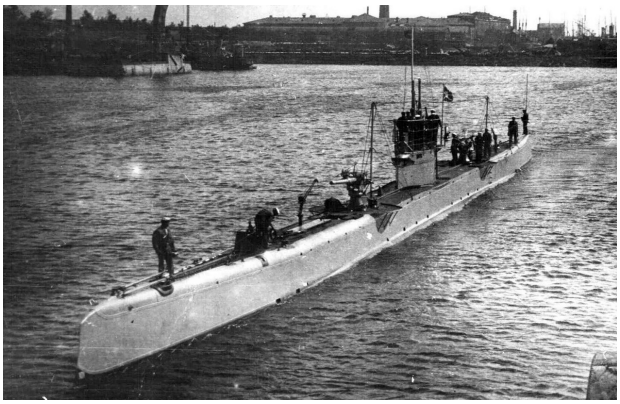


Подводная лодка покидает строительные верфи

Развитие ледокольного флота России

В Европе первыми российскими ледоколами считаются построенные в 1877-1891гг. рижские «Симсон» и «Геркулес», а также одесский «Ледокол 1». В отечественной истории техники первым ледоколом считается небольшой буксир «Пайлот» предпринимателя и судовладельца Михаила Осиповича Британева, примененный им для ломки льда в Финском заливе между Кронштадтом и Ораниенбаумом в 1864г. Более чем полувековой отрезок времени, в течение которого создавался ледокольный флот, можно подразделить на три этапа.

Первый этап (1860–80-е гг. XIX в.) включает использование небольших паровых ледокольных судов различного назначения (буксирных, спасательных, пожарных, грузопассажирских).

С 1891 по 1910 г. государственные ведомства и частные общества приобретают для большей части своих портов и гаваней ледоколы и ледокольные буксиры специальной постройки. Особое место среди них занимал огромный по тем временам и уникальный ледокол «Ермак» мощностью в 12 тыс. л.с. На основе опыта эксплуатации ледоколов публикуются первые отечественные научно-технические проработки по ледоведению и ледовым качествам судов. В 1908–1909гг. началось плановое проведение ледокольных работ в портах Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов.

На завершающем этапе (1910–1917гг.) осуществляется сначала государственное планирование строительства новых ледоколов для гражданских и военных ведомств, а затем реализуется плановая постройка ледоколов для всех морских бассейнов страны. В ходе начавшейся в 1914 г. Первой мировой войны эти планы удалось выполнить почти в полном объеме.

В эти годы **ледокольный флот страны** по количеству судов и мощности их паровых машин занял **первое место в мире,** превосходя по этим показателям суммарные данные ледокольных судов Германии, Швеции, Норвегии, Дании, Канады и Америки!

Предлагаем краткий очерк развития ледокольного флота императорской России.

В 1891 г. в Днепровско-Бугском лимане на Черном море начал работать первый ледокол мощностью 1 тыс. л.с., а *к 1917г. в России насчитывалось более 40 ледоколов*, а также десятки других судов ледового плавания (буксиров, паромов, ледо-

кольных пароходов и т.д.). В отечественном флоте появились морские гиганты мощностью 6–10 тыс. л. с., такие как «Царь Михаил Федорович» («Волынец»), «Ермак» и «Святогор» («Красин»).

В 1895г. были построены большой железнодорожный паром «Саратовская переправа» (с ледовыми подкреплениями), доставлявший за рейс 24–30 ж/д вагонов, и «Саратовский ледокол», обеспечивавший работу парома в зимнее время и перевозивший пассажиров. Оба судна построили в Англии на верфи фирмы «Сэр В. Г. Армстронг, Митчел и Ко» в Ньюкастле.

В 1909г. для усиления переправы был построен **на Сормовском судостроительном заводе** второй паром «Переправа Вторая», подобный первому. Паромы и ледокол проработали на Волге до конца 1940-х годов.

