**ИСТОРИЯ ЛЕДОРЕЗА «ФЕДОР ЛИТКЕ»**

В 1909 году на британской верфи «Виккерс» по заказу Канады был построен ледорез «Эрл Грей», названный в честь залива на севере Канады. Судно предназначалось для работы в устье реки Святого Лаврентия при ее впадении в Атлантический океан и в одноименном заливе. «Эрл Грей» имел оригинальную конструкцию, определявшуюся его предназначением. Дело в том, что существует два способа преодоления ледяных препятствий. Первое – путем продавливания и раскрашивания льда весом судна. Так действуют классические ледоколы. Однако в начале ХХ века единого взгляда на наиболее эффективный способ преодоления морских ледяных полей еще не существовало, а потому моряки и конструкторы апробировали еще один способ – разрезание льда острым и подкрепленным форштевнем, с последующей раздвижкой образовавшейся полыньи. Такие суда традиционно именовали ледорезами.

Разумеется, что различие в способе преодоления льда предопределило и форму корпусов судов. Ледоколы традиционно имеют «бочкообразные» широкие корпуса, закругленные днища и скошенный тупой форштевень. Форма корпуса ледорезов характеризуется, наоборот, острой носовой частью, отсутствием четко выраженного подъема у форштевня и кормовой оконечности, длинным и узким корпусом, прочной конструкцией и мощными двигателями. Однако вскоре практика показала, что для борьбы с прочными, многолетними полярными льдами ледорезы не годятся, и после постройки «Эрл Грея» моряки окончательно отдали свое предпочтение ледоколам. Поэтому «Эрл Грей» остался единственным образцом своего класса в мировом ледокольном флоте.

Нормальное водоизмещение «Эрл Грея» составляло 4 200 т, осадка 5,79 м, длина 83,2 м, ширина 14,6 м, валовая вместимость 2 216 т, скорость 18 узлов в час, дальность 3 900 миль, экипаж 146 человек. Две паровые машины общей мощностью 7 000 л.с., 4 главных котла. Внешне «Эрл Грей» выглядел чрезвычайно эффектно. Его увенчанный бушпритом изящный форштевень дополнялся слегка наклоненной высокой дымовой трубой и удлиненной надстройкой. Судно больше напоминало океанскую круизную паровую яхту, чем ледорез. Стремительные обводы, острый форштевень и длинный бушприт придавали судну особую изящность. Вне всяких сомнений, «Эрл Грей» являлся выдающимся образцом корабельной архитектуры.

Из книги Л.С. Селиверстова «Из Поморья в океан»: «Всем был хорош или, сказать точнее, почти всем, наш заслуженный ледорез, но была у него одна довольно досадная особенность в характере. Очень уж резко, стремительно и размашисто он качался на штормовой волне. При ходе лагом (бортом к фронту волны) никакими усилиями невозможно удерживаться на рулевой площадке верхнего мостика. Этот элегантный паршивец не просто кренился, а летел с гребня волны с грохотом и скрипом. Какое уж там управление рулем в такие моменты. Рулевой повисал на штурвале, судорожно цепляясь за рукоятки крепкого, дубового, окованного латунными полосами, колеса. Правда, это длилось всего несколько секунд, но часто подсознательно возникало опасение: «А ну, как оторвется рулевое колесо?!» Тогда – вместе с ним мгновенно за борт с высоты мостика. Однако всегда проносило благополучно – у англичан все сработано прочно, надежно, на всю длинную корабельную жизнь».

Внутри оборудован «Эрл Грей» был столь же роскошно. На судне имелись апартаменты генерал-губернатора Канады, а также каюты на 55 пассажиров 1-го класса и на 20 – 2-го класса. Однако условия существования команды оставляли желать лучшего.

