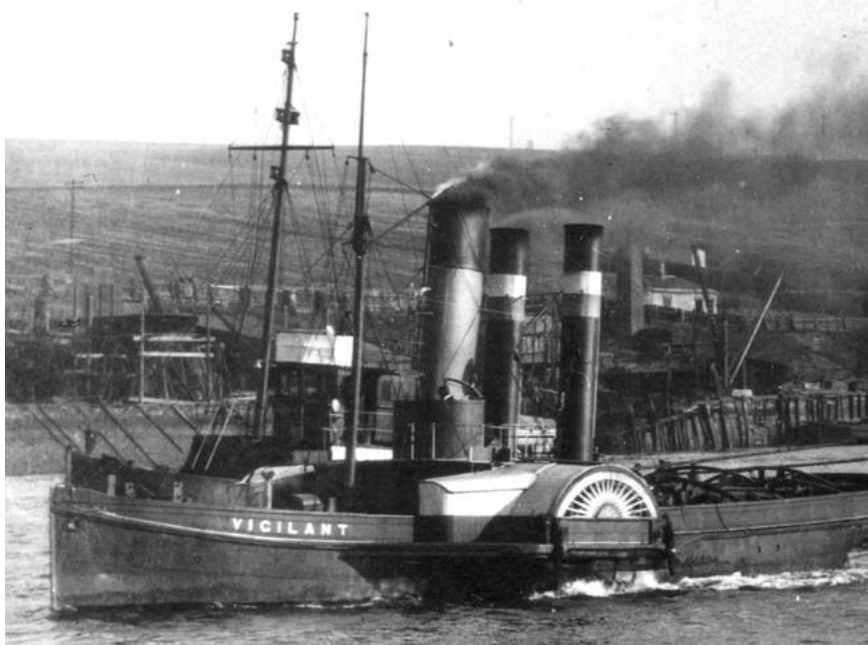




Вековой юбилей

Нина Логинова

В 2017 г. исполняется 100 лет легендарному ледоколу «Красин». Построенный в 1917-м — трагическом году отечественной истории, ледокол стал не только свидетелем, но и активным участником многих ярких событий XX в.



Первым настоящим русским ледоколом стал «Пайлот» купца Бритнева, курсировавший между Петербургом и Кронштадтом в середине XIX в. Недаром 26 апреля 1864 г. — дата первого выхода «Пайлота» в рейс — считается официальным днем рождения русского ледокольного флота. В начале 1899 г. был поднят флаг уже на специально сконструированном для Арктики ледоколе «Ермак» — детище вице-адмирала С. О. Макарова.

«Святогор» (впоследствии «Красин») стал следующим после «Ермака» и был построен по его чертежам, но отличался от предшественника большей мощностью машин и более динамичным силуэтом, полученным благодаря эффектному наклону мачт и труб в корму.

