

100 ЛЕТ
ЛЕДОКОЛ
КРАСИН
СИМВОЛ ЭПОХИ

МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

МАРТ 2017



Молитва

Святого Иоанна Кронштадтского,
составленная на сални
и прочитанная во время молебна
на ледоколе «Ермак»
в Кронштадте
7 (19) марта 1899 года

Господи, Творче небеси и земли,
создавши сушу, равнины и высоты гор в мериах и холми в весе,
также моря глубина и пространств, прилеюща к лону свое множество рек, якоже жи животворных, распростертых по лицу всея земли. Ты, Владико всея твари, сотворивши язви и льды, покрывающе яко корою и броней твердую некия моря, озера и реки и по верху их, яко по мостам крепким шествие безопасное человекам и животным устроиши. Ты, Всеблагий и Всесильный Господи, умудривши человека пролагати дикные скорые пути по морю и суше, рекам и озерам, силою огня и пара, Ты, Премудрый и Преславный во всех делах, Господи, ныне покий и дивный путь льдами безмерным проходиши устрои еси через сне судно, движимое огнем и силою пара, умудри и на сне дело человека, созданного Тобою по образу Твоему безмерна мудрости Приими ныне от рабов Твоих, предстоящих zde лицу Твоему, и дивное плавание во льдах совершивших благополучно, кроме, всякаго вреда, благодарение всесердечное о милости Твоей, яко умудри еси рабов Твоих и создати таково судно и препроводити досель рукою Твоею крепкою, яко Твоя есть держава, Твое царство и сила, и слава, и мудрость во всех во веки веков.

Аминь.

ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА АРКТИКИ

Сегодня в России около двадцати крупных судов-музеев, шесть из которых входят в состав Музея Мирового океана. В 2004 году его филиалом стал ледокол «Красин», ошвартованный у Набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге. С этим кораблем связана, по существу, вся история Российского флота и страны за последние 100 лет.

«Святогор» (первое название судна) был построен на верфях в английском городе Ньюкасле незадолго до революции; 31 марта 1917 года на нем был торжественно поднят Андреевский флаг. В 1927 году ледокол получил имя «Красин» и несколько десятилетий оставался самым мощным судном ледокольного класса в мире.

О том, как удалось спасти «Красин», запечатлеть в его экспозиции историю ледокольного флота страны и превратить судно в один из символов Санкт-Петербурга, рассказывает генеральный директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова.

Продолжение на стр. 2



С. Г. Сивкова

Окончание. Начало на стр. 1

— Светлана Геннадьевна, последний рейс ледокола состоялся в 1990 году, а Музею Мирового океана его передали 14 лет спустя. Как это решение сказало на судьбе ледокола?

— Это было, без преувеличения, судьбоносное решение. Почти полтора десятка лет до этого судно неоднократно меняло питерские причалы и своих хозяев. Экипаж месяцами сидел без зарплаты. Ветшал и приходил в упадок интерьер

корабельных помещений. Министерство культуры России приняло решение взять ледокол в свое ведомство только после того, как от «Красина» отказались все, причем при условии, что он станет филиалом ФГБУК «Музей Мирового океана», имеющего опыт сохранения исторических судов.

— «Красин» — это не просто ледокол, это ледокол-спасатель, ледокол-труженик, ледокол-воин, символизирующий целую эпоху в истории нашей страны, связанную с героическими страницами освоения Арктики...

— Да, действительно, в «Красине» воплощены особенности наиболее значительных этапов ледокольного судостроения в мире, он являлся первооткрывателем в Арктике, судном-спасателем, участником полярных конвоев. Кстати, в прошлом году в Архангельске с размахом отмечалась 75-я годовщина первых полярных конвоев. В тождественных мероприятиях приняли участие представители стран антигитлеровской коалиции, внесших

существенный вклад в победу над врагом. Примечательно, что в столицу Русского Севера в тот день прибыла английская принцесса Анна, которая объявила начало удивительной мемориальной акции «Гудок «Красину» — своеобразного приветствия ледоколу-участнику союзных конвоев. Ацию поддержали более 260 гражданских и военных кораблей России. Гудок, которым они приветствовали старейшее судно, «прокатился» тогда от Мурманска до Владивостока.

— Одним из основных направлений музейной деятельности является формирование музейного собрания и обеспечение его сохранности. Что сегодня представляет собой музейный фонд ледокола?

— Сегодня единый фонд Музея Мирового океана — это 85 тысяч единиц хранения, а в фондах филиала «Ледокол «Красин» находится около 4 тысяч. Постоянно ведется работа по комплектованию фондов по истории, исследованию и освоению Арктики, по

теме Великой Отечественной войны. Принят на хранение трансекопатель (крупный объект весом более 3 тонн), поднятый с судна, погибшего в ходе полярных конвоев. А в архиве Адмиралтейства Великобритании обнаружен уникальнейший материал о ледоколе — все судовые журналы HMS Sviatogor 1920–1922 гг. (период, когда «Святогор» ходил под английским флагом). Получены уникальные изображения ледокола из архива в Ньюкасле (в частности, фотография паровой машины ледокола «Святогор»). Сотрудниками музея постоянно ведется сбор материалов в архивах Москвы, Санкт-Петербурга, Владивостока, Архангельска.

— Как собираетесь отметить юбилей?

— Для нас юбилей — это, прежде всего, уникальная возможность привлечь внимание к историческому флоту России в целом. Почему в мире так мало кораблей-музеев? Их дорого и сложно содержать. Вот и на «Красине» постоянно что-то обновляем, чиним, меняем экспози-

цию. Два года назад корабль прошел докование, его корпус привели в порядок. Но нужно менять палубу, серьезной реставрации требуют кают-компания и капитанская каюта... Не надо забывать, что «Красин» — судно возрастное: 100 лет! Поэтому еще очень многое предстоит сделать в плане ремонта. В то же время реставрировать нужно крайне осторожно: старые корабли хранят аромат эпохи, там все дышит историей! Ну, а на сам юбилей приглашены дорогие друзья и высокие гости. 31 марта на борту ледокола пройдет торжественный митинг, а в стенах Санкт-Петербургского горного университета состоится спектакль-концерт «Ледокол «Красин». Страницы истории», который, надеемся, станет хорошим подарком для ученых, ветеранов-полярников, моряков, летчиков, курсантов морских образовательных учреждений, словом, для всех, кто связан с историей отечественного ледокольного флота или только еще планирует посвятить ему свою судьбу.

А. Буданов

По судовому паспорту 1960 года, выданному при сдаче судна с верфи им. Матиаса Тезена после капитального ремонта и модернизации, «Красин» определяется как пятипалубный трёхвинтовой пароход. Исторически судно имело три машины, в настоящее время — одну.

МАШИНА

Машина «Красина» картерная.

Тип машины — поршневая паровая машина тройного расширения «Стефенсон» производства Оттензенер Ейзенверк Вилли Х. Шликер (г. Гамбург-Альтона, ФРГ), год выпуска — 1957
Диаметр цилиндров машины — 730, 1180 и 1900 мм
Ход поршня — 1120 мм
Вес машины — 12 890 кг
Максимальное число оборотов в минуту — 105

ПАРОВЫЕ КОТЛЫ

Тип котла — автоматические водотрубные котлы типа «Вагнер» конструкции «ФЕБ Дампфкессельбау Хэнтурм», год выпуска — 1958
Вес котла — 118 т
Максимальное давление пара — 16 кг/см²

ТОПЛИВО

Мазут — самый тяжелый, низкой очистки, вид нефтяного топлива. Старые огнетрубные котлы работали на угле, который кочегары отправляли в топку вручную.

Дорогие друзья!

Сегодня исполняется сто лет знаменитому ледоколу «Красин». Мощный, красивый, легендарный корабль за свою вековую историю нискал почет и уважение во всем мире. Построенный на стапелях далекого Ньюкасла ледокол получил при рождении имя былинного русского богатыря — «Святогор».

У ледокола оказалась непростая судьба, которая теснейшим образом переплелась с историей всей страны. Переименованный в 1927 году в «Красин», корабль спешил на помощь затерявшимся в арктических льдах полярным экспедициям, осуществлял проводку союзнических конвоев в годы Второй мировой войны, его экипаж трудился на благо развития советской науки, долгие годы ледокол работал на нефтегазовых промыслах в арктической зоне.