Из воспоминаний одного из членов экипажа судна: «А какие прекрасные помещения были на «Литке»: замечательно красивая просторная кают-компания, отделанная японцами в один из ремонтов под светлый орех с этакими словно тисненными орнаментами и бронзовыми инкрустациями на переборках, рядом курительный салон, пианино; менее обширная, но тоже отлично отделанная, уютная столовая , салон команды у передней переборки надстройки с огромными застекленными книжными шкафами, еще с одним пианино и кинобудкой; великолепный коридор командного состава, устланный ковровой дорожкой, начищенные уборщиками до золотистого блеска бронзовые дверные ручки, кожухи трубопроводов, симметрично проложенные по обеим сторонам коридоров; полированные поручни с металлическими накладками на переходах по трапам. Да, все это было прекрасно. И нас нимало не смущали наши тесные четырехместные каюты рядового состава. Однако надобно заметить, что были и досадные несоответствия, вносившие определенный бытовой дискомфорт. Странно, но англичане-судостроители, уделяли чрезвычайно много внимания и мастерства отделке внутренних судовых помещений – салонов, столовых, украшениям коридоров и трапов, однако, кажется, вовсе не обращали серьезного внимания на хозяйственно-бытовые помещения: камбузы, хлебопекарню, холодильные камеры, ванные помещения, бани, особенно для рядового состава. Если не изменяет память, на 18–20 командиров была одна ванная комната (каюта) и ни одной для рядового состава. А единственная на судне баня вызывала массу нареканий. Это было огромное пустое помещение на нижней палубе со стальными переборками и подволоком, холодная цементная палуба. По углам – краны с холодной водой и четыре шланга с острым паром, несколько грубых скамеек и пара десятков маленьких помятых тазиков. Можно представить, когда после ходовой морской вахты в эту баню вваливаются более двадцати человек, особенно чумазых кочегаров, механиков, машинистов, матросов. Баня сразу становится похожа на помещение для буйно помешанных. Прежде всего, открываются паровые клапаны, и помещение быстро заполняется дико свистящим в резиновых шлангах паром. Видимость – ноль. Молодые, неугомонные, черные от угольной пыли кочегары, пользуясь отсутствием видимости, начинают хватать всех подряд своими чудовищно грязными руками. Расхватывают тазики, вырывают друг у друга паровые шланги. Кого-то уже слегка ошпарило, на другого «невзначай» вылили целый тазик холодной, как лед, воды (забортная вода в лучшем случае 3–5° выше нуля). Тут истинно выживают только сильные. Однако привыкаешь ко всему…»

Изначально «Эрл Грей» предполагалось использовать для перевозки пассажиров и почты, а также охраны рыбных промыслов.

\*\*\*

В начале Первой мировой войны, в целях усиления флотилии Северного Ледовитого океана, Россия закупила за границей несколько ледокольных судов, в том числе и ледорез «Эрл Грей». Судно переименовали в «Канаду» и передали в распоряжение управления морского транспорта Беломорско-Мурманского района. Уже в ноябре 1914 года ледорез приступил к проводке русских и союзнических транспортов с военными грузами через замерзающее Белое море в Архангельск. 9 января 1917 года «Канада» потерпела крушение. Ледорез наткнулся на необозначенную на карте подводную скалу и затонул на рейде Йоканги. Однако глубина затопления была небольшой. 16 июня «Канаду» уже подняли и отправили в ремонт, а 26 октября вооружили несколькими орудиями и официально зачислили во флотилию Северного Ледовитого океана как военный транспорт.

В январе 1918 года «Канада» была передана в Архангельский порт. В начале гражданской войны судно захватили англичане и передали белогвардейцам. В последующем «Канада» осуществляла проводку английских, американских и французских судов в Белом море. В марте 1920 года, вследствие наступления Красной армии, интервенты оставили русский Север, уведя ряд захваченных русских судов. Однако «Канаду» захватить не удалось. Сочувствующая красным команда подняла мятеж и не только не допустила захвата судна, но даже вступила в перестрелку с захваченным англичанами ледоколом «Козьма Минин». Этот бой вошел в историю как первый и пока единственный артиллерийский бой ледоколов. От стрельбы на «Канаде» стали расходиться плиты, на которых было укреплено орудие, и «Минин» ушел. Однако находившуюся неподалеку яхту «Ярославну» экипажу «Канады» все же удалось отбить и увести обратно в Архангельск.

