

II
2012

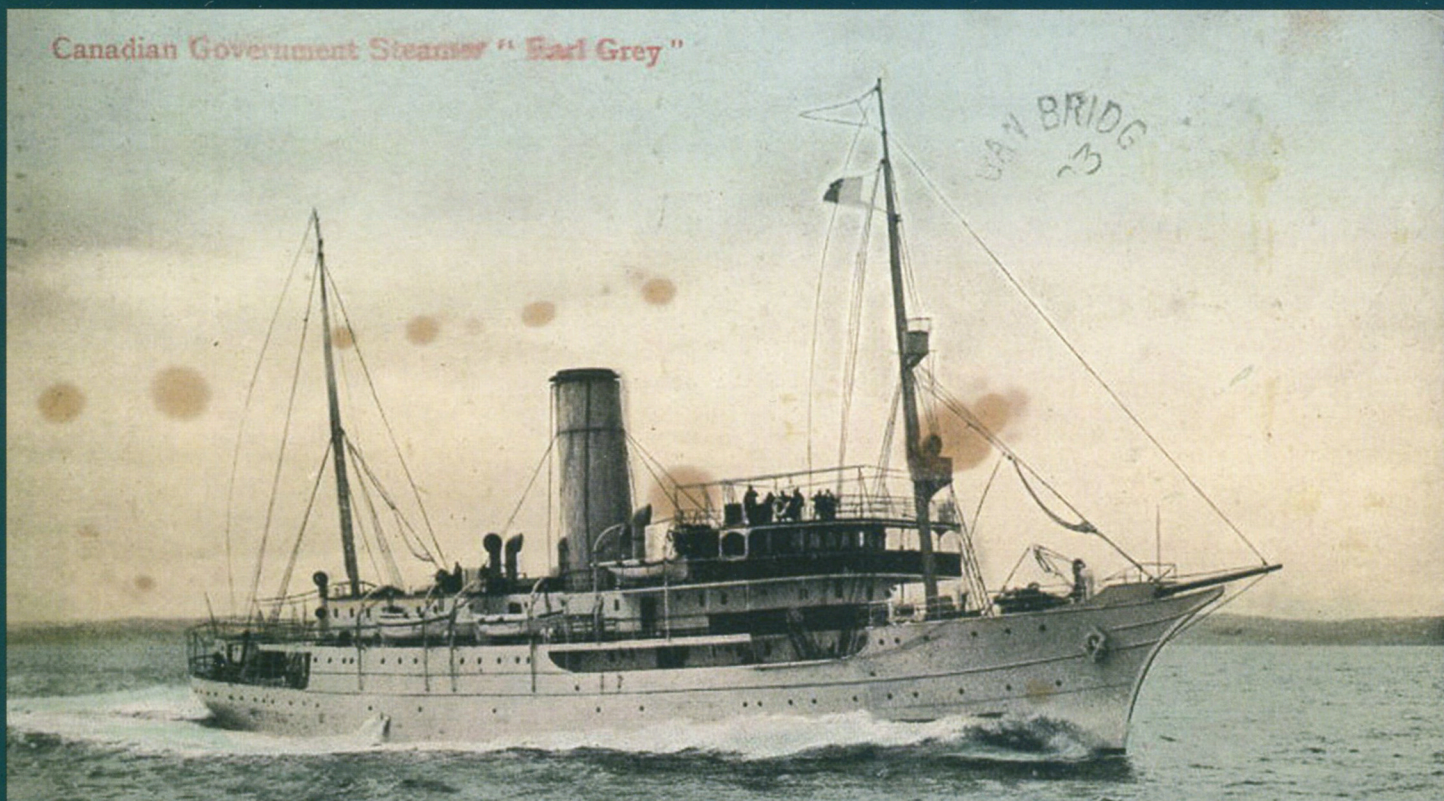
МОРЕСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

САМЫЕ БОЛЬШИЕ СТОРОЖЕВИКИ СКР-18, СКР-19, «Ветер»



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»





Канадская открытка, посвящённая правительственному пароходу «Эрл Грей»

Модель ледореза «Федор Литке» (Музей Арктики и Антарктики, Санкт-Петербурге)



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

А.Е. Волков

Самые большие сторожевики. СКР-18, СКР-19, «Ветер»

11 (158) • 2012 г.



Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-12434

Издаётся с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала
«Моделист-конструктор»

Генеральный директор А.С.РАГУЗИН

Выпускающий редактор Б.В.СОЛОМОНОВ

Литературный редактор Л.А.СТОРЧЕВАЯ

Корректор Н.А.ПАХМУРИНА

Компьютерная вёрстка: С.В.СОТНИКОВ

✉ 127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д.5а,
«Моделист-конструктор»

☎ 787-35-52, 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 1.11.2012. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.
Печать офсетная. Усл. печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.
Заказ № 3437. Тираж 1150 экз.

Отпечатано в ООО «Полиграфическая компания «Экспресс»
Адрес: г. Нижний Новгород, ул. Медицинская, д.26

За доставку журнала несут ответственность предприятия связи.

Редакция внимательно знакомится со всеми поступающими письмами и материалами, но, к сожалению, не всегда имеет возможность ответить их авторам.

Авторы материалов несут ответственность за точность приведённых фактов, а также за использование сведений, не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их авторских прав несут авторы.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

Уважаемые читатели!

Выпуск посвящён самым большим сторожевым кораблям советского флота, в годы Великой Отечественной войны служившим на Севере — СКР-18 и СКР-19, переоборудованных из ледореза «Федор Литке» и ледокольного парохода «Дежнев» соответственно. В годы войны на их долю выпало немало испытаний, СКР-19 даже принял участие в бою у о. Диксон с немецким рейдером — тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер».

Также рассматривается судьба СКР «Ветер» (№ 104), переоборудованного из «лондонского рефрижератора», но в период Великой Отечественной войны числившегося сторожевым кораблём недолго — со 2 по 29 июля 1941 г.

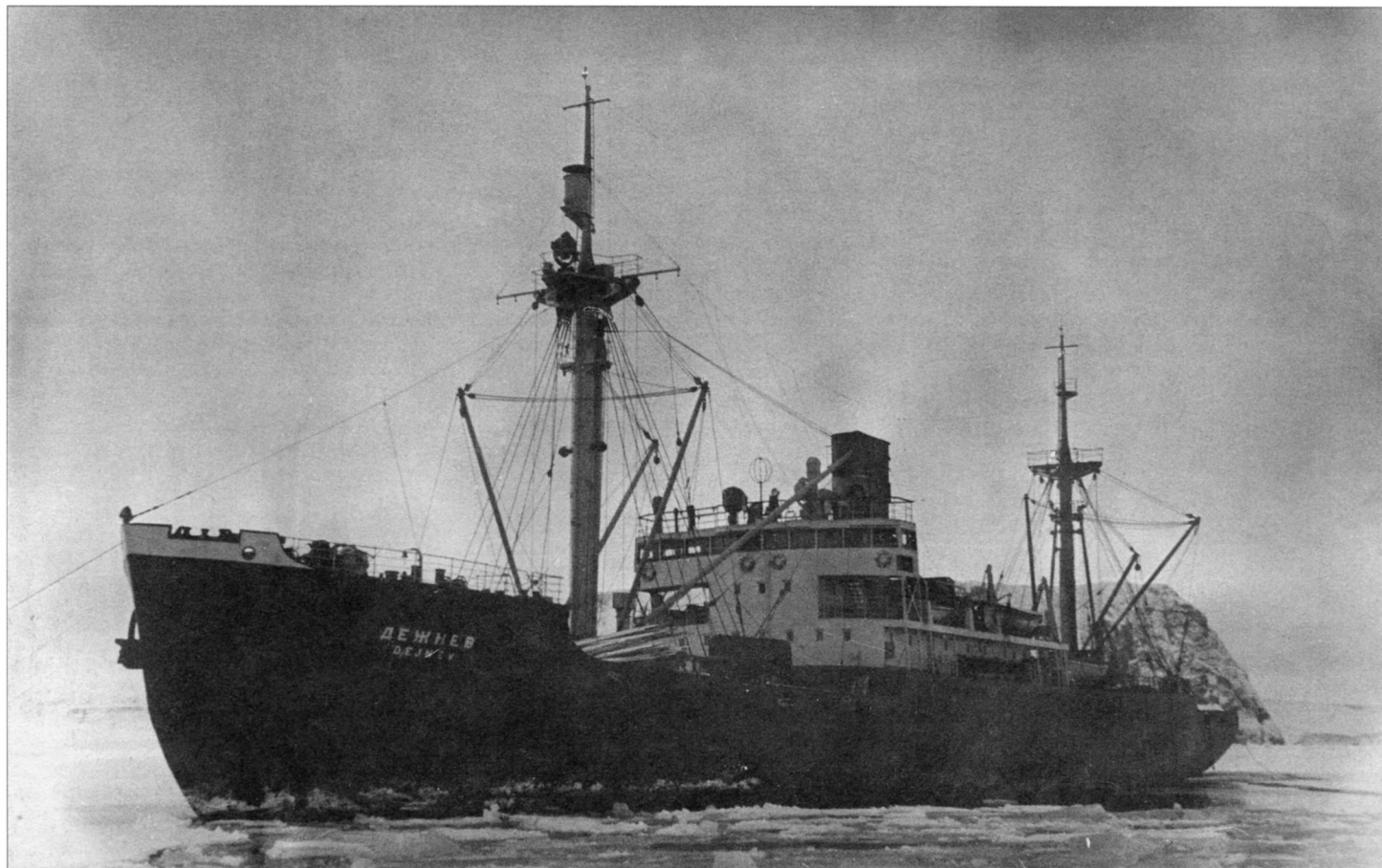
Упомянутые в выпуске суда согласно Регистру носили следующие наименования: «Дежнев» (написание «Семен Дежнев» является ошибочным), «С.А. Леваневский», «Федор Литке». Однако на борту последнего значилось «Ф. Литке», а в послевоенные годы — «Литке».

Литература

- Адмиралтейские верфи. Люди, корабли, годы 1926 — 1996. СПб, 1996.
Андрienko В.Г. Ледокольный флот России 1860-е — 1918 гг. М., 2009.
Бережной С.С. Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота 1917 — 1927. М., 1981.
Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928 — 1945. М., 1988.
Бурков Г.Д. Война в Арктике. СПб, 2011.
Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну. Л., 1939.
Война на Северном морском театре 1914 — 1918 гг. СПб, 2003.
Гаврилов С.В. Флот Камчатки 1928 — 1945. Петропавловск-Камчатский, 2007.
Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., 1984.
Дунаевский А. Дни и ночи Мурманска. М., 1985.
Зефирова М.В., Дегтев Д.М., Баженов Н.Н. Тени над Заполярьем. М., 2008.
Залесский Н.А. Флот Русского Севера в годы первой мировой и Гражданской войн // «Летопись Севера» т. VI. М., 1972.
Залесский Н.А. Флотилия Северного Ледовитого океана в гражданскую войну // «Исторические записки» т. 71, М., 1961.
История Отечественного судостроения. Т.3. СПб, 1995.
История Отечественного судостроения. Т.4. СПб, 1996.
Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. М., 2000.
Ларинцев Р.И., Супрун М.Н. Люфтваффе под Полярной звездой. Архангельск, 1996.
Мирошников П.Г. Последняя навигация ледореза «Федор Литке». М., 2010.
Морем прославлены. М., 2000.
Перечень №17 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Северного флота и Беломорской военной флотилии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941 — 1945. М., 1960.
Поздняков А.Ф. Плавание ледореза «Федор Литке» в зиму 1931/32 г. // «Вестник ДВО РАН» № 5. 2007.
Платонов В.И. Записки адмирала. М., 1991.
Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941 — 1945. СПб, 2002.
Платонов А.В. Война в арктических морях 1941 — 1945. СПб, 2010.
Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.
Регистр морских судов 1931 — 1932. М., 1932.
Регистр морских судов 1935 — 1936. М., 1936.
Регистр морских судов 1938 — 1939. М., 1938.
Регистровая книга морских судов СССР 1964 — 1965. М., 1965.
Реданский В.Г. Арктики рядовой. Жизнеописание ледокольного парохода «Дежнев», труженика и воина. Мурманск, 1971.
Рихтер З.В. На «Литке» к острову Врангеля. Записки участника спасательной экспедиции. М., 1931.
Северные конвои. Исследования, воспоминания, документы. Выпуск 3. М., 1989.
Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике 1941-1942. М. 2003
Советско-финляндская война на море 1939 — 1940. М., 1945.
Соколов Б. Падение Северной области // В сборнике «Гражданская война в России: Война на Севере». М., 2004.
Справочник по корабельному составу Северного флота. М.-Л., 1944.
Целиков Е.А., Луценко А.Б. Чертеж ледокольного транспорта «С.А. Леваневский». СПб, 2010.
Щипко Л. Арктический фронт. М., 1974.
Щедропосев В.В. Три сестры Беломорской флотилии. СПб, 2006.
Шнейдер И.Г. Дежневцы. М., 1978.
Черненко М.Б. Дело военного моряка Николаева // «Летопись Севера», т. IV. М., 1964.
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуски 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. М., 1945 — 1950.
Эдлинский С.Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941 — 1945 гг. М., 1963.
Юнга Е. «Литке» идёт на Запад! М., 1935.
Периодические издания: альманах «Гангут», журналы «Морской сборник», «Морской флот», «Техника — Молодёжи».
Материалы Интернета

Автор и редакция выражают глубочайшую благодарность
Александрову А.С., Гайдуку А.А., Кузнецову Л.А., Кузнецову Н.А.,
Кулагину К.Л., Приданникову М.А., Трифонову Ю.Н., Царькову
А.Ю. за помощь в работе над монографией и подготовку её
издания. Особая благодарность —
И.В. Паролову за предоставленные фотоальбомы.

На 1-й стр. обложки: СКР-19 в бою у Диксона 27 августа 1942 г.
(из альбома «Героические корабли российского и советского
Военно-Морского Флота», М., 1990).



В годы Советско-финской и Великой Отечественной войны в состав Северного флота включали многочисленные корабли и вспомогательные суда, полученные по мобилизации от различных гражданских наркоматов и организаций. Среди них были совсем маленькие катера и мотоботы, но встречались и крупные транспорты. Для использования в качестве сторожевых

кораблей в состав ВМФ, в числе прочих, включили три крупных судна – ледокольный пароход «Дежнев», ледорез «Федор Литке» и рефрижераторный теплоход «Кооперация», имевший ледовые подкрепления корпуса. Получив военные наименования СКР-19, СКР-18 и «Ветер», они оказались самыми большими сторожевыми кораблями отечественного флота.

«Федор Литке»

Уже вскоре после начала Первой мировой войны оказалось, что единственным морским портом в европейской части страны, куда могли прибывать суда с грузами для воюющей России, остался Архангельск. Несмотря на то, что этот город являлся старейшим российским портом, он совершенно не был приспособлен для массовых перевозок грузов. Ещё одним препятствием для круглогодичной навигации стали льды – они ежегодно покрывают Белое море с ноября – декабря по апрель – май. Для продления навигации требовался мощный ледокольный флот, которого у страны не было. Чтобы хоть как-то снизить остроту проблемы, пришлось прибегнуть к срочной закупке ледокольных судов за рубежом. Одним из первых приобретений стал ледорез «Эрл Грей», купленный во второй половине 1914 г. Министерством торговли и промышленности.

Это ледокольное судно было построено фирмой «Виккерс и Ко» в Англии для Канады и предназначалось для работы на реке Святого Лаврентия. Причём не для

проводки судов, а для регулярного плавания во льдах и поддержания сообщения между городами Квебек и Монреаль. В отличие от ледоколов, проламывающих лёд своим весом, ледорез должен был колоть лёд силой удара носовой части, как бы «разрезать» и раздвигать его в стороны при движении вперёд. Именно этим объяснялись особенности обводов и конструкции корпуса, имевшего относительно малую ширину и заострённую носовую оконечность.

В августе 1909 г. судно, получившее название «Эрл Грей» («Earl Gray»), было спущено на воду в Барроу, и стало уже третьим ледорезом, построенным по заказу канадского правительства. Его предшественниками были «Монткальм» и «Леди Грей», и при проектировании «Эрл Грея», использовался опыт их эксплуатации. Он был подобен им, но систершипом не являлся. Интересно отметить, что впоследствии «Монткальм» также попал в СССР – уже в годы Второй мировой войны.

В ряде справочников «Эрл Грей» не совсем верно указывается как ледокол. На самом деле это был двухпалубный

почтово-пассажирский пароход с развитой средней надстройкой, приспособленный для плавания во льдах. На судне имелось 55 пассажирских кают 1-го и 20 кают 2-го класса. Кроме того, в кормовой части располагались роскошные апартаменты, предназначенные для размещения генерал-губернатора Канады. В летнее время судно предполагали использовать в целях охраны промыслов, а также в качестве губернаторской яхты.

Характерной деталью силуэта судна являлась заострённая носовая часть, заканчивающаяся форштевнем клиперского типа. В средней части борта были почти прямыми (наклон борта – чуть больше 3°). Ледовый пояс по ватерлинии состоял из двойных стальных листов общей толщиной в оконечностях до 32 мм. Толщина обшивки вне ледового пояса – 9,5 мм. Обводы корпуса в корме хорошо защищали руль и два винта от воздействия льдов. Ещё одной особенностью судна стали

Вверху: ледокольный пароход «Дежнев» (фотография конца 1940-х – начала 1950-х гг.)

специальные бортовые лацпорты, предназначенные для погрузки угля (на прочих ледоколах уголь грузился традиционно, через угольные горловины, проходящие сквозь верхнюю палубу). В качестве главного двигателя использовались две паровые машины тройного расширения мощностью по 3500 л.с., изготовленные фирмой-строителем. Столь мощные механизмы в сочетании с удачными обводами корпуса позволяли ледорезу на чистой воде развивать достаточно большую скорость: на испытаниях она достигла 18,5 уз.

«Эрл Грей» работал в Канаде до начала Первой мировой войны. Не всегда походы оказывались благополучными. Так, в 1911 г. судно в результате удара о грунт затонуло на мелководье, но было быстро поднято с помощью понтонов и в короткие сроки отремонтировано. А в середине августа 1914 г., вскоре после начала Первой мировой войны, пароход мобилизовали и зачислили в состав Ройял Нэви под прежним названием (HMS «Earl Gray»).

К переговорам с Россией о его покупке приступили уже в августе 1914 г. – буквально через несколько дней после начала войны, и вскоре они были успешно завершены. В конце сентября ледорез под британским военно-морским флагом и с экипажем, состоящим из моряков Королевского флота, вышел из Галифакса, а через пару недель прибыл в Архангельск. В течении одной недели прошла приёмка судна новым владельцем, и 18 октября над ним взвился российский флаг. Корабль получил новое название – «Канада», в честь страны-союзника, продавшей своё лучшее ледокольное судно. Первым его капитаном стал Н.К. Мукалов.

Благодаря появлению ледореза в здешних водах и наличию ещё пары более мелких ледокольных судов, навигацию 1914 г. удалось продлить до конца года. Однако в начале 1915 г. «Ка-



Ледокольный пароход (ледорез) «Эрл Грей» на стапеле

Водоизмещение: нормальное – 3320 т, максимальное – 4850 т. Длина наибольшая – 88,2 м, по ватерлинии – 78,0 м. Ширина наибольшая – 14,6 м, по ватерлинии 14,5 м. Высота борта – 8,4 м. Осадка средняя – 4,6 м.

Корпус ледореза стальной, построен по поперечной системе. Имелось девять главных водонепроницаемых отсеков. Форма кормы – эллиптическая.

Две паровые машины тройного расширения мощностью по 3500 л.с. устанавливались в отдельных машинных отделениях. Пар вырабатывался четырьмя котлами системы Барроу. Скорость максимальная – 18,5 уз. Запас угля нормальный – 710 т, максимальный – 1400 т.

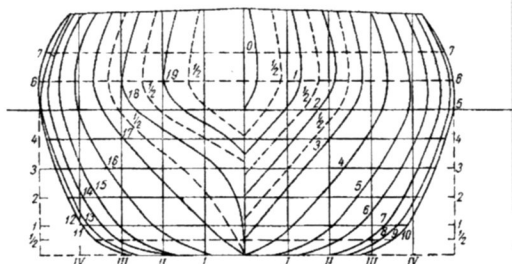
Вспомогательное оборудование: четыре балластных и один пожарный насос; две генератора общей мощностью 41 кВт.

Число гребных винтов: 2.

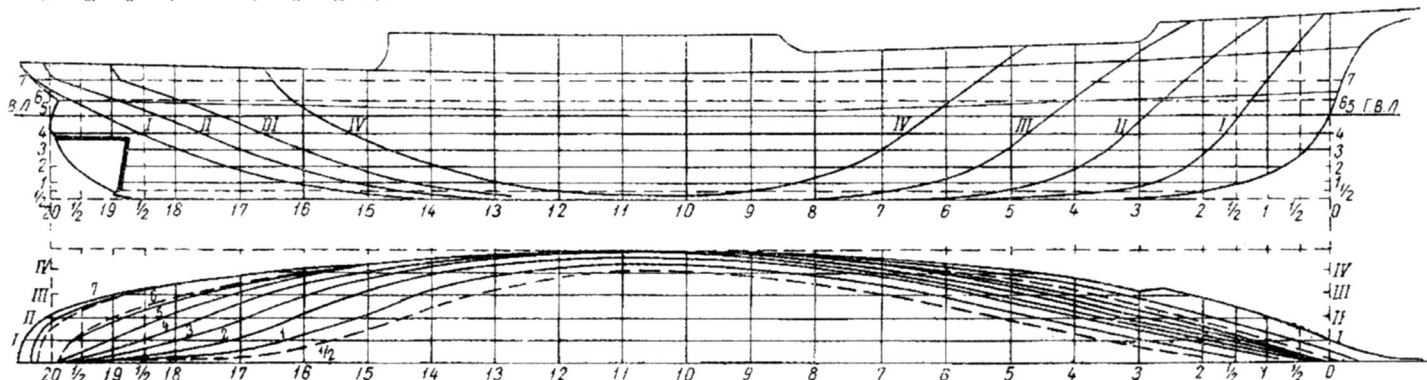
Ширина ледового пояса: 4,5 м. Толщина ледового пояса в средней части корпуса – 28,5 мм, в оконечностях – 32,5 мм.

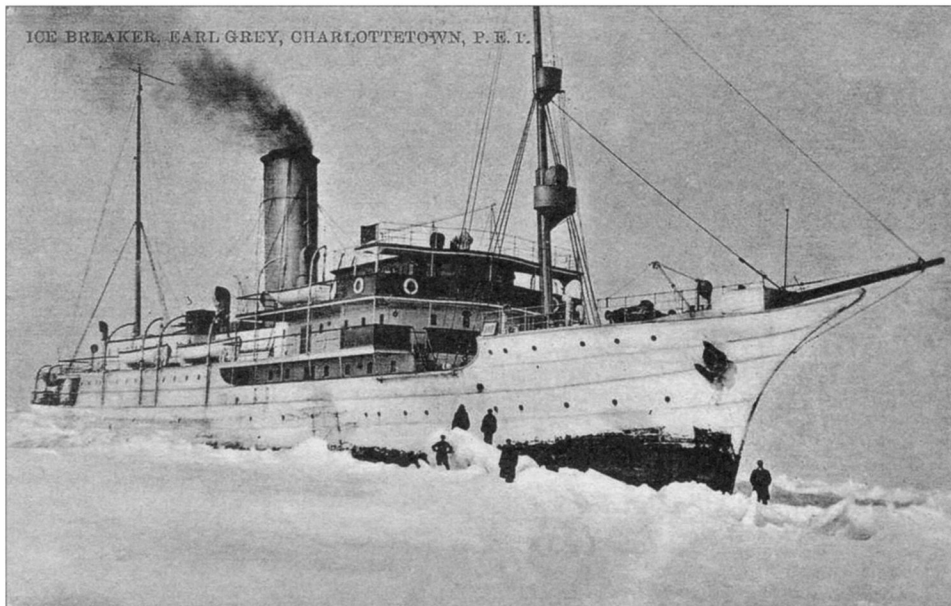
Первоначально судно могло принять на борт 55 пассажиров 1-го и 20 – 2-го классов. Впоследствии, в период службы в советском флоте, пассажирские помещения подверглись переоборудованию с целью улучшения условий обитаемости экипажа. После этого количество принимаемых на борт пассажиров сократилось до 30 человек, размещаемых в каютах 2-класса.

На палубе судна были установлены грузовая лебёдка и две стрелы для ведения погрузочно-разгрузочных работ. На корме имела буксирная паровая лебёдка. Пароход располагал четырьмя шлюпками, на 39 человек каждая. Штатная численность экипажа – 80 человек, однако в разное время она несколько менялась.



Теоретический чертёж ледореза «Федор Литке» («Эрл Грей»)





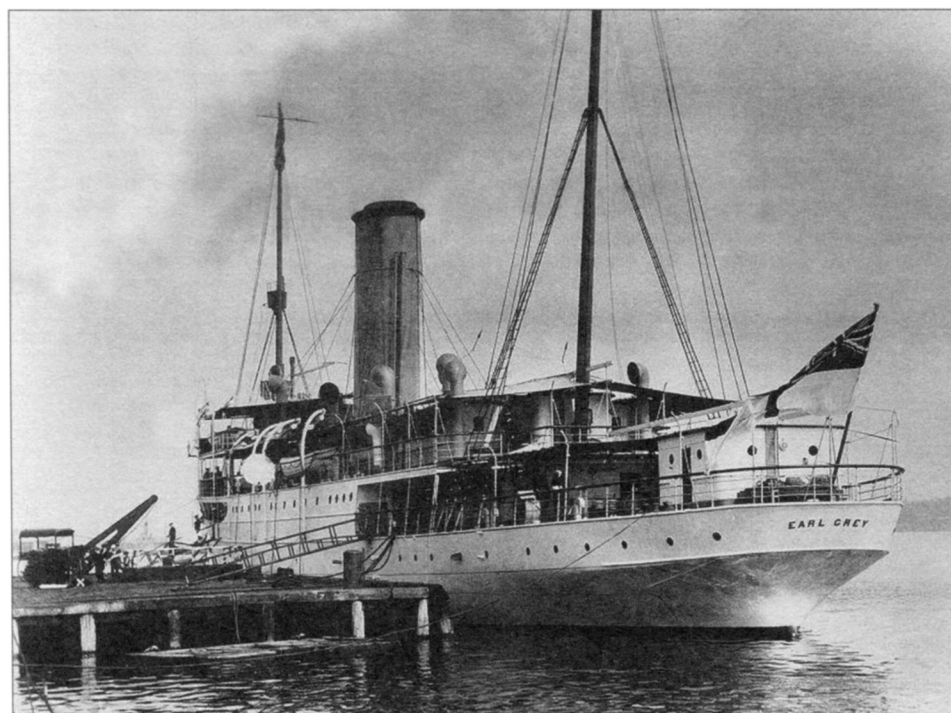
ICE BREAKER, EARL GREY, CHARLOTTETOWN, P. E. I.



