

УДК 656.61. 629.561.5

«ПРИОРИТЕТ В СОЗДАНИИ АКТИВНОГО ЛЕДОКОЛЬНО-ТРАНСПОРТНОГО СУДНА БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ ДОЛЖЕН БЫТЬ СОХРАНЕН ЗА СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ»

© 2021 М.Г. Исаенко, А.В. Волкова

Российский государственный архив в г. Самаре

Статья поступила в редакцию 15.05.2021

Начало 1950-х гг. характеризовалось как период активного исследования Северного морского пути, а также время обострения отношений между мировыми державами, что обуславливало освоение и укрепление новых экономических и политических позиций Советским Союзом. В публикации описаны предпосылки и эволюция ледоколостроения в СССР в условиях значительного спроса на новые суда с принципиальной позицией оставить наработанный опыт в пределах страны. Особое внимание обращено на глубокий анализ сложившейся ситуации и на практику разработки нового ледового судна в тот период выдающимися ленинградскими учеными Главсевморпути при Совете Министров СССР: А.И. Брандаусом, В.Ф. Бурхановым, В.И. Негановым, Н.А. Еремеевым, А.С. Колесниченко, М.Я. Роговым и другими. В публикации также отражена большая заинтересованность центральных организаций судостроения и управления морским и речным флотом в скором продвижении данного проекта в СССР.

Ключевые слова: приоритет, ледовое судно, Арктика, Северный морской путь, плавание, ледокол.

DOI: 10.37313/2658-4816-2021-3-2-72-85

Северный морской путь – кратчайшая водная дорога между Европейской частью России и Дальним Востоком. В российском законодательстве Северный морской путь определен как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому) и частично Тихому океану (Берингову проливу), обслуживая порты Арктики и крупных рек Сибири.

О возможности практического использования этого пути впервые было заявлено русскими дипломатами еще в XVI в. Разработкой и теоретическим обоснованием

экспедиции по Северному морскому пути занимался и Михаил Ломоносов. В 1864 г. купец М. Бритнев впервые применил переоборудованный в ледокольное судно пароход «Пайлот» для проводки¹ в Кронштадт застрявших во льдах Финского залива судов, положив начало использованию ледоколов в России². С этого момента и ведет свой отсчет история отечественного ледокольного флота. Впоследствии проект этого ледокола был продан в Германию и оттуда разошелся по разным странам. Не все знали, что Россия была первой!

В конце XIX – начале XX в. российский приоритет в ледоколостроении был потерян: теперь ледоколы, даже для России, все чаще строили англичане и голландцы. Ледоколы «Байкал» и «Ангара» и старейший в мире арктический ледокол «Ермак» были созданы в Ньюкасле, на верфи Armstrong Whitworth³. Строили англичане на совесть,

Исаенко Марина Геннадьевна, кандидат исторических наук, главный специалист.

E-mail: isaenkomg@mail.ru

Волкова Анна Вячеславовна, специалист.

E-mail: volkova_163@mail.ru

поэтому прослужил «Ермак» до 1964 г. Россия немного «застряла» на ледоколах старого типа, угольного, а в 30-х гг. XX в. моря разделили новые, дизельные суда.

Во второй половине 1920-х гг., в связи с открытием для навигации Северного морского пути через моря Ледовитого океана, страна обрела экономическую независимость и самостоятельность и стремилась закрепиться на этих позициях. СССР понадобились новые грузо-пассажирские суда, которым предстояло обслуживать новые порты и полярные станции. Для освоения Арктики и ее научного исследования, развития и поддержания эффективной работы Северного морского пути в сложных климатических условиях, а также для обеспечения более длительного срока автономной работы требовались суда принципиально нового формата.

Для освоения Крайнего Севера 17 декабря 1932 г. Советом Народных Комиссаров СССР было образовано Главное управление Северного морского пути, в обязанности которого в том числе входила и выработка требований к судам, предназначенным для плавания в Арктике. В программе судостроения Советского Союза на первую пятилетку была предусмотрена постройка специальных судов, способных работать в сложных ледовых условиях. В 1935-1941 гг. для обеспечения навигации по Северному морскому пути была построена серия из четырех арктических ледоколов типа «Сталин» (переименован в «Сибирь»), которые стали развитием ледоколов русского типа «Ермак» и «Красин»⁴.

На протяжении 1930-1940 гг. велись разработки и создание новых видов ледокольных судов, в том числе судов типа «Севморпуть-1» и «Севморпуть-2», но зачастую новых конструкторских и технических решений не выдвигалось, и ледовая активность была по-прежнему невысокой.

После окончания Великой Отечественной войны судостроители вернулись к вопросу разработки надежных судов ледового плавания. Одной из разновидностей судов ледового плавания является так называемое ледокольно-транспортное судно. Это грузовые и научно-исследовательские суда, которые способны к систематическому мореходству во льдах замерзающих неарктических и арктических морей во время всего навигационного сезона как самостоятельно, так и во взаимодействии с ледоколами.

Полноценное освоение Северного морского пути началось только с появлением ледоколов современного типа. Этому предшествовал процесс активизации изобретательской и конструкторской мысли, направленный на формирование собственного флота судов усиленного ледового класса, и 70 лет назад СССР смог закрепить за собой право на создание первого активного ледокольно-транспортного судна.

В начале 1950-х гг., в разгар «холодной войны», присутствие СССР в северных морях имело для страны большое оборонное значение ввиду возможного расположения баз военной авиации и подводных лодок ведущих держав в непосредственной близости к берегам противника.