В апреле 1920 года «Канада» стала вспомогательным крейсером Красной Беломорской флотилии, а через месяц получила свое третье название «Третий интернационал». Вскоре ледорезу довелось участвовать в спасении белого парохода «Соловей Будимирович» (позже «Малыгин»), затертого льдами в Карском море, пассажиры и команда которого находились на грани смерти от холода и голода.

Только в июне 1921 года «Третий интернационал» вернули Наркомату морского транспорта. И 12 июля снова переименовали, на этот раз в честь известного мореплавателя и географа, президента Петербургской академии наук адмирала Ф.П. Литке. Вообще такое переименование в 1921 году судна в честь, пусть и весьма заслуженного, но царского адмирала, к тому же еще и воспитателя великого князя Константина Николаевича, не может не вызывать удивления. О причинах этого переименования мы можем только догадываться. А затем начались долгие десятилетия тяжелой и напряженной ледовой работы.

Спроектированное для преодоления слабых или битых льдов судно добросовестно трудилось в Арктике, проводя караваны, обслуживая промыслы и станции. В 1920-е годы, совершив дальние переходы, ледорез боролся со льдом на Балтике и даже на Черном и Азовском морях. В 1929 году, возвратившись на Север, «Федор Литке» совершил рискованный поход к острову Врангеля, за что был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Вот как описали в книге «Сильнее льдов» будни этого непростого плавания ледореза «Федор Литке» авторы А.Г. Николаева и В.И. Саранкин: «...Необычно поздний рейс ледокола «Литке» был снаряжен в связи с необходимостью оказать срочную помощь зимующим в Арктике судам – советскому пароходу «Ставрополь» и американской шхуне «Нанук». Пароход «Ставрополь» летом побывал на Колыме и, выполнив свое задание, поздней осенью возвращался из Нижне-Колымска во Владивосток. Огибая мыс Северный, 5 сентября 1929 года он застрял в непроходимых льдах и вынужден был стать здесь на зимовку. Сам по себе этот факт был довольно обычен. Вынужденные зимовки судов в Арктике в то время случались часто. Но в этот раз на «Ставрополе» находились пассажиры, в том числе женщины и дети. Оставлять их в Арктике на зимовку было рискованно. Решили снять с парохода пассажиров, что значительно облегчило бы зимовку остальным.

Вместе со «Ставрополем» у мыса Северный зимовала шхуна американского купца и промышленника Олафа Свенсона «Нанук». По договору с Дальгосторгом он погрузил в Нижне-Колымске пушнину, которую обязался продать на комиссионных началах в США. Но шхуна попала в ледяной плен. Чтобы не потерять барыши, Олаф Свенсон договорился с авиационной компанией на Аляске переправить пушнину воздушным путем на американский материк. Операцию эту взялся провести пилот компании «Айрвейс», известный в то время полярный летчик Эйелсен.

Карл Бен Эйелсен был по происхождению норвежцем. Он много летал в Арктике, участвовал в знаменитом перелете Вилькинса через Полярный бассейн от мыса Барроу до Шпицбергена. Эйелсен мечтал совершить перелет с Аляски в свою родную Норвегию. Но этой мечте не довелось осуществиться. 7 ноября 1929 года он вместе со своим другом и неизменным спутником бортмехаником Борландом Эйелсен вылетел на самолете «Гамильтон» из Фербенкса к мысу Северный. В тот день на трассе полета свирепствовала сильная пурга, и самолет до цели не дошел. Не появился он и на второй, третий, четвертый дни.