В 1896г. в Швеции был изготовлен ледокол «Надежный» (для порта во Владивостоке), который был собран из материалов и оборудования, поставляемых из разных стран. Так, литые штевни изготовили в Швеции, там же были заказаны оба поршня для паровой машины. 253 стальных листа для котлов и топки к ним сделали на родине «шотландских паровых цилиндрических котлов». Коленчатые и другие валы, штоки поршней, шатуны отлили в Германии; в Киле на заводе «Сименс и Гальске» изготовили динамо и паровую машину к ней.

В 1898г. Варкаузский завод (завод «П. Валя и Ко») на севере Финляндии построил по заказу лоцманов пароход «Силач», который тоже приписали к Петербургскому порту.

Реализация программы постройки буксиров для военных портов началась в 1898г. заказом Варкаузскому заводу в Финляндии трех «ледорезных пароходов Владивостокского порта», со сдачей во Владивостоке – первого до 25 сентября 1898г., остальных в течение мая 1899 г. Собранные на болтах суда после освидетельствования комиссией Морского ведомства разбирались. Упакованные в деревянные ящики детали судов доставлялись в Петербург. Здесь ящики грузили на пароходы и перевозили их во Владивосток, где производилась новая сборка. Во Владивостоке пароходы собрали в 1899г. Первым в июле был испытан и принят «Удалой», через несколько дней – «Усердный», а в конце сентября – «Проворный».

В 1899г. машино– и мостостроительный завод в Гельсингфорсе построил для Порт-Артура 2 первых буксира – «Прилежный» и «Ретивый», которые доставлялись на место также в разобранном виде. В 1902 – нач. 1903г. на том же Варкаузском заводе построили для Порт-Артура еще 2 «удальца». Еще 3 подобных буксира-ледореза (вместе с 8 стальными баржами) строились на судостроительных, машиностроительных и литейных заводах в Николаеве – они стали называться «Пантикопея», «Фанагория» и «Таврида».

Одновременно с дальневосточными буксирами строились типовые ледорезы и для балтийских военных портов. Для Петербургского порта построили «Невку», а Кронштадтский порт пополнили 2 портовыми судами – «№ 1» и «№ 2» (одно время они числились под «громкими» наименованиями – «Ледокол № 1» и «Ледокол № 2»). Буксир «Карлос», предназначенный для Севастополя, оставили в Ревеле. На судостроительном заводе «Ланге и Ко» для Управления строительства Либавского порта заказали еще два «удальца» – буксиры «Виндава» и «Либава».

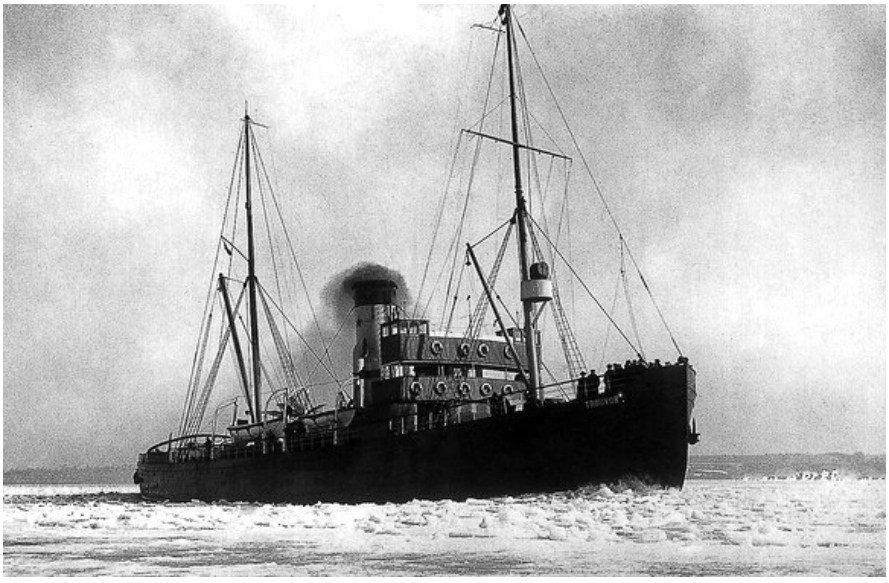
Всего в период с 1895 по 1914гг. было построено не менее 38 судов типа «Удалец», в том числе 1 крепостной буксир («Пушкарь»), 2 спасательно-лоцмейстерских судна для С.-Петербургского общества лоцманов, 18 портовых судов Морского ведомства,

15 буксиров-ледорезов МПС и МТиП (включая пароходы «Евгений» и «Таврида») и 2 частных. В 1914–1916гг. вступили в строй еще 8 подобных буксиров, переоборудованных в тральщики.