За проявленные мужество и отвагу, трудовую доблесть свыше трехсот «красинцев» были удостоены высоких государственных и правительственных наград. Уцелевший в трех войнах, прославленный ледокол и сегодня продолжает нести свою вахту как объект культурного наследия федерального значения, является флагманом исторического флота Музея Мирового океана.

От всей души поздравляю сотрудников музея со знаменательной датой! Желаю успехов в деле сохранения и популяризации морского наследия России!

Полномочный представитель Президента РФ
в Северо-Западном федеральном округе
Н.Н. Цуканов

Уважаемые друзья!

От всей души поздравляю вас со 100-летием подъема Андреевского флага на борту ледокола «Красин»!

Легендарное и прославленное судно, ледокол «Красин» — уникальное явление в истории отечественного флота и судостроения. За долгие годы ледокол совершил два кругосветных путешествия, неоднократно участвовал в спасательных операциях, а во времена Великой Отечественной войны вёл ожесточённые морские сражения с противником. Впоследствии, будучи оснащённым научно-исследовательским оборудованием, «Красин» помог советским учёным в сборе обширной информации, проливающей свет на залежи полезных ископаемых в Арктике.

Вплоть до сегодняшнего дня ледокол «Красин» продолжает своё служение. Переделанный в музей, на своём борту он принимает многочисленные экскурсии, оставаясь ярким символом целой эпохи в истории нашей страны. Посетители корабля-музея получают отличную возможность проникнуться духом времени, прикоснуться к великому прошлому и осознать весь масштаб и всю значимость «красинских» экспедиций.

Искренне желаю коллективу музея успехов в работе и всего самого доброго!

Министр культуры РФ
В.Р. Мединский

Дорогие друзья и коллеги!

Филиал Музея Мирового океана ледокол «Красин» празднует свой столетний юбилей. Для корабля отметить такую круглую дату — большая удача. И глядя на «Красин», корабль-легенду, испытываешь невероятное чувство гордости за то, что наша страна смогла сохранить ледокол, вписавший своё имя в мировую историю. Во многом это заслуга сотрудников Музея Мирового океана, которые с большой любовью и профессионализмом берегут ледокол для каждого из нас. Столетний юбилей — это прекрасный повод «перелистать» героические страницы истории, посвященные ледоколу «Красин». В 1928 году он заставил говорить о себе весь мир, став единственным судном, сумевшим добраться до терпящей бедствие в полярных льдах экспедиции Умберто Нобиле и спасти оставшихся в живых участников команды. Затем были героические переходы в составе полярного конвоя PQ-15. И сегодня «Красин» является одним из двух сохранившихся судов, участвовавших в этих сложнейших и опасных морских походах. В 1970-х гг. именно благодаря «Красину», переоборудованному в научно-исследовательское судно, были получены фундаментальные знания о шельфе Арктики и обнаружены первые месторождения нефти и газа.

Свою работу «Красин» всегда выполняет на «отлично»: и в качестве ледокола, и в качестве музея. Его история — это история России, его подвиги — это подвиги нашего народа. Я от всей души поздравляю всю команду Музея Мирового океана со знаменательной датой и выражаю глубокую признательность за то, что и сегодня могу подняться на борт этого легендарного судна и «прикоснуться» к великим победам России в Арктике.

Желаю процветания и успехов в нелегком деле сохранения и популяризации морского наследия нашей страны!

Герой Советского Союза, Герой РФ,
член-корреспондент РАН,
президент Ассоциации полярников
Артур Чилингаров

Уважаемая Светлана Геннадьевна!

Сегодня знаменательный день не только для сотрудников Музея Мирового океана, ревнителей русской истории, ученых и мореплавателей, но для каждого россиянина, который гордится достижениями и победами нашей Родины: исполняется сто лет с момента, когда Андреевский флаг был поднят над палубой ледокола «Красин».

Немало ярких страниц вписал «Красин» в историю российского флота. Благодаря своим мореходным качествам и техническому обеспечению корабль на протяжении десятилетий был лидером среди самых знаменитых ледоколов мира. Миротворец «Красин» — свидетель практически всей истории освоения Арктики, его экипаж спас множество жизней легендарных первопроходцев, и можно без преувеличения сказать, что ледокол стал символом исследовательских побед. Во время Великой Отечественной войны славный воин «Красин» совершил немало ратных подвигов, спасая караваны транспортных судов.

Долголетие ледокола «Красин» — результат совместного самоотверженного труда российских моряков и деятелей культуры, сохранивших для будущих поколений это уникальное судно. Хочу выразить признательность коллективу Музея Мирового океана за верность морским традициям и преданность делу сохранения истории нашего государства. Сегодня ледокол «Красин» стоит на страже культурных рубежей России. Специалисты музея выполняют особую миссию — посредством образования и просвещения хранить историю нашей страны и светлую память отважных мореплавателей.

Уверен, что ледокол «Красин» и впредь не покинет морская удача, а триумф его побед будут чтить продолжатели великих российских морских традиций!

Временно исполняющий обязанности
губернатора Калининградской области
А. А. Алиханов

ХРОНОЛОГИЯ

1916, 21 января	начало строительства ледокола
1916, 24 сентября	приказ «о зачислении в списки судов флота в класс морских ледоколов с присвоением имени «Святогор» на «Святогоре» поднят флаг вспомогательных судов Российского Императорского флота (день рождения ледокола)
1917, 31 марта	затоплен в устье реки Северная Двина, поднят англичанами
1918	находится в распоряжении Великобритании
1918–1921	в рамках международной экспедиции спасает ледокольный пароход «Соловей Будимирович»
1921	выкуплен у правительства Великобритании при участии дипломата Л.Б. Красина и академика А.Н. Крылова
1922–1928	работает на Балтике, порт приписки – Ленинград
1927, 19 ноября	получает новое имя «Красин»
1928, 12 июля	участвует в спасении экспедиции У. Нобиле
1928–1934	работает в Западной Арктике и на Балтике
1934	совершает переход через Атлантику и Тихий океан во Владивосток (меняет порт приписки) и участвует в спасении парохода «Челюскин»
1935–1941	работает в Восточной Арктике
1941–1942	совершает второй переход через Тихий океан и Атлантику
1942	в составе союзного конвоя PQ-15 приходит в Мурманск, участвует в морских сражениях Великой Отечественной войны
1942–1943	выполняет ледовую проводку конвоев в Белом и Карском морях, возвращается во Владивосток и завершает кругосветное плавание, начатое в 1941 году
1943–1950	проводит работы в восточном секторе Арктики
1950–1956	работает в Мурманском пароходстве
1956–1960	проходит модернизацию на верфи г. Висмар (ГДР)
1960–1972	проводит суда по Северному Морскому пути
1972	передан Министерству геологии СССР и переоборудован в энергоплавбазу
1974–1989	обеспечивает работу буровых партий на шельфе Арктики
1989	передан в Международный фонд истории науки
1992, 20 февраля	Правительством Российской Федерации включен в список исторических памятников, подлежащих охране
1995	на борту ледокола открыта первая музейная экспозиция
2002	принят в Ассоциацию военно-исторических кораблей (HNSA)
2004, 10 февраля	стал филиалом Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге
2014	проведены доковые работы на Морском заводе в Кронштадте
2017, 31 марта	отмечает столетие

ИМЯ В ЧЕСТЬ

Этот человек сыграл важную роль в судьбе ледокола. Инженер-электрик по образованию, ставший партийным и советским государственным деятелем, дипломатом, Леонид Борисович Красин подписал советско-английский договор, ознаменовавший собой поворот в развитии дипломатических отношений со странами Запада. Одновременно Леониду Красину удалось договориться о возвращении британским Адмиралтейством уведённого в Англию ледокола «Святогор», и в декабре 1921 года судно вернулось в Россию.

В 1927 году, учитывая выдающиеся заслуги Л.Б. Красина перед партией и государством, советское правительство переименовало «Святогор» в «Красин».



Леонид Борисович Красин (1870–1926)

РОЖДЕНИЕ ЛЕДОКОЛА



Выход в море ледокола «Святогор» из Уолкера (р-н Ньюкасла, Великобритания). 31 марта 1917 года

В начале XX века российское правительство выделяет денежные средства на расширение исследований и коммерческое освоение арктических морей. К концу 1915 года Советом Министров была разработана и принята про-

грамма строительства ледокольного флота. Главное управление кораблестроения настояло на необходимости создания второго мощного ледокола, подобного ледоколу «Ермак».

В 1916 году в Англии, в Нью-

касле, по заказу Главного управления кораблестроения началось строительство нового линейного ледокола «Святогор».