Желание СССР сохранить за собой право на создание нового типа судна с учетом сложившейся геополитической обстановки создавало возможность для скорого продвижения и одобрения изобретения «Активного ледокольно-транспортного судна». Заявка на выдачу авторского свидетельства с описанием изобретения (*документ № 1*) была подана в Бюро изобретений Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР (Главсевморпуть, ГУСМП) группой специалистов ГУСМП и Министерства судостроительной промышленности СССР 6 апреля 1951 г.



А.И. Брандаус



В.Ф. Бурханов



В.И. Неганов

Возглавлял коллектив авторов-проектировщиков А.И. Брандаус.

Брандаус Александр Иванович (1909-1972) – инженер-механик, с 1947 г. участвовал в проектировании главных энергетических установок кораблей, был начальником механического отдела ЦКЛ «Л» (ледоколостроение), созданного для проектирования мощных ледоколов и ледокольно-транспортных судов⁵.

В числе авторов изобретения значились выдающиеся профессионалы-практики и конструкторы-кораблестроители, отмеченные высокими правительственными наградами:

Бурханов Василий Федотович (1908-1982) всю свою жизнь посвятил высоким широтам. Инженер по образованию, военный моряк, участник и организатор многих арктических экспедиций, руководитель ГУСМП, кавалер двух орденов Ленина, он отличался не только выдающимися административными способностями, но и глубоким пониманием единства природы и человека на Севере. Это позволило ему предвидеть многие проблемы освоения Арктики задолго до их возникновения и предложить пути их решения в далеком будущем. Идеи В.Ф. Бурханова стали теоретической основой деятельности нескольких научных и научно-производственных учреждений, активно работающих до настоящего времени. Взгляды В.Ф. Бурханова на стратегию освоения Арктики отличались необычайной широтой. Его наследие востребовано и сейчас⁶.

Неганов Василий Иванович (1899-1978) – доктор технических наук, конструктор судов с дизельными и атомными энергетическими установками, впоследствии – главный конструктор первого в мире атомного ледокола «Ленин». Вошел в историю флота и судостроения как главный конструктор первого в мире атомного ледокола «Ленин» и его дальнейшего развития – атомного ледокола «Арктика» («Л. Брежнев»). Один из соавторов заявки на открытие под на-

званием «Сплошное облегание льдом подводной поверхности мощных ледоколов»⁷. Теоретические положения, выработанные В.И. Негановым по проектированию судов с дизель-электрической силовой установкой, были реализованы на серии ледоколов типа «Москва», построенных по заказу СССР в Финляндии⁸.

Еремеев Николай Александрович (1899-1966). В 1930-е гг. руководил действующим на Белом море промысловым флотом рыбной промышленности. В 1940 г. занимал должность начальника отдела эксплуатации Управления морского транспорта Главсевморпути. После окончания Великой Отечественной войны руководил отделом морских арктических операций Главсевморпути⁹. Участвовал в создании активного ледокольно-транспортного судна большой грузоподъемности. Является одним из авторов изобретения баллера руля для судов ледового плавания¹⁰.

Колесниченко Анатолий Семенович (1905-1986) – инженер, один из механиков парохода «Челюскин», главный инженер Мурманского судостроительного завода, занимал руководящие должности в Главсевморпути, был первым заместителем министра морского флота СССР. Автор ряда изобретений различных устройств для судов ледового плавания¹¹.

Роговой Михаил Яковлевич – инженер-электромеханик, имевший опыт изобретательской деятельности в области создания защитных устройств дейдвудов¹² для морских, речных и озерных судов еще до привлечения к разработке ледокольно-транспортного судна¹³.

В числе других создателей судна были изобретатели М.И. Мострюков, А.А. Скорняков, Н.А. Агафонов, Н.Т. Маклаков.

Новизна конструкции и важность создания судна были отмечены в документах Технического совета Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР и Управления морского и речного флота, представленных в Бюро изобретений Главсевморпути (документы № 3 и № 4).

Чтобы установить и закрепить приоритет по данному изобретению за Советским Союзом, заявка была рассмотрена в кратчайшие сроки. Уже 20 марта 1952 г. охраняемый документ в виде авторского свидетельства на изобретение № 93379 «Транспортное

судно ледового плавания» было выдано его авторам, так как три судна подобного типа уже были заказаны голландской фирме «Десхельде»¹⁴ и в ближайшее время должен был появиться технический проект с указанием их особенностей.

Значение этого изобретения трудно переоценить. Активное использование судов усиленного ледового класса, начатое в 1950-е гг., было продолжено строительством и вводом в эксплуатацию первого в мире атомного ледокола «Ленин».

Эффективность использования ледокольно-транспортного флота на трассах Северного морского пути является сегодня для России главной составляющей государственной политики, оказывающей влияние на ряд решений, принимаемых на государственном уровне. Сегодня освоение Арктики обоснованно становится приоритетом политики обеспечения национальной безопасности, реализуемой Российской Федерацией. Социально-экономическое раз-



Н.А. Еремеев

витие Арктической зоны в современных условиях осуществляется по двум основным направлениям: широкого освоения минерально-сырьевого потенциала и развития транспортной системы, в том числе обеспечивающей транзитные перевозки по Северному морскому пути.

Предлагаемые к публикации документы выявлены в фонде Р-1 «Заявочные материалы на изобретения», находящемся на постоянном хранении в федеральном казенном учреждении «Российский государственный архив в г. Самаре» (РГА в г. Самаре). Документы публикуются впервые и содержат сведения об истории создания транспортного судна ледового плавания нового типа и его значении для развития ледокольно-транспортного флота.

