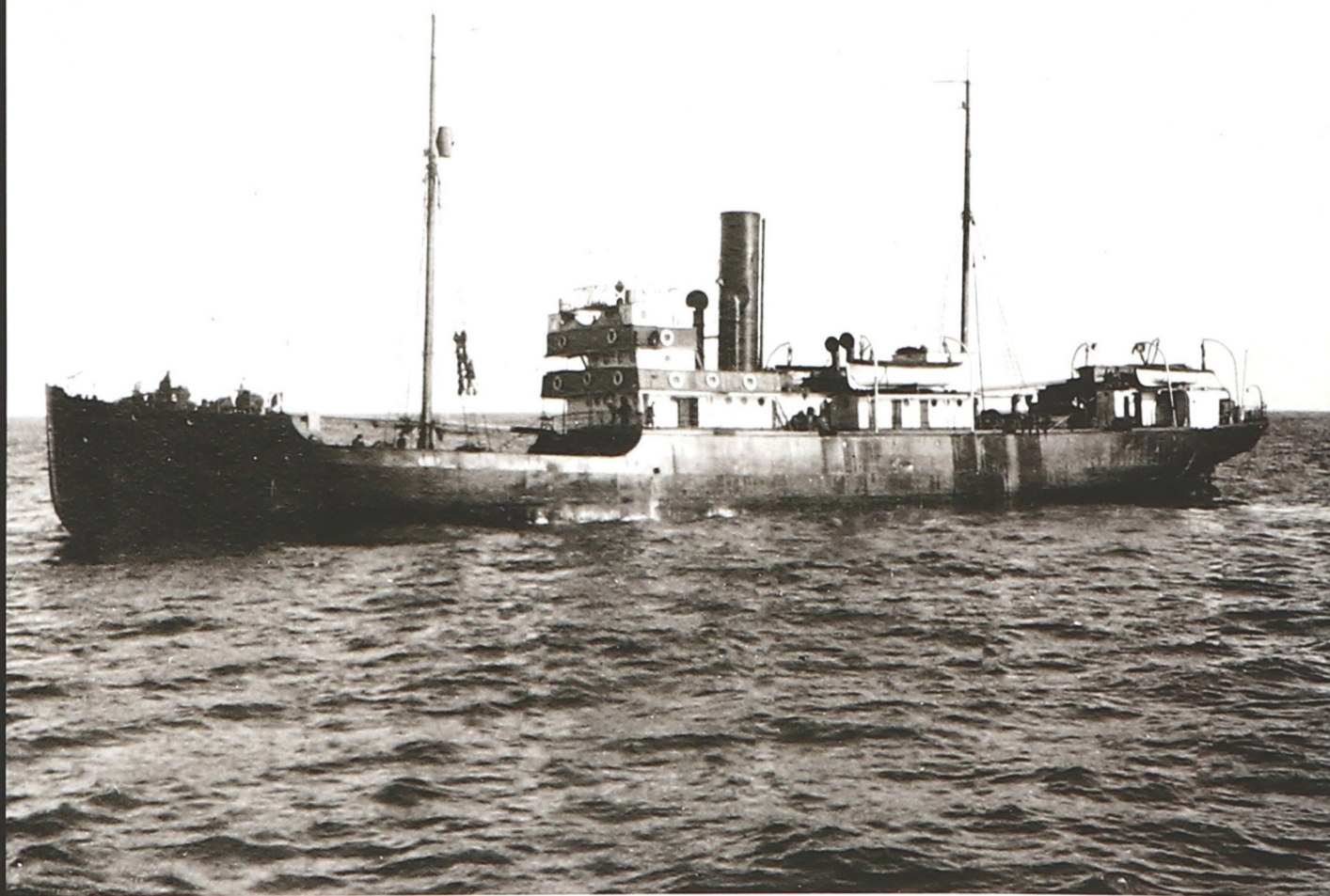


# ГОРДОСТЬ СТРАНЫ СОВЕТОВ

## ЛЕДОКОЛЬНЫЕ ПАРОХОДЫ СЕВЕРА 1915 - 1964 гг.

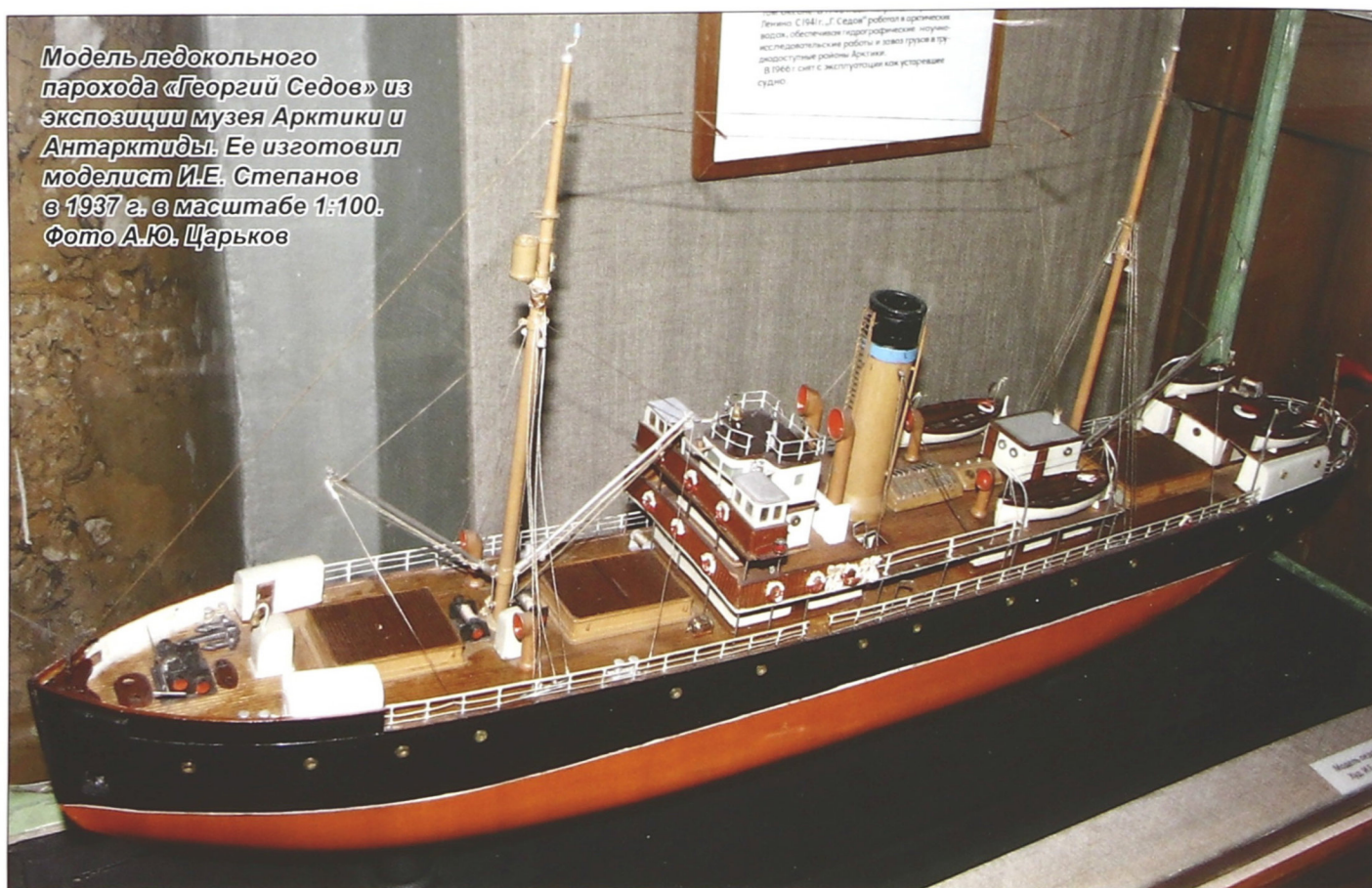


ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»





**Модель ледокольного  
парохода «Георгий Седов» из  
экспозиции музея Арктики и  
Антарктиды. Ее изготовил  
моделист И.Е. Степанов  
в 1937 г. в масштабе 1:100.  
Фото А.Ю. Царьков**






Приложение к журналу  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ**

Р.В. Лапшин

## Гордость Страны Советов ледокольные пароходы Севера 1915 – 1964 гг. часть 1

11 (230) • 2018 г. 

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Рег. свидетельство ПИ № 77-12434  
Издается с января 1995 г.

Главный редактор: Сергей ГРУЗДЕВ  
(gruzdev@modelist-konstruktor.ru)

Ответственный редактор: Алексей ЦАРЬКОВ

Литературный редактор: Софья ДАНИЛОВА

Корректор: Наталья ПАХМУРИНА

Оформление: Мария ТИХОМИРОВА

✉ 127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д. 5а,  
«Моделист-конструктор» ☎ (495) 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru, more@modelist-konstruktor.ru

Подл. к печ. 06.11.2018. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 04. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 06.  
Заказ № 859. Тираж 700 экз.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ – ЗАО «Редакция журнала  
«Моделист-конструктор» ©

Отпечатано в типографии ООО «Юникопи»

Адрес: 603104, г. Нижний Новгород, ул. Нартова, д. 6, к. 4.  
тел. +7 (831) 283-12-34 www.unicopy.pro

За доставку журнала несут ответственность предприятия связи.

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

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

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

### ПОДПИСКА – 2019!

Напоминаем, что вы можете оформить подписку на наши издания в любом почтовом отделении по каталогу Роспечати: «Моделист-конструктор» – 70558, «Морская коллекция» – 73474, «Авиаколлекция» – 82272. Также в редакции вы можете приобрести журналы прошлых лет (см. перечень имеющихся экземпляров на сайте modelist-konstruktor.ru).



### Уважаемые читатели!

В этом номере мы расскажем о ледовых пароходах, которые работали в Арктике и совершали рейсы по Северному морскому пути в течение пяти десятилетий. В 1930-е гг. эти корабли и их отважные экипажи знало все население СССР, и они по праву считались «Гордостью Страны Советов». Однако их история до сих пор не написана и данная монография расскажет о них впервые.

Российская империя в годы Первой мировой войны была вынуждена закупить в Канаде и Англии значительное число судов, способных работать во льдах Арктики и обеспечивать навигацию в зимний период. В их число вошли семь ледокольных пароходов – героев этого номера.

Пароход «Айсланд» стал в нашем флоте «Семеном Челюскиным». Его назвали в честь полярного мореплавателя Семёна Ивановича Челюскина (1700 – 1764), который на дубель-шлюпке «Якутск» достиг северной точки Евразии.

Пароход «Адвенчур» в российском флоте называли «Семеном Дежневым». Семён Иванович Дежнев (1605 – 1673) – выдающийся отечественный мореплаватель, замлепроходец и путешественник. Он исследовал Арктику, Сибирь и Северную Америку.

Пароход «Бонавенчур» называли «Владимир Русанов» в честь полярного исследователя Владимира Александровича Русанова (1875 – 1913).

Пароход «Беллавенчур» в нашем флоте назван «Александр Сибиряков». Александр Михайлович Сибиряков (1849 – 1933) – исследователь Арктики и Сибири.

Пароход «Беотик», однотипный с «Беллавенчур», стал «Георгием Седовым». Его назвали в честь полярного исследователя и гидрографа Георгия Яковлевича Седова (1877 – 1914).

Пароход «Брюс» в нашем флоте переименовывали дважды. Сначала его называли в честь былинного богатыря «Соловей Будимирович», а позднее – «Малыгин». Степан Гаврилович Малыгин (1702 – 1764) – один из первых русских исследователей Арктики.

Пароход «Линтроз» переименовали в «Садко» в честь героя русских былин.

Фотографии для номера предоставили автор, А.А. Смолин, В.Г. Андиев, В.Н. Данилов и А.Ю. Царьков.

В номере использованы схемы из справочника: Яровой В.В., Смолин А.А., Приданников М.И. Морские силы Северного моря. 1920 – 1922 годы. – СПб.: Галеев Принт, 2013.

**Примечание:** в соответствии с традициями того времени, в большинстве упоминаний в тексте будут приведены «короткие» имена вместо полных. Например: «Сибиряков» – вместо «Александр Сибиряков», «Седов» – вместо «Георгий Седов», «Русанов» вместо «Владимир Русанов». Это сделано и с целью сократить текст, убрав не несущие (по мнению автора) текстовой нагрузки повторы. Официально же корабли существовали с полными именами, хотя в разные годы на борту нередко писали сокращения, что видно на некоторых отобранных для публикации фото.

Автор благодарит за помощь А. Лапшину (Запорожье), А. Бадякина (Керчь), А. Гайдука (Санкт-Петербург), Н. Митюкова (Ижевск), С. Гордеева (Москва), А. Гончарова (Одесса), В. Ярового (Новокузнецк).

Особая благодарность А. Смолину (Архангельск) за помощь в работе с архивными документами и предоставленные фото-материалы.

На 1-й странице обложки: ледокольный пароход «Александр Сибиряков», 1932 г. (из собрания А.Ю. Царькова)

Электронные версии наших журналов на сайтах:  
[rucont.ru](http://rucont.ru), [pressa-rf.ru](http://pressa-rf.ru), [akc.ru](http://akc.ru)



«Александр Сибиряков»  
в начале 1930-х гг.



### ЛЕДОКОЛЬНЫЕ ПАРОХОДЫ НА СЕВЕРЕ. КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?

«Александр Сибиряков», «Владимир Русанов», «Георгий Седов», «Малыгин», «Садко» — для людей старшего поколения, выросших в СССР, эти имена стали символом как научного, так и военного подвига, служения долгу, открытий, олицетворением крылатой фразы «Нет таких крепостей, которые бы не взяли большевики». В 1930-е годы пароходы с теми именами открывали острова и зимовали в местах, где раньше не ступала нога человека, осваивали Арктику — место, где до них погиб не один десяток кораблей и пропала не одна экспедиция. Многие участники их походов получали высокие награды — именно там пролегал передовой фронт борьбы советской науки того времени. Наряду с летчиками и, чуть позже, героями боев в Испании, их моряки и работавшие в экспедициях научные сотрудники оставались «бомондом», но мало кто знал, что пароходы строила другая страна для абсолютно рутинной работы. В Союзе их «выбрало время» и они стали героями, хотя могло случиться и по-другому.

Канада, как и Россия (если так можно выразиться) обращена лицом к северу. К началу XX века, оставаясь английской по форме правления, она уже давно жила собственной экономической жизнью, не очень зависящей от метрополии. Период боев с южным соседом, США, остался

в прошлом, территориальных проблем с другим близким гигантом, Россией, не было, местные промышленники вели освоение собственных земель и вод, а грузоперевозки между побережьем и близлежащими островами играли особенно важную роль. Летом ловилась рыба, зимой охотились на моржей и тюленей, промысловые бригады двигались с места на место — для вывоза добычи и снабжения требовались суда, приспособленные к местным условиям. Для грузового (или товарного, как в то время классифицировали в отечественных справочниках) парохода не составляло труда зайти в оборудованный порт и принять или сдать груз, но в том-то и дело, что в местах работы промысловых бригад и в рыбацких поселках такие порты отсутствовали, и часто имелись лишь небольшие деревянные причалы (нередко не было и их), а кораблям требовалось оставаться универсальными и «всепогодными».

Если Россия стала родиной морских (или линейных) ледоколов и до сих пор имеет приоритет в вопросе, «матерью» ледокольных пароходов стала Канада (вернее, Англия, ибо суда строили на ее верфях по заокеанскому заказу). Нельзя сказать, что подобных не имелось раньше — с конца XIX века в портах Балтики, Америки, России нашлось бы немало судов, построенных для работ зимой. Но специально созданных для постоянных грузопассажирских операций с учетом ледового фактора пароходов среди

них существовали единицы. Канадцам требовался флот среднетоннажников, способных круглогодично работать между Ньюфаундлендом и материком, в районах, где встреча со льдом становилась нормой. Причем судам предписывалось не только двигаться сквозь легкий лед (корпуса получали усиление), но и брать значительное количество грузов, а также работать в другое время года в районе Карибского моря и даже ходить через Атлантику. Передовые английские верфи без проблем решили вопрос для канадских партнеров, и к началу Первой мировой войны флот, трудившийся в водах северной Канады, насчитывал более двух десятков судов. Их строили разные верфи (преуспели «Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd.» из Ньюкасла, шотландские «Napier & Miller Old Kilpatrick Ltd.» и «D. & W. Henderson & Co. Ltd.» из Глазго) по различным, хотя и близким проектам для разных хозяев. Исследование судьбы всех построенных кораблей не входит в задачу автора, поэтому вернемся к тем, кто носил русский и советский флаги или едва не поднял их. Таких выходцев из Канады оказалось шесть, еще одно судно имело английские корни, а пару англо-канадцев едва не приобрели, и они успели поработать на русском Севере в годы Первой мировой войны — итого девять. Десятый «собрать» поднял советский флаг более чем через 20 лет — в годы Второй мировой, и также неплохо послужил новому отечеству.



Первым в списке стал двухпалубный «Adventure» (англ. – «риск», «приключение») – пароход, заказанный в 1905 г. шотландской верфи «Dundee Shipbuilding» из Данди со строительным номером 167 канадской фирмой «Adventure S.S. Co. Ltd.» (A. Harvey) из Сент-Джонса, Ньюфаундленд, его спустили 11 января 1906 г. и в мае 1906 г. сдали заказчику. Технические характеристики стали следующими: водоизмещение 4000 т, грузоподъемность 2180 т, размеры 81 / 84,52 – 11,55 – 5,62 м. Одна вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью в 2000 л.с. позволяла развивать скорость 12 узлов. Брал 598 т угля. Перевозил до 70 пассажиров 3-го класса. Уйдя через Атлантику на запад и придя в канадские воды, корабль получил приписку к Сент-Джонсу, Ньюфаундленд, и регистровый № 121430. Зимой он работал на промыслах морского зверя у берегов Ньюфаундленда, а летом возил древесину и вяленую треску в Европу. Обратными рейсами обычно вез уголь из Глазго в Канаду.

Работа принесла прибыль, и в 1908 г. владелец парохода и фирмы A. Harvey заказал шотландским верфям два несколько меньших парохода: двухпалубный «Bellaventure» («Прекрасный риск») со строительным номером 464, спущенный 10 ноября 1908 г. и сданный хозяину в январе 1909 г., строила верфь «D. & W. Henderson & Co. Ltd.», Глазго. Он имел водоизмещение 3217 / 3500 т, грузоподъемность 1384 т, размеры 73,32 / 76,85 – 10,82 – 5,83 м. Одна вертикальная машина тройного расширения мощностью в 2360 л.с. давала скорость 13 узлов. Экипаж составлял 35 человек. Брал четырех пассажиров 1-го класса и до 80 палубных. Второй пароход примерно таких же размеров, но однопалубный – «Bonaventure» («Добрый риск») со строительным номером 164, был спущен 5 декабря 1908 г. и сдан хозяину также в январе 1909 г. Его

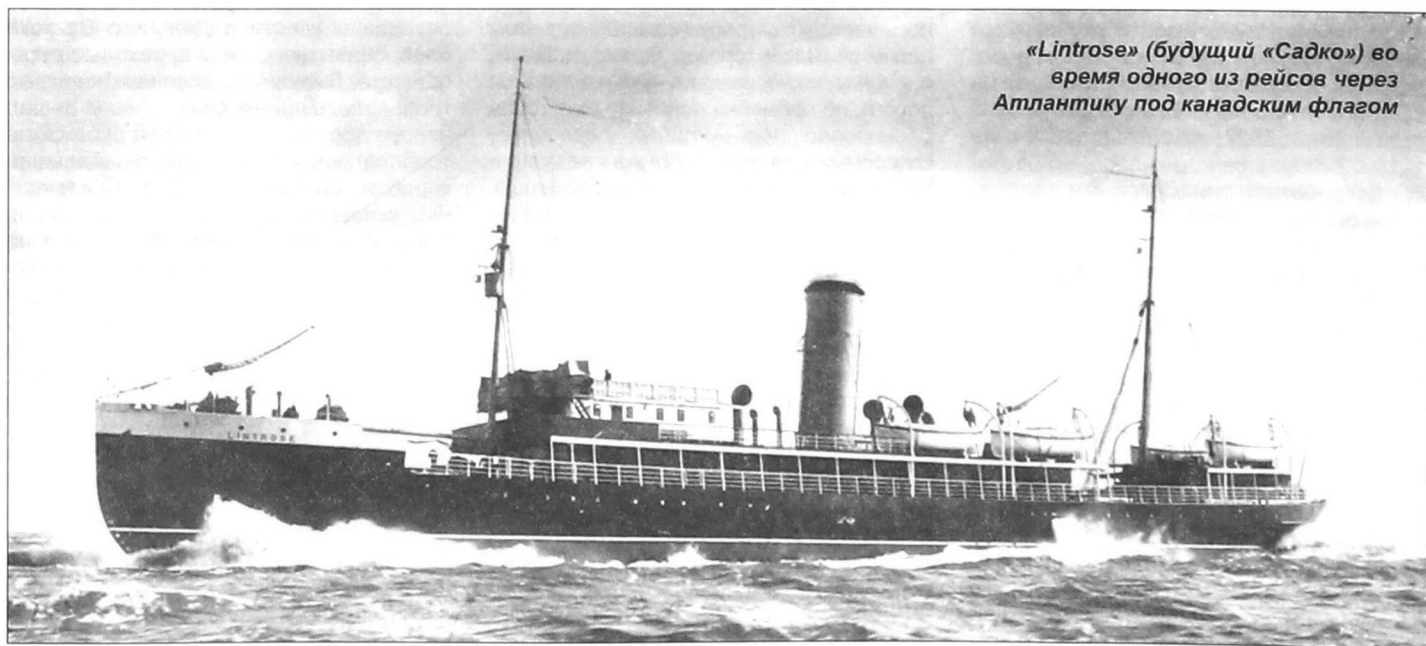
строила «Napier & Miller Old Kilpatrick Ltd.» из Глазго. Его характеристики: водоизмещение 2800 / 3000 т, грузоподъемность 1118 т, размеры 73,05 – 10,97 – 5,77 м. Одна вертикальная машина тройного расширения в 2360 л.с. Скорость – 13 узлов полного и 10 узлов экономического хода. Брал 648 т угля. Экипаж составлял 35 человек. Пароход мог перевозить четырех пассажиров 1-го и шесть пассажиров 2-го класса. Интересный факт: из-за специфики местного налогообложения, при котором фирма, имевшая несколько судов, платила государству больше налогов, чем хозяин одной единицы, под каждый новый пароход владелец создавал новую фирму с отличием лишь в первом слове, полностью соответствовавшем названию парохода – так, оператором «Bellaventure» выступала «Bellaventure Steamship Co. Ltd.» (A.J. Harvey) и он имел приписку в Сент-Джонсе, Ньюфаундленд, с регистровым № 127684, а хозяином «Bonaventure» являлась «Bonaventure Steamship Co. Ltd.» (A.J. Harvey) с припиской в Сент-Джонсе, Ньюфаундленд, и регистровым № 127685.

По тому же проекту, что «Bellaventure», в то же время «D. & W. Henderson & Co. Ltd.» сдала фирме «Job Bros & Co.» двухпалубный «Beotic», имевший при сдаче строительный номер 465 и получивший регистровый № 127687 после прихода в Сент-Джонс. Его спустили на воду 12 декабря 1908 г. и сдали в феврале 1909 г. Так же, как предшественники, по приходу в Канаду новые суда служили для доставки к месту охоты тюленебоев – известно, что в 1910 г., охотники с «Bellaventure» добыли 35 816 тюленей, а к моменту продажи в Россию общее число убитых зверей составило внушительную цифру в 112 135 туш. В 1913 – 1915 гг. корабль брало в аренду региональное правительство Ньюфаундленда для перевозки грузов при строительстве

портовых терминалов в бухте Гудзона. Пришлось пароходу выполнить и печальную миссию – 4 апреля 1914 г. он завез в Сент-Джонс 69 тел замерзших в ходе снежного бурана охотников из бригад, работавших с судном «Newfoundland».

«Bonaventure» зимой трудился на промысле тюленей у побережья. Летом работал так же, как «Adventure», доставляя в Европу древесину и вяленую треску и забирая назад через океан уголь. В 1913 – 1915 гг. его также брали для завоза грузов на строительство порта в бухте Гудзона. «Beotic» зимой служил аналогично собратьям-конкурентам, зато летом работал гораздо южнее, доставляя бананы и другие фрукты с Ямайки в Нью-Йорк.

Следующим по времени постройки стал двухпалубный «Bruce» со строительным номером 181, его спустили 9 декабря 1911 г. и сдали хозяину в январе 1911 г. Этот пароход снова строила шотландская «Napier & Miller Old Kilpatrick Ltd.» из Глазго. Водоизмещение составило 3000 / 4200 т, грузоподъемность 1622 т, размеры 76,12 – 11 – 6,99 м. Одна вертикальная машина тройного расширения в 2850 л.с. Корабль оказался быстрее предшественников, имея скорость 15 узлов полного и 11 экономического хода, но строили его для конкретной задачи – круглогодичных рейсов через пролив Кабота между материком и Ньюфаундлендом, он не предназначался для путешествий через Атлантику и имел гораздо меньший запас угля, чем у предшественников – всего 285 т. Экипаж также включал 35 человек. Корабль брал на борт десять пассажиров 1-го, восемь – 2-го и восемьдесят – 3-го класса. Хозяином стала фирма «Reid Newfoundland Co.». «Bruce» получил ту же приписку, что и предшественники, с регистровым № 129921. Он на снабжении охотников почти не работал.

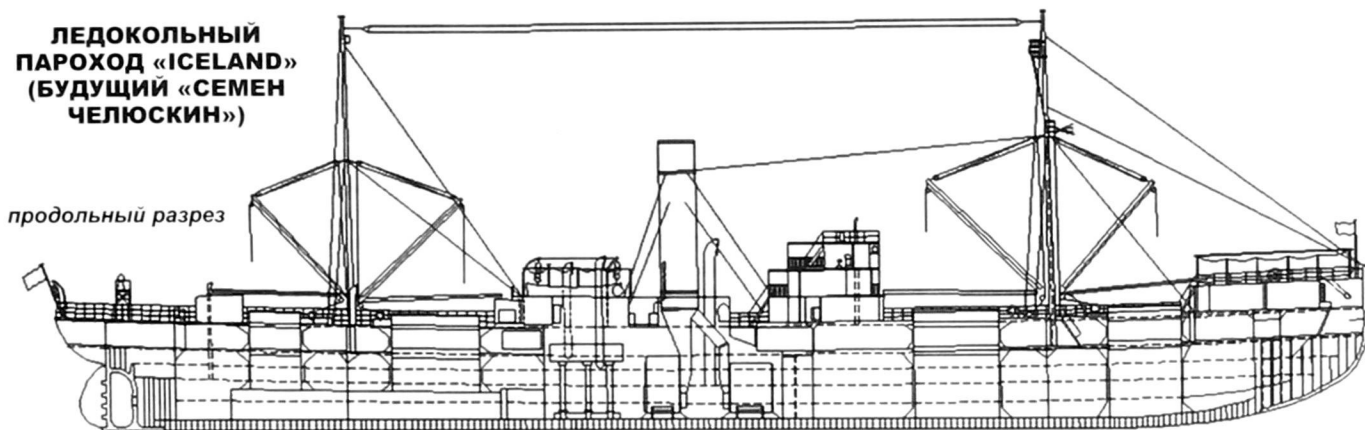


**«Lintrose» (будущий «Садко») во время одного из рейсов через Атлантику под канадским флагом**

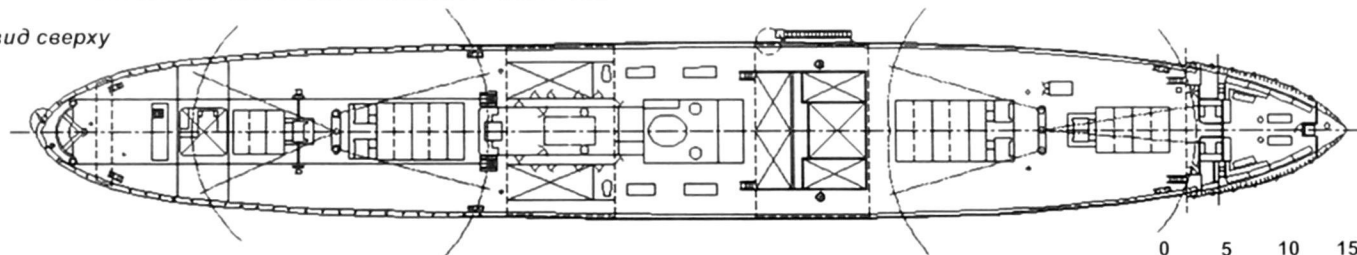


**ЛЕДОКОЛЬНЫЙ  
ПАРОХОД «ICELAND»  
(БУДУЩИЙ «СЕМЕН  
ЧЕЛЮСКИН»)**

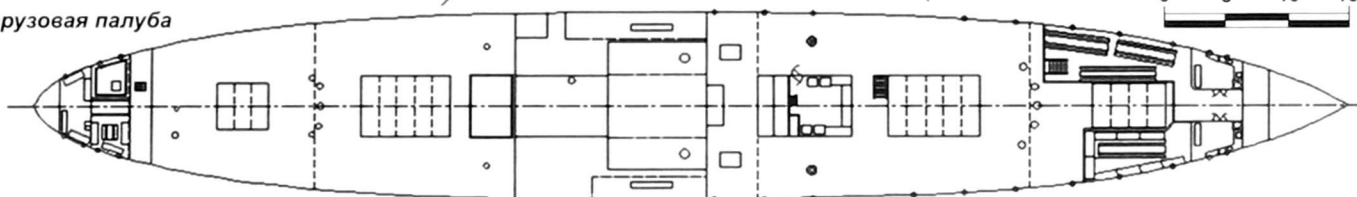
продольный разрез



вид сверху



грузовая палуба



0 5 10 15 м

Чуть больше чем через год, теперь уже «Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd.» из английского Ньюкасла пополнила флот той же «Reid Newfoundland Co.» трехпалубным пароходом со строительным номером 898, получившим наименование «Lintrose». Спуск состоялся 21 января 1913 г., в марте 1913 г. корабль сдали владельцу. Водоизмещение составило 3500 т, грузоподъемность 1616 т, размерения 77,52 – 11,4 – 5,8 / 6,4 м. Одна вертикальная машина тройного расширения в 2850 л.с. развивала 15 узлов, при вместимости угольных ям 250 т, но на дальние рейсы пароход мог принимать аж 900 т угля. С экипажем в 37 человек пароход, получивший регистрационный № 133527, возил 41 пассажира 1-го и 2-го класса через пролив Кабота. Так бы работали они спокойно и дальше, если бы не началась Первая мировая война. Ставшая союзницей Англии по Антанте Россия оказалась отрезана от портов, через которые в нее поступали грузы военного и гражданского характера. Балтийские проливы контролировала Германия, Босфор и Дарданеллы – Турция, а грузы требовались немедленно и в больших объемах. Россия имела солидный золотой запас, и золотой рубль высоко котировался в мире – с оплатой вопросов не возникало, многие иностранные заводы с удовольствием взялись за производство столь необходимых воюющей стране заказов, но с доставкой дело обстояло гораздо хуже. Многие контракты оформили за океаном, а оттуда везти

грузы могли либо через Владивосток, либо через Архангельск.