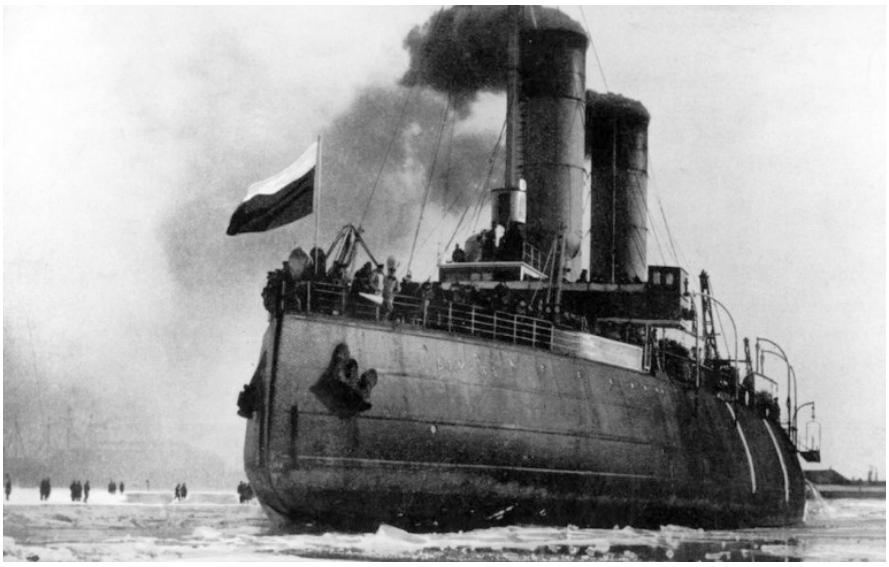
В 1891г. в России началось строительство крупнейшей в мире Транссибирской железнодорожной магистрали от Челябинска до Владивостока (7416 км). Строительство велось одновременно с востока и запада, а соединение должно было произойти в районе озера Байкал с помощью Кругобайкальской ветки железной дороги с обходом озера с южной стороны. Это был самый сложный и наиболее дорогостоящий участок магистрали с многочисленными туннелями, мостами, виадуками и другими искусственными сооружениями. В 1893г. возникла идея – для ускорения ввода в строй магистрали временно соединить железные дороги по обе стороны Байкала с помощью паромной железнодорожной переправы.

15 июня 1896г. строительство парома в Англии было завершено, а части приготовлены к погрузке. К концу июля корпус и доковые механизмы перевезли в Петербург с последующей перевозкой до Байкала. В середине января 1898г. на верфи приступили к сборке ледокольного парома «Байкал». На палубе укладывались 3 ветви железнодорожных путей: центральная и 2 боковые, вмещавшие 25 груженых товарных вагонов массой до 20 т каждый. Центральный (средний) путь предназначался для перевозки тяжелых пассажирских вагонов и паровозов. В соответствии с назначением «железнодорожная» палуба имела специальные подкрепления бимсов, усиленные затем при сборке парома по расчетам П.К.Янковского и В.А.Заблоцкого. До вступления в строй ледокола «Ермак» байкальский паром был самым большим и мощным ледоколом в Европе.

В годы Русско-японской войны переправа через Байкал приобрела стратегическое значение, являясь единственной «связкой» Сибирской магистрали.



Ледокол «Трувор» (бывший «Слейпнер») в Финском заливе



Ледокол «Ермак»

В 1897г. на верфях Ньюкастла под контролем адмирала С.О.Макарова был построен крупнейший ледокол того времени – «Ермак» мощностью 9-12 тыс. л.с., способный преодолевать льды толщиной 2 метра. В 1899г. «Ермак» совершил свое первое плавание по Северному Ледовитому океану и, выйдя на первое задание, сразу же освободил из ледяного плена 11 пароходов в районе Ревеля.

