

Нет памяти – нет страны, нет народа

110-ЛЕТИЕ СО ДНЯ ПОДЪЕМА
РОССИЙСКОГО ФЛАГА
НА ПЕРВОМ В МИРЕ ЛЕДОКОЛЕ «ЕРМАК»



Фото: Татьяна ПЕТРОВА/Великая Эпоха

Председатель РОО «Полярный конвой»
Юрий Ефимович Александров

Идея строительства мощного ледокола, предназначенного для форсирования льдов двухметровой толщины, принадлежала адмиралу Степану Осиповичу Макарову. Благодаря его энергии и авторитету, правительство выделило деньги на проектирование и постройку ледокола. В декабре 1897 года в Ньюкасле на стапелях фирмы «Армстронг» был заложен ледокол и построен в рекордно-короткие 1,5 года. По предложению купечества и предпринимателей Сибири, ледокол был назван в честь русского исследователя – Ермака Тимофеевича.

Российский флаг на первом в мире арктическом ледоколе «Ермак» был поднят 5 марта (по новому стилю) 1899 года в Ньюкасле (Великобритания). По прибытию ледокола в Кронштадт это событие вылилось в грандиозный народный праздник. Корабль встречали с исключительной торжественностью, духовым оркестром и при стечении огромного количества людей.

В марте же «Ермак» блестяще провел первую операцию по освобождению из ледового плена 11 пароходов вблизи Ревеля (Таллин). Летом этого же года он отправился в свой первый арктический поход, доказав возможность активного плавания в условиях Арктики.

Именно на ледоколе «Ермак» впервые в мире нашло применение изобретение русского ученого Александра Попова – радиотелеграф. Морской флот особенно нуждался в быстрой беспроводной связи. За время плавания ледокол провел за собой тысячи судов и кораблей через льды Балтики и Северных морей. Экипажем корабля совместно с полярными экспедициями велась большая научная работа по изучению северных льдов, океанографических условий и фауны океана.

В годы войны 1941-1944 гг. ле-

докол «Ермак» и его экипаж – защитники блокадного Ленинграда. Его орудия участвовали в отражении налетов фашисткой авиации. Его команда тушила пожары в городе и разгребала завалы, оказывала помощь раненым, помогала заводам в наладке станков для производства боеприпасов. В течение двух блокадных зим котлы «Ермака» согрели «Эрмитаж». Под обстрелом немецких орудий ледокол перевозил продовольствие, которым поделился Кронштадт с голодным Ленинградом.

После окончания войны ледокол ещё 20 лет трудился на ледовых трассах. По воспоминаниям одного из ветеранов, «ледокол в конце 1962 года совершил свой последний рейс в Арктику, и после возвращения ему была приготовлена торжественная встреча. Он прошёл вдоль строя военных кораблей, приветствовавших его скрещенными лучами прожекторов». Несмотря на многочисленные просьбы членов экипажа, представителей морского флота, в 1963 году было принято решение о его утилизации. И в 1964 году в Мурманске «Ермак» был разрезан на металл. Только несколько реликвий с него осталось в разных музеях. А в Мурманске построен скромный памятник первопроходцу российского флота. Команда «Ермака» восприняла факт варварского уничтожения своего корабля как настоящую трагедию. Так случилось, что героические деяния «Ермака» были забыты.

Но в 90-е годы после нескольких десятков лет расставания члены экипажа встретились, найдя поддержку со стороны представителей музея Арктики и Антарктики, ледокола «Красин» и Региональной общественной организации (РОО) «Полярный конвой».

По случаю 110-летия подъема российского флага на первом в мире арктическом ледоколе «Ер-

мак» от многих организации была получена помощь, в том числе и материальная, что при нынешнем экономическом кризисе воспринимается как очень позитивный «жест». В марте сего года в здании Морской академии состоялась встреча ветеранов-моряков, курсантов училища им. Макарова, представителей арктического морского флота, которая прошла

в теплой, дружеской обстановке. Ветераны «Ермака» (их осталось всего 12 человек) делились своими воспоминаниями о славной истории ледокола, героизме и самоотверженности товарищей, с которыми довелось работать и воевать. Большое количество наград, блестящих на кителях ветеранов, говорило о многом. С горечью и надеждой высказывалось пожелание, чтобы правительство России уделяло больше внимания возрождению военноморского флота. Прозвучала идея обращения к правительству с просьбой учредить «День полярника», приуроченный ко дню подъема российского флага на первом в мире ледоколе «Ермак». За заслуги адмирала С. О. Макарова перед отечеством было внесено предложение следующему построенному ледоколу дать имя – «С. О. Макаров».

Представителями морского литературно-художественного фонда им. Виктора Конечского ве-

теранам были подарены книги писателей-моринистов (С. А. Колбасьев, В. В. Конечский, А. А. Кирсанов), которые хорошо известны и почитаемы не только в России, но и за рубежом.

На наш вопрос «В чем замысел этого праздника?», председатель РОО «Полярный конвой» (организации, подготовившей эту встречу) Юрий Ефимович Александров, подумав, ответил: «Оживить память об этом корабле, отдать дань его создателю С. О. Макарову, вспомнить членов экипажа, которые дали славную и героическую жизнь ледоколу «Ермак» и рассказать молодому поколению моряков, как почетно и трудно служить во флоте на благо России. Это прекрасный пример, который необходимо использовать в воспитании и обучении».

