

ББК 68.66  
Г 19  
УДК 656.612:93/99

Г 19 **Гангут**: сб. ст. — Вып. 134. — СПб.: Издательско-полиграфический комплекс «Гангут», член ассоциации «Морское наследие России», 2024. — 152 с., ил.

В сборнике содержатся различные материалы по истории отечественного и зарубежных флотов.

История судостроения и вооружения представлена подборкой выдержек из газеты «Голос» за вторую половину 1878 года о приобретении в САСШ трех пароходов для крейсерских действий и о постройке там же крейсера «Забияка»; статьями о ледорезе «Ф. Литке» и о судостроительных заводах в Николаеве во время оккупации города в 1941–1944 годах; воспоминаниями А.И. Маслова — главного конструктора первого советского легкого крейсера «Киров» — о работе над проектом этого корабля, и продолжением истории создания перед Первой мировой войной 130-мм орудий.

Боевые действия на море представлены очередной публикацией документов из фондов РГАВМФ о Моонзундском сражении сентября-октября 1917 года и работой об ударе авиации Северного флота по неприятельскому конвою 17 июня 1944 года.

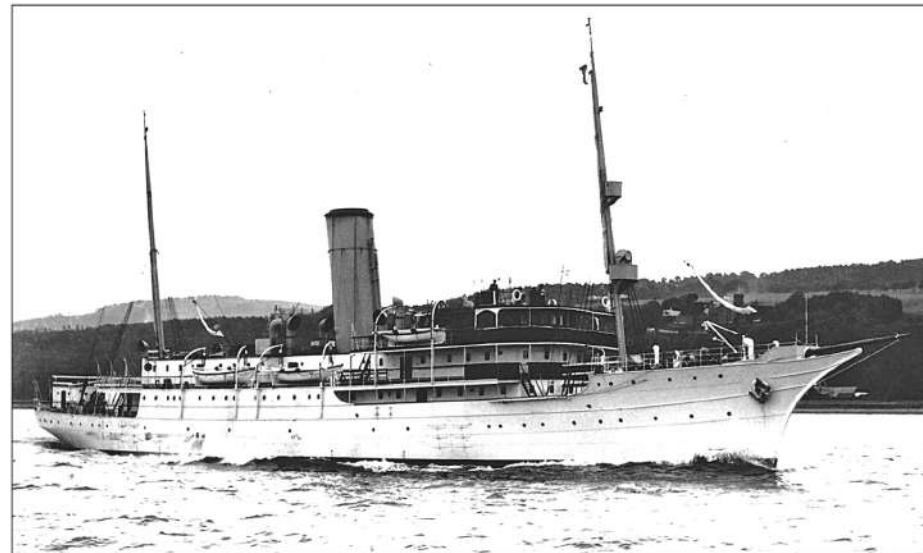
Обложка: 1-я стор. — ледорез «Earl Grey» во время ходовых испытаний, 1909 год (в основу обложки положена почтовая карточка, обработанная А.А. Акчуриным); 2-я стор. — ледорез «Канада», 1917 год (фото предоставлено Н.А. Кузнецовым); 3-я стор. — легкий крейсер проекта 26 «Киров»; 4-я стор. — крейсер II ранга «Азия» (художник А.П. Алексеев).

ББК 68.66

Поиск и подборка чертежей и иллюстраций в фондах архивов и из отечественной и зарубежной периодической печати выполнены Л.А. Кузнецовым, Р.В. Кондратенко.

## Ледорез «Ф. Литке»

Р.Р. Акчурин, Р.В. Кондратенко



*Ледокольный пассажирский пароход «Earl Grey» после завершения строительства*

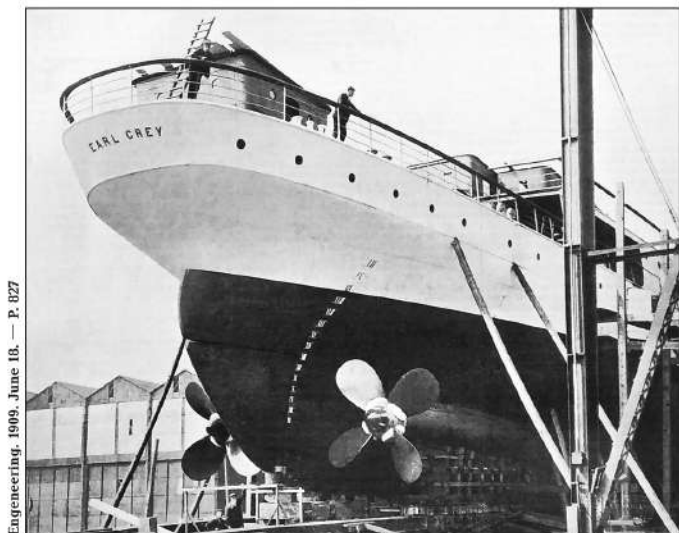
Ледокольное «грузовое и пассажирское» судно, спущенное на воду 5 июня 1909 года со стапеля верфи английской фирмы «Виккерс, сыновья и Максим» (Vickers Sons & Maxim Ltd) в Барроу-ин-Фернесс (Barrow-in-Furness) для поддержания зимней навигации в Нортумберлендском проливе с перевозками между о. Принца Эдуарда и материком, получило имя Альберта Грея (Albert Grey) — девятого генерал-губернатора Канады.

Закладывалось оно 18 июня 1908 года (зав. № 385), строилось под наблюдением автора проекта, корабельного инженера Ч. Дюгида (Charles Duguid), и главного инженера Т.Р. Фергюсона (T.R. Ferguson) из Канадского департамента морского и рыболовного хозяйства.

По проекту судно имело нормальное водоизмещение 3400 т, длину между перпендикулярами 76,25 м, ширину 14,48 м, глубину интрьюма 8 м, осадку при нормальном водоизмещении 5,36 м<sup>1</sup>.

Корпус имел усиленный набор с уменьшенной шпацией (более близким расположением шпангоутов друг от друга) и обшивкой большей толщины. Причем по ватерлинии ее толщина удваивалась (по одним данным, до 31,75 мм, по другим — до 28,6 мм<sup>2</sup>), чтобы лучше выдерживать давление пакового льда толщиной до полутора метров. Ширина ледового пояса достигала 4,5 м. Однако борта в средней части корпуса были почти вертикальными: в миделевом сечении угол их наклона не превышал 3,5°.

© Р.Р. Акчурин, Р.В. Кондратенко, 2024

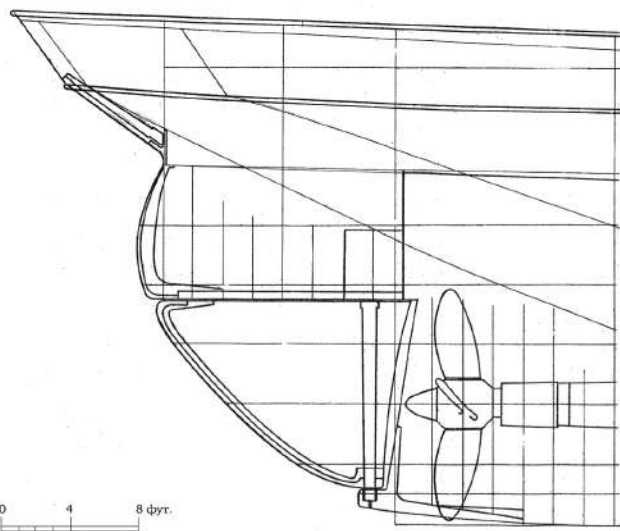


«Earl Grey» перед спуском на воду. Июнь 1909 года

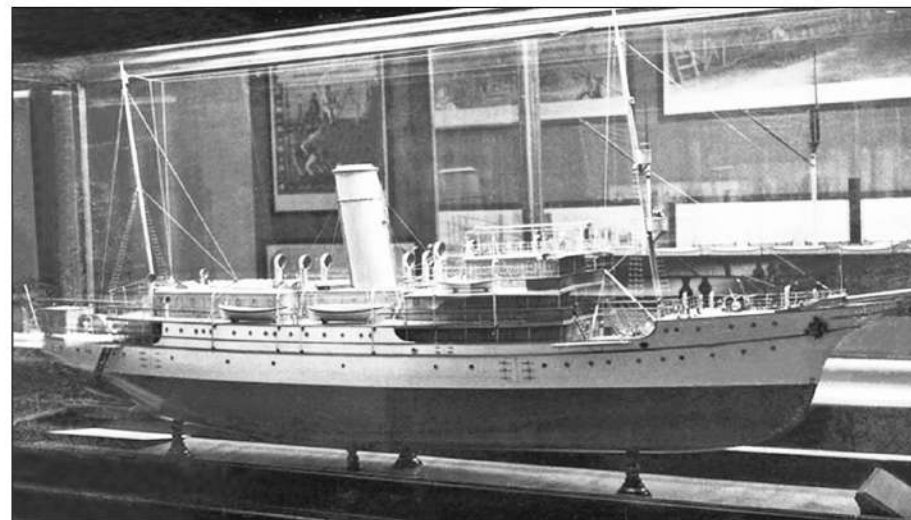
Engineering, 1909, June 18. — P. 827

Помимо усиленного форштевня клиперской формы судно получило также усиленный ахтерштевень, позволявший двигаться во льдах задним ходом. Чтобы при этом не повреждалось перо руля, оно получило форму, близкую к треугольной и в среднем положении как бы продолжавшую очертание ахтерштевня, при отклонении на борт руль защищался свесом кормы.

Главная двухвальная энергетическая установка, гарантировавшая достижение проектной скорости 17 уз, состояла из двух трехцилиндровых (диаметры цилиндров высокого, среднего и низкого давления — 698,5, 1092,2 и 1778 мм, ход поршня — 990,6 мм) паровых машин тройного расширения общей мощностью до 7000 и.л.с. Каждая из них приводила во враще-



Чертеж винто-рулевого устройства «Earl Grey»



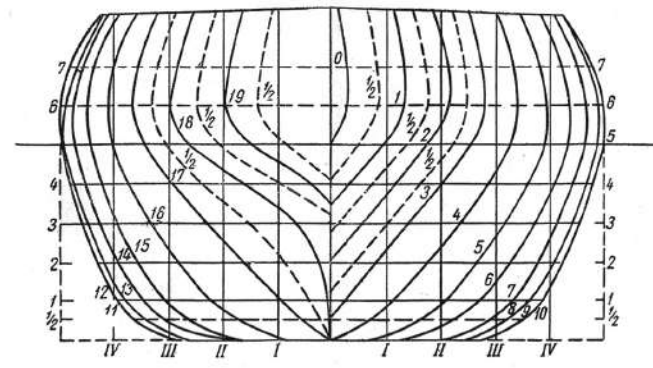
Модель «Earl Grey» в экспозиции Канадского музея науки и технологий в Оттаве

ние четырехлопастный гребной винт, отлитый из стали.

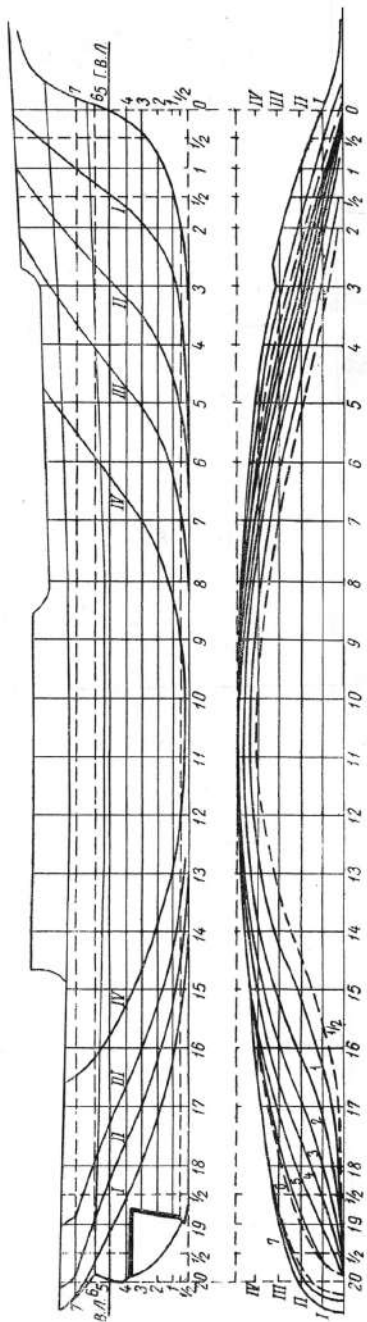
Паром (рабочее давление — 12,65 кг/см<sup>2</sup>) и других судовых потребителей обеспечивали четыре цилиндрических котла (длина двух двухсторонних составляла 6,4 м, двух односторонних — 3,53 м) диаметром 4,57 м. Первые располагались в носовом котельном отделении, вторые — в кормовом. Котлы были оснащены топками подвесного типа Морисона и системой принудительной тяги Howden с подачей воздуха от трех вентиляторов.