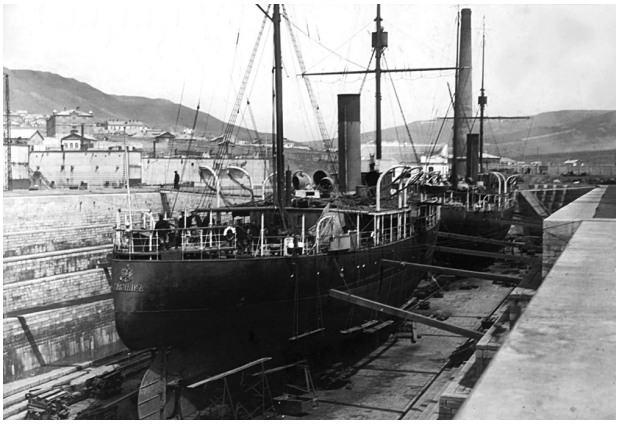
Среди многих его деяний особо можно выделить спасение с камней броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» и спасение оказавшихся на оторванной льдине рыбаков – во время этой спасательной операции **впервые в истории флота и мореплавания был использован беспроволочный телеграф (радио), изобретенный русским инженером А.С. Поповым**.

С 12 марта по 22 апреля 1918г. состоялся знаменитый Ледовый переход Балтийского флота из финских баз в Кронштадт. Ледокол «Ермак» провел среди льдов более 200 кораблей и судов. Переход Балтийский флот совершал отрядами, и, сопроводив очередной из них, ледоколу вновь приходилось возвращаться в Гельсингфорс. За ледовый поход команда «Ермака» была награждена Почетным Красным Знаменем. В 1938г. «Ермак» вывел на чистую воду практически весь советский ледокольный флот, скованный льдами Арктики. Участвовал в двух мировых войнах.

В 1956г. совместно с другим ледоколом «Капитан Белоусов» ветеран арктических линий устанавливает рекорд – осуществляет проводку каравана в составе 67 судов. Также «Ермак» участвовал в испытаниях первых советских атомных подводных лодок (проектов 627а «Кит» и 658).

За 64 года службы на флоте «Ермак» продемонстрировал свои уникальные возможности, заложенные конструкторами. Ни один из существовавших ледоколов не был способен столь длительно проходить льды без заметного ущерба для корпуса, за счет чего провел бессчетное количество караванов в северных морях. Многократно участвовал в спасательных операциях. Был выведен из состава флота лишь в 1963г.

В 1906г. на российских заводах построили ледорезный пароход – портовое судно «Лот», в 1907–1909 гг. – ледокольные экспедиционные пароходы – **военные транспорты «Таймыр» и «Вайгач»**.



«Таймыр» и «Вайгач» в сухом доке во Владивостоке (апрель 1912 года)

Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» во время арктической экспедиции

К 1912г. в состав Балтийского флота вошли 5 транспортов с одинаковыми корпусами и механизмами: «Мезень», «Печора», «Сухона», «Ока» и «Кама». Все они созданы на Невском заводе в Петербурге. Типовой корпус каждого транспорта был «буксирно-ледокольного типа». В начале 1914г. в Швеции построили для Комиссии по исследованию финляндских шхер пароход ледокольного типа «Азимут» (портовое судно), а для крепости Императора Петра Великого приобрели пароход «Колывань», – бывшее норвежское каботажное промысловое судно «Tulla».

В это время военное ведомство начало пополнять флот приморских крепостей небольшими ледорезными пароходами, которые предназначались для обслуживания стационарных минных заграждений (эти суда классифицировали так же, как минные транспорты или кабельные пароходы). Строились они для каждой крепости по индивидуальному проекту. Для Свеаборгской крепости построили в Сормово к 1916г. 3 однотипных минных транспорта (кабельных парохода) – «Смелый», «Бойкий» и «Молодец», мощностью по 750 л.с. каждый. Они имели ледорезную форму корпуса и соответствующие подкрепления для плавания в битых льдах. Для минного батальона Владивостокской крепости в 1912–1914гг. построили на Коломенском заводе 3 подобных ледорезных судна мощностью по 750 л.с., но меньших размеров – «Диомид», «Улисс» и «Патрокл».

