ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ и ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

III

ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ
ЛЕНИНГРАД 1956

АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА СССР

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ И ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

ТОМ ТРЕТИЙ

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
ЛЕНИНГРАД · 1959

М. И. БЕЛОВ

СОВЕТСКОЕ АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ 1917–1932 г.г.

Под редакцией
Я. Я. ГАККЕЛЯ, М. Б. ЧЕРНЕНКО

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
ЛЕНИНГРАД · 1959

ПЕЧАТАЕТСЯ ПО ПОСТАНОВЛЕНИЮ УЧЕНОГО СОВЕТА
АРКТИЧЕСКОГО И АНТАРКТИЧЕСКОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО
ИНСТИТУТА

ПРЕДИСЛОВИЕ

Третий том «Истории открытия и освоения Северного морского пути» освещает начальный период социалистического освоения Советской Арктики — от Великой Октябрьской социалистической революции до 1932 г., когда советская страна, завершая выполнение первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, приступила на Севере к осуществлению сквозного мореплавания из Атлантического океана в Тихий через арктические ледовитые моря. Уже эти первые 15 лет деятельности Советского социалистического государства на Севере ознаменовались крупными достижениями в экономическом и культурном строительстве.

Покончив с властью помещиков и капиталистов, Великая Октябрьская социалистическая революция раскрепостила неисчерпаемые творческие силы народных масс и подняла их на строительство социализма в нашей стране. Освоение северных районов, социалистические преобразования, в корне изменившие облик глухих окраин царской России, стали неотъемлемой частью всемирно-исторических работ по строительству социализма в СССР. На Кольском полуострове и Печоре, на Енисейском Севере и в Якутии еще в конце 20-х гг. возникли первые промышленные очаги, что способствовало подъему производительных сил Крайнего Севера. Коренные изменения произошли в жизни малых народностей. Определенные успехи были достигнуты в решении транспортной проблемы. Развитие арктического мореплавания, освоение Карского морского пути и Колымских рейсов подготовило необходимые условия для открытия сквозной транспортной магистрали — Северного морского пути, начало осуществлению которого положил исторический поход ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1932 г.

Так же, как и в предыдущих двух томах «Истории открытия и освоения Северного морского пути», в настоящей работе широко использован документальный материал, хранящийся в государственных архивах, а также общеисторическая и естественнонаучная литература. Работа освещает развитие арктического мореплавания на широком фоне общественно-политических и экономических преобразований на Крайнем Севере.

В приложении даны хронологический перечень главнейших событий на Севере за период 1918—1932 гг. и список основной литературы по истории социалистического освоения Севера и арктического мореплавания за тот же период.

* * *

Автором третьего тома является старший научный сотрудник Арктического и антарктического научно-исследовательского института, доктор исторических наук М. И. Белов. В сборе материалов, составлении списка литературы, указателей и подбора иллюстраций участвовала младший научный сотрудник Н. И. Башмурина.

В книге учтены ценные замечания доктора географических наук Н. И. Евгенова.

Том издается под общей редакцией доктора географических наук профессора Я. Я. Гаккеля и М. Б. Черненко.

Арктический и антарктический
научно-исследовательский институт

Ленинград, 1958 г.

ВВЕДЕНИЕ

Великая Октябрьская социалистическая революция, совершившая всемирно-исторический переворот в судьбах человечества, положила начало новому периоду в истории Севера, периоду его социалистического освоения.

Изучение опыта социалистического строительства в Арктике имеет большое научное и практическое значение, позволяет вскрыть важные стороны процесса коренных преобразований, позволивших в кратчайшие исторические сроки превратить ранее отсталые малонаселенные районы в обжитые, развитые в экономическом и политическом отношениях области. Успехи Советского государства на Севере наглядно показывают огромные преимущества социалистического строя перед капиталистическим в деле развития производительных сил и использования природных ресурсов для хозяйственных нужд человека.

На протяжении веков лучшие представители русской и западноевропейской науки мечтали о плавании по Северо-восточному морскому проходу. Осуществлению этой мечты, о чем говорится в первом и втором томах «Истории открытия и освоения Северного морского пути», посвящены были выдающиеся морские и сухопутные экспедиции, проведены важные исследования, но итог их оказался малоутешительным. Перед Великой Октябрьской революцией арктические моря все еще оставались недоступными для уверенных транспортных сообщений. На огромных пространствах тайги и тундры царила беспросветная нужда, дикость, хозяйственная и культурная отсталость. Только при Советской власти установилось планомерное, растущее из года в год судоходство по Северному морскому пути и сибирским рекам. Наш народ, руководимый Коммунистической партией, приложил немало сил и энергии, проявил героизм и огромную настойчивость, чтобы развернуть в северных районах страны грандиозную индустриальную стройку.

Исполненный творческого дерзания советских людей процесс освоения Советской Арктики[1] не был и не мог быть чем-то обособленным,

[1] Советская Арктика — это принадлежащие СССР территории в Северном Ледовитом океане, включая острова и материковые побережья, непосредственно омываемые водами этого океана. В более широком смысле под названием Север или Советский Север понимаются территории Советского Союза, лежащие к северу от 60° с. ш.

оторванным от общего хода социалистических преобразований в нашей стране. Более того, этот процесс целиком определялся успешным развитием всего общесоюзного народного хозяйства. Но важно подчеркнуть не только то, что являлось для них общим, но и специфические особенности развития Севера. Что касается первых пятнадцати лет его истории, то, прежде всего, эти особенности выступают в темпах социалистического строительства. В силу крайне неблагоприятных природных условий, малонаселенности, отсутствия регулярных транспортных связей северное хозяйство развивалось несколько медленнее, чем это наблюдалось в центральных районах. Поэтому при периодизации северной, арктической истории необходимо учитывать то, что не всегда она совпадает с периодизацией социалистического строительства в промышленно развитых областях СССР.

Первый период этой истории охватывает годы гражданской войны и иностранной военной интервенции (1918—1920 гг.), когда, несмотря на военное время, советское государство смогло приступить к организации первых геологических, гидрографических и общегеографических экспедиций. Уже сам по себе этот факт свидетельствует о большой заинтересованности молодой рабоче-крестьянской власти в освоении природных ресурсов Севера. Государственный подход к решению народнохозяйственных проблем Севера, сформулированный для всей страны в гениальной работе В. И .Ленина «Очередные задачи Советской власти», стал основным принципом всего дальнейшего хода социалистического строительства.

Летом 1918 г. В. И. Ленин горячо и решительно поддержал инициативу революционных моряков и ученых, поставивших в повестку дня один из кардинальных вопросов — вопрос о Северном морском пути. Намеченная на летние месяцы этого года большая гидрографическая экспедиция в Северный Ледовитый океан рассматривалась Советом Народных Комиссаров как мероприятие, осуществление которого должно было привести к коренному изменению условий плавания по сквозному Северному морскому пути в самом ближайшем будущем. Разработанный в эти месяцы резко отличный от всех многочисленных дореволюционных предложений новый план освоения Арктики заключался в том, что во главе угла выдвигалось систематическое изучение арктических морей с помощью ледоколов и самолетов, а также разветвленной сети гидрометеостанций и научно-исследовательских баз, подчиненных единой центральной правительственной организации. План этот, нашедший поддержку В. И. Ленина и ставший боевой программой советских полярников в последующие три — четыре десятилетия, опирался на завоевания пролетарской революции, энтузиазм освобожденного от эксплуататорского гнета народа, готового творить чудеса и преодолеть самые, казалось бы, непреодолимые трудности. Народные массы горели стремлением немедленно приступить к созданию нового социального порядка. Это позволило глядеть далеко вперед и намечать, исходя из большой революционной перспективы, самые смелые и далеко идущие свершения, к числу которых относятся и проблемы арктического мореплавания.

Второй период, начавшийся в 1921 г. вслед за изгнанием белогвардейцев из Архангельска и Мурманска, уже не вполне укладывается в рамки восстановительного периода развития народного хозяйства СССР. Восстановление хозяйства Крайнего Севера, в частности традиционных рыбных, зверобойных, пушных промыслов и особенно сильно пострадавшего в годы оккупации оленеводства, продолжалось до 1928 г.

Особенностью этого второго периода является то, что тогда нужно было не только восстанавливать промышленность и сельское хозяйство; военными действиями была охвачена сравнительно небольшая часть

северной территории, преимущественно Мурманская и Архангельская области. Здесь требовалось наладить разведку полезных ископаемых, создать новые очаги народного хозяйства, для чего должны быть подготовлены и транспортные условия. Иными словами, процесс восстановления северной экономики, протекавший в условиях хозяйственной и культурной отсталости и осуществлявшийся теперь силами пролетарского государства, неизбежно вел к поискам новых форм и методов социалистических преобразований.