Бункеровка углем осуществлялась не через люки на верхней палубе, а через бортовые лацпорты. Вместимость угольных ям составляла 1300 т.

В связи с особенностями работы судна во льдах были приняты специальные меры: на случай засорения выпускных или выпускных клапанов льдом предусматривалось их очищение прокачкой воды, подаваемой особыми насосами. При этом соответствующие отверстия в обшивке имели большую площадь для прохождения циркулирующей воды. На ветвях всех забортных клапанов располагались



Проекция «корпус» теоретического чертежа ледокольного парохода «Earl Grey»



Проекция «бок» и «полуширота» теоретического чертежа ледокольного парохода «Earl Grey»

паровые форсунки, позволявшие при необходимости очищать их ото льда.

В машинном отделении располагался балластный насос центробежного типа, способный перекачивать 250 т воды в час, с патрубками для перекачки воды между носовыми и кормовыми цистернами при изменении дифферента судна во время движения во льдах<sup>3</sup>.

Для обеспечения живучести корабля на нем оборудовали гидравлическую систему централизованного задривания дверей в девяти водонепроницаемых переборках<sup>4</sup> непосредственно с мостика самим командиром.

Судно получило электрическое освещение и паровой обогрев помещений. Для облегчения плавания в темное время суток на фок-мачте устанавливался прожектор. Для мелкого ремонта оборудовалась небольшая мастерская с токарными и другими станками, имевшими электропривод.

Экипаж состоял из 140 человек. Пассажиры размещались на прогулочной, верхней и главной палубах. Покои генерал-губернатора вместе с курительной каютой, а также салон пассажиров первого класса устраивались на прогулочной палубе.

На верхней палубе располагались каюты для 50 пассажиров первого класса, столовая, кладовая, камбуз, а также помещения главного механика и старшин. На этой же палубе, в носовой части, находились помещения команды, а в кормовой — отсек для почты. Каюты пассажиров второго класса, рассчитанные на 20 человек, обустраивались на главной палубе. Там же помещалась часть экипажа и располагался трюм для легких грузов. Каюты отличались роскошной отделкой.

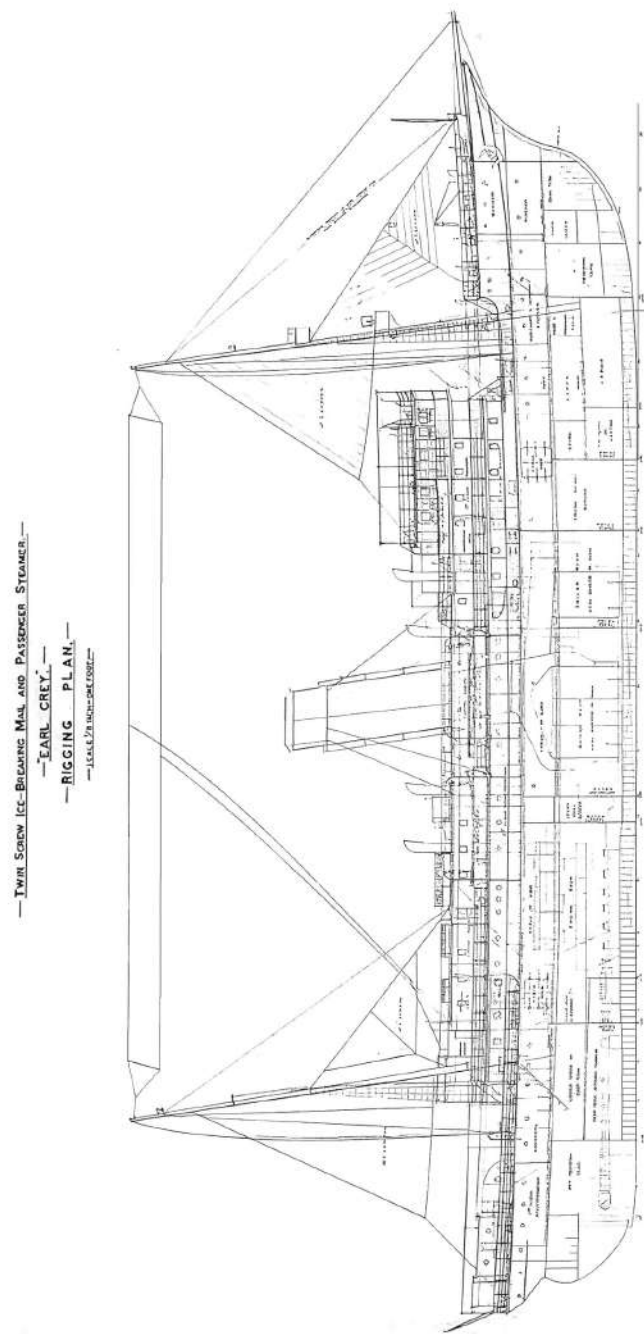
Судовые плавсредства состояли из парового и гребного катеров (длина каждого по 9,14 м), одной спасательной моторной шлюпки и двух ледовых шлюпок<sup>5</sup>.

В ходе первого испытания на мерной миле в Скелморли-он-Клайд (Skelmorlie-on-Clyde), состоявшего из серии двойных пробегов от 10 уз до полного хода, максимальная скорость судна превысила контрактную и составила 17,739 уз при 6985 и.л.с.

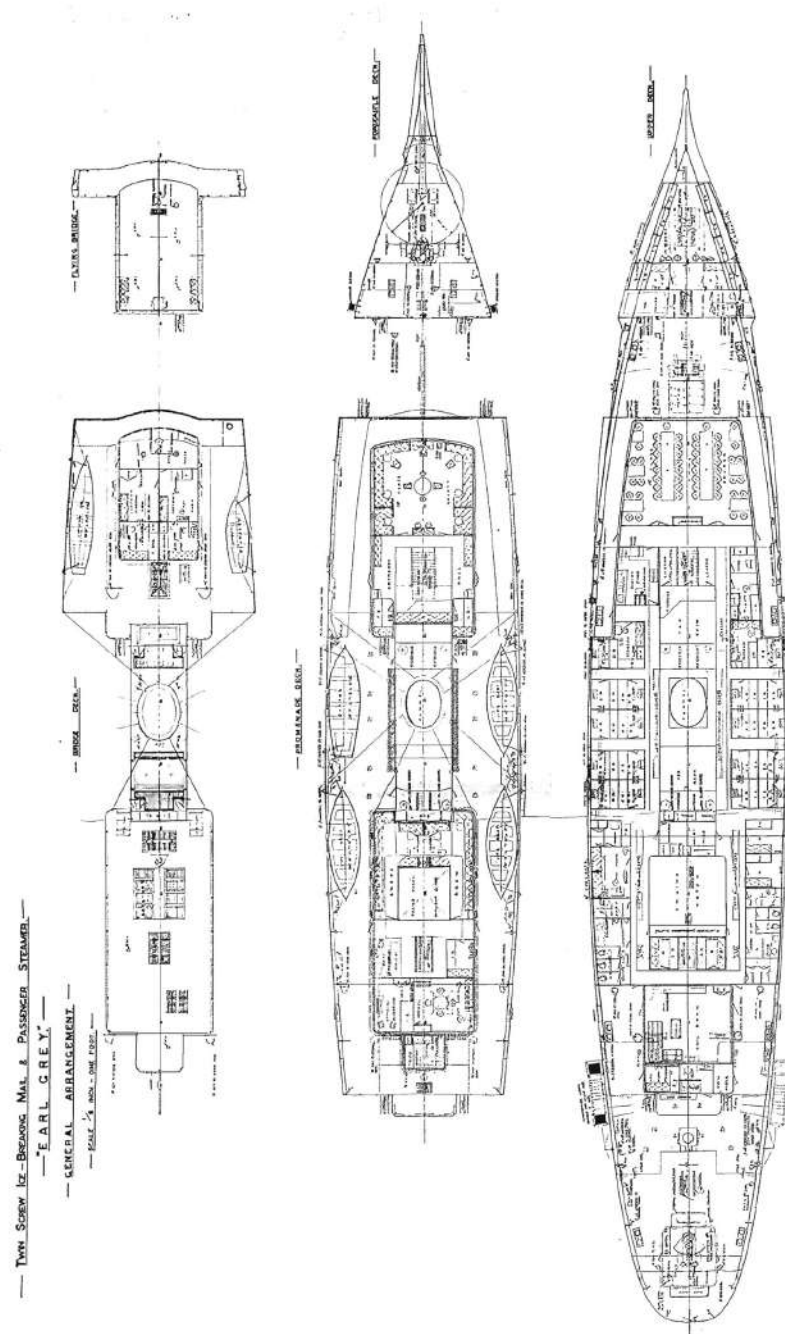


Engineering. 1909. Sept. 17. — P. 389

«Earl Grey» во время ходовых испытаний



Ледокольный пароход «Earl Grey». Вид сбоку



Ледокольный пароход «Earl Grey». Планы настроек, мостика, прогумочной и верхней палуб

Затем последовали шестичасовые испытания на полный ход, в процессе которых средняя скорость из шести пробегов составила 17,94 уз, а на двух из них — 18,001 уз при мощности машин 7578 и.л.с. и 125 об/мин. А перед официальными испытаниями, в ходе которых «Earl Grey» развил 18,442 уз, его на верфи «Виккерс» в Барроу-ин-Фернесс посетил морской министр Канады Л.П. Бродер.

В отличие от построенного Виккерсом тремя годами ранее судна «Lady Grey» водоизмещением 1055 т, которое использовалось как для зимних перевозок, так и для охраны рыбных промыслов, новый пароход «Earl Grey» летом предполагалось использовать в качестве яхты генерал-губернатора.

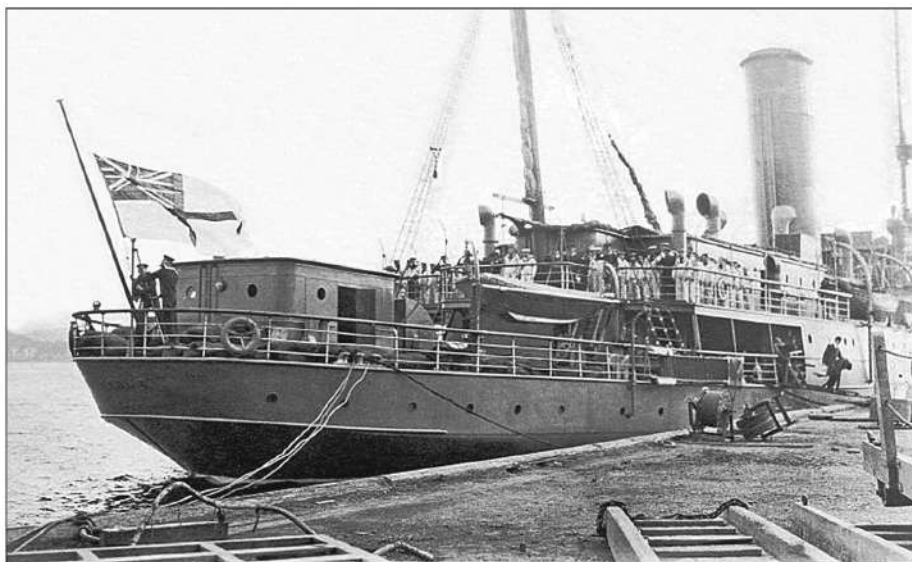
Однако при всех его достоинствах судно имело ряд недостатков. Будучи спроектировано как ледорез, оно не ломало, а раскалывало и раздвигало лед, но при довольно скромной ширине (у ледокола «Петр Великий», заказанного шведской фирме «Göta Verken» для обслуживания рижского порта и построенного в 1911 г., при водоизмещении 2050 т ширина достигала 15,3 м) и относительно большом удлинении корпуса

(L/V = 5,55) хорошо преодолевало битый или тонкий лед, застревая в толстом, сплоченном.