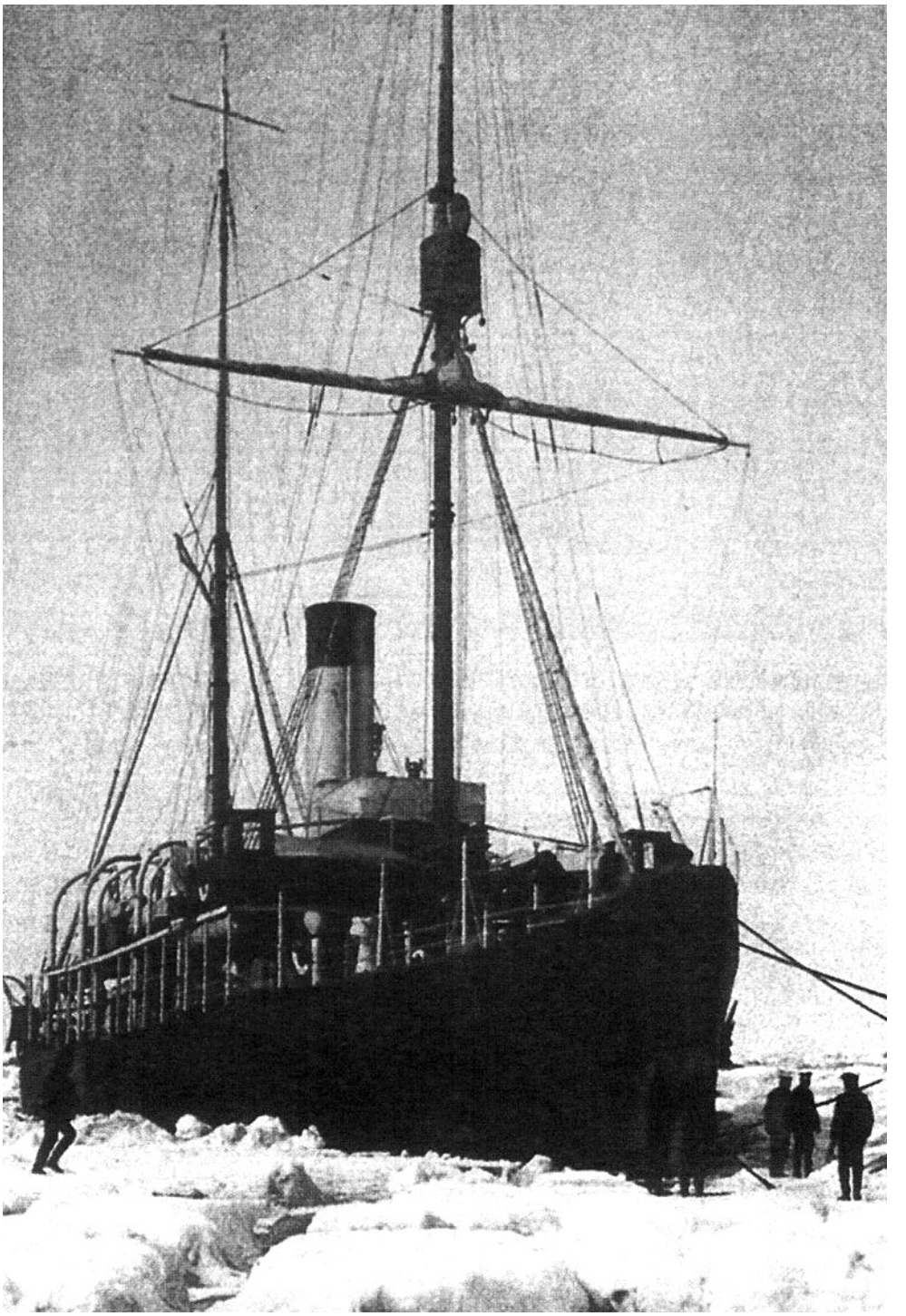
25 декабря 1908г. в Шотландии был заложен пароход ледокольного типа «Георгий Седов». Спущен со стапелей в 1909г. под названием «Беотик». Был куплен министерством торговли и промышленности России в конце 1916г. и назван в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова.