Первый путь с военной точки зрения опасности не составлял, и на Дальнем Востоке имелся немалый флот, включавший почти все оказавшиеся за пределами Черного моря в начале войны суда столь крупной кампании как Доброфлот, плюс ряд грузовых судов Северного общества и Русского Восточно-Азиатского Пароходства. Но завоз груза во Владивосток оставался неудобным с точки зрения логистики – в европейскую часть доставлять приходилось через всю страну. Архангельск в этом плане считался гораздо более удобным, и к нему также имелась ветка железной дороги, но примерно половину года город блокировал лед. Мощных ледоколов, способных в те годы работать ежегодно в полярном льду, насчитывались единицы, и самый крупный из них, «Ермак», война заблокировала на Балтике. Быстро построить что-то подобное даже на мощных английских верфях не представлялось возможным. Чуть позже начали строить незамерзающий в зимнее время порт в Кольском заливе, Романов-на-Мурмане, в 1917 г. ставший Мурманском, со временем он серьезно подвинул «старика» – Архангельск, но до того времени прошли годы, к тому же Романов не имел железнодорожной ветки, связывающей его с остальной страной. Первую зимнюю военную навигацию (да и не только ее) «вынес на плечах» порт Архангельска.

Кроме отсутствия ледоколов, выяснилось, что и серьезного грузового флота

на Севере нет. Существовавшие до войны местные монополисты – Товарищество Архангельско-Мурманского Срочного пароходства и пароходство Буркова – насчитывали порядка 30 небольших грузовых и грузопассажирских пароходов, но основная их масса редко ходила дальше портов северной Норвегии, к тому же, по причине слабых корпусов зимой они вставали на прикол – требовалось решить этот момент. Не составило труда зафрахтовать за рубежом десяток-другой грузовых пароходов и увести с Дальнего Востока «доброфлотцев», как и пароходы других обществ, бывшие во внешних водах, но требовалось время. Сам перевод решал вопрос доставки грузов из-за рубежа, но требовались и относительно небольшие корабли, способные работать в местных условиях, круглогодично доставляя грузы и людей в пункты побережья на начавшиеся строиться береговые батареи, радиостанции, посты наблюдения и связи. Зима того года оказалась суровой, а нехватка ледокольных средств стала катастрофической. Достаточно сказать, что до прихода купленных ледоколов из-за рубежа единственным ледокольным судном в Архангельске оставался небольшой буксир «Лебедин», никогда не работавший за пределами порта. До начала войны, с наступлением льда навигация в этом районе практически всегда прекращалась, но война диктует свои законы и под них нередко приходится подстраивать даже законы природы.



**«Beotic» под канадским  
флагом в водах Северной  
Америки**



Правда, стоит отметить, что один из первых ледокольных пароходов мира в этом северном порту все-таки находился – у ВМФ имелось портовое судно «Соломбала», бывший небольшой финский грузопассажирский пароход «Express II» (с 1879 г. просто «Express»). 1877 г., верфь «Oscarshamns Mekaniska Verkstads & Skeppsdockas», Оскарсхамн, Швеция, строительный № 145), имевший водоизмещение 750 т, грузоподъемность 460 брт, размеры 47,64 – 7,02 – 3,04 / 3,95 м. Одна вертикальная машина двойного расширения в 450 л.с., скорость – 10 узлов. Угольные ямы вмещали 100 т угля. Построенный специально для работы во льду на перевозку пассажиров и грузов из Стокгольма в финский Гангс и управлявшийся там со своими обязанностями пароход в 1901 г. купила Т. Куковерова как «Экспресс», уведя для работы на Север. Тут его начали использовать как чисто грузовой пароход, и уже через несколько месяцев, 28 июля, его перекупил М.В. Андреевский. У нового хозяина работа не задалась, а военные моряки как раз подыскивали подходящий корабль для службы в Отдельной съемке Белого моря. В конце марта 1902 г. хозяин продал свою собственность Морскому Ведомству и 6 апреля сдал покупателю. 18 мая его как пароход «Соломбала» зачислили в Балтийский флот с подчинением указанной

съемке, а 27 сентября 1907 г. по новой классификации перевели в портовые суда. Бывший пароход немало потрудился на ниве лоцмейстерской и гидрографической службы в северных водах, но вот в ледовых условиях его не использовали совсем, с концом навигации всегда ставя на зимовку. То, что применялось на Балтике, в условиях Севера оказалось недееспособно – корпус и слабая машина, да и приличный возраст не давали даже попытаться работать в той же роли, что раньше, хотя ситуация и оказалась близкой к критической.

Попытка купить такие суда в соседней Норвегии или союзной Англии провалилась – в этих странах ничего подобного не строили, а зима 1914 – 1915 г. подходила все ближе. Вопрос стоял остро, и тогда обратились за океан. Первый опыт покупок там имелся – в августе приобрели канадский ледорез «Earl Grey» (1909 г., 3600 т, 18 узлов), обошедшийся с доставкой в 991 000 рублей. По приходу на Север, получив в России имя «Канада», с 18 октября он взял на себя всю сложность первых проводок, уже 22 октября проведя во льду первые суда с моря в Архангельск. Почти одновременно с ним, за 297 000 рублей купили и канадский портовый ледокол «J.T. Horne» – в России он стал просто «Горн» (1913 г., 900 т, 13 узлов), но он задержался из-

за переоборудования и осенне-зимних штормов в Атлантике, лишь 30 мая 1915 г. прибыв в Архангельск.

В декабре 1914 г., первым из ледокольных пароходов в Канаде русское Министерство Торговли и Промышленности (МТиП) смогло приобрести самый новый из упомянутых в тексте – «Lintrose». Он оказался самым дорогим среди приобретенных – цена покупки составила 810 000 рублей, а с учетом расходов на переход выросла еще на 14 000. До нового года корабль дойти в русские воды не успел, лишь в середине января 1915 г. уйдя через Атлантику с английским экипажем. Ненадолго зайдя в Англию для пополнения запасов, он 7 февраля отправился в Александровск-на-Мурмане в Кольском заливе и на следующий день ушел в Архангельск, в пути показав неплохие результаты, успешно работая во льду, местами превышавшем полметра, и 5 марта вошел в порт. Немного приведя судно в порядок, 12-го числа новичка сдали Управлению морским транспортом Беломорско-Мурманского района, и подняв русский торговый флаг, с новым русским экипажем он как «Линтроз» ушел в море, а с 14 марта стал на проводки совместно с ледорезом «Канада». Общими усилиями им удалось 26 марта завести от острова Мудьюг в порт английский пароход «Trakia» с военными грузами, неудачно пытавшийся добраться еще в ноябре 1914 г.

Не имея в водах метрополии тяжелых ледоколов из-за отсутствия условий для их работы, англичане послали на Север в помощь союзникам старый броненосец «Jupiter» – они рассчитывали, что мощная броня и серьезный вес помогут его работе. Сделав лишь одну проводку, броненосец (получивший в русских водах кодовое имя «Буивол») получил столь серьезные повреждения, что его пришлось отослать на родину и поставить в ремонт. Серьезной проблемой всю войну и долгое время после нее являлось отсутствие в Архангельске крупного дока – имевшиеся не могли принимать суда длиной больше 80 метров. В начале апреля «Линтроз» провел до чистой воды уходящий домой «Jupiter» и 14 апреля вернулся назад. 10 мая ему требовалось провести из Александровска в Архангельск недавно приобретенный бывший норвежский портовый ледокол «Мильнер» (1878 г., 500 т, 8 узлов) на буксире, и 15 мая пароход ушел в Кольский залив как конвоир.

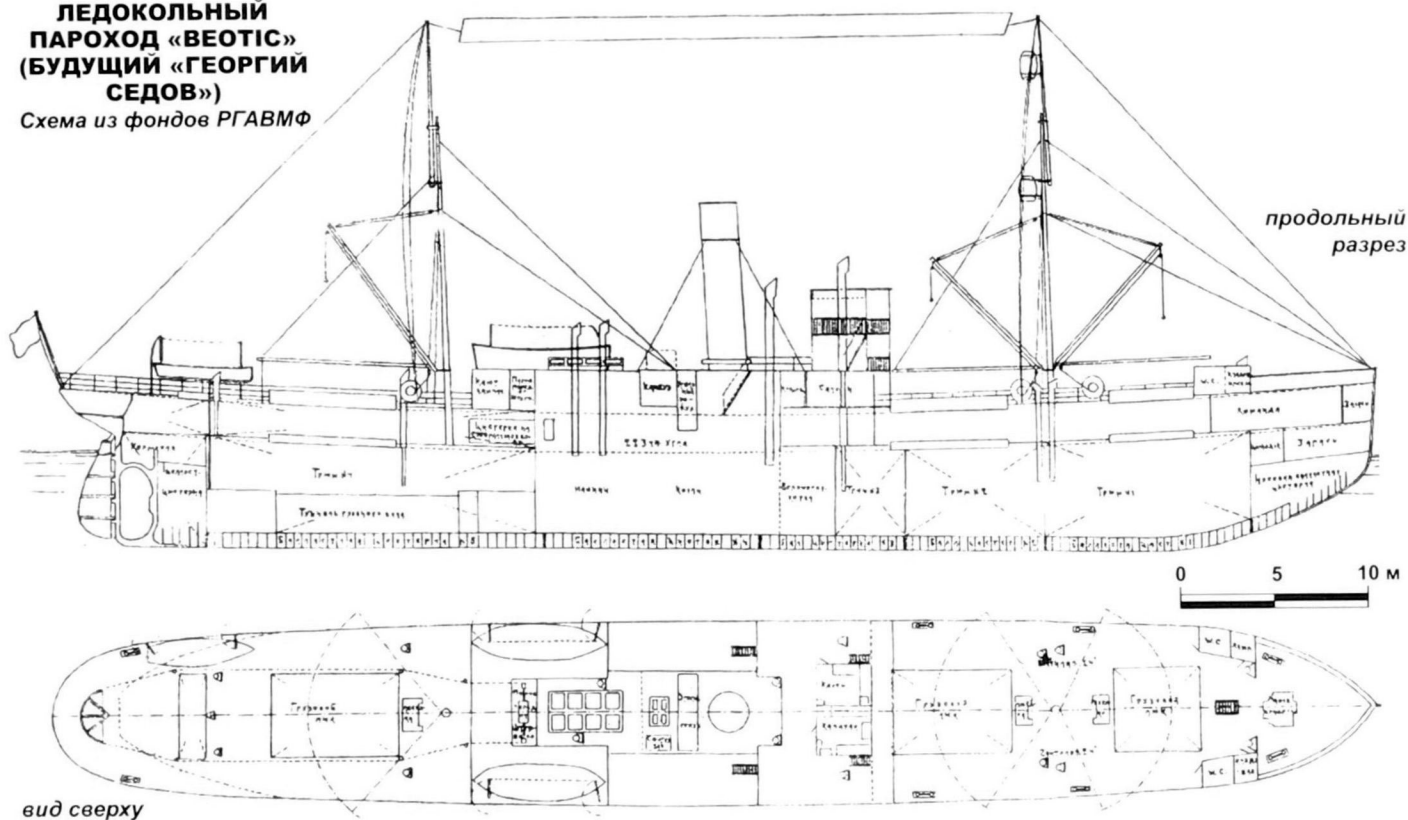
Зимняя навигация завершилась в середине мая, и соответствующие выводы власти сделали – к началу следующей они заказали постройку ряда судов среднего и тяжелого класса и позже приобрели ряд крепких стариков все в той же Канаде. Неплохо работавший зимой «Линтроз» решили превратить в военный корабль для конвоирования транспортов в открытом море. Германские подводные лодки начали действовать в Арктике и стали перехватывать у норвежского по-

**«Grise» (будущий «Соловей Будимирович»)  
под канадским флагом**



**ЛЕДОКОЛЬНЫЙ  
ПАРОХОД «ВЕОТИС»  
(БУДУЩИЙ «ГЕОРГИЙ  
СЕДОВ»)**

Схема из фондов РГАВМФ



бережья союзные транспорты и топить их артиллерийским огнем. На чисто грузовых пароходах собственные пушки пока оставались редкостью – требовался конвоир с солидной дальностью хода. Многочисленные английские крейсера оказались разбросаны по всему миру и их не хватало – приказом Главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря, в июне 1915 г. вернувшийся «Линтроз» передали Охране Водного района Белого моря и стали готовить к вооружению вспомогательным крейсером. Данных, что приказ выполнили, нет – из-за «орудийного голода» не так просто оказалось найти на месте подходящие пушки, а 9 ноября 1915 г. корабль сдали Министерству Торговли и Промышленности, причем еще 24 октября он сменил имя на «Садко» и получил приписку к Архангельску с № 1275. Пароход хотели даже передать Доброфлоту и думали готовить к рейсу на Дальний Восток, но начало новой зимней навигации заставило оставить его на Севере и уход во Владивосток отменили, вскоре включив пароход в создаваемое временное ледокольное бюро для проводки судов.

К тому времени в водах Белого моря стали появляться корабли, купленные летом и осенью 1915 г. Первым из них стал «Bruce» – в июне 1915 г. по поручению МТИП его приобрели за 458 645 рублей и почти сразу отправили на Север. В Архангельск пароход перегонная команда завела 14 августа, и после сдачи русским, уже в начале сентября его включили в ледокольное бюро при Управлении Архангельского торгового порта, начав

готовить к новой навигации. Работы затянулись, пароход полностью подготовили к выходу в море к 9 ноября, сменив его имя на «Брюс». Практически как всегда при освоении новой техники не обошлось без аварий: в 06:30 28 ноября, отойдя от пристани Портовой конторы Соломбалы на работу во льду и проходя мимо, ледокол «Мильнер» ударил правым бортом в корму парохода и сломал ахтерштевень на высоту 1,5 фута (45 см) от привального бруса, испортив два листа фальшборта и планширь – сам не пострадал.

Следующим купленным оказался новейший и единственный русский пароход этого класса, строившийся для чисто английского владельца. В декабре 1914 г. на «Napier & Miller Old Kilpatrick Ltd.» для местной фирмы «Murray & Crawford» заложили крупный однопалубный «Iceland» со строительным № 198 водоизмещением в 7500 т и грузоподъемностью 3500 т. Размещения 103,54 – 15,44 – 5,47 / 7,5 м. Одна вертикальная машина тройного расширения в 3400 л.с. развивала скорость 13,8 узлов, при вместимости угольных ям 540 т. Корабль строили чисто грузовым и на пассажиров он не рассчитывался, но имел в передней части корпуса усиленный ледовый пояс для работы в легком или битом льду. Незадолго до спуска, в августе 1915 г. его перекупило русское МТИП для работы на Севере. Причем в успехе переговоров не сомневались, а русского командира назначили после осмотра строящегося корпуса на стапеле еще 1 июля. Срочно введя в строй, в октябре 1915 г. пароход отправили в Россию. 4 ноября покинув берега Англии,

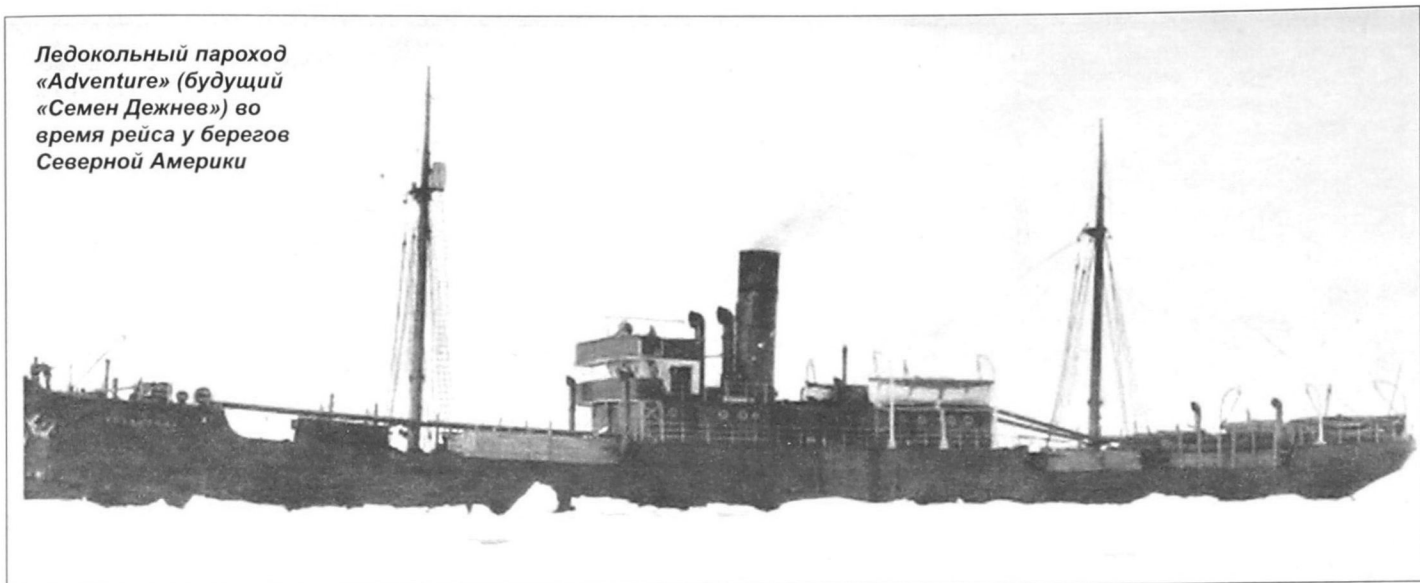
уже 14-го он прибыл в Архангельск и как ледокол (!!!) «Айсланд» сдавался ледокольному бюро при Управлении местного торгового порта.

В сентябре в Канаде купили целую группу подобных кораблей, и после срочного переоборудования, в конце года один за другим они стали заходить в Архангельск, также сдаваясь ледокольному бюро и сразу отправляясь на проводку транспортов с ценными военными грузами от союзников. Первым прибыл купленный за 404 340 рублей «Beotic». Утром 12 декабря он стал на реке Кузнечиха в черте города напротив дома Управляющего заводом Экономия, начав ремонт полученных в пути повреждений. Уже в 15:00 пароход был официально принят властями Архторгпорта и сдан русскому командиру. В 09:00 13 декабря на нем подняли русский флаг, но новый ледокол Управления Архангельского торгового порта еще десять дней стоял в ремонте и перестройке, готовясь к работе в непростых условиях русского Севера. С 25 декабря он начал брать железнодорожный груз для рейса на Мурман, уже с русским именем «Беотик».

30 декабря в порт зашли целых три гостя из-за океана: «Adventure» (его стоимость покупки автору выяснить пока не удалось), «Bellaventure» (обошелся русской казне в 358 600 рублей) и «Bonaventure» (его цена 375 000 рублей). Все корабли еще 11 октября 1915 г. приказом товарища (заместителя) МТИП получили штат команды в 59 человек и после ремонта начали работу в ледокольном бюро, с теми же наимено-



**Ледокольный пароход  
«Adventure» (будущий  
«Семен Дежнев») во  
время рейса у берегов  
Северной Америки**



ваниями, сменив лишь написание на русские буквы. Компанию им составил приобретенный в начале ноября 1915 г. старый канадский прибрежный правительственный ледокол «Minto» (1899 г., 2600 / 3000 т, 16 узлов), зашедший с моря в Архангельск 4 декабря, и после небольшого ремонта начавший работу 29 декабря (вскоре он сменил канадское имя на «Иван Сусанин»).

Следующие покупки в Канаде совершали позднее. Ледокольные силы укрепили прибывшие с Дальнего Востока транспорты «Вайгач» и «Таймыр», но они изначально входили в состав военного флота. 19 декабря из Англии зашел в Иоканьгу ранее строившийся МТиП для Владивостокского порта, только вошедший в строй и срочно переданный на Север ледокол «Илья Муромец» (2800 / 3100 т, 15 узлов) – он завел купленные пароходы в Архангельск 30 декабря. Таким образом, к новой ледовой навигации в регионе Россия оказалась подготовленной гораздо

лучше, тем более что после поражений летом-осенью 1915 г. в Карпатах, Литве и Польше поток военных и гражданских заказов за рубежом резко вырос и соответственно росло число пароходов, перевозивших готовые изделия в Россию.

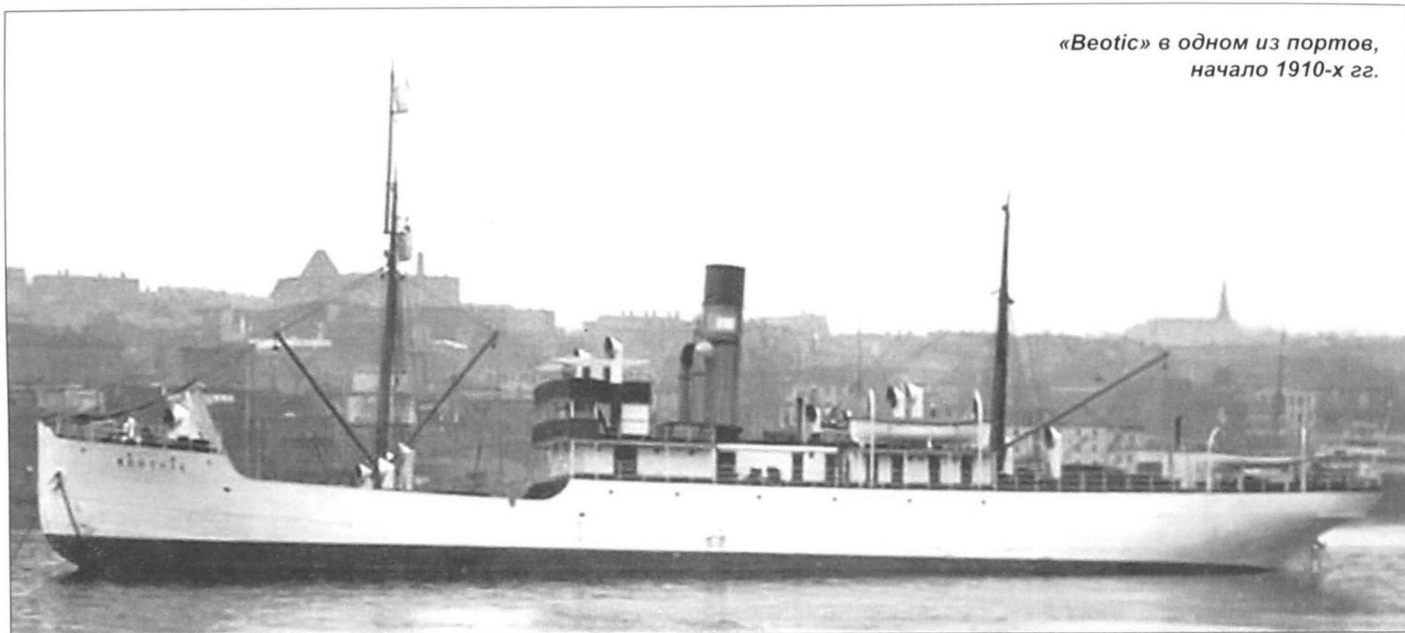
Интересно то, что англичане предложили для покупки еще два подобных судна и у одного даже были русские (точнее, финские) корни. В 1902 г. по заказу «Angfartygs AB» «Nord» из Гельсингфорса (напомню, что в то время Великое княжество Финляндское входило в составе Российской Империи) на английском заводе «Sir Raylton, Dixon & Co. Ltd.» заложили корпус со строительным номером 494 для будущего грузопассажирского ледокольного парохода «Nord II». Машину и котлы ему строил в том же Милдсбро другой завод – «Richardsons, Westgarth & Co. Ltd.». Характеристики его практически идентичны канадцам – водоизмещение 3500 т, грузоподъемность 1432 т, размерения 73,11 / 76 – 10,64 – 5,62 м. Чуть более сла-

бая вертикальная машина тройного расширения в 1700 л.с. развивала скорость 12,5 узлов. Корабль с экипажем 36 человек мог брать 24 пассажира 1-го класса, 28 – 2-го и 137 – 3-го. Спустив пароход 1 декабря 1902 г. и сдав хозяину 23 января 1903 г. вместе с однотипными «Nord» (№ 1 и 3), его готовили на круглогодичную линию Або – Гангэ – английские Ньюкасл и Гримсби. Уже 28 января пароход убыл в первый рейс по маршруту датский остров Борнхольм – финск. Сандхамн – Або – Гангэ – Ньюкасл – Гримсби. Придя назад, в очередном рейсе, 2 мая 1903 г. проходя из Гельсингфорса, юго-западнее острова Ликгрудн близ Сандвикена из-за ошибки лоцмана пароход коснулся мели. При этом повреждений не получил и отправился дальше. После полутора лет работы на линии и банкротства владельца, 26 октября 1904 г. все три корабля передали крупнейшему Финскому пароходному обществу («Finska Angfartygs Aktiebolaget»). Впрочем, ко двору они не пришли – из-за слабой машины в ледовых условиях зимой работать не могли, и сославшись на нарушение контракта (корпуса также оказались более слабыми, чем изначально заказывались), финны вернули всю троицу заводу-строителю и получили компенсацию убытков. На верфи думали недолго и уже 8 марта 1905 г. продали «двойку» английской «Great Central Railway» из Гримсби как простой грузовой «Wrexham». Его собратья тоже быстро получили новых владельцев – один ушел в Японию, а второй в Америку, но более к работам в России они не привлекались.