Публикация подготовлена в соответствии с «Правилами издания исторических документов» (Москва, 1990). Тексты документов переданы с учетом современной орфографии, но с сохранением их стилистических особенностей. Неясности текста оговорены в текстуальных примечаниях, к упоминаемым событиям, объектам и персоналиям даны комментарии. Недостающие части слов, расшифровки нетрадиционных сокращений заключены в квадратные скобки. Опущенные части текста отмечены отточиями, заключенными в угловые скобки. Сведения о подлинности и способе воспроизведения, а также поисковые данные документа содержатся в легенде. К сожалению, не все фамилии, имена и отчества, а также названия фирм и специальные термины удалось расшифровать.

Приложения

№ 1

Описание изобретения судна ледового плавания нового типа и его актуальности, представленное группой специалистов Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР и Министерства судостроительной промышленности СССР
в Бюро изобретений Главсевморпути
Москва 6 апреля 1951 г.

В настоящее время для плавания в целях производства транспортных операций в ледовых условиях во всем мире применяются ледоколы и транспортные суда ледового плавания.

Ледоколы, суда специального типа, предназначаются для активных действий во льдах, т.е. обеспечивают прокладку пути (канала) в сплошном или битых сплоченных льдах и проводят за собой транспортные суда, с околкой¹⁵ их и буксировкой в необходимых случаях. Ледоколы для непосредственной перевозки грузов не предназначены.

Транспортные суда ледового плавания имеют своим назначением перевозку грузов и пассажиров в ледовых условиях и относятся к классу судов пассивного ледового плавания, проводимых и обслуживаемых ледоколами.

Эти суда строятся по типу обычных транспортных грузовых и пассажирских судов с приданием лишь несколько большей прочности корпусу, винтам и валам (согласно требованиям правил Регистра СССР¹⁶ и других классификационных обществ) и, иногда, со срезом форштевня¹⁷ в подводной части для обеспечения лучшего прохождения в битых льдах.

Из числа судов этого класса могут быть названы такие, как пароходы «Анадырь»¹⁸, «Сталинград»¹⁹ и др[угие], лесовозы «Казакстан»²⁰, «Беломорканал»²¹, «Госсовет» и др[угие], товаро-пассажирские турбоэлектроходы «И. Сталин»²² и «В. Молотов»²³ (по-

строенные в Голландии), п[аро]х[од] «Челюскин»²⁴ (построенный в Дании) и много других судов, имеющих класс «Л»²⁵ и «УЛ»²⁶ Регистра СССР и класс «Е» заграничных классификационных обществ.

Как правило, все подобные суда не могут плавать во льдах без помощи ледоколов, прокладывающих им путь, освобождающих их при застреваниях и буксирующих их в необходимых случаях.

Тем не менее и под проводкой ледоколов такие суда вынуждены продвигаться малым ходом с большой осторожностью, часто останавливаясь, требуя оjolки и другой помощи ледокола.

Кроме таких подкрепленных обычных транспортных судов существуют специальные суда для экспедиционного плавания в более или менее тяжелых ледовых условиях.

Экспедиционные суда также повторяют тип обычного транспортного судна, отличаясь от транспортных судов ледового плавания повышенной прочностью корпуса и мощностью механизмов в соответствии с более тяжелыми условиями ледового плавания, а также несколько увеличенными запасами топлива, провизии и др[угого] снабжения, в целях достижения большей автономности плавания. Вместе с тем эти суда, как правило, имеют небольшую полезную грузоподъемность и малую кубатуру трюмов для груза, вследствие чего их применение для перевозок больших количеств грузов и пассажиров является эксплуатационно и экономически нецелесообразным.

К судам этого класса относятся, например, построенные в Англии ледокольные пароходы «Г. Седов»²⁷ (быв[ший] «Беотик»), «В. Русанов»²⁸ (быв[ший] «Бонаванчур»), «Садко»²⁹ (быв[ший] «Линтрос»), «А. Сибиряков»³⁰ (быв[ший] «Белавенчур») и др.

В 1938-1940 гг. в СССР были построены два транспортных ледовых судна так называемого типа «Севморпуть-1», получившие наименование «Дежнев»³¹ и «С.А. Леваневский»³².

Постройка этих судов может быть характеризована как начало и попытка в созда-

нии специального типа судов ледового плавания. В этих судах кроме усиления корпуса были приняты меры:

а) к лучшему прохождению во льдах приданием соответствующей формы обводам корпуса;

б) к лучшей защите винта от поломок устройством кормы специальной формы;

в) к усиленной защите машинно-котельного отделения путем устройства сплошных бортовых бункеров в котельном отделении и второго борта в машинном отделении;

г) к улучшению условий непотопляемости устройством сплошных металлических крышек на люках нижней палубы.

Однако все эти мероприятия или не получили на этих судах должного развития (как, например: по форме обводов, по двойному борту), или же осуществлены в технически нерациональной форме (как, например, при устройстве громоздких и не достигших цели металлических люковых крышек).

Кроме того, эти мероприятия были еще недостаточны для получения типа активного транспортного судна ледового плавания. В результате у указанных судов:

1) ледовая активность по сравнению с обычными судами ледового класса увеличилась незначительно и ограничилась возможностью в несколько большей степени самостоятельно двигаться в битом льду и возможностью форсировать лишь легкие перемычки льда в разводьях;

2) грузоподъемность составляет малый процент от водоизмещения (менее 37 %), что свидетельствует об их низкой экономичности;

3) объемы трюмов и грузоподъемность их недостаточны и не позволяют использовать возможную осадку при перевозке генерального груза;

4) автономность плавания недостаточна, что ведет к малоэффективному эксплуатационному использованию этих судов из-за частых простоев под бункеровкой.