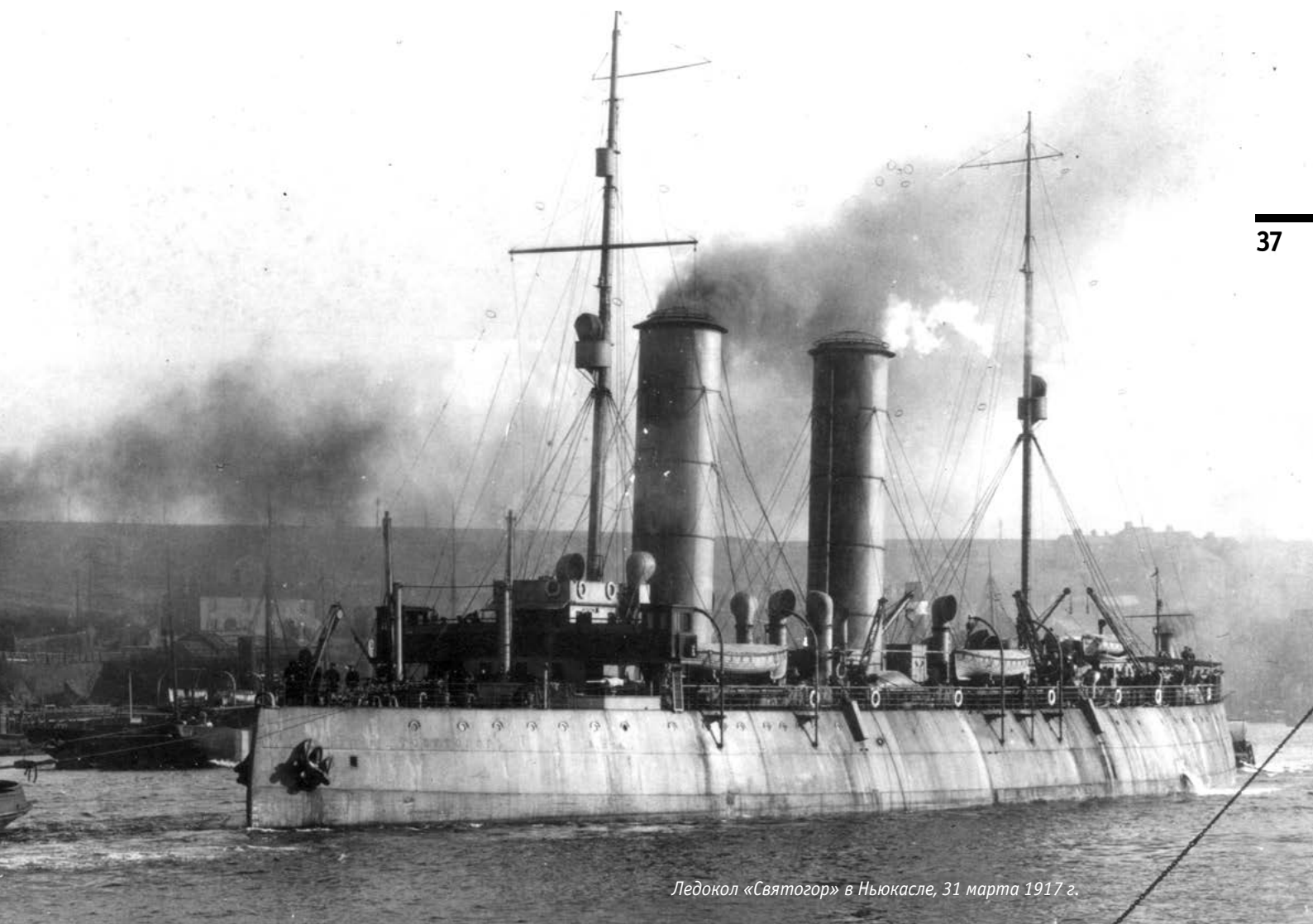
За строительство самого мощного тогда в мире ледокола взялась английская фирма W. G. Armstrong, Whitworth & Co. (Ньюкасл), не первый раз выполнявшая заказы для российского правительства.

Работы начались в феврале 1916 г., а уже через год ледокол был полностью готов и прошел ходовые испытания. 31 марта 1917 г. на «Святогоре» подняли Андреевский флаг.

В России ледокол сразу же оказался в гуще революционных событий. В Архангельске, порте приписки корабля, в 1918 г. власть менялась стремительно. Когда к городу приблизились войска интервентов, выступавших на стороне белой армии, большевики приказали зато-



Ледоколы «Святогор» и «III Интернационал» спасают пароход «Соловей Будимирович»



Ледокол «Святогор» в Ньюкасле, 31 марта 1917 г.

пить «Святогор» в устье Новой Двины. Затопили судно не полностью, и поднять его англичанам не составило особого труда. Некоторое время ледокол находился в Англии, а в 1920 г. принял участие в крупной международной спасательной операции. Тогда в Карском море терпел бедствие ледокольный пароход «Соловей Будимирович» (позднее «Мальгин»). К началу 1920 г. власть в Архангельске еще удерживало белогвардейское правительство, и из порта одно за другим уходили суда с ценными грузами. «Соловей Будимирович» направлялся в Мурманск, но в Баренцевом море пароход попал в ледовый плен и был вынесен в Карское море. На борту находились 84 человека, в том числе женщины и дети. Капитан в посланной телеграмме взывал о помощи: «Угля совершенно нет, котлы потушены, отопление помещений производится деревом бочек и палубы. Радиотелеграммы подаются один раз в неделю последними запасами аккумуляторов. Провизия кон-

чается. Умоляем о помощи...». История получила широкую огласку во всем мире. В переговорах по подготовке спасательной экспедиции приняли участие многие известные полярные исследователи и общественные деятели. Советским правительством был зафрахтован «Святогор», которому с еще несколькими судами удалось пробиться к терпящему бедствие судну и освободить его из ледового плена.