Ледокольный пароход «Александр Сибиряков « был построен в Великобритании для зверобойного промысла в Арктике. Спущен на воду в 1909г. под названием «Беллавенчур». В 1915г. «Беллавенчур» куплен Министерством торговли и промышленности Российской империи для зимних рейсов в Белом море. В 1916г. переименован в «Александр Сибиряков», в честь исследователя Сибири А.М.Сибирякова. В Первую мировую войну работал в Белом море на перевозке прибывавших из стран-союзников военных грузов. 25 августа 1942г. у острова Белуха погиб в неравном бою с немецким крейсером «Адмирал Шеер». Перед тем как пойти на дно, отчаянно сопротивлявшийся «Сибиряков» успел «засветить» немецкий рейдер в радиоэфире и лишил его главного преимущества — внезапности. Таким образом, советские порты в Арктике выиграли время на подготовку к обороне, а конвои на Северном морском пути получили предупреждение по радио.

После окончания Русско-японской войны российское правительство признало необходимым приступить к изучению условий мореплавания вдоль северных берегов Сибири. Был разработан проект специального экспедиционного ледокольного судна. По этому проекту в 1907–1909гг. на Невском судостроительном и механическом заводе в Петербурге построили 2 одинаковых транспорта – «Таймыр» и «Вайгач». По своему назначению эти экспедиционные суда можно назвать «ледовыми разведчиками» (причем во льдах арктических). Оба транспорта типа «Таймыр» были основательно подготовлены для работы в Арктике. Более того, в ходе постройки они дополнительно получили ряд механизмов и устройств.

Силовая установка состояла из паровой машины мощностью 1200 л.с. и благодаря большим запасам топлива и экономичной машине дальность плавания корабля превышала 10 тыс. миль. Перед Первой мировой войной было построено 5 транспортов-плавбаз Балтийского флота (угольные транспорты «Мезень», «Печора» и «Сухона», транспорт боеприпасов «Ока» и транспорт-мастерская «Кама»), которые имели одинаковые корпуса и силовые установки, подобные судам типа «Таймыр» и могли преодолевать ледовое покрытие до 0,6 метров.

В ходе первой комплексной гидрографической экспедиции северного морского пути «Таймыра» и «Вайгача» в Арктике в 1910–1915гг., которыми командовали **Петр Новопашенный** и **Борис Вилькицкий** (сын Андрея Вилькицкого), было изучено побережье Восточной Сибири, открыты многие новые земли плаваний, были



Ледокол «Вайгач», на котором А.В.Колчак через южные моря плавал в Арктику в 1909—1910гг.

Борис Андреевич Вильницкий (1885-1961) –
начальник экспедиции флигель-адъютант капитан 2-ранга

сделаны богатейшие научные наблюдения, выполнены многочисленные описания побережья и промеры глубин.

Во время этого плавания, 21 августа 1913г., русские военные моряки сделали крупнейшее географическое открытие первой половины XX столетия – **открыли Землю Императора Николая II, оказавшуюся, как выяснилось впоследствии, громадным архипелагом**. 22 августа 1913г. на вновь открытую землю, была произведена высадка и в торжественной обстановке был поднят русский государственный флаг. В результате этого открытия к России было 37 000 кв. км новых земель.

После Октябрьской революции архипелаг пережил ряд переименований и, наконец, постановлением Президиума ЦИК СССР от 11 января 1926 г. был назван Северной Землей.

Другим достижением экспедиции был первый в мире сквозной проход Северного Морского Пути с востока на запад – из Владивостока в Архангельск. Какое-то время в этой экспедиции ледоколом «Вайгач» командовал Александр Колчак.

С 1911г. начались так называемые колымские рейсы. Пароходы стали ежегодно привозить из Владивостока на Колыму разные грузы для начавших развиваться наших северовосточных окраин и вывозить оттуда местные товары (меха и т. д.). Таким образом, плавания «Таймыра» и «Вайгача» принесли и непосредственную практическую пользу.