При последующем проектировании этого типа судов был создан проект судов

«Севморпуть-2» с увеличенной грузоподъемностью, в котором, по существу, никаких принципиальных изменений формы корпуса и пр[очего] осуществлено не было, вследствие чего ледовая активность была бы даже меньшей, чем у судов типа «Дежнев».

Этим судам, как и существующим судам ледового плавания, повторяющим в основном обычный тип транспортного судна, необходимо пользоваться проводкой и обслуживанием ледоколов при ходе в толстых битых льдах, в сплоченных битых льдах.

Все изложенное выше доказывает, что до последнего времени для транспортировки больших количеств грузов в ледовых условиях, тем более в тяжелых, специальных судов нового и целесообразного типа не было создано.

Использование в ледовых условиях обычных транспортных судов приводит часто к срыву намечаемых транспортных операций, т[ак] к[ак] в более или менее тяжелых льдах эти суда или совсем работать не могут, или же работают, но получают при этом тяжелые ледовые повреждения, подвергают порче груз, находившийся у них в трюмах, и проч[ее].

При использовании же подкрепленных судов обычного транспортного типа не исключаются возможные случаи тяжелых повреждений и необеспеченность проведения намеченных операций остается в прежней степени.

При желании использовать более прочные и относительно более мощные суда экспедиционного типа для грузовых перевозок, во-первых, понадобилось бы большое количество единиц, а во-вторых, экономичность эксплуатации в этом случае сильно пала бы, удорожая перевозки до такой степени, когда они стали бы хозяйственно нецелесообразными.

Группа специалистов Главсевморпути и Министерства судостроительной промышленности разработала и технически обосновала проектной проработкой задание на ледокольно-транспортное судно, предназначенное для плавания в тяжелых

льдах, которое будет значительно отличаться от обычных транспортных судов и от ранее построенных судов ледового плавания.

Как по своим качествам и эксплуатационным возможностям, так и по экономичности это принципиальное отличие заключается в том, что в одном судне совмещены активные ледокольные качества с качествами вполне современного транспортного судна большой грузоподъемности. Это транспортное судно в ледовых условиях будет в состоянии не только само обходиться без помощи ледоколов в большей части своего плавания, но будет в состоянии даже оказывать в случае необходимости значительную помощь другим судам при ледовом плавании, частично обслуживая караваны судов проводкой и буксировкой.

На основании разработанных нами технических заданий голландские фирмы представили предложения на постройку судов, оформленные в виде предэскизных проектов, причем в этих начальных проектных материалах был представлен ими тип обычного транспортного судна ледового класса. Стремясь создать более совершенное судно для массовых перевозок грузов в тяжелых ледовых условиях, в голландские проектные материалы были внесены принципиальные изменения по форме корпуса, его прочности, по защите руля, винта и двигателей, по планировке общего расположения, по возможностям эксплуатационного использования судов.

Голландская фирма «Де-Схелде» приняла к исполнению все эти указания, и с нею был заключен контракт на постройку трех судов этого типа при грузоподъемности каждого из них в 5000 тонн.

Заключением контракта и принятием фирмой гарантии доказывается, что особые требования по этому типу судна, которые нами были разработаны и предъявлены фирме, являются вполне совместимыми и в Голландии будут в ближайший период времени построены для СССР такие, нового типа, активные ледокольно-транспортные суда.

Особые элементы и качества, совмещаемые в заказанных транспортных судах и дающие им отличие как новому типу активных ледокольно-транспортных судов – следующие:

1. Суда будут иметь возможность совершать самостоятельно активное плавание в тяжелых ледовых условиях, как в битых льдах, так и при сплошном ледяном покрове толщиной 500-600 мм, что не свойственно транспортным судам ледового плавания обычного типа.

2. Суда будут иметь возможность оказывать активную помощь другим транспортным судам для продвижения во льдах, будучи в состоянии идти лидерами, прокладываящими для каравана транспортных судов канал в сплошных и тяжелых битых льдах, соответствующих их мощности и ледопробивности, а также будут иметь возможность буксировать вплотную в кормовой выемке застревающие во льдах обычные транспортные суда ледового плавания; эти свойства до сего времени были присущи только ледоколам.

3. Эти же суда будут иметь возможность эффективной буксировки других судов по чистой воде на длинном буксирном канате, что обычно свойственно только буксирам.

4. Суда будут обеспечены высокой непотопляемостью, не свойственной обычным транспортным судам.

5. Суда будут иметь хорошую маневренность во льдах, ходкость и мореходность без ограничения района океанского плавания, как с грузом, так и в балласте.

6. Суда будут иметь возможность работать на мелководьях, и притом без опасения за срабатывание дейдвудов.

7. Суда будут иметь возможность работать способом «тандем», суммируя мощность двух судов для лучшего форсирования льдов.

8. Суда будут снабжены средствами для оказания помощи другим судам в аварийных случаях.

9. Суда будут обеспечены высокой степенью безопасности плавания и безаварийности.

10. Суда будут иметь автономность и дальность плавания, в несколько раз превышающие таковые, имеющиеся у обычных судов ледового плавания.

11. Суда будут иметь рациональную систему набора.

12. Суда будут допускать возможность для широкого эксплуатационного их использования, так как они будут приспособляемы для перевозок:

а) генерального груза в количестве 5000 тонн и 12 человек пассажиров,

б) угля,

в) зерна насыпью и в таре,

г) леса в трюмах и на палубе,

д) значительного количества жидких грузов (нефтепродукты и др[угие]) наливом, е) тяжеловесных грузов на палубе и в трюмах.

13. Суда будут легко приспособляемы для перевозок большого количества (ок[оло] 400 человек) пассажиров в каютных условиях.