Вверху:
канадская
открытка,
запечатлевшая
«Эрл Грей»
во льдах.

Слева:
демонтаж
повреждённого
гребного вала
после аварии
1911 г.

Внизу:
«Эрл Грей»
под британским
военно-морским
флагом, начало
Первой мировой
войны



нада» потребовала срочного ремонта, и её пришлось отправить в Британию, что негативно сказалось на навигации в Белом море.

В дальнейшей работе ледокола не было ничего примечательно до 9 января 1917 г., когда он из-за навигационной аварии затонул на рейде Иоканьги. После подъёма, завершившегося 15 июля, «Канаду» привели для ремонта в Архангельск. 26 октября ледорез мобилизовали и включили в состав флотилии Северного Ледовитого океана, но уже 1 апреля 1918 г. возвратили в состав торгового флота. Во время интервенции он был захвачен в Архангельске англичанами и передан под контроль местного правительства; примерно в этот же период прошёл капитальный ремонт в Англии на заводе-строителе. Зимой 1918/19 г. ледорез обеспечивал почтово-пассажирское сообщение на линии Архангельск – Мурманск.

В феврале 1920 г., накануне крушения белогвардейского правительства Северной области, ледорез вышел из Архангельска в Кольский залив в составе конвоя из шести судов. Но 18 февраля вернулся обратно, а через три дня экипаж судна перешёл на сторону Советской власти. Практически сразу «Канаду» отправили в погоню за ледоколом «Козьма Минин», на котором пытался уйти за границу бывший правитель Севера генерал Миллер со своей администрацией. В качестве вооружения на корабль временно установили 76-мм горное орудие. Это привело к единственному в морской истории «бою ледоколов». При сближении во льдах они обменялись выстрелами и разошлись. Согласно официальной советской истории, «погоня была прекращена из-за неполадок в артиллерийской системе». После чего «Канада» взяла под контроль три судна, стоящие во льдах, и довела их Архангельска, а «Козьма Минин» продолжил путь к выходу из Белого моря.

15 марта того же года «Канаду» вновь мобилизовали и включили как вспомогательный крейсер в состав Беломорской военной флотилии, впоследствии переименованную в Морские силы Северного моря. В качестве вооружения (согласно справочнику С.С. Бережного) ледорез получил четыре 130-мм орудия и два пулемёта. С 7 мая корабль сменил название на «более революционное», теперь он именовался «Третий Интернационал». В том же 1920 г. ледорез принял участие в экспедиции по спасению затёртого льдами в Карском море ледокольного парохода «Соловей Будимирович» (не совсем понятно, было ли на нём вооружение в это время; многие исследователи сомневаются – вооружали ли его вообще). Кроме того, на нём доставили на о. Новая Земля представителей Архангельского губкома, поставивших в известность островитян о смене власти в России.

15 июня 1921 г. «Третий Интернационал» исключили из состава военно-морского флота и передали Белмортрану,

а 8 сентября вновь переименовали – на этот раз в «Федор Литке».

В августе 1923 г. «Литке» покинул север и перешёл на Балтику, где стал работать на проводке торговых судов. В 1925 г. ледорез под командованием Н.Ф. Кучеренко обогнул Европу и пришёл на Чёрное море. Здесь его включили в состав Азовского пароходства, и в течение четырёх лет он обеспечивал круглогодичную навигацию в Азовском море и Керченском проливе. В 1927 г. ледорез совместно с пароходом «Вежилов» отбуксировал на разборку в Севастополь из Николаева корпус четвёртого черноморского линкора, который носил название «Демократия» (бывший «Император Николай I»).

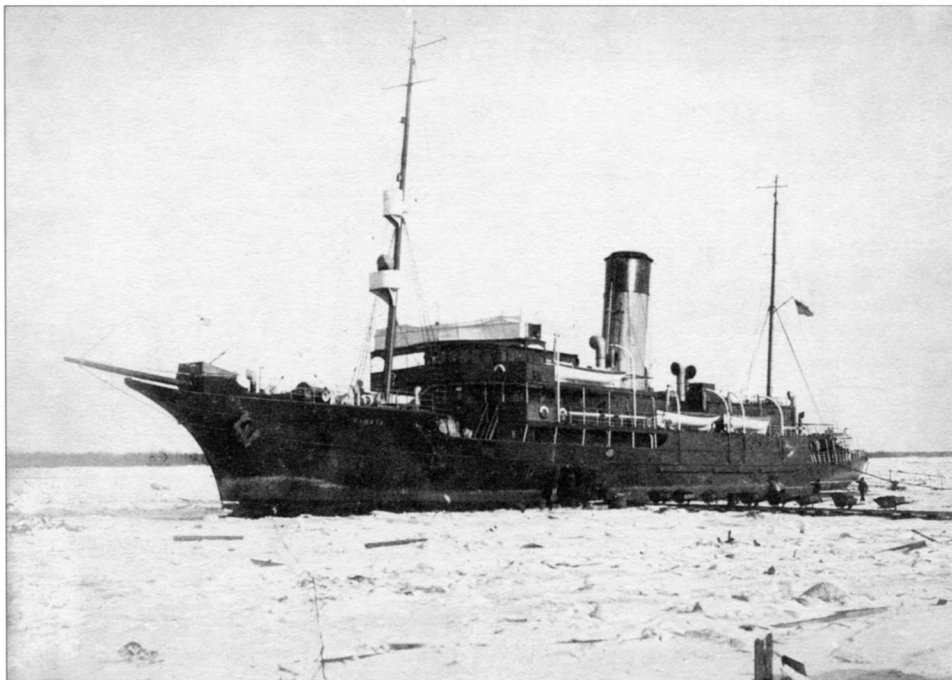
В 1929 г. «Литке» переводится во Владивосток. В июне того же года он совершил рейс к полярной станции, размещавшейся на о. Врангеля. Рейс продолжался 85 дней и проходил в тяжелейших условиях. Так, судно было затёрто льдами и в течение двух недель дрейфовало к югу от о. Геральд. На обратном пути ледорез пережил 11-балльный шторм, но благополучно достиг Владивостока. За проявленные экипажем отвагу и профессионализм в походе на о. Врангеля указом Президиума ЦИК СССР от 20 января 1930 г. «Федор Литке» был награждён орденом Трудового Красного Знамени. Такой же награды был удостоен и его капитан – К.А. Дублицкий.

Базируясь на Владивосток, судно работало в дальневосточных водах и восточной части Севморпути. В декабре 1931 г. ледорез под командованием капитана Н.М. Николаева провёл сложнейшую операцию по спасению затёртых льдами в Охотском море пароходов – советского «Свирьстрой» и китайского «Дашинг» и выводе их в бухту Ногаева.

В январе 1932 г. «Литке» с грузом угля вышел из Владивостока на помощь застрявшему во льдах Охотского моря с минимумом топлива пароходу «Сахалин». Экспедиция увенчалась успехом, и судно благополучно достигло бухты Ногаева, несмотря на то, что толщина льдов во время перехода составляла от 0,75 до 1,5 м. При возвращении не повезло и самому ледорезу – из-за недостатка топлива его затёрло льдом. Дрейф «Литке» продолжался около двух месяцев, но это не сказалось на его техническом состоянии. И уже вскоре после выхода из льдов и пополнения запасов топлива он пришёл на помощь севшему на камни пароходу «Юкагир».

В октябре 1933 г., выйдя из бухты Провидения, ледорез предпринял попытку спасти затёртый льдами в Чукотском море пароход «Челюскин», но она, к несчастью, не удалась. «Литке» сам оказался в аварийном состоянии, и с ограниченным запасом топлива, он с большим трудом смог вернуться в порт.

Самым знаменитым рейсом стал переход ледореза Северным морским путём с



Погрузка угля на ледорез «Канада», зима 1915/16 г.

В начале 1915 г. ледорез «Канада» пришлось отправить на ремонт в Британию. Предшествовавшие этому события подробно описаны в статье В.Г. Андриенко «Первая зимняя навигация на Белом море (1914 – 1915 годы)» («Гангут» № 5).

«С осени 1914 года Архангельский порт лихорадило: с 23 августа по 15 января сюда только с углем, адресованным различным ведомствам (более 450 тыс. т), пришло 123 парохода, помимо 82 судов с другими, главным образом военными, грузами. Зима в том году выдалась мягкая, но лёд появился рано – уже со второй половины октября. «Канада» работала в море, в подходном канале между островом Мудьюг и рукавами Северной Двины и на самой реке у причалов. До конца года ледокол ввёл в порт 77 судов и вывел на чистую воду 69. Успехи эти достались нелегко: при работе на малых глубинах песком и илом были изношены дейдвудные трубы и гребные валы, вода поступала в корпус сплошной струёй в количестве до 1000 т в час, правда, мощные помпы ледокола пока с ней справлялись. Корпус в носовой части получил несколько вмятин, постоянно текла таранная переборка. Последняя оказалась «ахиллесовой пятой» судна: как впоследствии ни ремонтировали и ни совершенствовали носовую оконечность, первые же удары «ледорезного» форштевня по льду вызывали течь! Осмотр ледокола специальной комиссией во главе с инспектором отдела портов Р.М. Ловягиным только подтвердил рапорты Мукалова. Ремонт корабля в порту при отсутствии в нём большого дока исключался; моряки переменили только набивку сальников в дейдвудах, и «Канада» вновь приступила к работе, но ненадолго – 5 января ледокол, потеряв лопасть винта, окончательно вышел из строя. Мукалов предлагал выморозить винты и даже приступил к этой работе, но руководство МТМП, не полагаясь на самодеятельность экипажа, приказало отправить судно на ремонт в Англию. Выполнить это решение оказалось не менее сложным, чем воплотить в жизнь идею капитана. Ледокол стоял в районе Экономии (будущего аванпорта Архангельска), и для вывода его за бар реки в море предстояло проложить 30-километровый канал в сплошных ледяных полях. Для этой цели Морское министерство спешно выделило 100 тыс. рублей и команду подрывников с Балтики. 20 января «Канада» выступила в поход и только через шесть дней продвинулась к стоящему во льду у острова Мудьюг пароходу «Новороссия», оставленному там для снабжения проходящих судов углём...

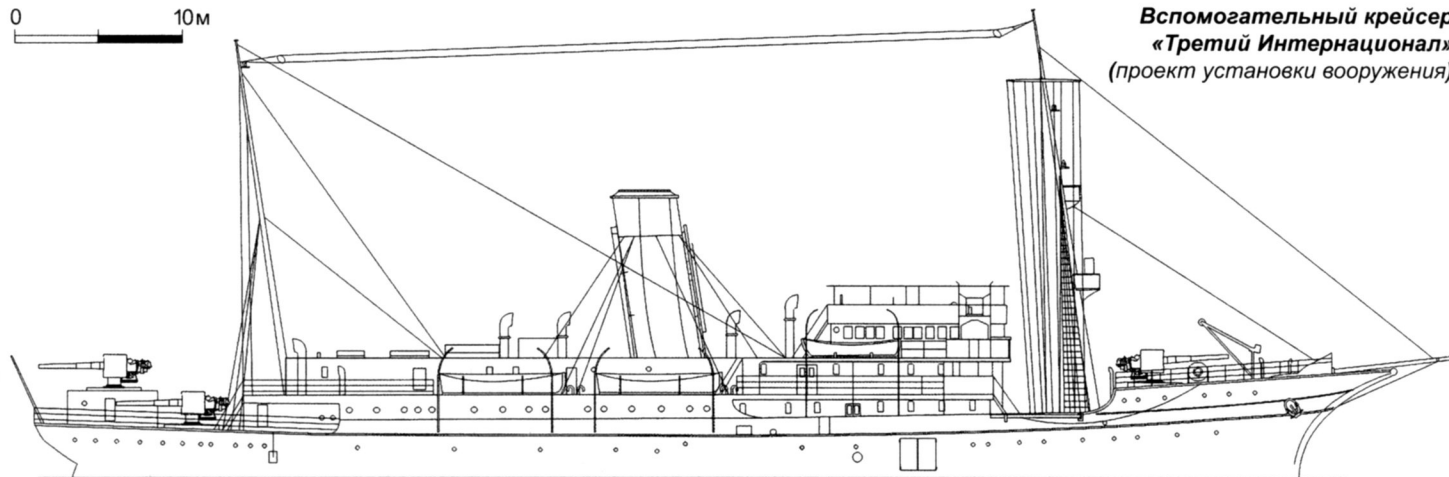
Ледокол, отремонтированный в Барроу, 2 апреля 1915 года покинул Англию и через неделю прибыл в Александровск».

востока на запад за одну навигацию. До него таких переходов не совершалось. Командовал «Литке» Н.М. Николаев, руководил экспедицией Д.С. Дублицкий. На судне также находилась научная группа во главе с известными учёными того времени В.А. Берёзкиным и В.Ю. Визе.

28 июня 1936 г. «Литке» покинул Владивосток, а 20 сентября прибыл в Мурманск.

В августе – сентябре 1936 г. под командованием капитана Ю.К. Хлебникова ледорез обеспечивал проводку во льдах эсминцев «Войков» и «Сталин», перево-

0 10 м



**Вспомогательный крейсер
«Третий Интернационал»
(проект установки вооружения)**

«Третьему Интернационалу» участвовать в сражениях не довелось. Однако «Канада» стала участником «боя ледоколов» в феврале 1920 г. Очевидец оставил его описание:

«К 10 часам утра 21 февраля заканчивалась погрузка пассажиров и угля с пароходов на «Минина». Шла эта погрузка поспешно, была полна инцидентов.

Неожиданно показался на горизонте пароход. Это был ледокол «Канада», снаряжённый в погоню возмущённым бегством генерала Миллера населением. На «Канаде» было несколько десятков матросов, три офицера-артиллериста и комиссар Николаев, заведующий флотом Белого моря. «Канада» по радио предложила «Минину» сдаться. «Минин» ничего не ответил. Началась перестрелка. Это была картина, исключительная по своей красочности.

Белое море — сплошь покрытое толстыми глыбами льда. Эти глыбы налезают одна на другую, поднимаясь точно огромные белые медведи. Ослепительно яркое полярное солнце, не греющее, рассыпающееся тысячей блесков в каплях замёрзшей воды.

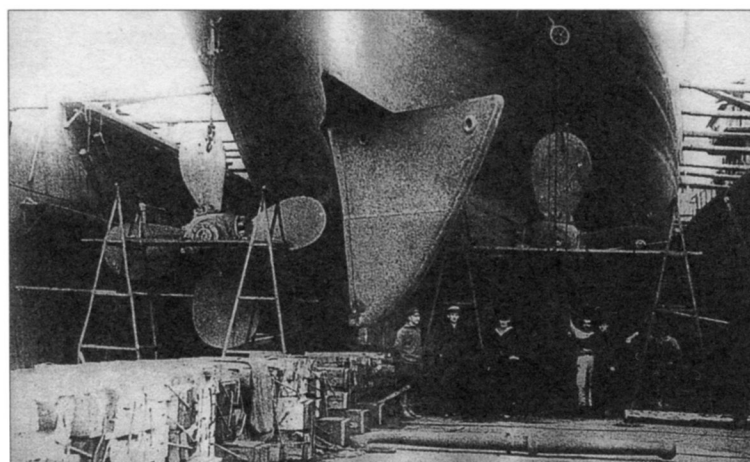
Три маленьких, сплошь до бортов покрытых льдинами парохода кажутся жертвами, отданными ненасытной холодной

северной природе. В центре этого ледяного поля два больших ледокола. Медленно, точно жуки или раки,двигающиеся взад и вперед по жестоко непослушному льду. Через периоды, короткие и нудные, раздаются выстрелы, слабым эхом теряющиеся на белой снежной поляне. Снаряд падает в лёд, разбрасывая высоко и в сторону комки разрушенных глыб.

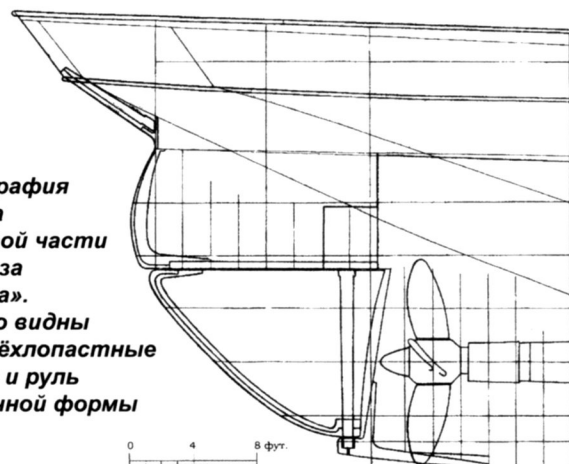
Для нас, находящихся на «Русанове», для меня и для Новикова, исход этого боя был особенно волнующе близок. Казалось так несомненным, что «Канада», прогнав «Минина», заберёт нас в плен; и тогда — беспощадная расправа большевиков с нами. Но неожиданно, после нескольких выстрелов, ею произведённых, «Канада» повернулась и, потолкавшись на одном месте, скрылась с горизонта. Вслед же за этим и «Минин», расчистив себе нужное пространство свободной воды, начал медленно удаляться на север...

Неожиданный уход «Канады», как это потом выяснилось, был вызван образованием трещины в ледокольных дверях. Плохо и неумело установленное орудие вызвало вновь повреждения, полученные этим ледоколом в одной из аварий.

(Б. Соколов «Падение Северной области»; Глава XII «Во льдах Белого моря»)



**Фотография
и схема
кормовой части
ледореза
«Канада».
Хорошо видны
четырёхлопастные
винты и руль
необычной формы**



димых Северным морским путём с Балтики на Тихий океан. В сложной ледовой обстановке он помог военным кораблям форсировать пролив Вилькицкого.

Но не всегда «Литке» везло. В конце 1937 г. он и пять проводимых им судов из-за тяжёлой ледовой обстановки были вынуждены остаться на зимовку в бухте о. Большевик. И только весной 1938 г. караван вышел на чистую воду. В том же

году ледорез направили на помощь дрейфовавшему во льдах пароходу «Георгий Седов», но сплочённый 10-балльный лёд не позволил выполнить это задание.

Вновь «Литке» включили в состав военно-морского флота в конце 1939 г., в период войны с Финляндией. В составе Северного флота он находился с 8 января по 8 апреля 1940 г. В качестве сторожевика ему пришлось нести дозорную

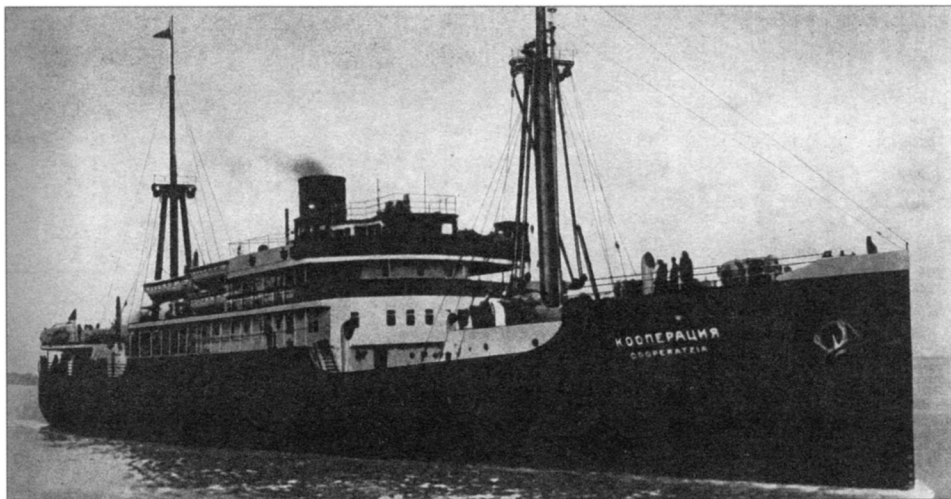
службу на подходах к Кольскому заливу и в Белом море.

После демобилизации судно участвовало в проводке подводной лодки Щ-423, впервые в истории отечественного флота переводимой на Дальний Восток по трассе Севморпути. 17 августа 1940 г. «Литке» встретил «щуку» у о. Тыртова и совместно с другими ледоколами довёл её до пролива Лонга.

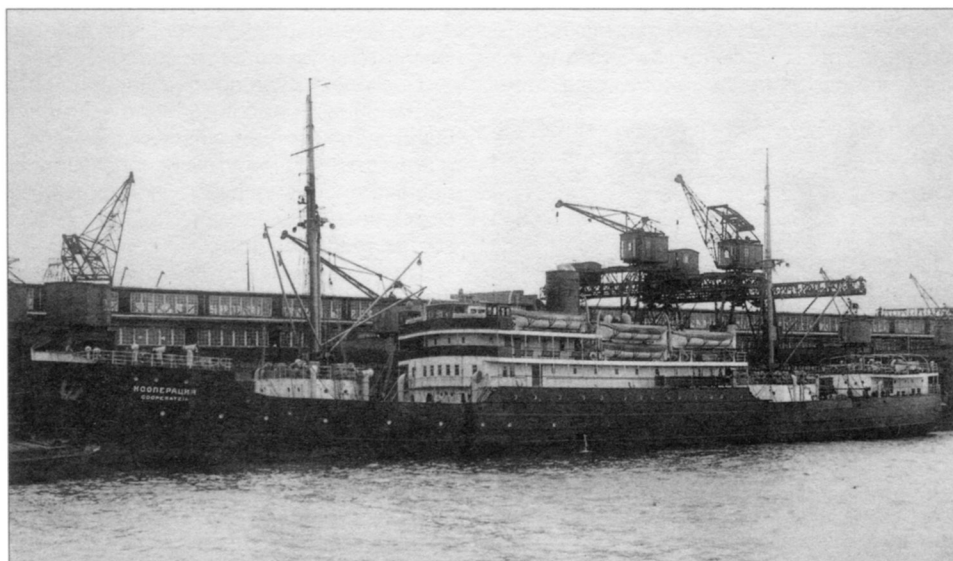
«Кооперация»

Судно построено по заказу Совторгфлота на стапелях Северной судостроительной верфи в Ленинграде и являлось товаро-пассажирским рефрижераторным теплоходом. Относилось к так называемой «третьей» серии «лондонских рефрижераторов» и предназначалось для доставки грузов в Англию. Заложено 18 августа 1927 г., спущено на воду 14 июля 1928 г. и 6 декабря 1929 г. вошло в состав Балтийского пароходства. До 1937 г. теплоход регулярно курсировал на линии Ленинград – Гавр – Лондон, перевозя пассажиров и различные грузы.

В 1935 г. на борту «Кооперации» из Франции, где проходил Первый конгресс писателей в защиту мира, в Россию возвращался писатель А.Н. Толстой. Во время Гражданской войны в Испании судно совершило несколько рейсов, доставляя оружие республиканцам. На нём же из охваченной войной страны было вывезено в Ленинград несколько тысяч детей.



Предвоенные фотографии теплохода «Кооперация» – одного из судов третьей подгруппы так называемых «лондонских рефрижераторов». В то время корпуса красились в чёрный цвет



В 1937 г. на борту «Кооперации» был доставлен на Родину из США самолёт АНТ-25, на котором В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков совершили знаменитый беспосадочный перелёт Москва – Портленд (США) через Северный полюс. А когда впоследствии через Северную Атлантику осуществлял перелёт В.К. Коккинаки, судно служило радиомаяком.

Начало Второй мировой войны застало «Кооперацию» в норвежском порту Берген, откуда она по указанию Балтийского пароходства направилась в Мурманск. Здесь судно, вместе с однотипной «Марией Ульяновой», включили в состав вновь образованного Мурманского морского пароходства. Предполагалось, что эти суда будут эксплуатироваться на открывающейся Дудинской грузопассажирской линии. Но эти планы поломала начавшаяся война с Финляндией, когда «Кооперацию» мобилизовали и включили в состав Северного флота в качестве сторожевого корабля. После окончания военных действий её вернули пароходству, но ненадолго. Грянувшая война с Германией вновь призвала теплоход в строй.

Техническое описание «лондонских рефрижераторов»

«Кооперация» была построена на Северной верфи и относилась к типу, получившему неофициальное название «лондонские рефрижераторы»: эти суда проектировались специально для перевозки продовольственных грузов из Ленинграда в Лондон.

Первую пару – «Ян Рудзутак» и «Алексей Рыков» – заложили в торжественной обстановке 1 мая 1925 г. на Северной верфи в Ленинграде. Согласно первоначальному проекту они должны были стать чисто грузовыми. Но в ходе постройки являвшийся заказчиком «Совторгфлот» посчитал это решение экономически неверным и потребовал, чтобы новые суда были грузопассажирскими. После рассмотрения на комиссии Госплана это требование признали правильным, поэтому проект подвергся переработке, а уже строившиеся суда – переделке.

Это привело к задержке сроков сдачи, и «Совторгфлот» получил первую пару судов в июле и октябре 1928 г. Следующую пару – «Феликс Дзержинский» и «Смольный» – завод сдал в сентябре 1929 г. Суда третьей серии – «Кооперацию» и «Сибирь» – заказчик получил в декабре 1929 г. и в начале 1930 г. соответственно. С началом эксплуатации всех шести единиц рейсы на линии Ленинград – Лондон – Гамбург стали регулярными. Согласно расписанию суда покидали порт отправления два раза в неделю.