После тяжелой навигации 1914 – 1915 гг., пытаясь помочь союзнику, англичане предложили к покупке его и более крупного канадца «Nascopie» фирмы «Nascopie S.S. Co. Ltd.» (Job Bros), из Сент-Джонса, в 1911 г. заказанного на английской верфи «Swan, Hunter & W. Richardson», Ньюкасл, со строительным № 870 и также работавшего у Ньюфаундленда. Его спустили 7 декабря

**«Adventure»  
в канадских  
льдах. Хорошо  
видна форма  
носовой части**





*«Beotic» в одном из портов,  
начало 1910-х гг.*

1911 г. и в январе 1912 г. сдал владельцу, отправили через Атлантику. Технические характеристики следующие: водоизмещение 4800 т, грузоподъемность 2521 т, размерения 87,02 – 13,35 – 6,15 м. Одна вертикальная машина тройного расширения в 1256 л.с., скорость 12 узлов. Экипаж 42 человека. До начала Первой мировой пароход работал как «риски» – зимой у канадских берегов, а летом доставляя бананы и другие фрукты с Карибских островов в Нью-Йорк. Оба парохода еще в начале октября 1915 г. пришли с грузами из Англии в Архангельск. Им, как и прочим экс-канадцам, 11 ноября подписали новые штаты в 59 моряков, но вот принимать в состав русского флота пока не стали. Не хватало экипажей, да и сами корабли не совсем устраивали по ледокольным качествам, а в случае покупки требовали немалых затрат. С приобретением его решили повременить, отправив корабли с собственными экипажами в Англию за новыми грузами.

Хотя тяжелых ледоколов в составе северного флота еще не имелось, но к навигации 1915 – 1916 гг. страна подготовилась серьезней прошлой – и не зря, морозы после нового года прочно установились выше 20 градусов. В конце декабря 1915 г. под проводкой «Садко», ледоколов «Илья Муромец» и «Канада» отправились в Кольский залив «Адвенчур», «Беллавенчур» и «Айсланд». «Садко» и «Беллавенчур» израсходовали во льду весь уголь, и 30 декабря «Илья Муромец» вернул их в Архангельск. Срочно приняв топливо и пополнив запас продуктов, корабли ушли в новый рейс. В этот раз повезло больше, и зайдя на Мурман, пароходы 5 января 1916 г. взяли в Александровске-на-Мурмане с французского транспорта каждый по 500 с лишним ящиков винтовок системы «Гра» и ушли в Белое море к острову Му-

дьюг. 9 января оба сгрузили груз на лед вблизи острова, откуда на санях везли в Архангельск. Затем состоялся новый рейс за винтовками в Александровск. Вышедший в море также 5 января 1916 г. «Адвенчур» нагрузили тяжелее – он взял около 50 000 винтовок той же системы в 2053 ящиках, также направляясь к Мудьюгу. 10 января он сдал груз на лед (в Архангельск снова везли на санях) и отправился в новый рейс с винтовками из Кольского залива к Мудьюгу.

Новым ледоколам пришлось работать парами и даже это спасало не всегда. Так, с 13 января 1916 г. «Садко» почти 10 дней выводил из Архангельска на чистую воду в Белое море «Беотик», шедший с грузом в Александровск-на-Мурмане. На последнем этапе к ним присоединился ледокол «Илья Муромец».

5 февраля «Беотик» вошел в Кольский залив и начал разгрузку у причала. Сдав груз и взяв новый, 15 февраля отправился назад в Архангельск. В порту он перешел в подчинение ледокольному бюро. Почти в те же дни, у Сороки, во льду застряли «Таймыр» и «Айсланд», и с середины января их к Архангельску вел ледокол «Канада». Навигацию провели с большими усилиями, а страна получила сотни тысяч новых тонн грузов для продолжавшейся Великой войны. Причем часто не могли помочь и ледоколы – так в начале марта, с их помощью, шедший из Англии пароход Доброфлота «Воронеж» добрался только до Мудьюга, сгрузив там большую партию винтовок, патронов, гранат – их на лошадях вывезли в Архангельск, а оттуда по железной дороге на фронт.



*«Beotic» во время докования в  
доке Сент-Джеймс, 1912 г.*



**«Bonaventure» (будущий  
«Владимир Русанов»)  
под канадским флагом**



В начале марта 1916 г. «Nascopie» и «Wrexham» снова зашли в Архангельск и 18-го числа приказом № 61 теперь уже по Морведу, их как ледоколы поставили на довольствие Службы ледоколов. Обеспечение взяла на себя русская сторона, но экипаж оставался английский и русского флага оба не подняли, хотя считались переданными Британским Адмиралтейством Русскому Правительству для плавания в Белом море.

В ходе работ в чрезмерно загруженном порту не обошлось без аварий – 9 мая 1916 г. «Бонавенчур» столкнулся с английским пароходом «Dougo» компании «T. Wilson» – тот находился на якоре у пристани лесопильного завода братьев Вальневых в Маймаксе и повредил ему гакаборт, при этом пробив свой борт и повредив румпельную рубку. Авария оказалась небольшой, даже не пришлось становиться в док, и «Бонавенчур» почти сразу ушел в море, 9 июля вернувшись в Архангельск. Затем он совершил ряд рейсов на снабжение новых радиостанций Службы связи Белого моря.

25 мая «Айсланд», вместе с тральщиком Т 1 и грузовым пароходом братьев

Зееберг из Риги «Граф Шувалов», подошел к мысу Городецкий для спасения севшего на камни американского парохода «Carolina». Снять его не удалось, но зато спасли большую часть груза. В июне «Айсланд» вывез малую подводную лодку № 1 из Архангельска в Александровск, не разбирая ее на части: пригодилась его приличная вместимость.

Специфику ввозимого груза хорошо показывает грузовая роль парохода Доброфлота «Красноярск», в начале января 1917 г. привезшего из французского Бреста одним рейсом 100 000 касок, 3177 биноклей, 20 000 фугасных снарядов 155-мм и 4 155-мм орудия, попутно везя купленные в Италии 16 106,2-мм орудий и 500 000 патронов. Доставляли многое – орудия и снаряды, винтовки и патроны, автомобили и бронеавтомобили, катера-истребители, аэропланы и прожекторы. В Европу и Америку отправляли традиционные продукты русского экспорта: лес, пеньку, смолу, пшеницу, шкуры. Летом 1916 г. во Францию из Архангельска на русских и союзных пароходах увезли русский Экспедиционный корпус – союзникам требовались свежие

людские силы и царское правительство не смогло отказать.

К тому времени у ледокольных пароходов произошла первая потеря. 20 июня 1916 г. у острова Богомолиха в Кандалакшском заливе Белого моря, в четырех милях от Кандалакши, «Садко» сел на необозначенную подводную скалу и за 15 минут утонул на глубине 22 м. Корабль шел в Кандалакшу с начальством на борту (присутствовал даже архангельский губернатор), и капитан решил «срезать» привычный путь. К счастью, обошлось без жертв – полученная пробоина с левого борта шла у скулового киля ниже ватерлинии в треть длины корпуса, с носа до кочегарки, имея ширину 0,3 м. Заделать такую дыру с помощью пластыря не представлялось возможным, а буксиры рядом отсутствовали. Корабль утонул неглубоко и уже 28 июля осматривался водолазами, установившими, что лежит на ровном киле с креном на правый борт, уйдя в ил на 4 фута (1,22 м). Сразу разработали проект подъема, но вначале короткое северное лето и отсутствие подготовленных спасателей, а через год произошедшая революция и свержение монархии отложили проект в долгий ящик. «Садко» все-таки подняли, и он немало послужил людям, но это происходило в другое время и уже в другой стране.

29 июля 1916 г. отношение МТиП № 8699 наконец-то сменило непривычные для отечественного флота названия на русские, да еще и в честь известных в местных краях мореплавателей (кроме одного – «Брюс» назвали «Соловей Будимирович»): «Адвенчур» стал называться «Семен Дежнев», «Беотик» – «Георгий Седов», «Беллавенчур» – «Александр Сибиряков», «Бонавенчур» – «Владимир Русанов», «Айсланд» – «Семен Челюскин», и 6 августа об этом решении приказом № 98 объявил Главноначальствующий г. Архангельска и района Белого моря. Таким образом окончательно решили от покупки «Nascopie» и «Wrexham» отказаться, хотя с грузами на Север они ходили в ближайшие годы еще не раз.

### **УСТРОЙСТВО ЛЕДОКОЛЬНЫХ ПАРОХОДОВ**

Несмотря на ряд существенных различий в количестве палуб, размещении внутренних помещений, размерах и грузоподъемности, все вышеуказанные пароходы (кроме более крупного будущего «Семен Челюскин») выполнялись по схожему проекту: все были стальными грузовыми (или грузопассажирскими) одновинтовыми двухмачтовыми пароходами с возвышенными полубаком, полуютом и средней частью, двойным дном и продольным набором корпуса, при необходимости могли использовать косые паруса.

Наибольшим долгожителем в составе вначале русского, а позднее советского флота оказался «Беотик», получивший

**«Bellaventure» (будущий  
«Александр Сибиряков»)  
во льдах у берегов  
Северной Америки**



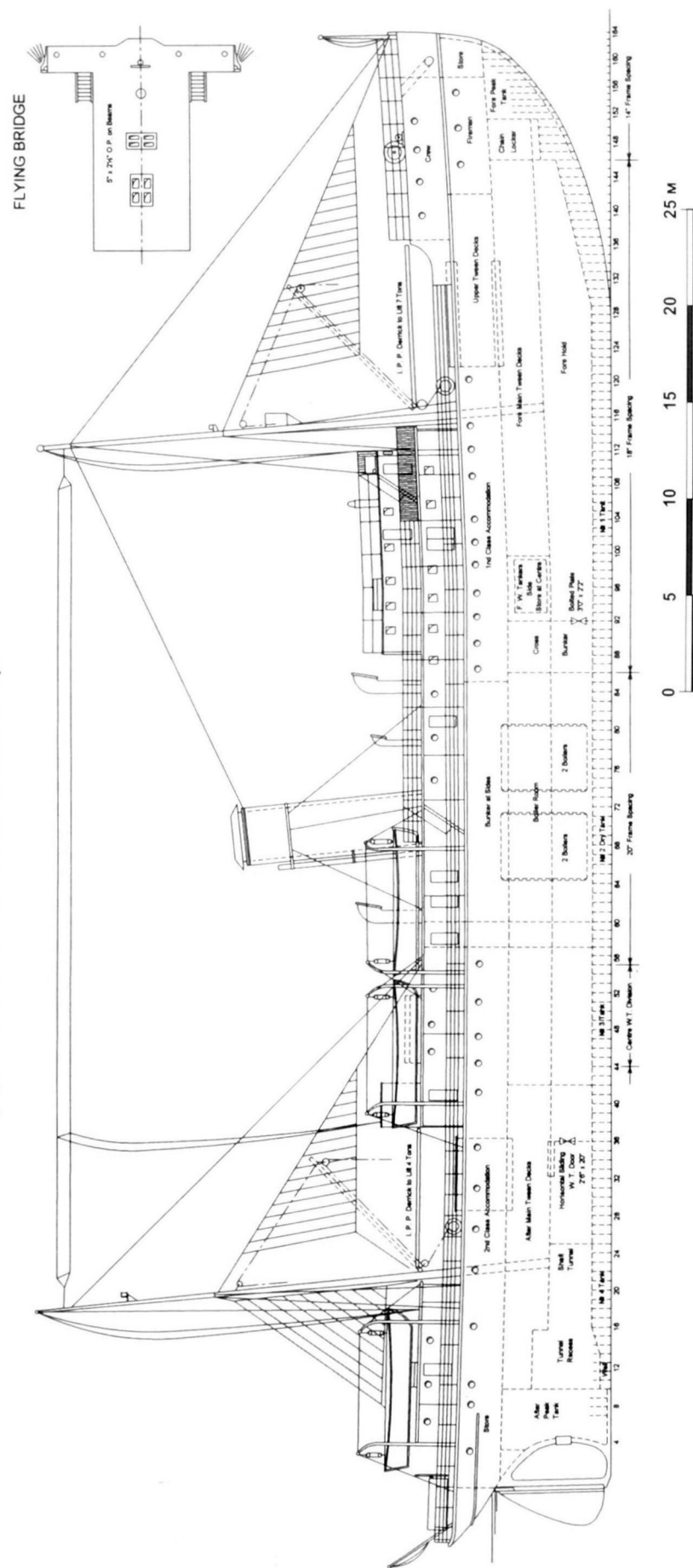
новое наименование «Георгий Седов». Без малого 50 лет – с 1915 по 1964 г. – он находился в строю вначале под трехцветным, а затем под красным флагами. Стоит остановиться поподробней именно на этом пароходе. Как указывалось выше, он был двухпалубным и однотипным с «Беллавенчур» («Александр Сибиряков»): водоизмещением пустым 3056 т, с запасами угля и воды 3217 т и максимальным – 3500 т. Дедвейт 1550 т. Грузоподъемность 1384 т – к 1918 г. выросла до 1730 т, а чистая вместимость 1150 – к 1918 г. уменьшилась до 754 нрт. Длина между перпендикулярами 73,32 и максимальная 76,85 м. Ширина без обшивки 10,82 (с обшивкой 10,91 м). Высота борта от киля 8,05 (надводного 5,84 м). Осадка без груза 4,27 м, в полном грузу 5,83 м (в футовой системе это соответствовало: 241 / 252,8 – 35,6 – 24,5 – 14 / 19,2 футов). Глубина интрьума 5,14 м.

Одна вертикальная машина тройного расширения мощностью 625 нарицательных или 2360 л.с. с тремя кривошипами развивала 70 оборотов в рабочем режиме и 98 – 102 на максимуме, имея диаметры цилиндров 589, 914 и 1498 мм, с ходом поршня 990 мм. Полная скорость составляла 13, при экономическом ходе 10 узлов. Стандартный запас угля 225 т и 648 т полный – на 28 суток хода. Запас балластной воды 470 т. Запас питьевой воды 10-11 т. Два главных цилиндрических паровых котла оборотного типа с двумя топками Дейтона каждый, общей площадью нагрева 373 кв.м, при давлении пара 180 фунтов на кв.см. Один вспомогательный котел такого же типа с тем же давлением и площадью нагрева 105,25 кв.м. Все они работали при искусственной тяге. Суточный расход топлива в рабочем режиме составлял 16 т, на максимуме 24 т, на стоянке – 3,7 т. Динамо-генератор мощностью 15 кВт, бывший в котельном отделении, вырабатывал ток для освещения, сигнальных огней и вентилятора (позднее добавилось радио). Напряжение в сети имело мощность 110 В. Системы орошения и пожаротушения не предусматривалось. Пожар в случае возникновения требовалось тушить двумя пожарными рукавами с брандспойтами.

Корпус разделяли пять непроницаемых переборок. Объемы грузовых трюмов и их расположение: I-й носовой в 14 700 куб. футов с двумя люками, в рейсе закрывшихся тентами, между которыми – мачта с двумя грузовыми стрелами, по бокам – восемь дефлекторов; II-й кормовой в 30 600 куб. футов с одним люком. Надстройка в центральной части корпуса имела полный объем 14 700 куб. футов. Ее металлический каркас обшивался красным деревом. Под полубаком располагались шесть четырехместных кают для 24 человек команды, умывальники, клозет, фонарная. На второй палубе находились: каюта капитана, салон, лазаретная, ванная, каюты 1-го штурмана, 2-го штурмана,

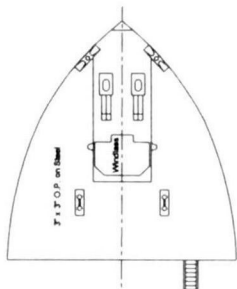
## ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «LINTROSE» (БУДУЩИЙ «САДКО»)

Графика А.А. Смолина на основе подлинных чертежей

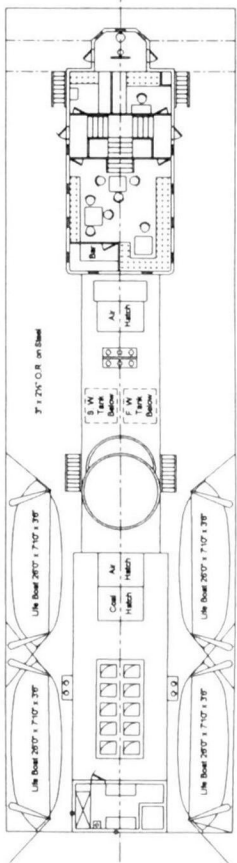




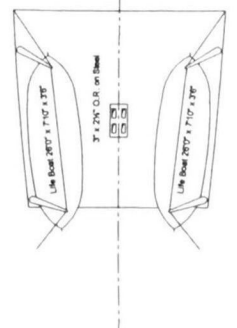
FORECASTLE DECK



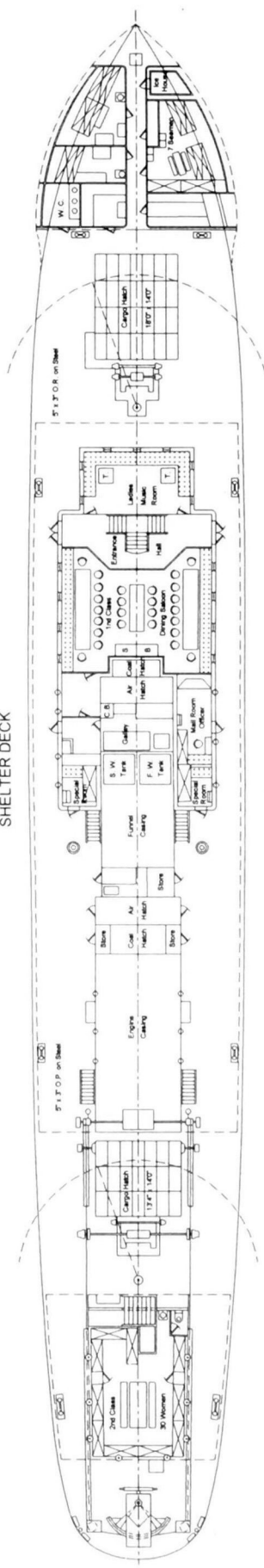
PROMENADE DECK



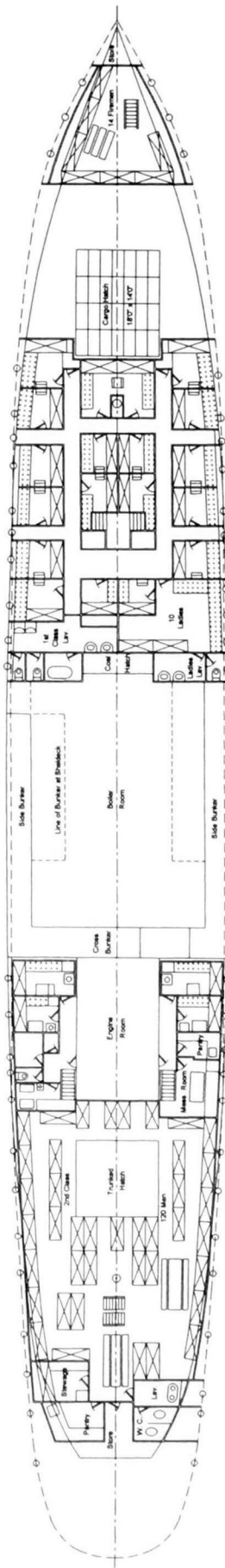
BOAT DECK



SHELTER DECK



UPPER DECK



буфетная, поварская, столовая и две двухместных каюты механиков. Освещение внутри корпуса и в каютах – электрическое. Отопление: в средней части паровое, в салоне и каютах команды каминное; вентиляция естественная. На центральной надстройке, после капитанского мостика с одной дымовой трубой за ним, имелись еще два дефлектора, обычно красившихся в черный цвет, и четыре, окрашенных в белый. Между этой надстройкой и ютом в палубе располагался грузовой люк, за которым стояла вторая мачта с одной грузовой стрелой – все три способны поднимать одновременно до 3 т груза. Брашпиль – паровой, зато штурвал по старинке, ручной, без всякого усиления, и для работы с ним во льду нередко приходилось использовать двух рулевых. Радио при постройке и в начале службы в русском флоте отсутствовало – им обзавелись к концу Первой мировой войны, установив приемо-передатчик системы «Маркони» мощностью в 1,5 кВт.

Спасательные средства включали две 12-весельные деревянные шлюпки, располагавшиеся на шлюпбалках на палубе надстройки. На палубе юта подвешивали также на шлюпбалках два шестивесельных стальных вельбота. Кроме того, в охотничьих рейсах принимались от шести до восьми шлюпок тюленебоев. В комплект снабжения входили два якоря адмиралтейского типа с выдвигным штоком.

Штат экипажа в канадский период включал 35 – 37 человек. В России по первому военному расписанию от 11 октября 1915 г. он вырос до 59 и по приходу на новую родину в кормовой части второй палубы, объединив каюты пассажиров 1-го класса, оборудовали командный кубрик на 20 матросов. Правда, на практике часто бывал некомплект и экипажи редко превышали 50 человек, а в ходе демобилизации в начале 1918 г. его и вовсе сократили до 9 офицеров, 3 кондукторов и 12 матросов (всего 24 человека). В 1919 г., в период «белого» флота штат экипажа обоих «братьев» пополнился до 9 офицеров, 6 кондукторов и унтеров и 22 матросов (всего 37 человек). В ходе советских походов 1920 – 1940-х гг. на борту находилось от 45 до 60 моряков. В кормовых двухместных каютах на кораблях могли разместить четыре пассажира 1-го класса, кроме того, на палубу пароход мог принимать бригады охотников или простых пассажиров в количестве до 80 человек.

Надводная часть корпуса в мирное время в Канаде красилась в черный цвет с белой ватерлинией зимой и в белый цвет летом (надстройки и фальшборт становились белыми), зато подводную часть делали красной. В военный период в России корпус красили в серый маскировочный цвет, зато в мирное время в Советском Союзе корпус делали черным, причем вне зависимости от времени года. В носу по правому и левому бортам



*«Александр Сибиряков» в одном из портов. Обратите внимание на надпись на двух языках в носовой части*

и в корме красовалась надпись с именем парохода. С конца 1920-х гг. в корме также стали добавлять порт приписки – ранее это не практиковалось.

Усиление активности германских подводных лодок не осталось незамеченным – ледоколы и ледокольные пароходы стали получать вооружение. С осени 1916 г. в корме на большинстве из них появилась 76-мм 30-калиберная пушка с боезапасом 80 – 100 снарядов и за счет артиллеристов экипажи выросли до 62 – 64 человек. О вооружении оставшихся к тому времени в строю пароходов в ходе Великой Отечественной войны будет рассказано во второй части этой монографии.

### ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ

Усиление ледовых сил на Севере позволило разгрузить не приспособленные для работы чисто в этой роли экс-канадские пароходы. Их сдали для транспортных и срочных работ в подчинение Архангельского порта, постепенно (по мере получения орудий) вооружив к концу осени 1916 г. одной стандартной трехдюймовкой (76-мм) в корме. К примеру, «Владимир Русанов» в сентябре – октябре 1916 г. возил снабжение в Карское море на строившиеся радиостанции. 23 декабря с грузами из Англии в Архангельск зашел «Wrexham». Ни один из русских зимой 1916 – 1917 гг. как ледокол не работал, а «Георгий Седов», зайдя 27 декабря 1916 г. в Архангельск, почти всю зиму простоял там и только в середине февраля 1917 г. отправился в море. 1 января туда же на зимовку с моря прибыл «Соловей Будимирович». В конце декабря 1916 г. «Семен Дежнев» и «Владимир Русанов» взяли в Романове-на-Мурмане военный груз с французского парохода «Sent Pier» и 3 января 1917 г. придя в Архангельск, после разгрузки оба остались в порту.

22 ноября 1916 г. из Архангельска в Александровск с грузом около 1000 т (лес, кирпич, сено) ушел «Семен Челюскин», до этого с середины октября работавший в порту в подчинении начальника ОВР Архангельского военного порта. Вечером 23-го он зашел на Иоканьский рейд и к 27-му, сгрузив на берег около 20 т, взял 130 ратников ополчения, к 12:00 29-го придя с ними в Кольский залив. В 13:00 находился в Александровске и почти сразу ушел в Романов-на-Мурмане, добрался к 17:00, став под разгрузку, шедшую до 2 декабря. После нее,

5 декабря в заливе принял с норвежского парохода «Jokul» 400 т взрывчатки «сикрит», с английского «грузовика» – 200 т рыбных консервов, и ушел с этими грузами в Архангельск. Вернувшись оттуда, 16 декабря в Кольском заливе взял с английского транспорта свыше 2000 т грузов (900 бочек мелинита, свыше 5000 ящиков «сикрита», около 1000 ящиков со снарядами, боеприпасы, бертолетову соль, аптекарские товары и свыше 50 грузовых и легковых авто) и отправился затем на восток. 2 января 1917 г. вошел в Архангельск. В порту на тот момент кроме большинства ледоколов и ледокольных пароходов, в работе или на зимовке находилось свыше десяти тральщиков с посыльными судами Флотилии Северного Ледовитого океана, до 20 крупных своих и импортных пароходов, землечерпательный караван (более десяти самоходных судов) и до 50 буксирных и речных судов – множество объектов для потенциальной атаки, тем более что печальный именно для порта и удачный для противников России опыт имелся. Взрыв тут в ходе диверсии днем 26 октября 1916 г. грузового парохода Северного общества «Барон Дризен» привел к немалым людским и экономическим потерям.

Около 16:00 12 января 1917 г. «Семен Челюскин» стал к причалу Экономии под разгрузку. Сюда почти сразу прибыл глава разгрузочно-погрузочных работ Э. Мелленберг (немец по национальности) – позднее его обвинили в диверсии, но доказать не смогли. Рядом стояли русские грузовые пароходы «Кильдин» (Товарищество Архангельско-Мурманского



*«Малыгин» в доке завода «Красная кузница», Архангельск. Хорошо видна форма форштевня*



*«Семен Дежнев» в арктических льдах, 1917 – 1918 гг. Этот пароход пропал без вести в Арктике со всем экипажем и тайна его гибели не раскрыта до сих пор*



срочного пароходства), недавно купленные в Англии «доброфлотцы» «Красноярск», «Каменец-Подольск», английские грузовые «Baigorea» и «Bon-Nevis». Разгрузка шла небыстро – грузчиков не хватало. В 9 часов утра 13 января, при откатке бочек с мелинитом на борту, одна из них внезапно дала сильное пламя, попавшее на другие, стоящие рядом, и почти сразу пароход взлетел на воздух.

Все находившиеся на борту погибли, но это оказалось только началом – английский «Baigorea» загорелся, раскололся на две части и утонул. На «Красноярске» и «Каменце-Подольске» взрыв сильно повредил надстройки. Взрывная волна повредила четыре стоявших на железнодорожных платформах и готовых к отправке в Севастополь завезенных из США катера-истребителя.

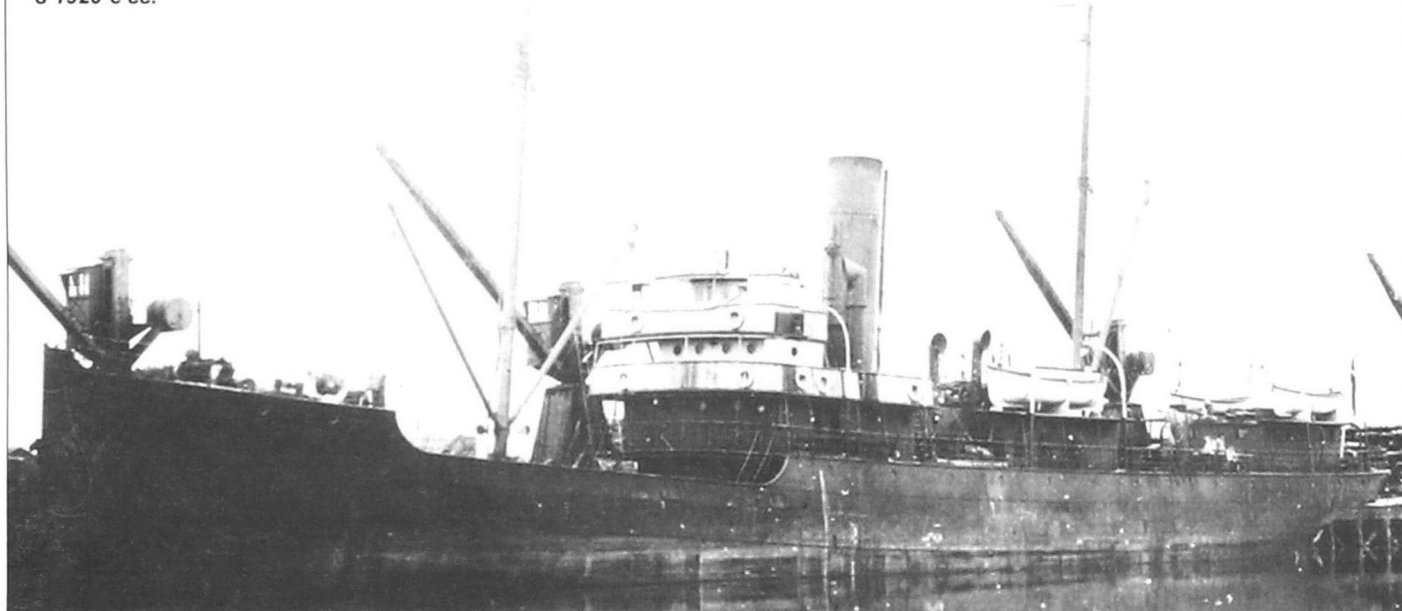
Пожары в порту длились неделю, общее число убитых и раненых превысило 500 человек. Экономический ущерб оказался огромен – единственное, что спасло сам город, то, что Экономика – его портовый район и находился на большом расстоянии от жилых кварталов. Возникли пожары там (а город в то время состоял преимущественно из деревянной застройки) – число жертв оказалось бы гораздо больше. «Семен Челюскин» затонул с остатками груза и вскоре после разбора завалов в порту возникла идея поднять то, что от него осталось. 16-17 февраля на дно спускались водолазы, и после их заключения от идеи решили отказаться. Самый крупный ледокольный пароход Севера представлял из себя грудку расплавленного и мало пригодного к чему-либо железа. Остальные ледокольные пароходы не пострадали, а 16-го января в порт прибыл «Владимир Русанов». Еще через полмесяца сюда очередным рейсом из Англии зашел «Nascopie».