Кроме того, ледорез отличался стремительной качкой. Его дейдвудные трубы пропускали воду. Принятый запас угля в 1400 т оказался недостаточным для продолжительного плавания, так что при переходе из Англии в Канаду из-за повышенного расхода топлива в штормовую погоду кочегары сожгли не только весь уголь, но также часть палубного настила еще на подступах к Ньюфаундленду, и «Earl Grey» пришлось буксировать в порт Сент-Джонс — столицу этой провинции.

13 октября (н. ст.) 1909 года ледорез был принят комиссией, а 30 декабря приступил к работе в Нортумберлендском проливе, отделяющем остров Принца Эдуарда от материка в южной части залива Святого Лаврентия.

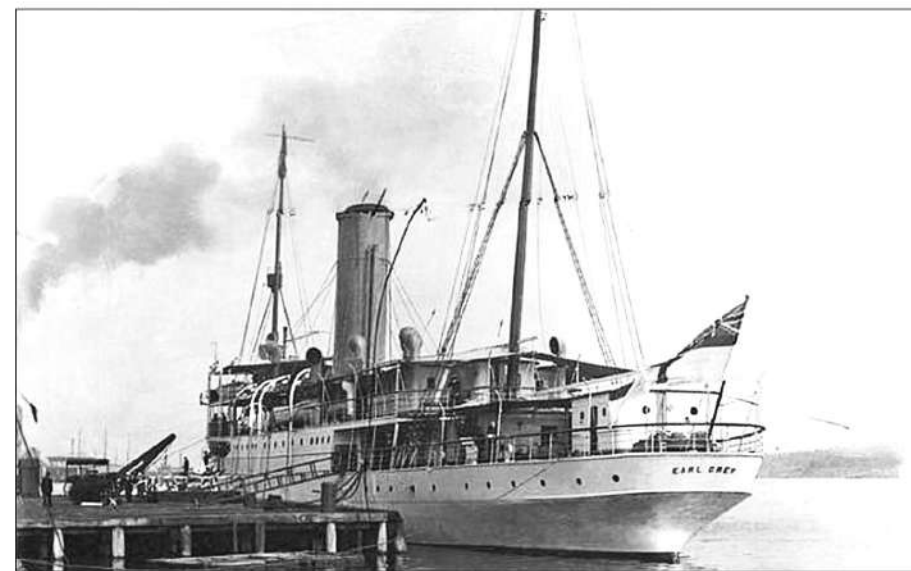
Поначалу ледорез поддерживал сообщение острова с Новой Шотландией, а летом 1910 года совершил плавание в Гудзонов залив, где в Порт-Нельсоне принял на борт Альберта Грея и сопровождавших его лиц и доставил в Квебек. С этих пор ледорез в летние месяцы использовался генерал-губернатором для различных поездок.



Подъем флага на «Earl Grey»



«Earl Grey» у пристани Шарлоттауна на острове Принца Эдуарда



«Earl Grey». Вид с кормы. Снимок предположительно сделан в 1912 году, когда на нём путешествовал генерал-губернатор Канады герцог Артур Коннаутский

Правда, в 1911 году во время одного из таких плаваний он сел на мель в Лабрадорском проливе. В 1912 году «Earl Grey» вновь оказался на мели, теперь у берегов Новой Шотландии, недалеко от устья реки Тони. В результате капитан Браун лишился своего судоводительского удостоверения.

Ледорез пришлось поставить на ремонт в Квебеке. Одновременно на нем производилось переоборудование для размещения нового генерал-губернатора принца Артура (Артур Уильям Патрик Альберт, герцог Коннаутский и Стратерн) — единственного британского принца на этом посту: перестраивались и отделялись каюты, появился королевский салон.

Дальнейшая служба ледореза оказалась непродолжительной, так как канадское правительство весной 1914 года поставило на линию железнодорожный паром «Prince Edward Island». Потерявший прежнее значение «Earl Grey» летом 1914 года был продан русскому правительству за 494 000 долларов.

1 августа судно передали канадским ВМС, 4 августа командование над ним принял командер королевского флота в канадской службе Ч. Труусдейл (C.W. Trousdale)<sup>6</sup> с лейтенантом Чалмерсом и командой, набранной из моряков канадского бронепалубного крейсера «Niobe», незадолго перед этим выведенного из резерва.

После неудачной попытки выйти в море 24 сентября ледорез в начале октября вышел из Галифакса, а 18-го его уже передали русскому экипажу в Архангельске и подняли русский флаг, 1 ноября он получил новое имя — «Канада». Капитаном назначили Н.К. Мукалова<sup>7</sup>.

Ледорез приступил к работе в Белом море, на подступах к Архангельску, и до января 1915 года сумел провести во льдах 146 транспортов с военными грузами и углем. Затем из-за течи в носовой оконечности через таранную переборку, а также через дейдвуды его пришлось отправить в Барроу-ин-Фернесс на ремонт, продолжавшийся с конца февраля до начала апреля.

По возвращении же вместе с другими купленными в Канаде судами —

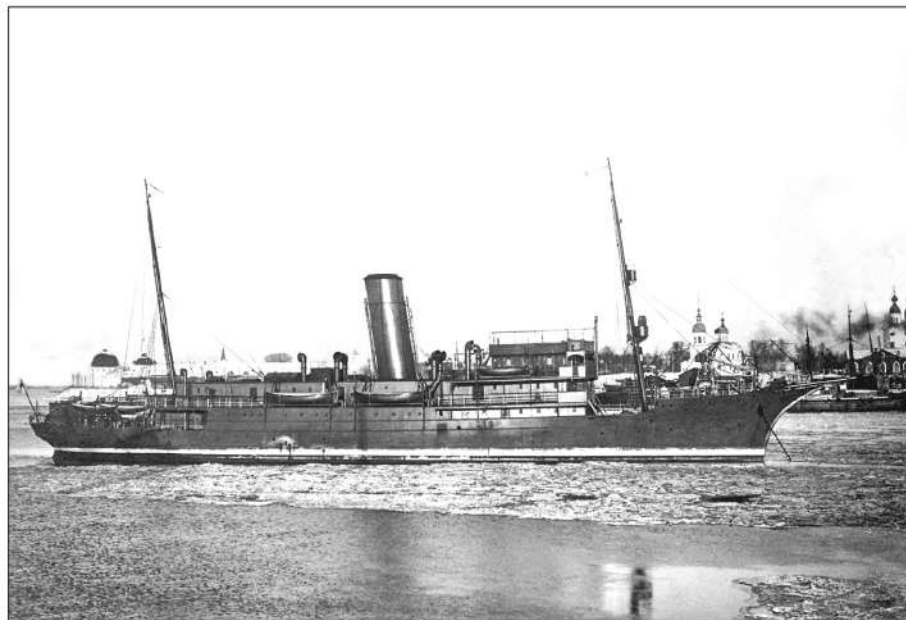
ледокольным пароходом «Линтроз» («Lintrose»), прибывшим в Архангельск в феврале 1915 года и получившим имя «Садко», «Bruse» («Брюс»), в августе того же года переименованным в «Соловей Будимирович», «Adventure» («Семен Дежнев») и другими — ледорез «Канада» успешно трудился до сентября.

По отзывам офицеров, плававших ранее «на ледоколах „Ермак“ и „Царь Михаил Федорович“, ознакомившись с работой „Канады“ в торосистом льду, они совершенно определенно заявляют, что в таких торосах, в которых „Канада“ продвигается вперед, первые два ледокола не могли бы двигаться совершенно»<sup>8</sup>.

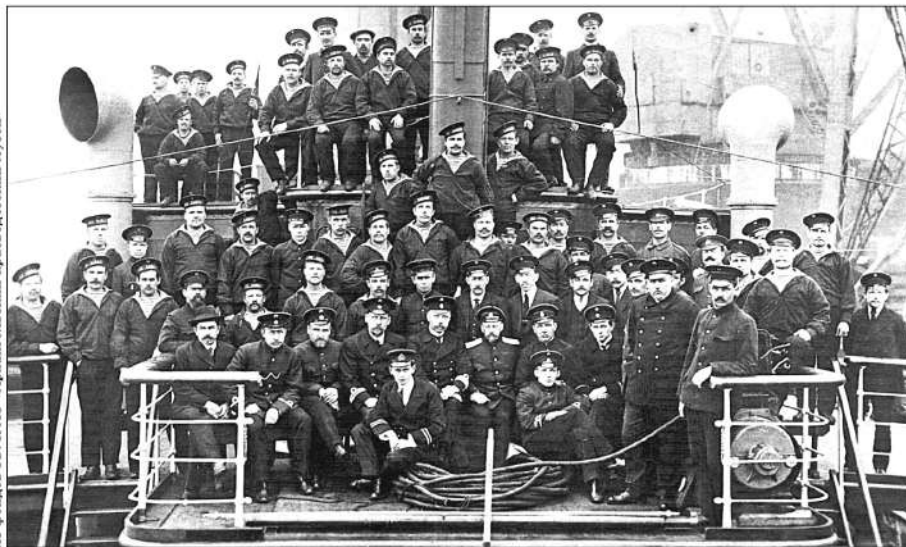
С приходом зимы 1915 года навигация вновь осложнилась. 1 декабря главноначальствующий города Архангельска и района Белого моря вице-адмирал А.П. Угрюмов сообщил начальнику партии траления Белого моря капитану 1 ранга Н.Э. Викорсту: «Вследствие невозможности для идущих в море транспортов дальнейшей самостоятельной навигации, полагаю необходимым организовать проводку их от Святого Носа до бара при помощи морских ледоколов... В настоящее время высылаю „Канаду“...»<sup>9</sup>.

Проводка грузовых судов, как и год назад, вызвала ряд поломок. 5 февраля 1916 года А.П. Угрюмов писал инженеру действительному статскому советнику Б.Н. Кандибе, возглавлявшему отдел торговых портов Министерства торговли и промышленности: «„Канада“ вышла из строя, на правом винте осталась одна лопасть, на левом у одной лопасти часть обломана, начал также разрабатываться дейдвуд и образовалась уже течь в заклёпках... Пробуем как-нибудь переменить лопасти „Канады“, но если это окажется невозможным, то придется посылать в Англию»<sup>10</sup>.

В апреле 1916 года ледорез поставили в док и отремонтировали, однако, как писал в конце июня заведывающий транспортной частью Морского управления лейтенант граф К.А. Бенкендорф: «...Считается, что ремонт „Канады“ произведен далеко не в такой степени, как это требуется, и высказывается сомнение в достаточной прочности для тяжелого зимнего плавания...»<sup>11</sup>.