Впервые в практике отечественного судостроения их строили из отечественных материалов, а главные и вспомогательные механизмы изготовлялись на отечественных заводах.

Это были однотрубные двухпалубные теплоходы с полубаком, полуютом (на «Кооперации» полуют отсутствовал, а

вместо него была устроена широкая кормовая надстройка) средней надстройкой. Постройка производилась с соблюдением требований, предъявляемых на высший класс английского Ллойда, и под наблюдением Регистра СССР.

Корпус разделялся шестью водонепроницаемыми переборками на следующие отсеки: форпик, носовой трюм № 1, носовой трюм № 2, машинное отделение, кормовой трюм № 3, кормовой трюм № 4 и румпельное отделение. На случай плаванья во льдах корпус имел усиленные подкрепления в носовой части и двойное дно, набранное по клетчатой системе.

Две мачты располагались вместе со стрелами и лебёдками на приподнятых рострах (одинаковой высоты с полубаком и полуютом). Вокруг каждой мачты устанавливались по четыре 3-тонных электрических лебёдки (всего восемь),

Главные ТТХ «лондонских рефрижераторов»

	1-я серия	2-я и 3-я серии
Наибольшая длина, м	105	104
Длина между перпендикулярами, м	98,6	101
Наибольшая ширина, м	14,6	14,6
Высота борта, м	8,54	8,45
Осадка, м	5,8	5,7
Водоизмещение, т	5670	5560
Грузоподъёмность, т	2254	2236
Дедвейт, т	2570	2560
Скорость, уз.	12,5	12,5
Мощность двигателя, л.с.	1900	2400
Запас топлива, т	120	146
Пассажиров 1-го класса, чел.	28	25
Пассажиров 2-го класса, чел.	32	32
Пассажиров 3-го класса, чел. (палуба)	112 (вариант – 240)	112
Экипаж, чел.	42	42

предназначенные для работы с грузовыми стрелами аналогичной нагрузки.

Средняя надстройка – трёхъярусная. Первый ярус занимал всю ширину судна и входил в общую высоту борта. Второй ярус имел ту же длину, но с боковыми проходами (спардек). Третий ярус (ботдек) состоял из рубки, за которой находились дымовая труба и спасательные шлюпки. Выше располагались нижний

мостик с небольшой рубкой и верхний мостик. Под надстройкой размещалось машинное отделение с главным двигателем производства завода «Русский дизель».

2-й и 3-й грузовые трюмы (рефрижераторные) имели специальную изоляцию. 1-й и 4-й трюмы, а также твиндеки рефрижераторных установок не имели, но для защиты от чрезмерного солнечного

нагрева были обшиты сверху и с бортов вагонкой.

Жилые помещения располагались следующим образом. В средней надстройке на главной палубе и на спардеке – помещения командного состава и пассажиров. На ботдеке – капитанская каюта, каюта радиста и радиорубка. На мостике – рулевая и штурманская рубки. На полюте – красный уголок; под ним – помещения экипажа (двухместные каюты); рядом – кают-компания команды и камбуз, оборудованный плитой с нефтяным отоплением.

На первом ярусе надстройки по левому борту находилось 11 одноместных кают для комсостава, по правому борту восемь четырёхместных кают для пассажиров 2-го класса. Здесь же размещались кают-компания комсостава и салон пассажиров 2-го класса.

Выше, на втором ярусе надстройки, располагались 12 двухместных пассажирских кают 1-го класса и одна одноместная. Кроме того, на этом ярусе имелся общий обеденный салон для пассажиров 1-го и 2-го класса, курительная, дамская комната и музыкальный салон.

Поскольку суда предназначались для заграничных рейсов, особое внимание было уделено отделке пассажирских кают и помещений. При этом использовались ценные породы дерева – полированный орех и ясень. Полы кают 1-го и 2-го класса застилались коврами.

Под средней надстройкой в твиндеке находились следующие помещения: отсек холодильных машин, баня, корабельная мастерская и каюта для двух мотористов.

Помимо красного уголка, в рубке полюта размещалась электрическая рулевая машина секторного типа. На случай её выхода из строя имелся запасной ручной привод. В носовой части, под полубаком располагались шкиперская и малярная кладовые.

В качестве главного двигателя использовался компрессорный двухтактный шестцилиндровый дизель мощностью 1900 л.с. при 100 об/мин. Диаметр цилиндров – 650 мм, ход поршня – 860 мм. Аналогичный дизель устанавливался также на крымско-кавказских теплоходах советской постройки.

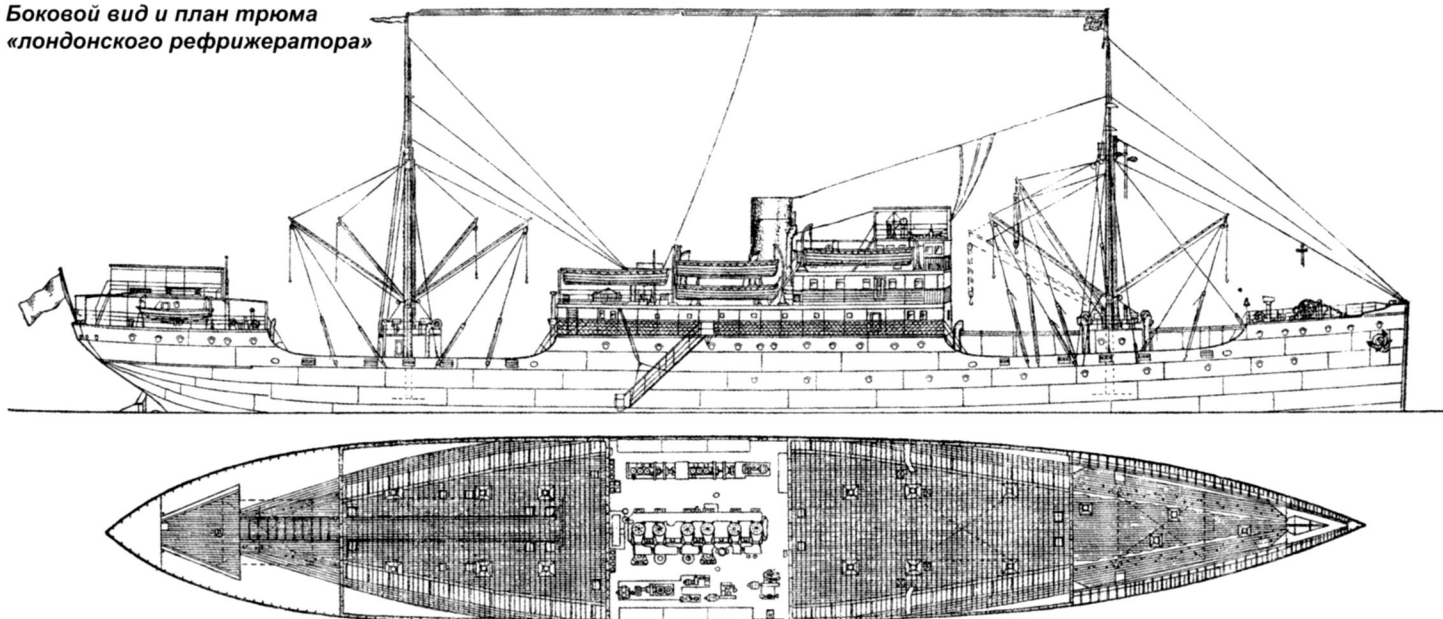
Следует отметить, что серьёзным недостатком теплоходов этой серии оказался главный двигатель, который часто выходил из строя и не обеспечивал необходимой скорости. Но в конце 1930-х гг. на части судов дизель прошёл модернизацию и стал работать более стабильно.

Кроме того, в машинном отделении имелись два генератора мощностью 60 кВт. Каждый генератор приводился в действие своим дизелем, развивающим до 300 об/мин. Предусматривался и запасной генератор мощностью 16 кВт с двухцилиндровым двигателем Дейца, развивающем до 600 об/мин.



Спуск на воду теплохода «Ян Рудзутак» (впоследствии – «Мария Ульянова»)

**Боковой вид и план трюма
«лондонского рефрижератора»**



На судах имелись два трюмно-пожарных поршневых электронасоса производительностью по 50 т/ч с электродвигателями по 32 л.с. при 1200 об/мин; центробежный водяной насос для судовых нужд; вспомогательный насос с электродвигателем в 73,5 л.с. при 1000 об/мин; два топливных насоса, подающих топливо в расходные баки главных двигателей и работающих от сжатого воздуха; два сепаратора системы Шарплес для очистки нефти и масла; валоповоротная машина для главного двигателя с электромотором в 8 л.с.; паровой опреснитель; паровой вспомогательный котёл системы Кохрана, отапливаемый нефтью; утилизационный паровой котёл, отапливаемый отработанными газами главного двигателя.

Рефрижераторная установка, расположенная в средней части твиндека, над

машинным отделением, относилась к углекислотному типу. В её состав входили два горизонтальных двухцилиндровых компрессора (для углекислоты) системы Линде. Каждый компрессор приводился в действие электродвигателем в 29,5 кВт.

Основные судовые системы:

1. Осушительная, приводимая в действие двумя трюмно-пожарными насосами.

2. Пожарная магистраль, собранная из железных оцинкованных труб диаметром 75 мм с выводами во всех помещениях судна. Она также служила и для мытья палубы. Давление воды в системе достигало 8 атм. Приводилась в действие теми же двумя трюмно-пожарными насосами.

3. Балластная магистраль – для заполнения и осушения междудонных отсеков.

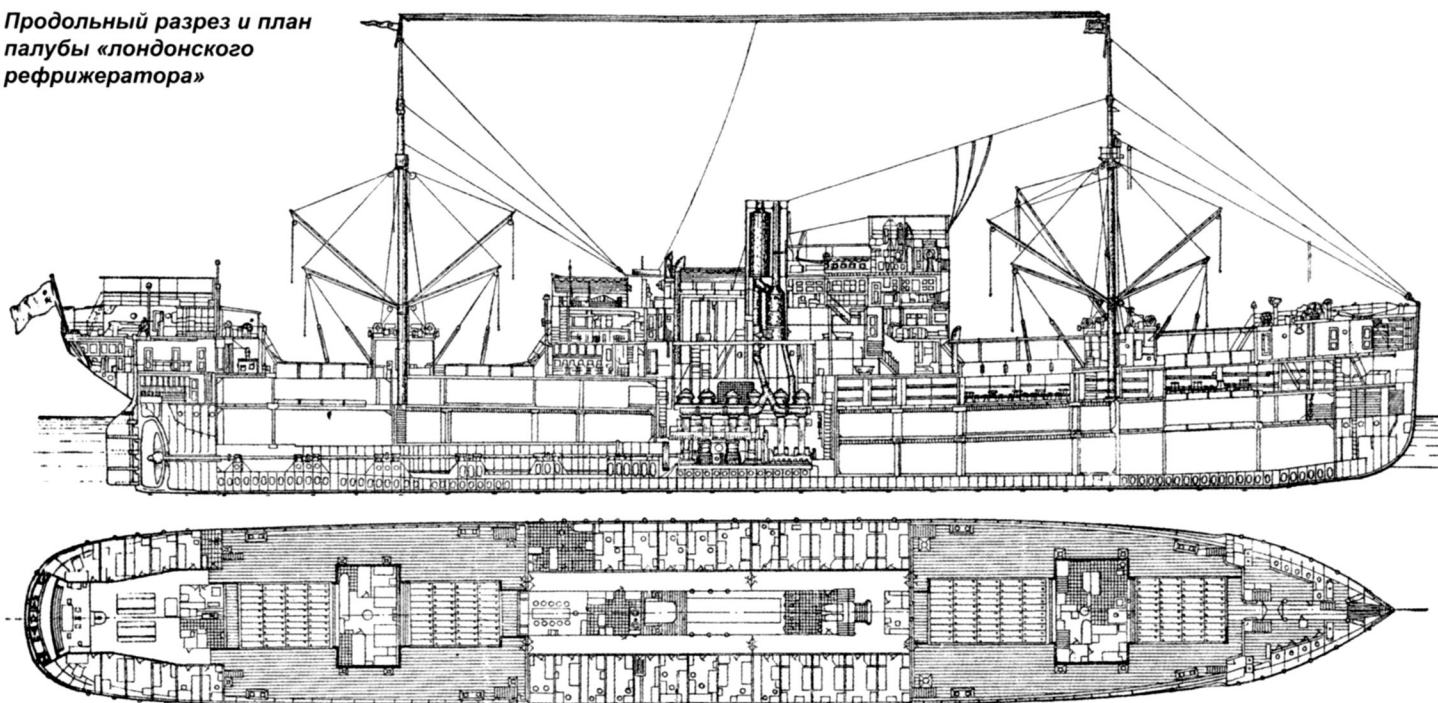
4. Водопроводы солёной и пресной воды, получавшие воду из напорных цистерн, находящихся на шлюпочной палубе; обслуживались электрическим насосом.

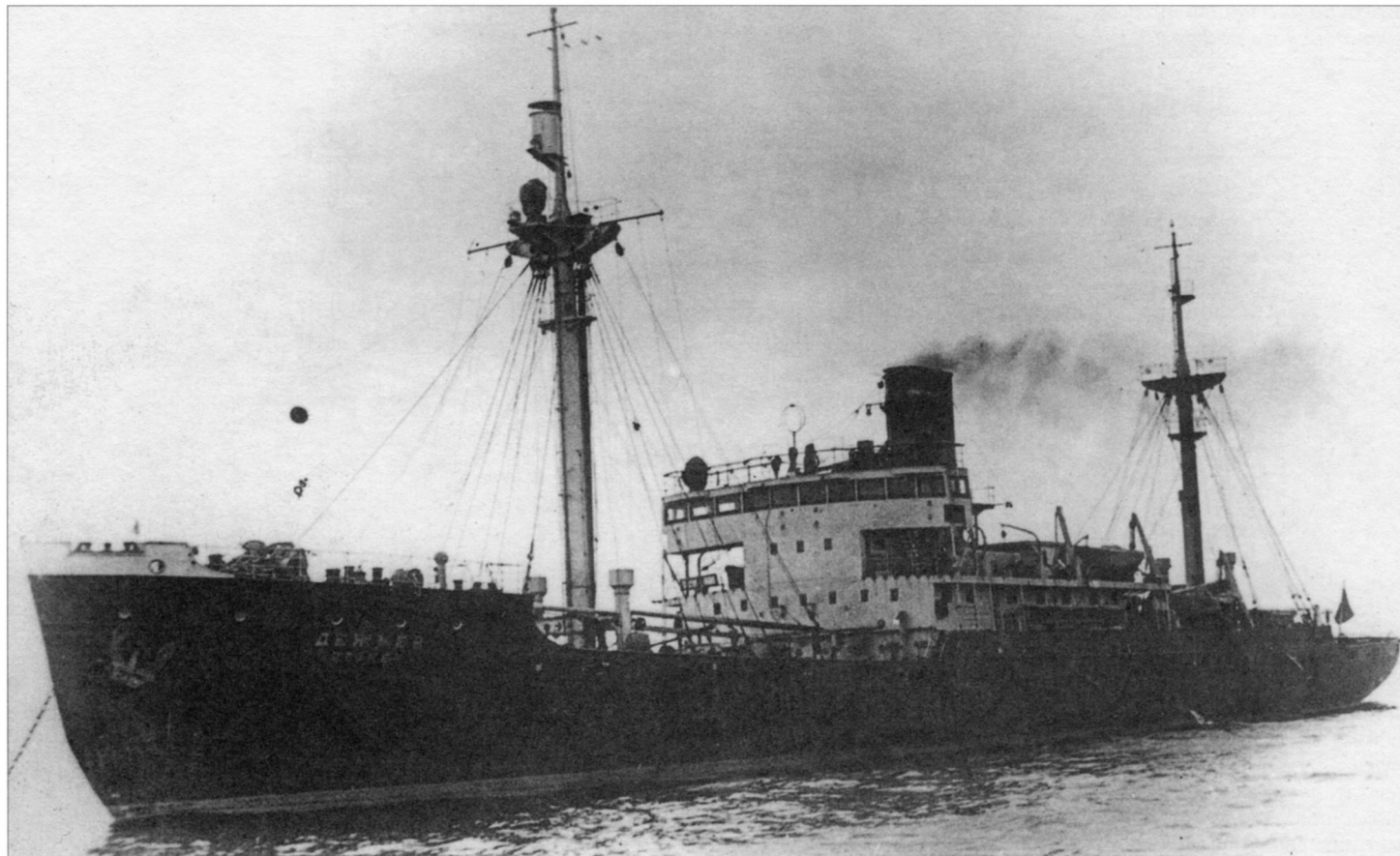
5. Канализационная фановая система.

6. Паровое отопление с медным трубопроводом, чугунными батареями и бронзовой арматурой. Пар в систему подавался из вспомогательного котла через клапан. Рабочее давление пара – 2 атм.

Штатно на теплоходе имелись становой и запасной якоря Холла со стопорами Легофа, втягивающиеся в клюзы. Электрический брашпиль оснащался двигателем мощностью 18,5 л.с., способным поднять одновременно оба якоря. Брашпиль устанавливался на баке, электродвигатель – под полубаком.

**Продольный разрез и план
палубы «лондонского
рефрижератора»**





«Дежнев»

Побудительной причиной постройки судов этого типа стала катастрофа с пароходом «Челюскин», произошедшая в 1933 г. До неё считалось, что суда, имеющие ледовые образования корпуса, могут самостоятельно осуществлять плавания во льдах по трассе Северного морского пути, пользуясь проводкой ледоколов только в местах скопления многолетних льдов. Но поход «Челюскина» опроверг

это. К тому же, требовался «снабженец» для многочисленных полярных станций, способный самостоятельно плавать во льдах.

Проектирование ледокольно-транспортных судов было поручено организации «Судопроект». В 1934 – 1935 гг. там под руководством главного конструктора К.И. Боханевича были разработаны два подобных проекта. Основой для них послужили уже находившиеся в эксплуатации суда типа «Анадырь», которые под-

Ледокольный пароход «Дежнев» вскоре после вступления в строй

верглись изменению на основе печального опыта «Челюскина». В течение 1935 – 1941 гг. по одному из проектов на заводе № 194 имени А. Марти в Ленинграде были заложены два судна, первоначально получившие названия «Севморпуть-1» и «Севморпуть-2». Впоследствии головное переименовали в «Дежнев», а второе – в

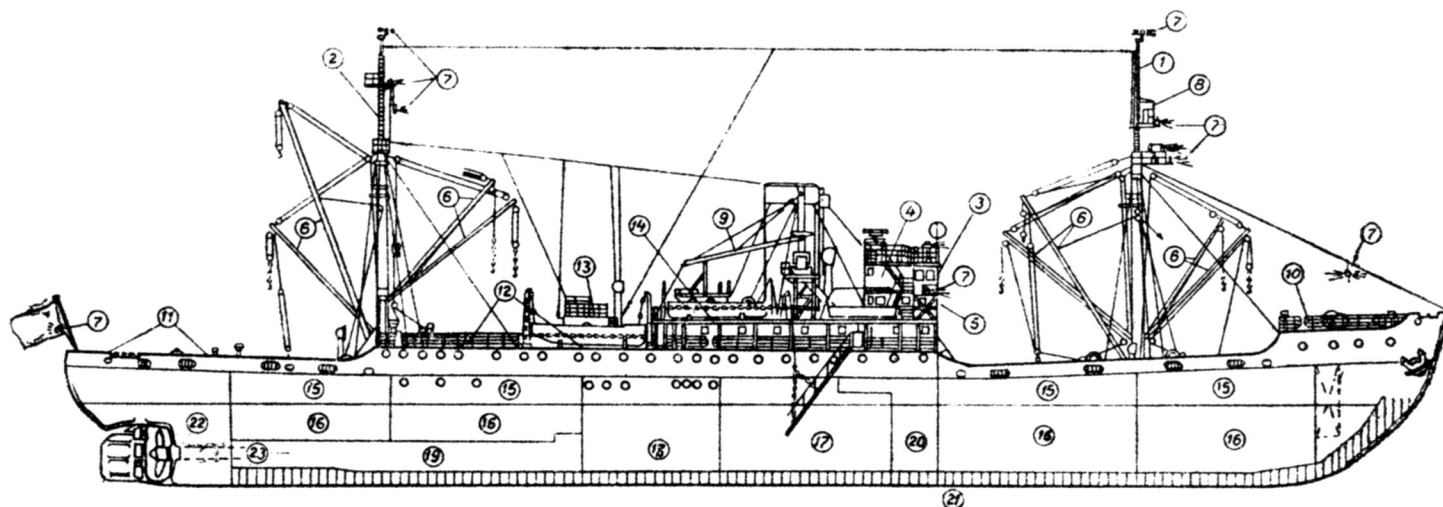


Схема общего расположения ледокольного парохода «Дежнев»:

1 – фок-мачта; 2 – грот-мачта; 3 – рулевая рубка; 4 – штурманская рубка; 5 – каюта капитана; 6 – грузовые стрелы; 7 – судовые огни; 8 – наблюдательный пост на мачте («воронье гнездо»); 9 – стрела углепогрузчика; 10 – полубак; 11 – ют; 12 – спардек;

13 – радиорубка; 14 – ботдек; 15 – твиндеки; 16 – трюмы; 17 – котельное отделение; 18 – машинное отделение; 19 – туннель гребного вала; 20 – бункер; 21 – двойное дно; 22 – ахтерпик; 23 – дейдвуд (из книги В.Г. Реданского «Арктики рядовой»)

«С.А. Леваневский». Второй проект реализовать не удалось из-за загруженности судостроительных заводов военными заказами.

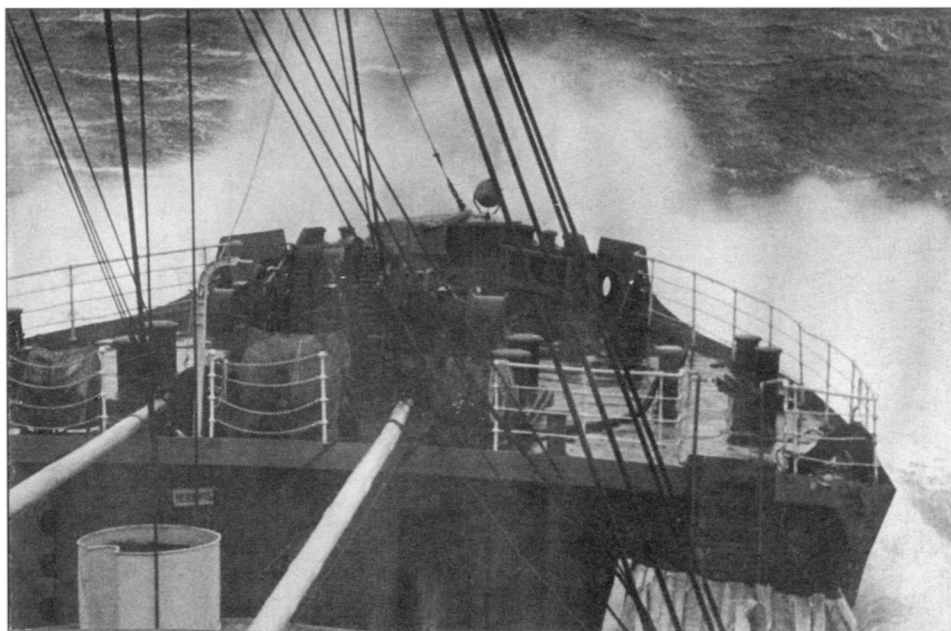
Торжественная закладка обоих судов состоялась 18 ноября 1935 г. в присутствии начальника Политуправления Северного морского пути С.А. Бергавинова, капитана В.И. Воронина и известного полярника Р.Л. Самойловича. В мае 1937 г. оба судна практически одновременно спустили на воду. Но если головной достаточно быстро вошёл в строй, достройка второго затянулась.

Постройка «Дежнева» шла ударными темпами. 3 сентября 1938 г. после завершения государственных испытаний судно было сдано заказчику. На церемонии присутствовал И.Д. Папанин. После сдачи головного судостроители приступили к достройке второго корпуса.

Длина судна составляла 104 м, ширина 15 м, осадка 6,3 м. Водоизмещение: полное 7330 т, стандартное 6530 т; грузоподъемность – 3133 т; валовая регистровая вместимость – 3591 рег. т.

