходы пришли в Амбарчик и, приняв грузы с морских пароходов, ушли вверх по Колыме.



Бункеровка у Меркушиной стрелки

Так начиналось освоение Северного Морского пути. Все было впервые. К 1940 году только на Лене работало 117 самоходных судов (пароходов, теплоходов и моторных катеров), 13 пароходов трудились на Колыме, 10 пароходов – на Яне, 4 парохода перевозили грузы на Индигирке. СССР стал крупнейшей речной державой в мире.

«Дальневосточники» - они же «северняки»

Рассказ о этих пароходах стоит начать с небольшого повторения.

2 августа 1933 года пароход «Челюскин» вышел из Мурманска. Перед "Челюскиным" стояла задача пройти Северный морской путь за одну навигацию. На борту парохода, который возглавил опытный полярный капитан В.И.Воронин, находились 111 пассажиров. Начальником экспедиции на "Челюскине" стал выдающийся исследователь Арктики О.Ю.Шмидт.

Плавание проходило сложно. Уже в сентябре пароход вмерз в льды Восточно-Сибирского моря. Но благодаря удачному дрейфу "Челюскин" 4 ноября вынесло в Берингов пролив. Но считанные мили до чистой воды судно так и не сумело пройти. 13 февраля 1934 года раздавленный льдами

пароход затонул в 144-х милях северо-западнее мыса Уэлен. Находившиеся на нем пассажиры и экипаж успели высадиться на лед и разбить временный лагерь.

Но уже 28 февраля из Петропавловска-Камчатского по распоряжению правительственной комиссии на выручку отважных исследователей вышел пароход "Сталинград" с двумя самолетами на борту. На следующий день из Владивостока отправился "Смоленск". Вместе с семьёю самолетами на его борту находилась большая группа авиаторов во главе с будущим Героем Советского Союза летчиком Н. Каманиным. Именно этой группе принадлежит решающая роль в спасательной операции.



«Сталинград» в Бухте Провидения, 1934 год.

"Смоленск" и "Сталинград", названия которых навечно сохранятся в истории освоения полярных широт, относятся к числу товаропассажирских пароходов, предназначенных для регулярных рейсов по Дальневосточной северной линии, протянувшейся на тысячи километров от Владивостока по берегам Японского, Охотского и Берингова морей. Необходимость постройки судов, которые соединили бы немногочисленные обжитые оазисы Заполярья, разбросанные на огромных пространствах окраинной России, была очевидна: от интенсивности связей малых народностей Севера с индустриальными районами Приморья во многом зависела их дальнейшая судьба, темпы развития новых, социалистических отношений.

Пароходы «Сталинград» и «Смоленск» принадлежали к типу "Анадырь", своеобразному переходному типу транспортных судов, чему-то среднему между грузовыми и грузопассажирскими судами. Они строились в 1929—1933 гг. на Балтийском заводе пятью сериями (по две единицы в каждой) пароходы. Девять серийных судов получили названия "Сахалин", "Север", "Сучан", "Свердловск", "Сталинград", "Саратов", "Смоленск", "Хабаровск" и "Казань" (затем "Красная газета") и предназначались для линии Владивосток—Камчатка.



«Смоленск» в Бухте Провидения

По существу, это были универсальные суда - "коробейники", которые могли бы обеспечивать жителей Севера всеми необходимыми товарами, перевозить продукты их труда, а также доставлять промысловиков-охотников, отправляющихся на сезонную охоту в тайгу. Для перевозки груза пароходы имели два носовых и два кормовых отсека. В каждом отсеке устроили трюм и твиндек - пространство между трюмом и верхней палубой. В третьем отсеке большую часть твиндека конструкторы отвели под рефрижераторное отделение для перевозки скоропортящихся продуктов, а меньшую часть - под пушнину. Для пассажиров на пароходе были каюты на 46 мягких мест. В период массового наплыва пассажиров их устраивали в твиндечных помещениях первого, второго и четвертого отсеков, которые оборудовались двухъярусными съемными железными койками на 268 мест. Кроме того, 228 человек принимались на палубу.

Продолжительность периода ледяного покрова и тяжелая метеорологическая обстановка с частыми туманами и штормами представляют немалые затруднения для плавания в дальневосточных водах. Поэтому суда северной линии были сделаны с достаточно сильными ледовыми подкреплениями, которые позволяли им ходить по битому льду и повышали общую прочность корпуса. Условия плавания в Охотском и Беринговом морях усложнялись в ту пору и тем обстоятельством, что на их побережье почти не существовало гаваней и убежищ для судов. При переходе в несколько тысяч миль приходилось создавать на борту большие запасы топлива, воды...