Вторая военная потеря оказалась гораздо более ощутимой и болезненной, чем первая, но жизнь не стояла на месте и шла своим чередом. Пополнение ледоколами и ледокольными судами продолжалось, и 6 января 1917 г. в Иоканьгу прибыл один из наиболее мощных ледоколов Севера периода той войны – «Микула Селянинович» (5250 т, 15 узлов). Он, заказанный как «J.D. Hazen», для замены купленного в начале войны «Earl Grey», являлся первенцем чисто канадского крупного ледоколостроения: его заложили



*Корма «Малыгина». Снимок сделан во время Карской экспедиции*

**«Александр Сибиряков» у причала  
в одном из портов во время плаваний  
в 1920-е гг.**



на местном филиале «Canadian Vickers Ltd.», Монреаль, со строительным № 1. Еще в процессе постройки, 25 мая 1916 г. за 3,4 миллиона рублей его перекупила Россия для ВМФ на севере, и в июле его зачислили в списки с новым именем. Пройдя в конце сентября – середине октября 1916 г. испытания, 20 ноября он был принят русскими и 19 декабря после приемки всех запасов ушел через Атлантику. Состоялся прямой переход без захода в Англию, и, придя в Россию, корабль сразу включился в работу. Он, кстати, едва не попал под взрыв, только 11 января впервые придя с моря в порт. В конце марта 1917 г. вернулся «Георгий Седов», и 4 апреля его передали из Управления Морским транспортом Беломорского и Мурманского районов в Архторгпорт. Вскоре началась навигация у остальных зимовавших пароходов. В середине апреля на борьбу с подтаявшим льдом ушел «Семен Дежнев».

Чуть раньше, 10 апреля новый ледокол «Князь Пожарский» повел в море пароходы «Wrexham» и «Владимир Русанов». Первый спокойно ушел в Англию, зато последнему в навигацию 1917 г. было суждено стать самым невезучим. Еще на выходе – 14 апреля, на Маймаксе его затерло льдом и нанесло на затонувший ранее небольшой грузовой пароход «Дан» И. Буркова (1873 г., 450 т, 9 узлов). При этом левый борт утопленника зацепили кормой. 15-го, тут же, при работе во льду, потекли дымогарные трубы котлов. Комиссия, созданная приказом главначи 19-го апреля за дело взялась серьезно. 20-го спущенный водолаз при осмотре кормовой подводной части выявил, что руль погнут вправо – результат удара о «Дан». 22-го подписали акт, в соответствии с которым требовался месяц

со дня подъема в док для исправления руля и ремонта котлов. Течь в котлах образовалась из-за ветхости трубопроводов, которые нуждались в замене из-за сильного износа. Проработав еще три недели, 15 мая корабль наконец стал в ремонт. Его окончили лишь 18 августа – вот перечень сделанных работ: исправили железную палубу; столовую 2 класса оборудовали в каюту четырех младших машинистов; отремонтировали подшипники гребного вала и цилиндр низкого давления; сменили отдельные дымогарные трубы; заделали кормовые грузовые порты, выходящие в жилое помещение; на твиндеке поставили кладовую провизии.

С середины апреля 1917 г. ледовые работы в Экономии вел возвращенный 1 апреля приказом Ком. ФСЛО № 307 в подчинение МТиП Архторгпорта и ставший на ледовую проводку в Экономии «Соловей Будимирович». 5 мая его увел в море ледокол «Князь Пожарский». Успевший разгрузиться в Архангельске и снова шедший туда с военными грузами из Англии «Nascopie» 1 июня у кромки льда, в точке 70°50' с.ш. / 36°50' в.д., что называется попал под раздачу, вступив в перестрелку с германской подводной лодкой U 28. Установленная осенью 1916 г. пушка и опыт артиллеристов спасли – выйти на дистанцию прицельного залпа немцы не смогли, а пароход ушел в лед и продолжил рейс. Ледовые качества спасли его от гибели и, сдав груз русским, в конце июня 1917 г. он ушел в Англию за новым.

Летом 1917 г. наконец-то занялись окончательным юридическим оформлением давно работавших под русским флагом бывших канадцев: первым 7 июля получил мерительное свидетельство «Русанов», 26 июля – «Сибиряков», 30 сентября – «Соловей Будимирович»,

9 октября – «Седов», 14 октября – «Семен Дежнев», а уже 17-го все оставшиеся в строю приказом № 231 главначи г. Архангельска и района Белого моря № 249 по временной инструкции ледначу, утвержденной 30 сентября, вошли в Ледокольную флотилию.

«Русанов» 19 августа увез с экспедицией Почтового ведомства в Карское море груз для радиотелеграфных станций Югорский Шар, Вайгаче и Маре Сале, на борту находились 32 рабочих и 17 пассажиров 1-го класса. 30 августа в Карских Воротах он коснулся банки, не нанесенной на карту – возникла течь балластных отсеков № 1 и № 2 и правого льяла № 1. Это еще ничего – возвращаясь назад, 4 сентября корабль, зацепив грунт у Горродецкого маяка, сломал лопасть винта. 5 сентября он зашел в Архангельск, а уже 8 сентября был введен в Наливной док МТиП. Осмотр показал, что требуется ремонт на три месяца времени. Нуждались в замене три листа обшивки, в носу по центру от форпика у 12-ти шпангоутов погнулись флоры и угольники; с правой стороны балластного отсека № 1 у 15-ти шпангоутов погнуты угольники и флоры; сломан средний кильсон на большом расстоянии. Все делать сразу не стали, исправив только самое необходимое, и 24 сентября пароход вышел из дока, а уже 10 октября ушел в Англию на более серьезный ремонт, приняв 80 человек из команды готовившегося к сдаче русским нового ледокола «Святой Александр Невский». Зайдя по пути в Мурманск, 5 ноября он прибыл в Ньюкасл.

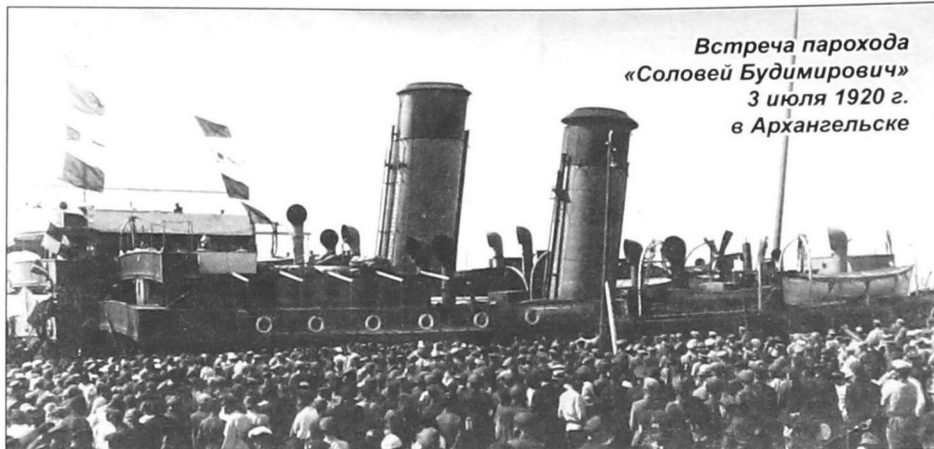
Изменения в Петрограде базировавшиеся на Архангельск и Мурманск экипажи военных и гражданских ледоколов и ледокольных судов восприняли спокойно – никаких эксцессов на Севере не



наблюдалось. 14 марта 1918 г. заключили договор об аренде «Сибирякова» с Койденской артелью зверопромышленников для вывоза ее охотников на бой тюленей в море. 1 апреля все оставшиеся в России корабли этого типа сдали Мортранспорту по демобилизации, при этом оставив в подчинении Службы ледоколов. Брестский мир визуально пока не повлиял на отношение союзников – 26 марта с военным грузами из Ливерпуля снова вышел «Nascopie». Придя 13 апреля в Романов, ставший вскоре после Февральской революции 1917 г. Мурманском, он 20 апреля зашел в Архангельск и, разгрузившись, в начале мая ушел назад.

Отремонтированный в Англии «Русанов» в середине апреля 1918 г. отправился на Север и, зайдя по дороге в норвежский Вардэ, в начале мая уже находился в Архангельске, войдя в подчинение Службы Ледоколов. Незадолго до прихода – 20 апреля «Седов» столкнулся с ледоколом «Князь Пожарский». От удара в правый борт против трюма № 3 в обшивке возникла вмятина 147х150 дюймов и две пробоины 45х56 дюймов и 147х46 дюймов; выгнулась верхняя палуба; в трюме и твиндеке оказалось согнуто три шпангоута, один сломан; железную палубу прорезало на два фута длиной пять футов, согнуло два бимса; оказался продавлен борт, получивший прорыв якорем в 2,5 – 3 фута. Особо на его состояние это не повлияло, и после ледохода, в начале июня 1918 г., «Седов» увез партию оружия красногвардейцам в Кандалакшу. Отношения с союзниками, в первую очередь с англичанами, осложнялись, и требовалось готовиться к неожиданностям.

В местностях, где еще не началась гражданская война, весной 1918 г. вовсю вели национализацию, и ледокольные пароходы не остались в стороне. Первым, 28 мая 1918 г. актом № 10 Комиссии по приемке плавучих средств национализированного имущества в ведение РСФСР, по предписанию Портового комитета № 503



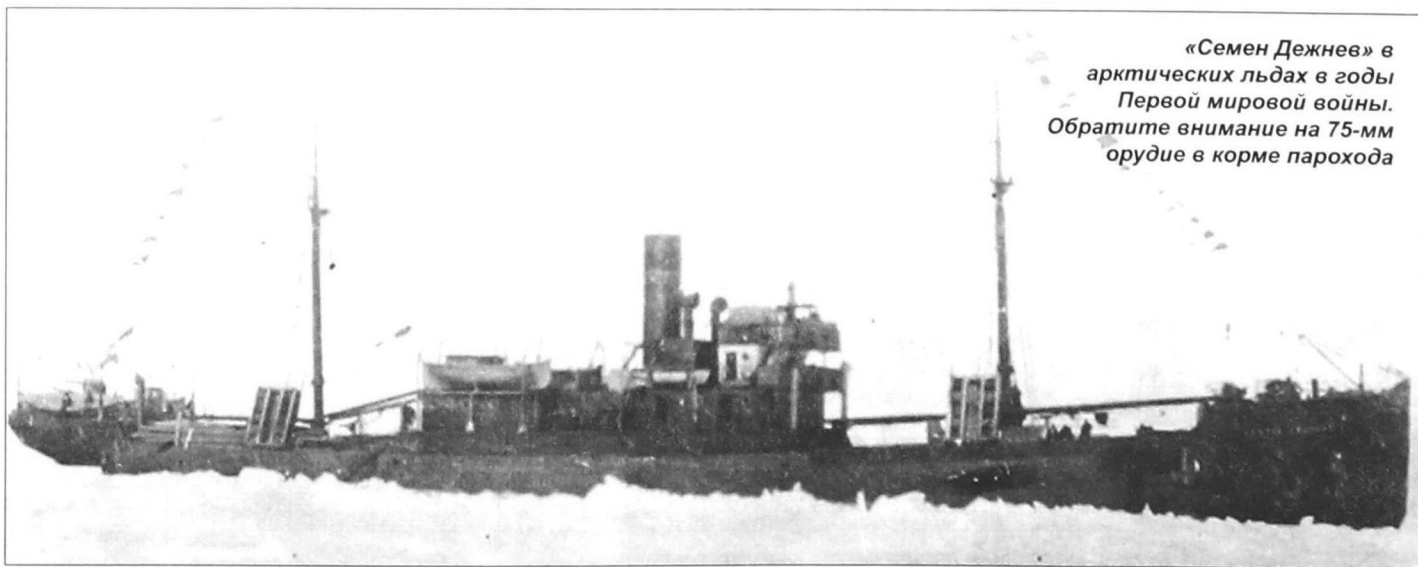
**Встреча парохода  
«Соловей Будимирович»  
3 июля 1920 г.  
в Архангельске**

о сдаче в Беломортран был принят и сдан Управлению мортранспорта «Русанов». Только что проведенный ремонт чувствовался: по описанию из акта корпус, все механизмы и котлы находились в исправности. На следующий день (29-го) актом № 11 принимался в ведение РСФСР «Семен Дежнев». Его состояние оказалось хуже – имелась небольшая течь в ахтерпике, из-за чего пресной воды для питья держать не представлялось возможным. Механизмы оставались исправны, левый котел – негоден из-за трещины и расслоения в средней толке, правый – неисправен, вспомогательный котел – исправен, давление снижено из-за выпучин в огневых коробках и проседания в толках. 10 июня Управлению Морского транспорта передавался «Сибиряков». 21 июня пришла очередь для «Соловья Будимировича», и в тот день, в Соломбале, актом № 26 сдан «Седов». Его состояние далеко отстояло от идеального: по корпусу имелись заделанные пробоины в борту 147х46 футов и 56х45 футов, железная палуба разорвана по ширине на 2 фута и 5 дюймов, разорван один шпангоут. Согнуто три шпангоута и два пиллерса, вмятины в килевых и соседних листах с большой течью. Механизмы и котлы исправны, но трубки нужно сменить новыми

(400 шт.). В тот же день, предписанием порткома № 503 о сдаче Беломортран переходил в ведение РСФСР Комиссией по приемке плавсредств национализированного имущества и «Сибиряков».

Пока русские меняли владельцев и заканчивали демобилизацию, 10 июня «Nascopie» вновь зашел в Архангельск, став на Экономии. Сдав и в этот раз груз, пароход в конце июня вернулся в Англию и больше никогда не появлялся в русских водах. Начатая вскоре интервенция освободила англичан от договоров со старыми русскими властями, и в конце Первой мировой корабль вернулся в канадские воды. Там он спокойно пережил и Вторую мировую, проплавая почти 30 лет с теми же рейсами, как и до войны. Лишь 22 июля 1947 г. у мыса Дорсет он разбился и погиб в аварии.

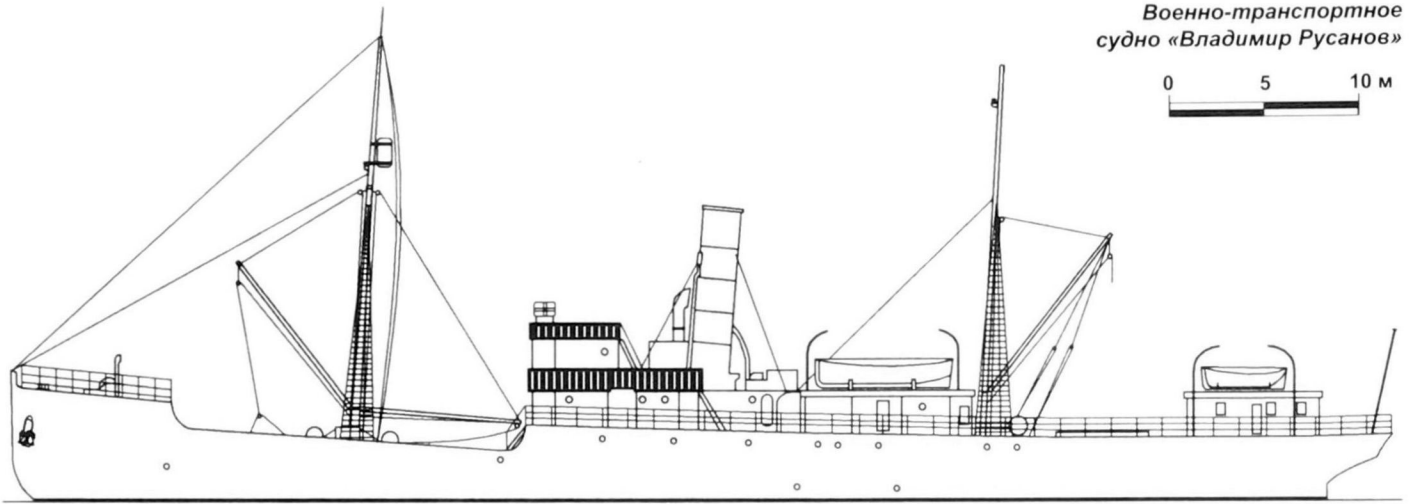
Гораздо больше не повезло его собрату. 19 июня 1918 г. в точке 66°04' с.ш. / 38°02' в.д. «Wrexham» оказался выброшен на берег штормом у Чаванги в устье реки Югина в рейсе в Мурманск с генеральным грузом. Из-за начатой вскоре интервенции и отсутствия достаточных спасательных средств работы по спасению запланировали лишь в конце августа 1918 г., но, когда спасатели в середине сентября наконец-то добрались к месту



**«Семен Дежнев» в  
арктических льдах в годы  
Первой мировой войны.  
Обратите внимание на 75-мм  
орудие в корме парохода**

Военно-транспортное  
судно «Владимир Русанов»

0 5 10 м



аварии, пароход осенними штормами уже разбило полностью. Хорошо, что обошлось без жертв.

Базировавшиеся на Мурманск в основном военные корабли и портовые средства окончательно перешли под контроль союзников 12 июля 1918 г., после провокационного обстрела шлюпок с моряками крейсера «Аскольд». Ледокольные средства базировались на Архангельск, но в руках «красных» они остались ненадолго. Подход с моря союзной эскадры и вспыхнувшее в городе восстание передало в руки новому правительству почти все морские суда этого порта (значительную часть речного флота «красные» увели вверх по Северной Двине). В перевороте 2-го августа активное участие принял лишь «Семен Дежнев», буксировавший вооруженный полевой пушкой и не имевший собственного хода «Князь Пожарский». Остальные пароходы достались победителям без сопротивления. Попытка «красных» путем затопления ледоколов «Святогор», «Микула Селянинович» и минного заградителя «Уссури» преградить путь эскадре интервентов провалилась – город на полтора года стал центром «белого» Северного правительства, а распоряжались в нем в значительной мере интервенты. Первое время их небольшие отряды

старались взять под контроль боевые суда – к октябрю 1918 г. большая часть новых тральщиков подняла английские флаги и ушла на Мурман, а оттуда в Англию. Ледокольные пароходы ренационализировали и подчинили Управлению Морским транспортом Беломорского и Мурманского районов. Так «Седов», 16 августа Приказом Управляющего Отделом Торговли, Промышленности и Продовольствия Верховного Управления Северной Области от 7 августа по акту № 18 передавался Областным Управлением Морским транспортом в следующем виде: 1) Исправны главные машины, механизмы, нужна замена всех дымогарных трубок. 2) По корпусу: повреждений нет. 3) Палубные надстройки, каюты пассажиров и трюмы исправны и готовы к плаванию. «Русанов» в тот же день передавался актом № 19 в таком состоянии: 1) Главные машины исправны, как и радио. 2) По корпусу: повреждений нет. 3) Надстройки, каюты пассажиров и трюмы исправны и готовы.

21 августа пришла очередь для «Семена Дежнева» – его сдали актом № 23 в следующем виде: 1) По корпусу: наружная обшивка в подводной части имеет много вмятин с бортов, в килевых и соседних листах. 2) Деревянный настил палубы в средней части имеет течь. Кормовой

и носовой килы левого борта сломаны. 3) Главная машина и механизмы исправны, главные котлы с выпучинами в огневых коробках, в средней топке левого котла заплата, кормовой кип сломан при выходе из Лайского дока, носовой при буксировке ледокола «Князь Пожарский» при перевороте 02.08. Поставив заплату, в левом котле возможно держать пар. Радиостанция исправна. Орудие в корме.

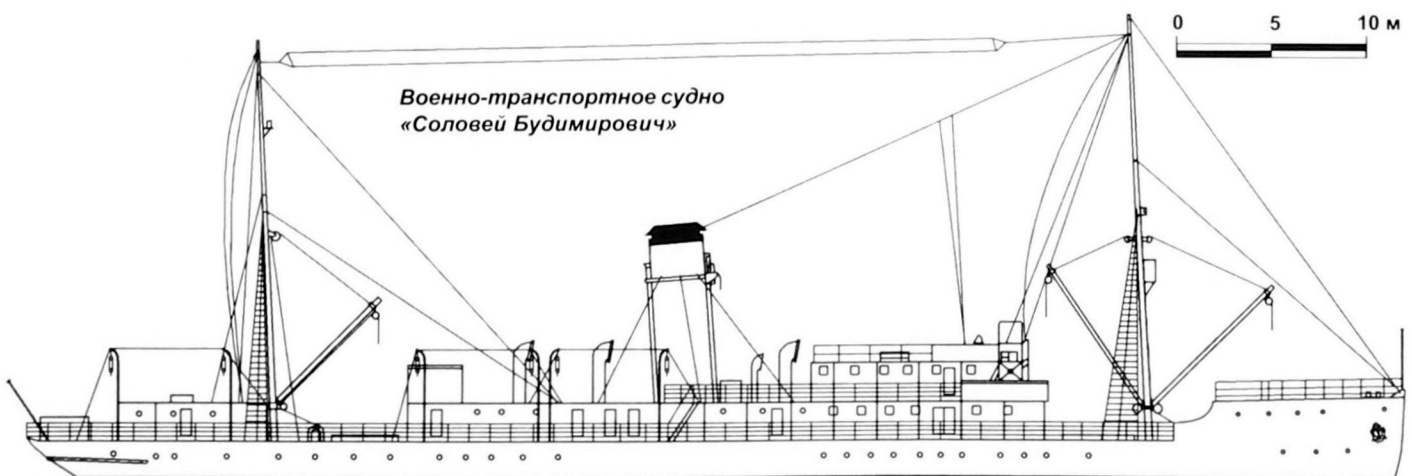
Чуть раньше передали пароходы «Сибиряков» и «Соловей Будимирович». Последний планировали 23 сентября послать на спасение утонувшего в Енисейском заливе на камне транспорта «Вайгач», но поход отменили, и 18 октября он ушел на Мурман, а затем в Вардэ.

Небольшие ремонтные работы шли на месте – так, 7 – 9 октября ставился в сухой док в Архангельске для снятия лопасти винта «Русанов». Цена работ составила 7350 рублей. 26 – 31 октября ему же в сухом доке поставили две лопасти гребного винта за 11 130 рублей.

Приказом Командующего Флотилии Северного Ледовитого океана («белых») 24 октября 1918 г. № 303 эти пароходы подчинили со Службой Ледоколов Штабу ФСЛО, на зимнюю работу передав заведующему Службой Ледоколов Управления Торгового мореплавания и Портов. Этот приказ стал одним из последних в

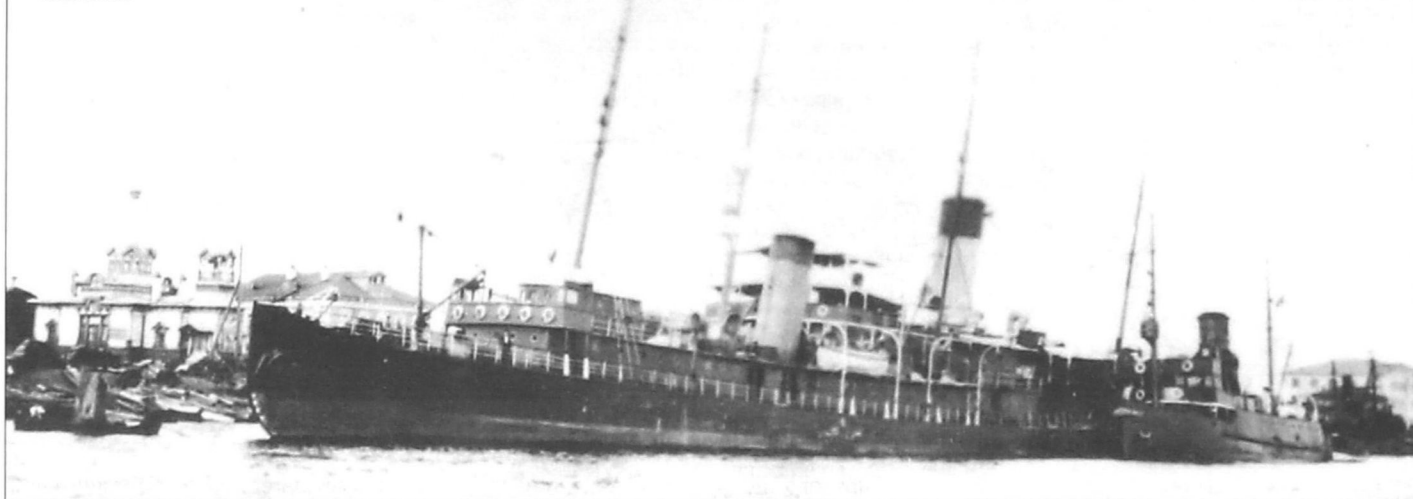
Военно-транспортное судно  
«Соловей Будимирович»

0 5 10 м





**Ледокольный пароход «Садко»  
в Архангельске. За ним стоит ледорез  
«Литке»**



жизни «Семена Дежнева». Зимние навигации изрядно подорвали техническую готовность пароходов, требовался ремонт. Сделать его на достойном уровне могли лишь в Англии, и с начала ноября 1918 г. они начали уходить туда. В связи с тем, что мировая война закончилась, но статус России оставался неясен, на ремонт шли под английскими флагами и старыми канадскими именами, хотя со своими экипажами. Первым это сделал «Bruce». За ним вышел «Adventure». В середине ноября как «Bellaventure», «Bonaventure» и «Beotic», с русской командой ушли на ремонт в Англию очередные пароходы. К моменту завершения ремонта англичане решили вернуть суда «белым» и домой они шли не только с русскими командами, но и с именами и флагами. Так, «Семен Дежнев» 24 декабря 1918 г. убыл из Тайна в Мурманск и пропал на переходе. Точных данных места и причин гибели нет – никто из его экипажа не спасся. Вероятной причиной гибели мог стать шторм на переходе, но нельзя полностью исключать и встречу с сорванной в такую погоду с якоря плавучей миной.

Так или иначе, северных ледокольных пароходов стало меньше на одну единицу. Фактически именно случаем с «Семеном Дежневым» (хотя и позже официального заключения мира) для северного транспортного флота окончательно завершилась Первая мировая война. Из семи приобретенных пароходов в силу различных причин потеряли три – причем практически без чисто боевых столкновений. Флот сократился чуть меньше, чем на половину – зато оставшимся предстояло много различных походов и рейсов.

#### **ГОД 1919-й И НАЧАЛО 1920-го. СЛУЖБА У «БЕЛЫХ»**

Для остальных ремонт окончился благополучно, и по возвращению в Россию в 1919 г. все они вошли в Службу

Ледоколов Управления Торгового мореплавания «белых», причем «Русанов» вернул в страну экипаж так и не сданного англичанами ледокола «Святой Александр Невский». 20 января Распоряжением Управляющего Отделом Торговли и Промышленности и постановлением Совещания от 27 ноября 1918 г. № 918, на стоянке в Экономии, он передавался Службе Ледоколов Управления Торгового мореплавания в таком виде: расход угля на полном ходу – 35 т/сутки, на стоянке – 3,5 т/сутки; вместимость угольных ям – 70 т, в трюме и палубе – 360 т; главных котлов – два цилиндрические одинарные; вспомогательный котел – один. Столовая II класса переделана в кладовую для провизии; каюта машинистов правого борта переделана в столовую II класса, каюта фельдшера вместе с кладовой – во вторую кладовую для провизии; кладовая палубных материалов в твиндеке сделана под уголь. Радиостанция «Маркони» с приемником в 1,5 кВт, район действия 200 миль. Мостик обшит тиковым деревом; деревянная надстройка в передней части (в ней рубка); в задней части на верхнем мостике – штурманская рубка; над надстройкой – верхний мостик с главным компасом, двумя вентиляторами, прожектором с рефлектором, машинный телеграф; четыре деревянные шлюпки.