Эти поиски увенчались несомненными успехами. Взять хотя бы национальный вопрос. Северные народности и племена к 1917 г. находились на крайне отсталой стадии общественного развития. Некоторые из них переходили от феодализма к капитализму. Однако у большинства кочевых и полукочевых племен и этнографических групп сохранялись патриархальные, полуфеодальные, полурабовладельческие отношения. Вопрос о переходе северных народностей и племен к социализму, минуя капитализм, хотя и был теоретически разработан в трудах В. И. Ленина, при претворении его в жизнь встретился с большими трудностями. С поставленной задачей удалось справиться благодаря творческому подходу к национальной проблеме со стороны Коммунистической партии, ее Центрального Комитета, лично В. И. Ленина.

Другой неотложной проблемой, тесно связанной с первой, являлось установление прочных морских и речных транспортных связей с отдельными северными районами, где в годы пятилеток на базе геологических изысканий развернулась индустриальная стройка. Дореволюционный метод освоения Севера был явно неприемлем. Попытки освоения Арктики, без предварительного ее изучения, кончались весьма плачевно: гибли десятки смельчаков, которые в своем стремлении преодолеть арктические льды проявили безграничную отвагу.

Для пролетарского государства требовался иной подход к арктическим делам. На первый план выдвинулись научно-исследовательские работы как необходимое предварительное условие для решения многих хозяйственно-политических задач. С этой целью в 1920—1921 гг. были созданы специальные научные учреждения, занимавшиеся планомерным изучением арктических морей и суши. Это, прежде всего, Северная научно-промысловая экспедиция и Плавучий морской институт. Такого рода организаций в прошлом не знали ни царская Россия, ни другие капиталистические страны.

Требование комплексности и планомерности в изучении природы Арктики содержал известный декрет СНК, подписанный В. И. Лениным в марте 1921 г., по поводу организации Плавморнина. Осуществить в полной мере эти ленинские указания удалось, конечно, не сразу. На первых порах между ведомствами и институтами наблюдался параллелизм в работе, иногда нездоровая конкуренция. Главное здесь все же заключалось в том, что результаты научных исследований благотворно сказались на транспортном освоении арктических морей, и в какой-то мере, хотя бы сначала на отдельных участках, смогли обеспечить подъем арктического мореплавания. И, наконец, решение центральной проблемы, от которого зависело девять десятых успеха на Севере, в Арктике — освоение Северо-восточного морского прохода — также продвигалось непроторенными путями.

В 20-е годы вопрос о сквозном Северном морском пути был снят с повестки дня. На это имелись свои причины и основания.

В 1918 г., когда он впервые обсуждался советскими организациями, наша страна располагала в арктической зоне некоторыми материальными возможностями и, прежде всего, опытными судоводителями, портами, крупным ледокольным и торговым флотом, по закону о национа-

лизации перешедшим в руки рабоче-крестьянского государства. Три года гражданской войны существенно изменили обстановку. Поредели кадры моряков, беззаветно защищавших социалистическое отечество, разрушены были северные порты, ледокольный и торговый флот приведен в негодность, а большая часть его попала в руки интервентов. Страна была разорена до крайности. В этой обстановке в начале 1920 г. В. И. Ленин выдвинул перед северными моряками и сибирскими хозяйственными организациями боевую задачу — вывезти через Карское море на Европейский Север страны, охваченной голодом, сибирский хлеб, а в следующем году, по постановлению СТО, подписанному В. И. Лениным, возобновились Карские товарообменные экспедиции, рассчитанные до известной степени на привлечение дополнительных валютных средств для восстановления народного хозяйства Сибири. Так сама жизнь выдвинула первоочередной вопрос об установлении уверенных, прочных связей: с 1921 г. на западном (Карские экспедиции), а с 1923 г. восточном (Колымские рейсы) флангах арктического мореплавания. С закреплением и упрочением этих транспортных связей в последующие годы реальным оказалось открытие судоходства по сквозному арктическому морскому пути.

Известный интерес представляет вопрос о зоне транспортно-экономического тяготения к арктическим морским коммуникациям. Во второй период эта зона была очень велика. В нее входил Обь-Енисейский Север, где располагались порты перегрузки товаров с речных судов на морские, а также юг Западной и Восточной Сибири, Урал, Дальний Восток, Казахстан, Киргизия, откуда на мировой капиталистический рынок отправлялись зерно, шерсть, волос, кожсырье, пушнина, масло и куда из-за границы доставлялись сельскохозяйственные машины и товары промышленного производства. Исследование вопросов арктического мореплавания этого периода тем самым тесно переплетается с проблемами развития экономики более южных районов и особенно народного хозяйства Западной Сибири, успехи восстановления которого прямо определяли масштабы и характер арктических перевозок.

Север Сибири являлся для Карских операций транзитным районом. Только на летний, сравнительно короткий период оживлялись Новый и Усть-Енисейский порты, куда приходили из-за границы морские, а из Омска и Красноярска — речные суда. Перегрузочные операции осуществлялись здесь с помощью грузчиков, прибывших с юга. Осенью, зимой и весной, т. е. в течение большей части года, хозяйственная жизнь в этих суровых краях замирала. И все же Карские экспедиции даже в те годы оказали благотворное влияние на культурную и хозяйственную жизнь малых народов, так как снабжение этих народов стало более надежным и планомерным.

Третий период в освоении Северного морского пути начался в 1929 г. и окончился в 1932 г., когда на территориях, непосредственно прилегающих к побережью Северного Ледовитого океана, стали создаваться первые промышленные очаги (на Кольском полуострове, в Хибинах, апатитовые разработки начались еще раньше). В Печорском бассейне развернулась пробная добыча угля и нефти. На Енисейском Севере возникла лесоэкспортная промышленность Игарки, создавались угольные копи на севере Якутии, золотодобывающая промышленность на Колыме. Само возникновение этих очагов индустрии стало возможно в результате успешного осуществления политики индустриализации, выполнения и перевыполнения первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР и возросшей экономической мощи нашей страны. К 1929 г. Советский Союз успешно решил трудную задачу капиталовложений в развитие тяжелой промышленности главным обра-

зом за счет ее прибылей. По решению XVI съезда ВКП(б), в 1930 г. в Сибири и на Урале началось сооружение второй угольно-металлургической базы страны — Урало-Кузнецкого Комбината. Победа ленинской политики индустриализации ослабила остроту вопроса о снабжении сибирского сельского хозяйства предметами промышленного производства, поступавшими ранее из-за границы также и по Карскому морскому пути. В этих новых условиях Карские экспедиции из экспортно-импортных превратились в экспортные операции. Главное место в вывозе за границу заняла сибирская древесина.

В связи с развитием промышленного строительства в Сибири организовался свой местный емкий рынок, который стал поглощать излишки сельскохозяйственной продукции, ранее искавшей выход на мировой капиталистический рынок. Вместе с тем, индустриальное строительство на Советском Севере потребовало расширения границ арктического мореплавания, установления морских путей во вновь осваиваемые районы. Встал вопрос о морских связях с бассейном реки Лены, с Якутией, а затем о сквозном Северном морском пути. Арктическое мореплавание все больше подчинялось нуждам растущего народного хозяйства Азиатского Севера. Северный морской путь становился внутренней водно-транспортной магистралью Советского Союза.

Так росли требования к арктическому мореплаванию. А вместе с тем его возможности оставались крайне ограниченными. Карские экспедиции при осуществляемой до 1928 г. системе проводки транспортных судов во льдах достигли предела своего развития. Суда Колымских рейсов едва справлялись с мизерным завозом грузов, предназначенных для снабжения населения Колымско-Индигирского края. При проходе льдов ледоколы не применялись. Увеличение грузоперевозок тормозилось неизученностью арктической трассы, отставанием в организации научного обслуживания навигации.

Решающую роль в расширении транспортных возможностей в арктической зоне сыграла наука. Если геологические исследования подготовили северные районы Западной Сибири, Якутии и Чукотки к созданию там горнодобывающей промышленности, то океанографические, гидрографические и другие научные работы самым положительным образом сказались и на освоении Северного морского пути.