14. Суда будут обладать более высокой экономичностью эксплуатации, чем существующие суда ледового плавания типа «Дежнев» и др[угие].

В настоящее время типа судов, обладающих таким комплексом качеств, не имеется.

Ввод в эксплуатацию судов предложенного типа в корне изменит общую тактику ледового плавания транспортных судов, основанную в настоящее время на широком использовании ледоколов. <...>

<...> Поскольку строительство этих судов передано иностранной фирме, важно, чтобы приоритет в создании активного ледокольно-транспортного судна большой грузоподъемности остался в Советском Союзе.

На основании изложенного просим выдать нам авторское свидетельство на новый тип активного ледокольно-транспортного судна.

Предметом изобретения является создание нового типа судна ледового плавания, посредством которого по-новому решается задача транспортных операций при плавании в ледовых условиях. Основ-

ным отличием нового типа судна является совмещение в нем большей части свойств ледокола с качествами транспортного судна большой грузоподъемности при сохранении достаточной экономичности и возможности широкого эксплуатационного использования, что достигается перечисленными выше конструктивными мероприятиями.

Бурханов В.Ф.

Еремеев Н.А.

Колесниченко А.С.

Мострюков М.И.

Роговой М.Я.

Скорняков А.А.

Неганов В.И.

Агафонов Н.А.

Брандаус А.И.

Маклаков Н.Т.

РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 60-5. Д. 711. Л.

12-24.

Подлинник. Машинопись.

№ 3

**Письмо заместителя председателя
Технического совета Главного управления
Северного морского пути при Совете
Министров СССР А.И. Минеева³³
начальнику Бюро изобретений Г
лавсевморпути П.А. Аникину
о необходимости ледокольных судов
нового типа для плавания в Арктике**

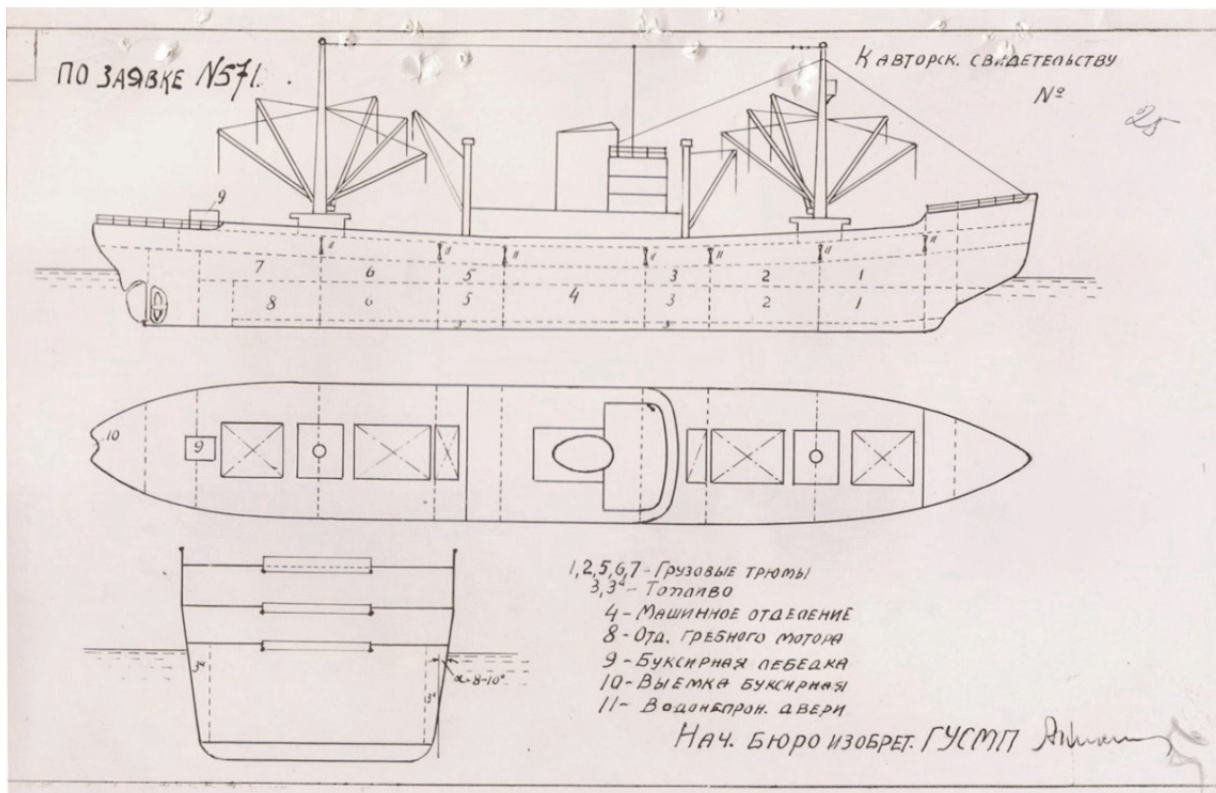
Москва

16 мая 1951 г.

По поводу предложения группы товарищей – Бурханова В.Ф., Еремеева Н.А., Колесниченко А.С., Негатова В.И.³⁴ и других – о строительстве нового типа судна для арктических плаваний, именуемого «Активное ледокольное транспортное судно», сообщая, что такое судно отсутствовало не только в нашей практике ледовых плаваний, не было такого судна и в иностранных флотах, плавающих в Арктике и Антарктике. Следовательно, новизна этого типа судна очевидна.