Для стоявших в Архангельске 17 апреля вышел дополнительный приказ с подтверждением оставления в распоряжении Службы Ледоколов. «Белыми» пароходы использовались в качестве обычных грузовых – так в июне 1919 г. с экспортными грузами в Англию ходил «Соловей Будимирович». Еще будучи там, 5 августа его включили в состав Морской экспедиции в Сибирь.

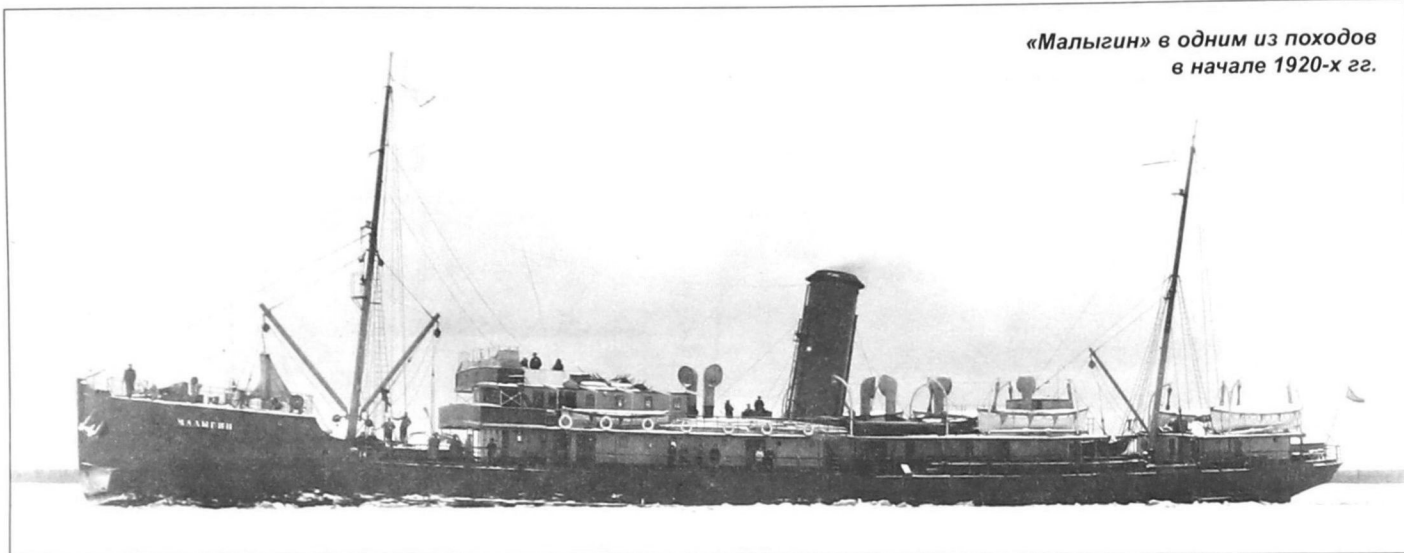
Северное правительство пыталось установить контакт с Колчаком, наладив снабжение его армий военными грузами и оружием по кратчайшему пути, а не через Владивосток. Создавалась

специальная экспедиция, в которую с исправными русскими судами включили нанятые английский и шведский грузовые пароходы. «Соловей Будимирович» принял грузы в Лондоне и, не заходя в русские порты, за 14 дней достиг Обской губы, 28 августа прибыв к острову Белый. Разгрузившись в начале сентября и приняв на борт груз продуктов, шкур и меди с сибирских заводов, северные транспорты 28 сентября вернулись в Архангельск. К тому времени армии Колчака потерпели поражение в междуречье Оби и Иртыша и начали отступление вначале за реки, а затем к Иркутску и Красноярску. Пока речной караван вез новое оружие и снаряжение к Омску, город пал. Все доставленные грузы вскоре стали трофеями «красных».

На Севере в эти дни подходила к концу интервенция – из Архангельска последние корабли союзников ушли в сентябре, а в Мурманске задержались примерно на месяц дольше. «Белые» силы остались одни, не считая небольших отрядов добровольцев. Крах Северного правительства приближался – удержать имевшимися минимальными силами огромные территории не представлялось реальным, да и многие собственные части, включая пленных красноармейцев, не выглядели надежными. Возникла идея перебросить боеспособные силы на Мурман и, оставив Архангельск, закрепиться там. В октябре – ноябре 1919 г. в Кольский залив отправились многие боевые корабли и пароходы, в их числе и «Седов».

22 января 1920 г., приняв на борт пассажиров в Экономии, в губу Индига за грузом оленьего мяса ушел «Соловей Будимирович». Тот, казалось, давно забытый и ничем не примечательный рейс стал первым в эпоху легендарных северных походов пароходов. 29 января, между мысом Канин нос и островом Колгуев, в 50 милях от берега корабль затерло льдами, и начался его дрейф в

**«Малыгин» в одном из походов  
в начале 1920-х гг.**



Чешской губе. Вскоре пароход с дрейфующими льдами вынесло в Карское море к западному берегу полуострова Ямал и затем в дрейфе он достиг точки 72°23' с.ш. / 61°50' в.д. Кончались продукты, пришлось экономить топливо, температура в жилых помещениях не превышала семи градусов тепла, а во многих отсеках была ниже нуля. Хорошо, что кроме чисто корабельных запасов имелась партия продуктов для Мурмана и ее, разделив на порции, с середины февраля начали жестко экономить. Радиотелеграфом просили помощь, но с этим оказалось непросто — мощные ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович» интервенты угнали в Англию, оставшиеся не могли немедленно выйти в море. Кроме стоящего под парами на случай срочной эвакуации из порта генерала Миллера с правительством «Козьмы Минина», могла выйти лишь «Канада», но ее задерживали мелкие неполадки. 15 февраля на помощь отправили «Сибирякова» и «Русанова» в расчете, что, пробившись, они снабдят продуктами и топливом дрейфующих и помогут им продержаться до весны, когда подойдут ледоколы.

События же развивались стремительно — всего через несколько дней власть «белого» правительства в Архангельске, а вслед за этим и в Мурманске пала. 19 февраля в море ушел «Козьма Минин», ведя на буксире посыльное судно «Ярославна» и догнав на переходе «Сибирякова» с «Русановым» и транспорт «Таймыр», застрявшие во льдах в Белом море. Попытка продвигаться дальше караваном пресекалась «красными», ушедшими в море на ледоколе «Канада» и устроившими, вероятно, единственный в мировой истории, хотя и безрезультатный, бой ледоколов. «Козьма Минин» со штабом Миллера на борту бросил пароходы и ушел в Норвегию, а оттуда через Англию добрался во Францию. Караван 21 февраля в Белом море у мыса Сосновец поднял красный флаг и затем

«Сибиряков» вернулся в Архангельск. «Русанов» и «Таймыр», 1 марта зайдя в Иокангу и взяв на борт политических заключенных местного концлагеря, 2 марта прибыли в Мурманск. Тут стоял и «Седов», с остальными кораблями и судами поднявший красный флаг после восстания рабочих и матросов в Мурманске. Правда, до момента подхода частей Красной Армии к городу оставалось еще почти три недели, но части с фронта, деморализованные бегством правительства за границу, не пытались прорваться к морю, и Мурманск со всем местным флотом и богатым имуществом 13 марта с красными флагами встречал прибывших с юга красноармейцев.

#### **НАЧАЛО 1920-х. ПЕРВЫЕ ГОДЫ В СОВЕТСКОМ ФЛОТЕ**

«Сибиряков» еще 1 марта 1920 г. включили в Беломорскую военную флотилию, а уже через полтора месяца — 15 апреля, с двумя другими, стоявшими в Мурманске кораблями их зачислили в Службу Ледоколов Морского отряда БВФ, 22 апреля сдав в Морские силы Северного моря как транспорты. «Седов» к тому времени вернулся в Архангельск и в конце месяца в порту даже столкнулся с ледоколом «Князь Пожарский» (правда, без серьезных последствий для обоих). 10 мая под конвоем ледокола-вспомогательного крейсера «Иван Сусанин», привезя 40 т муки, сельхозмашины и грузы, сюда зашли из Мурманска «Русанов» и «Сибиряков». 24 мая их приказом по Беломорско-Мурманскому Управлению Морского транспорта № 38 включили в Сибирскую Морскую экспедицию и стали готовить для рейса на Обь и Енисей за хлебом. Приказы шли один за одним и нередко противоречили друг другу — 26 мая приказ № 46 по Морским силам Северного моря подтвердил приказ Начальника Морских сил, что с 15 апреля корабли числятся вспомогательными крейсерами, хотя вооружение и не несли.

Пока в Архангельске и Мурманске шли изменения, на дрейфующем «Соловье» тоже сменилась власть — солдаты бывшего на нем отряда и моряки арестовали офицеров и часть буржуазных беженцев, создав революционный комитет. Как ни странно сегодня звучит, но создали ЧК, и, благо телеграф работал, стали выяснять в центре о преступлениях бывших на борту буржуев против пролетарской власти. 12 мая один генерал и полковник в сопровождении матроса взяли шлюпку с небольшим запасом продуктов и по льду пытались уйти к берегу (позднее их хорошо замерзшими, но живыми спасли моряки «Святогора»). Следует отдать должное — новая власть не забыла об опасности, грозящей кораблю, и с начала марта начала готовить экспедицию по спасению. Трудность составляло плохое состояние оставшихся ледоколов и отсутствие угля. В лучшем виде находился ледокол «Канада», вооруженный пятью 130-мм пушками и превращенный во вспомогательный крейсер, но этот «ледорез», как называли в то время, не мог работать в тяжелом льду — требовался кто-то посерьезней.

Быстро с Балтики вывести «Ермак» не получалось — интервенция не закончилась и его бы захватили в открытом море. Пришлось, с помощью известного норвежского полярного исследователя Ф. Нансена, просить вернуть угнанный англичанами «Святогор» и сделать это как можно скорее. Советская Россия платила за рейс золотом, но корабль оставался за англичанами и в поход шла их команда, усиленная опытными норвежцами. Командовал ледоколом норвежский полярный капитан О. Сведруп, и 9 июня «Святогор» прибыл в Вардэ. 15 июня он вошел в Карское море, а 18-го подошел «III Интернационал» (о новом имени для «Канады» 31 мая объявил Приказ № 398 Командующего Морских сил Северного моря), начав операцию спасения. 19 июня ледоколы совместно подошли к «Соловью» и 21 июня вывели на чистую воду.

Последние недели с продуктами и отоплением стало совсем плохо, а мерзнувшим морякам и пассажирам пришлось вести охоту – мясо 15 убитых тюленей и белого медведя смогли несколько подкрепить иссякшие силы. Но вот пятимесячный дрейф завершился, и 2 июля «III Интернационал» с пароходом прибыли в Архангельск. Большинство пассажиров и часть экипажа ушли на «Святогор» и таким образом убыли в эмиграцию. Погибших и серьезно обмороженных в ходе этого поистине героического рейса не оказалось.

Еще 17 июня, Приказом по МССМ № 519/70 по Управлению Морского транспорта Белого моря передавались три оставшихся у военных парохода. По приходу в Архангельск к ним присоединился «Соловей Будимирович». Гражданская война, а с ней и военная служба для четырех переживших эти бурные годы ледокольных пароходов кончилась. Началась мирная жизнь, а с ней – новые непростые походы и легендарные подвиги. Впереди корабли ждала настоящая слава, но до этого времени прошло еще немало лет.

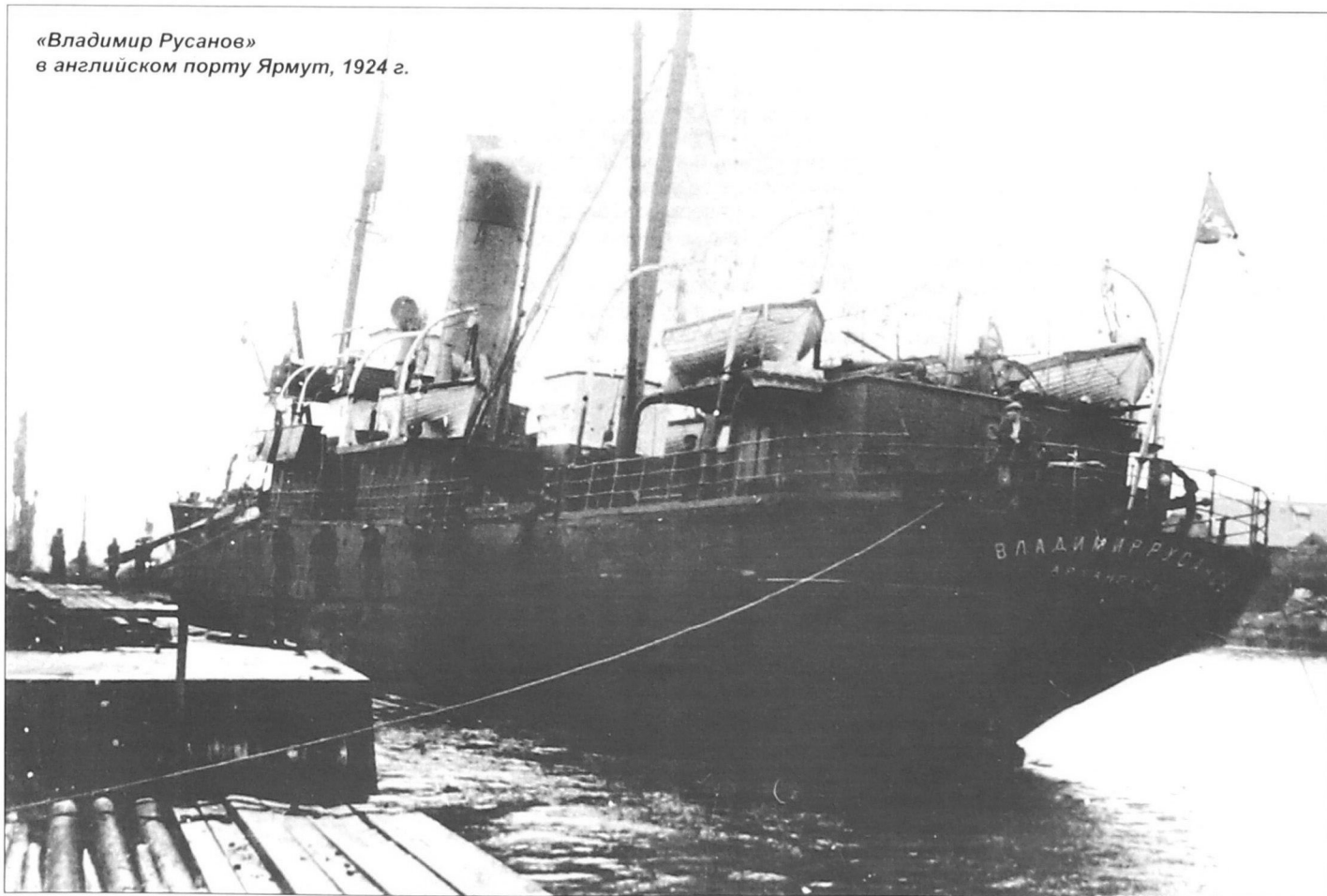
Последствия гражданской войны для страны и флота оказались тяжелейшими. Масса людей погибла или ушла в эмиграцию, аналогичная участь постигла корабли – многие утонули в ходе боевых действий, немало оказалось за рубежом

и сменило флаги, оставшиеся в стране не вели ремонт много лет, при этом пройдя две войны. Масса заводов стояла, но и тем, которые работали, не хватало угля, запчастей, электричества. Скучный паек едва покрывал потребности человека, но произошло главное – если в южной, западной и восточной частях страны война еще шла, на Севере наступил мир.

В целом положение с корабельным составом тут сложилось неплохо. Масштабные бои с 1914 по 1920 г. на море не велись, и потери флота от их последствий остались невелики. Угнать за рубеж многие корабли интервенты и «белые» не успели, и после недолгого нахождения в военном флоте основную часть оставшихся ледоколов и ледокольных пароходов к августу 1920 г. передали Беломортрану НКПС. В отличие от грузовых судов различных частных обществ и владельцев бывшие канадские пароходы имели неплохое техническое состояние. Они успели пройти в 1918 – 1919 г. серьезный ремонт в Англии и могли выполнять задачи по перевозке грузов и людей. Вскоре после возврата от МССМ их можно было пускать в рейс. Вернувшийся из ледового плена «Соловей Будимирович», еще до возврата в Архангельск, 1 июля 1920 г. актом № 5 по приказу от 18 мая 1920 г. № 20 приняли в Беломортран от бывшей Службы Ледоколов, где ему полагался срочный ремонт.

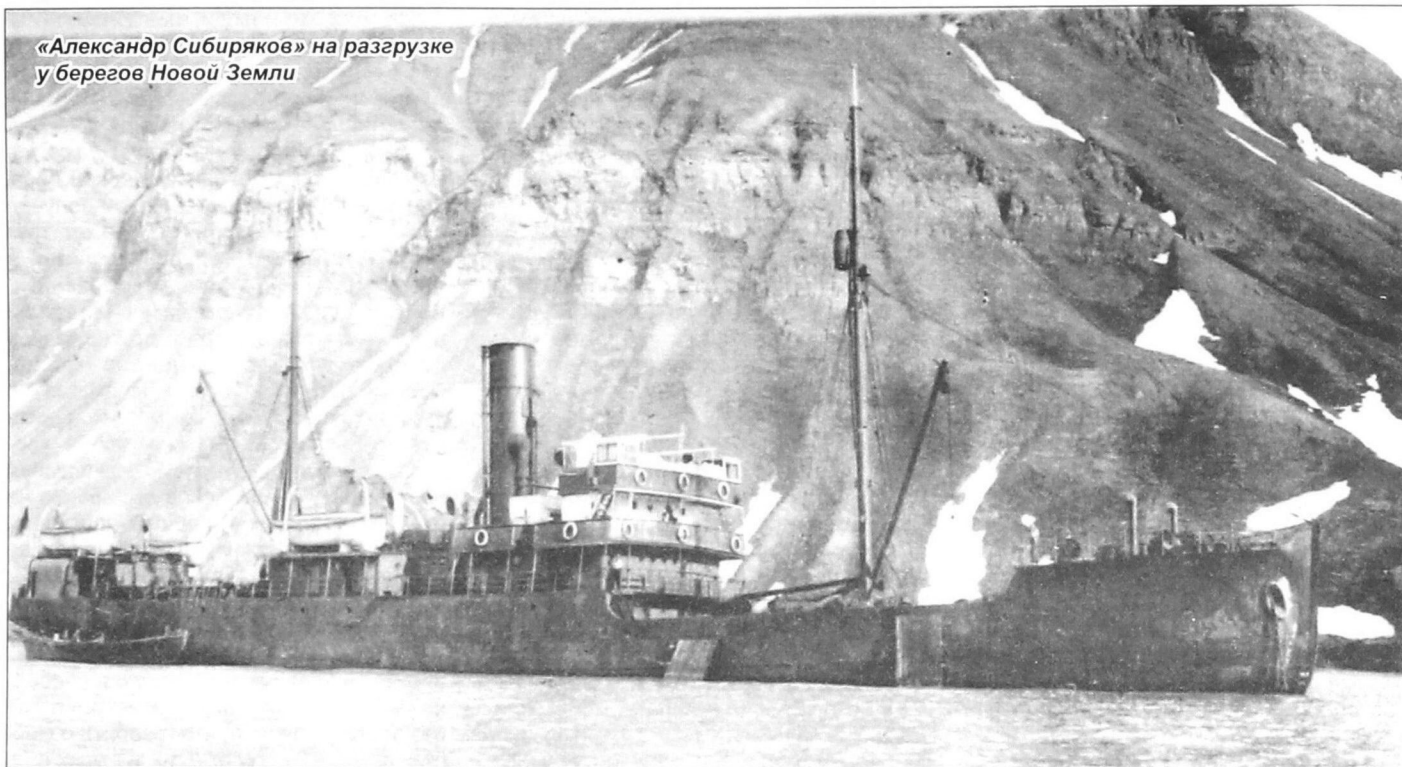
Корабли, как и люди, часто имеют особенности или нрав. Имел свою «изюминку» и «Соловей». Что конкретно «намудрили» при постройке – сказать сложно, но корабль отличался плохой остойчивостью – стоило только груз, даже небольшого по корабельным меркам веса, сложить у одного борта, как он получал крен. Захотят выровнять, сложат груз к другому борту – корабль валится в другую сторону. Механики выравнивали дифферент перекачкой балластной воды из одних цистерн в другие. Такая практика доставляла немало хлопот. Первые советские моряки из экипажа с юмором вспоминали, что, придя обедать в кают-компанию, вытаскивали из кармана деревянную чурочку, подкладывая под тарелку, чтобы суп не выливался на стол. Еще больше «радости» наступало во время сна – ложились с головой выше ног, но ночью корабль делал «финт» и ноги оказывались выше. Только успевали сменить положение и вновь уснуть, как вахтенный машинист брал воду из цистерны, и «Соловей» получал очередной крен. За ночь такое происходило не раз, и это у причала, что говорить о морских походах? Но во многих минусах есть свои плюсы, и наоборот. Это свойство позволяло легко находить свой корабль прибывшим отовсюду по мобилизации и еще слабо знакомым с географией Архангельского порта людям. Матросы,

*«Владимир Русанов»  
в английском порту Ярмут, 1924 г.*





*«Александр Сибиряков» на разгрузке  
у берегов Новой Земли*



уходившие в город в увольнительную или по делам, по постоянно наклоненным в ту или иную сторону мачтам легко вычисляли его в ходе ремонта в Соломбале.

Все бы ничего, но летом 1920 г. в северных районах начался голод. В обычное время Архангельск и его регион снабжался хлебом из южных губерний, но война остановила эту практику. Какое-то время хватало небольших запасов, завезенных интервентами. Несколько отремонтированных и ушедших на промысел траулеров стали снабжать рыбой население, но мука таяла, а купить за рубежом ее не удавалось. И дело даже не в отсутствии средств – хотя на Севере война с интервентами закончилась, в целом она продолжалась. Наладить товарообмен с Западной Европой не представлялось возможным. Хлеб имелся в Сибири, но требовался какой-то обмен – бумажные деньги за войну потеряли стоимость, а просто так взять и забрать хлеб у крестьян стало сложно. Тем не менее, шли работы по формированию Сибирской Хлебной экспедиции. Позднее такие походы стали ежегодными, но для молодой власти первый оказался особенно трудным. Корабли собирались «с миру по нитке» – основным критерием оставалась возможность выйти в море и взять нужное число груза. Для этой экспедиции Беломортран сформировал два отряда судов; в первый вошли ледокольные пароходы «Г. Седов» и «В. Русанов», грузовые пароходы «Колгуев», «Север», «Кереть», «Маймакса», железные лихтеры «Клара», «Рево»; во втором находились ледокольные «Соловей Будимирович», «А. Сибиряков», грузовые «Николай», «Пролетарий», «Илья», лихтеры «Катанга» и «Анна».

Для работ в Югорском Шаре Главное гидрографическое управление передало транспорт «Таймыр» (его достоинством стало наличие радиостанции) и гидрографическое судно «Пахтусов». Первый отряд ушел из Архангельска вечером 8 августа и 14 августа, пройдя пролив Югорский Шар, вошел в Карское море. В тот же день, обойдя с севера остров Белый, вошли в Обскую губу и 18 августа они стали на якорь у бухты Находка для приемки грузов. В ночь с 20 на 21 августа комиссар Киселев ушел на местной шхуне «Агнесса» вверх по Оби для связи с идущим от Томска речным отрядом под командованием Ружека.

15 августа в море вышел второй эшелон и 23-го достиг Обской губы. Все делалось в спешке, и окончательная сдача пароходов из Беломортрана начальнику экспедиции произошла, когда второй эшелон находился в море – это сделали 21 августа приказом № 87 по Беломортрану. Отделившиеся от группы «Соловей Будимирович» и «Маймакса» ушли за грузами на Енисей, прибыв в Усть-Порт 5 сентября. Погрузка шла сложно – никакой механизации, для работы использовали лишь корабельные средства, речные баржи часто срывали штормы и лишь к 20 сентября удалось взять 44 042 пуда пресованного льна. «Таймыр» от мыса Таран (северная часть Обской губы) выполнял роль передаточной станции, так как дальности станции «Г. Седова» не хватало держать связь с Диксоном и Югорским Шаром. К 12 ночи 14 сентября «Седов», «Сибиряков», «Илья» и «Русанов» окончили грузиться в устье Оби. Остальные погрузку закончили вечером 19 сентября.

Вот перечень веса взятого в обратный путь груза: «Г. Седов» – 71 477 пудов 36 фунтов, «В. Русанов» – 56 247 пудов 35 фунтов, «Г. Сибиряков» – 47 922 пуда 3 фунта, «Илья» – 127 165 пудов 34 фунта, «Север» – 29 624 пуда, баржа «Клара» – 17 500 пудов 14 фунтов, лихтер «Катанга» – 16 048 пудов.

Пришлось выделить ряд судов для разгрузки в устье Печоры – в этом регионе с хлебом стало особенно туго. Шедшие туда приняли: «Колгуев» – 46 016 пудов, «Кереть» – 31 765 пудов, баржа «Рево» – 16 767 пудов. Аналогичный отряд из двух пароходов и лихтера выделили для поселений на реке Мезень. Туда взяли: «Пролетарий» – 27 868 пудов 17 фунтов, «Николай» – 25 171 пудов 38 фунтов, лихтер «Анна» – 13 061 пудов 33 фунта. От Обь-Иртышской экспедиции в обратный рейс всего приняли 521 202 пуда 10 фунтов пшеницы, 5440 пудов пшена и 58 414 пудов пушнины. Этого должно было хватить до нового урожая. 28 сентября шедший назад караван колонной прошел Карские Ворота. Уже в Баренцевом море суда встретил шторм, во время которого пароход «Пролетарий», шедший на буксире у «Г. Седова», оторвало и едва не выбросило на банку. 3 октября, при большом стечении народа на набережных, «Г. Седов», «А. Сибиряков» и «Север» первыми вошли на Архангельский рейд, сразу став под разгрузку. 6 октября в Архангельск дошли остальные суда. Столь остро стоявшую продовольственную проблему удалось решить.

Но «не хлебом единым жив человек» – поговорка давняя и хорошо известная. В конце 1920 г. «Соловей Будимирович», совместно с буксиром «Полярный» ушли

к устью реки Индига в Чешской губе для погрузки заготовленной тут большой партии оленьего мяса. Хотя рейс длился больше двух месяцев и в Архангельск вернулись в конце января 1921 г., разнообразить стол местных жителей удалось еще и оленьей. В феврале 1921 г. местные пароходы переподчинили Беломорскому округу морских сообщений и в том же месяце «Сибиряков», «Седов» и «Русанов» ушли на промысел тюленей в горле Белого моря. Их работа продолжилась до мая. Причем «Сибиряков» работал в паре с гидрографическим судном «Полярный» – тезкой буксира, с которым за мясом чуть раньше ходил «Соловей Будимирович». Вскоре после возвращения новая власть провела переименование судов – наряду со «Святыми» и «Преподобными» тут «под раздачу» попал как раз «Соловей Будимирович» – приказом № 219 Начальника Управления Белого моря и СЛО по морскому транспорту 12 июля он стал «Малыгин». С этим именем корабль прослужил стране еще почти 20 лет и вошел в историю Севера.

В начале августа 1921 г. прошлогодний опыт решили повторить. Сибирь снова дала хороший урожай хлеба, а в Поволжье и на Украине начался голод – помочь продуктами северянам центральные власти снова не могли. Пришлось отправлять по проторенному пути экспедицию, названную 1-й Карской товарообменной экспедицией, и в нее вошли многие участники предыдущей. Архангельский морской отряд составили ледокольные пароходы «В. Русанов», «Г. Седов» с баржей, «А. Сибиряков» с баржей, пароходы «Юшар» (бывший «Колгуев») и «Канин» (ранее «Пролетарий») с двумя баржами, два старых парохода – «Обь» с баржей и «Енисей» (бывший «Илья») с баржей, ушедшие в

море 10 августа. Кроме того, для усиления речного пароходства на Енисее переводили два буксира, два лихтера – «Анна» и «Рево» (участники экспедиции 1920 г.), четыре железных баржи и плавмастерскую. Из-за слабой подготовки и штормовых условий буксиры почти сразу вернулись в Архангельск и в переходе не участвовали. 15-16 августа корабли прошли Югорский Шар и в условиях плавающего льда 20 августа вошли в Енисейский залив. До Усть-Порта их провело базирующееся в местных водах гидрографическое судно «Иней». Отряд снова разделился – часть судов грузилась в Усть-Енисейском порту и в море она вышла 3 сентября. Другая, зашедшая 21 августа в устье реки Обь, брала груз в Новом порту – отсюда вышли 12 сентября. 14 сентября обе группы объединились и под проводкой ледокола «Ленин» пошли к Югорскому Шару. Отсюда «Юшар» и «Канин» ушли с грузом пшеницы на Печору, а остальные направились в Архангельск. Погода не благоприятствовала – несмотря на проводку ледокола, два корабля экспедиции получили тяжелые повреждения.

