

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОРСКИЕ ЛЕДОКОЛЫ

ОТ «ЕРМАКА»  
ДО «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ»

БИБЛИОТЕКА  
ПОЛЯРНЫХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

**Никита Анатольевич Кузнецов**  
**Отечественные морские**  
**ледоколы. От «Ермака»**  
**до «50 лет победы»**  
**Серия «Библиотека**  
**полярных исследований»**

*Текст предоставлен правообладателем*  
*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=8344284](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=8344284)*  
*Отечественные морские ледоколы от «Ермака» до «50 лет*  
*Победы» / Никита Анатольевич Кузнецов: Paulsen; Москва; 2014*  
*ISBN 978-5-98797-087-4*

### **Аннотация**

1834 г. в Балтиморе (США) построен деревянный колесный ледокол «Ассистенс». 1864 г. кронштадтский купец М. О. Бритнев переоборудовал для ледового плавания буксирный парход «Пайлот». 1899 г. спущен на воду первый в мире линейный ледокол «Ермак». 1928 г. состоялась экспедиция на ледоколе «Красин» по спасению членов экипажа дирижабля «Италия». 1937 г. спущен на воду ледокол «Иосиф Сталин». 1957 г. спущен на воду первый в мире атомный ледокол «Ленин». 1977 г. атомный ледокол «Арктика» достиг Северного полюса.

2013 г. на петербургском Балтийском заводе заложили первый из трех атомных двухосадочных ледоколов нового поколения.

# Содержание

«Ермак» – «дедушка» ледокольного флота  
Конец ознакомительного фрагмента.

9  
13

# Никита Анатольевич Кузнецов

## Отечественные морские ледоколы от «Ермака» до «50 лет Победы»

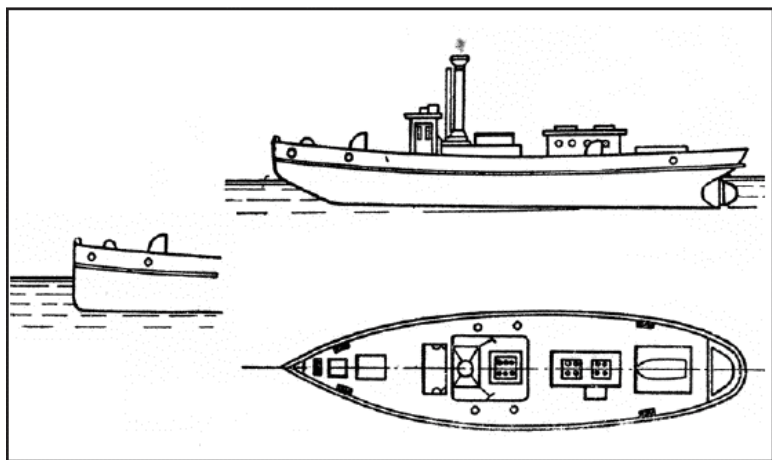


Е. В. Войшвилло, Б. М. Стародубцев. «Ледокол „Ермак“» (1986 г.). Из собрания Музея Мирового океана

Ледокол – судно вспомогательного флота, основной зада-

чей которого является искусственное поддержание навигации в зимнее время либо ее продление на возможно больший срок путем прокладывания во льдах судоходных каналов, освобождения судов изо льда и проводки их в плавающих льдах и по проложенному каналу.

В общих чертах классификация ледоколов по району плавания выглядит следующим образом: речные и озерные ледоколы; портовые ледоколы и ледокольные буксиры; морские ледоколы, работающие в южных замерзающих районах, а также в Финском, Рижском заливах и в Белом море; арктические линейные ледоколы, предназначенные для проводки судов во льдах на значительные расстояния.

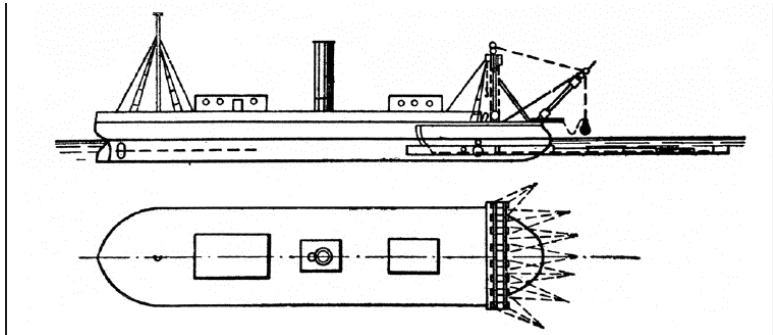


Предполагаемый вид ледокольного буксира «Пайлот»

Первые суда, задачей которых стала именно борьба со льдами, появились в Америке: в 1834 г. в Балтиморе был построен деревянный колесный ледокол «Ассистенс», ломавший лед толщиной 0,3 м и более. С 1871 г. ледоколы обеспечивали зимнее судоходство в Гамбурге. Активно строили их и другие европейские страны (в 1871–1892 гг. в Западной Европе вошли в строй 35 ледоколов).