В 1928 г. в связи с гибелью дирижабля «Италия» советское правительство снарядило ряд спасательных научных экспедиций с участием ледокола «Красин», ледокольных пароходов и самолетов. Этим экспедициям довелось занять исключительное место: они, как никогда ранее, наглядно продемонстрировали перед всем миром те колоссальные возможности, которые заложены в ледоколах — этом мощном средстве преодоления арктических льдов.

Посылая линейный ледокол на помощь итальянцам, Советский Союз преследовал высокие гуманные цели, во имя которых можно было преодолеть любые ледовые преграды. Успешный поход «Красина» имел поистине громадное значение для всего последующего развития арктического мореплавания. Ледокол показал свои блестящие качества и совершил революцию во взглядах людей, которые не вполне верили в него как в мощное и эффективное средство борьбы со льдами. С навигации 1929 г. ледокол занял подобающее ему место в проведении транспортных операций. Его применение в навигации изменило характер Карских экспедиций и открыло перед ними новые перспективы развития. То же можно сказать и о Колымских рейсах, где с 1932 г. стали использоваться ледокольные суда, благодаря чему намного расширились возможности плавания во льдах восточного сектора Арктики. Арктические

льды перестали быть непреодолимым препятствием для массовых транспортных операций.

Во время кампании по спасению экипажа дирижабля «Италия» и полетов на Северо-Востоке продемонстрировала свои большие возможности и молодая полярная авиация. С 1929 г. она также заняла прочное место в проведении арктических навигаций. Новые средства научного изучения создали метеорологическую и ледовую службу, позволили резко улучшить качество прогнозирования для арктического флота. Большую роль в этом отношении сыграла сеть полярных станций, основанных в тот период на Земле Франца-Иосифа, Новой Земле, островах Карского моря, Северной Земле и в ряде важных пунктов материкового побережья, в частности на мысе Челюскина.

Научные работы стали развиваться более планомерно и охватывать более широкий круг вопросов. Сказалось то, что ими руководил единый центр — правительственная Арктическая комиссия при СНК СССР. В состав комиссии входили видные советские ученые. В 1928—1929 гг. Комиссия разработала первый пятилетний план научных исследований в Арктике. Этот план был успешно выполнен.

Период поисков остался позади. Снова в повестку дня встал вопрос об освоении сквозной арктической трассы, снятый жизнью в начале 20-х гг. На этот раз наша страна располагала для штурма этой трассы необходимыми материальными, научными и транспортными возможностями, созданными Советским государством за первые пятнадцать лет своего существования.

Исторический поход ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1932 г., который впервые в истории прошел по Северному морскому пути в одну навигацию, завершил первый и чрезвычайно важный этап в борьбе за социалистическое освоение суровой Арктики. В то же время плавание «А. Сибирякова» открыло новую страницу в истории Северного морского пути — превращения его в мощную водно-транспортную магистраль.

В данной работе с возможной полнотой рассматриваются проблемы арктического мореплавания, организация и осуществление транспортных операций и научных экспедиций в первые пятнадцать лет Советской власти (1917—1932 гг.). Автор не ставит перед собой цель всестороннего освещения экономического, культурного, государственного строительства на Советском Севере, что требует самостоятельного монографического изучения. Эти вопросы затрагиваются лишь в той мере, в какой касаются основной темы. Определенное внимание уделено вопросам водного транспорта на сибирских реках, впадающих в Северный Ледовитый океан и представляющих собой как бы подъездные пути морских арктических трасс. Но и здесь, не касаясь вопроса в целом, пришлось ограничиться изложением самых необходимых сведений, характеризующих взаимодействие речных и морских перевозок.

Социалистическое строительство на Севере проходило и проходит под непосредственным руководством Коммунистической партии Советского Союза, ее Центрального Комитета и советского правительства.

При рассмотрении его истории основными руководящими документами являлись решения съездов КПСС и пленумов Центрального Комитета партии, постановления правительства. Наибольшее значение для освещения затронутых в книге вопросов имеют решения IX, X, XIV, XV и XVI съездов партии, в которых содержатся важные теоретические положения о построении социализма в нашей стране.

Громадное значение для освещения вопросов социалистического строительства имеют труды основателя Коммунистической партии Советского Союза и Советского государства В. И. Ленина, в частности

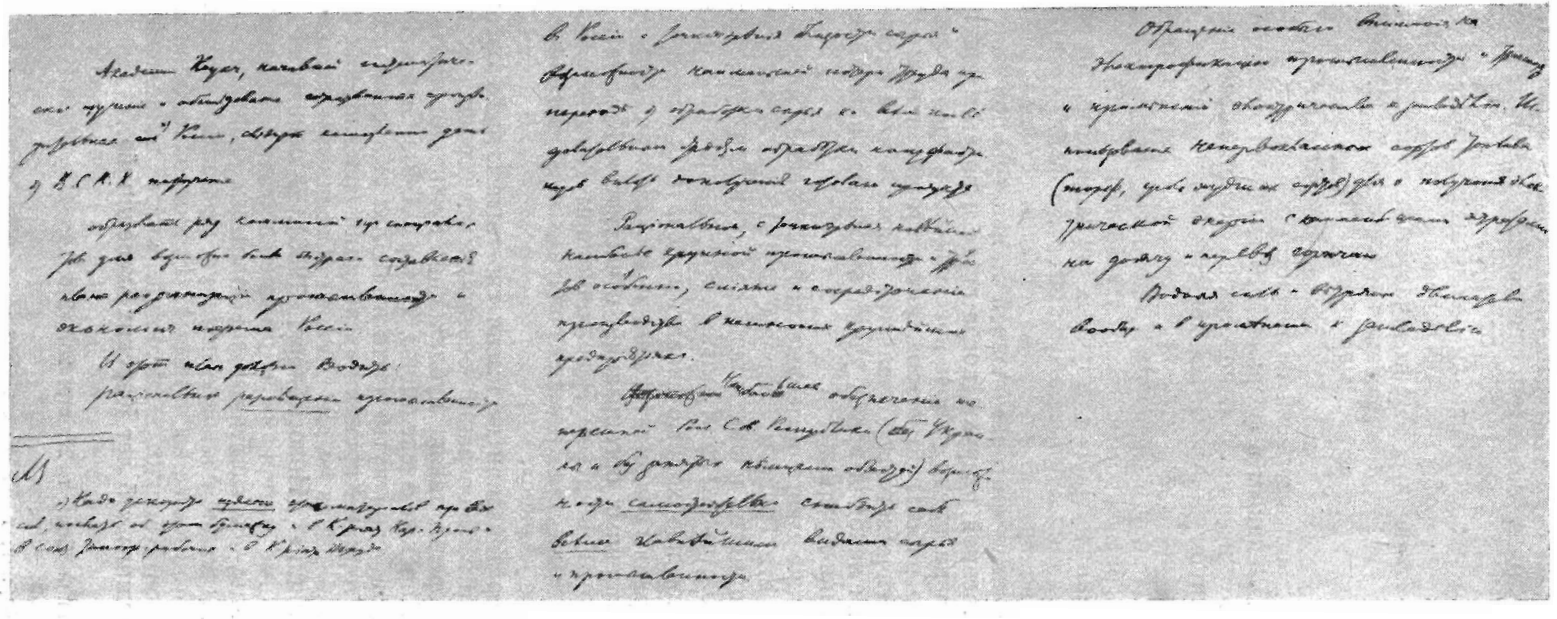


Рис. 1. В. И. Ленин. Набросок плана научно-технических работ. Апрель 1918 г. (Соч., т. 27, стр. 288—289)

упоминавшаяся гениальная работа «Очередные задачи Советской власти»,[1] написанная в апреле 1918 г., в период мирной передышки, когда впервые молодая Советская республика приступила к решению вопросов мирного строительства. Этот труд, как и «Набросок плана научно-технических работ»,[2] оказали решающее влияние на разработку весной 1918 г. первой программы по освоению Арктики. Помимо теоретических работ, посвященных общим и частным вопросам социалистического строительства, известны указания и заметки В. И. Ленина по поводу тех или иных практических мероприятий.

Следует отметить участие В. И. Ленина в подготовке ряда важных правительственных постановлений по вопросам Севера. К ним относится написанный В. И. Лениным в феврале 1919 г. проект постановления Совета Народных Комиссаров о концессии на Великий северный железнодорожный путь[3], подписанные В. И. Лениным постановления правительства о восстановлении и строительстве северных портов, о проведении гидрографических работ в Северном Ледовитом океане, о восстановлении и развитии рыбных промыслов на Мурмане и в Белом море, о создании Плавморнина и других научных организаций, о снаряжении арктических экспедиций и др. Нельзя забывать того, что все эти важные решения принимались в очень тяжелой для страны обстановке — борьбы с внутренней контрреволюцией и иностранной интервенцией, голода и хозяйственной разрухи, когда везде и во всем ощущался острый недостаток, а на плечи рабоче-крестьянского правительства ложились титанические работы по возрождению страны и подготовке условий для социалистического строительства. Даже в этой сложной обстановке В. И. Ленин находил время уделить большое внимание вопросам изучения и освоения Арктики.