«Канада» (до 1 ноября 1914 г. — «Earl Grey») в Архангельске перед Соборной пристанью, 1914 год



Экипаж ледореза «Канада» во время ремонта в Великобритании. 1915 год

Фото Я.Ю. Соберг.  
Из фондов ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей»

Из фондов ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей»



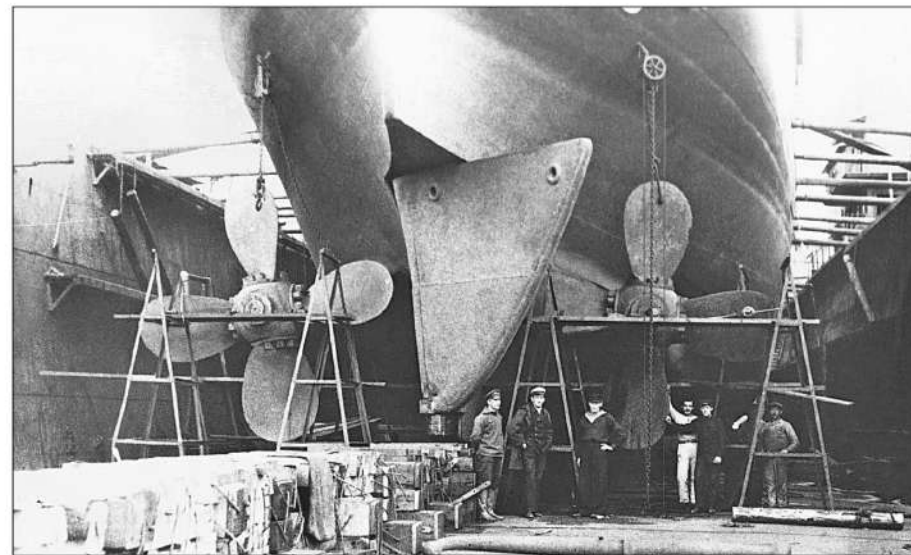
«Канада» на осушке  
вблизи Архангельска  
во время осмотра  
поврежденных гребных  
винтов. 1916 год

Фото предоставлено Н.А. Кузнецовым

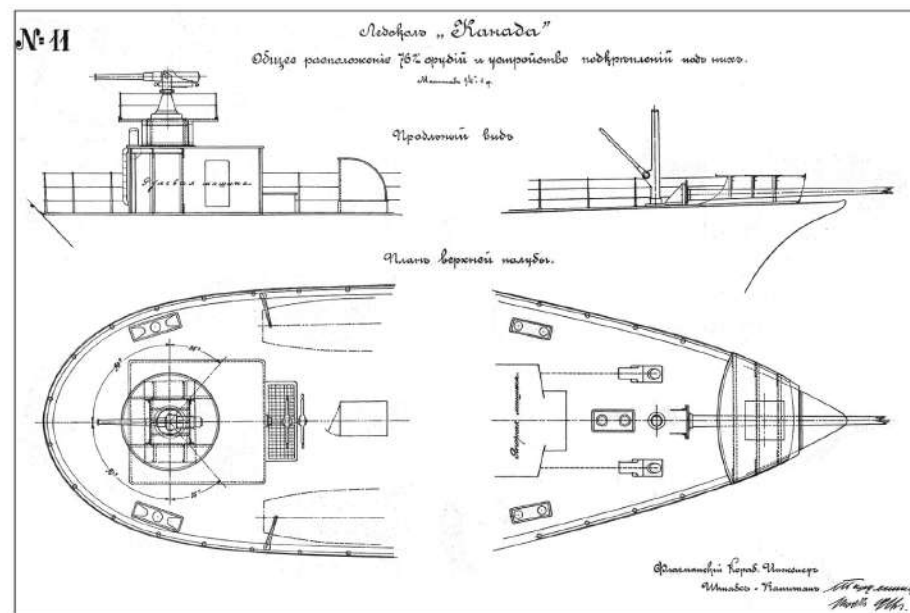
29 сентября 1916 года на ледорезе силами прибывших из Петрограда в Архангельск судостроителей Адмиралтейского завода\* приступили к сборке подкреплений для установки двух 76,2-мм орудий. Чтобы не разбирать бушприт, над последним соорудили маленький полубак под орудие, а под кормовой пушкой, подня-

той на выгородку рулевой рубки, устроили особое подкрепление на высоте 33" (0,84 м), чтобы сохранить возможность использовать буксирное приспособление. В двух патронных погребах сделали деревянные стеллажи для 76,2-мм патронов: в носовом — на 210 патронов, в кормовом — на 150<sup>12</sup>.

\* В их состав входили: корабельный инженер, чертежник, конторщик, два указателя, 69 мастеровых судостроительного и такелажного цехов с необходимым для работы инструментом и большим запасом необходимых материалов. Из Петрограда они выехали 11 сентября и прибыли в Архангельск 13 сентября (РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2416. Л. 1, 2).



«Канада» в доке во время ремонта гребных винтов



«Канада». Общее расположение подкреплений под 75-мм орудия. 1916 год.  
(РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 195. Д. 3396. Л. 11). Публикуется впервые



«Канада». Погрузка угля зимой

14 октября 1916 года ледорез подчинили начальнику Охраны водного района Архангельского порта, а 1 января 1917 года ввели в состав Флотилии Северного Ледовитого океана (ФСЛО)<sup>13</sup>. По данным Н.А. Кузнецова, в 1916 году на «Канаде» установили 120-мм орудие. Впрочем, по состоянию

на 1917–1919 годы на ней числилась одна 76,2-мм пушка<sup>14</sup>.

9 января 1917 года на выходе из Йоканги в свежую погоду с капитаном 1 ранга Н.Э. Викорстом на борту «Канада» около 9 ч утра потерпела аварию «в районе к югу от Северной бухты о-ва Сальный в расстоянии от южного бере-

### ТЕЛЕГРАММА.

ПЛАТА.		ПЕРЕДАНА.	
в руб.	в коп.	ю	к. пополу.
...	...	...	...
<p>ИЗ:</p> <p>Архангельск</p> <p>1917 г. Ян.</p>		<p>Прислано:</p> <p>...</p>	
Датум:	Число слов:	П О Д А Н А.	
...	...	Полуженные оговорки:	

Минмор

9 го января утром Канада съ наперангомъ Викорстомъ при выходѣ изъ Йоканги въ свѣжую погоду со снѣжными шкваломъ коснулася камня не показаннаго на картѣ находящагося вѣйдъ-вѣсть отъ острова Сальнаго двухъ кабельтовахъ и получила пробойну въ кочегаркѣ послѣ чего выбросилася на отмель названнаго острова точка въ Йоканкѣ находится спасательный пароходъ Моодъ и Илья Муромецъ точка Дальнѣйшія подробности донесу помярѣ ихъ поступления

149 КОРВИНЪ

Телеграмма из Архангельска в Морское министерство об аварии ледокола «Канада» 9 января 1917 года. Публикуется впервые

Первый лист выписки из вахтенного журнала ледореза «Канада», сделанной его командиром Н.К. Мукаловым, об аварии 9 января 1917 года. Публикуется впервые

*Выписка из вахтенного журнала №11 лед. Канада.*

Получились 9-го января 1917г. на 20-Катехольский рейд: 13½ в. в. упр. катилим поперек 14 уля, пришло вель 277 рдм. Втроевильмаз на оуду на автованитъ въ Архангельскъ. 13½ в. в. 55м. ороши оръ борда иуда. Штрударъ и малый лодкой направилъ компанъ курсомъ 80/20 до 800 у. поправка. Конт. +3% на оудрама въ лоду. 13½ в. в. 45м. нашъ снѣжной шквалъ. Оуды и борелъ закрыли. Въ оудрама лачъ съ котлахилью 0°. 13½ в. в. 55м. закроторми машинку. 13½ в. в. 55м. катилимъ проделалоа и гандрилъ, что близко къ шквалу берегу об. Салъный. Жалонемъ въправо на борр руды, да-ли полный лодъ казатъ машинная и въ оуду машинеръ задѣмъ съ лѣвиль борромъ, лачъ лодъ выдѣлалоа, невозможнаго на картѣ катилимъ. Шквалъ былъ орошъ слабый. Приотъмаръ сфоршии машинны и забвиль, что въ котлахиль лачилъ вода. Штримано было закрыли непропущаемихъ переборокъ на рулевой рубки и овери, задранъ иллюминация и горюиль къ спуску шлюпки. Сфоршии съ задѣмихъ лодкой оръ итего дачъ Канада затѣрно одала погружаеа. Шла-ниль забвиль, что паръ охоро падаетъ и въ оуду машинеръ давл. Зодрудоа. Оуби неодаа Канада заронилъ на лубокае итего, рѣши-ли высадишь на болте мѣлкъ итего. Капро-вилмазъ къ котлахилью берегу об. Салъный, бросалъ все время лоду, глубина: 11мат., 9 сав.

га о-ва от 2–4 каб.»<sup>15</sup>. Двигаясь задним ходом, чтобы отойти подальше от обнаруженного, при прояснении снежного шквала близко по левому борту этого острова судно коснулось камня, вмывшего и прорезавшего левый борт на протяжении 15,24 м в районе котельного отделения. Чтобы не затонуть на глубоком

месте, Н.К. Мукалов направил ледорез к юго-западной части о. Сальный, где и приткнулся носом к его берегу как раз во время полной воды (по другим донесениям, «Канада» выбросилась на мель у соседнего о. Медвежий).

В 11 ч 20 мин «Канада» погрузилась кормой до середины корпуса. В малую

\* Как сказано в циркуляре Главного гидрографического управления от 12 ноября 1916 г.: «...4-футовый камень в проливе между островами Медвежий и Сальный показан на плане... неверно...». См.: РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 15. Л. 173.

воду глубина у форштевня составляла 3,96 м, под кормой — 12,8 м, и верхняя палуба на две трети от кормы уходила ниже уровня воды, которая в полную воду достигала полубака. Под носовой частью находился мелкий булыжник, под средней — мягкий грунт.

При помощи водолазов со спасательного судна «Моод» и ледокола «Илья Муромец» пробойну попытались заделать, а затем осушить затопленные отсеки средствами «Ильи Муромца», ледокола № 7 и тральщика № 22. Однако штормовая погода прервала работы. После длительного перерыва их возобновили, но, несмотря на усилия 16 водолазов, заделку долго не удавалось восстановить. Наконец 13–14 июня удалось добиться того, что ледорез начал всплывать и после подъема 15 июля того же года был отправлен на ремонт в Архангельск<sup>16</sup>.

Во время проведения ремонтных работ поменяли сильно пострадавшую отделку помещений, на корме установили мощную паровую буксировочную лебедку и модернизировали носовую помпу, чтобы увеличить ее производительность при откачке воды. Работы, в том числе

из-за задержки в доставке огнеупорного кирпича для котлов, сильно затянулись, а потому гидравлическую пробу как котлов, так и паропроводов проводили уже в декабре 1917 — январе 1918 года<sup>17</sup>.

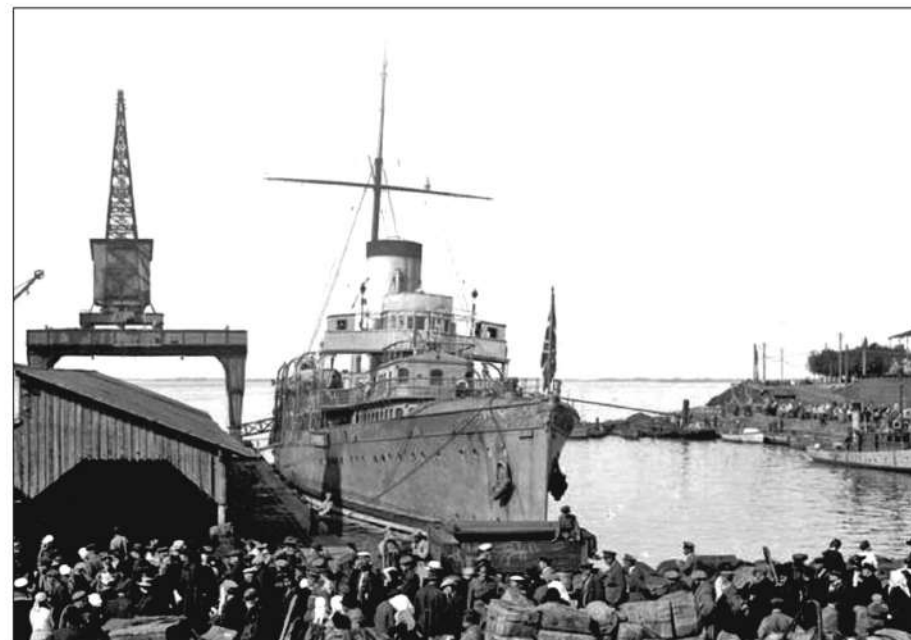
Несколько ранее, 14 ноября 1917 года, при отводе «Канады» от пристани на буксире ледокола № 8, на ней бушпритом стоящего рядом посыльного судна «Горислава» погнуло две шлюпбалки правого борта. А с 28 февраля по 12 марта 1918 года на ледорезе с помощью водолазов заменили две лопасти левого винта.