№ 2

**Чертеж транспортного судна ледового плавания
к авторскому свидетельству по заявке № 571**



РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 60-5. Д. 711. Л. 25. Фото

Нам такое судно крайне нужно. Оно необходимо в данное время, поскольку наши ледокольные средства начинают отставать от бурного роста грузоперевозок по трассе СМП³⁵, поскольку это судно может выполнять самостоятельно различные задания, для которых сейчас требуется ледокольное сопровождение, а при нужде оно может оказать ледокольную помощь судам, нуждающимся в таковой.

Особенно будет необходимо, когда мы обзаведемся мощными ледоколами для целей зимнего плавания в Арктике, тогда и за ледоколом не пойдут суда, имеющие слабые корпуса и машины, а судно предлагаемой конструкции нам совершенно необходимо для этой цели.

При наличии таких судов и мощных ледоколов СМП поднимется на более высокую ступень морской ледокольной техники.

Зам[еститель] председателя Техсовета
А.[И.] Минеев

*РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 60-5. Д. 711. Л. 31.
Заверенная копия. Машинопись.*

№ 4

Заключение Управления морского и речного флота на изобретение «Активное ледокольно-транспортное судно»

Москва 30 мая 1951 г.

До настоящего времени не было создано судна, рационально сочетавшего хорошие ледовые качества и достаточную грузоподъемность для обеспечения экономичности перевозок в ледовых условиях.

В настоящем предложении путем успешного сочетания отдельных элементов и узлов конструкции, присущих собственно ледоколам и обычно большегрузным транспортным судам, создан принципиально новый тип ледокольно-транспортного судна, по ледокольным качествам приближающийся к современным ледоколам и в то же

время отвечающий требованиям обеспечения экономичности перевозок.

Ввод в эксплуатацию таких судов позволит полностью по-новому решить задачу транспортных операций в ледовых условиях и значительно сократит необходимое для этого ледокольное обслуживание.

Учитывая принципиальную новизну предложенного типа судна, возможность осуществления которого обоснована группой авторов и подтверждается принятием его к постройке голландской судостроительной фирмой, УМиРФ³⁶ считает возможным и целесообразным выдать на это изобретение авторского свидетельства. Приоритет в создании активного ледокольно-транспортного судна большой грузоподъемности должен быть сохранен за Советским Союзом.

И[сполняющий] о[бязанности] начальника
Управления морского и речного флота
М. Фомин

Главный инженер Управления
морского и речного флота
А. Заго

*РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 60-5. Д. 711. Л. 30.
Подлинник. Машинопись.*

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Ледокольная проводка судна включает в себя плавание судна в проделанном во льду канале за ледоколом на буксире, без буксира в одиночном плавании или в составе ледового каравана, а также следование судна при непосредственном участии или в сопровождении ледокола.

² На конференции «Ледокольный флот России: история и перспективы развития». [Электронный ресурс]. – URL: <http://naukarus.com/na-konferentsii-ledokolnyy-flot-rossii-istoriya-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 23.03.2021).

³ «Армстронг Уитурт» – крупнейшая английская промышленная фирма середины XIX – начала XX в., занимавшаяся производством вооружения, постройкой судов, производством автомобилей и самолетов.

- ⁴ Виноградова Е. Эволюция ледоколов. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.fontanka.ru/longreads/ledokol_andrey_vilkickiy (дата обращения: 23.03.2021).
- ⁵ Амосов А.Г. Кораблестроитель А.И. Брандаус // Судостроение. 2016. № 2 (825). С. 62-65.
- ⁶ Романенко Ф.А. Бурханов Василий Федотович: адмирал, полярник, географ. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.geogr.msu.ru/structure/labs/geos/about/burkhanov.php> (дата обращения: 26.03.2021).
- ⁷ Российский государственный архив в г. Самаре (далее – РГА). Ф. Р-921. Оп. 4-5. Д. 571.
- ⁸ Инженеры России. Неганов Василий Иванович. [Электронный ресурс]. – URL: <http://rus-eng.org/eng/Neganov%20Vasilij%20Ivanovich.htm> (дата обращения: 26.03.2021).
- ⁹ Еремеев Николай Александрович. [Электронный ресурс]. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Еремеев,_Николай_Александрович (дата обращения: 26.03.2021).
- ¹⁰ РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 147-5. Д. 413.
- ¹¹ РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 84-5. Д. 1521; Оп. 86-5. Д. 81, 82 и др.
- ¹² Дейдвуд – подводная часть кормового и носового заострений судна в месте сопряжения киля с ахтерштевнем и форштевнем. На одновинтовых судах внутри кормового дейдвуда размещается дейдвудное устройство (см. Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 1 / Под ред. Н.Н. Исанина. – Л.: Судостроение, 1987. С. 216).
- ¹³ РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 92-5. Д. 1332.
- ¹⁴ Правильно – Де Шельде (De Schelde, франц.) – голландская верфь.
- ¹⁵ Околка судна – освобождение ледоколом застрявшего во льдах судна. Производится путем неоднократного прохода ледокола вдоль подветренного борта судна вперед и назад. Средняя длительность околка судна колеблется в пределах 0,5-1,5 ч (см.: Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 2 / Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1987. С. 24).
- ¹⁶ Имеется в виду международное классификационное общество, основанное 31 декабря 1913 г. как «Русский регистр». Одной из задач общества является обеспечение хорошего технического состояния судов морского флота с использованием новейших достижений науки и техники, которое с 1914 г. и по сей день координируется Научно-техническим советом. В связи с историческими событиями общество неоднократно переименовывалось: Российский Регистр, Регистр СССР, Морской регистр судоходства, Российский морской регистр судоходства. Впервые в мировой практике Регистром СССР были разработаны нормы в отношении судов арктического плавания, в том числе правила по электросварке, которые подтвердили возможность внедрения этой технологии при постройке и ремонте судов. С конца 1950-х гг. XX века Регистр СССР стал единственным классификационным обществом в мире, в классе которого были суда с атомными энергетическими установками. Правопреемником Регистра СССР стал Российский морской регистр судоходства.
- ¹⁷ Форштевень – брус по контуру носового заострения судна, соединяющий обшивку и набор правого и левого бортов. В нижней части форштевень соединяется с килем (см.: Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 2 / Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1987. С. 388).
- ¹⁸ Ледокольный пароход «Анадырь» – типичный представитель арктических судов, относился к своеобразному переходному типу между грузовыми и грузопассажирскими судами. Был создан в 1930-е гг. специально для высоких широт со сложной ледовой обстановкой для доставки грузов и пассажиров в районы Крайнего Севера. Под эти задачи была разработана особая конструкция данного судна. Конструктивно пароход «Анадырь» был двухпалубным, двухмачтовым, одновинтовым судном с баком и ютом. В 1933 г. зимовка парохода «Анадырь» чуть не закончилась трагически: не хватало продовольствия, среди экипажа и пассажиров началась цинга. Пришлось организовать эвакуацию пассажиров самолетами на мыс Шмидта и в с. Уэлен. В 1935 г. пароход «Анадырь» совместно с однотипным пароходом «Сталинград» впервые совершили за одну навигацию сквозной рейс по Севморпути с востока на запад. Сразу после этого, загрузившись в г. Игарке лесом, пароходы отправились в Англию, подтвердив хорошие эксплуатационные качества и надежность судов этого типа. Летом 1936 г. пароход «Анадырь» был передан в аренду Управлению Севморпути.