Прототипом для него стал ледокол «Ермак», однако «Святогор» превосходил «Ермак» по мощности машин и водоизмещению. Отличался «Святогор» и более динамичным силуэтом благодаря наклону дымовых труб и двух мачт в корму. Для обеспечения прочности корпуса в районе ватерлинии был предусмотрен мощный ледовый пояс шириной более трех метров. Корпус был разделен водонепроницаемыми переборками на 11 отсеков.

Его полное водоизмещение составляло свыше 10 620 т, наибольшая длина – 98,53 м, ширина – 21,64 м. Мощность машин на валу – 10 тыс. л.с., скорость хода – 15 узлов.

«СВЯТОГОР» СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

Судьба «Святогора» складывалась драматично с момента рождения. Мир был охвачен войной, а Россия еще и революциями. Когда разразилась гражданская война, ледокол принял участие в обороне Архангельска от войск Антанты. И оказался... на дне: чтобы не позволить кораблям противника года войти в устье Северной Двины, власти Архангельска в августе 1918 года приказали затопить «Святогор» и его «собрата» – «Микулу Селяниновича». Интервенты все-таки захватили город, командира «Святогора» Н. Дрейера и моряков, участвовавших в затоплении, расстреляли.

Ледокол был поднят, а в феврале 1920 года увезен в Англию. Однако через несколько месяцев «Святогор» вновь оказался в советских водах, на сей раз в качестве арендованного корабля. Во льдах Карского моря погибал ледокольный пароход «Соловей Будимирович», на борту которого находилось 85 человек, в том числе женщины и дети.

Спасатели уверенно справились со своей задачей. 19 июня



М. Ю. Козлова. Спасение ледокольного парохода «Соловей Будимирович» в 1920 году. 2008

1920 года «Святогор» и ледорез «III Интернационал» («Фёдор Литке») пробились к «Соловью Будимировичу» и через несколько суток вывели его из льдов. Спасенный пароход затем получил имя «Малыгин». Вместе с «III Интернационалом» он возвратился в Архангельск, а вот «Святогору» пришлось идти в Англию. Потребовалась серьезная борьба Л.Б. Красина и всемирно известного кораблестроителя академика А.Н. Крылова, чтобы

в 1921 году, после выплаты полной стоимости ледокола, он был передан России.

После возвращения на Родину в 1923–1926 гг. «Святогор» обеспечивал ледовую проводку транспортных судов на Балтике. В ледовую кампанию 1925–1926 гг. корабль освободил около 30 пароходов, затертых льдами финского залива в районе Соммерс-Гогланд: суда, несмотря на тяжелый лед, были выведены в Ленинград и частью – на запад.

ПОДВИГ ВО ЛЬДАХ

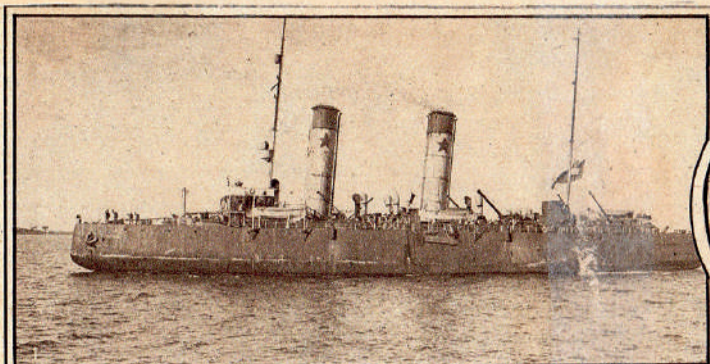
Перед экспедицией Умберто Нобиле на дирижабле «Италия» была поставлена задача обследовать район Новой Земли, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли, Гренландии и Канадского арктического архипелага, выпол-

нить комплекс исследований в области атмосферного электричества, метеорологии, океанографии и земного магнетизма и с этой целью высадить на полюсе на неделю специальную группу в 2–3 человека. Экипаж насчитывал 16 человек.



Участники спасательного похода осматривают красную палатку. 12 июля 1928 года

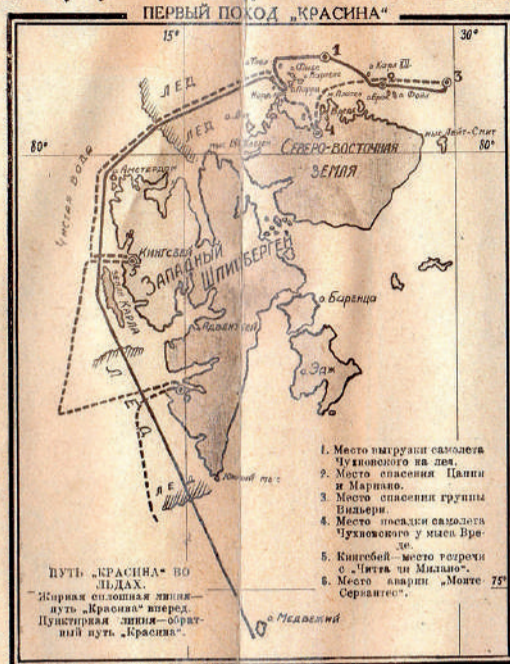
23 мая 1928 года «Италия» покинула элинг на западном берегу Шпицбергена и взяла курс на полюс. 25 мая произошла авария дирижабля. На льдине оказались девять оставшихся в живых членов экипажа «Италии» во главе с Умберто Нобиле. Итальянское правительство обратилось к советскому с просьбой о посылке мощного ледокола. Так было принято решение направить ледокол «Красин» для спасения экспедиции. В результате сложнейшей операции 12 июля 1928 года на борт «Красина» были подняты участники экспедиции. 5 октября ледокол ошвартовался в Ленинграде, где на набережной Лейтенанта Шмидта была устроена триумфальная встреча. Героическая эпопея по спасению участников экспедиции на дирижабле «Италия» принесла «Красину» всемирную известность.



1. 15 июня величайший из ледоколов мира «Красин», водоизмещением в 11.640 тонн, с максимальной мощностью в 10.000 лошадиных сил, покинул Ленинградский порт, чтобы, обогнув Норвегию, войти в Северный Ледовитый океан на поиски группы экспедиции Нobile с погибшего дирижабля «Италия».
2. Во главе советской экспедиции на «Красине» находились: начальник экспедиции — проф. Самойлович (в центре), зам. нач. тов. Орас (слева) и пом. нач. т. Чухновский. Вел ледокол капитан Эгге (на снимке справа).
3. Экипаж самолета «Ю. Г. I», который должен был служить глазами «Красина», состоял из: 1 — помощника начальника экспедиции «Красина», старшего летчика Чухновского, 2 — летчика-наблюдателя Алексеева, 3 — летчика Страуба, 4 — механика Шелажина и 5 — механика Федотова.
4. Команда «Красина» показала свою энергию и умение уже при подготовке экспедиции, а затем во все время пребывания во льдах.



ПОДВИГ КРАСИНА



Газета «Волна», 1928

„Красин“ подходит к месту аварии „Италии“

Ледокол вступил в район Семнострвья и пробивается сквозь толщу льдов. — «Малыгин» во льдах. — Вестей о Бабушкине нет. — Местонахождение Амундсена неизвестно

„Красин“ близок к цели

Ледяные торосы с трудом преодолеваются ледоколом. — Обмен радиogramмами между проф. Самойловичем и Нobile

ЛЕДОКОЛ «КРАСИН» 1 июля «Красин» пересек 80 град. широты. Сегодня, оставив за собой с запада затертую льдами «Брагаду», выжались в виду Семнострвья Северный мыс. Форсировать беспредельные ледяные поля огромной мощности, «Красин» медленнее, но вернее приближается к отдаленным итальянцам. Итера средняя скорость ледокола составляла 6 морских миль в час, сегодня она упала до двух, так как приходится пробиваться через плохую ледяную толщину.

1 июля, когда «Красин» проходил мимо Кингсбея, им было получено радио от Нobile, в котором последний удивляется, почему «Красин» за ним не зашел. Проф. Самойлович ответил, что он не может терять времени и имеет приказ идти прямо. Через 2 часа опять было получено радио от Нobile, в котором он выразил желание посетить «Красин», чтобы дать указания. Проф. Самойлович просил подойти «Читта ди Милано» к борту ледокола, но это оказалось невозможным. «Красин» пошел вперед, все время находясь в дружеской радио-связи с Нobile.