Конструктивно «Дежнев» являлся двухпалубным судном с полубаком и удлиненной средней надстройкой, со средним расположением машинного и котельного отделений. Семь главных водонепроницаемых переборок делили

№	Трюмы			Твиндеки		
	Размеры, м		Вместимость, м ³ насыпью	Размеры, м		Вместимость, м ³ насыпью
	длина	глубина		длина	высота	
1	13,4	4,8	495	10,6	3,0	449
2	14,8	4,8	1003	14,8	2,4	553
3	14,0	4,8	787	14,0	2,4	246
4	11,3	4,6	223	11,3	2,8	352



Вверху: «Дежнев» во время шторма. Форма корпуса в носовой части обеспечивала судну хорошую мореходность



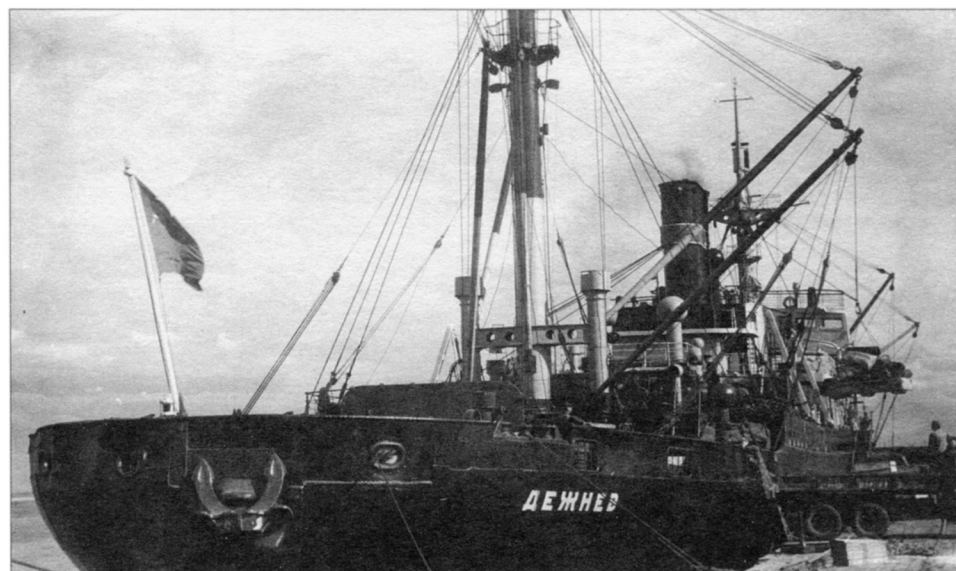
Слева: «Дежнев» во льдах. Прочный корпус судна позволял ему обходить-ся без помощи ледоколов даже в тех ситуациях, когда другие транспорты не могли двигаться самостоятельно

Внизу: кормовая часть парохода «Дежнев» (фотография сделана 26 июля 1948 года в Бакарице)

корпус на следующие отсеки: форпик, трюм № 1, трюм № 2, котельное отделение, машинное отделение, трюм № 3, трюм № 4, ахтерпик. Непотопляемость обеспечивалась при затоплении любого из наибольших отсеков. Двойное дно предусматривалось по всей длине судна.

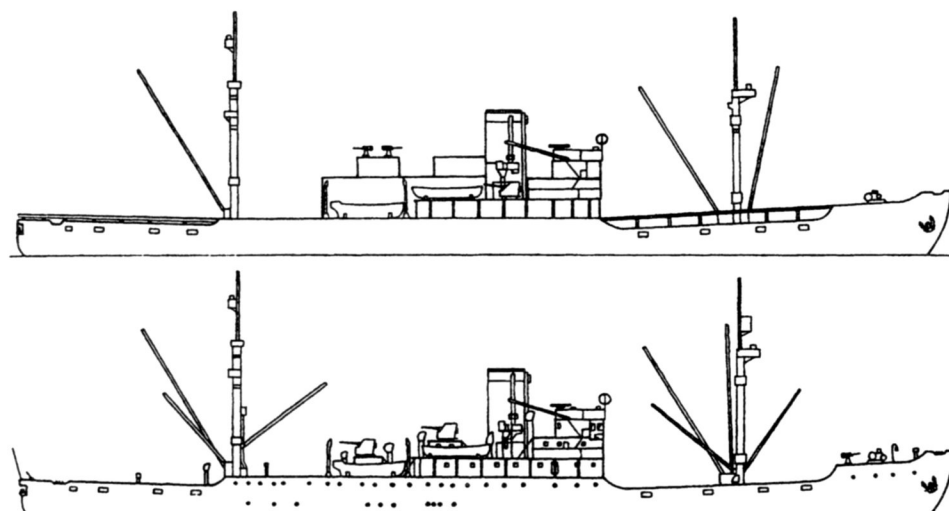
Корпус нового судна имел форштевень ледокольного типа и специальные подкрепления в отсеках, толщина ледового пояса составляла 32 – 35 мм. Установленные продольные и поперечные водонепроницаемые переборки гарантировали судну непотопляемость даже при пробоях в двух смежных отсеках. Для замены лопастей винта, нередко ломавшегося во льдах, предусмотрели специальное кессонное устройство.

В качестве главного двигателя на «Дежневе» использовалась паровая машина тройного расширения мощностью





Однотипные ледокольные пароходы «Дежнев» (вверху) и «С.А. Леваневский» (первоначально – «Севморпуть-1» и «Севморпуть-2» соответственно)



Варианты предполагавшегося переоборудования ледокольных пароходов типа «Севморпуть» в гидроавиатранспорты: первоначальный (вверху) и усовершенствованный «проект 2393»

2500 и.л.с. При максимальном числе оборотов винта 105 в минуту, судно могло развивать скорость до 12,6 узлов при следовании в балласте (12,1 уз. в полном грузу). Дальность плавания составляла 4700 миль. Пар для машины вырабатывали три огнетрубных котла, работавших на угле. Впоследствии, уже после Великой Отечественной войны, котлы перевели на жидкое топливо, оснастив их системой форсунок, через которые топливо впрыскивалось внутрь. Поверхность нагрева котла составляла 218 м², давление пара – 15 атм, температура – 320°С.

Здесь же в МО находились два водоотливных и два противопожарных насоса, приводимых в движение от вспомогательного котла. Для выработки тока использовались три генератора: один 35 кВт и два по 50 кВт. Имелся также аварийный генератор мощностью 20 кВт, приводимый в движение дизелем мощностью 40 л.с. Остальные генераторы питались от вспомогательных паровых машин. Также от них пар поступал и на антиобледенительное устройство.

Ёмкость угольных бункеров – 770 т, цистерн – до 900 т котельной и питьевой воды. Кроме того, имелась возможность дополнительно принимать уголь в грузовые трюмы, что значительно увеличивало дальность плавания.

Винт – стальной, четырёхлопастной, со сменными лопастями. Диаметр винта – 4,25 м, шаг – 4,75 м, масса – 9,556 т.

Поскольку «Дежнев» предназначался для снабжения полярных станций, на него, помимо обычных, установили две стрелы повышенной грузоподъёмности: одну – в 20 т, вторую – в 10 т.

В качестве спасательных и рабочих плавсредств на надстройке судна размещались две шлюпки вместимостью по 30 человек с ручным механическим приводом и две гребные шлюпки на 36 человек каждая. За надстройкой на палубе размещались четыре моторных бота, используемых для перевозки грузов на необорудованный берег (в основном – для снабжения полярных станций). Дополнительно имелись две «ледянки» (небольшие лодки, предназначенные для промысла), а впоследствии появились два спасательных плота на шесть человек каждый.

Экипаж судна состоял из 45 человек. В надстройке предусматривались каюты для размещения 7 пассажиров. Еще 66 человек можно было разместить в твиндеке № 3, что и делалось во время участия «Дежнева» в зверобойном промысле.

Для размещения грузов использовались четыре трюма и твиндеки над ними. Их размеры указаны в таблице.

Грузовые люки, находившиеся над трюмами № 1 и № 4, имели длину 6,1 при ширине 5,2 м, а над трюмами № 2 и № 3 – 7,5 х 6,5 м. Здесь же находились паровые лебёдки – шесть грузоподъёмностью по 3 т и две пятитонных. На корме предусма-

тривалось буксирное устройство, также со своей лебёдкой. В носовой части судна имелся паровой брашпиль, необходимый для работы с двумя якорями Холла массой по 3,5 т.

В начале осени 1938 г., приняв груз угля, «Дежнев» покинул Ленинград и под командованием капитана В.А. Кушнарёва направился на север. 16 сентября он вышел в Баренцево море и попал в первый в своей жизни сильный шторм. Удары волн были очень сильными, временами крен достигал 53°, но экипаж и корабль с честью выдержали это испытание. Вскоре ледокол достиг Мурманска, а оттуда направился на Диксон, где и был разгружен.

Затем последовали новые рейсы в Арктике, которые прервались в 1939 г., когда он потребовался флоту страны в качестве сторожевика – началась Советско-финская война. Самым заметным эпизодом в деятельности новообретённого корабля стала перевозка на нём танков из Кандалякши в Архангельск.

После возвращения пароходству «Дежнев» в 1940 г. работал на линии до Баренцбурга (Шпицберген), доставляя уголь в советские порты и снабжая шахтёров необходимыми грузами. Великая Отечественная война застала транспорт в доке завода Главсевморпути, куда он пришёл под командованием капитана А.С. Гидулянова для проведения небольшого ремонта перед началом очередной арктической навигации.

Вооружение и ремонт

Первый проект переоборудования судов типа «Севморпуть» для военных нужд появился уже в августе 1936 г. По нему предполагалась в случае необходимости переделка обоих строившихся пароходов в гидроавиатранспорты с размещением на борту 16 гидросамолётов типа КОР-1 (или аналогичных). По проекту, на судне оборудовался ангар на четыре самолёта; ещё две машины размещались в специальных колодцах на месте трюмов; остальные – на сплошной палубе, идущей от носа до кормы. Выделялось и место для размещения катапульты для их запуска. В качестве вооружения устанавливались четыре 75-мм орудия и десять пулемётов калибра 7,62 мм.

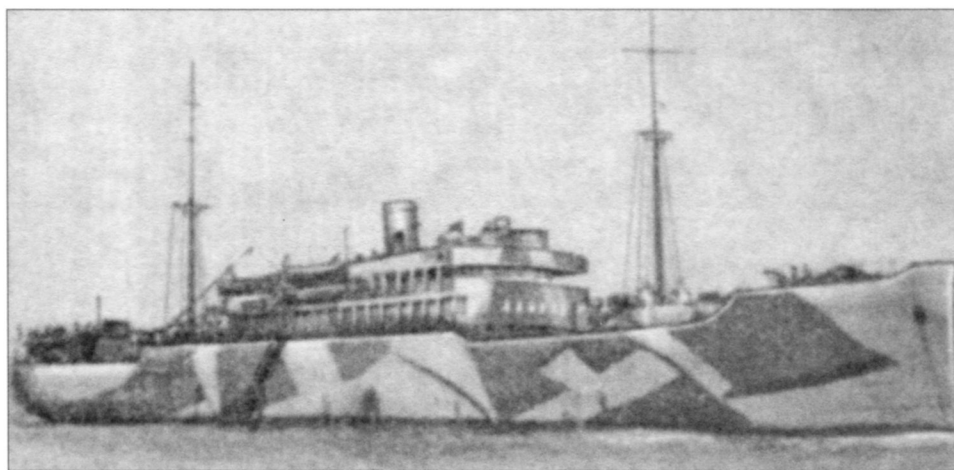
Но уже в 1937 г. от этого проекта отказались и создали новый вариант переоборудования, получивший обозначение «проект 2393». По нему на «Дежнев» должны были базироваться либо два МБР-2, либо четыре КОР-1. Изменился и состав артиллерийского вооружения: предполагалось устанавливать четыре 76-мм орудия 34-К и столько же 45-мм орудий 21-К, фундаменты для которых монтировались при постройке судна. Для подъёма и спуска гидросамолётов на воду устанавливались удлинённые грузовые стрелы. В трюмах размещались необходимые для обеспечения действий

Работы, выполнявшиеся на сторожевиках заводом № 402		
Март – июль 1942 г.	СКР-18 «Литке»	Установка противоминной защиты. Установка фундаментов под новые орудия
Март – июль 1942 г.	СКР-19 «Дежнев»	Текущий ремонт. Установка противоминной защиты
Март – май 1943 г.	СКР-18 «Литке»	Преднавигационный ремонт
Ноябрь – декабрь 1943 г.	СКР-18 «Литке»	Посленавигационный ремонт
1944 г.	СКР-18 «Литке»	Зимний и весенний ремонт

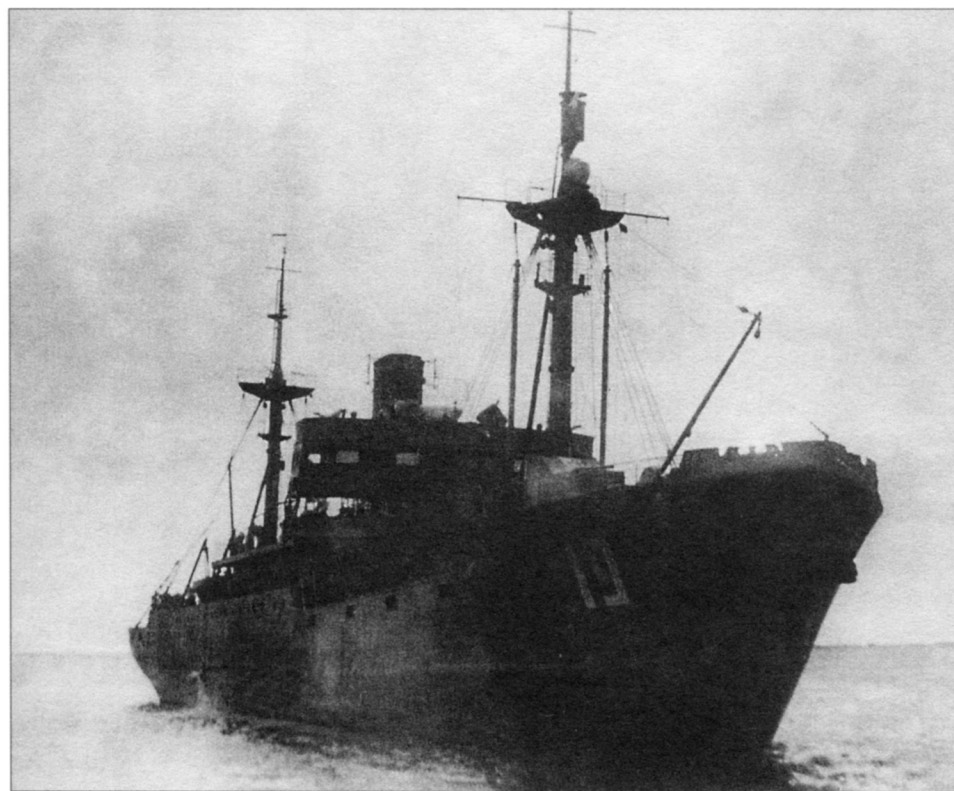
авиации топливо и авиабомбы. Решение о таком варианте переоборудования ледокольного парохода подписал начальник МС РККА Виктор (более подробные сведения об этих проектах можно найти в статье К. Кулагина, опубликованной в журнале «Техника и вооружение» № 3 за 2000 г.). Несмотря на то, что «Дежнев» так и не стал носителем гидросамолётов,

именно этот проект послужил основой для вооружения корабля в начале Советско-финской войны.

Сразу после начала Великой Отечественной войны «Дежнев» и «Литке» были вновь мобилизованы и встали на вооружение и переоборудование для использования в качестве сторожевых кораблей. Первоначально на «Литке»



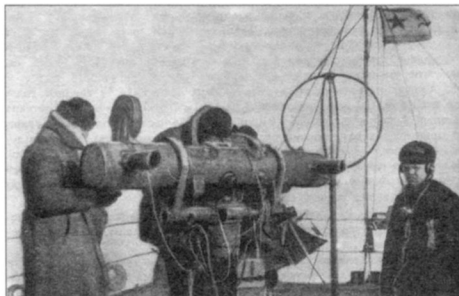
Плавбаза «Ветер» (бывший теплоход «Кооперация») в камуфляжной окраске



Ледокольный пароход «Дежнев» в качестве сторожевого корабля СКР-19



Вверху: «главный калибр» СКР-19 – одно из четырёх 76,2-мм орудий 34-К



Слева: дальномер, установленный на СКР-18

Внизу: пулемётчик В. Скребцов у одного из установленных на СКР-19 пулемётов ДШК, 1942 г.



установили три 100-мм и четыре 45-мм орудия, а «Дежнев» получил четыре 76-мм (34-К) и четыре 45-мм орудия, а также два пулемёта М-4 (счётверённый «максим»). Артиллерия устанавливалась на имеющиеся фундаменты. Кроме того, оба корабля оснащались бомбосбрасывателями, дальномерами и дымовой аппаратурой. Работы велись в Мурманске на заводе Севморпути (директор Н.Я. Эрман). Непосредственно курировал работы на кораблях начальник конструкторского бюро Я.Л. Ножин.

Но и после вступления в строй на сторожевиках проводились работы по усилению вооружения. 10 сентября 1941 г. вышел приказ об организации ледокольной кампании в Белом море, согласно которому все ледокольные суда сосредотачивались здесь для обеспечения проводки зимой 1941/42 г. транспортов с грузами, поступающими от союзников. По пункту 5 этого приказа предполагалось усилить вооружение судов ледового класса. Подлежал перевооружению и «Литке». Он должен был получить одно 76-мм орудие 39-К, три – 76-мм 34-К и четыре – 37-мм автомата. На «Дежнев» же предполагалась замена «сорокапятки» на 37-мм автоматы. Также оба корабля получали по шесть крупнокалиберных пулемётов. Установку нового вооружения планировалось закончить к 25 ноября 1941 г.

Но это были только планы, не хватало орудий, и в первую очередь 37-мм автоматов. Поскольку корабли выполняли боевые задания в Арктике, перевооружение затянулось до марта 1942 г. и было осуществлено не в полном объёме. Работы выполнялись на заводе № 402 в Молотовске, где оба сторожевика проходили периодические ремонты: зимой – после возвращения из Арктики, и весной – перед выходом на трассы Севморпути.

В Мурманске прошли мобилизационные работы и на «Кооперации», которую также предполагалось использовать как сторожевик. После установки четырёх 76,2-мм орудий Лендера, четырёх 45-мм орудий и двух пулемётов ДШК корабль получил новое название «Ветер» (бортовой номер 104). Но сторожевиком он прослужил недолго, меньше месяца (зачислен в состав флота 2 июля 1941 г.). Уже 29-го числа теплоход переклассифицировали в ПБС. Первоначально «Ветер» использовали как плавбазу для 2-го дивизиона сторожевых кораблей ОВРа главной базы Северного флота. Затем на неё базировались «мошки» и торпедные катера.

В начале войны

Первый бой СКР-19 («Дежнев») принял ещё до официального вступления в строй. 4 июля 1941 г. после завершения работ на верфи он вышел в губу Ваенга для проведения работ по уничтожению диверсии. В это время немецкая авиация нанесла бомбардировочный удар

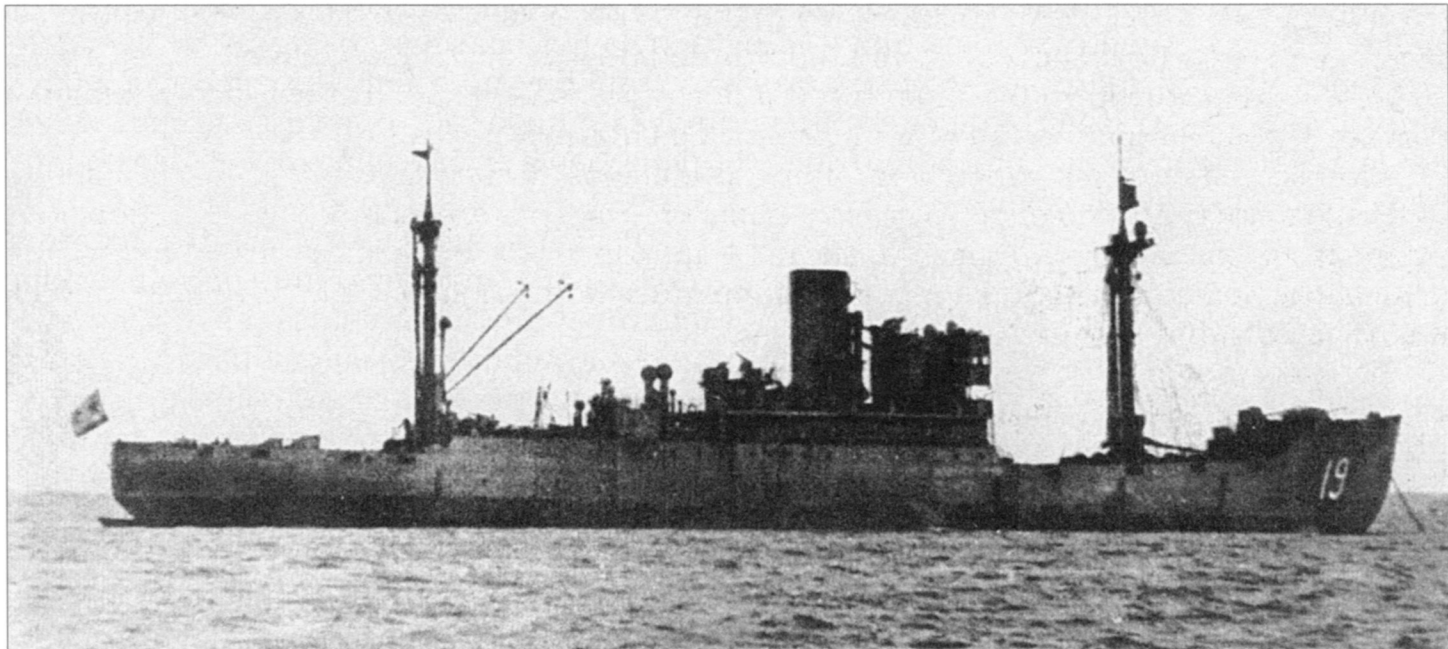


Фото предоставлено альманахом «Гангут»

по посёлку Ваенга. После обнаружения самолётов на «Дежнев» объявили боевую тревогу и открыли по ним огонь из пулемётов и 45-мм орудий. В ответ вражеский самолёт сбросил несколько бомб на корабль. Одна из бомб взорвалась в полутора кабельтовых от кормы сторожевика – обошлось без повреждений.

На следующий день 5 июля в 8.00 на «Дежнев» был поднят военно-морской флаг, и как СКР-19 корабль вошёл в состав Северного флота. Вместе с «Литке», получившем обозначение СКР-18 (включён в состав СФ 2.07.1941 г.), его зачислили во 2-й дивизион сторожевых кораблей Охраны водного района главной базы СФ.

17 июля, находясь в порту Мурманска, «Дежнев» участвовал в отражении одного из вражеских авианалётов. Во время этого боя расчётом носового орудия, которым руководил А. Алимов, был сбит немецкий бомбардировщик (данные о сбитых самолётах приводятся по советским источникам и не подтверждены противником).

21 июля сторожевику вновь повезло. В этот день он стоял на якоре между мысами Мишуковым и Белокаменным, рядом с высокой сопкой. Ранним утром с него были замечены немецкие самолёты, идущие на небольшой высоте в сторону Мурманска. Пока по боевой тревоге артиллеристы занимали свои места, дежурный пулемётчик В. Скребцов открыл огонь. Точной очередью из пулемёта один из бомбардировщиков был сбит и после падения взорвался на своих же бомбах.

13 августа стоявший у пирса сторожевик подвергся атаке нескольких самолётов, один из которых удалось сбить совместным огнём артиллерии находившихся в порту кораблей. При этом от осколков разорвавшихся авиабомб тяжёлые ранения получили краснофлотцы

А. Рябов и С. Хомяков, позже скончавшиеся в госпитале.

15 августа двадцать Ju-88 нанесли авиаудар по Мурманску и судам, стоявшим в Кольском заливе. В ходе этого налёта получили повреждения от близких разрывов бомб плавбаза «Ветер» и два сторожевых корабля. Из-за многочисленных, хотя и небольших пробоин в корпусе ниже ватерлинии судно получило крен (повреждения были устранены весьма оперативно).

30 июля в составе Беломорской флотилии был сформирован Северный отряд под командованием капитана 1 ранга Н.П. Аннина. Его основной задачей стала оборона западной части Северного морского пути, то есть районов, прилегающих к о. Новая Земля, и проливов, соединяющих Карское и Баренцево моря.



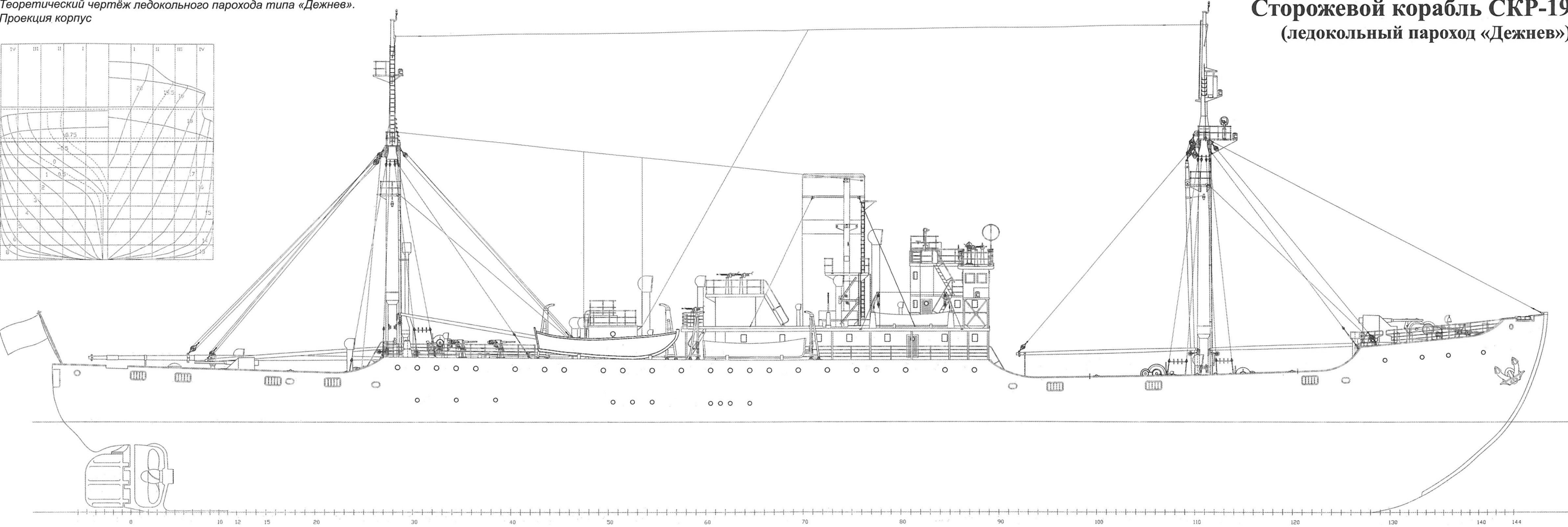
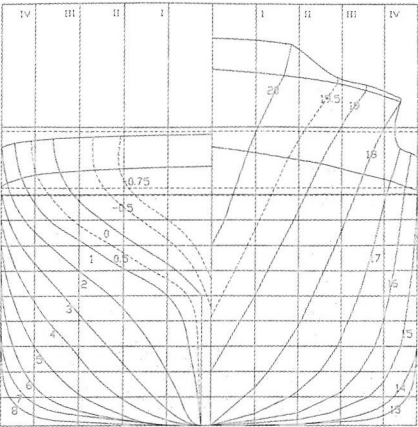
Командир СКР-19 старший лейтенант А.С. Гидулянов (1942 г.)