Выявлены также многочисленные постановления Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Обороны за 1918—1932 гг. о проведении арктических мероприятий и факты непосредственного руководства этими мероприятиями со стороны центральных государственных органов.

Несколько слов необходимо сказать о печатных источниках.

Ценные материалы содержат издания работавших на Севере советских научных и хозяйственных организаций, в частности Комитета Северного морского пути при Сибирском Революционном Комитете, сменившего его акционерного общества «Комсеверопуть», Бюро Северного морского пути при обществе «Аркос».

Две первые организации не имели своего печатного органа, но результаты транспортных операций освещались в брошюрах и периодической печати. Среди таких публикаций нужно отметить брошюру Н. Васильева «Карская экспедиция» (Птгр., 1921), статью Н. Воеводина «Северный морской путь» (Итоги 10 лет Карских экспедиций). Рассмотрению истории Карских экспедиций посвящена обстоятельная книга Н. Сибирцева и В. Итина «Северный морской путь и Карские экспедиции» (Новосибирск, 1936). В основу ее положены систематизированные материалы «Комсеверопути»; в книге даны статистические таблицы, составленные по отчетным данным «Комсеверопути» и представляющие большую научную ценность. Под псевдонимом Н. Сибирцева в этой книге выступает Н. Н. Воеводин, один из деятельных организаторов Карских экспедиций, автор вышедшей в 1935 г. в Новосибирске книги «15 лет Карских экспедиций».

---

[1] В. И. Ленин. Соч., т. 27, стр. 207—246.

[2] Там же, стр. 288—289.

[3] Ленинский сборник, т. XXIV, стр. 53.

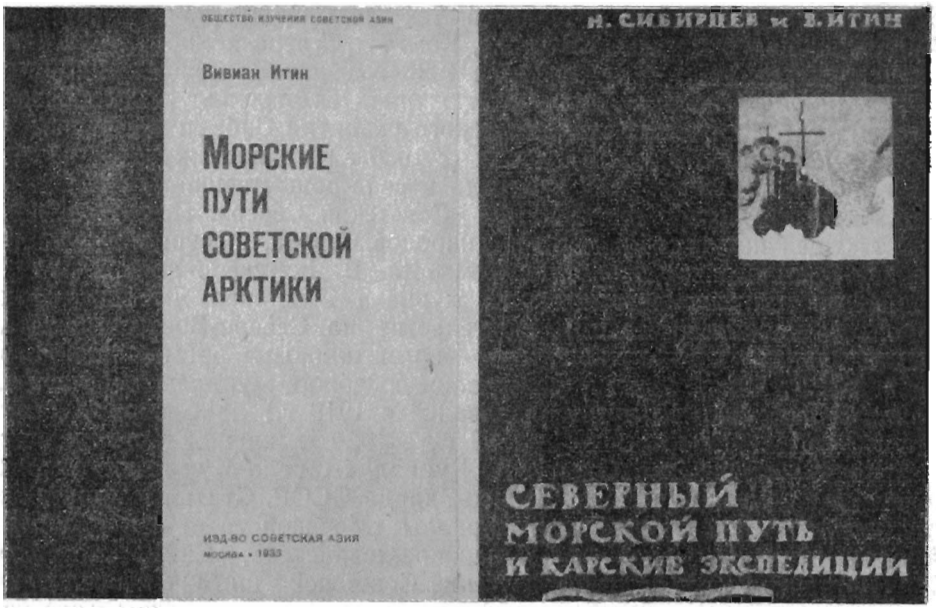


Рис. 2. Обложки советских книг об Арктике: Вивиан Итин. „Морские пути Советской Арктики". Н. Сибирцев и В. Итин „Северный морской путь и Карские экспедиции"

Бюро Северного морского пути, созданное в Лондоне в 1924 г. при «Аркосе», ежегодно выпускало бюллетени, посвященные коммерческим результатам Карских экспедиций.

Итоги научных исследований публиковались в Трудах таких учреждений, как Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ (в дальнейшем Институт по изучению Севера, ныне Арктический и антрактический научно-исследовательский институт), Плавучий морской научный институт, Якутская и Полярная Комиссии Академии наук СССР, Гидрологический институт, Гидрографическое управление ВМС и др. Имеются также обзоры научно-исследовательских работ на морях Арктики по определенному кругу дисциплин. В их числе обстоятельный труд Б. А. Сергеевского «Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря» (Л., 1936), подытоживший громадную героическую работу советских гидрографов по изучению Обь-Енисейского речного района и прилегающей к нему части Карского моря, сочинение Г. А. Мигалкина «Гидрографические исследования морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг.» (Л., 1931), книги Р. Л. Самойловича о походе «Красина» 1928 г. «Во льдах Арктики» (Л., 1934), П. К. Хмызникова «Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря с 1878 по 1935 гг.» (Л., 1937), Н. Н. Урванцева «Два года на Северной Земле» (Л., 1935), Г. А. Ушакова «По нехоженной земле» (М., 1953) и др.

Детальный обзор событий за более или менее значительный период времени и документальные материалы к ним печатались в разного рода тематических сборниках, таких как «Воздушные пути Севера» (издание Общества изучения Советской Азии, М., 1933), «Интервенция на Севере» (составитель И. Минц, М., 1933) и др.

Важным источником для исследователя служит периодическая печать того времени. Газеты «Правда», «Известия», «Правда Севера», «Социалистическая Якутия» и другие систематически помещали статьи, обзоры и информацию о работах, ведущихся в Арктике.

Богата журнальная литература тех лет. Общество по изучению Урала, Сибири и Дальнего Востока, Комитет Севера и Управление научными учреждениями (Главнаука) с 1925 г. издавали общественно-научный журнал «Северная Азия». Этот журнал публиковал разнообразные материалы о проблемах экономического развития Сибири и северных ее окраин. Преемником этого издания (с 1930 г.) являлся журнал «Советская Азия». С 1930 г. стал выходить в свет общественно-научный журнал Комитета Севера при ВЦИК'е «Советский Север». Помимо обширной текущей информации о жизни народов Севера, в журнале публиковались официальные документы Комитета. В Якутске с ноября 1929 г. издавался политико-экономический журнал «Советская Якутия». Материалы о социалистическом строительстве на Северо-Востоке печатал также журнал «Хозяйство Якутии» — орган плановых организаций Якутской АССР. Много ценных материалов содержат журналы местных органов ВСНХ «Новый путь» (издавался с 1919 г.) и «Северное хозяйство» (первый номер вышел в 1923 г., в 1929 г. журнал получил новое название — «Хозяйство Севера»). Журнал «Карело-Мурманский край» освещал проблемы крайнего Северо-Запада СССР. Статьи и заметки на арктические темы публиковали журналы «Морской сборник», «Красный архив», «Водный транспорт», «Плановое хозяйство», «Сибирские огни».

Историко-географическое изучение Советской Арктики особенно интенсивно развернулось в 40-е и 50-е гг. В числе наиболее полных сочинений необходимо назвать труд В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики» (последнее третье издание 1948 г.). В. Ю. Визе — один из крупнейших советских исследователей, участник и организатор ряда выдающихся арктических экспедиций советского периода. Его книга является серьезным историко-географическим исследованием, и в то же время мемуарным произведением. Сосредоточив основное внимание на описании отдельных экспедиций, автор, к сожалению, не рассматривает вопросы экономического развития Крайнего Севера. К числу наиболее значительных работ принадлежит также книга «Северный полюс» А. Ф. Лактионова (последнее дополненное и переработанное издание 1955 г.). Встречающиеся в книге заметки об арктических воздушных сообщениях и морских исследованиях в 20-х годах тем более ценны, что А. Ф. Лактионов сам является участником и руководителем ряда арктических экспедиций. Книга другого известного советского исследователя Арктики, профессора Я. Я. Гаккеля «За четверть века» (М.—Л., 1945) в основном посвящена событиям 30-х и 40-х гг., но содержит также полезные сведения о научных исследованиях 20-х г. Некоторые новые данные о научных работах этого времени можно найти в книге крупного советского океанолога профессора Н. Н. Зубова «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов» (М., 1954). Характеристике исследовательских работ и первых мероприятий 20-х гг. на Севере посвящена, в основном, книга В. Д. Новикова «Из истории освоения Советской Арктики» (М., 1956)[1], написанная с широким привлечением архивных документов. События этого периода рассматриваются в статье того же автора «К истории освоения Северного морского пути», опубликованной в сборнике «Летопись Севера» (№ 1, 1949), а также в статьях А. Б. Марголина «Международная интервенция 1918—1920 гг. и Северный морской путь» («Летопись Севера», № 1, 1949), Н. Я. Болотникова «Сибирская хлебная экспедиция 1920 г.» («Летопись Севера», № 2, 1957), Н. В. Пинегина «Над Новой Землей» (там же) и ряде других.