В беседе с нашим корреспондентом, профессор Воробьев сказал: — «Красин» вступил в район так называемого Семнострвья и находится теперь в 9 милях от Нордана. До острова Фойн ему осталось пройти только 100 километров, а до мыса Лейг-Смит по прямой линии — 125—130 километров. Но по прямой линии «Красин» пойти не может и должен неминуемо обойти мыс Платтен, вследствие чего, расстояние, которое ему

Радио с „Красина“

«КРАСИН», 1. 21.30. Борьба со льдами успешна. Получено радио Нobile на имя Самойловича. Нobile благодарит команду «Красина» и просит держать курс на мыс Лейг-Смит, где его спутники в опасности.

«КРАСИН», 1. 17.10. «Красин» в ледяной пучине, с огромным трудом продвигается к цели. Частые густые туманы и неизвестность глубины океана сильно мешают. Приходится останавливаться, промерять глубину. Оставили позади все суда, идущие искать экипаж «Италия». Находимся в 100 милях от группы 5 итальянцев. Надеемся взять их на борт.

От Бабушкина нет вестей

ЛЕДОКОЛ «МАЛЫГИН». 2. Третьи сутки с Бабушкиным перебрался радио-связь. «Малыгин» попрежнему занят льдами.

Комитетом помощи экипажу «Италия» получена от начальника экспедиции на ледоколе «Малыгин», профессора Визо, радиogramма о том, что в 0 часов 5 минут 2 июля самолет с Бабушкиным еще не возвратился. Однако, оснований для тревоги нет, так как весь район, куда вылетел т. Бабушкин, окутан густым туманом, и Бабушкин, очевидно, выжидал на Земле Карла или на острове Фойн. Некоторые основания для тревоги могут быть лишь 12 часов спустя после рассеивания тумана, и то лишь в том случае, если этого не будет в районе острова Фойн.

„Малыгин“ — у острова Надежды

ЛЕДОКОЛ «МАЛЫГИН», 2. С утра 2 июля ветер значительно усилился. Лед находится в сильном движении. Ледяные поля ломаются и перегруппировываются. «Малыгин» быстро идет вблизи альбергов (ледяных гор) на острове Надежды. Глубины резко уменьшились и достигли до 23 саженей. Вследствие сырого тумана поверхность ледяных полей превращена в снежное болото, затрудняющее взлет самолета. Провизии на аппарате Бабушкина осталось до 6 июля. До хорошей видимости «Малыгин» останется у острова, где, по условию, его должен искать Бабушкин. (Продолжение см. 2-ю стр.)

Безрезультатные поиски Амундсена

РИМ, 2. Итальянский гидросамолет летчик Равациони 28—29 июня совершил полеты для розыска французского самолета «Латам», на котором вылетели Гильбо, Дидрихсен и Амундсен. Первый полет длился 7 часов, второй — 6. Летчику, однако, не удалось обнаружить никаких следов Амундсена. Летчики, совершившие полет в район стоянки группы Вильери (при своем полете на шведском аппарате Нobile назначил своим заместителем Вильери), сообщают, что благодаря сильному восточному ветру и северу от северо-восточной части Шпицбергена обозначались мно-

гочисленные свободные от льда проходы. По мнению летчиков, это облегчит «Красину» возможность подойти к группе Вильери. В полдень 1 июля «Красин» находился в 18 милях к западу от о. Перри. Сегодня — 18 дней со дня вылета Амундсена. В московских авиарегистных кругах начинают склоняться к убеждению, что обнаружит место аварии самолета «Латам» нет надежды. Об отважном исследователе можно предполагать только самое трагичное.

Муссолини об экспедиции Нobile.

РИМ, 23. Агентство Стефани сообщает: «Выступая на заседании совета министров с обзором внутреннего положения, Муссолини остановился на экспедиции Нobile и откликах, которые она вызвала. Прежде, чем браться судить о ней, тельно, — сказал он, — необходимо подождать развития этой драмы. Поэтому мы можем только протестовать против войны человеколюбивости и т. п. инициативой атомного предприятия. Пусть только тогда, когда все возможные поиски будут закончены и сделано все, чтобы отыскать вторую группу потерпевших крушение, будет произведено объективное и нормальное расследование».

Письмо Нobile матери Малыгрина.

Мать Малыгрина получила от Нobile письмо следующего содержания: «Одни из группы итальянцев, которые чудесным образом спаслись во время аварии во льдах, не возвратились. Примите выражение моей безграничной скорби. Я опал Малыгрина три года и с каждым днем мое восхищение им возрастало. Я не знаю, что в нем было выше или великодушный человек. Я в нем всегда видел прекрасного сотрудника и преданного соратника. того, как протекала экспедиция и операция помощи во всех фазах этой трагедии, неопознанный весь мир. Само собою разумеется, что это нормальное расследование будет произведено в Италии и итальянцами. Велика иная гипотеза абсурдна и оскорбительна! Если бы она была нем-нибудь предложена, она была бы немедленно отклонена. Муссолини заявил, что совет министров выражает от имени всего итальянского народа благодарность всем тем, которые посетили себя спасению погибших, и особенно русским с «Красина», и что память шведа Малыгрина и итальяни Омелли».

Рассказ тов. Чухновского о своем полете.

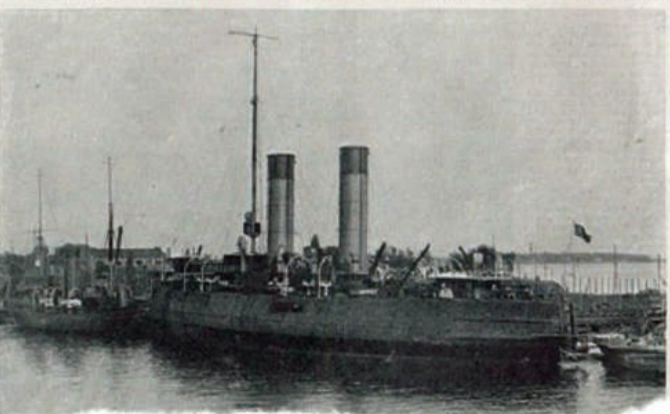
ЛЕДОКОЛ «КРАСИН», 23. Летчик Чухновский о своем полете, во время которого он обнаружил группу Малыгрина, сообщил следующее: «К северу от прямой линии, соединяющей остров Карла XII с островом Фойн, нами была обнаружена группа людей, над которой я сделал несколько кругов, чтобы возможно точно определить местонахождение и навести этот пункт на карту».

Суровый урок.

ПАРИЖ, 23. Комментировав успех «Красина», левобуржуазный «Волонтер» пишет: «Советский Россия дала цивилизованному миру суровый и прекрасный урок международной солидарности. Поносимые прессой Италии, презираемые прессой Франции, жестоко критикуемые прессой Скандинавии, советские могли бы продемонстрировать фашистских исследователей и их французских или норвежских сподвижников их печальной судьбе. восток произвел уже глубокое впечатление на международное общественное мнение. Похоже на то, что благодаря «Красину», между Новой Россией и остальным миром восстановился психологический контакт. Эта солидарность не должна в дальнейшем исчезнуть. Обе стороны должны ее заботливо культивировать. Франция не забудет этого драгоценного урока».

24 июля 1928

ЛЕДОКОЛ «КРАСИН» ОТПРАВИЛСЯ НА СПАСЕНИЕ ДИРИЖАБЛЯ «ИТАЛИЯ».



3 июля 1928

Журнал «Прожектор», 1928, №26

16 ИЮНЯ 1934 г. № 139 2832 ЦЕНА 10 коп.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Орган Центрального и Московского комитетов ВЛКСМ

РЕШИТЕЛЬНО БОРЬТЕСЯ С ХУЛИГАНСТВОМ!

Рогатка. Камень. Несложное «оружие»! Но, пользуясь им, специальная категория хулиганов, называемая в Туле «рогаточниками», разбивает ежедневно несколько десятков оконных стекол во вновь отстроенном корпусе тульской глазной лечебницы. «Рогаточники» наносят огромный материальный урон лечебнице и буквально терроризируют больных.

В Тирасполе в связи с выходом детей хулиганов вывели территорию детского сада и соорудили своему настроению либо доукаля гуляющих в сад, либо выгоняли их оттуда.

Под боем у Москвы — в селе Коломенском — на днях шайка хулиганов с финскими палками на гуляющих. В драке было ранено 6 человек.