- ¹⁹ *Пароход «Сталинград»* – одно из серии судов ледового плавания, построенное Балтийским судостроительным заводом в г. Ленинграде в 1929–1932 гг. В 1934 г. пароход «Сталинград» был задействован в спасении экипажа парохода «Челюскин», а в 1935 г. прошел Северный морской путь за одну навигацию. Пароход «Сталинград» погиб 13 сентября 1942 г. во время плавания в военных конвоях в составе Беломорской военной флотилии путем попадания торпеды, выпущенной с подводной лодки. На судне вместе с экипажем было, по уточненным данным, 87 человек, спаслось около трети.
- ²⁰ *Пароход-лесовоз «Казахстан»* – грузовое судно, которое осуществляло транспортные операции между портами Балтийского моря. С началом Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. судно передали в распоряжение Балтийского флота для перевозки грузов военного назначения. Но уже летом 1941 г. лесовоз «Казахстан» участвовал в эвакуации основных сил Балтийского флота, которые базировались в г. Таллин. Во время «таллинского перехода» капитаном и командой судна, не имеющих к ВМФ никакого отношения, на борт было принято около 3500 человек, погибло – не менее 600.
- ²¹ *Пароход-лесовоз «Беломорканал»* был построен в 1936 г. в Англии по заказу СССР. В 1938 г. из Северного государственного морского пароходства судно было передано в Дальневосточное морское пароходство, участвовало в полярных конвоях в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. и было списано в 1971 г.
- ²² *Турбоэлектроход «Иосиф Сталин»* строился в г. Амстердаме (Нидерланды) для Балтийского государственного морского пароходства и в 1940 г. был введен в эксплуатацию. В декабре 1941 г. под командованием капитана Н.С. Степанова турбоэлектроход участвовал в эвакуации гарнизона военно-морской базы Ханко в Финляндии. В ночь со 2 на 3 декабря 1941 г. лайнер подорвался на трех минах и потерпел крушение, экипаж был эвакуирован немецкими кораблями и взят в плен. После освобождения из плена Н.С. Степанов по приказу НКВД был расстрелян.
- ²³ *Турбоэлектроход «Вячеслав Молотов»* строился в г. Амстердаме (Нидерланды) для Балтийского государственного морского пароходства и в 1940 г. был передан СССР вместе с судном-близнецом «Иосиф Сталин». Во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. судно участвовало в эвакуации раненых и гражданского населения из г. Таллин, во время Ленинградской блокады служило стационаром лечебных учреждений. После войны судно было переведено на Дальний Восток и впоследствии на Черном море использовалось как круизный транспорт.
- ²⁴ *Пароход «Челюскин»* – советский пароход, построенный на верфях в Дании по заказу внешнеторговых организаций СССР. Назван в честь русского полярного исследователя Семена Ивановича Челюскина (ок. 1700 – после 1760). 2 августа 1933 г., взяв на борт 111 человек, пароход вышел из Мурманска, отрабатывая схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию, однако 13 февраля 1934 г. в результате сильного сжатия пароход «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. В результате катастрофы на льду оказался весь экипаж корабля. Силами авиации была проведена операция по спасению челюскинцев (см. Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 2 / Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1987. С. 413).
- ²⁵ «Л» – ледовый класс судов Российского морского регистра судоходства в зависимости от подкласса и сезона навигации, самостоятельно эпизодически плавающих в мелкобитом разреженном льду неарктических морей и разреженных арктических льдах либо плавающих в сплошном льду по каналу за ледоколом при толщине льда от 0,4 м до 1 м. [Электронный источник]. – URL: https://victoria.lrit.ru/class/rs_class_info.htm (дата обращения: 19.03.2021).
- ²⁶ «УЛ» – ледовый класс судов Российского морского регистра судоходства, показывающий способность к самостоятельному плаванию в Арктике в летне-осенний период навигации в легких ледовых условиях и в замерзающих неарктических морях круглогодично. [Электронный источник]. – URL: https://victoria.lrit.ru/class/rs_class_info.htm (дата обращения: 19.03.2021).
- ²⁷ *Пароход «Георгий Седов»* – ледокольный пароход. Построен в Англии в 1909 г. Приобретен русским правительством в 1920 г. Был назван в

честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова (1877-1914). «Георгий Седов» занимался проводкой судов в Карском море, доставлял людей и грузы для организации новых полярных станций на острове Русском и в устье реки Таймыр. Совершил в 1937-1940 гг. беспрецедентный дрейф в Арктическом бассейне. Дрейф парохода «Георгий Седов» продолжался 812 дней. «Георгий Седов» был награжден орденом Ленина, 15 членов экипажа были удостоены звания Героев Советского Союза. Корабль был в строю до 1967 г. (См. Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 1/ Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1987. С. 164).