Строились дальневосточники пятью сериями на Балтийском заводе. Закладка на стапелях головного в серии парохода "Анадырь" состоялась 17 июня 1929 года, в мае 1931 года он вышел на испытания. Следом за ним в июне проходил испытания "Сахалин", в августе - "Сучан", в сентябре - "Север".

В первой половине тридцатых годов дальневосточники считались лучшими судами ледового плавания и успешно эксплуатировались даже в арктических рейсах.

«Анадырь», «Север», «Сучан» были участниками особой Северо-Восточной полярной экспедиции 1932—1933 годов. «Дальневосточники» «Анадырь», «Сучан», «Север» и лесовозы «Микоян»,

«Урицкий», «Красный партизан» и парусно-моторная шхуна «Темп» в составе каравана, возглавляемого ледорезом «Литке» в 1932 году доставили грузы для Колымы. Разгружаться пришлось на внешнем рейде бухты Амбарчик, передавая товары и грузы на баржи, зачастую в штормовых условиях. Из-за чрезвычайно тяжелой ледовой обстановки суда не успели произвести разгрузку и были вынуждены уйти на зимовку в Чаунскую губу. Летом 1933 года оставшиеся грузы были доставлены в бухту Амбарчик, и суда экспедиции вышли из льдов.



«Анадырь» разгружается на баржи в бухте Амбарчик

Закончив разгрузку одним из первых, пароход «Север» до конца навигации успел выполнить переход от Амбарчика до Тикси, где принял уголь для судов экспедиции. Возвращаясь на восток, «Север» обеспечивал переход речных судов каравана капитана Миловзорова (об этом героическом переходе мы говорили чуть раньше).

В 1934 году именно «Сталинград» и «Смоленск» доставили самолеты и экипажи для спасения челюскинцев, а по завершении воздушной операции приняли на борт спасенных полярников.

В следующем, 1935 году "Анадырь" и "Сталинград", выйдя из Владивостока, в течение одной навигации совершили сквозной рейс по Северному морскому пути в западном направлении. Трасса, в прокладку которой внесли свою лепту и дальневосточники, превратилась ныне в постоянно действующую магистраль.

Довелось «севернякам» повоевать. «Сучан» был мобилизован в 1941 году. Пароход вооружили артиллерией и переклассифицировали в минный заградитель. «Сучан» участвовал в войне с Японией – высаживал десант на Курильские острова и в порты Кореи.

Пароход «Сталинград» был торпедирован немецкой ПЛ U-589 13 сентября 1942 года, в Гренландское море, северо-западнее о-ва Медвежий, в точке 76°08' с.ш., 6°55' в.д.. Он следовал в составе конвоя PQ-18 из Исландии в Архангельск.

После окончания Великой Отечественной суда этой серии почти ежегодно ходили в Арктику. Многие из них оставались в строю до начала 60-х годов.

По материалам:

«Полярная почта» <http://www.polarpost.ru/>

М.А. Лорис-Меликов "На „Малыгине" в полярных льдах", с 5 фотоснимками и картой., Издательство красная газета, Ленинград — 1928.

Fraser R.J. "Early Canadian icebreakers" //Arctic, vol. 16 N1-2, p.1-7.

Рихтер З. «На острове Врангеля» // "Октябрь", 9, 1930 г., с. 161—182

Веселов П. «Единственный в своем роде» //Техника-Молодежи, 1995, № 3.

Поздняков А.Ф. Плавание ледореза «Федор Литке» в зиму 1931/32 г.//Вестник ДВО РАН. 2007. № 5.

Павлов А.С. «Ленские пароходы» Якутск, 1993.

Визе В. «Исследования советской Арктики» Севкрайгиз, 1934.

Хват, Черниченко «Двадцать семь месяцев на дрейфующем корабле «Георгий Седов»» Изд-во Главсевморпути, 1940.

Красавцев Л.Б. «Морской транспорт Европейского Севера России 1918 – 1985». Архангельск, 2003.

Бочек А.П. Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции НАРКОМВОДА. 1934 г.

Белов М. И., "История открытия и освоения СМП", т. IV

Евсеев Л. «Дальневосточники» // "Техники-Молодежи", №4, 1976