Инна УРУСОВА

Фрагменты истории

1918 ГОД

После срыва кайзеровской Германией мирных переговоров в Бресте и начала наступления немецких войск в Эстонии возникла реальная угроза захвата русских кораблей, базировавшихся в Ревеле (Таллинне). Ледовая обстановка не позволяла перевести корабли сразу в Кронштадт, поэтому было принято решение попытаться с помощью ледоколов переправить их на другую сторону Финского залива в Гельсингфорс (Хельсинки). 17 февраля Коллегия Морского комиссариата отправила в адрес Центробалта соответствующую директиву. Одновременно из Кронштадта в Ревель вышли несколько мощных ледоколов во главе с «Ермаком». 19 февраля на буксире у ледокола «Волынец» на ревельский рейд вышли 3 подводные лодки, а 22 февраля началась общая эвакуация. В этот же день ледокол «Ермак» повел в Гельсингфорс первую группу кораблей в составе двух подводных лодок и двух транспортов. В ночь на 24 февраля немецкий отряд по льду попытался подойти и захватить береговые батареи островов Вульф и Нарген, прикрывавшие с моря подступы к Ревелю. Вовремя замеченный, противник был отброшен огнем этих батарей.

Однако перевод кораблей в Финляндию не снял угрозы их захвата, так как по условиям Брест-Литовского договора Россия была обязана перевести все военные корабли в свои порты и немедленно разоружить их. Корабли необходимо было срочно переводить в Кронштадт. Организатором и руководителем этого перехода стал бывший капитан I ранга А. М. Щастный, с 22 марта назначенный начальником Морских сил Балтийского моря. Не обращая внимания на многочисленные противоречивые директивы из Москвы (В. И. Ленин приказывал уводить корабли, а Л. Д. Троцкий – оставить их для помощи финской Красной гвардии) и настойчивые советы англичан уничтожить корабли, чтобы они не достались противнику, А. М. Щастный решил довести их до Кронштадта.

В результате героических ледовых переходов были спасены 226 кораблей и судов, в том числе 6 линкоров, 5 крейсеров, 59 эсминцев и миноносцев, 12 подводных лодок, 5 минных заградителей, 10 тральщиков, 15 сторожевых кораблей, 7 ледоколов, вывезены две бригады воздушного флота, оборудование крепости и фортов, другое военное снаряжение. Спасенные корабли составили основу Балтийского флота. Организатор Ледового похода А. М. Щастный в мае 1918 года был награжден орденом Красного Знамени.

Однако перебазирование кораблей Балтийского флота в Кронштадт не сняло напряжения. Воспользовавшись отсутствием установленной границы и настаивая на разоружении Черноморского флота, германские войска продолжили движение на Петроград. Почти полностью потерявшие боеспособность Балтийский и Черноморский флоты становились угрозой Брестскому миру, а уставшие, деморализованные и озлобленные постоянными неудачами моряки представляли серьезную внутреннюю опасность. В такой



Из Кронштадта в Ревель вышли несколько мощных ледоколов во главе с «Ермаком»

обстановке власть оказалась перед выбором: или надежно подчинить себе флот, или уничтожить его. И вот, 3 мая 1918 года командованию Балтийского флота из Москвы был направлен секретный приказ наркомвоенмора Л. Д. Троцкого о подготовке кораблей к взрыву. Для исполнителей плана уничтожения Балтийского флота даже были открыты специальные счета в банке. Чуть позже в Новороссийск были отправлены И. И. Вахрамеев, а затем Ф. Ф. Раскольников с единственным поручением – ликвидировать последние корабли Черноморского флота.

Содержание секретной директивы Л. Троцкого об уничтожении только недавно спасенных с таким трудом и жертвами кораблей быстро распространилось среди моряков и вызвало бурю негодования. 11 мая на кораблях минной дивизии, стоявших на Неве в Петрограде, была принята резолюция: «Петроградскую коммунистическую партию ввиду ее полной неспособности и неспособности предпринять что-либо для спасения родины и Петрограда, распустили и вручили всю власть морской диктатуре Балтийского флота». 22 мая на III съезде делегатов Балтийского флота было заявлено, что флот будет взорван только после боя. Примерно так же моряки ответили Вахрамееву в Новороссийске.

Тогда в Москву были вызваны не согласные с уничтожением кораблей командующие Балтийским и Черноморским флотами А. М. Щастный и М. П. Саблин. По прибытии в морской комиссариат для получения ордена за Ледовый переход А. М. Щастный, по приказу Л. Д. Троцкого, был арестован по ложному обвинению в контрреволюционной деятельности и использовании своей популярности среди матросов против советской власти. После того, как в Цемесской бухте были затоплены последние корабли российского Черноморского флота, А. М. Щастного расстреляли во дворе Александровского военного училища (по другим источникам он был застрелен в кабинете Троцкого, не простившего Щастному невыполнения своего приказа об оставлении кораблей в Гельсингфорсе).