Сигналы из ряда городов и районов — Ленинграда, Свердловска, Самары, Павлово-Посада, Барнаула, завода на Урале, Ефремова — говорят о том, что за последние месяцы хулиганство особенно усилилось.

Тов. Сталин, выступая на январской сессии ЦК и ЦКК, говорил: «Будучи вынужденными из колон и разбегавшись по лицу всего СССР, эти безобразники распыляются по нашим фабрикам — на наших предприятиях и торговых пунктах, по предприятиям железной дороги, по транспорту и т. д.». Мы не сделали ничего или почти ничего в этих отношении. Они считали нас объективно занимающимися одним из своих основных дел — воспитанием молодежи на заводах на предприятиях, на и в быту, на транспорте, в школах и т. д.

ВЫСОКАЯ НАГРАДА УЧАСТНИКАМ СПАСЕНИЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАГРАЖДЕНИЯХ УЧАСТНИКОВ СПАСЕНИЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

За выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранении научных материалов экспедиции награждать:

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ

1. Смирнова, П. И. — начальница экспедиции на ледоколе «Красин».
2. Пономарева, П. А. — капитана ледокола «Красин».
3. Кунямова, Ф. К. — командира самолета «И-4».
4. Вага, Василия — капитана парохода «Смоленск».

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Силова, Е. Н. — радиста радиостанции Уалден.
2. Шрадер, Л. Н. — радистки станции Уалден.
3. Хапалайнена, Т. Х. — радиста мыса Селенго.
4. Семенова, С. И. — механика радиостанции Северного.
5. Нельсона, А. В. — уполномоченного ОГПУ.
6. Погорелова, Я. В. — уполномоченного ОГПУ.
7. Аннина, Н. В. — бортмеханика и команданта аэродрома Ванкарема.
8. Фрих, Ф. Б. — летчика.
9. Басовина, Ф. И. — бортмеханика.
10. Монина, Е. М. — второго пилота самолета АНТ-4.
11. Шоломова, Ф. А. — начальница паровой станции Уалден.
12. Хворостанского, Н. Н. — метеоролога станции мыса Северного и зам. начальница станции Уалден.

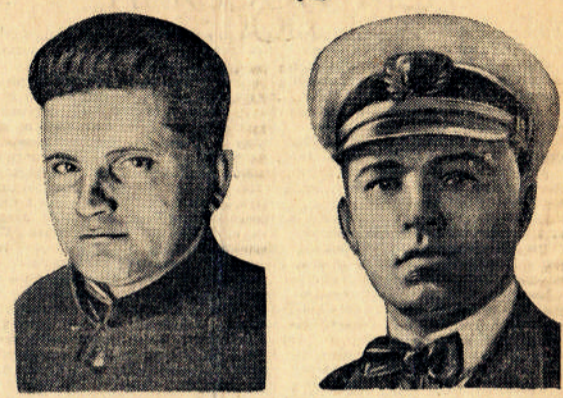
ГРАМОТАМИ ЦИК СОЮЗА ССР

1. Курова, Н. М. — бортмеханика АНТ-2.
2. Ярового, А. М. — базового механика.
3. Силарова, А. И. — техника.
4. Егенова, Н. И. — зам. начальница Гидрографического Управления Главного Северного морского пути.
5. Санеллари, Н. А. — профессора.
6. Неприжинна — радиста с парохода «Лабаровск».
7. Карягина, И. В. — радиотехника мыса Челюскин.
8. Григорьева, И. П. — радиотехника мыса Челюскин.
9. Михайлова, Л. А. — начальница станции острова Диксон.
10. Остальцева, А. В. — начальница станции Югорского Шара.
11. Бурукина, И. И. — старшего радиотехника Югорского Шара.
12. Салиеника — начальница станции НКВД им. Тимма в Архангельске.
13. Гиришеница, Е. Н. — радиста.
14. Крикуна — зав. факторией Ванкарема.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **М. КАЛИНИН**.

И. о. секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **А. МЕДВЕДЕВ**.

Москва, Кремль. 15 июня 1934 г.



ГОРДИМСЯ ДОЧЕРЬЮ

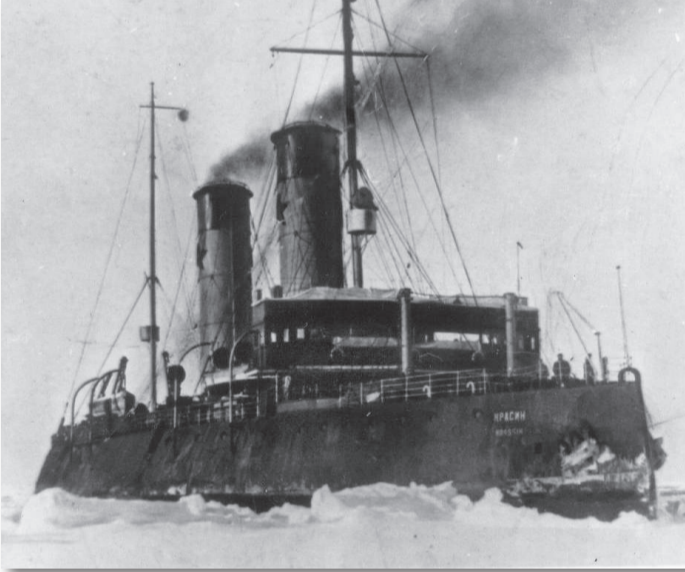
РОДИТЕЛИ О ЛЮДМИЛЕ ШРАДЕТ

Имя комсомолки-радистки Людмилы Шрадер должно быть известно всей стране, ибо работа ее — образец самоотверженного выполнения своего долга. Месяц самой напряженной работы по спасению челюскинцев Людмила провела одна, дежуря круглые сутки, передавая решения правительства, донося сообщения, метеосводки, связывая самолеты, летевшие из Уалдена и Ванкарема, передавая информацию в центральную печать.

Людмила Шрадер награждена орденом Трудового Красного Знамени. Сегодня мы печатаем письма стариков Шрадер о своей дочери.

«Наша Людмила родилась в 1911 г. в семье железнодорожника. Все свое детство она провела в семье с матерью. Она была очень трудолюбивой и доброй девочкой. Она мечтала учиться на радио-инженера».

Газета «Комсомольская правда», 1934



ВСТРЕЧА ВО ЛЬДАХ

ЛЕДОКОЛ «КРАСИН».

16 мая. Все утро шли в сплошном льду. Видимость плохая. Все время брались пеленги, которыми определяли местонахождение «Сталинграда». В 16 час. 30 м. прямо по носу увидели «Сталинград». Через час подошли под радостные крики «Да здравствует «Сталинград», «Да здравствует «Красин». Через некоторое время «Красин» повел «Сталинград» в кильватере».

Газета «Красный Север», 1934

„Красинцы“ зорко стоят на своей боевой вахте

Борт ледокола „Красин“.

(По радио от нашего корреспондента) Экипаж краснознаменного ледокола «Красин» изучает оборонное дело, превращает свой корабль в плавающую крепость. Стержнем оборонной работы сейчас является укрепление Осоавиахимовской организации. С 32 членов ячейка Осоавиахима выросла до 70 человек, избран совет ОСО.

На ледоколе проводятся соревнования по стрельбе и ПВХО. Положительным в проведении оборонной работы можно считать работу ПВХО; экипаж учится работать в противобазах, практикуем учебные тревоги.

К Первому Мая готовим сдачу норм на значок ГПВХО всем составом экипажа. Выпускаем специальный номер газеты „Воршпиловец Арктики“.

Реализация билетов одиннадцатой лотереи Осоавиахима проходит успешно. На первом месте стоит машинная команда. Начал работу парашютный кружок.

Красинцы зорко стоят на своей боевой вахте и в ответ на указание великого Сталина о капиталистическом окружении еще выше поднимают свою оборонную работу.

Снегин

Газета «Восточная Арктика», 1937



„КРАСИН“ ИДЕТ ЛЬДАМИ

ДО «СТАЛИНГРАДА» ОСТАЛОСЬ СТО ДВАДЦАТЬ МИЛЬ

ЛЕДОКОЛ „КРАСИН“. Берлигово море, 15 мая. Утром над морем стоит туман. Днем налетает снег. Гидрологи каждый час измеряют температуру воды. Заметно быстрое похолодание. Близко льды. В 10 часов ночи на горизонте появляется слабо сверкающая полоса. Капитан тов. Пономарев узнает ледовые отблески. На море штиль.