²⁸ Пароход «Владимир Русанов» – ледокол-пароход, сыгравший большую роль в освоении Арктики и Северного морского пути. Был назван в честь русского исследователя Арктики Владимира Русанова. Использовался для промысла тюленей, проведения научных исследований в морях Арктики. В 1936 г. ледокол участвовал в подготовке 1-й воздушной экспедиции на Северный полюс – «Северный полюс – 1».

²⁹ Пароход «Садко» – ледокольный пароход, внесший значительный вклад в освоение Арктики и Северного морского пути. Был назван в честь былинного героя Садко. 16 июня 1916 г. при перевозке груза для строительства железной дороги Кандалакша – Мурманск «Садко» затонул в Кандалакшской губе, наскочив на подводный камень. Через 17 лет он был поднят, и год спустя, 9 июля 1934 г., состоялся первый выход «Садко» в море после ремонта. В 1935 г. на «Садко» была предпринята первая высокоширотная экспедиция Главсевморпути под руководством Г.А. Ушакова; установлен мировой рекорд свободного плавания за Полярным кругом; открыт остров Ушакова. 11 сентября 1941 г. на пути из Диксона на Землю Франца-Иосифа пароход «Садко» наскочил на ранее неизвестную подводную банку вблизи островов Известий ЦИК в Карском море и затонул. Погиб один человек, остальной экипаж был спасен ледоколом «Ленин». Капитан ледокола А.Г. Корельский был обвинен во вредительстве и расстрелян.

³⁰ Пароход «Александр Сибиряков» – ледокольный пароход, совершивший впервые в истории

сквозное плавание по Северному морскому пути с целью доказать возможность его практического использования. 25 августа 1942 г. в Карском море вступил в неравный бой с фашистским тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Команда парохода оказала героическое сопротивление, но была вынуждена потопить корабль, чтобы он не достался врагу (см. Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 2/Под ред. Н.Н. Исанина. – Л.: Судостроение, 1987. С. 223-224).

³¹ Пароход «Дежнев» – ледокольный пароход, названный в честь Семёна Ивановича Дежнева (ок. 1605-1673), выдающегося русского морехода, землепроходца, путешественника, исследователя Северной и Восточной Сибири. Пароход «Дежнев» 27 августа 1942 г. в качестве сторожевого корабля участвовал в отражении нападения на Диксон тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» (см. Морской энциклопедический словарь. В двух томах. Том 1 / Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1987. С. 216).

³² Пароход «С.А. Леваневский» – ледокольный пароход, названный в честь Сигизмунда Александровича Леваневского (1902–1937), советского летчика, участника экспедиции по спасению парохода «Челюскин», Героя Советского Союза. Пароход был спущен на воду в самом начале войны в 1941 г., поэтому сразу был мобилизован и использовался как военный транспорт. Однако уже в сентябре от попадания авиабомбы пароход затонул. Спустя непродолжительное время пароход подняли и переоборудовали в танкер. После войны «С.А. Леваневский» снова был переделан из танкера в первоначальный проект арктического сухогруза и ушел наконец-то работать на Север. Из-за своего парового двигателя «С.А. Леваневский» быстро устарел, и в 1968 г. его перегнали в Гамбург, разобрали и переплавили.

³³ Минеев Арсений Иванович (1900-1973) – полярный исследователь, организатор морских и наземных арктических экспедиций. [Электронный ресурс]. URL: <http://polarpost.ru/forum/viewtopic.php?p=69129> (дата обращения: 19.03.2021).

³⁴ Правильно – Неганов В.И.

³⁵ СМП – Северный морской путь

³⁶ УМурФ – Управление морского и речного флота.

**«PRIORITY IN THE CREATION OF AN ACTIVE ICEBREAKING AND HEAVY-DUTY
TRANSPORT VESSEL SHALL BE RETAINED BY THE SOVIET UNION»**

© 2021 M.G. Isaenko, A.V. Volkova

Russian State Archive in Samara

The beginning of the 1950s was a period of active exploration of the Northern Sea Route, as well a time of aggravation of relations between world powers, which led to the development and strengthening of new economic and political positions of the Soviet Union. The authors of the article describe the prerequisites and the development of icebreaking shipbuilding in the USSR in the face of significant demand for new ships with a principled position to leave the accumulated experience inside the country. Particular attention is paid to an in-depth analysis of the established situation and the practice of developing a new icebreaking vessel at that time by outstanding Leningrad scientists from the Chief Directorate of the Northern Sea Route under the Council of Ministers of the USSR: A.I. Brandaus, V.F. Burkhanov, V.I. Neganov, N.A. Eremeev, A.S. Kolesnichenko, M.Y. Rogov and others. The paper also reflects the great interest of the central organizations of shipbuilding and management of the sea and river fleet in the rapid advancement of this project in the USSR.

Keywords: priority, icebreaking ship, Arctic, Northern Sea Route, sailing, icebreaker.

DOI: 10.37313/2658-4816-2021-3-2-72-85