В этот самый день, 7 ноября 1929 года, покинул Владивосток «Федор Литке». На борту его еще не знали о несчастье, постигшем американских летчиков. Направляясь на помощь «Ставрополю», «Федор Литке» погрузил на палубу самолеты летчиков М.Т. Слепнева и В.Л. Галышева. Летную экспедицию предстояло доставить в бухту Провидения или же в другой ближайший к мысу Северный пункт, откуда можно было бы организовать вывоз на материк пассажиров «Ставрополя». Если довольно трудная задача ставилась перед ледорезом, то не менее трудной была она и для летчиков. В то время года в северных широтах уже господствует полярная ночь. Сильные морозы и шквалистые ветры делают каждый вылет самолета катастрофически опасным. Возможность крушения подстерегает пилота и на взлете и на посадке, в любую минуту. Трудность похода «Федора Литке» усугублялась тем, что ледорезу в это время года почти невозможно подойти к угольной базе бухты Провидения. А «Федор Литке» должен был запастись топливом на случай непредвиденной зимовки.

Дальневосточные капитаны откровенно сомневались в том, что «Федор Литке» справится с возложенной на него задачей. Ни одному кораблю не приходилось в такое позднее время пройти в покрытую мощным льдом бухту Провидения. Капитан ледореза «Федор Литке» К.А. Дублицкий был иного мнения и смело шел на этот риск. Экипаж состоял из опытных дальневосточных моряков, все они участвовали в только что закончившемся ледовом плавании к острову Врангеля. Новым человеком на корабле был только третий помощник капитана. Многие моряки, даже из числа друзей, удивлялись тому, что Николай Михайлович отказался от командования ледорезом и пошел в плавание рядовым штурманом, некоторые даже осуждали его. Но он стоял на своем.

23 ноября 1929 года «Федор Литке» бросил якорь в бухте Эмма. Все это время в районе мыса Северный велись безуспешные поиски пропавшего самолета. Санные партии с парохода «Ставрополь» и шхуны «Нанук» методически обследовали расстилающуюся вокруг безмолвную ледяную пустыню. Прилетевшие из Америки два легких самолета кружили над тундрой и льдами на разной высоте, пытаясь отыскать место катастрофы. С наступлением полярной ночи зашло солнце и не стало теней, которые могли бы облегчить поиски. Санные поисковые партии тоже не могли обнаружить никаких следов пропавшего самолета, так как пурга сразу же выравнивала снежный покров.

Летчики М.Т. Слепнев и В.Л. Галышев с бортмеханиками Фарихом и Эренпрейсом тоже включились в поиски. В течение пяти дней они облетали весь район, где могли находиться останки американского самолета. Карты, которыми пользовались летчики, были в ту пору очень плохими. Больше приходилось слушаться устных советов гидрографа В.К. Бубнова, прожившего на Чукотке почти 15 лет, и признанного знатока здешних мест Ф.И. Караева.

Но время шло, а поиски оставались безрезультатными. Наступил декабрь. «Федор Литке» не мог оставаться на зимовку. Дублицкий имел твердые инструкции, доставив летную экспедицию, возвращаться обратно. 9 декабря ледорез покинул бухту Провидения и взял курс на Петропавловск. Летчики остались, чтобы продолжать поиски. Этот обратный рейс оказался одним из труднейших за всю историю арктических плаваний «Федора Литке». До Петропавловска ледорез дошел сравнительно благополучно. Пополнив запасы угля и воды, 23 декабря 1929 года в 15 часов «Федор Литке» снова вышел в море. На борту судна находилось восемьдесят девять человек: кроме экипажа, полярники, возвращающиеся из бухты Провидения, 15 человек попутных пассажиров, корреспонденты центральной и местной прессы.

До полудня 24 декабря плавание протекало в относительно спокойной обстановке. Но затем погода резко ухудшилась. На море разыгрался шторм, усилилась качка, судно кренило под углом до 35 градусов. Обледенели палуба и надстройки. Сила ветра достигла 9 баллов. Днем бортовая качка уже дошла до 42 градусов. В кочегарке и машине начали срываться с места плиты. Палуба и надстройки скрылись под толстым слоем льда, который продолжал нарастать.

Чтобы переждать шторм, капитан Дублицкий повел ледорез к острову Онекотан, где в бухте Блакистон стал на якорь. Ночью шторм как будто ослабел. С рассветом 25 декабря «Федор Литке» снялся с якоря и последовал дальше. Но затишье оказалось недолгим.