Полночь. Издали слышится тихий шелест. О борту «Красина» ударяются первые льды. Еще несколько минут и все окружающее нас пространство белесит. Кругом бесперывный грохот. При свете прожекторов мы идем полным ходом по разреженному пятибальному льду. Курс вост-юго-вост. До местонахождения парохода «Сталинград» осталось 120 миль.

«Красный Север», 1934

Ледокол и самолет

Овладение Великим морским Северным путем явилось результатом той планомерной и систематической работы, которую советское правительство проводило в Арктике.

Инициатором применения мощных ледоколов для преодоления полярных льдов был С. О. Макаров, под непосредственным руководством которого в 1899 г. был построен в Англии первый русский ледокол «Бряк» Макарову пришлось выдержать неравную борьбу с царскими вельможами, относившимися скептически ко всякой новой «затеи» «Историт, что неподборный торосы Ледовитого океана, — писал с горечью Макаров. — Это ошибка: торосы поборимы; непоборимо лишь людское суевверие...»

Это «суевверие» было полностью сломлено только в годы советской власти. Вызвавший восхищение всего мира исторический поход «Красина», свашего в 1928 г. участников итальянской экспедиции Нобиле, особенно ярко подтвердил преимущество ледоколов в борьбе с полярными льдами. Походы «Ленина» и «Красина» на помощь «Малыгина» в 1932 г., плавания ледоколов «Ленин», «Красин», «Седов» и «Малыгин» зимой 1932 — 33 г. на Шиндберген в блестящий рейс «Красина» к Новой Земле до самой северной ее оконечности в марте — апреле 1933 г. показали, что при помощи ледоколов можно наладить плавание судов по водам Арктики и в зимнее время.

Огромную роль в освоении Арктики призван сыграть и самолет. Немногим известно, что первые полеты в арктических областях на аэроплане совершены русскими летчиком Нагурским, который в 1914 г. пытался обнаружить с «Фарманом» экспедицию Г. Я. Солова. В Советском Союзе инициатором применения самолетов для арктических исследований был знаменитый полярный летчик Б. Г. Чухновский, совершивший в 1924 г. ряд полетов над Новой Землей. Первую в истории арктических исследований посадку на лед совершил в 1926 г. при обслуживании зверобойной кампании в Белом море советский летчик М. С. Бабуркин. С тех пор из года в год советские полярные летчики являются неизменными спутниками арктических экспедиций.

В 1928 г. была открыта первая северная воздушная линия по реке Лене из Иркутска в Якутск. Регулярно работает также линия Красноярск — Игарка и ряд других.

В 1934 г. самолетный парк советской Арктики пополняется мощными аппаратами; число самолетов увеличивается втрое. В этом году устраиваются новые авиабазы в бухте Текси, на мысе Северном и на м. Челюскин. На мысе Северном оборудуются первый на северном побережье ангар.

Л. Шрадер



Н. Урваев.



Л. Шрадер.

Газета «Известия», 1934

ЛЕДОКОЛ «КРАСИН» В 70-Е ГОДЫ

Вспоминает Ростислав Гайдовский, капитан дальнего плавания, капитан НИС «Красин» (1972–1975), член Мурманской Ассоциации морских капитанов

О ледоколе «Красин» с начала 70-х до 1985 года могу рассказать достоверно, т.к. в этот период я был сначала капитаном, а затем руководителем морской службы АНГРЭ, владельца судна в эти годы.

В Мурманском морском пароходстве в 1971 году встал вопрос, что делать с судном. Были подготовлены документы о его состоянии. На основании одних судно следовало по непригодности списать «на иголки», на основании других — оно находилось в полном порядке, что и соответствовало истине. Неизвестно, что бы стало с ледоколом, если бы на него не обратили внимание геологи.

Инициатором создания на базе ледокола энергоплавбазы для нужд буровиков был Давид Миронович Губерман, известный



Р. Р. Гайдовский на борту ледокола Красин. 2005

в мире как руководитель Кольской сверхглубокой экспедиции. Ледокол был передан Мингео РСФСР в 1972 году по цене металлолома, а при экспедиции была создана «Арктическая партия», целью которой стало бурение скважины на архипелаге Шпицберген.

Подготовка и переоборудование судна заняло два с половиной года. С помощью «Красина» были пробурены скважины на Шпицбергене, на острове Земля Александры и на острове Хейса архипелага Земля Франца Иосифа. А в 1982 году, после прибытия судна в Мурманск, вновь встал вопрос о дальнейшей работе. Опять готовились документы о списании, рассматривались разные перспективы.

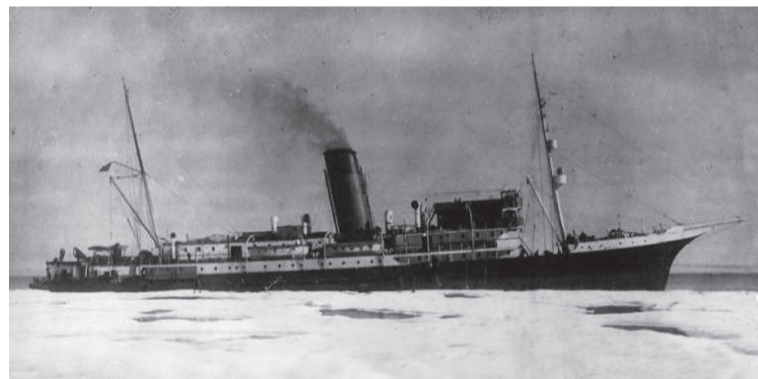
Пользуясь своими связями, я обратился к известному журнали-

сту Владимиру Ефимовичу Черткову. В газете «Правда» была опубликована его статья с предложением сохранить судно-памятник. В конечном итоге в 1985 году ледокол был передан Мурманской геологической экспедиции МАГГЭ. Тогда же появился проект, согласно которому судно должно было стать базой популяристической экспедиции, и в 1985 году «Красин» направился из Мурманска в Ленинград с заходами в Европейские порты. Уже в Ленинграде судно стало музеем.

Хочу сказать, что для меня все суда, на которых пришлось работать (танкера, плавбазы, транспорта и т.д.), были родными, а «Красин» — особенно. С ним связано столько воспоминаний, эмоций, переживаний! Это не просто судно, а целая эпоха в истории нашей страны.

СЛУЧАЙ НА ЛЕДОРЕЗЕ «ФЁДОР ЛИТКЕ» В 1944 ГОДУ

Вспоминает Даниил Яковлевич Беренбейм (1917–1998), кандидат географических наук, почетный полярник, старший научный сотрудник АтлантНИРО, доцент, первый председатель Калининградского отделения Географического общества, почетный президент Клуба полярников при Музее Мирового океана



«Фёдор Литке». 1929

«Фёдор Литке» — линейный ледорез российского арктического флота, построенный в 1909 году в Великобритании (носил названия «Канада», Earl Grey, «III Интернационал»). В 1919 году «Фёдор Литке» вместе с ледоколом «Красин» (тогда еще «Святогор») спасают дрейфующий в Карском море ледокольный пароход «Соловей Будимирович». В 1934 году «Литке» совершил первое сквозное плавание Северным морским

путем с востока на запад за одну навигацию. В конце лета 1941 года «Литке» был вооружен артиллерией и включен в созданную Беломорскую флотилию. Зимой 1941–1942 годов он расчищал проходы во льдах к Архангельску для Атлантических конвоев. Послевоенные экспедиции были полностью посвящены гидрографическим исследованиям арктических морей. Находился в эксплуатации до 1959 года.

В 44-м, когда наша армия громила врага уже за границей и военные действия в арктических морях откатились на запад, руководство Главсевморпути решило продолжить гидрографические работы на подходах к бухте Нордвик в море Лаптевых.

После окончания работ у островов Большой Бегичев, Преображения и в бухте Нордвик наш гидрографический бот перешел в бухту Тикси, где и остался на зимовку. Наш гидрографический отряд получил распоряжение возвращаться в Ленинград через бухту Провидения на ледорезе «Федор Литке».

После тесной и неудобной «Нерпы», преобразованной в гидрографическое судно из зверобойного бота, на «Литке» мы по-

пали прямо в сверхкомфортные условия: просторные каюты на одного-двух человек, салон с пианино, большая палуба, обилие пресной воды... Но поскольку судно вышло из Архангельска уже два месяца назад, то как моряки «Литке», так и наши гидрографы страшно страдали без курева.