«Таймыр» четверть века служил в Арктике. В годы Великой Отечественной Войны участвовал в проводке судов и специальных рейсов. «Вайгач» в 1918 году столкнулся со скалой в Енисейском заливе, не обозначенной на карте. Несколько лет корпус судна противостоял льдам и волнам, но в 1921 году корабль затонул.

В 1916г. на верфях английской фирмы W.G.Armstrong, Whitworth & Co.Ltd. был изготовлен новый ледокол, улучшенный вариант «Ермака», получивший название «Святогор» и позже переименованный большевиками в «Красин».

В 1932г. в СССР было образовано Главное управление по Северному морскому пути, которое занялось заказом новых ледоколов. В 1934г. были представлены и одобрены проекты новых дизель-электрических ледоколов мощностью 12000-14000 л.с., но их проектирование и строительство столкнулось с рядом сложностей и они были отложены до лучших времен. Зато относительно быстро можно было наладить строительство улучшенных версий хорошо зарекомендовавших себя ледоколов проекта «Красина/Ермака».

В итоге в 1938-1941гг. в Ленинграде и Николаеве были построены четыре, первых в СССР, арктических ледокола с головным судном «И.Сталин» (позже переименован в «Сибирь»), а также «В.Молотов», «Л.Каганович» и «А.Микоян», переименованные впоследствии в «Адмирал Макаров», «Адмирал Лазарев» и «О.Шмидт».

Зададимся вопросом: смогла бы Российская империя, в случае своего сохранения, уже в 1920-е годы освоить производство ледоколов типа «Ермак» и «Святогор» мощностью 9000-12000 л.с., построенных под заказ в 1897 и 1916гг. в Англии? Ведь российские заводы уже в 1908-1909гг. поставили на поток производство ледоколов типа «Вайгач» и «Таймыр» (мощность 1200 л.с.) и строили суда большой мощности. Так, в 1896г. на верфях Нового адмиралтейства был заложен крейсер «Аврора» с мощностью около 12000. л.с., а линкор «Севастополь», заложенный на Балтийском заводе в 1909г., имел мощность в 42000 л.с.

Таким образом, есть все основания утверждать, что Россия гораздо раньше Советского Союза начала бы производить самые мощные ледоколы, уже не прибегая для этого к услугам иностранных верфей.[458]

Империя – созидатель.

Российская империя веками строила крепости, храмы и монастыри, музеи, здания университетов и приступила к возведению высотных зданий, ставила памятники своим достойнейшим сынам, увековечивая мощь русской православной империи. Многие произведения отечественных зодчих являются общепризнанными шедеврами мировой архитектуры.

Совершенно отдельная тема, которой мы прикоснулись в нашей работе лишь вскользь, – развитие российской науки и культуры. Одним из «чудес света" назвал французский поэт Поль Валери русскую культуру конца XIX – начала XX века. Жанр русского «толстого журнала" был уникальным в Европе и по объему, и по разнообразию тематик (в 1914 году выходило 916 газет и 1351 журнал на 35 языках народов Империи).

Число чиновников в Российской Империи в «бюрократическом" XIX веке было «пропорционально раза в три-четыре меньше, чем в странах Западной Европы» (Пайпс Р. «Россия при старом режиме», Кембридж, 1981, стр. 419, 419, 392). Д.И.Менделеев, пораженный посещением Лондона, приводит данные на 1906 год: полицейских в Лондоне на душу населения в 10 раз больше, чем в Петербурге. Тогда же во Франции на государственном бюджете было 500 000 чиновников (не считая выборных), тогда как в гораздо большей России (население России почти в 4 раза превосходило население Франции, – ***прим. наше***) – только 340 000 (с выборными) (Менделеев Д. «К познанию России», Мюнхен, 1924. стр. 67).

Накануне Первой мировой войны в России было в семь раз меньше полицейских на душу населения, чем в Англии, в пять раз меньше, чем во Франции. Впрочем, и преступность в России была значительно меньшей, чем в Западной Европе (по данным Британской энциклопедии за 1911 год; «Посев», 1983, № 6. стр. 54).