СКР-19 в годы Великой Отечественной войны был самым большим сторожевым кораблём отечественного флота

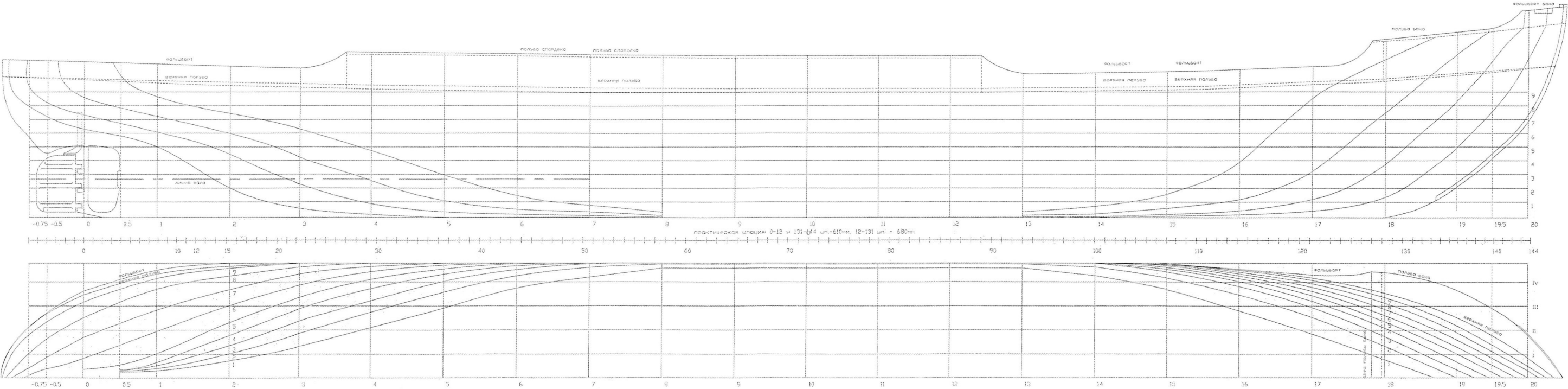
Впоследствии Северный отряд формировался на период проведения каждой летней навигации в Арктике. Личным распоряжением наркома Н.Г. Кузнецова от 18 августа 1941 г. включённые в состав отряда «Дежнев» и «Литке» были направлены в район Новой Земли. Причиной этого решения стали многочисленные донесения с полярных станций о замеченных там немецких подводных лодках. Помимо названных сторожевиков, в состав отряда вошли СКР-61 и СКР-65. Именно этому соединению пришлось нести дозор в проливах, а также доставлять вновь сформированные, пока ещё немногочисленные батареи на арктические острова. В частности, в ходе летней навигации «Дежнев» перевёз на о. Диксон материальную часть и личный состав береговых батарей № 226 и № 246.

14 октября Главный морской штаб дал указание командованию Северного флота подготовить операцию по выводу из Арктики ледоколов и ледокольных пароходов (в их число вошли и «Литке» с «Дежневым»), необходимых для проведения союзных конвоев в зимнее время через льды Белого моря. Но сразу сделать это не удалось, поскольку упомянутые в распоряжении ледоколы находились в различных местах Арктики. И если ледоколы «Ленин» и «И. Сталин» удалось достаточно быстро перевести в Архангельск, и уже в ноябре они приступили к ледовым проводкам, то в сроки возвращения переоборудованных сторожевиков вмешалась погода.

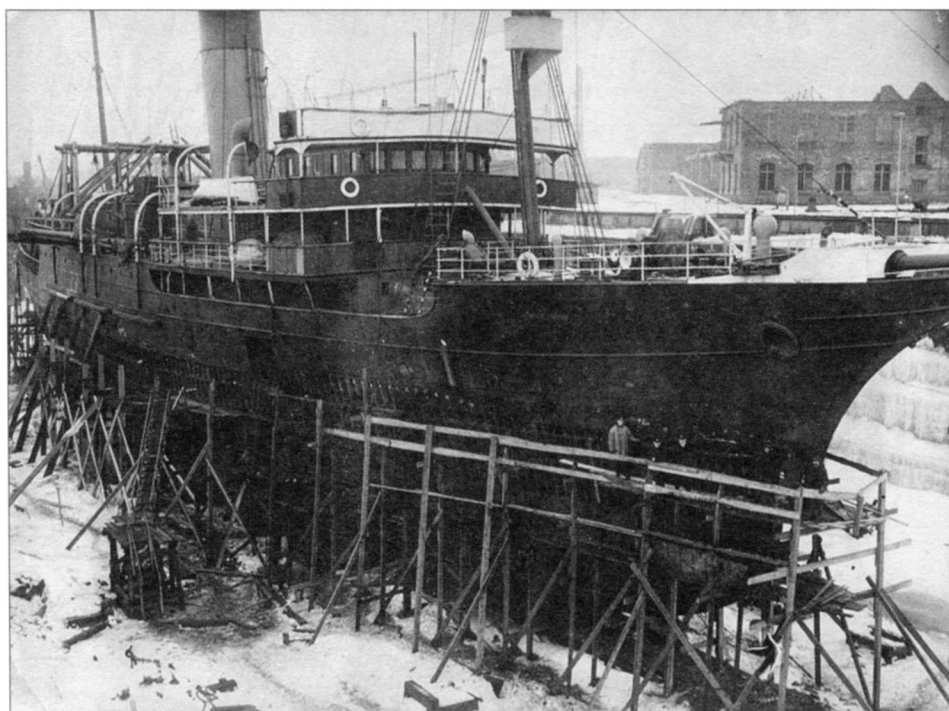
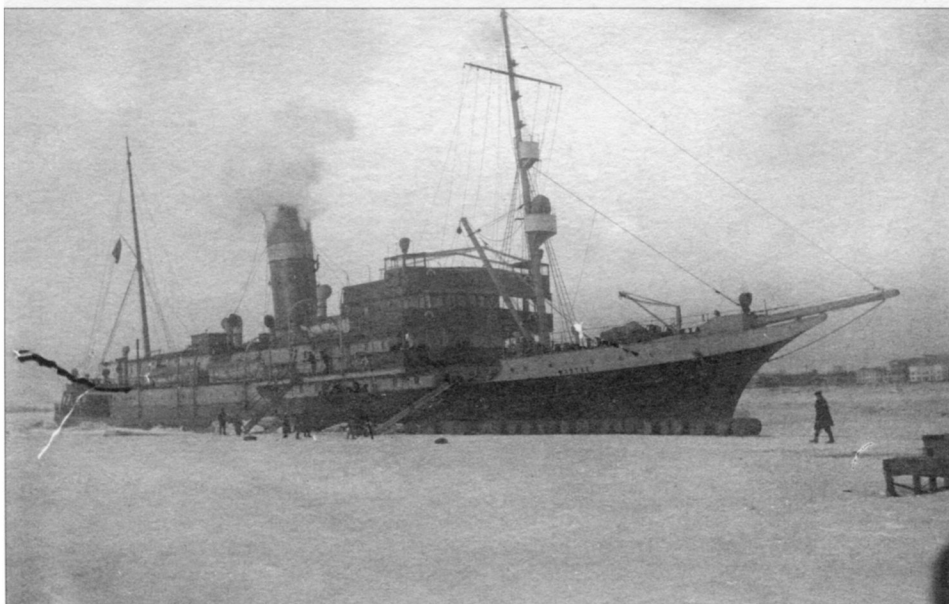
11 ноября во время сильного шторма село на мель у мыса Русский Заворот транспортное судно «Вытегра». Подошедший на помощь СКР-19 в течение



Теоретический чертёж ледокольного парохода типа «Дежнев». Проекция бок и полуширота



При подготовке чертежей СКР-19 использована работа Целикова Е.А., Луценко А.Б. Чертеж ледокольного транспорта «С.А. Леваневский».



пяти дней пытался снять его с мели, но безуспешно. Прибывший из Архангельска СКР-73 не смог помочь аварийному судну, поскольку 29 ноября налетевшим восьмибалльным штормом сам оказался выброшен на мель неподалеку от порта. 8 декабря в район аварии подошли СКР-18 и спасательное судно «Шквал». Но им тоже не удалось выручить аварийные корабли, поскольку погода продолжала ухудшаться, к тому же началось интенсивное ледообразование. Тогда, чтобы не рисковать ценными кораблями, приняли решение оставить «Вытегру» и сторожевик на мели до следующей навигации.

Переход последнего арктического конвоя, состоявшего из трёх транспортов, спасательного судна «Шквал», СКР-18, СКР-19, СКР-80 и тральщика, осуществлялся в тяжёлых метеоусловиях (шторм силой до 10 баллов). Особенно нелегко пришлось экипажу «Дежнева», поскольку сторожевику пришлось вести на буксире транспорт «Кузбасс» и СС «Шквал», потерявшие свои рули во льдах. Экипаж сторожевика под командованием старшего лейтенанта А.С. Гидулянова во время перехода показал высокую морскую выучку. Отличились моряки боцманской команды, действовавшие под руководством главного старшины И.Ф. Петряева, и электромеханической боевой части во главе с воентехником 1 ранга Г.Г. Звягиным. 26 декабря аварийные суда благополучно довели в Иоканьгу. Таким образом, только в январе 1942 г. «Дежнев» и «Литке» смогли принять участие в ледовых операциях в Белом море.

«Литке» обычно работал на проводке иностранных транспортов в паре с ледоколом «Ленин». «Дежнев» же, действуя совместно с ледокольными пароходами «Г. Седов» и «А. Сибиряков», доставлял срочные грузы в различные точки Белого моря; всего они совершили восемь рейсов, перевезя 4789 человек, 3368 т грузов и 182 лошади. Выгрузка, как правило, производилась на припай.

Необходимо сразу отметить, чтобы не возвращаться к этому вопросу в дальнейшем, что для проводки иностранных конвоев в зимнее время через Белое море каждый год в течение всей войны ледокольный флот концентрировался в

Хотя в годы Великой Отечественной войны «Федор Литке» являлся сторожевым кораблём СКР-18, его участие в боевых действиях оказалось минимальным. В основном ледорез занимался проводкой судов и доставкой грузов

Вверху: «Литке» во льдах

В середине: погрузка угля на ледорез в Архангельске, 1930-е гг.

Внизу: «Федор Литке» во время прохождения очередного ремонта

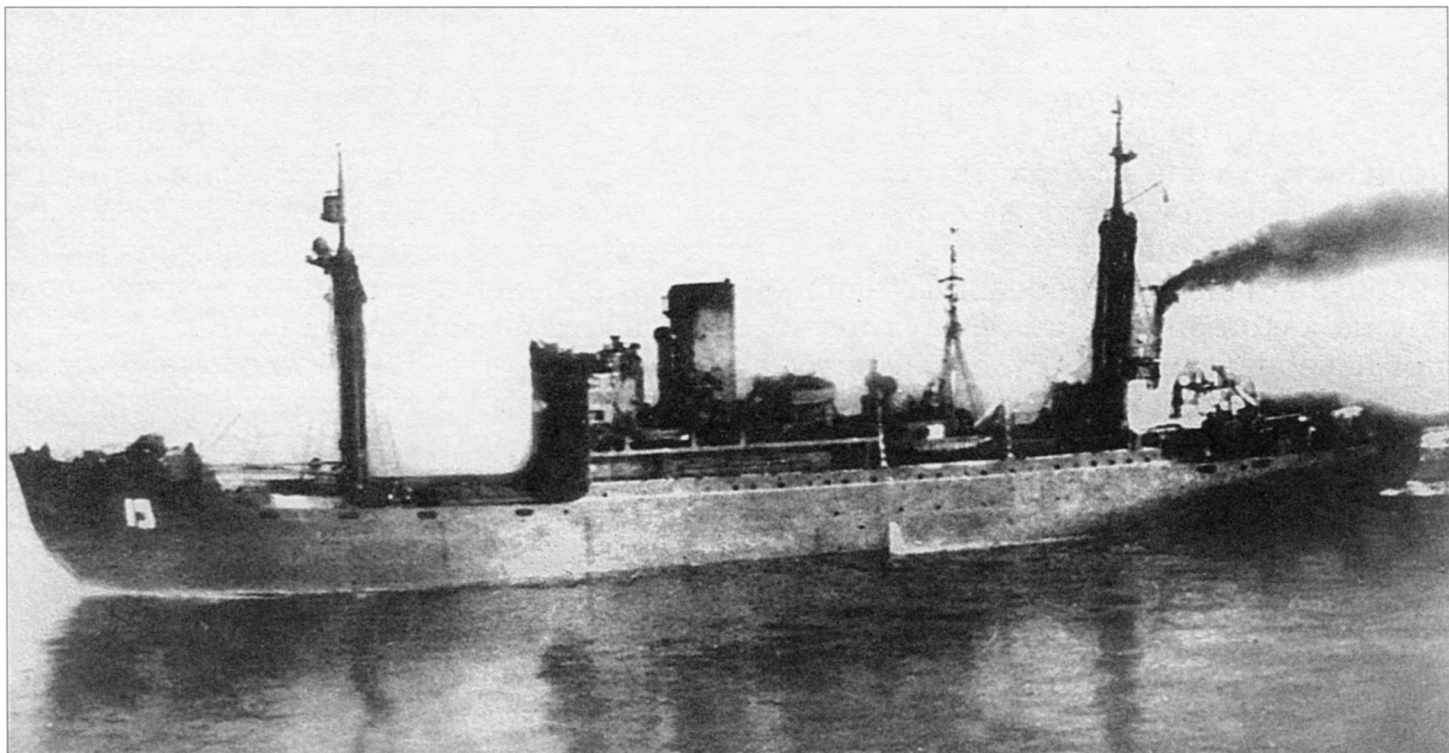


Фото предоставлено альманахом «Гангут»

этом районе. На время летней навигации ледоколы возвращались в Арктику. Операции по проводке ледоколов «туда и обратно» являлись одними из важнейших в деятельности Беломорской флотилии.

15 января самолётами Люфтваффе у мыса Никодимский в Белом море был атакован и повреждён ледокол «И. Сталин». Изрядно пострадавшее судно с трудом удалось удержать на плаву. После устранения ряда повреждений, ледокол на буксире транспорта «Правда» и в охране СКР-18 смог дойти до Молотовска, где стал на ремонт.

В мае СКР-19 обеспечил переброску личного состава и материальной части береговой 100-мм батареи на побережье п-ва Канин. Руководил операцией капитан 2 ранга И.Ф. Котцов.

Бой у Диксона

Летом 1942 г. противник активизировал свою деятельность на подходах к Новой Земле, его подводные лодки стали появляться в Карском море. Командование Северного флота и Беломорской флотилии приняло решение об усилении обороны губы Белушья, где развёртывалась Новоземельская военно-морская база. Вновь сформированный Северный отряд вошёл в её состав. Для удобства управления внутри отряда все корабли, входившие в него, разделили на три группы: первая – СКР-18, СКР-19; вторая – Т-903, Т-904; третья – вооружённые мотоботы «Норд», «Полярник» и «Нерпа».

В августе «Дежнев» получил задание доставить на мыс Лилье, расположенный при входе в Белушью, материалы, необходимые для постройки батареи, а также груз продовольствия, предназна-

чавшийся для переводимых с Дальнего Востока боевых кораблей (лидер «Баку» и два эсминца).

Из Архангельска к Новой Земле «Дежнев» и «Литке» сопровождали первый в навигацию 1942 г. арктический конвой. Помимо них, в охране находились тральщики ТЩ-59, ТЩ-63 и ТЩ-102. После прохождения о. Колгуев сторожевики отделились и направились в губу Белушья. Достигнув места назначения, «Дежнев» встал под берегом и приступил к разгрузке, мористее расположился прикрывавший его «Литке». В губе также находились тральщики Т-885 и Т-904, несшие противолодочный дозор. Но спокойно разгрузиться не удалось. Вскоре с кораблей заметили немецкий самолёт-разведчик, приближавшийся со стороны моря. Артиллеристы СКР-18 открыли по нему огонь, но попаданий достичь не удалось.

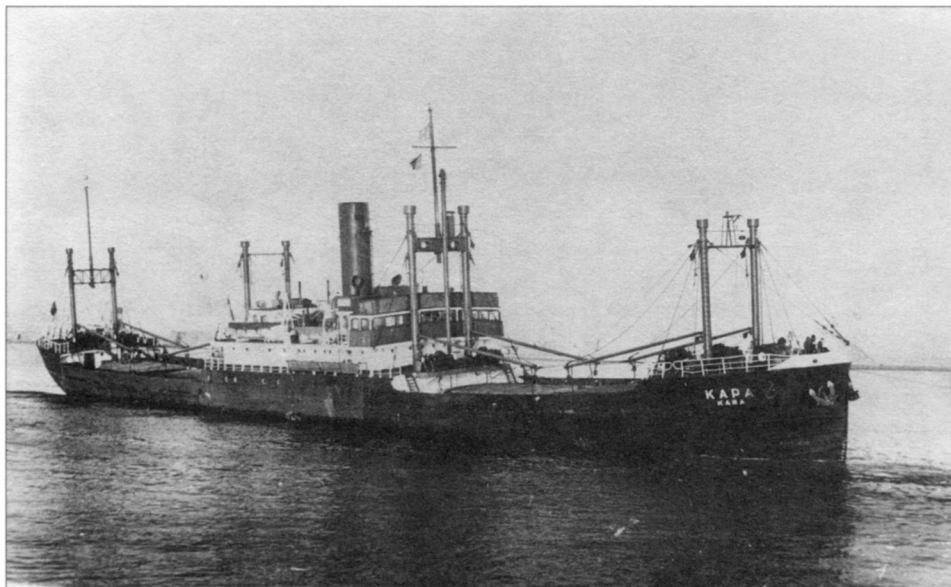
19 августа с кораблей были замечены две подводные лодки противника, находившиеся в 70 – 80 кбт в районе о. Подрезова. К ним направились сперва Т-885, а затем и второй тральщик. «Дежнев» срочно прекратил разгрузку и стал сниматься с якоря. В этот момент по его правому борту на расстоянии 1 кбт из моря поднялись два столба воды, и раздался грохот взрывов. Одновременно со стороны тральщиков донёсся звук артиллерийской стрельбы. Как выяснилось уже после войны, это были немецкие субмарины U-209 и U-456, которые искали место с минимальным волнением для перегрузки снарядов на первую из них. Малые глубины не позволили им погрузиться, и подлодки на максимальном ходу стали уходить. Ответный огонь по советским тральщикам

Участник боя у Диксона – ледокольный пароход «Дежнев», ставший в годы Великой Отечественной войны сторожевым кораблём СКР-19

вёлся только из палубного орудия U-456. По немецким данным, советские корабли были замечены в 13.10, а уже в 13.40 лодки оторвались от них; торпед они при этом не выпускали. Отыгаться немцы попытались на следующий день.

Утром 20 августа U-456 (командир – капитан-лейтенант М.-М. Тайхерт) обнаружила СКР-18, совершавший переход в губу Белушью из становища в сопровождении ТЩ-57. В 6.14 с дистанции 2000 м лодка выпустила четыре торпеды с таким расчётом, чтобы поразить оба корабля. Все они прошли мимо, и спустя шесть минут две из них взорвались при ударе о берег. В 6.25 с дистанции 2500 м Тайхерт атаковал ледокол торпедой из кормового аппарата. Через пять минут на U-456 опять услышали взрыв, но советские корабли остались невредимы. Субмарина перезарядила аппараты и бросилась в погоню. В 13.15 лодка вновь атаковала тремя торпедами – безрезультатно. На «четырееста пятьдесят шестой» остались четыре торпеды, и после того как они заняли места в аппаратах, Тайхерт предпринял очередную попытку настичь советские корабли. Однако на сей раз обнаружить их не удалось, да и погода внезапно ухудшилась.

Советская версия событий выглядит следующим образом. С «Литке» вражескую субмарину, шедшую в надводном положении, около 6.00 обнаружили при помощи дальномёра сигнальщики Иванов и Жиров. Вскоре лодка погрузилась.



Пароход «Кара». Во время обстрела Диксона «Адмиралом Шеером» судно, имевшему на борту груз взрывчатых веществ, посчастливилось избежать повреждений

На корабле объявили боевую тревогу и сообщили об этом на тральщик, потребовав: «Не мешайте моим движениям и действиям».

В 7.10 по предполагаемому месту нахождения противника сторожевик сбросил первую глубинную бомбу. После её взрыва послышались ещё два, и на поверхности появилось подозрительное бурление. В 7.25 СКР сбросил вторую глубинную бомбу, и вновь после её взрыва в трёх кабельтовых произошёл мощный повторный взрыв. Командир «Литке» старший лейтенант С.В. Гудин посчитал, что попал на минное поле, так как с корабля не видели следов торпед. Лишь в 14.16 командир и сигнальщики заметили подозрительный пенный след, от которого сторожевик поспешно отвернул. Вслед за этим от краснофлотца Голенокова, нёсшего вахту у кормового орудия, поступило донесение об обнаружении проходящей торпеды, а спустя минуту, в 14.17, она миновала СКР-18 на дистанции 60 – 70 м, «периодически выскакивая из воды». Через три минуты в непосредственной близости от корабля произошли «три мощных взрыва, которые сопровождались вспучиванием водной поверхности. От сильного сотрясения корпуса получили небольшие повреждения котлы № 3 и № 5». Оставшийся путь корабли прошли без приключений.

22 августа завершивший разгрузку СКР-19 в сопровождении тральщиков направился к о. Диксон. Там находились орудия, которые предстояло доставить на создаваемую батарею. По мнению командования, в них на Диксоне не было «особой необходимости». Сторожевик следовал прибрежным фарватером, поскольку считалось, что здесь угроза атак подводных лодок минимальна. Когда корабли проходили район о. Матвеева,

с них заметили в воде многочисленные обломки, а на южной стороне острова чернел обгоревший остов какого-то судна. Как потом выяснилось, в этом месте 17 августа погибли буксиры «Комсомолец» и «Норд». На траверзе о. Белый «Дежнев» обогнал пароход «Куйбышев», также шедший на Диксон. Больше этот пароход никто не видел, и только в сентябре выяснилось, что и он стал жертвой подводной лодки.

В конце дня 25 августа сторожевик прибыл в порт назначения. Как раз в этот день стало известно о потере связи с ледокольным пароходом «Сибиряков», атакованным неизвестным надводным кораблём. Это оказалось большой

неожиданностью для советского командования.

Приказ о начале разработки операции «Вундерланд» командование группы ВМС «Норд» получило ещё в мае 1942 г. Первоначально планировалось, что тактическая группа, состоящая из «карманных линкоров» «Лютцов» и «Адмирал Шеер», должна будет атаковать очередной союзный или русский конвой с востока на подходах к горлу Белого моря. Однако немецкое командование столкнулось с недостатком разведывательной информации, а также с невозможностью получить метеорологический и ледовый прогнозы. Отсутствие этих прогнозов могло привести к тому, что корабли попадут в ледовый плен.

Планирование операции завершилось к 1 июля, но 3 июля «Лютцов» сел на мель около Нарвика, и его пришлось исключить из состава сил, участвующих в операции. Поэтому командир оставшегося в строю «Шеера» получил следующее задание: действуя на морских путях между проливом Вилькицкого и Новой Землёй, уничтожать торговые суда и, по возможности, разрушить имеющиеся полярные порты. Предполагалось, что этими действиями будет парализовано судоходство по Северному морскому пути до конца навигации. Операция планировалась на середину августа. Такие сроки установили, исходя из сообщённой из Токио развединформации. В ней говорилось, что через Берингов пролив проследовал транспортный караван, состоящий из 19 торговых судов и четырёх ледоколов. Предполагалось также попытаться уничтожить ЭОН-18, в состав которого входили боевые корабли, предназначенные для усиления Северного флота.



Пароход «Революционер» – участник боя у Диксона, фотография 1941 г.



Вверху: командир СКР-19 старший лейтенант А.С. Гидулянов и лейтенант А.А. Назарьев в штурманской рубке корабля

Вверху в центре: старший помощник командира корабля СКР-19 лейтенант С.А. Кротов, в силу обстоятельств заменивший А.С. Гидулянова в бою у Диксона

Справа вверху: командир артиллерийской боевой части СКР-19 лейтенант К.И. Степин (1942 г.)