И вот как-то вечером, сидя в салоне, мои товарищи начали предаваться воспоминаниям о том, что они курили до войны, получая папиросы в полярных пайках. Например, в 1938–1939 годах на полярной станции «Югорский шар» мы получали по пачке «Беломорканала» или «Казбека» на выбор. И тут старожил-механик с «Литке» вспомнил, что курили у них на судне; рассказал, как известный ученый

В. Ю. Визе, руководитель научной части экспедиции в 1944 году, частенько, попыхивая трубкой, сидел здесь за пианино и наигрывал любимые мелодии. И он показал на старое пианино, привинченное к палубе. И еще он добавил, что довольно часто окурки от папирос бросали прямо за пианино, чтобы не утруждать буфетчика. А судовой штурман добавил: мол, порой только зятянешься, а тебя срочно требуют на мостик, и почти целая папироса летит за пианино:

— Так ведь там, наверное, целый склад, за этим инструментом! Может, его отодвинуть и посмотреть, что там накопилось? Курить-то нечего!

Все просто ожили. Но ведь и труд какой предстоял! Подумать только! Сначала нужно аккуратно отодрать обшивку, чтобы добраться до болтов и гаек, которыми пианино крепится к палубе. Конечно, они заржавели, ведь сколько лет инструмент не трогали! Болты придется смазывать керосином, «расхаживать», уже не говоря о том, что пианино наверняка прикипело к палубе и отдирать его будет ой как не просто!

До бухты Провидения идти нужно было еще несколько суток. К тому же на дворе — октябрь! Ледовая обстановка может задержать на переходе. Зато какая награда ждет нас впереди! Лишь бы старпом разрешил, а уж никого из курящих не забудем.

И вот закипела работа. Аккуратненько отдирали фанерные листы под верхней палубой, ведь там прятались болты и гайки, крепившие пианино. Каждый болтик обильно смазывали керосином. На гаечные ключи надели трубы, чтобы увеличить усилия и скорее «расходить» гайки.



Д. Я. Беренбейм. Ок. 1944–45 гг.

Бились несколько часов вниз, под палубой, а затем поднялись в салон, чтобы сдвинуть пианино. И опять пустили в ход ветошь с керосином. И мучительно выжидали момента, когда же пианино можно будет сдвинуть.

Смотреть на то, что скрывал инструмент, сбегались все свободные от вахта. И какие только сокровища не открылись нашим глазам! И печенье, и куски отличной когда-то сырокопченой

колбасы, и какие-то консервы! Все это, видимо, попадало туда во время штормов. А окурки! Боже, здесь были почти целые папиросы «Герцеговина Флор» (после войны мы узнали, что это любимые папиросы генерал-лиссимуса И. В. Сталина), окурки от «Борцов», «Дуката», «Беломорканала», «Казбека» и даже многими забытого в 1944 году «Сальве», которые выпускала когда-то Ростовская-на-Дону табачная фабрика! Попадались окурки и от американских сигарет Camel, Lucky Strike, и еще какие-то — сейчас уже всего не припомнить...

Сколько же радости было на лицах моих соплавателей, когда они потрошили бычки, ссыпали табак в миски, а потом столовыми ложками делили его на всех курящих!

До бухты Провидения моряки шли, попыхивая самокрутками с отличным табаком. А в порту уже были американские сигареты. Моряков «Литке» ждал ремонт в Сизтле, а мы на судне «Анадырь» пошли во Владивосток.



Арктический пейзаж. Фото из личного архива Д. Я. Беренбейма



Ленская экспедиция. 1933

РАБОТА В АРКТИКЕ

Не шесть грузовых судов, которые провел ледокол «Красин» в 1930-е годы сквозь дрейфующие льды, не шесть миль, которые ему пришлось преодолеть во всех морях Ледовитого океана. Он водил караваны, «протаскивал» суда сквозь плавающие льды, крушил мощные ледовые перемычки

между пространствами чистой воды, искусно маневрировал в опасных проливах среди островов.

С ледокола велись научные исследования, что позволило значительно расширить знания об Арктике, которая с большой неохотой делилась своими тайнами с исследователями.

НОВАЯ ЖИЗНЬ ЛЕДОКОЛА



«Красин» у докостройной стенки верфи им. Матиаса Тезена. Висмар. Конец 1950-х гг.

В послевоенное время, до начала 1950-х годов, «Красин» работал на трассе Севморпути без существенных перестроек и модернизации. К этому времени стала ощущаться острая нехватка арктических линейных ледоколов. В создавшейся ситуации было решено пойти на капитальный ремонт ледокола в ГДР. Для «Красина» это означало «второе рождение», ведь речь шла о почти полной реконструкции корабля.

После длительного ремонта в 1960 году ледокол «Красин»

вновь вступил в строй и сразу же был направлен на проводку судов по трассе Севморпути, где проработал более 10 лет. В октябре 1971 года ледокол вернулся из своей последней арктической навигации. Он отработал в Арктике, на Балтике и Дальнем Востоке 54 года.

В 1972 году «Красин» был передан в Министерство геологии СССР и продолжил работу в Баренцевом, Гренландском морях и на Шпицбергене. В конце 1980-х годов судно было выведено из эксплуатации.

«КРАСИН» СЕГОДНЯ

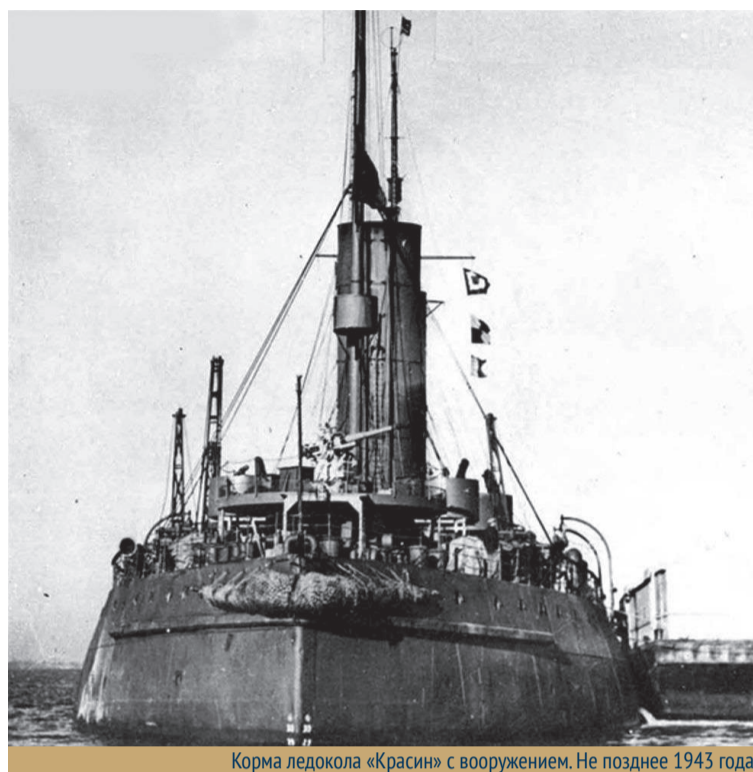


ГЕРОИЧЕСКАЯ СТРАНИЦА В ИСТОРИИ ЛЕДОКОЛА

В 1941 году, в день объявления Германией войны Советскому Союзу, ледокол «Красин» стоял на якоре в бухте Провидения на Чукотке в ожидании очередной арктической навигации.

Во время Великой Отечественной войны ледокол «Красин» занимался своим прямым делом — проводил караваны судов с народнохозяйственными и оборонными грузами через льды в Арктических морях, а также в Белом море.

Особая страница — участие «Красина» в полярном конвое PQ-15, когда ему пришлось вступить в прямой бой с врагом. «Красин» в составе конвоя вышел из исландского порта Рейкьявик 26 апреля 1942 года. Караван был атакован вражеской авиацией. Из пяти самолетов, сбитых кораблями конвоя, два были подбиты членами экипажа ледокола. Сам корабль, однако, тоже получил серьезные повреждения.



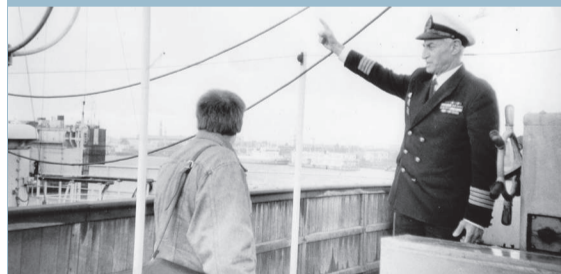
Корма ледокола «Красин» с вооружением. Не позднее 1943 года

ВСЕ – НА СПАСЕНИЕ «КРАСИНА»!