Между тем в начале апреля 1918 года «Канаду» передали Управлению морского транспорта Беломорского и Мурманского районов, и вскоре ледорез вошел в состав Ледокольной флотилии Белого моря. В конце августа он ушел на ремонт в Ньюкасл.

По возвращении, с начала 1919 года, судно, зафрахтованное английским командованием, осуществляло и обеспечивало перевозки между северными портами, а также в Норвегию и Англию<sup>18</sup>. Базируясь на Архангельск, ледорез в самое тяжелое для Белого моря время, с февраля по апрель, сделал пять рейсов по линии Архангельск — Мурманск. К его ус-



Ледокол «Козьма Минин»



Из собрания Н.Н. Афонина

Посыльное судно «Ярославна». Снимок сделан в Воскресенском ковше Архангельска у пристани Дальнего плавания. 1919 год

лугам прибегало множество иностранцев, в том числе известный путешественник Э.Г. Шеклтон<sup>19</sup>.

С мая по октябрь 1919 года ледорез вновь ремонтировался, на этот раз в порту Лервик на Шетландских островах. Во время ремонта производилась переклепка ледового пояса, а также починка котлов. Возможно, перед этим ремонтом (а скорее, накануне предыдущего) вооружение с «Канады» сняли. По возвращении судно поступило в распоряжение «правительства Северной области» и впоследствии администрации «начальника края» генерал-лейтенанта Е.К. Миллера.

В феврале 1920 года, когда Архангельск покидали последние белогвардейские части, экипаж ледореза отказался присоединиться к ним. 19 февраля судно перевели в Соломбалу, к артиллерийской пристани, где на его бак поставили две трехдюймовые (76,2-мм) полевые пушки. На следующий день с прибытием 180 человек десанта судно вышло в море для перехвата белогвардейского конвоя из ле-

докола «Козьма Минин» и посыльного судна «Ярославна».

Утром 21 февраля на выходе из Двинской губы, за Зимнегорским маяком, состоялась бой между «Канадой» и «Козьмой Мининым», на котором уходил в Норвегию Е.К. Миллер с чинами своей администрации, военными и членами их семей.

Артиллерийская дуэль оказалась безрезультатной, но спешно снятое с «Ярославны»<sup>20</sup> и установленное на подкрепленной палубе в корме «Козьмы Минина» 75-мм орудие<sup>21</sup> якобы имело преимущество в дальности и точности стрельбы, к тому же у его противника вышла из строя одна из пушек, поэтому ледокол не подпустил к себе «Канаду» и, пользуясь пургой, сумел оторваться. Ледорез вернулся в Архангельск, а при повторном выходе беглецов не догнал.

Согласно докладной записке С.И. Бутакова, капитана ледокольного парохода «Сибиряков», с которого перед столкновением с «Канадой» на «Козьму Минина» грузили уголь, во время перестрелки

каждая из сторон выпустила до 25 снарядов<sup>22</sup>.

Собравший разные описания боя Н.А. Кузнецов пришел к выводу, что «преследователи не стремились нанести серьезные повреждения уходящему за границу "Козьме Минину"», так как все находившиеся на «Канаде» были хорошо знакомы с беглецами, в частности, на борту ледокола находился Н.М. Николаев, перед тем служивший артиллерийским офицером на «Ярославне»<sup>23</sup>.

Такое объяснение случившемуся выглядит убедительнее, чем ссылки на выход из строя одной из двух пушек ледореза или повреждение переборки под тем местом на палубе, где ее установили.

31 марта «Канаду» отправили на поиски брошенного белогвардейцами во льдах посылного судна «Ярославна». Утром 1 апреля ледорез отыскал его стоящим «в середине большой льдины» у о. Моржовец и 3 апреля привел в Архангельск<sup>24</sup>.

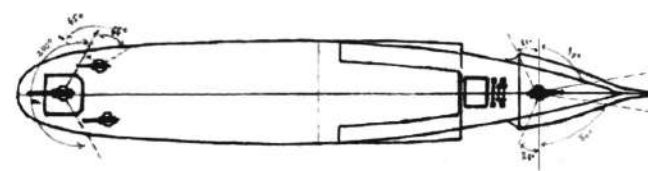
15 апреля 1920 года «Канаду» включили как вспомогательный крейсер в со-

став Беломорской военной флотилии<sup>25</sup>, а 24 апреля — Морских сил Северного моря (МССМ). Назначенная приказом начальника МССМ В.Н. Варваца от 26 мая того же года комиссия пришла к заключению, что ледорез можно вооружить четырьмя 130-мм орудиями, два из них расположить в диаметральной плоскости: одно на полубаке на возвышенной установке, другое — на кормовой рубке, остальные два — впереди кормовой рубки на одном шпангоуте по бортам на верхней палубе.

Считалось, что такое расположение артиллерии дает бортовой залп из трех стволов, прямо на корму — только из одного, а вот прямо на нос возможной оказалась только редкая стрельба с отворачиванием орудия для заряжания на некоторый угол в сторону, так как этому мешала фок-мачта.

Чтобы иметь огонь прямо по носу из одного орудия и усилить прямой огонь на корму, требовались сложные и продолжительные работы, из-за чего срок

Схема расположения 130-мм орудий на вспомогательном крейсере «III Интернационал». РГАВМФ. Ф. р-1. Оп. 3. Д. 3166. Л. 23. Публикуется впервые



возможной готовности крейсера отодвигался, а это считалось нежелательным.

При указанной выше установке получались следующие углы обстрела орудий: носового — по 120° на каждый борт, кормового — по 135° на каждый борт, бортовых на соответствующий борт — по 135°.

Погрба считали возможным оборудовать так: в носовом трюме на 300 выстрелов, в средней кормовой балластной цистерне (180-тонной) на 600 выстрелов. При этом носовый погреб получал хорошую защиту угольными ямами со всех сторон. Кроме того, рассматривалось и устройство на верхней палубе у каждого орудия кранца на 10 выстрелов. В этом случае общий боезапас корабля достигал 940 выстрелов.

Корабельный инженер С.Е. Лашенко (молодой специалист, окончивший Морское техническое училище в 1917 г.) утверждал, что по его расчетам «такое вооружение ледокола несколько не отразится на его остойчивости и ледокольных свойствах»<sup>26</sup>. При условии надлежащего снабжения материалами и своевременного привлечения рабочих крейсер можно было привести в полную боевую и походную готовность примерно за 2–2,5 месяца.

Однако до середины июня ледорез, 7 мая 1920 года переименованный в «III Интернационал»<sup>27</sup> (хотя старое имя еще долго оставалось на корме ледореза), «находясь все время в суточной походной готовности, ни к каким серьезным работам и переустройствам не приступал»<sup>28</sup>.

15 июня он вновь вышел в море, чтобы вместе с ледоколом «Святогор», тогда принадлежавшим англичанам, но временно переданным Норвегии и вверенным О. Свердрупу, принять участие в спасении затертого льдами в Карском море парохода «Соловей Будимирович». 18 июня бедствующее судно обнаружили, и с него

на «Святогор» перебрались офицеры, включая генерал-майора Н.И. Звегинцева, которых ледокол доставил в Тромсе, а оттуда в Англию. «III Интернационал» же 2 июля привел «Соловья Будимировича» в Архангельск.

Вскоре по завершении этого похода «III Интернационал» встал на ремонт, во время которого приступили наконец к его вооружению. Согласно приложенной к рапорту Н.К. Мукалова от 25 сентября 1920 года «Сводке по артиллерийской части» за неделю с 18 по 25 сентября, под носовое орудие закончили настилку деревянной палубы, сделали штывровое основание, установили и приклепали орудие.

Под кормовое орудие приклепали рельсовое крепление на рулевой рубке к нижнему листу, положили верхний лист под основание орудия и окончили клепку бокового крепления фундамента. В кормовом снарядном погребе настлали палубу, сделали стеллажи для снарядов и зарядов и общий люк в погреб<sup>29</sup>. Предполагалось также установить четыре 7,62-мм пулемета.

В декабре 1920 года Н.К. Мукалова командировали в Москву, за него вспомогательным крейсером около двух недель командовал старший помощник С.П. Рыбников. Его же попечению на аналогичный срок судно вверялось и в феврале 1921 года<sup>30</sup>.

По иронии судьбы едва ледорез превратился в полноценный вспомогательный крейсер, как ему пришлось возвращаться в исходное состояние: в июне 1921 года судно передали Управлению морским транспортом Белого моря и Северного Ледовитого океана (Белмортрану) и 12 июля 1921 года переименовали в «Федор Литке» (на борту появилась надпись «Ф. Литке»). В октябре того же года на «Литке» пришел новый капитан —



Фото предоставлено А.А. Смоленским

Вспомогательный крейсер «III Интернационал» и ледокол «Святогор» (крайние слева и справа) во время оказания помощи пароходу «Соловей Будимирович» (в центре). Июнь 1920 года

\* Впоследствии ледокол «Козьма Минин» числился минным заградителем во французском флоте под именем «Castor» («Кастор»).



*«Ф. Литке»  
на Северной Двине  
в Архангельске*

Михаил Васильевич Николаев. Некоторое время там же служил штурманом его сын, Николай Михайлович.

Судно явно понравилось Михаилу Васильевичу. По его словам, «незаменимое качество этого ледокола заключается



*Капитан ледореза «Ф. Литке»  
М.В. Николаев*

*в том, что он не застревает ни в каких льдах и моментально сходит назад, тогда как другим ледоколам для этого приходится прибегать к перекачке воды с носа на корму и с борта на борт, т. е. раскачке судна и заводу ледяных якорей — работе очень затруднительной и сопряженной с большой потерей времени».*

Впрочем, уже в августе 1923 года ледорез покинул Архангельск и перешел на Балтику, в Ленинград, где прошел ремонт на Балтийском заводе и докование в Кронштадте. Летом 1925 года «Ф. Литке» под командованием капитана Н.Ф. Кучеренко перебросили на Черное море, в состав Азовского пароходства, где ледорез обслуживал зимнюю навигацию.

В конце 1926 года Н.М. Николаев вернулся на судно в качестве помощника капитана. 28 июня 1927 года «Ф. Литке» в паре с пароходом «Вержидов» отбуксировал из Николаева на разборку в Севастополь корпус недостроенного четвертого черноморского



*«Ф. Литке» в доке Кронштадта*



*«Ф. Литке» в Севастополе*



Нагаева (у Магадана), «Дашинг» — в бухте Аян, без малого в 450 милях от первого.

Пробившись к «Свирьстрой», «Ф. Литке» вместе с ним направился к Охотску, время от времени обкалывая лед вокруг парохода. 15 декабря оба судна стали на якорь на Охотском рейде. Погрузив с парохода уголь и пресную воду (при большом расходе собственных запасов могло не хватить), ледорез вышел в Аян, которого достиг 21 декабря. Уже на следующий день вместе с «Дашингом» он направился к северу, затем, оставив китайский пароход в Еринейской бухте, освободил «Свирьстрой», вновь вмерзший во льды у Охотска, вернулся с ним к «Дашингу» и затем повел оба парохода в бухту Нагаева.

В начале января 1932 года «Ф. Литке» вышел на помощь направлявшемуся в эту бухту пароходу «Сахалин» и 2 февраля привел его туда. 10-го числа из Владивостока поступила радиограмма с приказанием Н.М. Николаеву собрать со всех пароходов уголь и выйти на соединение с ледоколом «Давыдов» и транспортом «Бурят», пополнить с последнего запасы и отправиться в Пет-

ропавловск, чтобы вывести из льдов «Днепрострой», после чего вернуться во Владивосток.

11 февраля «Литке» отправился по назначению, однако не смог пробиться сквозь тяжелые льды и 17-го числа лег в ледовый дрейф, в котором оставался до 19 апреля, пока на горизонте не показались дымь подходовших судов. Сжигая в топках все, что только могло гореть, ледорез сумел подойти к «Буряту» и пополнил истощившиеся запасы. По пути в Петропавловск «Ф. Литке» и «Давыдову» пришлось заняться спасением парохода «Юокагир», бедствовавшего на камнях в бухте Ахтомен за 35 миль от Петропавловска.