Естественно, что не оставалась в стороне и Россия. Первые попытки ледовой проводки судов предпринимались еще в петровскую эпоху. В 1710 г. при осаде Выборга в качестве «ледокола» использовался 24-пушечный корабль «Думкрат»: лед разбивали, бросая с корабля небольшую пушку. Подобным же образом пытались использовать на Балтике и канонерскую лодку «Опыт» в 1866 г. (только вместо пушки применяли гирию).

В 1864 г. кронштадтский купец М. О. Бритнев переоборудовал для ледового плавания буксирный пароход «Пайлот», подрезав его носовую часть таким образом, что он мог взбираться на лед и затем ломать его тяжестью корпуса. Но никаких достоверных данных (в том числе чертежей и изображений) о «Пайлоте» не сохранилось. В 1868 г. Бритнев построил ледокольные буксиры «Бой» и «Буй».



Канонерская лодка «Опыт», оборудованная для борьбы со льдами

Начиная с 1860-х годов на различных иностранных верфях (английских, шведских, немецких) было заказано и построено несколько десятков портовых ледоколов и ледокольных буксиров для Балтики и Черного моря; на Енисее успешно работал ледокольный буксир «Иоанн Кронштадтский». Но все они выполняли лишь вспомогательные функции – обеспечивали навигацию в пределах портов. В связи с активизацией полярных исследований борьбой за покорение Северного полюса и увеличением коммерческого оборота портов России, в том числе замерзающих, возникла идея постройки судна, способного проникать в глубь арктических льдов.

# **«Ермак» – «дедушка» ледокольного флота**

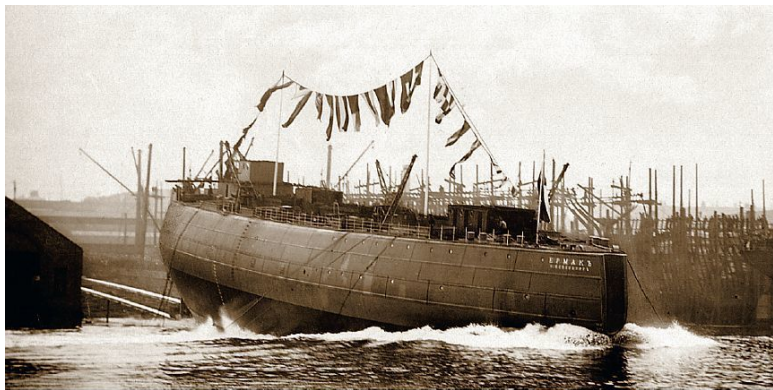
Мысль о создании мощного ледокола выдающийся деятель Российского флота адмирал С. О. Макаров высказал зимой 1892 г. именно в связи с проблемой достижения Северного полюса. Но реальным осуществлением проекта он занялся лишь спустя пять лет. В октябре-ноябре 1897 г. была создана комиссия для разработки спецификации будущего ледокола, в работе которой принимали участие Д. И. Менделеев, а также ряд инженеров и кораблестроителей. Вскоре состоялся конкурс, в котором участвовали три фирмы: «Бурмейстер и Вайн» (Дания), «В. Г. Армстронг, Витворт и К<sup>о</sup>» (Великобритания) и «Пиллау» (Германия). Наиболее выгодные условия предложила фирма Армстронга, поэтому выбор пал именно на нее.



Вице-адмирал С. О. Макаров – создатель ледокола «Ермак»

Постройка ледокола шла ускоренными темпами. 4 февра-

ля 1899 г. судно было готово к сдаче, а уже ровно через месяц «Ермак» вошел в гавань Кронштадта. Ледокол спокойно преодолевал лед толщиной 0,6–0,9 м.



Торжественный спуск «Ермака» на воду, 1898 г.

Основные технические данные «Ермака»: длина 97,5 м, ширина 21,64 м, осадка 8,55 м; водоизмещение 8730 т; мощность паровой машины 6950 л. с.; скорость (здесь и далее указана скорость на чистой воде) 14 узлов; ледопроездимость 0,8–1,6 м; экипаж (в разные периоды службы) 102–150 человек.

За первые десять лет работы на Балтике «Ермак» провел во льдах более 618 судов. В 1900 г. ледокол принял участие в спасении броненосца береговой обороны «Генерал-Адмирал Апраксин», который 13 ноября 1899 г. из-за навигаци-

онной ошибки выскочил на отмель у юго-восточного берега острова Гогланд. В апреле 1900 г. «Ермаку» удалось стащить броненосец с каменной гряды и благополучно привести в порт.

Вскоре состоялись и первые научные экспедиции, организованные С. О. Макаровым. Первое плавание продолжалось с 29 мая по 14 июня 1900 г. В районе южной оконечности Шпицбергена в корпусе обнаружилась течь, и ледоколу пришлось вернуться обратно в Ньюкасл для ремонта. Но повреждения корпуса были незначительными, и в целом экспедиция оказалась достаточно результативной. Второе плавание началось 14 июля, а закончилось 16 августа того же года. Маршрут его также проходил в районе Шпицбергена. Еще один поход состоялся в период с 16 мая по 1 сентября 1901 г. Льды в районе северной части Новой Земли оказались непроходимыми для «Ермака». Тем не менее удалось достигнуть немалых успехов: были сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства, собрано большое количество материалов по гляциологии, проведены глубоководные и магнитные исследования.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.