Уже в 10 часов утра ветер снова достиг силы шести баллов. На море появилась крупная зыбь. Следуя между островами Курильской гряды Матива и Разуива, ледорез в 11 часов 25 минут вышел в Охотское море, держа курс к проливу Лаперуза. А ветер все крепчал. Лавины воды падали на носовую палубу, волной заливало корму. В 16 часов 30 минут, ввиду сильного наката попутной волны на корму и спардек, пришлось повернуть судно против зыби и держаться малым ходом.

В 18 часов накатом волны смыло со спардека одну из спасательных шлюпок, сорвало с талей моторный катер, следующим накатом его смыло за борт. Размахи судна увеличились до 50 градусов. Через полчаса смыло за борт лаговую машину и еще две спасательные шлюпки с полным снаряжением. В одной из них находилось 320 килограммов мяса, ящики с порохом и другими оружейными припасами неприкосновенного запаса. В кают-компании сорвало и разбило пианино и стулья. Вода из коридоров заливала нижнюю кают-компанию, продовольственные грузы.

Шторм достиг силы 11 баллов. Теперь качка стала поистине чудовищной. Шел сильный снег. Видимость совсем ухудшилась. Но команда не падала духом, продолжала геройски бороться за живучесть корабля. С огромным трудом заделали двери в фонарную, через которую водой заливало кормовые твиндечные помещения. Вода, однако, продолжала прибывать. Начало заливать машинное отделение. Пришлось закрыть водонепроницаемую дверь. В кормовых каютах, отрезанных от других помещений, остались все консервы, молоко, овсяная крупа, белые сухари, баулы с почтой из Петропавловска, весь запас войлока. Неоднократные попытки спасти почту из кормовой твиндечной каюты ни к чему не привели. Подойти к кормовой надстройке было невозможно из-за сильного наката волны. В носовой трюм вода проникла через якорно-клюзканатный ящик. Залило подшкиперскую, кубрики. С клюзов сорвало закрышки.

«Федор Литке» шел малым ходом, держась против волны. Совсем отказал руль. При качке огромное количество воды стремительно переливалось с борта на борт. Вода гуляла по всему судну. Волной смыло все спасательные круги. Разбушевавшееся море буквально вылизывало палубы и надстройки ледореза, не оставляя на них ни одного предмета. Через выбитые двери и клюзы все больше воды врывалось внутрь судна, донки не справлялись с откачкой, к тому же их забивало мусором. Приходилось вычерпывать воду вручную.

Тяжелая, изнурительная борьба со штормом продолжалась несколько дней. Только 2 января 1930 года «Федор Литке» вернулся во Владивосток, где его уже считали погибшим, так как радиостанция ледореза вышла из строя еще в начале шторма.

Это чрезвычайно тяжелое плавание часто потом вспоминал Н.М. Николаев. Он восторгался мужественным поведением экипажа, не дрогнувшего перед лицом разбушевавшейся стихии. Для самого Николая Михайловича знаменитый зимний рейс «Федора Литке» явился поучительной школой, принеся ему, как судоводителю и ледовому капитану, огромную пользу.

Зимой 1931 года ледорез подтвердил свою репутацию счастливого судна. Несмотря на крайне тяжелые условия, под началом опытнейшего капитана Н.М. Николаева, он провел караван в Охотское море, совершив первое в истории зимнее плавание в Охотском море, продолжавшееся более 150 дней. В 1932–1933 годах «Федор Литке» был переоборудован в экспедиционное судно, на нем были оборудованы лаборатории для ученых, работавших по программе 2-го Международного года Арктики. После этого в качестве головного судна он принимал участие в северо-восточной экспедиции 1933–1934 годов по проводке каравана судов на реку Колыму. Вместе с пароходами экспедиции ледорез зимовал в устье Колымы, а потом пробивал судам путь через Берингов пролив. Зимовка тяжело сказалась на состоянии корабля.