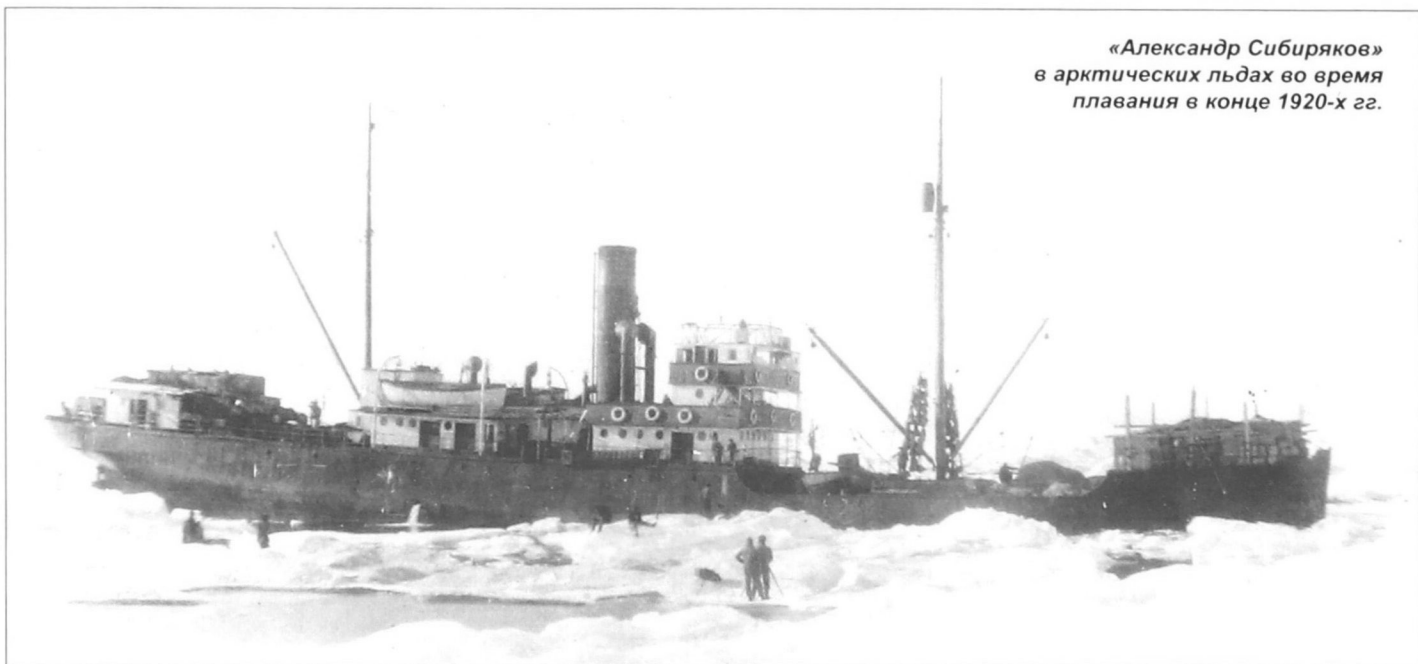
«Малыгин» 11 августа отбыл из Архангельска с научными целями в аренду Первой гидрологической экспедиции Плавучего морского научного института и в состав хлебной экспедиции не входил. Утром 17 августа он высадил в Крестовой губе гидрометеоролога и 19-го числа ушел из губы, 21 августа дойдя в точку  $77^{\circ}36'$  с.ш. /  $63^{\circ}18'$  в.д. Попытка обойти лед с юго-востока оказалась неудачной, и 23 августа корабль ушел к острову Вилькицкого, затем войдя в Карское море через пролив Карские Ворота. Когда ледовая обстановка ухудшилась, пришлось задействовать и его. Около 16:00 1 сентября, идя на помощь судам товарообменной экспедиции, от удара

льда лопнула цепь штуртроса. С 6 сентября начался дрейф во льду.

11 сентября на широте  $73^{\circ}02'$ , вблизи острова Вилькицкого, пароход присоединился к «Г. Седову», ведущему на буксире «Обь». Став из-за шторма на якорь у острова Белый, начали перегружать хлеб. 13 сентября к разгрузке у острова присоединились «В. Русанов» и «А. Сибиряков». 17 числа, когда ситуация ухудшилась, «Малыгин» снял экипаж и еще часть груза. 18 сентября погода улучшилась и людей вернули назад. В 07:00 20 числа снимавшие груз суда ушли дальше. В 10:00 на «Оби» лопнул штуртрос, и бывшие на нем подняли сигнал взять на буксир. Около 11:00 экипаж сняли на «Малыгин», когда крен на правый борт вырос. Из-за начавшегося вновь шторма «Обь» из вида потеряли, но вечером того же дня в просвете между волнами, в точке  $72^{\circ}38'$  с.ш. /  $66^{\circ}00'$  в.д. видели, как та тонет с креном на правый борт. 22-го через Югорский Шар «Малыгин» ушел из Карского моря, 27-го зайдя в Архангельск. Всего за 47 дней прошел свыше 3000 миль в Баренцевом и Карском морях.

Из-за шторма «Г. Седов», оставляя «Обь» на попечение других пароходов, ушел вперед – на его долю также выпала печальная миссия. Вечером 14 сентября он снял у пролива Югорский Шар экипаж тонущего парохода «Енисей», и тот ушел на дно на глазах, со всем грузом. Тяжело пришлось после гибели «Оби» и ведущему на буксире баржу пароходу «В. Русанов». Попад уже в Баренцевом море в шторм, 30 сентября баржа потеряла руль, и 1 октября волны сорвали ее с буксира. «Русанов» с трудом взял ее снова. Зато в Архангельск пришли в числе последних к 6 октября. Остальные, 25 – 27 сентября зашли в порт и начали разгрузку.

*«Александр Сибиряков»  
в арктических льдах во время  
плаванья в конце 1920-х гг.*



13 октября все вернувшиеся суда Приказом Начальника Управления Морским транспортом Белого моря и Северного Ледовитого океана по морскому транспорту № 332 передавались Эксплуатационной службе Беломортрана с 6 октября. В конце года – 15 декабря, приказом № 403 их переподчинили Эксплуатационной службе Беломорского округа НКПС. Летом 1922 г. произошли очередные изменения – от системы округов путей сообщения власть решила перейти к пароходствам. Гражданская война на большей части страны закончилась и начались рейсы в зарубежные страны. Страна нуждалась во многом – система пароходств позволяла объединить оставшиеся способные совершать дальние переходы суда в единый кулак и оперативно распоряжаться ими. Приказом НКПС № 888 от 25 июля организовалось Правление Северного пароходства, и 26 августа Приказом начальника Управления Беломорского Округа Морских путей Сообщения (БОМПС) по Морскому транспорту № 332 по положению о Госторгфлоте и по постановлениям ликвидационной Комиссии БОМПС 13 и 18 августа наших героев сдали в Северное Госморпароходство Центрального правления Госторгфлота с 1 августа, включив в списки судов, приписанных к Архангельскому торговому порту.

Первым из них за границу осенью 1922 г. с лесом ушел «Русанов». Сдав груз в английских портах Лондоне и Ярмуте, оттуда он отправился на ремонт в германский Гамбург. Подлатав полученные за годы эксплуатации без серьезного ремонта «раны», он в июне 1923 г. вернулся в Англию и, взяв груз в Гримсби, вышел в Гулль за углем. На обратном пути пароход, взяв на буксир купленный Советской Россией лихтер «Друг» с грузом угля, в конце июля 1923 г. убыл к родным берегам. В Немецком море корабли застал серьезный шторм, и из-за него 5 августа они зашли в норвежский порт Тромсе. Груз предназначался для Енисея (туда же шел купленный лихтер) и, переждав шторм, 15 августа суда были у Новоземельских проливов. 19 августа через Югорский Шар они вошли в Карское море, 26-го став на якорь у Усть-Енисейского порта. Сгрузив привезенный товар на «Друг» и местные баржи, 5 сентября «Русанов» отправился на запад и 13 числа зашел в Архангельск. Откуда, взяв новую партию груза, он вышел в Англию, а вернувшись в начале февраля 1924 г. с грузом хлопка в Мурманск, после его сдачи работал на зверобойном промысле в Белом море.

Даты начала навигации у пароходов в разные годы отличались, причем временами значительно, так, приказом по пароходству № 212 от 7 августа 1923 г. «Сибиряков» начал навигацию с 3 августа. «Седов» приступил к работам чуть раньше, его приказ по пароходству

№ 176 от 11 июля ввел в дело с 8 июля. Таким же приказом № 192 от 19 июля начал навигацию с 18 июля «Малыгин», хотя еще с 7 марта он считался в аренде Отдельного Северного гидрографического отряда для экспедиции Н.Н. Матусевича по освоению Севморпути, находясь в Архангельске. В конце лета, 14 августа с баржей на буксире он отправился из Архангельска на Новую Землю, везя грузы и строителей для постройки обсерватории Маточкин Шар, а 28 августа провел часть Карской экспедиции с Енисея вокруг мыса Желания. Окончив работы, в начале октября 1923 г. пароход прибыл в Архангельск и тут перезимовал, в начале марта 1924 г. подготовившись к зверобойной экспедиции в Белом море.

Зимой 1924 г. в Европу с грузом леса ушел «Георгий Седов». Посетив порты Англии и Германии, в апреле 1924 г. он завез оттуда в Мурманск груз олова и хлопка.

В июле 1924 г. пароходство сменило имя, и 25 июля ледокольные пароходы перешли в подчинение Северной Государственной Конторе Совторгфлота. Еще в апреле их приписали к порту – «Сибиряков» получил № 70, «Седов» – № 88, «Русанов» – № 39, «Малыгин» достался № 63. Этот пароход 13 мая подчинили Северной Гидрографической экспедиции, и в конце июля 1924 г., в аренде Комитета Северного морского пути, он ушел из Архангельска к Югорскому Шару для ледовой разведки судам очередной Карской товарообменной экспедиции. 10 августа пройдя пролив и восточней встретив лед, ледокол вернулся к полуострову Ямал и позднее в проводке участия не принимал. Экспедиция прошла успешно, и 10 октября 1924 г. «Малыгин» вернулся домой. 5 декабря ему провели новый обмер и в результате в судовые документы пришлось вносить поправки – вместимость вместо 1621,61 брт уменьшилась до 1565,91, чистая грузоподъемность выросла и вместо 408,18 нрт составила 487,5.

*«Владимир Русанов»  
в Архангельске,  
1929 г. Хорошо видна  
форма носовой части*



С января 1925 г. «Сибиряков» сделал пару рейсов с грузами на линии из Мурманска в порты Англии, а уже в начале марта основная масса ледокольных пароходов ушла на промысел тюленей в Белом море. Окончив работы, в начале мая – августе 1925 г. «Сибиряков» прошел капитальный ремонт в Гамбурге, после которого вернулся на Север.

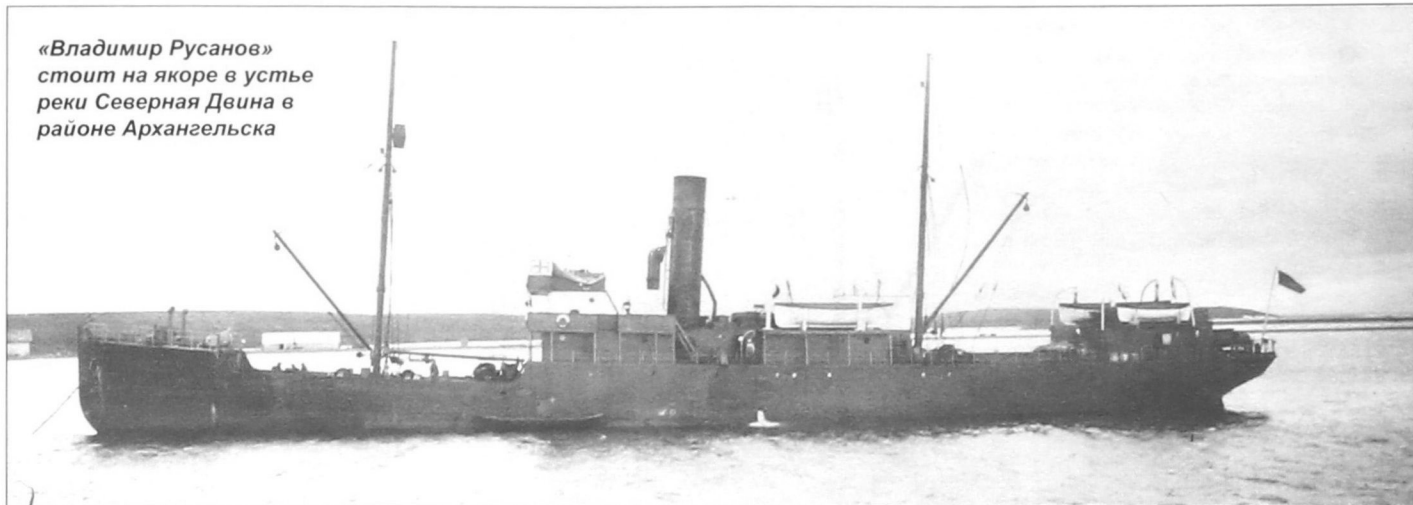
После участия в охоте «Малыгин», зайдя в Мурманск, в июне 1925 г. без докования обсушив корму, отремонтировал винт, а в начале июля стал в порту на текущий ремонт. Выйдя из него

*«Малыгин» на рейде Архангельска  
перед уходом в Карскую  
экспедицию, 1924 г.*





*«Владимир Русанов»  
стоит на якоре в устье  
реки Северная Двина в  
районе Архангельска*



и прибыв в Архангельск, в конце июля снова ушел в море на ледовую разведку северо-восточнее Югорского Шара для новой Карской экспедиции. 17 августа, на входе в Карское море, взял караван под проводку, уведя его к острову Белый. 26 августа обойдя его, суда вошли в Обскую губу и вскоре начали разгрузку. «Малыгин» в походе выполнял функции ледокола и груза не нес. В губе стоял в бухте Тамбей до конца разгрузки. После того как грузовые пароходы сдали груз, в начале сентября ледокол взял их под проводку и через пролив Карские Ворота вывел из Карского моря, затем уйдя к Новой Земле. 16 сентября он прибыл в Маточкин Шар и 17 числа, от острова Панькова (западный берег Новой Земли) ушел в Архангельск, придя туда в конце месяца, и в октябре 1925 г. стал в ремонт. С марта по май 1926 г. работал в горле Белого моря на зверобойном промысле как грузовое и снабженческое судно и затем стоял в Архангельске.

Осенью 1925 г. отличился «Седов». На переходе близ норвежского Вардэ, в условиях шторма, потерял ход парусный барк «Товарищ» (первый) и пароход вышел в море, чтобы увести его в Мурманск. Буксировка прошла успешно, и никто не пострадал. В конце июля 1926 г. его зафрахтовал Комитет

Северного морского пути и для проводки 6-й Карской экспедиции пароход вышел из Архангельска. 6 августа прибыли в Югорский Шар, но в том году ледовые условия оказались тяжелыми и пришлось сделать несколько выходов в Маточкин Шар и Карские Ворота для выяснения лучших условий проводки. Лишь 29 августа караван прошел из бухты Варнека вдоль западного берега Новой Земли, 31 августа придя в Маточкин Шар и 3 сентября пройдя в Карское море. Ранее для массовых проводок этим путем не пользовались — экспедиция 1926 г. стала первым торговым караваном, прошедшим проливом. Проведя погрузочно-разгрузочные работы, грузовые пароходы 28 сентября от острова Белый под проводкой «Седова» ушли на запад. 4 — 6 октября в свободную ото льда часть моря через Маточкин Шар провели суда енисейской части экспедиции и, окончив работу, в середине октября 1926 г. «Седов» прибыл в Архангельск.

#### **ЛЕДОКОЛЬНЫЕ ПАРОХОДЫ В СЕРЕДИНЕ 1920-х — НАЧАЛЕ 1930-х гг.**

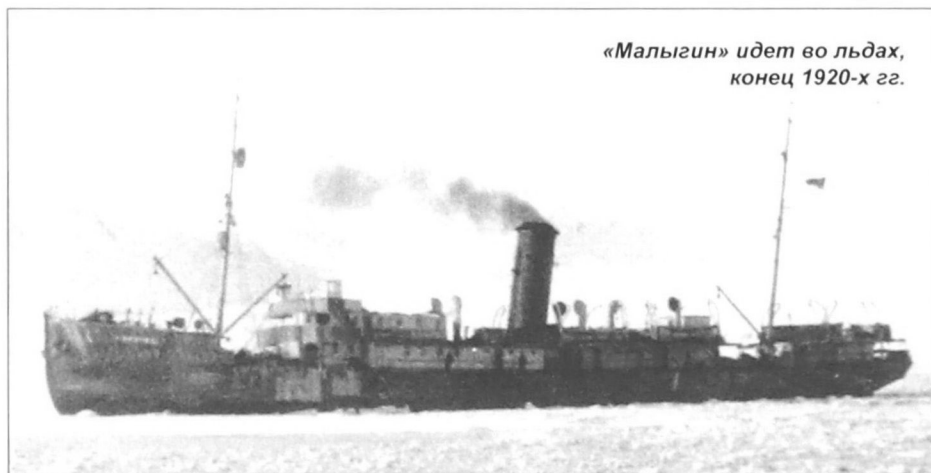
Отработав в 1927 г. на весеннем зверобойном промысле в горле Белого моря как грузовое и снабженческое судно, летом к проводке Карской экспедиции в

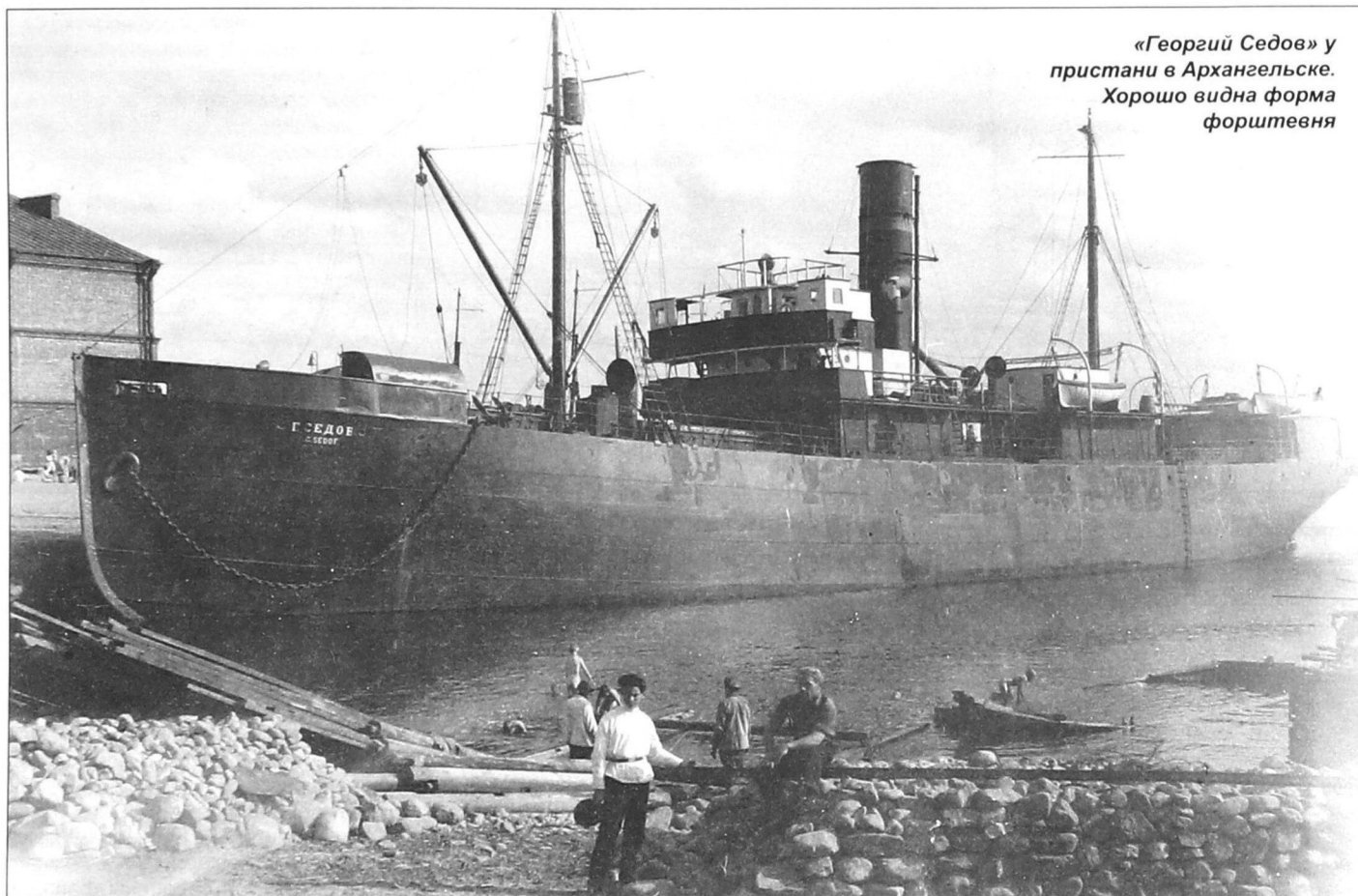
аренде Комсевморпути снова вернулся «Малыгин». 6 августа он ушел из Архангельска, 10 числа придя к Новой Земле, а 19 — 20 августа с караваном прошел в Карское море через Маточкин Шар. Опыт прошлого года не пропал даром — разгрузились быстро и 10 — 12 сентября состоялась обратная проводка через пролив. В Архангельск «Малыгин» вернулся в середине сентября 1927 г., на месяц раньше обычного срока.

В ходе зверобойного промысла обычно «Г. Седов» или «В. Русанов» у мыса Инцы забирали промышленников со всего Зимнего берега и с середины февраля шел в горло Белого моря и Мезенскую губу за тюленем. Выручка таких работ за сезон в восемь-десять раз превышала расходы на организацию и топливо. Весной 1928 г. корабли, как и прежде, работали на зверобойном промысле, а вот летом двум из них пришлось выполнять важное правительственное задание. Дирижабль «Italia» известного итальянского авиатора генерала Умберто Нобиле с экипажем в 16 человек вылетел из Нью-Олсунна на Шпицбергене 23 мая, пролетел над Северным полюсом, но на обратном пути потерпел катастрофу и связь с ним оборвалась. Правительство Италии попросило Советский Союз помочь в розыске путешественников. 12 июня из Архангельска ушла экспедиция на «Малыгине». Зайдя в Мурманск и взяв тут летчика М. Бабушкина с самолетом, 14 июня пароход взял курс к острову Надежда — юго-восточней Шпицбергена. 17 июня он вошел в область льдов.

Почти одновременно с ним, 15 июня из Ленинграда ушла экспедиция профессора Р. Самойловича на ледоколе «Красин» (бывший царский «Святогор»). Пройдя мимо Скандинавского полуострова к мысу Ли-Смит в северо-восточной части Шпицбергена и начав поиски оттуда, уже 10 июля летчик экспедиции Б. Чухновский обнаружил группу Мальмгрена. В 07:00 12-го числа нашли «красную палатку» и подобрали Ф. Цаппи и А. Мариано — к тому времени погиб Ф. Мальмгрен. Затем ледокол снял и

*«Малыгин» идет во льдах,  
конец 1920-х гг.*





*«Георгий Седов» у  
пристани в Архангельске.  
Хорошо видна форма  
форштевня*

других спасшихся участников экспедиции во главе с генералом и, зайдя в бухту Кингсбей, передал их на итальянский пароход, увезший 22 июля спасенных на родину. На разведку к Земле Франца-Иосифа в связи с поисками итальянцев выходил и «Седов».

В начале августа 1928 г. окончив поиски итальянцев, «Малыгин» вел ледовую разведку у Югорского Шара, обеспечивая новую Карскую экспедицию. В рейсе 11 августа достигли широты  $73^{\circ}45'$  и на долготе  $67^{\circ}05'$  свернули на восток. Вернувшись к проливу, 13 августа прошли с караваном Югорский Шар и с 17-го числа вели разведку льдов от острова Белый к Диксону, а оттуда до 74 параллели и на юго-запад к острову Белый. 5 сентября пароход ушел на разведку к Маточкину Шару, но не дойдя 35 миль из-за густого льда, повернул к мысу Харасовой, взяв там под проводку суда, шедшие на запад. К Югорскому Шару они прибыли 9 сентября и затем отправились в новый поход к Маточкину Шару, а оттуда к Ямалу. Вернувшись к Диксону с продуктами и взяв на острове пассажиров, 27 сентября «Малыгин» через Маточкин Шар ушел в Баренцево море, 30-го придя в Архангельск. Навигация еще одного года в целом окончилась.

Весной 1929 г. пароходы переподчинили Северному управлению Всесоюзного объединения морского торгового флота, и в том году, вместе с обычным

зверобойным промыслом, пришлось трудиться на ряде других направлений. Летом ежегодную Карскую экспедицию к устью Енисея обеспечивал «Сибиряков», вернувшийся в Архангельск в середине октября. «Седов» 21 июня ушел оттуда к Земле Франца-Иосифа с Первой высокоширотной экспедицией в будущем всемирно известного полярника О.Ю. Шмидта. 29 июля на острове Гукера подняли красный флаг в знак его вхождения в СССР и в бухте Тихой создали полярную станцию. В рейсе достигли рекордных  $82^{\circ}14'$  с.ш., проведя попутно ледовую разведку для судов Карской экспедиции, и 12 сентября ушли назад.

«Малыгин» в конце года поучаствовал еще в одной спасательной операции. 4 ноября, в устье Северной Двины сел на мель шедший в Европу с грузом французский лесовоз «Saida». Экипаж покинул судно на шлюпках и спасать его отказался. Хозяин также не проявил интереса к этому делу, хотя обследование показало, что шанс спасти судно есть. За дело взялись советские спасатели, а кроме «Малыгина» в операции приняли участие также каботажный пароход «Кия» и спасательный буксир «Совнарком». С 13 ноября по 5 декабря 1929 г. работы успешно совершили, а после ремонта Совторгфлот пополнился новым пароходом, названным в честь недавно погибшего в авиационной аварии героя гражданской войны «Фабрициус». Позд-

нее его перевели на Черное море и там он принял участие в Великой Отечественной войне.

Постановлением Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР от 26 января 1930 г. северные суда в составе Всесоюзного объединения морского транспорта были подчинены Всесоюзному Обществу Морского Транспорта НКПС.

В начале августа 1930 г. «Сибиряков» отправился в Русскую Гавань на Новой Земле и, простояв из-за тумана у ее берегов 13-14 августа, затем убыл дальше. «Седов» участвовал в научных изысканиях, также уйдя 15 июля с экспедицией О.Ю. Шмидта и В.Ю. Визе из Архангельска к Новой Земле (на борту находилось 40 человек экипажа и 38 научных работников). Зайдя 18-го в Белую Губу, он уже 20 июля вышел к Земле Франца-Иосифа. К вечеру 22-го моряки вошли в бухту Тихая и после разгрузки на берег грузов 2 августа пароход ушел в Русскую Гавань, на северном острове Новой Земли, где принял уголь с «Русанова», исполнявшего функцию снабженца. 11 августа корабль вышел в обход мыса Желания, в северной части Новой Земли по 79 параллели к Северной Земле. В пути совершили ряд открытий — на карту нанесли острова, вскоре получившие имена Визе (12 августа), Воронина, Исаченко, Самойловича, Шмидта и целый архипелаг Сергея Каменева.

**«Георгий Седов»  
выходит в один  
из рейсов, 1930-е гг.**



30 августа на острове Домашний архипелага Северная Земля открылась новая полярная станция, а в конце сентября 1930 г. «Седов» вернулся в Архангельск. «Русанов», 7 – 10 августа у Новой Земли снабдивший углем «Седов», сам 11-го ушел в море и 14 августа дошел к западным берегам Северной Земли. Сменив тут зимовщиков и сдав стройматериалы, он вышел к проливу Шокальского для гидрологических промеров. Выполнил их, 21 августа подошел к мысу Челюскин, начав тут постройку полярной станции. 4 сентября работы окончили, и вскоре пароход вернулся в Архангельск.

