

Ледоколы в фарватере послевоенного развития северного морского пути

В 50-х годах прошлого века Советский Союз, восстанавливающийся после войны, крайне нуждался в транспортном сообщении. Для транспортировки грузов строились всё новые и новые суда, в том числе и усиленного ледового класса, но даже им требовалась ледокольная проводка. Для этих целей Советский союз заказал на верфях г. Хельсинки серию ледоколов. Решено было использовать проект недавно построенного финского ледокола «Voima». Первым ледоколом серии, построенным по советскому заказу, стал «Капитан Белоусов» (рис. 60), названный в честь того самого капитана ледокола «Иосиф Сталин», спасшего из ледового плена «Г. Седова». С 1954 до 1975 года «Капитан Белоусов» трудился в Арктике, после чего отправился в Азовском море. Из-за своей мелководности Азов, по сложности ледокольных проводок, может сравниться с арктическими морями.



Рис.60. Самый возрастной ледокол

В 1992 году, после распада Советского союза, ледокол отошел Украине, что спасло его от уничтожения, как большинство кораблей и ледоколов оставшихся в России, и в лихие 90-е проданных как металлолом. Ледокол и сегодня продолжает свою трудовую вахту. Можно с уверенностью сказать, что это самый возрастной ледокол. В декабре 2023 года он отметил 80-летний юбилей. Хотя «Красину» более 100 лет, но функцию ледокола он перестал выполнять в возрасте 56 лет. В те же годы, когда на финских верфях строился «Капитан Белоусов», на голландской верфи «De Schelde», по проекту советских инженеров, был построен дизель-электроход ледового класса «Лена». Судно вошло в состав Мурманского морского пароходства 17 марта 1954 года. В этом же году совершило первый в истории Севморпути двойной сквозной рейс с грузами для арктических портов.