Не дожидаясь окончания работ, 2 мая ледорез перешел в Петропавловск, а 5-го числа покинул его и отправился во Владивосток. Преодолев сильный шторм, ледорез 9 мая вошел в Уссурийский залив.

Завершив ремонтные работы, «Ф. Литке» 2 июля вышел в море для проводки в устье Колымы каравана из пароходов «Сучан», «Анадырь», «Урицкий», «Север», «Микоян», «Красный партизан» и шхуны «Темп». Тяжелые льды за мысом Дежнева



«Ф. Литке» во время освобождения из ледового плена лесовозов. 22 августа 1932 года

препятствовали движению, но благодаря упорной работе ледореза караван пробился к месту назначения.

1933 год «Ф. Литке» встретил во льдах Восточно-Сибирского моря. После нескольких попыток освободить из ледового плена различные пароходы ледорез имел ряд повреждений корпуса, сильную течь в носовом трюме и нескольких угольных ямах. Уходя 16 августа от устья Колымы, его экипаж рассчитывал вернуться во Владивосток, но обратный путь оказался очень долгим и трудным: суда каравана то и дело застревали во льдах, теряли лопасти винтов.

Между тем к устью Колымы из Владивостока шли пароходы экспедиции 1933 года, а «Челюскин», пытавшийся вслед за «Сибиряковым» пройти Северным морским путем с запада на восток за одну навигацию, был зажат льдами.

9 октября «Ф. Литке» вышел из Берингова пролива к северо-западу, но из-за тяжелых ледовых условий в районе мыса Инкигур сам увяз во льду, а когда выбрался, оказался не в состоянии продолжать ледовое плавание: течь усилилась, была потеряна лопасть правого винта, что вызывало сильные сотрясения соответствующего дейдвуда и заставляло машины работать только малым ходом. Получили повреждения баллер руля и рулевая машина. Поломка шпангоутов в носовой части, трещины в листах обшивки и другие дефекты исключали преодоление серьезных ледовых преград.

Тем не менее Н.М. Николаев повел ледорез по свободной ото льда воде к Уэллену, где принял на борт около сотни пассажиров парохода «Анадырь» и челюскинцев, которых доставил в бухту Провидения.

Там экипаж «Литке» взялся за ремонт и пополнение запасов. Однако, получив 10 ноября радиограмму с «Челюскина» о том, что дрейф парохода на север продолжается, надежд на разлом ледового поля нет, но некоторое уменьшение его размеров позволяет надеяться на способность

«Ф. Литке» пробиться к бедствующему судну, ледорез 12 ноября вышел в море.

Его продвижению на север мешал шторм и густой туман, а 14 ноября в районе о. Малый Диомид «Ф. Литке» встретил широкую полосу тяжелого сплошного льда и, несмотря на попытки обойти препятствие, так и не смог подойти к «Челюскину» ближе чем на 25 миль.

Ледорез рисковал попасть в ловушку и не выбраться из нее вследствие поврежденного корпуса, непрерывной течи и истощения запасов угля. Осознавая такую опасность, начальник экспедиции на «Челюскине» О.Ю. Шмидт, которому дали право распоряжаться «Ф. Литке»<sup>\*</sup>, отпустил его, и он, с трудом преодолевая льды, 22 ноября добрался до бухты Провидения. Из неё Н.М. Николаев увел свое судно в Авачинскую губу.

Оттуда ледорезу в конце декабря пришлось выйти на поиски исчерпавшего запасы угля парохода «Свердловск». Несмотря на шторм, малый запас угля и засорение приемных патрубков водоотливных насосов, потребовавшее их очистки водолазом, «Ф. Литке» нашел гибнущий пароход и привел его в Петропавловск.

После короткого ремонта ледорез ушел во Владивосток. По пути он снова попал в шторм и, чтобы переждать его, стал на якорь в Сангарском проливе. Надо сказать, что среди причин такого решения капитана были скромные мореходные качества судна.

Как отмечал А.С. Селиверстов: «Была у нашего ледореза "Ф. Литке" еще одна неважная черта "характера" — очень резко, порывисто качался на штормовой волне... При плавании лагом (бортом) к волне было чрезвычайно трудно удерживаться на рулевой площадке верхнего мостика»<sup>\*\*</sup>.

Продолжить путь он смог только 2 января 1934 года и 4-го числа вошел на Владивостокский рейд, завершив 550-дневный поход.

\* Очевидно, речь идет о восьми членах экспедиции на «Челюскине», отправленных на нартах на берег 3 октября (Ангриенко В.Г. «Челюскин», оптимистическая трагедия // Гангут. 2024. Вып. 133. — С. 129).

\*\* О попытке «Ф. Литке» оказать помощь пароходу «Челюскин» также см.: Ангриенко В.Г. «Челюскин»... — С. 131.

В марте ледорез отправился на ремонт в «провинциальном местечке Касодошимо» на о. Хонсю<sup>33</sup>. Японцы доковали судно, чинили механизмы, но отнеслись к делу недобросовестно, однако, несмотря на четырехдневную приемку, морякам «Ф. Литке» не удалось выявить множество даже серьезных недостатков. Вскоре оказалось, что котлы текут, машина работает скверно, клепка выполнена небрежно. Силами Владивостокского порта часть изъянов устранили, однако не все.

Между тем несколько ранее Главное управление Северного морского пути, созданное 17 декабря 1932 года, решило предпринять опыт плавания с востока на запад, назначив для этого ледорез «Ф. Литке». Сформировали экспедицию под руководством главы мобилизационного отдела ГУСМП Д.С. Дулицкого, научную часть которой возглавил В.Ю. Визе.

28 июня 1934 года началось второе в истории (после пароходов «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 гг.) и первое непродолжительное (за одну навигацию) плавание Северным морским путем с Дальнего Востока в Европу<sup>34</sup>, занявшее 83 дня.

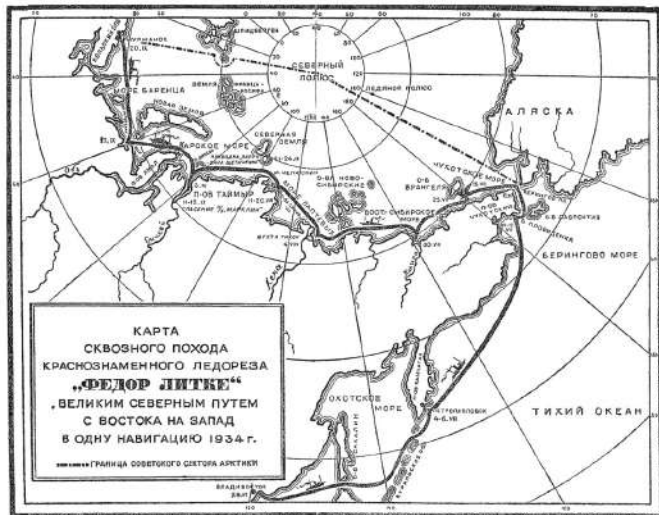
Поначалу все складывалось вполне благополучно. 4 июля «Ф. Литке» прибыл в Петропавловск. Пополнив запасы угля и воды, 6 июля покинул Авачинскую бухту. 11 июля в бухте Провидения при-

нял еще 600 т угля с парохода «Киров». Там же на борт подняли самолет-амфибию Ш-2 (АШ-2) с пилотом Ф.К. Кукановым. В море ледорез вышел 13 июля. Вскоре ему встретилась ледовая перемычка шириной 30 миль, во время форсирования которой стали выходить из строя плохо отремонтированные котлы. Затем у мыса Шмидта обнаружилась течь плохо скрепленного форштевня.

Несмотря на это, дальнейший путь, отчасти благодаря ледовой разведке с самолета, до бухты Тикси, где состоялась очередная бункеровка, преодолели без особых неприятностей. Приняв за время стоянки 4–9 августа 800 т угля, «Ф. Литке» вновь вышел в море.

Возобновив плавание, ледорез помог зимовавшим судам второй Ленской экспедиции: пароходам «Сакко», «Володарский» и «Байкал» — освободиться из льда. Но после этого ему пришлось прямо в море заняться ремонтом поломки креплений форштевня<sup>35</sup> у ватерлинии, где образовались три большие трещины и отошло несколько листов обшивки.

Механики прямо в море подняли обшивку к форштевню болтами и залили форпик цементом. Это позволило «Ф. Литке» оказать помощь ледоколу «Ермак», пытавшемуся с западной стороны взломать 10-километровую ледовую пе-



Карта перехода ледореза «Ф. Литке» из Владивостока в Мурманск Северным морским путем в 1934 году (Кузнецов Н.А. Ледорез «Федор Литке» — «белый лебедь» ледокольного флота. — СПб.: Лекто, 2020. — С. 44)

ремычку в проливе Вилькицкого, чтобы обеспечить возвращение судов Ленской экспедиции к Диксону<sup>36</sup>.

Туда же 2 сентября зашел и «Ф. Литке», за время пребывания у острова успешный 10 сентября снят с мели в устье Енисея английский пароход «Marklin» («Марклин»), зафрахтованный для вывоза леса из Игарки. При этом ледорез сам едва не сел на грунт в том же месте, но снялся, осушив водяные цистерны.

Это происшествие стало последним на долгом пути — 14 сентября «Ф. Литке» покинул Диксон и 20-го вошел в Кольский залив. Пополнив запасы, ледорез отправился на Балтику. 7 октября он вошел в Ленинградский морской канал и стал на ремонт в Ленинграде. За этот трансарктический переход «Ф. Литке» наградили орденом Трудового Красного Знамени.

С осени 1934 года ледорез ремонтировался в Ленинграде. В июле — сентябре 1936 года «Ф. Литке» в составе Экспедиции особого назначения (ЭОН-3) обеспечивал переход Северным морским путем эсминцев «Сталин» и «Войков», отпра-

ленных с Балтики на усиление Тихоокеанского флота. Впервые в истории мореплавания военные корабли прошли Северным морским путем из Баренцева моря в море Беринга, обогнув мыс Дежнева.

До того как к проводке присоединился ледокол «Красин» (до 08.09.1921 г. — «Святогор»), один из эсминцев прошелся своим якорем по корме «Литке», смяв угол спардечной палубы и уничтожив самолет на кормовых рострах. Вдобавок уже на подходе к Владивостоку сильный шторм сломал бушприт, унес шлюпку вместе с остатками поломанного самолета и выбил стекла в штурманской рубке.

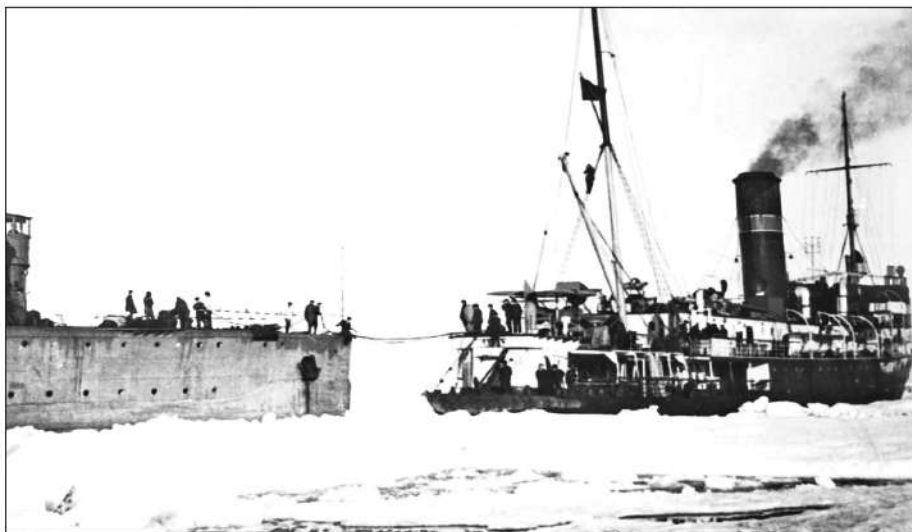
В 1937 году «Ф. Литке» с караваном судов зимовал в районе о. Большевик — сопровождая пять транспортов, он вместе с ними попал в тяжелые льды и не смог выбраться. Только весной следующего года ледокол «Ермак» вывел этот караван на чистую воду.