«Малыгин» же выполнял не совсем приятную функцию, на время превратившись в конвоира-тюремщика. В начале

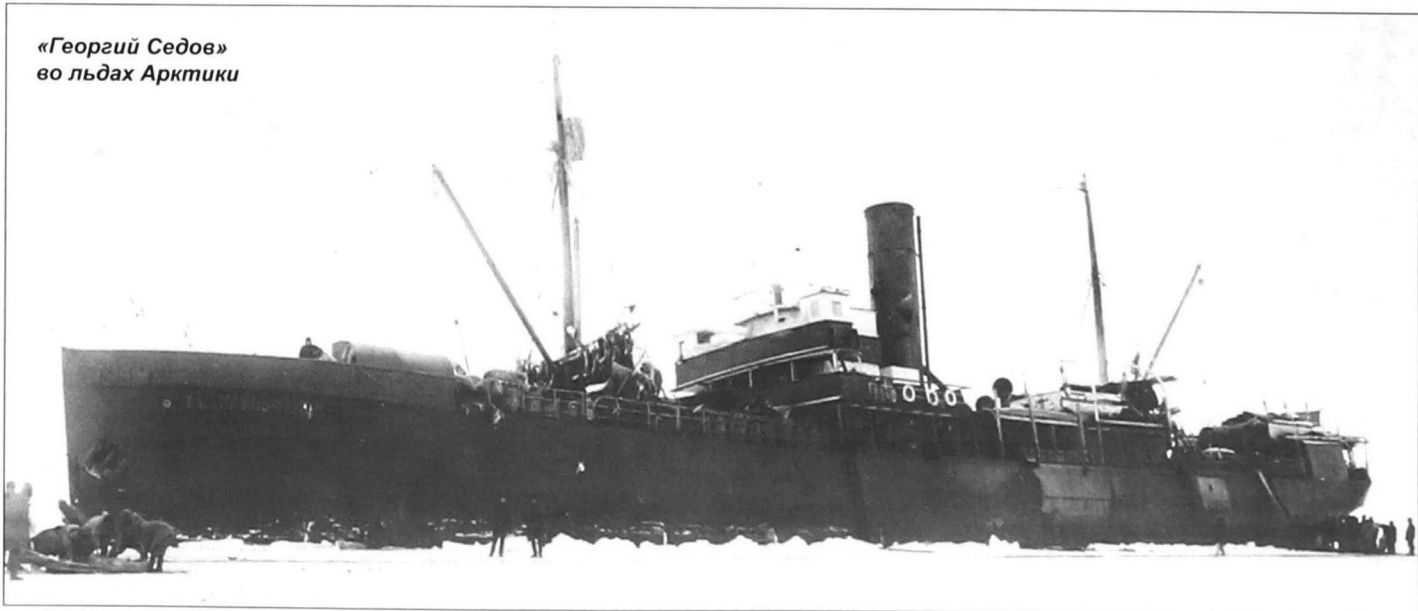
июля 1930 г. он довел в бухту Варнека на остров Вайгач пароход «Глеб Бокий» Управления Соловецких лагерей ОГПУ. В тех местах ученые открыли месторождение полиметаллических руд, и чекисты начали выполнять задание властей по разработке. «Глеб Бокий» привез контингент заключенных и грузы, закипела работа там, где раньше редко ступала нога человека. Вернувшись после рейса в Архангельск, 22 июля «Малыгин» ушел в море в обычной аренде Комсевморпути для ледовой разведки от Югорского Шара судам очередной Карской экспедиции. В конце июля пароход увел их в Енисейский залив и 13 августа отправился в обратный путь. В пути ученые на борту вели гидрологические

измерения от Югорского Шара до мыса Желания, проведя 42 станции для изучения глубины моря и состояния обитающих в здешних местах водных существ, из них пять сделали у мыса Желания, а остальные в южной части Карского моря. 28 августа взяли на проводку два грузовых парохода от острова Диксон к мысу Желания, и в середине октября 1930 г. «Малыгин» зашел в Архангельск. В начале 1931 г. Народный комиссариат Путей Сообщения навсегда ушел в прошлое, а на смену появился Народный комиссариат Водного транспорта. Ему, вместе с пароходствами, 30 января подчинили все пароходы и другие плавучие средства не только на севере, но и в других как внешних, так и внутренних водных бассейнах страны.

В конце 1920-х гг. северный ЭПРОН (Экспедиция Подводных Работ Особого Назначения) получил большую практику по спасению и подъему судов в северных водах и смог вернуться к неосуществленному проекту лета 1916 г. по подъему лежавшего на 22-метровой глубине вблизи Кандалакши парохода «Садко». Находясь на ровном киле, с небольшим креном на правый борт, корабль (как показало обследование водолазами) оставался в неплохом состоянии и за дело подъема вначале, в 1930 г., взялся Совторгфлот, но оно сходу не заладилось. Лозунг «нет таких крепостей, которые не взяли бы большевики» в те годы не был пустым звуком. На пределе человеческих сил и возможностей, используя смекалку и идя на нестандартные решения, в те годы действительно добивались многого, причем не только путем угроз и принуждений, как об этом пишут zaangażированные историки, но и умело используя энтузиазм и заинтересованность людей в конечном результате.

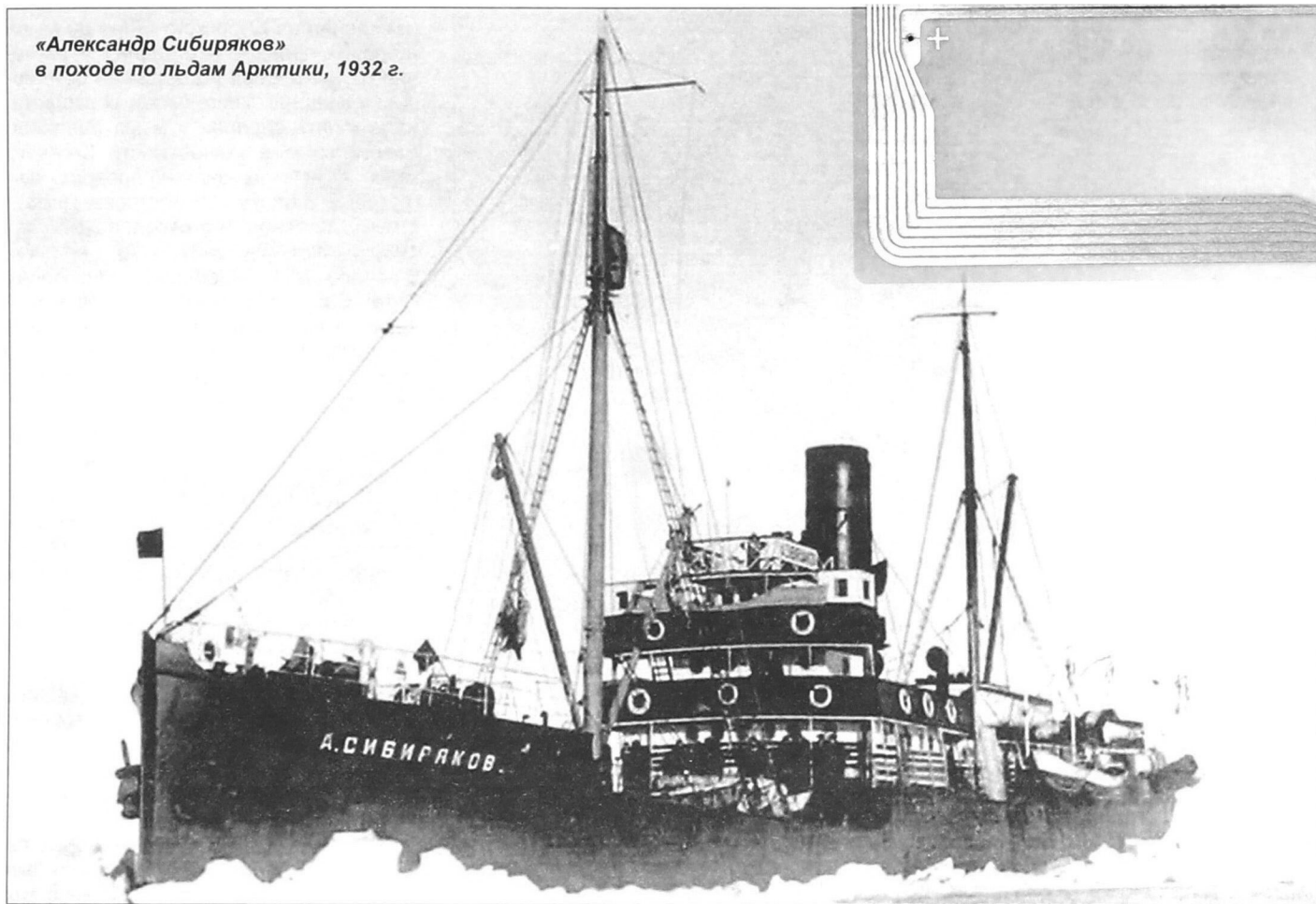
Летом 1931 г. пришлось подключать ЭПРОН, имевший оборудование и подготовленных людей. Первые попытки

**«Георгий Седов»  
во льдах Арктики**





**«Александр Сибиряков»**  
в походе по льдам Арктики, 1932 г.



оказались неудачными — вырвать корабль из подводного плена сразу не удалось и решили поднимать «ступенчатым методом», постепенно перетаскивая с больших глубин на малые, параллельно заделывая пробоины и осушая отсеки.

флот за годы Советской власти вырос и количественно, и качественно, а старый док на Соловках (к тому же, там распорядилось ОГПУ и так просто, как во времена монастыря, попасть уже не удавалось) и пара небольших в Архангельске не

справлялись с валом текущего ремонта. Но время создания такого завода в регионе еще не пришло, до начала работ оставалось несколько лет.

Работы 1932 г. на «Садко» снова не дали должного результата, хотя с

### 1930-е ГОДЫ: ВРЕМЯ БОЛЬШИХ СВЕРШЕНИЙ

«Малыгин» летом 1931 г. совершил рейс с учеными и туристами (среди которых находился и итальянский генерал У. Нобиле) к Земле Франца-Иосифа. «Русанов», приняв эстафету от собратьев, 20 июля ушел к Карским проливам из Архангельска для проводки на Енисей Карской экспедиции, а в конце сентября 1931 г. вернулся домой. «Сибиряков» после весеннего зверобойного промысла больше не задействовался, а вот пароходу «Седов» предстоял дальний поход. С момента последнего крупного ремонта прошло больше 10 лет и техника начала не выдерживать — сдали котлы. Для их срочного ремонта летом 1931 г. пришлось сделать рейс вокруг всей Европы, уйдя в Николаев на Черное море. Именно тут на заводе имени Марти кораблю поставили новые котлы, и весной 1932 г. он прибыл в Архангельск. В очередной раз остро встал проблема отсутствия на Севере собственного серьезного судоремонтного и судостроительного завода — местный

**«Александр Сибиряков»,**  
7 октября 1932 г.



15 июня прорыли 12 тоннелей, завели подъемные полотенца, значительно увеличили количество привлекаемых плавсредств и задействовали крупные баржи «Гражданин» и «Гражданка» (корпуса недостроенных после гражданской войны портовых судов-ледоколов, для военного флота заложенных на Балтике и позднее уведенных на Север специально для работ в ЭПРОН). Поднять пароход не удалось, но получили опыт, благодаря которому, учтя ошибки и устранив недоработки, задание успешно выполнили в 1933 г.

28 июля 1932 г. «Сибиряков» отправился в свой знаменитый рейс из Архангельска с экспедицией Арктического института О.Ю. Шмидта. Пройдя проливом Маточкин Шар в Карское море, он 3 августа прибыл на Диксон и неделю ждал транспорт с углем для дальнейшего следования. 6 августа от мыса Польша в гавани шторм унес в море карбас с восемью зверобоями. Выйдя на спасение с паровой шхуной «Боцман Лайне», моряки смогли спасти рыбаков. Проведя 11 августа бункеровку, ледокол вышел курсом на Северную Землю, в пути открыв остров Сидорова (координаты 75°08' с.ш. / 82°02' в.д.) из группы островов Арктического Института. Обойдя с севера остров Комсомолец, он достиг 81°28' с.ш. и затем прошел в море Лаптевых до бухты Тикси. Уйдя из Тикси в середине августа, пароход по дороге зашел в устье реки Лена, взяв на буксир колесные речные буксиры «Якут» и «Партизан», для работы уводимые на реку Колыма. Маленькие речные буксирчики плохо приспособлены для такого рейса, и на экипаж парохода легла серьезная нагрузка. Проводку удалось довести до бухты Амбарчик и, оставив там сопровождаемых «малышей», уже 24 августа «Сибиряков» шел под конвоем ледокола «Красин» к мысу Челюскин. 5 сентября он дошел к устью реки Колыма. Серьезные льды встретились за 167° в.д., у Чаунской губы, но и в них 10 сентября удалось продвинуться до острова Колючин (67°30' с.ш. / 174°39' з.д.), по дороге сломав все четыре лопасти единственного винта. За шесть дней корабельные водолазы сменили их запасными и удалось продолжить движение, но днем 12 сентября у 172° з.д. льдина срезала вал винта с муфтой и лопастями, так что пароход целых десять дней лежал в дрейфе. В том районе мощных ледоколов, способных подойти на выручку, не оставалось, моряки могли рассчитывать только на свои силы. Кое-как соорудив из подручного брезента косые паруса и закрепив на мачтах (вот когда пригодилась изначальная возможность их использования, при постройке заложенная английскими судостроителями), выглядевший весьма экзотично в таком виде корабль 27 сентября продолжил путь, пользуясь попутным ветром. Ветер сопутствовал смельчакам, и 1 октября их вынесло на

*«Владимир Русанов»  
в Карском море, 1932 г.*



чистую воду у северного входа в Берингов пролив. Тут уже встречал вызванный по радио траулер «Уссуриец», уведший пароход на буксире в Петропавловск-Камчатский. Пройдя срочный ремонт, корабль отправился на более серьезный на верфь японской Июкогамы. На Дальнем Востоке в те годы имела та же проблема, что на Севере – кроме владивостокского Дальзавода в регионе не существовало судоремонтных предприятий, могущих быстро и качественно провести ремонт тяжелых повреждений. А флот рос – во Владивостоке начали воссоздавать почти полностью исчезнувшую после гражданской войны его военную компоненту – даже для столь

героического корабля как «Сибиряков» не нашлось времени и рук дома – пришлось финансировать более мощные заводы южных соседей. К сожалению, не в первый и далеко не в последний раз.

Несомненный успех перехода заключался в том, что за одну навигацию корабль прошел по Северному морскому пути, затратив в целом на преодоление маршрута два месяца и три дня. Звания Героя Советского Союза в то время еще не присуждали, но многие участники перехода получили правительственные награды, а сам корабль, впервые в истории, 17 декабря 1932 г. наградили орденом Трудового Красного Знамени. Ранее столь высокой чести гражданские

*«Александр Сибиряков»  
под парусом в легендарном  
походе, сентябрь 1932 г.  
За этот рейс героический  
пароход наградили орденом  
Трудового Красного Знамени*



**«Александр Сибиряков»  
во льдах Арктики, середина  
1930-х гг.**



пароходы не устаивались. Откровенно говоря, в значительной степени помогла и погода – лето в том году оказалось довольно теплым для местных условий и особенно тяжелых льдов на переходе не встретилось, но это не умаляет заслуг экипажа – все-таки первым такого успеха достиг не «Ермак» и не «Красин», а в принципе обычный грузовой пароход, пусть и с усиленным для работы во льду корпусом.

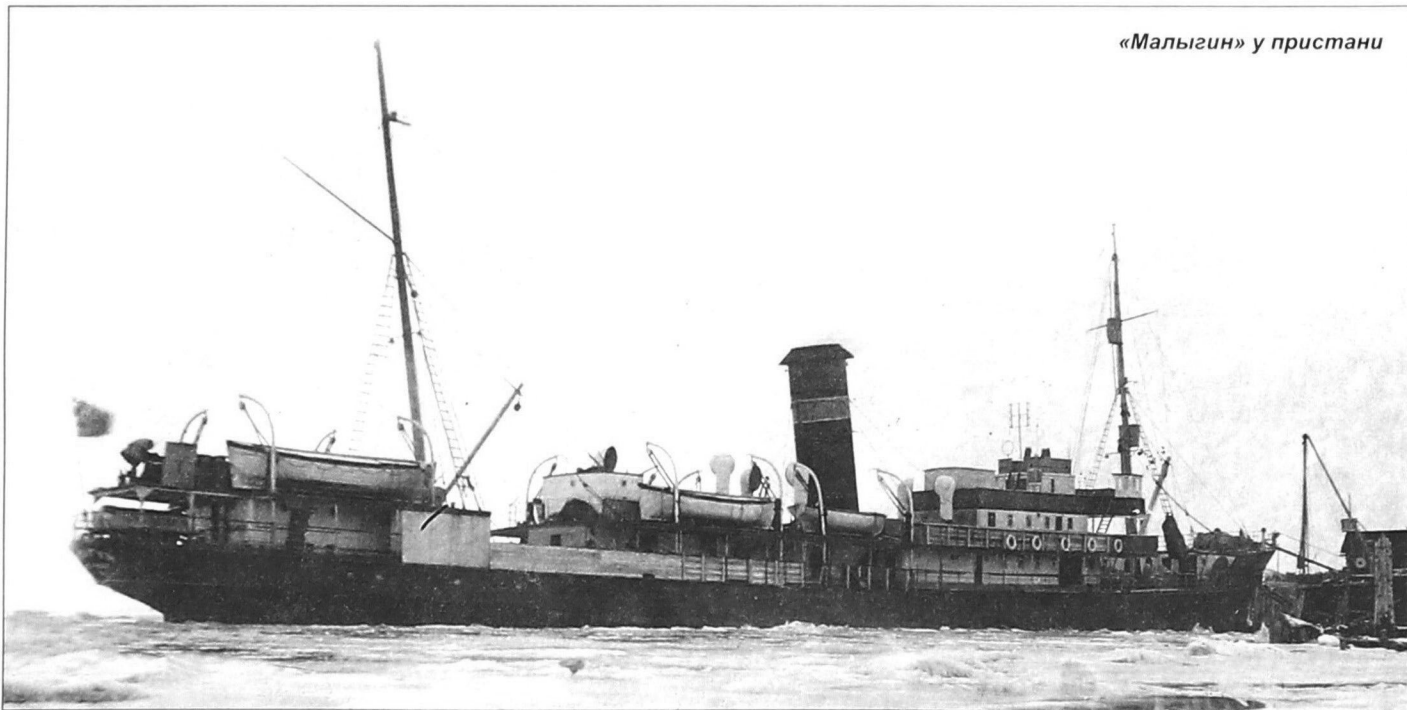
«Русанов» также славно потрудились летом и осенью. 31 июля 1932 г., участвуя во втором Международном Полярном году, он вышел из Архангельска для постройки обсерватории на мысе Челюскин, имея на борту 27 пассажиров. Пройдя из Баренцева моря в Карское Маточкиным Шаром, 6 августа он прибыл на Диксон, а оттуда, 7 – 10 августа

совершил рейс к острову Свердруп и уточнил его реальное месторасположение, оказавшееся на 10 миль южнее нанесенного на карты (координаты  $74^{\circ}35'$  с.ш. /  $79^{\circ}25'$  в.д.). Вернувшись на Диксон, 11 августа пароход вышел к Северной Земле и 12 числа открыл в Карском море острова Арктического Института и Известий ЦИК (имена эти земли получили постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР в 1933 г.). 14 августа высадив зимовщиков на острове Домашний Северной Земли, он первым прошел из Карского в море Лаптевых через пролив Шокальского. 17 августа были открыты острова Краснофлотские. Затем 22 августа мимо мыса Неупкоева (юго-западная часть острова Большевик), через пролив Вилькицкого корабль проследовал к мысу Челюскин,

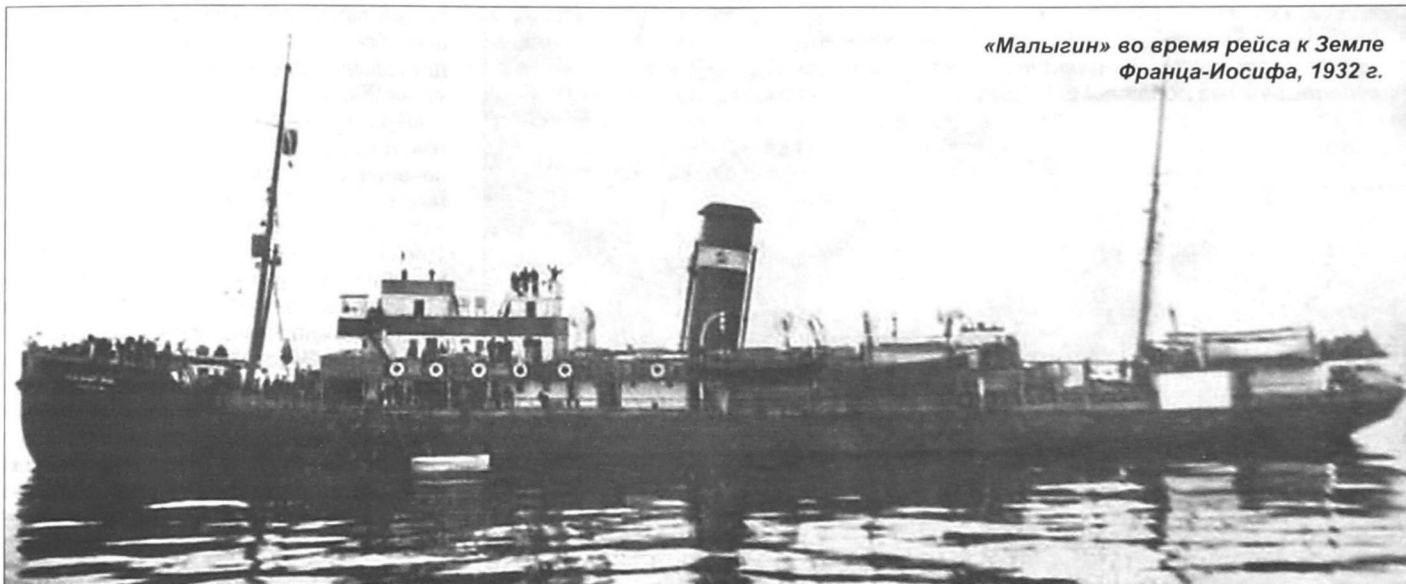
для постройки полярной станции. Осуществив задание и высадив зимовщиков, 1 сентября он убыл к острову Домашний. Затем, обойдя северную часть Новой Земли мыс Желания, 15 сентября вошел в Русскую Гавань и 19 сентября отбыл в Архангельск. 24 сентября рейс завершился, и корабль сразу стал в ремонт. На карте Советской Арктики оставалось все меньше и меньше «белых пятен», еще не исследованных советскими моряками и учеными.

Летом 1932 г. «Малыгин» в очередном рейсе к Земле Франца-Иосифа достиг рекордной широты –  $82^{\circ}47'$ . В конце года – 20 декабря 1932 г., постановлением Совета Народных Комиссаров (тогдашнего правительства) СССР № 1874 «Сибиряков» и «Седов» передали созданному для исследования и работ в северных морях Главному Управлению Северного Морского Пути (ГУСМП). «Русанов» и «Малыгин» оставались в подчинении Управления Северного Морторгфлота. В конце года последнему крупно не повезло – везя снабженческие грузы советским шахтерам в поселке Баренцбург на Шпицбергене, 28 декабря, из-за ошибки капитана, неправильно определившего береговые огни, пароход вылетел на камни в Айс-фьорде. Пассажиров снял быстро подошедший «Седов» и увез в Баренцбург, а за спасение корабля началась нешуточная борьба. Дошедшие из Мурманска ледокол «Ленин» и спасательный буксир «Руслан» больше двух недель пытались стянуть с камней (работы велись с 9 по 26 января 1933 г.), но неудачно. О том, насколько важной считалась задача спасения, говорит тот факт, что в начале февраля 1933 г. «Седов» из Мурманска привез срочно прибывшего туда начальника

**«Малыгин» у пристани**







*«Малыгин» во время рейса к Земле Франца-Иосифа, 1932 г.*

союзного ЭПРОН Фотия Крылова. Еще месяц тяжелейшей работы в условиях полярной ночи и сильных морозов (временами холода достигали 29 градусов) в конце концов дал нужные плоды – ночью 24 марта «Малыгин» наконец стянули с камней и после заделки пробоин на месте, 24 апреля 1933 г. отправили в Мурманск. Время перехода выбрали неудачно – на переходе суда настиг тяжелый шторм и крен превышал 30 градусов. Особенно не повезло сопровождавшему «Малыгин» буксир «Руслан». 25 апреля удары волн перевернули сильно обмерзшее 350-тонное небольшое судно, и вблизи южного мыса Шпицбергена оно пошло ко дну. Из 23 моряков экипажа спасти смогли только двоих. Позднее купленный за границей буксир назвали в честь погибшего собрата – «Память Руслана». «Малыгин» 27 апреля смог достичь Мурманска и сразу стал в ремонт в местном порту.

Тем временем «Сибиряков» 1 января 1933 г. окончил ремонт в Японии и ушел в Тихий океан, обойдя с юга Азию, через Суэцкий канал, а затем прошел вокруг Европы и 7 марта прибыл в Мурманск. Пока шло спасение, «Сибиряков» и «Седов», 9 марта, по распоряжению Заместителя Наркома Водного Транспорта от 4 января, на основе отношения 7 января № 102/2 и предписанием Центрального Управления Морского флота 6 января передавались из Северного Управления Морфлота по внутреннему плаванию в ГУСМП с 9 марта, что 23 марта подтвердил Приказ по Северному Управлению Морского Флота № 88. Автор сознательно приводит столь сложную бюрократическую иерархию, показывающую сколько бумаг и распоряжений в те годы требовалось ради перевода из одной структуры в другую – бюрократия в те годы работала серьезно, под стать лозунгу «Советская власть – учет и контроль». Хотя нередко в выполнении доходило до

гротеска, и копеечная экономия далеко не компенсировала больших потерь, вызванных нехваткой дорогого времени.

Акт о сдаче подписали 9 марта. Чуть раньше «Русанов» и пока сидевший на камнях «Малыгин», приказом по всесоюзному Объединению Морского Флота по внутреннему плаванию № 4 от 28 января, подтвержденному приказом по Управлению Северного Мортторгфлота № 43 от 8 февраля, в связи с разделом имущества между Морфлотом (структура, создаваемая для работ преимущественно во внутренних водах) и Совторгфлотом (организация, работавшая на внешнеторговых рейсах) передавались Северному Управлению Морфлота.

Прибывший издалека «Сибиряков» продолжил работы летом, в начале августа зайдя на Диксон. 24 – 31 августа он шел к мысу Челюскин под проводкой ледокола «Красин». Выполнив задачу, 19 сентября у острова Русский он оказался зажат льдами – освобождал тот

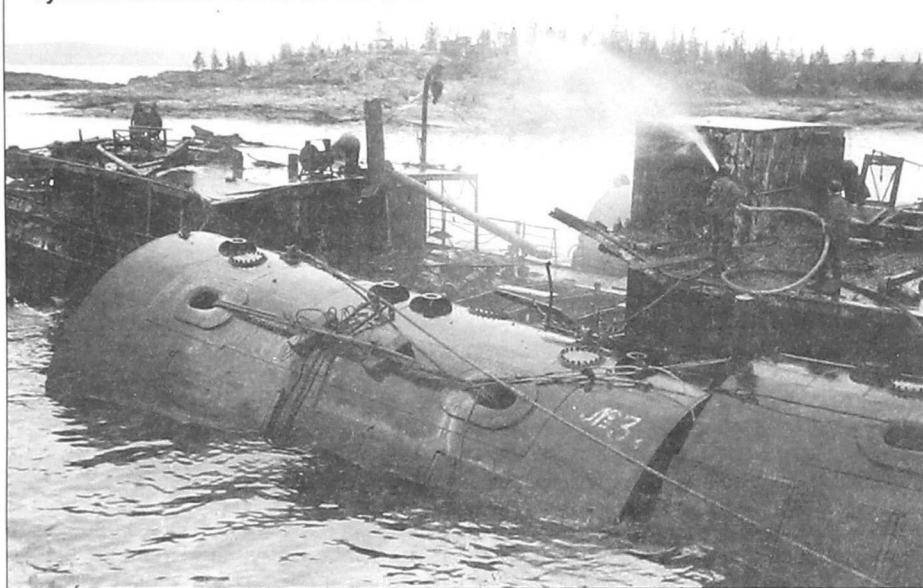
же «Красин». С 25-го под его проводкой от островов Самуила «Русанов» пошел на запад и 14 октября зашел в Архангельск.