[1] См. рецензию на эту книгу в «Известиях Всесоюзного Географического общества». т. 88, вып. 5, 1956, стр. 475—477.

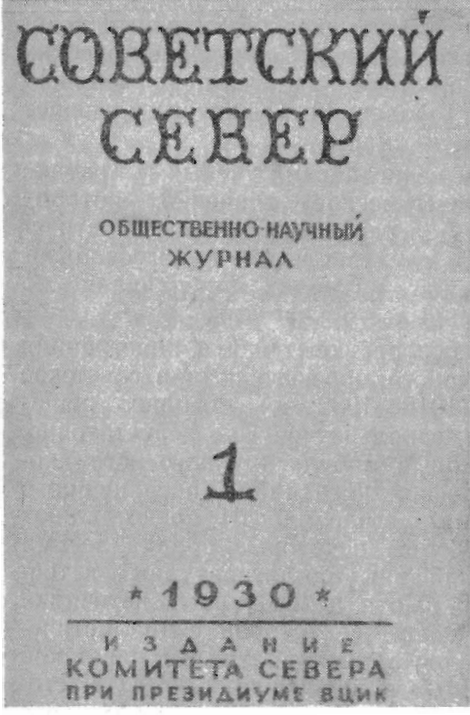


Рис. 3. Обложки советских журналов 20-х и начала 30-х гг.: „Северная Азия", „Советский Север", „Карело-Мурманский край", „Советская Азия"

Следует отметить, что в литературе предвоенных лет явно недооценивался начальный период советских работ в Арктике, предшествовавший плаванию «А. Сибирякова» 1932 г. Тем самым принижалось историческое значение мероприятий советского правительства, подготовивших успех дальнейшей деятельности Главного управления Северного морского пути, созданного в конце 1932 г. (уже после первого сквозного плавания ледокольного парохода «А. Сибиряков»). Для исправления этих недостатков и восстановления правильной точки зрения существенное значение имела опубликованная в журнале «Советская Арктика» № 1 за 1941 г. статья К. Д. Егорова и С. В. Славина «В. И. Ленин и освоение Советской Арктики». В конце 1940 — начале 1941 гг. на страницах «Советской Арктики» был напечатан ряд статей, освещающих работу первых советских экспедиций.

Проблемы советского арктического мореплавания привлекали большое внимание иностранных авторов. В послевоенные годы опубликовано несколько сочинений на эту тему. В первом томе «История открытия и освоения Северного морского пути» уже упоминалась книга Т. Армстронга «Северный морской путь. Советская эксплуатация Северо-восточного морского прохода» (Полярный институт имени Р. Скотта, Кембридж, 1952), сосредоточившая основное внимание на изучении «советского опыта полярных навигаций». Эта книга основана на обширной иностранной и советской литературе[1].

В 1956 году в Нью-Йорке издана книга под названием «The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North», принадлежащая перу К. Г. Молодецкого (псевдоним К. Криптон). Надо сказать, что если в первой своей книге, посвященной исследованию проблем экономики и транспорта Русского Севера в эпоху капитализма, изданной в 1953 г., автору удавалось еще остаться на более или менее объективных позициях, хотя и здесь содержится попытка принизить значение русских исследований, то во второй книге он не останавливается перед фальсификацией истории Советского Севера. Молодецкий (Криптон) клевещет на советский народ, на социалистическую систему.

Повышенный интерес американских и английских ученых к Арктике вполне понятен, если учесть стратегическое значение, которое придают ей как военному плацдарму агрессивные империалистические круги. Имеет значение также и то, что в последние годы возобновлено в несравненно больших, чем прежде, размерах мореплавание по Северо-западному проходу и на отдельных его участках.

Как следует из вышеприведенного обзора, советская и иностранная литература по вопросам освоения Северного морского пути в советское время, в частности на первом этапе (1918—1932 гг.), довольно значительна, но тем не менее этот важный период изучен еще недостаточно. До сих пор еще не было ни одного сколько-нибудь крупного историко-географического исследования монографического плана, посвященного этому периоду. Почти все перечисленные выше работы представляют собой научно-популярные сочинения, обзоры, некоторые, правда, весьма обстоятельные очерки или заметки, написанные по литературным источникам или в виде мемуаров. Бесспорно, эти литературные источники помогают исследованию, но не вскрывают всех сторон социалистического строительства в Арктике за первые пятнадцать лет советской власти. Поэтому не в меньшей степени, чем в предыдущих томах «Истории открытия и освоения Северного морского пути», автору пришлось

---

[1] T. Armstrong The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge 1952. Библиография этой книги содержит 323 наименования.

обращаться к архивным материалам, которые составляют документальную основу данной работы.

Сбор этих материалов, хранящихся в центральных и ведомственных архивах, был начат Московским отделением Арктического и антарктического научно-исследовательского института и издательством Главсевморпути до Великой Отечественной войны. Группа научных работников при содействии сотрудников государственных архивов провела большую и плодотворную работу по выявлению документов, освещающих самые ранние мероприятия Советского государства на Севере, главным образом в период с 1918 по 1924 гг. Эти материалы были снабжены подробными тематическими комментариями специалистов[1]. Сохранившиеся копии документов, частично заверенные архивами, ныне хранятся в научных фондах Арктического и антарктического института и использованы нами[2].

Работа по выявлению архивных материалов возобновилась в 1950—1955 гг. Были просмотрены фонды Архива Академии наук СССР (Полярная и Якутская комиссии АН), Центрального архива Военно-морского флота СССР (фонд Гидрографии),[3] Центрального архива Министерства морского флота СССР (фонды Комсеверопути, Комитета народов Севера), Центрального Государственного архива Октябрьской революции и социалистического строительства (фонды Народного Комиссариата Водного транспорта, Центрального управления Морского транспорта), Архива Министерства внешней торговли СССР (фонды Комсеверопути, Доброфлота, Совторгфлота), Центрального архива Министерства речного флота РСФСР (фонд Совторгфлота), архива и научных фондов Арктического и антарктического научно-исследовательского института, Архангельского областного архива и др.

Среди выявленных материалов наибольшую ценность представляют отчеты и рапорты начальников полярных экспедиций, рейсовые донесения капитанов судов и дополнения к ним. В числе других хотелось бы особо отметить записки и рейсовые донесения одного из ветеранов арктического мореплавания на Северо-Востоке капитана П. Г. Миловзорова. Многие материалы сохранились в фондах академических комиссий — Полярной и Якутской, особенно последней, которая провела работы исключительной важности по изучению Якутии. Привлечение этих архивных материалов позволило значительно расширить рамки исследования и с наибольшей полнотой изложить ход событий, детали которых сейчас уже забылись даже теми, кто непосредственно в них участвовал.

Работа над третьим томом «Истории открытия и освоения Северного морского пути» протекала в тот знаменательный период, когда советские ученые одержали над суровой полярной природой новые выдающиеся победы.

Громадные достижения советских ученых в изучении полярных стран признаются наукой всего мира. Результаты этих исследований уже сказались и будут впредь еще больше сказываться в развитии мореплавания по Северному морскому пути. Эта мощная транспортная

---

[1] Материалы редактировали К. Д. Егоров, С. В. Славин и М. Б. Черненко. Комментарии и вводные статьи писали: Н. С. Бобров, Н. Я. Болотников, К. Д. Егоров, А. С. Жирмунский, В. К. Коринфский, С. Д. Лапно, С. В. Михайлов, Т. С. Расс, Б. А. Сергеевский, С. В. Славин, М. Б. Черненко, Г. И. Харьков и др.

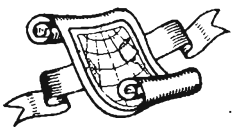
[2] Список см. в приложении II.