Довелось ледорезу поучаствовать и в «челюскинской» эпопее. История участия «Федора Литке» в «челюскинской» эпопее и сегодня покрыта тайной. Многие специалисты сходятся во мнении, что ледорез имел полную возможность спасти судно от гибели. Однако помешала самоуверенность руководителя экспедиции на пароходе «Челюскин» О.Ю. Шмидта. Дело в том, что 17 ноября 1933 года распоряжением заместителя председателя Совнаркома В. Куйбышева «Федор Литке» передавался в полное распоряжение О.Ю. Шмидта. Однако Шмидт приказал отпустить «Федора Литке», так как был уверен, что «Челюскин» и сам выберется изо льдов без посторонней помощи.

Из телеграммы О.Ю. Шмидта с борта парохода «Челюскин»: «20 ноября 1933 года. Экспедиционный пароход «Челюскин», заканчивая поход через Ледовитый океан, оказался в серьезном положении. Вынесенный 5 ноября напором течения и льдов из Берингова пролива, «Челюскин» до сих пор дрейфует в Ледовитом океане. Существовавшая опасность относа на север, в приполярный район, пока, видимо, миновала, так как ветер отклонил дрейф к западу. Ледорез «Литке», команда которого с энтузиазмом немедленно выступила на помощь «Челюскину», не мог подойти ближе 20 миль. 17 ноября «Литке» вынужден начать обратный путь, так как быстрое нарастание льда грозило оставить и его в положении «Челюскина». Дрейф «Челюскина» дал огромный материал для понимания течения в зимних условиях в этой неизученной части Арктики. Научные работы продолжаются. Настроение у всех крепкое. Начальник экспедиции Шмидт». Вскоре «Челюскин» вопреки утверждению О.Ю. Шмидта был затерт льдами и затонул в Чукотском море. Был создан ледовый лагерь. А затем была знаменитая эпопея по спасению челюскинцев на самолетах…

В июле 1934 года «Федор Литке» вышел из Владивостока и взял курс на север через Берингов пролив в Чукотское море. На его борту находились участники экспедиции во главе с членом-корреспондентом Академии наук СССР В.Ю. Визе. В районе мыса Шмидта упорные северо-западные ветры прижали льды к берегу и задержали ледорез на десять суток. За это время на самолете-амфибии «Ш-2», находившемся на борту «Федора Литке», была сделана авиаразведка льдов, не давшая определенных результатов. Поэтому было решено идти дальше по обычному пути судов, плававших на Колыму, т.е. придерживаясь берега по так называемой прибрежной полынье. В это время ветры сменились на восточные, льды разредились, и «Федор Литке» быстро пошел на запад.

4 августа ледорез был в бухте Тикси, где принял уголь, а 12 августа подошел к островам Комсомольской Правды. Здесь – в проливах, среди невскрывшегося припая – зимовали три парохода Первой Ленской экспедиции, возвращавшиеся из устья Лены в Архангельск. В момент подхода «Федора Литке» к кромке припая расстояние до судов экспедиции было всего 5 миль, но на освобождение этих судов ледорез потратил 5 суток упорной работы.

21 августа «Федор Литке» повел один из освобожденных им пароходов Ленской экспедиции («Товарищ Сталин») на запад, через пролив Вилькицкого, к острову Диксон.

Еще во время стоянки у островов Комсомольской Правды авиаразведка выяснила, что у восточного выхода в пролив Вилькицкого держится полоса невзломанного припая шириной 12–16 миль. Через несколько дней ледокол «Ермак», находившийся в это время в проливе Вилькицкого, пробил в этой перемычке проход, которым «Федор Литке» и воспользовался. 22 августа ледорез стал на якорь у мыса Челюскина, у которого в это время стояли: ледокол «Ермак», ледокольный пароход «А. Сибиряков», пароход, «Байкал» и речной буксир «Партизан Щетинкин». Ледорез «Федор Литке» провел буксир через пролив Вилькицкого на чистую воду в море Лаптевых, затем вместе со следовавшим за ним в кильватере пароходом «Товарищ Сталин», обходя встречаемые на пути ледяные поля, 2 сентября пришел в бухту Диксон.