Летом 1933 г. серьезно потрудились «Русанов». 12 августа он ушел из Архангельска к Новой Земле для завоза зверобоев в бухту Марии Прончищевой (море Лаптевых). Пройдя Маточкин Шар, 15 августа он вышел в Карское море. Встретив льды, пришлось вернуться, и снова в Карское море выходить уже через Югорский Шар, 20 августа прибыв на Диксон. Отсюда пароход отправился на выгрузку людей, 5 сентября войдя в бухту Марии Прончищевой. В этом районе 17 сентября пришлось снимать севший на мель грузовой пароход «Правда» и, окончив выгрузку, 19 сентября «Русанов» через пролив Вилькицкого ушел в море Лаптевых к острову Русский. Вернувшись на Диксон и сделав рейс в Обскую губу, с острова Белый снял экспедицию и команду утонувшей шхуны



*«Малыгин» на камнях в Айс-фьорде у острова Шпицберген, январь 1933 г.*

**Работы по подъему «Садко» в Кандалакшском заливе, июль 1933 г. На переднем плане новые судоподъемные понтоны ЭПРОНа**



«Белуха», затем уйдя через Югорский Шар в Баренцево море. С 25 сентября от островов Самуила под проводкой «Красина» с «Сибиряковым» пошли на запад. 14 октября пароход прибыл в Архангельск, но стоянка оказалась недолгой – 22 октября начался новый рейс, и 23 числа зайдя в Умбу, уже 24 октября ледокол был в Кандалакше, откуда отправился назад. За ноябрь им совершен еще ряд рейсов между Умбой и Кандалакшей, а 2 декабря «Русанов» увел в Мурманск на буксире баржу «Альбатрос». Переход стал очень тяжелым – попав в шторм, вечером 4 декабря моряки ушли в Белое море, за восемь часов пройдя расстояние от Городецкого маяка до Сосновца. 7 декабря пытались продолжить рейс, но при выходе в Баренцево море вновь встретили сильный шторм. 11 декабря так и не достигнув Мурманска, им пришлось вернуться в Умбу из-за разрушений на барже. Ко всем неприятностям прибавилась насто-

ящая беда – в рейсе от сердечного приступа умер опытный капитан парохода Б.И. Ерохин. 23 декабря «Русанов» уже без баржи ушел для ледовой проводки судов в Белом море. Мурманска он достиг лишь 6 января 1934 г., по прибытию в порт став в срочный ремонт.

В июле 1933 г. вблизи Кандалакши водолазы ЭПРОН начали последний этап работ по подъему «Садко». Штаб находился на старом пароходе «Декрет», принадлежавшем до мировой войны местному судовладельцу Буркову. В 15:15 14 октября 1933 г. из воды показалась корма, а в 10:30 утра 15 октября наконец всплыл весь корпус. Почти сразу на буксире ледокола «Ленин», с помощью спасателя «Совнарком», его отвели на отмель у острова Богомолиха, где откачали воду и окончательно заложили пробоины. Основательно подготовившись, 27 октября «Садко» завели на буксире в Кандалакшу и оттуда 3 ноября 1933 г. его увел на буксире в Архангельск

малый ледокол № 8. Многолетняя эпопея все-таки завершилась – корабль стал в длительный ремонт на заводе «Красная кузница».

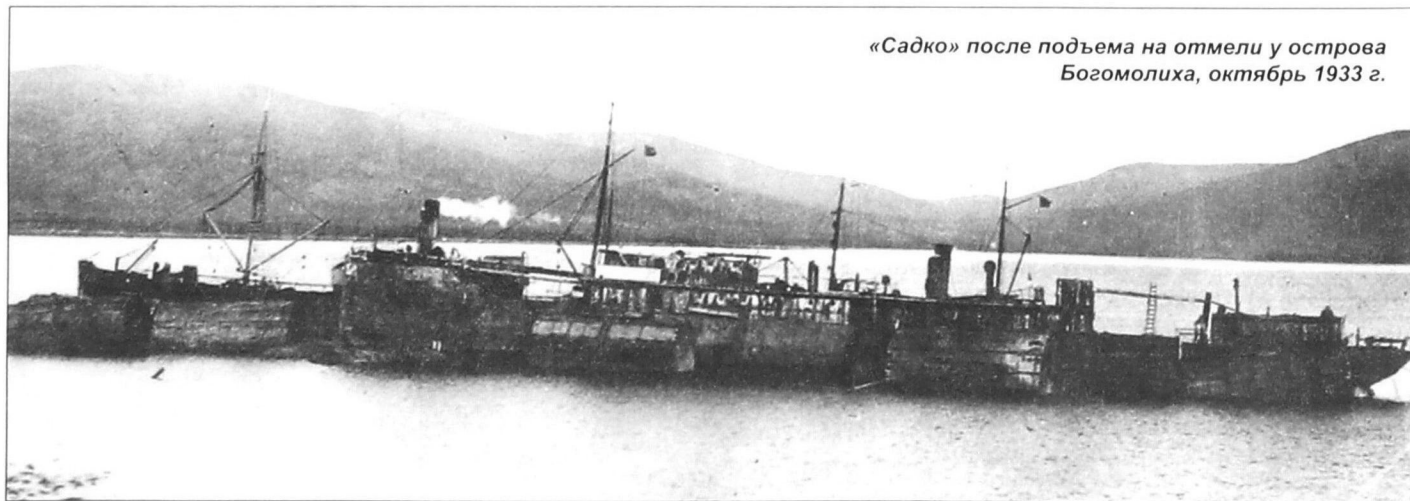
«Русанов», «Сибиряков» и «Седов» в конце февраля 1934 г. вышли на обеспечение очередного зверобойного промысла в воды Белого моря, причем в том году, взяв тюленебоев у мыса Воронов, с 19 марта вели охоту в Мезенском заливе. 28 марта «Русанов» завез добычу в Мурманск и, сдав груз в порту, с 7 апреля продолжил работу. Вернувшись, «Сибиряков» и «Седов», приказом № 30 по Главному Управлению Севморпути при Совнаркоме СССР от 5 апреля 1934 г. получили приписку к Архангельскому Управлению ГУСМП. В том году численный состав Управления вырос. После ремонта, весной 1934 г. в Отряд судов Управления для работы в Арктике включили и «Малыгин».

9 января 1934 г., впервые после ремонта поднял пар «Садко», и вскоре его сдали в Северное управление Государственного Морпароходства, решив не менять имя. 18 июля новый-старый пароход приписали к Архангельскому торговому порту под № 375. У кораблей пароходства Постановлением Центрального исполкома и Совнаркома СССР от 15 марта снова сменилась подчиненность – теперь они замыкались на Центральное управление морского флота и приказом Народного комиссара водного транспорта (НКВТ) № 93 от 26 марта вошли в Северное управление морского флота НКВТ.

В навигации 1934 г. активно участвовали теперь уже пять пароходов.

«Малыгин», в середине июля уйдя на проводку очередной Карской экспедиции, в конце августа прибыл с ней к устью Енисея. Вернувшись к Диксону и идя оттуда к острову Русский для постройки тут полярной станции, 12 сентября он повредил во льдах руль. После ремонта своими силами, так и не выполнив задание, ушел на Диксон и 16 сентября вышел в Архангельск, а оттуда в Мурманск для ремонта.

**«Садко» после подъема на отмели у острова Богомолиха, октябрь 1933 г.**



«Сибиряков» к 30 июля уже стоял у Диксона и 5 августа ушел на восток, 7 августа совместно с «Русановым» находясь юго-западнее островов Скотта-Гансена. 22 августа с ледоколом «Ермак», грузовым пароходом «Байкал» и речным буксиром «Партизан Щетинкин» стояли у мыса Челюскин. 1 сентября он с Ленской экспедицией достиг устья Лены и ушел к мысу Челюскин. К концу ноября 1934 г. пароход прибыл в Архангельск. Приняв на борт груз досок, затем отправился в Мурманск, но 2 декабря, попав в тяжелый шторм, грозящий опрокидыванием, экипаж был вынужден сбросить весь палубный груз в море и в порт зашел без него.

«Седов» с июля служил плавучим филиалом Арктического института, обеспечивая экспедицию профессора Р. Самойловича в Карском море. Едва вернувшись в Архангельск, он в августе сразу вышел на помощь аварийной шхуны «Госторг» к берегам Новой Земли. 12 сентября достиг Диксона, но работы по спасению затянулись, и только 12 января 1935 г. корабль зашел в Мурманск, по приходу войдя в Отряд судов Севморпути.

«Русанов», придя с боя тюленей из устья Белого моря в Мурманск к концу мая, сразу ушел на текущий ремонт в Архангельск и, едва успев закончить его, 25 июля ушел в море Лаптевых для завоза продуктов в бухту Нордвик. 26-го числа шел в Баренцевом море. Ночью 27-28 июля через Маточкин Шар достиг Карского моря и 30 числа прибыл

на Диксон. 5 августа поход продолжил совместно с «Сибиряковым», держась юго-западнее островов Скотта-Гансена. 20 августа, при помощи ледокола «Ермак» пройдя пролив Вилькицкого, ушел в море Лаптевых курсом на бухту Марии Прончищевой. Оттуда уход для постройки радиостанции к острову Преображения. Затем с судами Ленской экспедиции 27 августа прибыл в бухту Нордвик. Сдав груз, 9 сентября, по пути в Хатангский залив сел на ранее неизвестную банку. В 13:55 10 сентября снялся сам, и без больших повреждений продолжая рейс, пошел через пролив Вилькицкого в Карское море. Зайдя к мысу Стерлигова, 16-го прибыл на Диксон и 21-го числа ушел к Гольчихе в Енисейском заливе, оттуда снова придя на Диксон. 28 сентября вышел в юго-западную часть Карского моря, 3 октября начав вывод судов из Енисейского залива. 8 октября с ними ушел через Маточкин Шар в Русскую Гавань. Войдя в Карское море, пошел на юг и через Югорский Шар вошел в Баренцево море, 22 октября придя в Архангельск. Долго не задержался и 2 ноября отправился в Мурманск, где 17 числа, взяв груз взрывчатки для шахт, ушел к Шпицбергену. Попав в шторм, 23 октября пароход достиг Айс-фьорда и прибыл в Баренцбург. Сдав груз, 26 числа корабль отправился назад и, снова пережив в пути шторм, вечером 2 декабря вернулся в Мурманск.

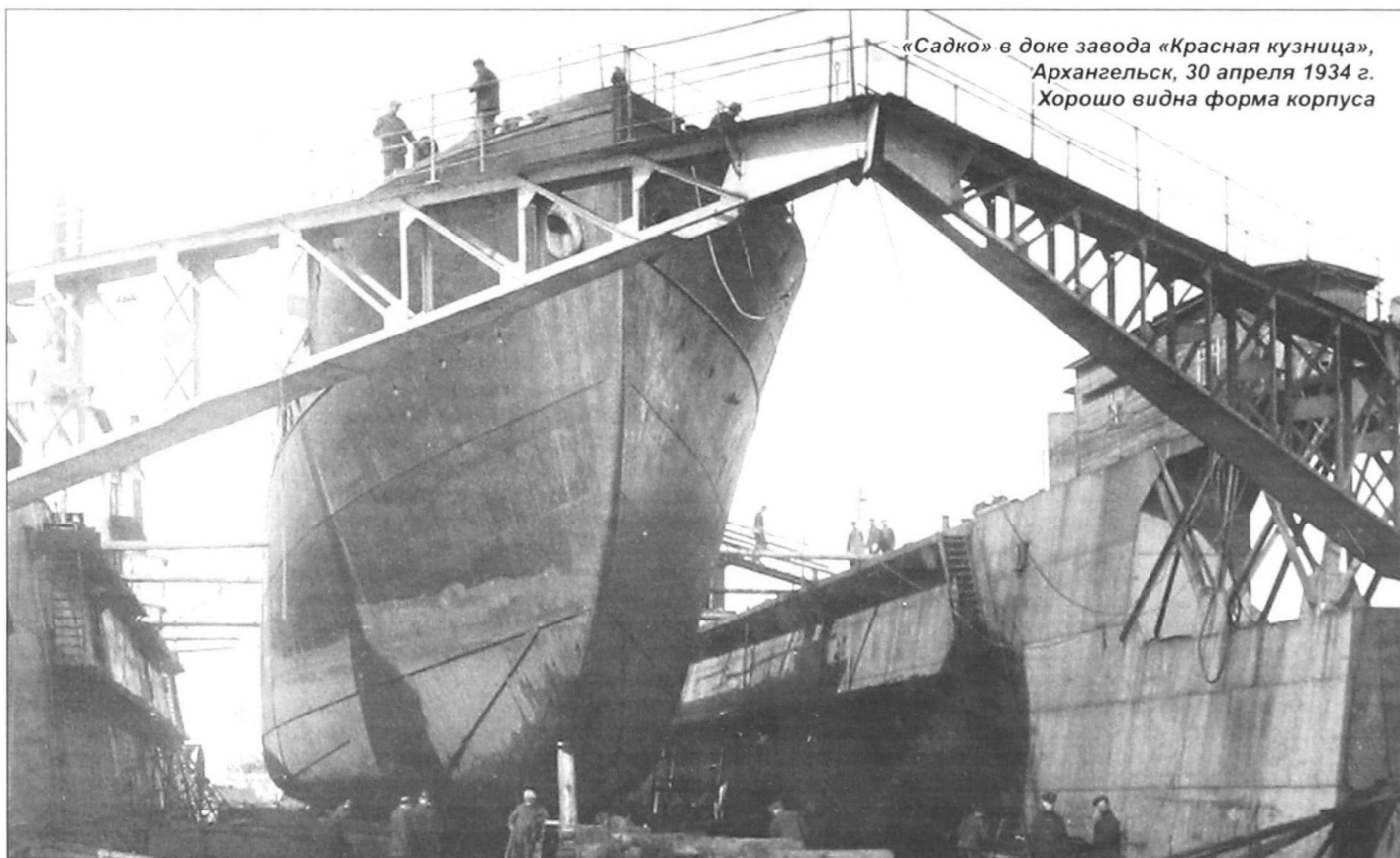
Возрожденный «Садко» 22 июля ушел через Маточкин Шар и Диксон к мысу Оловянный на Северной Земле для от-

крытия там полярной станции. 30 июля зайдя на Диксон, 2 августа ушел дальше. Попав вскоре в тяжелые льды, 23 дня находился в дрейфе в северо-восточной части Карского моря, из которых его вывел ледокол «Ермак». 8 сентября прибыл к острову Уединения, и вскоре новая станция начала работу. Оказав помощь в постройке и разгрузившись, 12 сентября экипаж увел корабль назад. 16 сентября состоялся заход на Диксон, и на следующий день пароход убыл домой. 25 сентября «Садко» вернулся в Архангельск.

В 1935 г. работы оказалось не меньше, и все началось с уже традиционного промысла тюленей.

19 февраля в Белое море для этих целей отправился «Сибиряков». Его работа на промысле стала недолгой, и к 22 марта корабль прибыл в Мурманск, откуда вскоре ушел в Арктику, в начале октября вернувшись в Мурманск. 23 марта из Мурманска на промысел тюленя отправился «Седов». К середине мая он вернулся и почти сразу убыл на проводку в Карское море, везя людей и груз для полярных станций к острову Русский и устью реки Таймыр. Отсюда в конце октября прибыл домой.

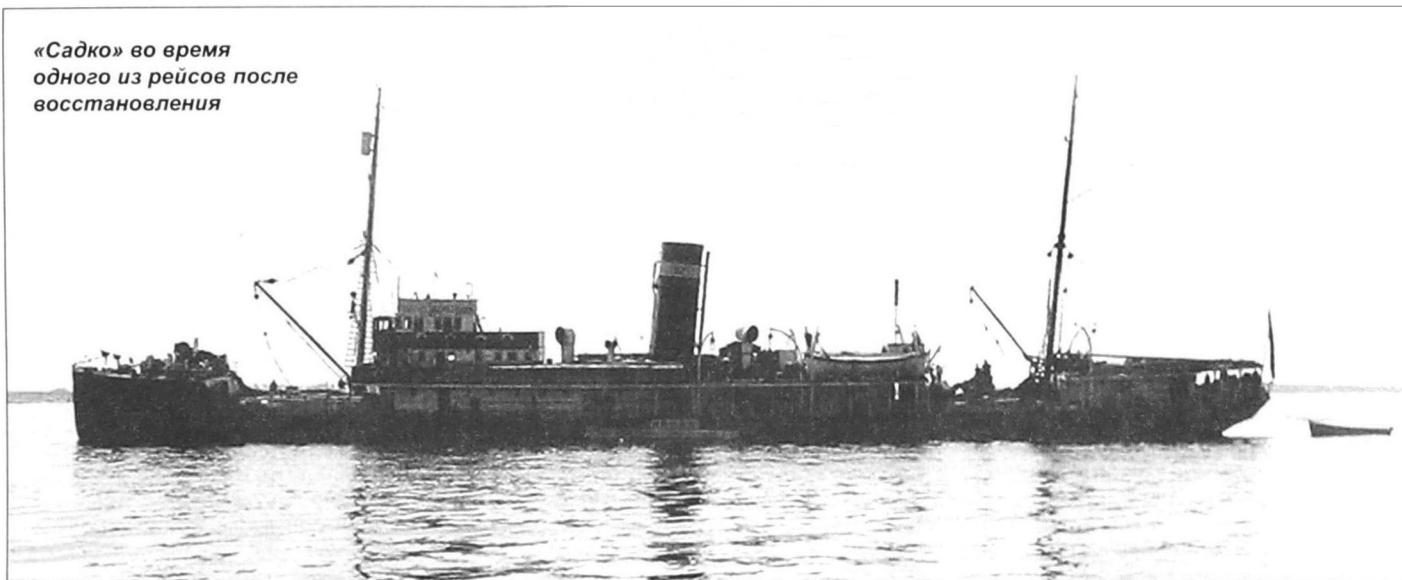
«Русанов», после ремонта, 19 февраля также ушел в Белое море на промысел и 21 марта вернулся в Мурманск. Сдав добычу и взяв снабжение, с 31 марта промысел продолжил, лишь 9 мая зайдя в Архангельск. 23 – 26 мая вез 400 зверобоев по становищам: Яреньга



«Садко» в доке завода «Красная кузница», Архангельск, 30 апреля 1934 г. Хорошо видна форма корпуса



**«Садко» во время  
одного из рейсов после  
восстановления**



и Дураково (на Летнем берегу), Ручьи, Майда и Мегра (на Зимнем берегу) и Долгощелье (Мезенский залив). Придя назад, 18 июля ушел из Архангельска на восток, 21 числа войдя в бухту Варнека и 28 июля придя на Диксон. В 23:50 1 августа с ледоколом «Ермак» отправился к проливу Вилькицкого, с 5 августа находясь тут в дрейфе. Утром 8 августа достиг острова Нансена и 10 числа прошел пролив. 16 августа прибыл в Тикси, откуда отправился к реке Индигирка, придя 21 августа. Сдав груз местным полярникам, ушел 11 сентября в Тикси и оттуда к острову Преображения. Затем через пр. Вилькицкого, 23 сентября прибыл на Диксон и 25-го посетив остров Белый в Обской губе, через Югорский Шар, утром 30 сентября вернулся в Архангельск — «счетчик» только этого рейса составил 6098 миль. Отсюда убыл к острову Колгуев и 2 января 1936 г. зашел в Мурманск.

23 марта из Мурманска с охотниками ходил и «Малыгин». В середине мая вернулся и вскоре отбыл в Архангельск. Вечером 5 июля вышел на северо-восток Карского моря с гидрографической экспедицией И.А. Киреева, 29 июля дошел к островам Сергея Кирова. Из-за шторма сразу высадить людей он не смог и пришлось вернуться к Диксону для пополнения запасов угля, прежде чем 20 августа попытка все-таки удалась. В Архангельск из рейса прибыл 28 октября, перед тем сделав гидрологическую съемку дна Центральной Карской возвышенности.

24 марта из Мурманска на бой зверя ушел и «Садко». В середине мая вернулся и затем ушел в Архангельск. Оттуда 6 июля вез Первую советскую высокоширотную экспедицию, при этом выступая в роли «авианосца» — на борту имелись самолеты «Ш-2» и «КР-1». 10 июля вошел в Мурманский порт и 12 числа отправился дальше. 14 июля прошли мыс Нордкап. 17 июля пароход шел по 76 параллели к Гренландии, вскоре свернув к Шпицбер-

гену. После стоянки в Баренцбурге 22 — 29 июля, ушел в Гренландское море. Обойдя Шпицберген с севера, пересек 81 параллель, взяв уголь в Русской гавани на Новой Земле и 24 августа убыл в Карское море к острову Визе. 29 августа он находился у восточной части Земли Франца-Иосифа. Вечером 1 сентября в северной части Карского моря открыл остров Ушакова и 8-го достиг мыса Литвинова Северной Земли, а 12-го прошел остров Шмидта. 13 сентября достиг широты  $82^{\circ}41,6'$  — рекорд свободного плавания во льдах — и взял пробы с глубины 2365 м отправившись назад. 15 числа прибыл к острову Ушакова, откуда снова выйдя в высокие широты. Достигнув  $81^{\circ}40'$  с.ш., пошел к югу и 28 сентября 1935 г. прибыл в Архангельск. За 85 дней прошел почти 6700 миль, находясь в областях, куда ранее не мог «забраться» ни один корабль.

В 1936 г. работы в Арктике всем пятерым также хватало. Сразу после традиционного весеннего зверобойного промысла «Седов» отправился на гидрографические работы в Карском море, имея на борту главу Полярной гидрографии П. Орловского. В походе удалось открыть семь островов в архипелаге Норденшельда. Отсюда корабль ушел к проливу Вилькицкого, где занимался проводкой во льдах судов и в начале ноября 1936 г. вернулся в Архангельск.

«Русанов» с «Сибиряковым» 31 января вышли в Баренцево море на поиски грузового парохода «Иртыш», в шторм потерявшего аварию рулевого управления. 3 февраля аварийный корабль нашли, и вечером 4-го числа «Русанов» довел на буксире в Мурманск. 20 февраля он отправился на бой тюленей и два раза возвращался в порт с грузом жира и шкур.

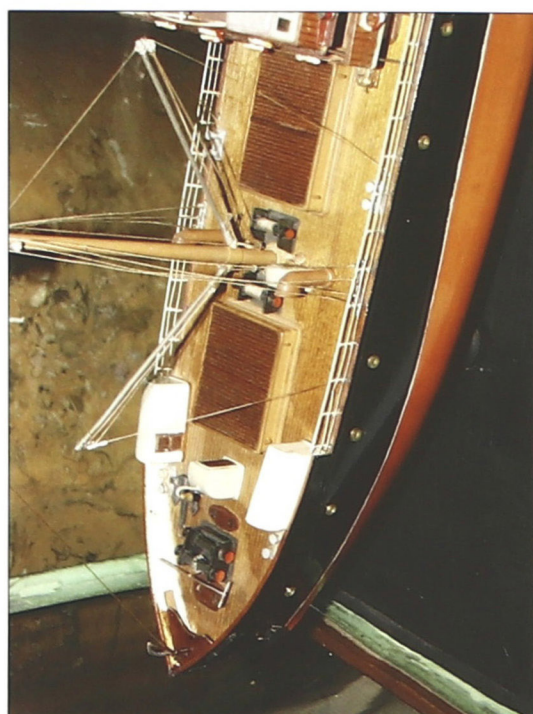
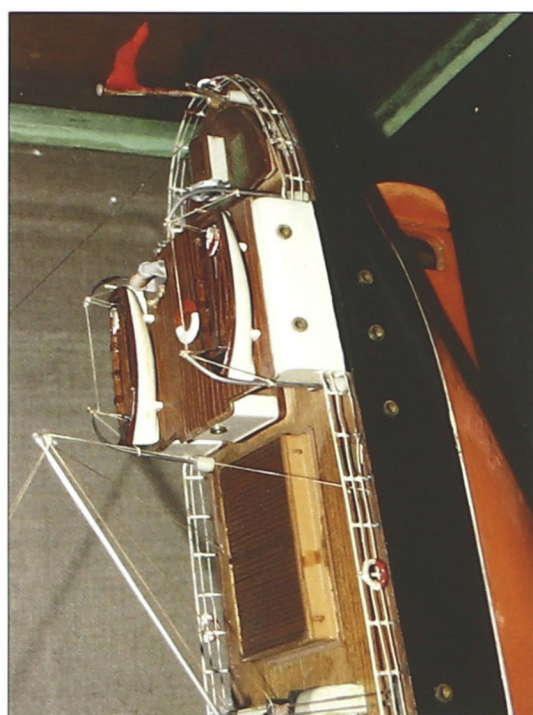
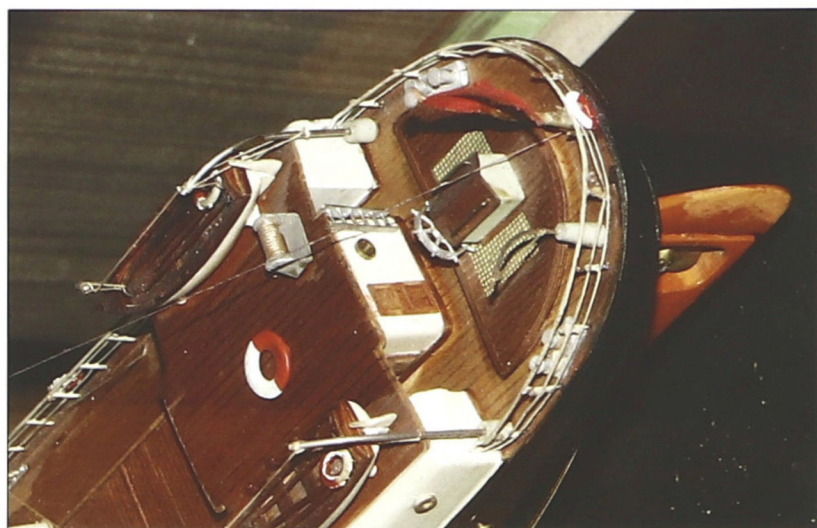
К маю окончив все зверобойные дела и перейдя в Архангельск, 23 июня пароход ушел на Новую Землю. 27 июня в становище Лагерное свезли на берег 135 пас-

сажиров и 30-го убыл в море. После захода 1 июля в Малые Кармакулы ушел в Белушью Губу, а оттуда в Архангельск, прибыв 10 июля. В сентябре убыл в новый рейс на Землю Франца-Иосифа, к острову Рудольфа, где построены авиабаза и радиостанция для обеспечения научной экспедиции по изучению Северного полюса — «СП-1».

«Садко» в августе, с другими кораблями обеспечения, участвовал в ледовой проводке очередной экспедиции особого назначения (ЭОН), обеспечивая перевод прибывших по Беломоро-Балтийскому каналу с Балтики в Сороку эсминцев «Войков» и «Сталин» (типа «Новик») по Северному морскому пути на Дальний Восток для усиления самого молодого на тот момент в составе ВМФ СССР Тихоокеанского флота «Сибирякова» — к началу августа он находился на Диксоне. Около 12:30 17 августа, с малым ледоколом № 8 повел речные суда во главе с буксирным теплоходом «Красноярский Рабочий» из бухты к устью реки Пясины. После проводки вернулся на Диксон, и ближе к концу года ему крепко не повезло — 4 ноября 1936 г. сел на камни в проливе Карские Ворота на расстоянии в три мили от Новой Земли. Причем стал он на них настолько плотно, что сразу снять с помощью ЭПРОН не удалось и пришлось оставить на зимовку в таком виде. Подобное положение продолжалось почти десять месяцев, и лишь 2 сентября 1937 г. корабль наконец «сдернули» с камней и увели в бухту Каменка на заделку пробоев, откуда 10 — 17 октября того же года прибуксировали в Архангельск на ремонт.

1937-й для пароходов и многих из тех, кто на них работал, оказался в значительной мере переломным, как и у всей страны. О том, что случилось тогда и в следующие годы в истории данных судов в ходе мира и войн (которые не все переживут) будет рассказано во второй части монографии.





Модель ледокольного парохода «Георгий Седов» из экспозиции музея Арктики и Антарктиды. Ее изготовил моделист И.Е. Степанов в 1937 г. в масштабе 1:100. Фото А.Ю. Царьков



ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «ЛИНТРОЗ»  
(БУДУЩИЙ «САДКО»)