[3] Просмотр этого фонда и необходимые выписки из него произведены Н. И. Башмуриной.

артерия — детище советского народа. В ней воплощен огромный созидательный труд многих тысяч советских исследователей, самоотверженно отдающих свои силы и знания для торжества трудного, но почетного дела — социалистического освоения Арктики.

Апрель 1958 г.

М. Белов.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

СОВЕТСКИЙ СЕВЕР И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И ИНОСТРАННОЙ ВОЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918 – 1920 г.г.)

ГЛАВА 1

ПЕРВЫЕ ШАГИ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ ОСВОЕНИИ СЕВЕРНЫХ ОКРАИН И АРКТИЧЕСКИХ МОРЕЙ

Накануне Великой Октябрьской социалистической революции экономика северных окраин России представляла собой довольно пеструю картину.

На Европейском севере быстро развивалась лесоэкспортная промышленность, которая уже в начале XX века заняла ведущее положение. Под воздействием капиталистического рынка росла товарность традиционных поморских рыбных, зверобойных и пушных промыслов. Рыбному и зверобойному промыслам нелегко было конкурировать с английскими и норвежскими предпринимателями, которые располагали в Белом и Баренцевом морях солидным траловым флотом и более совершенными орудиями лова.

Сельское хозяйство Севера также развивалось по пути капиталистических отношений. Усиливалась дифференциация крестьянства. Владельцы наиболее крупных, кулацких хозяйств постепенно внедряли в сельскохозяйственное производство машины, использовали некоторые достижения агрономической науки. Но при всем том в поморском сельском хозяйстве царили крайняя нужда и отсталость; все еще соха и борона служили основными орудиями земледелия.

В связи с войной возросло военно-стратегическое значение Севера, заставившее царское правительство принять ряд срочных мер, направленных на улучшение транспортных связей.

За границей были заказаны и доставлены в Белое море 22 ледокола и ледокольных парохода, что резко усилило ледокольный флот России; перешита с узкой на широкую колею железная дорога от Вологды до Архангельска, а в 1916 г. введена в строй Мурманская железная дорога, соединившая единственный не замерзающий на севере порт с транспортной системой страны; на Белом море оборудованы Кемский и Сорокский порты.

Крайняя пестрота и отсталость еще в большей степени характеризовала экономику Сибири. На предприятиях золотой промышленности Енисея и Лены ведущую роль играл иностранный капитал. На всю Сибирь и Дальний Восток, кроме того, имелось лишь четыре действующих

Рис. 4. Ледокольные пароходы „Сусанин", „Соловей Будимирович" и „Омск" в Архангельске. (Фото 1917 г. Вл. А. Березкина)

завода: в Томской губернии — Гурьевский завод, в Енисейской — Абаканский, в Иркутской — Николаевский, на Дальнем Востоке — Петровский.

Более быстро развивались капиталистические отношения в сравнительно молодом сибирском сельском хозяйстве, куда за годы столыпинской реформы из Европейской части России переселилось до 3 млн. крестьян. Небольшая часть переселенцев, располагавших кое-какими накоплениями, захватила наиболее плодородные участки земли и основала крепкие кулацкие хозяйства, которые перед первой мировой войной давали основную массу товарной продукции: хлеба и молочных продуктов, прежде всего масла. Основная неимущая часть переселенцев либо попала в безвыходную кабалу к кулакам, либо, вконец разорившись, возвращалась назад в центральные губернии России. Все это до крайности обостряло классовую борьбу в сибирской деревне.

На общем фоне отсталости сибирской промышленности и сельского хозяйства особенно выделялся хорошо организованный иностранный капитал, который усиленно внедрялся в местную экономику и настойчиво

добивался превращения Сибири в колонию западноевропейского и американского империализма.

Север Азиатской части России в ту пору был по существу совершенно заброшен. Жалкое, полуголодное существование влачили малые народы. На побережье и островах Северного Ледовитого океана, в просторах тундры и тайги с помощью самых примитивных орудий они занимались зверобойным и пушным промыслами. Бо́льшая доля добычи попадала в руки родоплеменной знати, шаманов и князцов. От них упромышленную пушнину за бесценок приобретали торговцы-скупщики.

Под воздействием капиталистической экономики и в особенности торговли в социальном строе народов Севера проходили глубокие изменения. Феодальные отношения, возникшие у якутов и некоторых других народов в период вхождения в состав Русского государства, постепенно разлагались и отмирали; у них нарождалась своя местная буржуазия. Большинство малых народов — ненцы, эвенки, юкагиры, чукчи и другие — еще не порвали с родовым строем.

Низкий уровень развития северных окраин не мог не отразиться на состоянии транспортных связей. Собственно только Европейский Север располагал более или менее значительным торговым паровым речным и морским флотом. Морского флота в Сибири не было. На реках Оби, Енисее и Лене в ходу было лишь несколько десятков колесных речных пароходов да несколько сот деревянных и железных барж, тоннаж которых не мог обеспечить перевозок сколько-нибудь значительных количеств грузов.

Развитие морских и речных перевозок тормозилось слабой изученностью арктических морей и речной сети Сибири.

На Баренцевом и Белом морях судоводители пользовались устаревшими картами, составленными подчас 100—150 лет назад. Для берегов Белого моря, начиная от устья реки Двины на запад, включая Онежский залив и Карельское побережье, имелись карты, составленные русской гидрографической экспедицией 1887 г. Во время мировой войны были вновь засняты только западные берега полуострова Канин и часть побережья Кольского полуострова — от государственной границы до острова Кильдина. Вообще по Мурманскому побережью имелись малодостоверные карты 20-х г. XIX века. Столь же устарели картографические материалы по Новой Земле и Печорскому побережью Баренцева моря. Для отдельных частей Карского моря использовались карты конца XIX и начала XX вв. Для установления систематических плаваний этого было явно недостаточно. Особенно нуждались в повторной описи устьевые районы Оби и Енисея. По побережью восточнее Енисейского залива новые навигационные материалы почти отсутствовали.

Обширные пространства Северного Ледовитого океана между Таймыром и Беринговым проливом были исследованы совершенно неудовлетворительно [1]. Правда, Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на транспортах «Таймыр» и «Вайгач» составила ряд карт для отдельных участков побережья моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря, но они нуждались в уточнении.

Совсем неблагополучным было положение с навигационным ограждением на северных морях. К востоку от Канина Носа на всей колоссальной по протяженности линии побережья до самого Берингова пролива

---

[1] Н. И. Евгенов. Доклад о гидрографической изученности северных морей Всесоюзной конференции по развитию производительных сил во второй пятилетке. «Проблемы Севера». Бюллетень, издаваемый Госпланом СССР, 1932, № 10.

имелось лишь несколько десятков навигационных знаков. Здесь не светилось ни одного маяка, не горело ни одного огня. В таком же плачевном состоянии находилась навигационная обстановка на дальневосточных морях. К северу от небольшого маяка, стоявшего при выходе из Авачинской губы, не было ни одного навигационного знака. Незадолго до первой мировой войны на путях прохода морских судов в устья Оби и Енисея морское ведомство построило несколько радиостанций (Югорский Шар, Диксон), но о каком-либо планомерном обслуживании транспортных сообщений в Арктике не приходилось говорить.

С благословения Временного буржуазного правительства на Северном морском пути хозяйничало «Акционерное общество пароходства, промышленности и торговли», возглавлявшееся международным дельцом Ионасом Лидом. Зимой 1918—1919 гг. это акционерное общество реорганизовалось в Северную акционерную компанию с уставным капиталом в 2 млн. руб. Руководители компании утверждали, что их главной целью является снабжение сибирских крестьян необходимыми товарами. Но на самом деле И. Лид завозил колониальные товары, нисколько не считаясь с нуждами земледельцев. Из-за границы на Обь и Енисей по Карскому морскому пути поступали бритвы, ножи, головные платки, которые в Сибири не носили, готовое платье, блестящие безделушки, шедшие в обмен на пушнину. Когда И. Лиду предложили организовать завоз сельскохозяйственных машин, он наотрез отказался, так как считал доставку сельскохозяйственных машин по Северному морскому пути убыточной. Даже сибирские кулацкие кооперативы, объединившиеся в Союз сибирских кооперативных союзов «Закупсбыт», вынуждены были порвать с И. Лидом и для организации импортно-экспортных операций создать заграницей свою самостоятельную торговую агентуру, которая летом 1918 г. приступила к подготовке Карской экспедиции[1].