Здесь ледорез оставался, временно обслуживая Карскую операцию, до 14 сентября. 17 сентября он прошел Югорский Шар и 22 сентября 1934 года стал на якорь в Мурманске, успешно преодолев весь Северный морской путь, оставив за кормой 6 тысяч миль, из которых 1600 он прошел во льдах. За выполнение этого ответственного задания правительства 48 моряков-полярников с «Федора Литке» были награждены орденами Советского Союза.

Из правительственной телеграммы на имя капитана Н.М. Николаева и профессора В.Ю. Визе: «Ледорез «Литке». Начальнику экспедиции тов. Дуплицкому. Капитану ледореза тов. Николаеву. Руководителю научной части экспедиции тов. Визе. Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза «Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию северный поход с Дальнего Востока на Запад. Успехи экспедиции «Литке» свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и о глубоких знаниях Арктики у руководителей экспедиции. В славном походе «Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный Путь нашей Великой Социалистической Родины. Мы входим с ходатайством в ЦИК СССР о награждении участников экспедиции ледореза «Литке». Сталин, Молотов, Каганович, Калинин, Врошилов, Куйбышев, Орджоникидзе. Андреев, Микоян, Чубарь, Рудзутак, Жданов». Газета «Правда» от 22 сентября 1934 года.

Много лет спустя полярник 3.М. Каневский написал: «Это плавание можно считать примерным, оно было великолепно организовано, проведено четко, безукоризненно, с применением всего лучшего, чем располагала наука и техника». Однако многочисленные схватки со льдом не прошли даром. Ледорез нуждался в серьезном ремонте.

Успешное плавание ледореза «Федор Литке», совершенное без каких-либо повреждений, еще раз доказало, что плавание Северным морским путем вполне возможно. Но для этого лишь необходима помощь мощных ледоколов и четко налаженная авиаразведка, позволяющая руководить операциями не «вслепую», а «с открытыми глазами». Плавание ледореза «Федор Литке» стало последним пробным сквозным плаванием по Северному морскому пути. А по проложенному «Федором Литке» пути в следующем году Северным морском путем из Мурманска во Владивосток прошли пароходы «Ванцетти» и «Искра», а обратным маршрутом – пароходы «Анадырь» и «Сталинград».

В 1936 году «Федор Литке» снова отличился. На этот раз совместно с ледокольным пароходом «Анадырь» он провел вдоль побережья Сибири в составе экспедиции особого назначения ЭОН-3 эсминцы «Сталин» и «Войков», отправленные с Балтики на усиление Тихоокеанского флота. Участник той операции, старший помощник капитана «Анадыря» А.М. Матиясевич (будущий знаменитый подводник), впоследствии вспоминал: «Отдельные скопления льда «Литке» преодолевал с ходу, за ним шел «Анадырь», расширяя проход, затем миноносцы и замыкающими танкеры. Впервые в истории мореплавания военные корабли прошли Северным морским путем из Баренцева моря в море Беринга, обогнув мыс Дежнева».

В следующем 1937 году ледорезу не повезло – сопровождая 5 транспортов, он сам попал в тяжелые льды в районе острова Большевик и не смог выбраться. Дрейфующие во льдах суда весной 1938 года выручил более мощный ледокол «Ермак».

\*\*\*

После начала советско-финляндской войны, в январе 1940 года, ледорез «Федор Литке» переклассифицировали в сторожевой корабль Северного флота, но в боевых действиях ему принять участия не пришлось и уже 8 апреля того же года его вернули Главному управлению администрации Северного морского пути. Увы, ненадолго. С началом Великой Отечественной войны 25 июля 1941 года ледорез уже в третий раз поставили в боевой строй. Сторожевой корабль СКР-18 (так теперь стал именоваться «Федор Литке») получил две 45-мм пушки и несколько пулеметов. Впоследствии 45-мм орудия заменили на более мощные 130-мм.

В августе 1941 года СКР-18 вошел в состав Северного отряда Беломорской флотилии, сформированного для охраны и обороны ново-земельских проливов. Однако недостаток ледоколов в Арктике вскоре заставил командование направить ледорез на выполнение более привычных для него задач – проводки ледовых караванов из Белого моря в Карское и обратно. При этом несколько раз старый ледорез выполнял и сугубо боевые задания. Так, в январе 1942 года он конвоировал поврежденный новый линейный ледокол «Иосиф Сталин». А 20 августа СКР-18 был атакован немецкой подводной лодкой U-456, но успел вовремя уклониться от пущенных ею торпед.