Операция «Вундерланд» началась 8 августа с выхода в Карское море подлодки U-601. За ней последовали U-209, U-251, U-455 и U-435 с задачей провести разведку морских коммуникаций и отследить ледовую обстановку в Карском море. «Адмирал Шеер» под командованием капитана-цур-зее Вильгельма Меендсен-Болькена покинул Норвегию 16 августа под прикрытием четырёх эсминцев, которые должны были сопровождать его до района о. Медвежий. Вечером 18 августа рейдер вошёл в Карское море, обогнув северную оконечность о. Новая Земля. Но «Шееру» в походе не везло. Не имея информации о путях караванов, он занимался их поисками в центральной части моря, в то время как советские транспорты следовали вдоль побережья материка. Только через неделю ему удалось встретить в районе о. Белуха ледокольный пароход «Александр Сибиряков», следовавший под командованием капитана А.А. Качаравы от Диксона с грузом для находящихся на Северной Земле полярных станций. Пароход, вооружённый двумя 76-мм орудиями Лендера, двумя «сорокопятками» и двумя 20-мм автоматами, конечно, не мог противостоять тяжёлому крейсеру противника. Но немцы не открывали огня, пытаясь захватить ледокол для получения разведывательной информации. Это



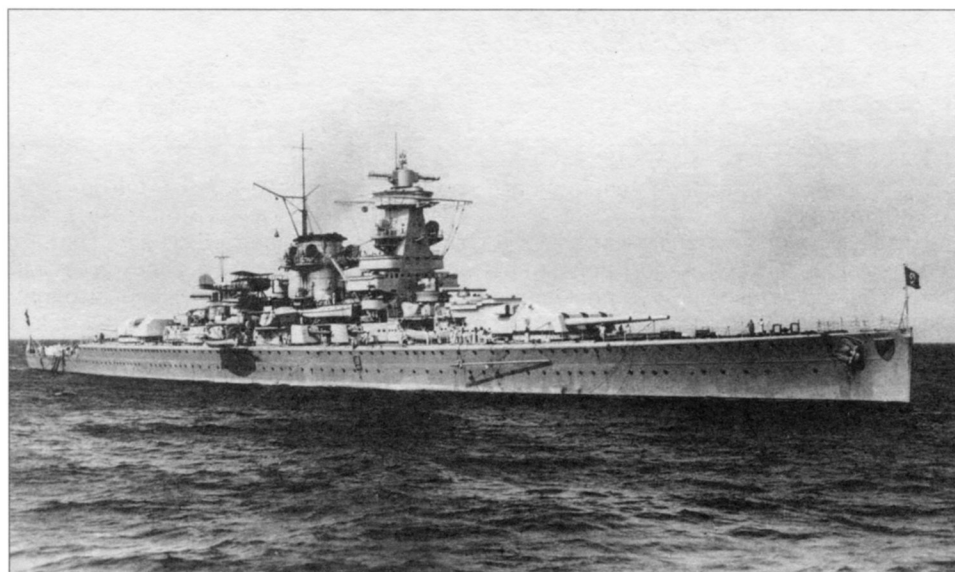
дало время нашим морякам сообщить о нахождении вражеского рейдера в Карском море.

После того как радист парохода вышел в эфир, командир «Шеера» приказал открыть огонь на поражение. В ответ артиллеристы «Сибирякова» также начали стрельбу. Неравный бой, в ходе которого немцы выпустили 27 снарядов главного калибра, продолжался с 13.45 до 14.28 и закончился гибелью советского судна. Большую часть уцелевших – 22 человека – подобрали моряки германского корабля. Официально считается, что никакой ценной информации пленные врагу не передали. Но, по германским данным, ряд полученных на допросах сведений впоследствии помог немцам в набеге на Диксон.

Для уточнения информации в район боя с Диксона была послана летающая лодка ГСТ. Она ничего не обнаружила, даже обломков на воде. Между тем, по немецким данным, её засекли сигналь-

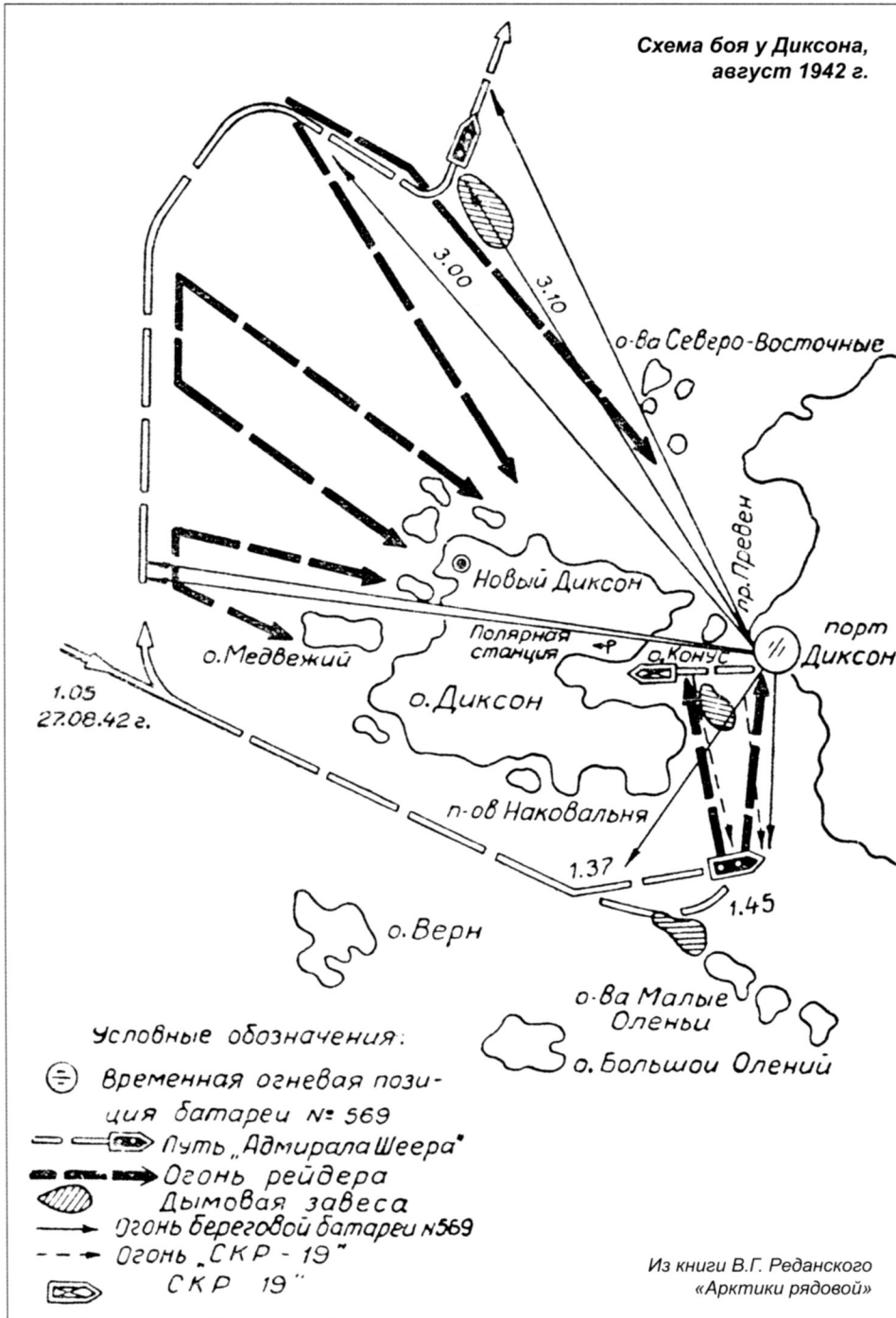
щики рейдера. Примерно в 15.45 на «Шеере» перехватили открытую радиogramму начальника штаба западного сектора ГУСМП А.И. Минеева, в которой все суда и полярные станции предупреждались о наличии вражеского вспомогательного крейсера в Карском море.

Поняв, что его действия потеряли скрытность, Меендсен-Болькен ещё в течение 12 часов продолжал поиск советских судов, а затем решил атаковать порт Диксон. Немецкий капитан не ожидал встретить сопротивление, ведь по разведанным, которыми он располагал, русские могли противопоставить ему гарнизон численностью не более 60 человек. Планировалось, что корабль своим огнём подавит сопротивление, а высаженный десант в составе 180 человек добьёт остатки гарнизона и разрушит сооружения порта. Немцы надеялись, что десантники смогут захватить в центре управления морских операций ценные документы, а также



«Карманный линкор» (тяжёлый крейсер) «Адмирал Шеер». Предвоенная фотография

**Схема боя у Диксона,
август 1942 г.**



карты и данные о ледовой навигационной обстановке.

Что же могли противопоставить врагу обороняющиеся? С началом войны на Диксон были доставлены и установлены две батареи: № 226, состоящая из двух 130-мм орудий, и № 569 – две полевых 152-мм пушки образца 1910/1934 г. Также на острове имелось ополчение, располагавшее одним 75-мм орудием Канэ, зениткой Лендера, двумя противотанковыми пушками и тремя сотнями винтовок. К сожалению, в то время, когда происходили описываемые события, обе батареи по распоряжению командования были демонтированы и подготовлены к транспортировке на Новую Землю. Стационарные 130-мм орудия уже нахо-

дились на барже, а 152-мм – на причале, готовые к погрузке. Именно с этими орудиями и пришёл «Дежнев». Помимо него, в порту находились пароход ГУСМП «Революционер», вооружённый одним 75-мм и одним 45-мм орудиями, а также четырьмя 20-мм зенитными автоматами, и невооружённый транспорт «Кара» с грузом в 250 т промышленной взрывчатки и топливом в бочках для Норильскстроя.

После первых сообщений о нападении на «Сибиряков» гарнизон Диксона был поднят по тревоге и занял оборонительные позиции. Во главе обороняющихся стали начальник морских операций в западном секторе Арктики А.И. Минеев, начальник штаба морских операций Н.А. Еремеев и начальник полярной

станции И.А. Сидорин. В порту остались только способные держать в руках оружие, женщин и детей эвакуировали на отдалённое зимовье.

Пока гарнизон приводился в боевую готовность, пришедший «Дежнев» стал под разгрузку к причалу. Поскольку дело было к вечеру, то к разгрузке едва успели приступить. Вскоре на борт сторожевика поднялся полковой комиссар В.В. Бабинцев, сообщивший о гибели «Сибирякова», и призвал экипаж «Дежнева» быть готовым к любым неожиданностям.

Тем временем пришла радиограмма от Военного совета Беломорской флотилии, в которой отменялось решение о передислокации батарей и давалось распоряжение о немедленном приведении их в боевую готовность. Уже к вечеру 26 августа командир батареи № 569 лейтенант Н.М. Корняков доложил о её готовности к бою.

Дальше, по воспоминаниям командира «Дежнева» А.С. Гидулянова, события развивались следующим образом: «В тревожный день 26 августа, когда Диксон готовился к обороне, на наш корабль пришёл Ареф Иванович Минеев. Он ознакомил нас с обстановкой, с мероприятиями по обороне острова, спросил о наших намерениях. Мы ответили, что сторожевик готов к отражению нападения врага, но необходимо ещё восстановить батарею.

К исходу дня, дав все указания старшему помощнику С.А.Кротову, вместе с Василием Ваптосовичем Бабинцевым я отправился на катере, чтобы осмотреть, где удобнее выгрузить батарею, находящуюся на барже. С нами была группа сигнальщиков с ракетами, чтобы в случае обнаружения противника дать условный сигнал...

Однако до баржи дойти не удалось. На полпути к мысу Кречатник мы услышали выстрелы.

Сомнений не было – это началась перестрелка с врагом. Катер лёг на обратный курс...

Сигнал о появлении на подходах к порту неизвестного корабля поступил в 1.05 ночи от наблюдателя – краснофлотца Гришакова, находившегося на бывшей позиции 130-мм батареи. Он заметил в море идущее с норда неопознанное судно и сообщил об этом по телефону в порт. На «Дежнев» это сообщение доставил посыльный. В нём говорилось, что «...с запада в трёх милях видно военное судно». Впоследствии эта записка была передана на хранение в Центральный военно-морской музей.

Поскольку командир корабля на борту отсутствовал, оставшийся за него старпом С.А. Кротов после небольшого совещания с комсоставом приказал сниматься со швартовых, как только БЧ-5 сможет дать ход.

Вскоре последовало новое сообщение с берега: «В бухту Уступ входит немецкое судно». На корабле сразу

же сыграли боевую тревогу, экипаж занял места по боевому расписанию, и сторожевик отошёл от причала. На мостике и в рубке находились: старпом С.А. Кротов, комиссар В.А. Малюков, командир артиллерийской боевой части К.И. Степин, штурман А.А. Назарьев, рулевой Б.А. Ануфриевский, сигнальщики А. Лушев и В. Прокофьев. Именно этим людям предстояло управлять кораблём во время предстоящего боя.

Тем временем немецкий корабль, пройдя вдоль берега о. Старый Диксон, медленно двигался ко входу на рейд, ориентируясь по плохо видимым в условиях арктических сумерек навигационным знакам. Поскольку советские сообщения были дешифрованы, на внезапность немецкий командир уже не рассчитывал. Поэтому, как только с борта рейдера разглядели стоявшие суда и портовые сооружения, «Шеер» открыл огонь. Практически немедленно ответные выстрелы последовали с «Дежнева». Первыми «под раздачу» с линкора попали сторожевик и пароход «Революционер». Но под непрекращающимся вражеским огнём они, прикрываясь поставленной «Дежневым» дымовой завесой, смогли отойти в бухту Самолётную (она не просматривалась немцами). Именно в этот момент начала стрельбу береговая батарея, калибр которой был оценен противником в 130 мм. Поскольку засечь её огневую позицию не удалось, командир «Шеера» отказался от высадки десанта и повернул на обратный курс, выходя из-под огня береговой батареи. Всего в этом столкновении «карманный линкор» израсходовал двадцать пять 280-мм, двадцать один 150-мм и тридцать два 105-мм снаряда.

Хронология боя хорошо прослеживается в выписке из вахтенного журнала СКР-19:

«27 августа. Бухта Диксон.

01.35 – Из-за мыса бухты Хаймен показался линкор.

01.37 – Линкор открыл огонь.

01.38 – Открыли огонь по линкору.

01.39 – Открыла огонь береговая батарея. Пароход «Революционер» получил попадание в районе рубки. В бой вступила ютовая группа – батарея № 2.

01.41 – Прямое попадание в район 3-го и 4-го трюмов. Отмечено попадание береговой батареи по юту линкора, где вспыхнул пожар. Отмечено попадание по линкору в районе фок-мачты.

01.45 – Продолжаем вести огонь. Имеются попадания в районе спардека, ботдека и много осколочных по левому борту. Ранены помощник командира и управляющий огнём второй батареи. Выведены из строя дальномер № 2 и пулемёт ДШК № 4. Убиты табличный второй батареи Ульянов, наводчик Майсюк и читатель дистанции дальномер № 2 Борисихин. Дали «стоп» телеграфом в машину.

Тяжело ранены командир орудия № 4 Карагаев, командир орудия № 8 Васенин,

наводчик орудия № 4 Кацман, установщик прицела пулемёта № 6 Волчек, подносчик патронов орудия № 4 Фирсин.

Убиты установщик трубок орудия № 4 Хайрулин, установщик прицела и целика орудия № 6 Суслов.

Ранены наводчик орудия № 6 Деров, наводчик пулемёта № 4 Голов, установщик прицела пулемёта № 3 Балук, командир орудия № 5 Жбанов, установщик трубки орудия № 4 Курушин, из состава аварийной партии – Неманов, Гавричев, Чумбаров, Дубков, Марков, подносчик патронов орудия № 8 Пунанцев. Ставим дымзавесу. Линкор разворачивается на внешнем рейде.

01.46 – Прекратили огонь. Корабль закрыт дымзавесой...

01.48 – Линкор прекратил обстрел рейда Диксона...

01.49 – Отошли в Самолётную бухту. Корабль начал крениться на правый борт (крен 5 – 7 градусов).

01.55 – Пароход «Революционер» снялся с якоря и с горящим мостиком следует в Самолётную бухту.

02.00 – Корабль лёг на грунт. Приступили к устранению повреждений.

02.27 – Пароход «Кара» встал у левого борта.

02.35 – «Кара» отошёл от борта.

02.45 – На корабль вернулся А.С. Гидулянов. Началась эвакуация раненых в больницу.

03.00 – Отбой боевой тревоги...

04.45 – Сыграна боевая тревога. С формарса заметили силуэт приближающегося с норда линкора».

Безусловно, скупые записи вахтенного журнала не содержат всех подробностей происходящего на корабле. Дополнить представление о состоявшемся бое поможет отчёт командира артиллерийской боевой части старшего лейтенанта К.И. Степина.

«...Когда из-за мыса Хаймен показалась мачта и полубак корабля, сразу стали поступать доклады о видимости цели. Дальномерщики начали давать дистанцию...

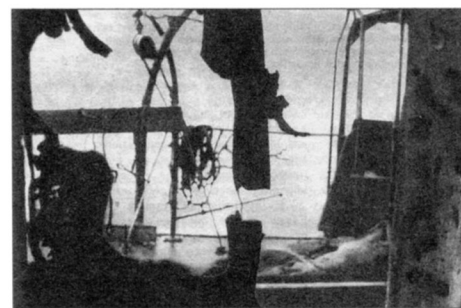
Неизвестный корабль медленно выходит из-за мыса. Его носовая часть кажется слишком длинной для обычных кораблей, и когда корабль показался полностью, стало ясно, что это крупный корабль – линкор.

Управляющий огнём (К.И. Степин) командует: «Орудия зарядить!» и «Огонь!». Противник нас не видел: сзади корабля поднимался чёрный склон. На фоне этого склона трудно было в условиях плохой видимости разобрать тёмный силуэт корабля. Первые всплески вражеских снарядов встали слева по носу и за кормой, а следующие залпы уже пошли вправо по рейду. Решаем идти на рейд и принять бой. Корабль разворачивается вправо.

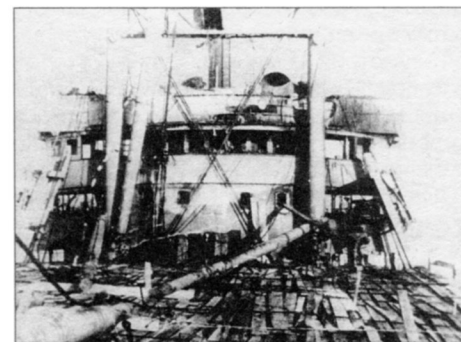
...Теперь мы уже проецируемся не на тёмном фоне склона, а на фоне серого тумана...



Сторожевой корабль СКР-19



Так выглядела рубка парохода «Революционер» после обстрела германским тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер»



Повреждения верхней палубы парохода «Революционер»

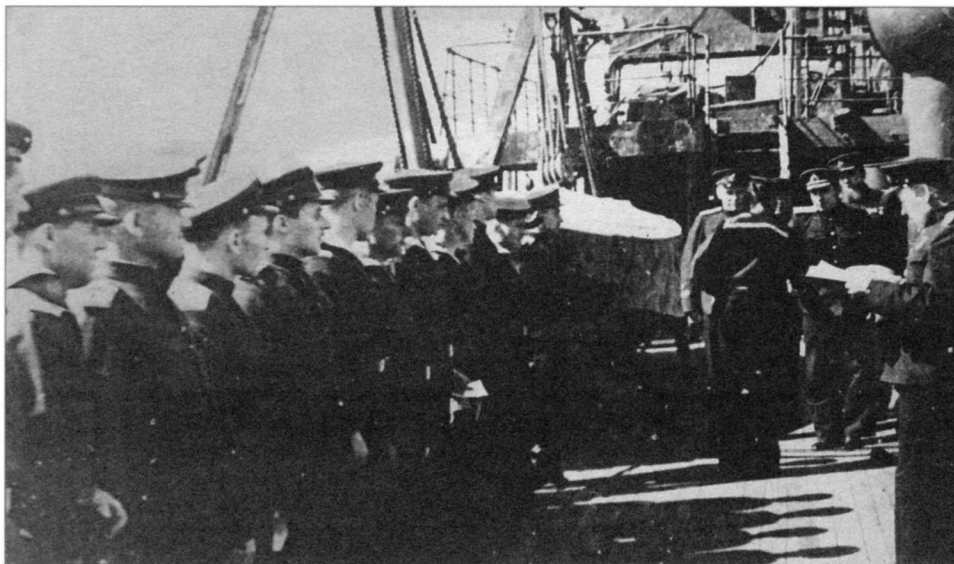
Противник сосредотачивает огонь по нас. Осколки снарядов, пробоины и повреждения дают... основания считать, что противник при обстреле использует всю свою артиллерию.

В 01.40 проходим в условиях крайне стеснённого маневрирования между пароходом «Революционер» и баржей, на которой находилась материальная часть 130-миллиметровой батареи.

Пароход «Революционер» на некоторое время лишает нас возможности вести огонь; он находится между нашим кораблём и противником.

Дальномерными постами отмечено попадание береговой артиллерии по юту линкора противника, где вспыхивает пожар. Отмечено также попадание нашей артиллерии в район дальномерного мостика фок-мачты линкора.

Возле корабля разрывается снаряд. Его осколки стучат по мостику, надстройкам и борту корабля. Ранен помощник



Контр-адмирал С.Г. Кучеров (с августа 1940 г. – начальник штаба Северного флота, с февраля 1943 г. – командующий Беломорской флотилией) на борту СКР-19 вручает награды отличившимся «дежневцам»

командира, но он остаётся на мостике и продолжает командовать кораблём.

Осколки перебивают главную антенну, разбивают аварийные аккумуляторы. Другой снаряд попадает в блок шлюпбалки на спардеке. Его осколки выводят из строя командный пункт второй батареи. Там ранен управляющий огнём старшина Быков. Из всех людей остался совершенно невредимым один только дальномерщик Максименко.

На пулемёте ДШК № 4, который находится в непосредственной близости от этой злополучной шлюпбалки, ранены два номера – Мелехин и Голов. Осколки совершенно изуродовали пулемёт. Вокруг него разбит деревянный настил, и местами пробита железная палуба. Расчёт пулемёта остался жив каким-то чудом.

В комингс трюма № 4 попадает снаряд крупного калибра. Его разрыв выводит из строя большую часть расчёта 76-миллиметровой пушки № 4. Обязанности командира вместо тяжело раненного Карагаева принимает... первый наводчик Андреев, который сажает вместо себя находившегося поблизости краснофлотца Астахова. Один из снарядов линкора пробивает выше ватерлинии левый борт, проходит через третий трюм, пробивает правый борт, но уже ниже ватерлинии. С правого борта в этом месте встает большой столб воды...

В трюм начинает поступать вода. Химист Майоров запускает дымаппаратуру, зажигает дымовые шашки на юте, а потом под градом осколков забегает на салинг грот-мачты, где расположен второй пост дымовых шашек, и зажигает их. Корабль ставит дымзавесу...

«Адмирал Шеер» получает ещё одно попадание в районе носовой части. Он даёт ход и начинает разворачиваться.

Следует отметить, что на нашем корабле везде: на палубе, на полубаке,

на спецрубке, на юте – личный состав действовал храбро и мужественно.

На спецрубке был убит постановщик прицела и целика Суслов; наводчик Дерев ранен, но он продолжал оставаться на боевом посту и визировать цель, пока полностью не ослаб и не упал у пушки. Командир орудия Лукьянов послал подносчика снарядов пополнить боезапас, а сам продолжал вести огонь по вражескому кораблю.

На орудии № 8 ранены все номера расчёта. Но они остаются у пушки. Возле орудия загорается снаряд. Его выбрасывают за борт Кацман и подносчик снарядов Пунанцев.

На мостике вторично ранен помощник командира корабля. Но, опустившись на одно колено, он продолжает оставаться у телеграфа и управлять кораблём...

Не только сторожевик вёл бой с линкором. Основную роль в отражении его нападения сыграла развёрнутая на узкой гранитной площадке между пирсом и берегом 152-мм береговая батарея. Два её орудия обслуживали только 12 человек. Поскольку было неизвестно, откуда ждать противника, то одну пушку развернули стволом в сторону пролива Превен, а вторую – в сторону пролива Вега. Когда рейдер появился у Диксона, на батарее сыграли боевую тревогу, и артиллеристы заняли свои места. Вскоре к ним присоединился находившийся поблизости отряд ополченцев. Они помогли развернуть второе орудие в сторону пролива Вега, откуда приближался противник. По советским данным, батарея открыла огонь практически одновременно со сторожевиком. В результате ответного огня с вражеского корабля осколками были ранены командир батареи лейтенант Н.М. Корняков и командир второго орудия сержант И.П. Сауляка. К сожалению, по рейдеру вело огонь только одно орудие.

Второе после первого же выстрела упёрлось откатным устройством в железнодорожные рельсы и не могло стрелять. Да и ведшее огонь орудие было расположено крайне неудачно – его сошки упирались после каждого выстрела в кучу угля, и для продолжения стрельбы его приходилось вручную возвращать на прежнее место.

И ещё об одном участнике боя необходимо упомянуть. Обычно про него забывают, но он тоже открыл огонь из своего 75-мм орудия по входившему на рейд немецкому кораблю. Это был пароход «Революционер» (капитан Ф.Д. Панфилов), получивший в ходе боя три попадания, которые привели к разрушению части надстройки, штурманской и рулевой рубок и вызвали пожар на верхней палубе. Но самое главное – осколками был повреждён паропровод, подающий пар на брашпиль. В результате пароход оставался под обстрелом и не мог сняться с якоря. Только после того, как «Шеер» лёг на курс отхода, аварийная партия смогла его залатать. Подняв якорь, судно покинуло порт и присоединилось к сторожевику.

Далее приводится выписка об этом бое из рейсового донесения капитана парохода «Революционер»:

«22 захватил бункеровку в порту Дудинка, взял на буксир лихтер с грузом угля 2800 т, снялся в Диксон, куда прибыл 26 августа в 18 часов. 27 августа в 1 час производил грузовые операции на рейде порта Диксон. Внезапно подошёл вражеский рейдер и открыл артогонь. Два зажигательных снаряда попали в среднюю надстройку, т.е. навигационную и в каюту капитана, возник пожар. Другим снарядом пробит фальшборт левого борта у полубака. Пожар возник большой, но был потушен экипажем. Огнём уничтожена навигационная рубка, рулевая, лоцманская каюта и каюта капитана. При действии береговых батарей, СКР-19 и нашей пушки враг был отбит. После пожара привели судно в управляемое состояние. 27 августа пошли в порт Игарка для восстановления повреждений. 10 сентября вышли в арктический рейс, в Нордвик прибыли 20 сентября, сдали груз... Во время обстрела экипаж вёл себя хорошо. При тушении пожара отличились ряд товарищей: 2-й штурман Загорулько, матросы Завьялов, Овечкин, кочегары Шкодин, Серухин, Карякин, старший механик Макарын, 2-й механик Карпов и др.».

Одновременно покинуло порт и не имевшее повреждений судно «Кара». Так и не замеченное противником, оно через пролив Вега направилось на юг, в устье Енисея.