Ледокол «Красин» у лагеря аэронавтов, 12 июля 1928 г.



Ледокол «Красин» после модернизации, середина 1960-х гг.

Любопытно, что число людей на нем к тому времени увеличилось: у капитана родился ребенок.

В руководстве советской страны прекрасно понимали необходимость наличия ледокольного флота на Севере. Благодаря инициативе Леонида Борисовича Красина, полномочного представителя Наркомата внешней торговли РСФСР, «Святогор» в 1922 г. был выкуплен за 75 000 фунтов стерлингов и стал советским ледоколом. После смерти Красина в 1927 г. он был переименован в его честь.

Скоро новое имя ледокола стали произносить по всему миру. В 1928 г. «Красин» спас экспедицию Умберто Нобиле — итальянских аэронавтов, пытавшихся на дирижабле «Италия» достичь Северного полюса, но потерпевших кру-

шение 25 мая 1928 г. На спасение уцелевших итальянцев пустилось множество кораблей и самолетов со всего света, но только «Красину» удалось добраться до лагеря путешественников. Это знаменательное событие произошло 12 июня того же года. После спасательной экспедиции советский ледокол стал самым известным кораблем не только на родине, но и далеко за ее пределами. «Красин» стал символом Советской России и во многом способствовал ее официальному признанию на международной арене.

В первой половине 1930-х ледокол провел несколько важных научно-исследовательских экспедиций, параллельно продолжая выступать в роли судна-спасателя. Самой громкой операцией того времени была экспедиция по спасению экипажа парохода «Челюскин», раздавленного льдами в Чукотском море. Как известно, челюскинцев вывезли со льдины с помощью авиации, но «Красин» в рекордно короткие сроки был подготовлен к плаванию и провел участвующие в операции суда к месту аварии.

Война застала ледокол в бухте Провидения на Камчатке, где команда узнала о том, что США решили арендовать его для доставки грузов и военных в Гренландию. Вскоре необходимость в этом отпала, но «Красин» успел дойти до Америки, из которой был направлен к берегам Исландии. Там он вошел в состав союзного полярного конвоя PQ-15. Во время перехода



в Мурманск конвой был неоднократно атакован вражеской авиацией, а 3 мая в ходе боя удалось сбить два из пяти атакующих его самолетов. До конца войны ледокол выполнял проводку судов со стратегически важными грузами в морях советского сектора Арктики.

Послевоенное десятилетие «Красин» продолжал работу на СМП. Именно тогда стала очевидна необходимость серьезного ремонта заслуженного судна. Кроме капитального ремонта, судно прошло глобальную реконструкцию. Работы выполнялись немецкими корабельщиками в городе Висмаре (ГДР) с 1956 по 1960 г. Более мощные паровые машины работали теперь не на угле, а на мазуте; на ледоколе появилась новая надстройка, и его силуэт кардинально изменился: две дымовые трубы сменила одна.

1 апреля 1972 г. «Красин» был передан в ведение Министерства геологии РСФСР. И снова ледокол ждал перемены: две паровые машины были заменены турбогенераторами, и ледокол был переведен в класс научно-исследовательских судов. Экспедиции на «Красине» проводили научно-исследовательские изыскания, внесшие огромный вклад в изучение океана. Он работал на Шпицбергене, в Баренцевом и Гренландском морях.

В 1989 г. «Красин» завершил свою последнюю экспедицию. Судьба судна продолжительное время оставалась под вопросом: существовала реальная угроза, что его «порезут на иголки». Ледокол передали Международному фонду истории науки, который, столкнувшись с финансовыми труд-

ностями, заключил договор о его продаже. Ценой тяжелой борьбы удалось оспорить сделку по переправке ледокола в Америку, что грозило его полнейшим уничтожением. Прокурор Санкт-Петербурга постановил считать ледокол «Красин» вновь выявленным памятником истории и культуры, «подлежащим охране». В 1999 г. «Красин» стал музеем и был помещен на вечную стоянку у причальной стенки Балтийского завода на набережной Лейтенанта Шмидта.

В 2004 г. музей перешел в подчинение Музея Мирового океана, возглавив флотилию его исторических судов.

Сегодня «Красин» — уникальное явление: ледокол-музей — популярная достопримечательность для множества петербуржцев и туристов. ⚓