Еще до Февральской буржуазно-демократической революции И. Лид при содействии царских чиновников скупил все акции Енисейского и Обского пароходств (на Оби имелось 70 пароходов и 200 барж, на Енисее 10 пароходов и 30 барж) и, опираясь на поддержку капиталистов Англии, США и Скандинавии, фактически завладел не только морским путем в Сибирь но и всеми предприятиями сибирских пароходств. В его руках находился Енисейский лесопильный завод, оборудованный на англо-американские деньги. Готовилась постройка еще двух лесозаводов и бумажной фабрики, продукцию которых И. Лид рассчитывал вывозить Карским морским путем на мировой рынок[2]. С этой целью в навигацию 1917 г. акционерное общество И. Лида отправило из Нью-Йорка через Датский пролив на Енисей пароход «Обь», груженный американскими товарами. Пароход этот не дошел до места назначения; в проливе Маточкин Шар он сел на мель.

В течение 1917—1918 гг. вокруг акционерного общества И. Лида организовался крупный иностранный капитал. Особую активность проявляли американские и английские капиталисты. По их настоянию, «Южное акционерное общество южно-сибирских горных и металлургических заводов» слилось с акционерным обществом И. Лида, которое тем самым получило доступ к жизненно важным промышленным позициям Сибири. Иностранцы делали заявки на сибирскую медь, уголь и железо[3]. Таким образом, в канун Великой Октябрьской социалисти-

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 33. 1919 г. Доклад Лондонской конторы «Закупсбыт» о Карской экспедиции 1919 г.

[2] «Сибирская Речь» от 8 марта 1919 г. Беседа корреспондента этой газеты с И. Лидом; Красный Архив. 1941, т. I (104), стр. 158.

[3] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 3, 1928—1933.

ческой революции Сибирь находилась на путях превращения из колонии русского капитализма в колонию международного империализма, а Северный морской путь — в одну из главных транспортных артерий экспансии иностранного капитала.

Великая Октябрьская революция, навсегда освободившая нашу страну от иностранной зависимости, спасла Сибирь от иноземного закабаления.

Национализация морского и речного флота

В первые же месяцы существования Советской власти пристальное внимание рабоче-крестьянского правительства привлекло положение, создавшееся на водном транспорте, этой важной отрасли народного хозяйства.

Контрреволюционная буржуазия, в руках которой находился почти весь речной и морской торговый флот России, всеми средствами мешала установлению нормального товарооборота. Пароходные компании и судовладельцы саботировали ремонт судов, срывали перевозки срочных грузов. На Мариинской системе были остановлены суда, шедшие с хлебом для революционного Петрограда. На Северной Двине и в морских северных портах пароходовладельцы уволили рабочих, парализовав тем самым всю жизнь края. Под угрозой оказалась предстоящая навигация.

Необходимы были срочные революционные меры. И они были приняты. 5 февраля (23 января) 1918 г. Совет Народных Комиссаров объявил речной и морской флот, принадлежавший акционерным обществам, паевым товариществам, капиталистическим фирмам и судовладельцам, общенациональной, неделимой собственностью Советской республики. Национализировались все суда, служащие для перевозки грузов и пассажиров со всем движимым и недвижимым имуществом, с активом и пассивом. В собственность Советской республики передавались конторы по управлению флотом, склады, материалы, грузы, верфи, эллинги, доки и другое хозяйство [1].

На Севере и Дальнем Востоке было национализировано 974 парохода вместимостью 495 тысяч регистровых тонн и 2418 парусных судов

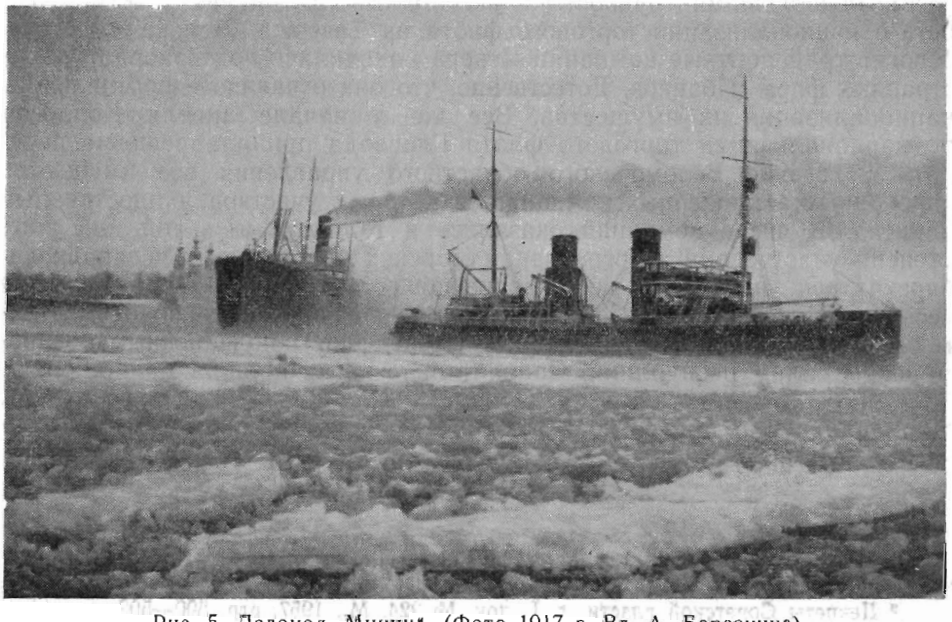


Рис. 5. Ледокол „Минин". (Фото 1917 г. Вл. А. Березкина).

[1] Собрание узаконений РСФСР (СУ), 1918 г., № 19, ст. 290.

вместимостью 233 тысячи регистровых тонн[1]. Декрет о национализации торгового флота работники водного транспорта встретили с огромным энтузиазмом. Так было положено практическое начало создания советского флота. Смелые и своевременные меры правительства приостановили разрушение флота. Перед водниками встала ответственная задача: собрать воедино все транспортное хозяйство, создать революционные органы управления водным транспортом в центре и на местах.

Для управления водным транспортом в центре Совет Народных Комиссаров 27 февраля 1918 г. образовал при ВСНХ Отдел водных сообщений[2], которому передали функции всех ранее возникших органов при Комиссариате путей сообщения, Отделе торгового мореплавания и Отделе торговых портов Комиссариата торговли и промышленности. Спустя два с половиной месяца, 23 мая 1918 г., Отдел водных сообщений был преобразован в Главное управление водным транспортом (Главвод)[3], а для улучшения управления на местах вся территория республики разбита на 16 округов водных сообщений; на Севере и в Сибири образованы следующие округа: Северный (бассейны рек Северной Двины, Мезени, Онеги и система герцога Вюртембергского), Ленский (Иркутск), Камско-Печорский (Пермь), Томский и округ Белое море — Северный Ледовитый океан с центром в Архангельске. Округа возглавили, по решению Главвода, Исполнительные Комитеты, куда вошли делегаты Съезда моряков и речников и представители отдела транспорта ВСНХ.

Таким образом, национализированный торговый флот получил демократические органы управления, близко стоящие к непосредственной деятельности работников водного транспорта.

При подготовке флота к очередной навигации пришлось преодолеть немалые трудности. Однако благодаря трудовой доблести и неиссякаемой революционной энергии рабочих эту задачу удалось успешно решить. В марте — мае 1918 г. ремонт судов в основном закончился. Флот Советской республики подготовили к первой навигации.

С наибольшими трудностями встретилось проведение в жизнь декрета о национализации торгового флота на Севере и Дальнем Востоке. Многие транспортные компании Севера находились под контролем иностранных фирм и банков. Естественно, что они отчаянно сопротивлялись национализации их имущества. Все же в начале апреля Коллегия по национализации торгового флота Главвода приняла решение передать в ведение Беломорского областного управления все имущество пароходных акционерных компаний, в которых участвовал иностранный капитал. В числе компаний оказались и те, которые в той или иной степени участвовали в организации морских рейсов в устья западносибирских рек (например, акционерное общество «Енисей»). Еще раньше весь ледокольный флот Севера был выделен во флотилию с самостоятельным Центральным управлением (Целедфлот), подчиненным военно-морским силам республики. Сравнительно легко прошла национализация торгового флота на реках Оби и Енисее (Томский водный округ). Национализации подверглось все движимое и недвижимое имущество компании И. Лида[4].

---

[1] На Белом море было национализировано 80 паровых, 413 парусных и 14 моторных судов, на Тихом океане — 42 паровых, 3 парусных и 19 моторных судов.