Как уже упоминалось, «Дежнев» отошёл в бухту Самолётную и, опасаясь затопления, приткнулся к мели. Здесь на борт вернулся капитан Гидулянов и возглавил борьбу за живучесть корабля. Аварийные партии потушили возникшие пожары и смогли устранить часть повреж-

дений. В этот момент пришло сообщение с берега о том, что немецкий линкор возвращается. На СКР-19 вновь объявили боевую тревогу.

Что касается «Адмирала Шеера», то покинув рейд Диксона, он двинулся в северном направлении вдоль побережья, последовательно открывая огонь по замеченным на берегу сооружениям. Им были обстреляны пост наблюдения на о. Большой Медвежий (226 105-мм снарядов) и ряд зимовий на побережье (76 150-мм снарядов). Последовательно обходя остров, линкор в 2.31 вновь оказался в видимости сооружений порта. Немедленно с него открыли огонь главным калибром по порту, радиоцентру и жилому городку, выпустив 52 280-мм и 24 150-мм снаряда. Не наблюдая противника, в его сторону стали отвечать батарея № 569 и 76-мм орудия с «Дежнева».

Это привело к тому, что капитан «Шеера» не решился углубляться в пролив между о. Диксон и побережьем п-ова Таймыр. В 2.57 «карманный линкор» прекратил огонь и ушёл в Карское море.

В результате обстрела были сбиты две радиомачты передающего радиоцентра, подожжены хранилище соляра, силовая подстанция, ряд жилых домов. Потерь в людях, к счастью, не было. И это всё, чего удалось добиться «немцу» в ходе рейда. Правда, радиоцентр Диксона, пока проходили восстановительные работы, двое суток не выходил в эфир. В своём отчёте о рейде Меендсен-Болькен заявил, что им подожжён и потоплен танкер «Валериан Куйбышев», но на самом деле его и близко там не было. Сам «карманный линкор», по немецким данным, в ходе боя никаких повреждений не получил.

Капитан «Шеера», посчитав, что скрытность полностью утеряна и, не имея возможности вести авиаразведку (единственный бортовой самолёт был потерян при неудачном приводнении), свернул операцию и 29 августа привёл свой корабль обратно в Норвегию, встав на якорь в Шемен-фьорде. Об этом факте британская разведка уведомила командование Северного флота.

Всего за время боя «Дежнев» выпустил 38 76-мм и 78 45-мм снарядов. При обследовании судна после боя в левом борту было обнаружено несколько крупных (150x100, 200x180, 350x500, 550x500 мм) и около 75 мелких пробоин. Одна из них находилась под ватерлинией, что привело к затоплению трюма № 3. Кроме того, 120 пробоин насчитали в надстройках и около 200 – в дымовой трубе и вентиляционных грибах. Из вооружения и специального оборудования были повреждены и выведены из строя две 45-мм пушки, пулемёт, дальномер и противоминная обмотка. Потери экипажа: шесть убитых и 21 раненый, один из них вскоре умер. Береговая батарея за весь бой израсходовала 43 снаряда.

Как только противник отошёл, началось восстановление боеспособности



Моряки «Дежнева», награждённые орденами и медалями за участие в бою у Диксона. В центре – командир Северного отряда капитан 1 ранга Н.П. Аннин, слева от него – старший лейтенант А.С. Гидулянов

«Дежнева». Экипаж работал без отдыха, стоя по пояс в воде. Особенно отличились мичман И. Петряев, машинист Л. Смирнов, электрик А. Кузнецов, старшина трюмной группы И. Садовничий, матросы Н. Малыгин и К. Шпагович, котельный машинист Г. Толкачёв.

После заделки подводной пробоины временным пластырем и откачки воды 28 августа сторожевик сошёл с мели и, покинув бухту Самолётная, вернулся на рейд порта. На следующий день прошло прощание с погибшими моряками, которых похоронили на Диксоне в братской могиле. Церемония сопровождалась тремя орудийными залпами с корабля.

1 сентября «Дежнев» покинул Диксон и направился на ремонт в Дудинку. Небольшой переход продолжался двое суток, аварийный корабль, соблюдая осторожность, медленно продвигался к месту назначения. В Дудинке высококвалифицированные рабочие Норильского комбината приступили к заварке полученных кораблём пробоин. Все работы по приведению корпуса и надстроек сторожевика в порядок удалось завершить за шесть суток. Был даже восстановлен крупнокалиберный пулемёт, который, как считали, подлежал списанию. 14 сентября полностью отремонтированный корабль вновь направился на Диксон. Там его экипаж ждало пополнение, прибывшее на замену погибших и раненых. Интересно отметить, что в составе пополнения находился Б.Н. Моцель, один из двоих уцелевших при гибели знаменитого «Пассата» в 1941 г.

Рейд «Адмирала Шеера» показал, что обороне Карского моря уделяется недостаточно внимания. В результате этот район был включён в операционную зону Беломорской флотилии, а командир Северного отряда стал отвечать за конвоирование всех проходящих здесь

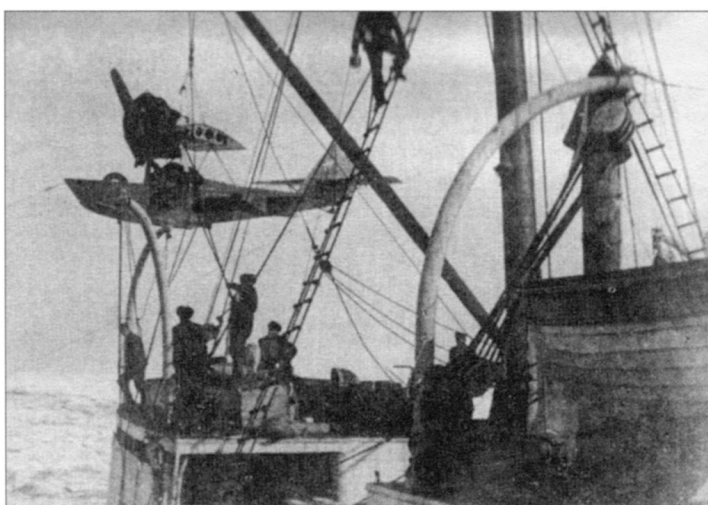
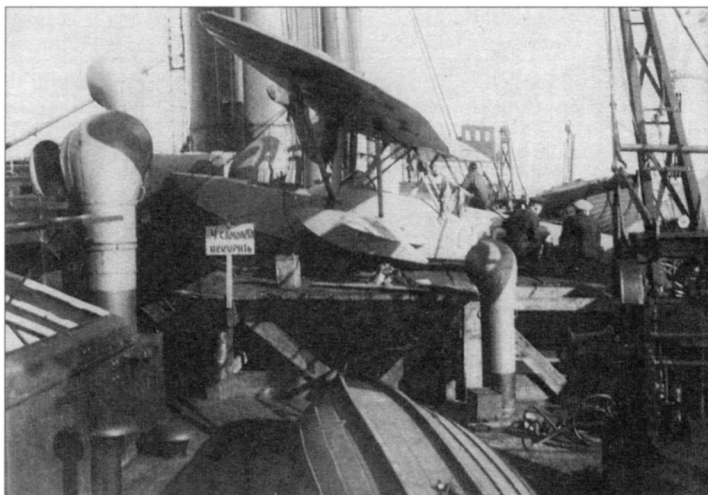
торговых судов. Для сопровождения подошедших с Дальнего Востока караванов на Диксон 29 сентября направили минный заградитель «Мурман». Впоследствии к нему присоединились СКР-75 и три тральщика (все бывшие РТ). Нести дозорную службу в проливе Югорский Шар остались СКР-19 и СКР-28. На «Дежнева» также возложили снабжение дозорных и конвойных кораблей углём.

В октябре «Дежнев» оказал помощь оставшемуся практически без топлива сторожевику «Гроза», попавшему в шторм в 75 милях от бухты Русский Заворот. Воспользовавшись улучшением погоды, СКР-19 осуществил заправку «Грозы».

Тем временем приближался конец навигации, и вскоре большинство идущих с востока караванов удалось отконвоировать до пролива Югорский Шар. Отсюда в период с 6 октября по 6 ноября 1942 года удалось вывести четыре ледокола, два ледокольных парохода, 22 транспорта, лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный». Часть транспортов с экспортными грузами прямо из пролива, не заходя в советские порты, проследовали в Исландию. Попытка противника закупорить проливы постановкой магнитных мин не удалась благодаря помощи английских тральщиков, протравивших входные фарватеры по просьбе советского командования.

В начале ноября «Дежнев» совместно с другими кораблями Северного отряда сопровождал из Карского моря до бухты Варнека ледоколы «Ленин», «Красин», «Микоян» и транспорты «Белоруссия», «Ванцетти», «Анадырь». Из 562 миль перехода 450 миль пролегли во льдах.

В конце ноября «Дежнев», оставшийся в Югорском Шаре, получил приказание о возвращении в одиночку в Архангельск. Но когда сторожевик достиг района Канина Носа, поступил новый



В конце 1920-х – начале 1930-х гг. на «Федоре Литке» регулярно базировались самолёты Ш-2. Обратите внимание на текст таблички: «У самолета некурить» (верхнее левое фото)

1943 – 1945 годы

При подготовке арктической навигации 1943 г. командование Беломорской флотилии, постаралось учесть ошибки прошлого года, тем более, что активность вражеских сил оценивалась как достаточно высокая. В состав вновь сформированного Северного отряда, на который возлагались конвойные операции в Карском море, вошли минзаг «Мурман», сторожевики «Дежнев», СКР-74, СКР-75 и два тральщика, а местом базирования стал Диксон. Отряд находился в оперативном подчинении Новоземельской ВМБ.

Во второй половине июня 1943 г. конвойными БА-4 и БА-7 были выведены в Арктику все ледоколы из акватории Белого моря, в том числе и ледорез «Ф. Литке». В конце июля он вместе с транспортом «Киров» достиг Диксона. На переходе их сопровождали ЭМ «Громкий», СКР-28, Т-113 и Т-120. Здесь на всё время летней навигации 1943 г. СКР-18 поступил в оперативное подчинение Главсевморпути.

21 августа «Дежнев», следуя в составе конвоя, доставил батарею № 265 (четыре 122-мм орудия) на один из островов в восточной части Карского моря.

В сентябре при проводке конвоя ВА-8 (три транспорта, ледокол «Монткальм», заградитель «Мурман», СКР-75, «Деж-

нев» и два тральщика) от мыса Челюскин до Диксона выскочил на не нанесённую на карту мель транспорт «Игарка». Охранению пришлось потратить двое суток на его разгрузку и снятие с мели. Ещё сутки потребовалось на то, чтобы по новой загрузить транспорт. Часть грузов, снимаемых с «Игарки», размещалась на борту СКР-19.

С 21 сентября по 5 октября «Дежнев», следуя под прикрытием двух тральщиков, доставил батарею из четырёх 122-мм орудий на один из островов в шхерах Минина.

20 октября минзаг «Мурман» и СКР-19 вышли с Диксона на встречу с возвращающимися из Арктики ледоколами «И. Сталин» и «Ф. Литке». Встреча состоялась 25 октября у южной оконечности о. Большевик. Ледоколы приняли со сторожевика пресную воду и уголь. Через два дня конвой, получивший обозначение АБ-55, в охранении этих двух кораблей двинулся на запад. Его курс был проложен так, что приходилось идти во льдах, которые лучше всего защищали от атак подводных лодок. 10 ноября ледоколы благополучно прибыли в Усть-Кару (Байдарацкая губа), где стали на якорь в ожидании усиления охранения. Здесь «Дежнев» покинул караван и по приказу командования направился в Югорский

приказ, которым ему предписывалось вернуться обратно. В декабре он прибыл в губу Белушья и стал на зимовку. Всего за время навигации 1942 г. сторожевик участвовал в 10 боевых походах и прошёл 4732 мили, из них 747 – во льдах. До начала следующей навигации корабль использовался в качестве временной плавбазы и служил местом размещения штаба Новоземельской ВМБ. Кроме того, с него подавалась электроэнергия на строившийся посёлок базы. Мастерские, имевшиеся на борту, использовались в качестве ремонтного завода.

6 декабря 1942 года в Двинский залив прибыл последний конвой из Арктики, в составе которого находились ледокол «Красин» и СКР-18 – «Литке».

И в завершении обзора боевых действий в 1942 г., необходимо немного вернуться назад во времени и вспомнить о плавбазе «Ветер». 7 августа её ураганным ветром выбросило на отмель у берега Кольского залива, но вскоре она была снята с мели спасателями.

Шар для оказания помощи в выводе из льдов оставшихся там судов.

14 ноября, дождавшись прибытия четырёх тральщиков типа АМ, конвой АБ-55 продолжил путь. При прохождении конвоем пролива Карские ворота охранение было усилено ещё шестью эсминцами. При переходе через Баренцево море корабли охранения несколько раз обнаруживали и отгоняли немецкие подлодки. Первый раз в атаку вышел ЭМ «Разумный», который после сброса серии глубинных бомб слышал под водой три сильных подводных взрыва. Второй раз вражескую субмарину обнаружил тральщик Т-114, атаковавший её из «хеджехога»; при повторной атаке к нему присоединился ЭМ «Громкий». В результате на поверхности моря экипажи обоих кораблей наблюдали масляные пятна и всплывший мусор. Утром 18 ноября ледоколы достигли устья Северной Двины.

В феврале – мае 1944 г. ледорез «Литке» неоднократно привлекался для проводки через льды пароходов «Рошаль» и «Свияга», на которых вывозились из Чешской губы скопившиеся там запасы выловленной рыбы (всего 1600 т). Вывоз осуществлялся по заданию Совета Народных Комиссаров и Государственного комитета обороны.

В течение всей весны СКР-19 использовался для ведения тюленьего промысла в Белом море.

В 1944 г. вместо Северного отряда формируется Карская ВМБ, в состав которой и вошел «Дежнев». Операционной зоной новой базы стали Карское море и море Лаптевых.

СКР-19 покинул Архангельск 31 сентября в составе конвоя БД-6. Помимо него, в конвое шли транспорты «Моссовет», «Диксон», «Андреев», «Игарка»; в охране – эсминцы «Жаркий», «Достойный», тральщики Т-111, Т-119, Т-120, сторожевики СКР-28, СКР-29. Несмотря

на многочисленные попытки атак со стороны германских подлодок, конвой благополучно прошёл проливом Карские ворота и 6 сентября без потерь достиг порта Диксон.

Здесь командование возложило на «Дежнева» задачу по снабжению полярных станций и береговых батарей, попавших в зону ответственности новой базы. Он доставил 152 т груза для станций ГУСМП в устье реки Таймыр, по 202 т и 50 кубометров дров на о. Нансена (батарея № 265) и на полуостров Михайлина (батарея № 264). Кроме того, его периодически привлекали для попутного конвоирования транспортов.

23 октября «Дежнев» вместе с минным заградителем «Юшар» встретил у о. Уединения следующие в Архангельск ледоколы «И. Сталин» и «Северный ветер» и в качестве охранения присоединился к ним. Так началась проводка конвоя АБ-15. По мере приближения к выходу из Карского моря силы охранения конвоя только увеличивались – всего было задействовано два отряда кораблей. В первый отряд вошли эсминец «Деятельный», пять тральщиков и восемь охотников типа БО-2. В середине ноября он присоединился к конвою и образовал его непосредственное охранение. При движении конвоя через Карское море было отмечено около десяти гидроакустических контактов, но подводным лодкам так и не удалось провести ни одной атаки. Когда конвой вышел в Баренцево море, охранение было усилено вторым отрядом, состоящим из эсминцев во главе с лидером «Баку». Здесь бушевал шторм силой в 7 баллов, и новых акустических контактов с противником не отмечалось. Советские исследователи считают, что порядка 10 подводных лодок пыталось атаковать конвой АБ-15 в Карском море, однако конвой благополучно дошёл до входа в Белое море.

В навигацию 1944 г. «Литке» совместно с ледоколом «И. Сталин» совершил самый сложный переход с караваном судов на восток, пройдя через 9 – 10-балльный лёд, скопившийся в проливе Вилькицкого и в море Лаптевых. 15 сентября суда достигли бухты Нордвик, а 12 октября ледорез прибыл в бухту Провидения. Здесь его передали в подчинение командования Тихоокеанского флота, и здесь же в 1945 г. демобилизовали.

Послевоенная служба

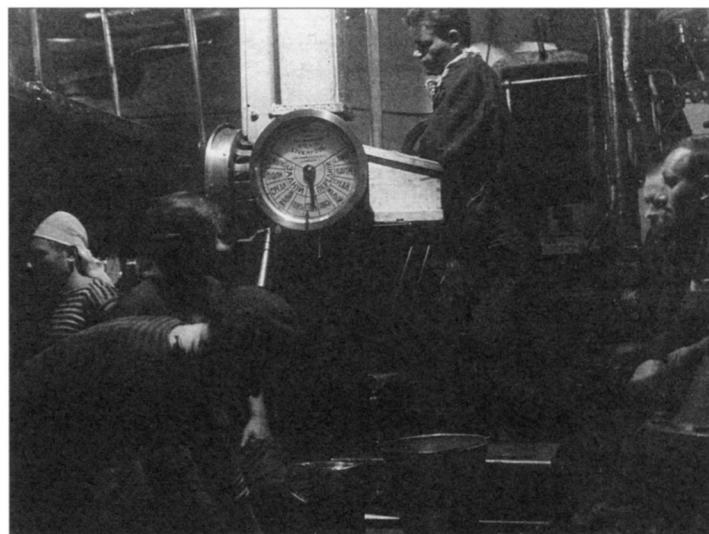
«Литке»

Ледорез после войны вошёл в состав Архангельского арктического пароходства, а с 1953 г. его передали Мурманскому государственному арктическому пароходству. Помимо работы на Северном морском пути, он использовался в качестве экспедиционного судна, и в это время лишился самой характерной детали силуэта – бушприта, демонтированного по указанию одного из чиновников.

В 1948 г. на «Литке» базировалась экспедиция А.Ф. Лактионова, проводившая исследовательские работы в северных районах моря Лаптевых и Карского моря.

В 1955 г. ледорез с экспедицией Л.Л. Балакина участвовал в работах, проводимых в высоких широтах Баренцева и Гренландского морей. В ходе этой экспедиции, организованной Арктическим институтом, удалось поставить новый мировой рекорд свободного плавания, когда 12 сентября 1955 г. была достигнута точка с координатами 83° 11' и 49° 03", куда до него не доходил ни один корабль.

Незадолго до списания ледорез «Федор Литке» включили в состав Балтийского морского пароходства. В 1958 г. ветерана вывели из эксплуатации и разобрали. Часть судовых документов



Слева: приборка на палубе ледореза. Обратите внимание на маркировку шлюпок: хотя официально в списках Морского Регистра СССР судно числилось как «Федор Литке» надпись и на борту, и на шлюпках была «Ф. Литке»

Справа: машинное отделение «Ф. Литке»

Ледорез в последние годы службы, уже без бушприта. Написанное на борту название судна сокращено до «Литке» (буква «Ф.» исчезла)



и снятого оборудования была передана различным морским музеям. Интересно, сохранилось ли что-либо из этого наследия до настоящего времени?

«Кооперация»

После завершения войны теплоход вернулся в состав Балтийского государственного морского пароходства, перешёл в Ленинград и несколько лет совершал регулярные рейсы на линиях Ленинград – Щецин, Ленинград – Лондон и Ленинград – Хельсинки – Стокгольм.

В течение 1949 – 1952 гг. судно проходило капитальный ремонт и модернизацию в Висмаре (ГДР). Здесь на нём

установили два новых дизеля 64РН 40-46 типа MAN-M6V 40-46 KBB Вагач общей мощностью 2800 л.с. Вместимость грузовых помещений увеличилась до 4438 м³. Возросло и число принимаемых пассажиров. Теперь он мог принять на борт 28 пассажиров 1-го класса, 32 – 2-го и 60 – 3-го.

В 1955 г. обновлённое судно вернулось в Мурманск, где его включили в состав Мурманского государственного морского пароходства. В этом же году теплоход совершил первые экспериментальные рейсы с пассажирами в арктические порты. В 1956 г. «Кооперация» и теплоход «Сестрорецк» стали работать на только что открытой экспрессной арктической

пассажирской линии Архангельск – Диксон – Тикси – Певек. В 1957 г. после окончания проходившего в Москве VI Всемирного фестиваля молодёжи и студентов на «Кооперации» возвратилась на родину делегация Исландии.

В период с 1957 по 1970 г. теплоход совершил пять рейсов к берегам Антарктиды, доставляя на этот далёкий континент участников исследовательских экспедиций и снабжение для антарктических станций.

Но шло время, и в 1965 г. Мурманское пароходство запретило эксплуатацию судна в пассажирском варианте. Теперь его можно было использовать только как сухогруз.

Позднее, в 1968 г., «Кооперацию» передали в состав Черноморского морского пароходства и приписали к Одесскому порту. Теперь ей предстояло работать на ближневосточной линии Одесса – Латакия – Бейрут – Александрия – Одесса. Так продолжалось вплоть до пятидесятилетнего юбилея судна. Но это был ещё не конец его карьеры. В 1979-м выведенный из эксплуатации теплоход был установлен в строящемся порту Усть-Дунай в качестве общежития для рабочих. Впоследствии на нём разместилась администрация порта и жили экипажи лихтерного флота, числившиеся в составе Дунайского пароходства. Однако время брало своё – стал протекать корпус, ржавели и гнили надстройки. И в 1989 г. на буксире «ветеран» отправился в свой последний путь на судоразделочное предприятие в египетский город Порт-Саид.



«Кооперация» (в белой окраске) и «Обь» у берегов Антарктиды

«Дежнев»

В 1945 г. корабль вернули владельцу – Главному управлению Северного морского пути. При этом часть вооружения на нём сохранилась, и только в феврале 1946 г. его разоружили окончательно.

В первую послевоенную навигацию «Дежнев» совершил два рейса, в ходе которых им было доставлено 6790 т груза. Местами разгрузки по-прежнему являлись Диксон, Игарка, Усть-Порт, Тикси и другие порты Крайнего Севера.

В 1947 г. при возвращении из Баренц-бурга (Шпицберген) в районе о. Медвежий «Дежнев» попал в тяжёлые торосистые льды. При их форсировании судно получило пробоину в носовой части, через которую вода затопила носовой трюм. Но на этом испытания для экипажа не закончились. Как только судно удалось выйти на чистую воду, начался девятибалльный шторм. Пароход стал зарываться носом в волны, перестав слушаться руля. Вышедший из воды винт работал вхолостую. Для устранения дифферента на нос пришлось затопить 3-й трюм. Это помогло сделать «Дежнев» вновь управляемым и благополучно вернуться в Мурманск, где он стал на ремонт.

В 1948 г. судно совершило свой первый заграничный рейс, доставив руду в Швецию. После бункеровки в Гдыне «Дежнев» вернулся в Мурманск. В этом же году в ходе арктической навигации сухогруз достиг полярной станции в проливе Санникова и впервые посетил Землю Франца-Иосифа.

В течение летних навигаций 1950 – 1953 г. «Дежнев» с завидной регулярностью посещал со снабженческими рейсами полярные станции, расположенные на Северной Земле и Новой Земле.

В конце 1953 г. последовал второй рейс в Швецию, после которого пароход отправили для прохождения капитального ремонта в Неаполь (Италия). Работы, производившиеся заводом «Navalmecanica», затянулись до 1 мая 1955 г. Только 9 июня он вернулся в Мурманск и вновь стал работать на северных трассах.

В навигацию 1957 г. «Дежнев» совершил сквозной переход по трассе Севморпути, достигнув 22 октября Берингова пролива. В ходе рейса он оказал помощь застрявшим во льдах пароходу «Калинин» и лихтеру «Терек». 7 декабря, приняв в Петропавловске-Камчатском груз, судно направилось во Владивосток. Возвращаться отсюда в Архангельск ему пришлось вокруг Европы и Азии. И только преодолев свыше 20 000 миль, 24 июля 1958 г. он вернулся в порт приписки. Но ненадолго: его вновь ждала Арктика.

В 1958 г. «Дежнев» снял экипаж с раздавленного льдами парохода «Севан». Спасти же сам пароход, несмотря на все приложенные усилия, так и не удалось.

В 1961 г. судно вновь встало на ремонт, который на этот раз проходил на Рижском судоремонтном заводе.



«Дежнев» в конце 1940-х гг.



«Дежнев» после модернизации



«Дежнев» уходит в последний рейс, 17 июля 1969 г.

Начиная с 1963 г. «Дежнев» после завершения арктической навигации переходил на Балтику, где работал на экспортных перевозках, доставляя грузы в порты различных европейских стран.

В феврале 1968 г. «Дежнев» был взят в аренду киностудией «Мосфильм» и прибыл в порт Таллин. Здесь он участвовал в съёмках фильма «Красная палатка», «загримированный» под экспедиционное судно Умберто Нобиле «Читта ди Милано». В августе «ветеран» совершил свой последний арктический рейс, доставив

грузы высокоширотным полярным станциям, размещавшимся на Земле Франца-Иосифа, на островах Хейса, Рудольфа и на мысе Нагурский.

17 июля 1969 г. он в последний раз снялся со швартовых и навсегда покинул Кольский залив – после 31 года эксплуатации судно списали.

В Центральном военно-морском музее до сих пор хранится пробитый осколками флаг с «Дежнева», под которым он принял неравный бой с германским линкором.