К февралю 1944 года Северный флот пополнился боевыми кораблями отечественной постройки и полученными от союзников. Острая необходимость в импровизированных тральщиках и сторожевых кораблях отпала, и «Федор Литке» передали в оперативное подчинение Главному управлению администрации Северного морского пути.

После окончания Великой Отечественной войны ледорез, как и прежде, занимался проводкой караванов и отдельных судов. А в 1946 году он осуществил высокоширотный экспедиционный рейс, через два года еще один. Руководство Северного морского пути изыскивало возможность организации постоянного маршрута по «Великой северной полынье».

В 1955 году ледорез «Федор Литке», участвуя в очередном научно-исследовательском предприятии, организованном Арктическим институтом, поднялся до 83° 21' северной широты, установив рекорд свободного плавания в Северном Ледовитом океане. При этом он не дошел до Северного полюса всего каких-то 440 миль (810 км). Это достижение старого ледореза многие годы спустя превзошли только атомные линейные ледоколы. Экспедиция 1955 года была примечательна также поиском самой глубокой точки Северного Ледовитого океана, названной «депрессией Литке» (5449 м), и бурением дна океана для сбора геологических образцов.

А время неумолимо шло, и с каждым годом «Федор Литке» все больше и больше устаревал. В последние годы судно ходило в морях уже без своего знаменитого бушприта. Кто-то из начальства распорядился его убрать. Конечно, никакой реальной пользы от бушприта не было, но «Федор Литке» без него сразу стал похож, по воспоминаниям ветеранов, «на боксера с перебитым носом». В эти годы судно неоднократно участвовало в зверобойных кампаниях на Белом море.

14 ноября 1958 года ледорез, как окончательно устаревший, был выведен из эксплуатации и через некоторое время сдан на слом.

Из воспоминаний члена экипажа судна Л. Силиверстова: «2 августа 1958 года мы вывели с помощью буксиров наш «Литке» на Мурманский городской рейд и в районе банки Анна Корга установили на мертвые якоря. И вдруг поразились... наш всегда опрятный, элегантный и морячистый полярный «рысак» как-то сразу осиротел и поник. У нас на душе тоже стало пусто и мрачно – будто что-то родное и близкое потеряли. Любовь человека-моряка к своему судну это особенное, предельно искреннее и всегда бескорыстное чувство… Но вот остановилось горячее, огненное сердце верного товарища. Уже не вздрагивает ритмично старый натруженный корпус, не гудят по-домашнему успокаивающе вспомогательные двигатели, механизмы и системы, не обнимает теплый, ласковый уют каюты. Все затихло, помертвело, охладело. Умолкли вентиляторы, погас в помещениях свет – дохнуло отталкивающе давящей тишиной. Не хочется ни говорить, ни прикасаться к чему-либо. Все стало холодным и чужим. Мы сошли с борта ледореза на катер, оглянулись и... сжалось сердце, перехватило дыхание. Большой, но беспомощный и опустошенный, он скорбно, с грустью и укором глядел нам вслед пустыми глазами иллюминаторов. Да, он все понимал, только сказать не мог. Через несколько месяцев его разрезали на металл. Так закончился трудовой путь заслуженного арктического корабля с трудной, но красивой и яркой судьбой».

Почти одновременно с ледорезом «Федор Литке» закончили свою долгую и славную жизнь другие легендарные ветераны Арктики – ледокол «Ермак», ледокольные пароходы «Георгий Седов» и «Дежнев».

К большому сожалению, ледорез «Федор Литке» не был сохранен для потомков в качестве судна-музея. В настоящее время в собрании Музея морского флота в Москве хранятся отдельные предметы с ледореза, а также фрагменты интерьера его ходовой рубки.

**капитан 1-го ранга В. Шигин**