В конце августа — сентябре вместе с новым мощным ледоколом «И. Сталин» «Ф. Литке» пытался помочь дрейфовавшему в арктических льдах ледокольному



«Ф. Литке» во время участия в Экспедиции особого назначения (ЭОН-3). 1936 год

\* «Сталин» — до 31.12.1922 г. «Самсон», «Войков» — изначально «Лейтенант Ильин», но с 03.07.1919 г. до 14.02.1928 г. носил имя «Гарibaldi».



Подача буксира с «Ф. Литке» на один из эскадренных миноносцев в ходе проведения ЭОН-3 в 1936 году

пароходу «Г. Седов». Однако подойти к нему ближе, чем на 50 миль, им не удалось. Дальнейшее продвижение в сплошном льду оказалось невозможным, и суда повернули к западному побережью полуострова Таймыр. Лишь в январе 1939 года «И. Сталин» сумел освободить «Г. Седова» из ледового плена.

«Ф. Литке» же, закончив навигацию 1938 года, вновь отправляется на Балтику для ремонта, выполнение которого в Кронштадте заняло год. 24 июня—3 июля 1939 года состоялся его обратный переход из Ленинграда в Мурманск.



Капитан «Ф. Литке» Ю.К. Хлебников

В ноябре 1939 года началась Советско-финляндская («Зимняя») война. Спустя месяц началась переброска войск морем из Архангельска в Кемь, однако быстрое понижение температуры и появление льда в низовьях Северной Двины стало создавать препятствия судоходству. Единственный в Архангельске ледокол «Ленин» не справлялся с проводкой транспортов, поэтому командир порта просил о высылке из Полярного «Ф. Литке». 6 февраля ледорез под командованием Ю.К. Хлебникова пришел в аванпорт Архангельска — Экономию<sup>37</sup>.

11—23 февраля он помогал пришедшему из Мурманска ледоколу «И. Сталин» проводить суда от бара Северной Двины до подходов к Кемь. Во время проводки 13 февраля «Ф. Литке» с транспортами «Щорс» и «Сухона» пытался пройти по прибрежной полынье, но оказался затерт льдами, и «И. Сталину» пришлось идти ему на выручку<sup>38</sup>.

В марте 1940 года с началом мирных переговоров боевые действия на севере прекратились. Однако не прошло и полтора лет, как началась новая война. 2 июля 1941 года ледорез вновь поставили в строй боевых кораблей: на нем



«Ф. Литке» во время зимовки 1937—1938 годов. Фото океанографа Я.Я. Гаккеля

подняли военно-морской флаг, присвоили обозначение СКР-18 и установили три 100-мм орудия Б-24, четыре 45-мм пушки 21-К\* и два пулемета, а также

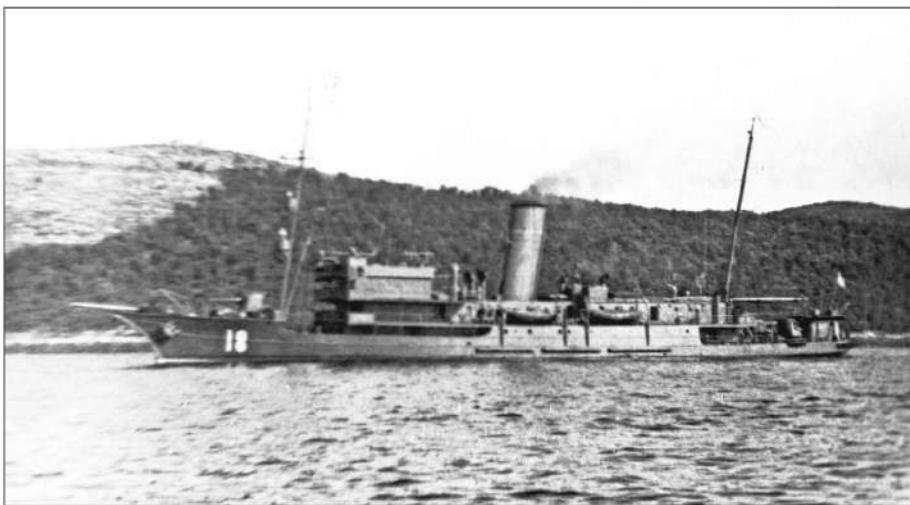
дальномер, бомбосбрасыватель и дымовую аппаратуру<sup>39</sup>.

В августе новоиспеченный сторожевик ввели в состав только что

\* По другим данным, 45-мм полуавтоматы 21-К установили в 1943 г. (Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1941—1945. — М.: Воениздат, 1988. — С. 412). — *Рег.*



*СКР-18 — такое обозначение получил «Ф. Литке» после вооружения и включения в состав Северного флота*



*СКР-18 («Ф. Литке»). Вид с кормы*



сформированного Северного отряда Беломорской флотилии, которому предстояло охранять проливы в районе Новой Земли, где стали появляться немецкие подводные лодки. Впрочем, вскоре выяснилось, что корабли противника не проявляют там заметной активности, и СКР-18 отправили водить караваны транспортных судов.

С конца 1941 года вместе с СКР-19 (ледокольный пароход «Дежнев») он обеспечивал проводку из Карского моря до пролива Югорский Шар, позднее нередко в паре с ледоколом «Ленин» (первоначально «Святой Александр Невский») проводил суда из отдаленных районов Арктики до Диксона<sup>40</sup>.

В январе 1942 года СКР-18 конвоировал до Молотовска (ныне Северодвинск) ледокол «И. Сталин», сильно пострадавший у мыса Пулонга в Белом море от немецкой авиации.

Весной того же года на сторожевике установили противоминную защиту и фундаменты под изменившееся вооружение, теперь состоявшее из одного 76-мм орудия 39-К, трех 76-мм орудий 34-К, четырех 45-мм пушек 21-К, двух 20-мм Эрликонов и шести 12,7-мм пулеметов ДШК и двух 7,62-мм пулеметов. Как видно, предполагалось, что СКР-18, как и другие мобилизованные суда ледового плавания, будет иметь дело с авиацией противника или подводными лодками в надводном положении.

Такой расчет имел основание. В августе 1942 года, когда СКР-18, СКР-19 и три тральщика конвоировали первый в текущую навигацию арктический конвой, в губе Белушья «Ф. Литке» сперва велось вести огонь по немецкому самолету-разведчику, а 20-го числа он вступил в бой с подводной лодкой U-456, сбросив две глубинные бомбы.

Ни в первом, ни во втором случае поразить противника не удалось, но при этом незначительно пострадал сам сторожевик: сотрясение от близких взрывов выпущенных лодкой торпед вызвало «небольшие повреждения» котлов № 3 и 5<sup>41</sup>.

Несмотря на то что летчики и подводники противника настойчиво охотились за советскими ледоколами, обеспечивавшими перевозки стратегических грузов по северным морям, за всю войну им так и не удалось не только потопить, но и надолго вывести из строя ни один из них.

Когда решено было перевести ледоколы из Белого моря в Арктику, СКР-18 вместе с ледоколами «Красин» и «А. Микоян» вошел в состав первого из двух конвоев — БА-4, вышедшего из Архангельска 17 июня 1943 года<sup>42</sup>, и в конце июля прибыл на Диксон. В то время вооружение СКР-18 снова изменилось.

На 1 сентября этого года к прежней артиллерии добавилось еще одно 76-мм орудие 39-К. Позднее число орудий этого типа выросло до четырех, при четырех же 45-мм пушках 21-К, двух 20-мм автоматах «Oerlikon» и шести 12,7-мм пулеметах ДШК. В октябре-ноябре СКР-18 вместе с СКР-19, «И. Сталиным» и минным заградителем «Мурман» в составе конвоя АБ-55 возвратился из Арктики в Архангельск.

К февралю 1944 года Северный флот пополнился боевыми кораблями отечественной постройки и полученными от союзников, а потому нужда в импровизированных тральщиках и сторожевиках стала отпадать. «Ф. Литке» передали в оперативное подчинение ГУСМП. До мая он проводил через льды пароходы «Рошаль» и «Свята». Осенью ледорез вместе с «И. Сталиным» проводил караван судов через залив Вилькицкого в море Лаптевых.

Из Арктики «Ф. Литке» направился в Тихий океан, где в бухте Провидения его передали в подчинение командованию Тихоокеанского флота, а в 1945 году вывели из состава ВМФ и передали ГУСМП.

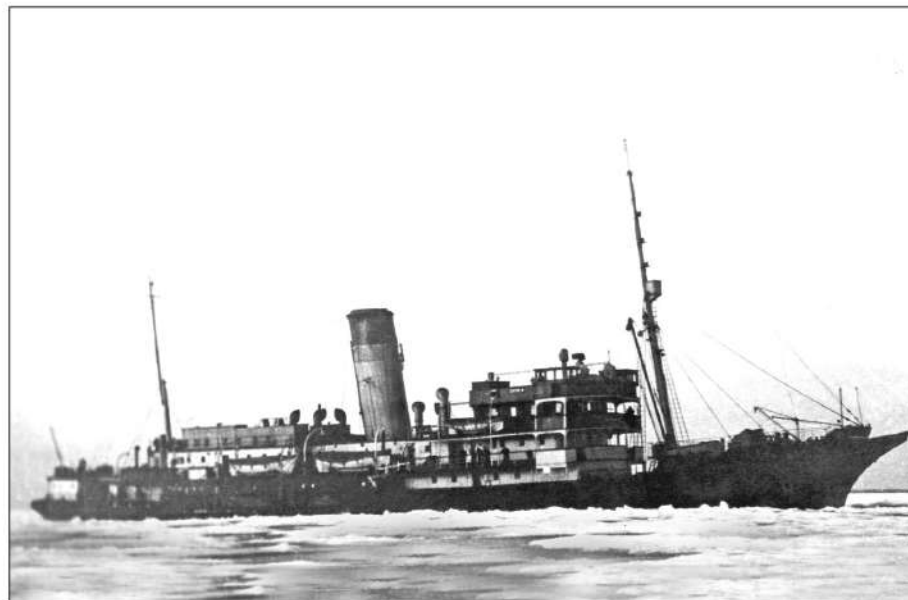
По окончании войны «Литке» прошел длительный ремонт в Англии, после чего занялся привычной работой — проводкой караванов и отдельных судов. В 1946 году на нем в высокоширотный рейс отправилась экспедиция, через два года подобное плавание повторилось: изыскивались возможности пускать транспортные суда по так называемой «Великой северной полынье».

В 1950-е годы ледорез продолжал заниматься проводкой судов, но, по словам Л.С. Селиверстова, он «имел еще одну неприятную особенность. Он не мог прокладывать во льдах широкий и прямой канал. Не получался у нас канал, подобный ермаковскому или ленинскому. Причины этих неудач были очевидны и объективны. Во-первых, «Литке» был слишком легкий для ледокольной работы: его водоизмещение всего 4850 тонн. Поэтому он, как выражались матросы, «от каждого торося в сторону отскакивает». Корпус узкий, длинный, на чистой воде — прелесть, а во льдах — никуда. Разбежится, бывало, ударит носом очередной торося; матрос-рулевой положит руль на один борт, а он боком валится на другой, в сторону более слабого льда. Какой уж тут прямой и чистый канал»<sup>43</sup>.

В середине 1950-х годов изменился внешний вид «Ф. Литке» — на нем сняли бушприт.

В 1955 году, участвуя в очередной научно-исследовательской экспедиции, организованной Арктическим институтом и возглавляемой Л.А. Балакшиным, он поднялся до 83° 21' с. ш., установив рекорд свободного плавания в Северном Ледовитом океане. Только спустя годы это достижение смогли превзойти мощные атомные ледоколы.

Однако время брало своё. Вот как описывал Л.С. Селиверстов состояние ледореза спустя три года после указанной экспедиции.