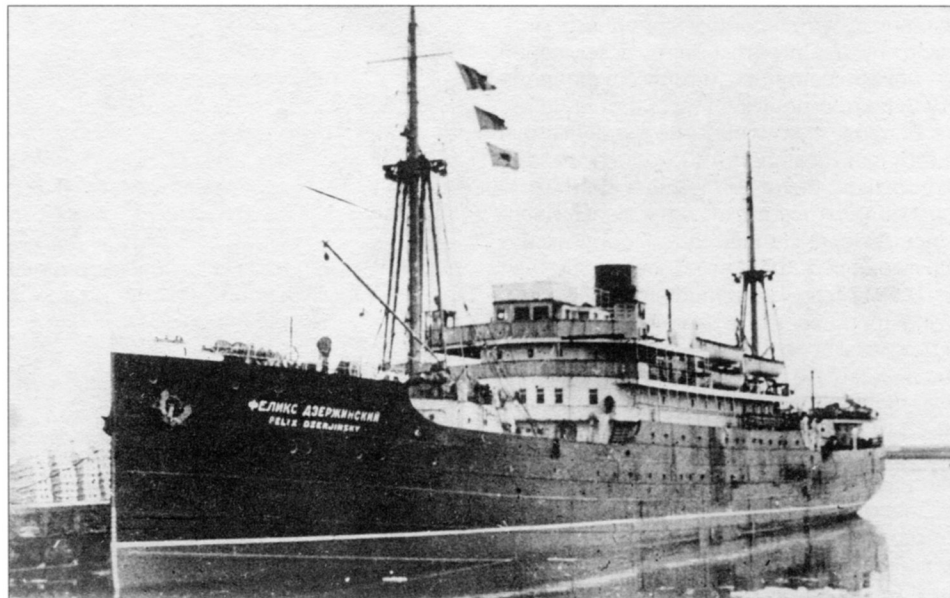
**«Алексей Рыков»/
«Андрей Жданов»**

Свой первый рейс совершил в конце 1928 г. Осмотрев судно, инспекторы английского Ллойда присвоили ему наивысший класс надёжности. Работал на Лондонской линии. В 1937 г. переименован в «Андрей Жданов». В 1940 г. на Канонерском судоремонтном заводе прошёл модернизацию главного двигателя. Начало Великой Отечественной войны застало теплоход в Выборге с туристами на борту.

Прервав круиз, теплоход срочно вернулся в Ленинград, где его 24 июня поставили на переоборудование в госпитальное судно. Официально включён в состав медицинской службы Балтийского флота 26.06.1941. В ходе проводимых работ его подготовили к приёму 150 коечных больных и оборудовали на борту операционную и два перевязочных пункта. По штату в составе плавучего госпиталя числились девять врачей, 15 медсестёр и 30 санитаров.

25.07.1941 «Андрей Жданов» и военный транспорт ВТ-521 (бывший турбоэлектроход «Иосиф Сталин») в составе конвоя, в охранении которого находились эсминец «Скорый», тральщики Т-213, Т-214, Т-218, два катера типа МО, вышел из Кронштадта в Таллин. Переход прошёл благополучно.

В обратный путь теплоход направился 24.08.1941, имея на борту 860 раненых. Помимо «Жданова», в состав конвоя входили флотский танкер № 11, пароходы «Даугава», «Эстиранд», плавбаза «Аэгна», ледокол «Октябрь», ГИСУ «Гидрограф» и портовое судно «Вероника». В охранение входили повреждённый эсминец «Фридрих Энгельс» и катер МО-201. Проводку каравана через минные поля осуществляли тральщики ТЩ-45, ТЩ-46, ТЩ-48, «Менжинский», «Фурманов» и «Ударник». При прохождении мыса Юмinda, в момент форсирования плотных минных заграждений, конвой подвергся атакам вражеской авиации. Несколько боевых и транспортных кораблей погибли. В «Жданова» попаданий не было, но от разорвавшихся вблизи бомб судно получило 38 осколочных пробоин. Начался пожар в надстройке, многие раненые были убиты. Благодаря умелым действиям экипажа с повреждениями удалось справиться, пожар был потушен, и судно благополучно достигло Кронштадта. После этого «Жданов» сделал четыре рейса между Кронштадтом и Ленинградом, перевезя 4257 человек. Принял участие в эвакуации гарнизона о. Гогланд, вывезя с острова 2183 человека. В период с 10 октября по 5 ноября 1941 г. был установлен на Неве, в средней части Ленинграда, и использовался в качестве госпиталя для легкораненых.



Рефрижератор «Феликс Дзержинский», впоследствии ставший минным заградителем «Урал»

Вспомнили о теплоходе во время эвакуации полуострова Ханко, и 9.11.1941 он вышел туда из Кронштадта в составе нового эвакуационного отряда. Помимо «Жданова», в отряд входили лидер «Ленинград», эсминец «Стойкий», минный заградитель «Урал», четыре базовых тральщика и четыре катера типа МО. Но отряд попал в шторм и был вынужден вернуться на рейд о. Гогланд, часть кораблей получили повреждения. Вновь отряд вышел в море 11 ноября. На переходе лидер «Ленинград» дважды подрывался на минах, и после того как на нём вышла из строя левая турбина, лидер встал на якорь. Часть отряда, не заметив случившегося, продолжила путь.

Получив приказ на возвращение, командир лидера поставил впереди себя госпитальное судно и, используя его в качестве минопорывателя, направился курсом на о. Гогланд. Закономерно произошло то, что должно было случиться. Около пяти часов утра, 12.11.1941 «Андрей Жданов» подрывался на mine и через восемь минут затонул. Из состава экипажа семь человек погибли, 66 спаслись. «Ленинград» снова стал на якорь, но ненадолго. Вскоре под проводкой подошедшего Т-211 лидер благополучно достиг Гогланда.

«Ян Рудзутак»/«Мария Ульянова»

Свой первый рейс теплоход совершил в Англию, где был освидетельствован инспекторами Ллойда. После этого успешно работал на лондонской линии. В 1935 – 1936 гг. эксплуатировался на грузопассажирской линии Одесса – Стамбул – Бейрут – Пирей – Александрия. В 1938 г. переименован

в «Марию Ульянову». После начала Второй мировой войны ушёл на Север, где был включён в состав Мурманского государственного морского пароходства. Предполагалось, что теплоход совместно с «Кооперацией» будет работать на новой грузопассажирской линии Мурманск – Дудинка.

После начала Великой Отечественной войны мобилизован и 2.07.1941 включён в состав Северного флота в качестве плавбазы ВВС.

26.08.1941 на переходе из Мурманска в Архангельск, на расстоянии 27 миль к северу от маяка Териберский, теплоход был атакован немецкой подводной лодкой U-571. Выпущенная торпеда попала в кормовую часть с правого борта. Судно осталось на плаву, но через два часа кормовая часть корпуса длиной 11 м оторвалась и затонула. На следующий день уцелевшую часть корпуса отбуксировали в Териберку.

5.12.1941 плавбазу исключили из боевого состава и передали для использования тылу Северного флота. До конца войны корпус «Марии Ульяновой» использовался в качестве плавучего мазутохранилища. После 1945 г. судно пошло на разборку.

«Феликс Дзержинский»

Свой первый рейс в Лондон совершил в 1929 г. Весной 1934 г. стал первым советским теплоходом, перевозящим туристов по договору между «Интуристом» и зарубежными фирмами. В 1937 – 1938 гг. совершал рейсы в охваченную гражданской войной Испанию. 4.08.1938 доставил в Ленинград экипаж арестованного франкистами парохода «Смидович».

10.09.1939 «Феликс Дзержинский» передан военно-морскому флоту для использования в качестве минного заградителя. Проект переоборудования теплохода, получивший номер 125, был разработан конструкторским бюро завода им. Марти на основе ранее созданного проекта переоборудования в минный заградитель парохода «Юшар».

В ходе работ на корабле установили четыре 76,2-мм орудия 34-К (по два в носу и на корме) и четыре пулемёта ДШК (по два на верхнем мостике и на шлюпочной палубе). Трюмы переоборудовали для транспортировки 264 мин типа КБ-3 или 500 мин старых образцов. На палубе проложили минные рельсы, а в корме устроили два минных ската. Тогда же провели модернизацию главных двигателей. Численность экипажа возросла до 120 человек. Интересно отметить, что при проектировании учитывалась возможность переоборудования минзага обратно в торговое судно, поэтому переделки корпуса были минимальны.

25.09.1940 корабль получил наименование «Урал» и с 22 октября вошёл в состав Балтийского флота. До конца года занимался транспортировкой минного запаса на новые базы в Прибалтике и на полуостров Ханко. В феврале 1941 г. прошёл докование в Таллинском плавучем доке. В это же время его навигационное оборудование пополнилось гирокомпасом, гидромеханическим лагом и эхолотом.

С первых дней Великой Отечественной войны минный заградитель «Урал» принимал активное участие в боевых действиях. До конца 1941 г. с него на Центральной, Восточной и Тыловой позициях в Финском заливе было выставлено более 2900 мин и минных защитников. В ноябре корабль участвовал в эвакуации гарнизона полуострова Ханко, а в декабре стал на аварийный ремонт. После его завершения, с лета 1942 г. «Урал» использовался в качестве плавбазы лёгких сил флота. По окончании войны стал учебным кораблём и служил в этом качестве до конца 1950-х гг.

«Смольный»

После сдачи заказчику теплоход работал на линии Ленинград – Гамбург – Лондон. Первым в зиму 1937/38 г. прошёл модернизацию главных двигателей. По решению Наркома морского флота передан в 1939 г. Дальневосточному государственному морскому пароходству. 31.05.1939 покинул Ленинград и через Панамский канал направился во Владивосток, куда и прибыл 15 августа.

Эксплуатировался на грузопассажирской Шанхайской линии. Зимой 1941 г. поставлен в отстой, как требующий капитального ремонта. Ремонт был выполнен силами экипажа, и в 1942 г. судно вновь вошло в строй. По итогам работы за 1944 г. экипаж отмечен как один из лучших в системе Дальневосточного пароходства.

В апреле 1945 г. находился в Сан-Франциско, где обеспечивал связью советскую делегацию на 1-й Конференции Объединённых Наций. После возвращения из США принял участие в войне с Японией (десанты на о. Сахалин). По её окончании доставил в Токио делегацию генерал-лейтенанта Деревянко, подписавшего акт о капитуляции Японии от лица СССР.

С февраля 1946 г. вновь работал на линии Владивосток – Шанхай. В начале 1960-х гг. «Смольный» прошёл капитальный ремонт и модернизацию. На нём заменили главный двигатель на дизель 8ДР 50-70 типа М68Т «Нохаб Поляр» мощностью 2650 л.с. Рефрижераторные установки были демонтированы. Изменилась пассажироместимость: теперь теплоход мог принять на борт 228 пассажиров (20 – 1-го, 48 – 2-го и 160 – 3-го классов).

После завершения работ судно эксплуатировалось до 1975 г. В начале 1980-х гг. его поставили на прикол у стенки Славянского судоремонтного завода для использования в качестве общежития. Вполне возможно, что остатки его корпуса до сих пор ржавеют в одной из бухт Дальнего Востока.

«Сибирь»

После завершения постройки теплоход работал на «лондонской» линии. В августе 1935 г. обеспечивал перевозку участников VII конгресса Коминтерна. Оставался в составе Балтийского пароходства до весны 1940 г. Затем мобилизован и в качестве штабного корабля Балтийского флота поставлен в гавани Таллина.

После начала Великой Отечественной войны перечислен в военные транспорты, получил обозначение ВТ-514 и использовался в этом качестве. В августе 1941 г. передан медицинской службе КБФ. Прибывший на борт медицинский персонал включал четырёх врачей, девять медсестёр и 20 санитаров. На судне были развёрнуты операционная и две перевязочных.

В ночь на 19 августа, приняв на борт 890 раненых и 410 эвакуируемых,

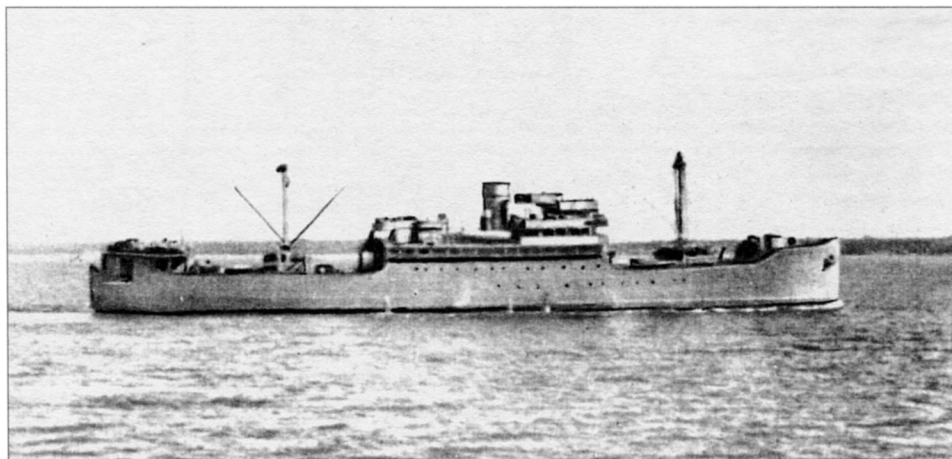
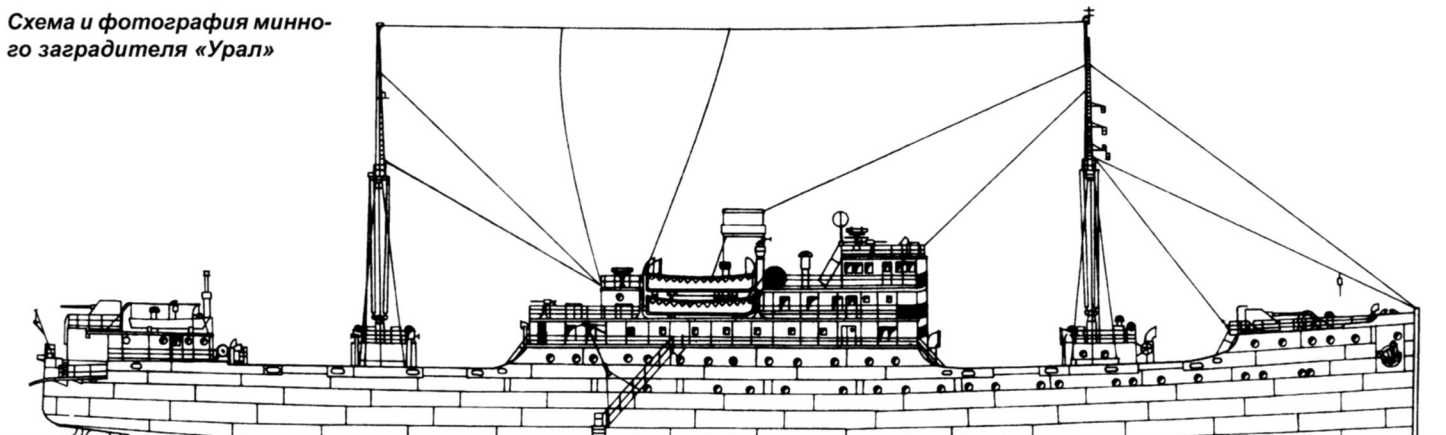


Схема и фотография минного заградителя «Урал»



«Смольный» вышел из Таллина курсом на Кронштадт. Переход осуществлялся совместно с минным заградителем «Урал» в сопровождении тральщиков Т-203, Т-206, «Клюз», «Осетр», «Бук» и «Мороз». Как только рассвело, конвой подвергся атаке авиации. Её отбили, но это было только начало. Налёты продолжались в течение всего дня.

Примерно в 16.40, когда конвой находился в районе о. Родшер, в «Сибирь»

попала авиабомба, разорвавшаяся в машинном отделении. В результате судно лишилось хода и загорелось. Тральщики, подойдя к борту горящего теплохода, приступили к спасению пассажиров. Но этому мешало сильное волнение на море и разница в высоте бортов. Многие пассажиры и ходячие раненые, не дожидаясь своей очереди, прыгали в воду с палубы теплохода. С помощью кораблей охранения и подошедших от о. Гогланд

катеров удалось спасти около 900 человек. В огне и в воде погибло порядка 200 пассажиров и девять членов экипажа. Команда самоотверженно боролась с огнём и поступавшей водой, но безуспешно. Вскоре подошло спасательное судно «Сигнал» и взяло стоявшее с креном в 30° и все ещё горевшее судно на буксир. Но и спасатели не смогли потушить пламя. В 22.40 теплоход «Сибирь» лёг на борт и затонул недалеко от о. Сескар.

«С.А. Леваневский»

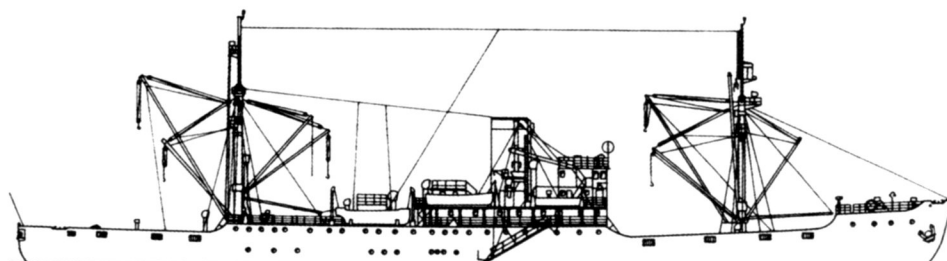
Заложен 16.11.1935 на Ленинградском заводе им. А. Марти (завод № 194) по заказу «Главсевморпути», как систершип ледокольного парохода «Дежнев» под стапельным номером 366. Спущен на воду 17.07.1937, установлен у достроечной набережной 3.08.1938, после того как ему освободил место ушедший на испытания головной «Дежнев». 31.10.1940 передан заказчику, но выявившиеся при испытаниях недостатки устранить до начала Отечественной войны не успели.

В августе 1941 г. пароход мобилизовали в качестве военного транспорта и присвоили ему обозначение ВТ-582. Но в перевозках он участие так и не принял. Тем временем по решению командования на нём начались работы по переоборудованию во вспомогательный крейсер. Предполагалось установить достаточно сильное вооружение – три 100-мм и четыре 45-мм орудия. Но тут в судьбу парохода вмешалась немецкая авиация, приступившая к нанесению ударов по кораблям Балтийского флота, находившихся в гаванях Кронштадта.

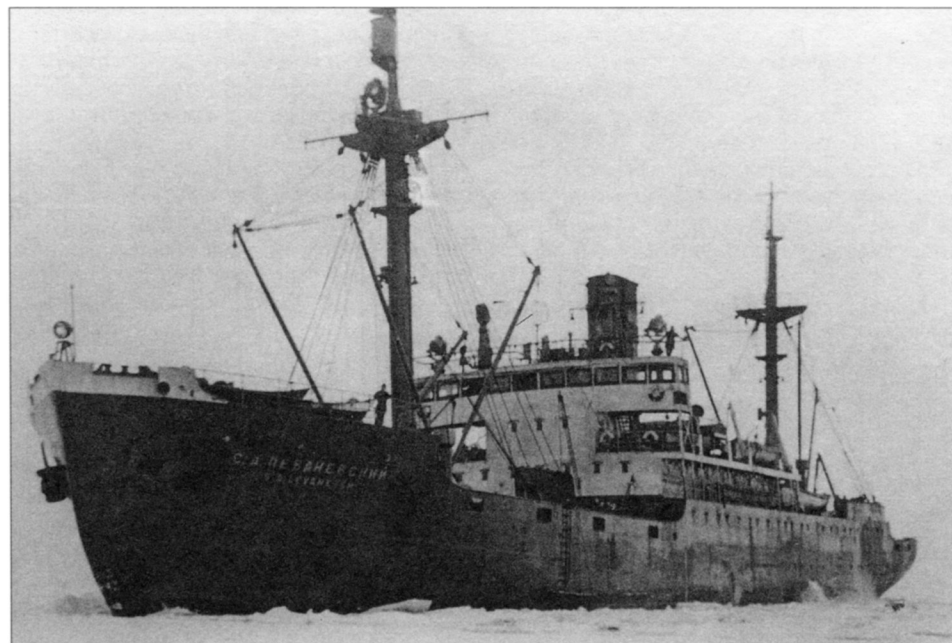
21.09.1941 стоявший в Военной гавани «Леваневский» затонул, поражённый вражескими бомбами. Но на дне он оставался недолго: 26.11.1941 водолазы АСС Балтфлота подняли судно. После переоборудования в танкер оно служило в составе ВМФ.

В 1947 г. после демобилизации его восстановили как ледокольный пароход и передали в состав Мурманского пароходства. В течение десяти лет «Леваневский» командовал А.А. Качарава – капитан легендарного ледокольного парохода «А. Сибиряков», потопленного в 1942 г. тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер». В конце января 1948 г. «Леваневский» активно участвовал в обеспечении зверобойного промысла на Белом море.

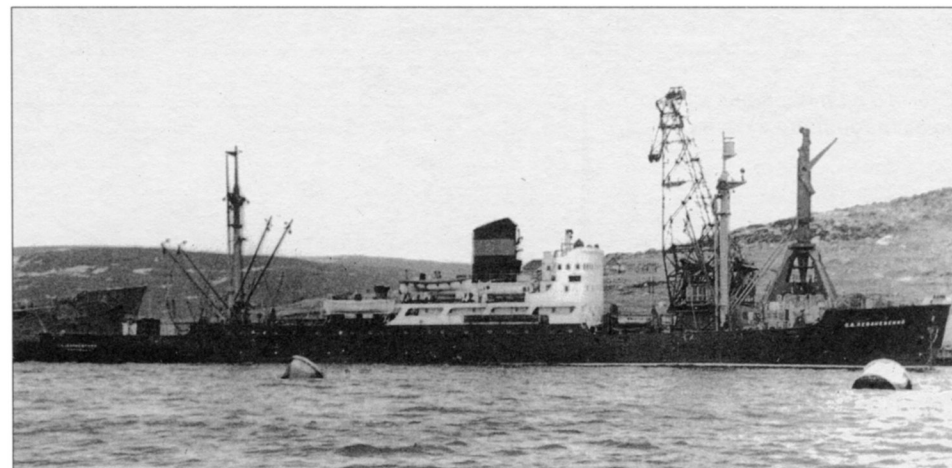
Долгие годы его использовали на Севере в качестве судна снабжения. В 1960 г. на Рижском судоремонтном заводе пароход «Леваневский» прошёл капитальный ремонт и модернизацию. Его перевели с угля на жидкое топливо, установив систему автоматики на форсунках, размещённых в топках судна. В 1968 г. «Леваневский» был выведен из эксплуатации и передан для разделки на металл.



Ледокольный транспорт «С.А. Леваневский»



Пароход «С.А. Леваневский» в период службы на Севере

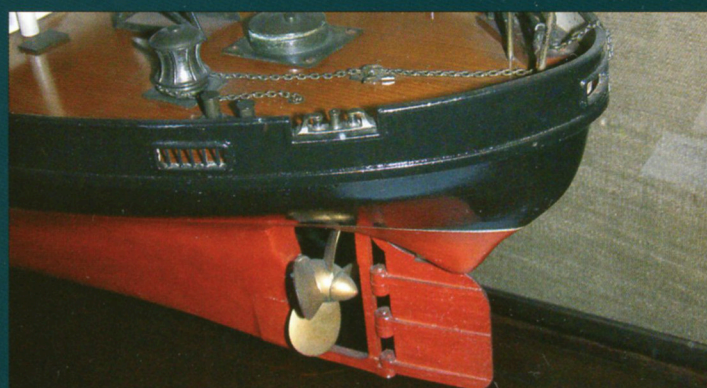


«С.А. Леваневский» после модернизации

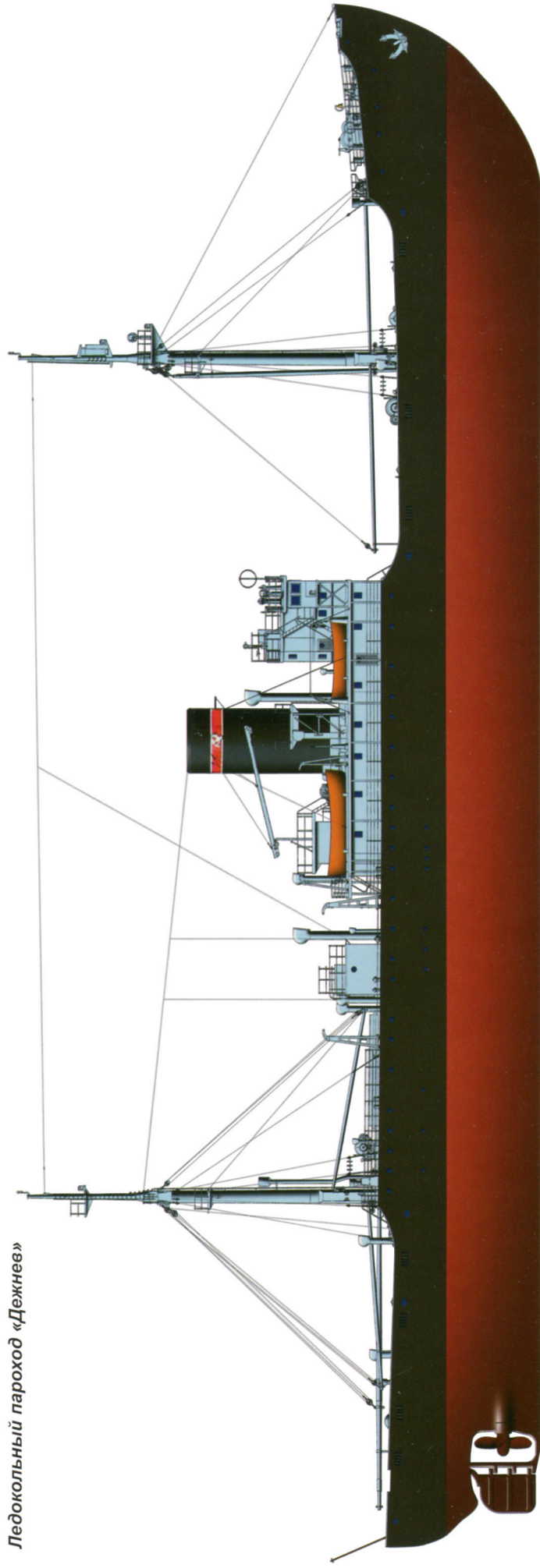


Ледокольный пароход «Дежнев» (раскрашенное фото, начало 1950-х гг.)

Модель ледокольного парохода «Дежнев» (Музей Арктики и Антарктики, Санкт-Петербурга)



Ледокольный пароход «Дежнев»



Ледокольный пароход «Дежнев» в качестве
сторожевого корабля СКР-19