На счету легендарного ледокола — спасение многих судов и людей, но в лихие 1990-е годы он сам стал нуждаться в помощи. Для защиты «Красина» от попыток продажи за границу и для сохранения его как исторической реликвии был организован Общественный комитет. В 2004 году, после многочисленных переговоров, было принято решение о передаче ледокола «Красин» на баланс Музея Мирового океана Министерства культуры Российской Федерации. Музей уже обладал опытом сохранения исторических судов и формировав в Калининграде единственную в России Набережную исторического флота.



НИС «Красин» в Мурманске. 1989



Капитан Л.Ю. Бурак на пеленгаторном мостике. Вторая половина 1990-х гг.



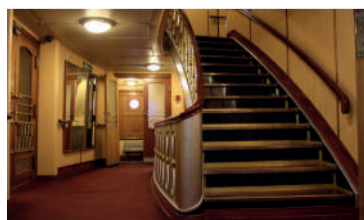
Открытие музея на «Красине» после докования. 1999

Это единственный корабль-участник арктических сражений Второй мировой войны, находящийся на плаву и сохраняющий класс Российского Морского регистра судоходства, уникальный «живой музей» — судно на плаву. Его экспозиция раскрывает историю корабля — памятника истории и техники. В фондах

музея хранятся подлинные карты и чертежи ледокола, документы и фотографии, посвященные истории корабля и ледокольного флота России. «Красин» хорошо знают в Санкт-Петербурге, на его борт ежегодно поднимается около 40 000 посетителей, он является одним из организаторов Фестиваля ледоколов. Здесь

проводят свои заседания «Клуб ледовых капитанов», Всероссийское общество радиолюбителей, «Клуб друзей ледокола «Красин». На его борту проходят научные конференции и встречи.

«Красин» — центр изучения истории морских полярных исследований и штаб-квартира ассоциации «Морское наследие России».



ПРОГРАММА ЮБИЛЕЙНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ



31 марта

14.30 Молебен и вручение памятной доски Святого праведного Иоанна Кронштадтского с молитвой о ледоколах (ледокол «Красин»)

14.45–15.00 Прохождение торжественным маршем оркестра и курсантов Военного института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»

15.00–15.45 Подъем Андреевского флага, акция «Гудок «Красину». Митинг на палубе верхнего мостика ледокола:

– открытие памятного знака «Морское наследие России»;

– вручение копии памятной доски ледоколу «Красин»;

– открытие выставки из фондов Государственного музейного объединения «Художественная культура Русского Севера» (А. Борисов, И. Вылка, С. Писахов)

16.00. – 17.30 Торжественный спектакль-концерт «Страницы истории ледокола «Красин»

29 апреля – 1 мая Научно-практическая конференция «Полярные чтения. Культурное наследие в Арктике: вопросы изучения, сохранения и популяризации»

Фестиваль ледоколов на набережной Лейтенанта Шмидта:

– гала-концерт;

– выставка морской техники

21 мая День полярника. Встреча с ветеранами освоения Арктики на борту ледокола «Красин»

27–28 мая Шлюпочная регата «Кубок памяти адмирала С.О. Макарова»

8–9 июля Балтийский морской фестиваль. Парад катеров и яхт

ФЕСТИВАЛЬ ЛЕДОКОЛОВ

В 2014 году филиал Музея Мирового океана, ледокол «Красин», выступил с идеей провести в Санкт-Петербурге Фестиваль ледоколов. В первых числах мая того же года мероприятие впервые прошло в акватории Английской набережной и Набережной лейтенанта Шмидта, где ошвартован легендарный «Красин». Тогда гости праздника смогли не только увидеть парад ледоколов, но и подняться на их палубы. Фестиваль собрал огромное количество зрителей и стал одним из самых ярких событий Северной столицы.

Сегодня Фестиваль ледоколов проводится ежегодно. Как только

начинается навигационный сезон, рядом с «Красиным» швартуются и другие арктические гиганты. Количество ледоколов-участников приблизительно одно и то же – около 7 кораблей. Увы, но больше акватория не вмещает. Однако три из них постоянно встречают гостей: ледоколы «Красин», «Москва» и «Санкт-Петербург», остальные меняются. Так что каждый раз состав ледокольной флотилии разный. Впрочем, для гостей это только плюс, так как подобная ротация дает возможность познакомиться с различными судами этого класса.

Каким станет четвертый фестиваль ледоколов, мы узна-

ем совсем скоро. Мероприятие пройдет с 29 апреля по 1 мая и, как всегда, соберет десятки тысяч петербуржцев и жителей других городов, которые специально приезжают на праздник. В прошлом году его посетило более 40000 человек. Для них подготовили не только уникальные экскурсионные маршруты по кораблям, но и настоящий вальс, исполненный ледокольными буксирами. Программа этого года пока держится в секрете. Но в том, что праздник запомнится и подарит невероятные эмоции всем участникам и гостям, нет никаких сомнений.



РУССКИЙ СЕВЕР И ФАРФОРОВЫЕ СТАТУЭТКИ

31 марта 2017 года в выставочном зале ледокола «Красин» открывается выставка из фондов Государственного музейного объединения «Художественная культура Русского Севера».

Музейное объединение (до 1994 года – Архангельский музей изобразительных искусств) располагает уникальными коллекциями старейших художников Севера: А. А. Борисова (1866–1934), С. Г. Писахова (1879–1960), И. К. Вылки (1886–1960).

Александр Алексеевич Борисов, ученик И. И. Шишкина и А. И. Куинджи, одним из первых в мире с кистью и палитрой работал в сложнейших условиях Крайнего Севера. Меценат и коллекционер П. М. Третьяков приобрел свыше шестидесяти работ самобытного и национального русского художника.

Степан Григорьевич Писахов больше известен как автор сказок, но и в нем северная природа пробудила тонкого художника. Его работы – это переплетение сказки и действительности, завораживающие зрителя своими причудливыми формами.

Ненецкий художник-самоучка Илья Константинович Вылка (Тыко Вылка) является достойным примером представителя наивного и самобытного изобразительного искусства.

С 31 марта и до конца мая 2017 года в зале № 2 постоян-

ной экспозиции (правый борт) будет работать выставка статуэток «Арктического фарфора» из фондов Императорского фарфорового завода – одной из старейших фарфоровых мануфактур Европы. Посетители смогут увидеть статуэтки, изображающие представите-

лей коренных народов Крайнего Севера: ненцев, эвенов, эвенков, чукчей, якутов, саамов. Кроме этого, вниманию гостей будут представлены фигурки хозяина Арктики – белого медведя в авторской росписи. Один из этих мишек побывал даже на Северном полюсе.



«ПОЛЁТ» КРАСИНА

К юбилею ледокола «Красин» на судне завершена реконструкция.

В обновленном виде посетители готовы встретить мемориальные каюты и машинное отделение.

В экспозиционном зале по левому борту представлена богатейшая биография ледокола-ветерана. В экспозиции представлены подлинники предметы и документы, свя-

занные со 100-летней деятельностью судна как спасателя, воина, исследователя и труженика.

В экспозиционном зале правого борта идет яркий рассказ о народах, населяющих Арктику, ее невероятно прекрасной природе, животном мире и природных ресурсах. Посетителей ждет встреча с настоящим хозяином Арктики – белым медведем.

Но не только ледокол «Красин» отмечает юбилей в 2017 году. Есть предприятие, неразрывно связанное с морскими судами, которое в этом году отмечает целых две круглые даты. В Москве свое двадцатилетие отмечает часовая мануфактура «6МХ» – правопреемник Первого Московского часового завода «Полёт» и наследник лучших часовых традиций советского времени. Это предприятие изготавливает морские приборы

точного времени, а именно, морской хронометр 6МХ и палубные часы 6МХ.

Первый серийный морской хронометр – уникальные часы с высокой точностью хода, носитель точного времени на кораблях, увидел свет в 1947 году. За 70 лет было выпущено более 30000 морских хронометров. В настоящее время прибор не претерпел никаких технологических изменений и продолжает исправно служить

навигационной безопасности кораблей.

В экспозиции ледокола «Красин», на главной палубе, можно увидеть морской хронометр, отмерявший точное время на ледоколе во всех его морских походах, сравнить старый хронометр с новым, увидевшим свет в 2017 году, а также ознакомиться с историей предприятия «6МХ» в фотографиях.