«Ф. Литке» после снятия в середине 1950-х годов бушприта

#### Из книги Л.С. Селиверстова «Из Поморья — в океан»

Судно всю зиму и весну стояло в Росте на судоремонтном заводе\* — что-то ремонтировали, красили, перебирали. Весной прошли очередное докование, очистили и покрасили подводную часть корпуса. Но оставались нерешенными главные проблемы — неудовлетворительное состояние паровых котлов и трубопроводов. Вызывала у специалистов беспокойство крайняя изношенность набора и переборки в районе котельных отделений, а также обшивки на уровне переменных ватерлиний.

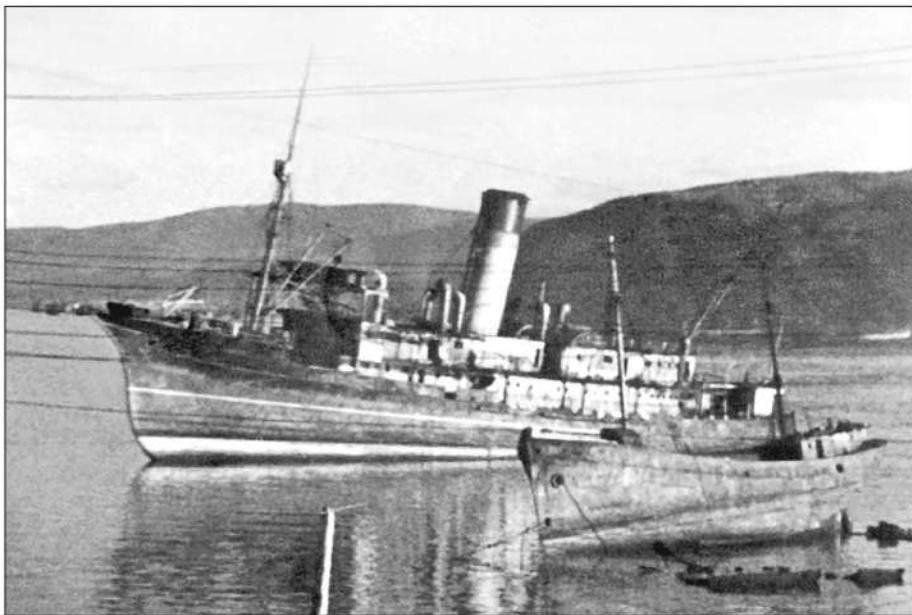
В конце июля, когда стало ясно, что нынешняя арктическая навигация для нас потеряна, на судно, стоявшее у нерабочего восьмого причала, зачастили различные комиссии — представители механико-судовой службы парохозяйства, Регистра, прибыли специалисты из Министерства морского флота. Многочисленные важные товарищи... ходили по нижним коридорам, спускались в котельные отделения и угольные ямы, покачивали головами и глубокомысленно молчали. Иногда складывалось впечатление, будто все они усиленно искали виноватого во всех бедах старого изношенного корабля.

Наконец вышел приказ по парохозяйству о выводе ледореза «Ф. Литке» из эксплуатации на холодный отстой, сдаче всего судового оборудования и имущества на береговые склады и подготовке судна к списанию на слом...

2 августа 1958 года мы вывели с помощью буксиров наш «Федор Литке» на Мурманский городской рейд и в районе банки Анна Корга установили на мертвые якоря... Через несколько месяцев его разрезали на металл<sup>44</sup>.

\* Изначально гидрографическое судно, переоборудованное в заградитель в преддверии войны.

\*35-й судоремонтный завод.



Выведенный в 1958 году из эксплуатации «Ф. Литке» в ожидании разборки

14 ноября 1958 года «Ф. Литке» исключили из списков советского торгового флота.

В настоящее время в Музее морского флота воссоздана часть ходовой рубки со штурманским столом, нактоузом,

а в фондах хранятся фотографии с ледореза и гостевая книга, которая была заведена сразу по присвоению названия ледорезу «Канада» в 1914 году и хранилась все годы службы корабля с первым присвоенным ему в России именем.

*Авторы выражают благодарность Музею морского флота (Москва), В.Г. Андриенко, Л.А. Кузнецову и Н.А. Кузнецову (С.-Петербург) за предоставленные материалы и фотографии и В.В. Брызгалову (Архангельск) за консультативную помощь в подготовке публикации.*

#### Примечания

- <sup>1</sup> Engineering. 1909. Vol. 87. P. 829–830; Vol. 88. P. 390; Кузнецов Н.А. Ледорез «Фёдор Литке» — «белый лебедь» ледокольного флота. — СПб., 2020. — С. 6. По некоторым данным, наибольшая длина достигала 85,82 м, полное водоизмещение 5165 т, осадка при этом увеличилась до 7,4 м. Наконец, есть и другие данные: наибольшая длина судна составляла 85,19 м, ширина — 14,32 м, средняя осадка — 5,49 м (РГАВМФ. Ф. 1135. Оп. 2. Д. 75. Л. 80 об.), или: длина и ширина наибольшие — 89,0 и 17,53 м; глубина интрьюма — 9,75 м, углубление — 5,87 м (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. Л. 297). Здесь же на Л. 297 сказано, что ширина (высота) ледового пояса посередине составляла 4,72 м, а толщина в средней части — 25,46 мм. Помещения для командного (офицерского) состава находились в кормовой части судна на главной палубе и были рассчитаны на 20 коек, из которых 12 — постоянные. Командные помещения на 136 чел. располагались следующим образом: в носу на главной палубе имелось 69 коек в два яруса и 46 подвесных, и ещё на 21 человека койки могли подвешиваться на нижней палубе. Пассажирские помещения для 30 чел. 1-го класса располагались в двух местах — на 24 чел. в надстройке на верхней палубе и 6 — в надстройке

полубака, на 10 чел. 2-го класса — в носу на нижней палубе, и там же находилось помещение для пассажиров 3-го класса на 50 подвесных коек.

- <sup>2</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 362. Л. 23.
- <sup>3</sup> Согласно другим данным, грузоподъемность зимой составляла 1000 т; объем балластных цистерн — 555 т; запас угля: нормальный / максимальный — 450 / 700 т, а его расход при полном ходе — 100 т в сутки; дальность плавания полным ходом — 2600 миль, экономическим (11,5 уз) — 2900 миль; имелись 4-тонная лебедка и спасательный насос на 700 т/ч (РГАВМФ. Ф. 1135. Оп. 2. Д. 75. Л. 80 об.; Ф. р-1. Оп. 3. Д. 3166. Л. 23). В других документах говорилось, что судно располагало четырьмя однотонными паровыми лебедками, одной самовыбирающей лебедкой и двумя кормовыми шпилями (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. Л. 297).
- <sup>4</sup> По другим данным, этих переборок было семь (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. Л. 297).
- <sup>5</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4481. Л. 297
- <sup>6</sup> Johnston W., Rawling G.P., Gimblett R.C., MacFarlane J. The seaboard coast. The official history of the Royal Canadian Navy, 1867–1939. Vol. 1. — Toronto; Tonawanda, N.Y.: Dundurn Press. 2010. — P. 251.
- <sup>7</sup> Мукалов Николай Константинович (1876–1946), подпоручик по адмиралтейству (1916), капитан дальнего плавания, в 1914–1921 гг. командовал «Канадой» и «III Интернационалом». (РГАВМФ. Ф. 1135. Оп. 2. Д. 75. Л. 19 об.).
- <sup>8</sup> Там же. Л. 12.
- <sup>9</sup> Там же. Л. 74.
- <sup>10</sup> Там же. Л. 155.
- <sup>11</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2416. Л. 1, 2.
- <sup>12</sup> Кузнецов Н.А. Ледорез «Фёдор Литке»... — С. 9.
- <sup>13</sup> Кузнецов Н.А. Ледорез «Фёдор Литке»... — С. 7; он же. «Артиллерийская дуэль» ледоколов — уникальный эпизод Гражданской войны на Севере России // История северного мореплавания. Материалы историко-краеведческой конференции. Североморск, Санкт-Петербург: Ладан, 2017. — С. 263–264.
- <sup>14</sup> РГАВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 15. Л. 205.
- <sup>15</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 5037. Л. 7, 8; Ф. 378. Оп. 1. Д. 15. Л. 1–205; Кузнецов Н.А. «Артиллерийская дуэль» ледоколов... С. 264.
- <sup>16</sup> РГАВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 70. Л. 15.
- <sup>17</sup> Кузнецов Н.А. Ледорез «Фёдор Литке»... — С. 9.
- <sup>18</sup> Шеклтон Эрнест Генри (1874–1922), известен прежде всего исследованием Антарктики. В 1919 г. вошел в состав британской военной миссии в Мурманске. Выдвинул проект освоения Англией природных ресурсов северной России.
- <sup>19</sup> Вилькицкий Б.А. Когда, как и кому я служил под большевиками. — М., 2016. — С. 34.
- <sup>20</sup> В 1919 г. на вооружении «Ярославны» стояли два 75-мм орудия. См.: Яровой В.В., Смолин А.А., Приданинчиков М.И. Морские силы Северного моря (1920–1922 годы). — СПб., 2013. — С. 43.
- <sup>21</sup> Военные моряки в борьбе за власть Советов на Севере (1917–1920). — Л., 1982. — С. 342.
- <sup>22</sup> Кузнецов Н.А. «Артиллерийская дуэль» ледоколов... — С. 275.
- <sup>23</sup> Кузнецов Л.А. Посыльное судно «Ярославна» // Гангут. 2016. Вып. 93. — С. 22.
- <sup>24</sup> РГАВМФ. Ф. р-540. Оп. 1. Д. 10. Л. 21.
- <sup>25</sup> РГАВМФ. Ф. р-540. Оп. 1. Д. 8. Л. 134, 136.
- <sup>26</sup> РГАВМФ. Ф. р-382. Оп. 1. Д. 1. Л. 115.
- <sup>27</sup> РГАВМФ. Ф. р-540. Оп. 1. Д. 8. Л. 144.
- <sup>28</sup> РГАВМФ. Ф. р-540. Оп. 1. Д. 8. Л. 82.
- <sup>29</sup> РГАВМФ. Ф. р-540. Оп. 1. Д. 2. Л. 12, 15 об., 20–20 об.
- <sup>30</sup> Виноградов С.Е. Неизвестный линкор // Цитадель. 1997. № 1 (4). — С. 40.
- <sup>31</sup> Селиверстов Л.С. В Арктике на парусниках и атомододах. — Мурманск, 2008. — С. 157.
- <sup>32</sup> Юнга Е.[С.] «Литке» идет на запад. — М., 1935. — С. 20, 34–35.
- <sup>33</sup> Визе В.Ю. Поход «Литке» // Новый мир. 1934. Кн. 12. — С. 121–122.
- <sup>34</sup> М. Зингер утверждал: «На японских заводах форштевень корабля составили из нескольких частей, и от ударов об лед крепления форштевня разошлись». См.: Зингер М. «Литке», ты сделал хорошо! // Новый мир. 1934. Кн. 12. — С. 134.
- <sup>35</sup> История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. — Л., 1969. — С. 253–254.
- <sup>36</sup> Советско-финляндская война 1939–1940 гг. Боевые действия на море. — СПб., 2002. — С. 186.
- <sup>37</sup> Советско-финляндская война 1939–1940. Т. II. — СПб., 2003. — С. 202–203.
- <sup>38</sup> Волков А.Е. Самые большие сторожевики. СКР-18, СКР-19, «Ветер» // Морская коллекция. 2012. № 11 (158). — С. 14.
- <sup>39</sup> Вербовой О.И. Защита Северным флотом своих арктических коммуникаций в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Вестник СПбГУ. Серия 2. История. 2016. Вып. 2. — С. 103.
- <sup>40</sup> Волков А.Е. Самые большие сторожевики... — С. 19–20.
- <sup>41</sup> Вербовой О.И. Защита Северным флотом своих арктических коммуникаций... — С. 106–107.
- <sup>42</sup> Селиверстов Л.С. Из Поморья — в океан. — Мурманск, 2005. — С. 116.
- <sup>43</sup> Там же. — С. 120–122.