[2] Декреты Советской власти, т. I, док. № 324, М., 1957, стр. 500—502.

[3] СУ, 1918 г., № 39, ст. 512.

[4] Jonas Lied. Return to hoppiness. London, 1943. В ноябре 1917 года застигнутый революцией в Петрограде, И. Лид побывал в Смольном у В. И. Ленина и вел пере-

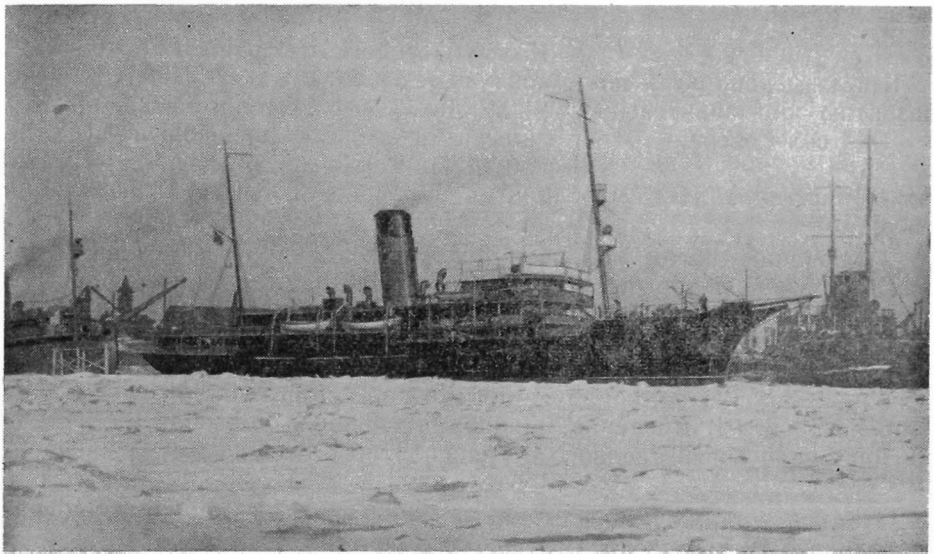


Рис. 6. Ледорез „Канада" (ныне „Ф. Литке"). Фото 1917 г. Вл. А. Березкина

На Дальнем Востоке в числе других национализации подлежало имущество акционерного общества Добровольный флот, пароходы которого до революции осуществляли колымские арктические рейсы. Советская власть сохранила Доброфлот как самостоятельно действующую торгово-транспортную организацию, подчиненную законам советского государства. В конце 1917 г., по распоряжению старого контрреволюционного правления Доброфлота, все морские суда были обманом уведены в иностранные порты. Часть этих судов правление незаконно передало в аренду США за 2 млн. долларов[1].

Национализация транспорта, опиравшаяся на революционный энтузиазм и инициативу масс, поднятых социалистической революцией к сознательному творчеству[2], создала важную материальную предпосылку для развития арктического мореплавания и работ по социалистическому освоению Севера.

говоры с советскими руководителями относительно будущего своей компании. Приехав затем в Осло, где помещалось правление компании, И. Лид, видя безнадежность дальнейшего ее существования (к этому времени имущество компании было национализировано), подал в отставку. Позднее в Нью-Йорке И. Лид организовал новую компанию по эксплуатации Карского морского пути (см. прим. 4 на стр. 59).

[1] Архив МВТ СССР, ф. Доброфлот, оп. 7625, д. 44, 1921. Американское правительство деньги, обещанные Доброфлоту, передало английскому правительству якобы в счет погашения царских долгов.

[2] О разносторонней инициативе населения Севера свидетельствуют многие факты. Примечательна опубликованная в газете «Известия Архангельского Губисполкома» 5 июня 1918 г. (№ 50) статья «К разработке богатств Севера». Автор статьи поднимал вопрос о разработке полезных ископаемых, обнаруженных крестьянами. Он сообщал, что, по желанию крестьян, образована первая Северо-Печорская трудовая артель по обработке песчаника. Члены артели отказались от всякой прибыли и согласились брать за труд только прожиточный минимум. «Смотрите на них, — восклицает автор статьи, — и сравните их с идеями прежних господ. Ими и только с помощью всего народа будут разрабатываться неисчислимые богатства страны». По инициативе Архангельского Совета, в мае — июне 1918 г. было созвано Объединенное совещание представителей центральных и местных хозяйственных организаций, наметившее пути развития рыбных промыслов и заселения северо-восточного побережья. Архангельский Совет утвердил смету на финансирование этих ценных начинаний в размере 650 тыс. руб.

Первые мероприятия по развитию производительных сил Севера.

Коммунистическая партия в период мирной передышки, наступившей после заключения Брестского договора, приступила к разработке широкой программы социалистических преобразований. Их составной частью являлись мероприятия по развитию производительных сил Севера.

Важнейшим шагом молодого советского государства стала национализация внешней торговли. Советское правительство взяло в свои руки все нити, связывающие страну с капиталистическим миром, в том числе и Северный морской путь, который до революции капиталисты Европы и Америки пытались использовать для экономического проникновения в Сибирь. Закон о национализации внешней торговли был объявлен в апреле 1918 г.[1]. Введение монополии внешней торговли облегчало решение задач хозяйственного и транспортного строительства на крайнем Севере.

От «красногвардейской атаки на капитал» Советская республика переходила в ту пору к делам мирного строительства.

Гениальная ленинская работа «Очередные задачи Советской власти» определила основные пути мирного социалистического строительства на весь переходный период от капитализма к социализму[2].

Победу нового общественного строя, учил Ленин, можно обеспечить, только построив прочный экономический фундамент социализма, создав мощную промышленность, перестроив все хозяйство на базе современной техники, достигнув новой, гораздо более высокой производительности общественного труда. А для создания такой материальной основы социализма, крупной индустрии, требовалось, прежде всего, приступить к глубокому и всестороннему изучению и использованию естественных производительных сил страны.

12 апреля 1918 г. по докладу А. В. Луначарского Совет Народных Комиссаров под председательством В. И. Ленина принял решение по этому вопросу. В качестве основной и неотложной задачи выдвигалось «...систематическое разрешение проблем правильного распределения в стране промышленности и наиболее рациональное использование ее хозяйственных сил»[3].

В связи с этим решением В. И. Ленин в апреле 1918 г. разработал и направил в Академию наук свой известный «Набросок плана научно-технических работ». Ленин призывал ученых рассмотреть вопрос о рациональном размещении промышленности в России «с точки зрения близости сырья и возможности наименьшей потери труда при переходе от обработки сырья ко всем последовательным стадиям обработки полуфабрикатов вплоть до получения готового продукта»[4].

Ленинский план реорганизации промышленности России определял собой новый социалистический подход к развитию производительных сил страны.

Уже в этой своей работе В. И. Ленин подчеркивал необходимость электрификации промышленности и транспорта, используя для этой цели все виды топлива, в особенности торф, бурый уголь, энергию крупнейших рек.

---

[1] СУ, 1918 г., № 33, ст. 432.

[2] В. И. Ленин, Соч., т 27, стр. 207—246.

[3] Протокол заседания СНК, № 94 за 1918 г.

[4] В. И. Ленин, Соч., т. 27, стр. 288.

Среди многих неотложных проблем особое место в ленинском плане перехода к мирному социалистическому строительству, естественно, занимали вопросы изучения и освоения природных ресурсов.

Сейчас далеко не закончено выявление всех документов, которые могли бы нарисовать полную картину исторических мероприятий молодой Советской власти, уже в первые дни своего существования наметившей грандиозную программу социалистических преобразований. Но уже сейчас мы можем утверждать, что далеко не последнее место в этих преобразованиях занимал Север России. Идя навстречу стремлениям той великой революционной эпохи, отвечая энтузиазму народных масс, советское правительство и его органы на местах в период кратковременной передышки в марте—апреле 1918 г. выдвинули ряд смелых, далеко идущих проектов по освоению Арктики. Не все из них удалось осуществить, многое осталось лишь революционной заявкой, попыткой заглянуть в завтрашний день, но тем внимательнее надо присмотреться ко всему тому, что рождалось великим творчеством масс в те бессмертные дни.

В первые месяцы после победы Великой Октябрьской социалистической революции большую роль в экономическом развитии сыграли местные органы ВСНХ, в особенности Советы народного хозяйства Северного района и Западной Сибири.

Совет народного хозяйства Северного района являлся высшей инстанцией по всем вопросам экономической жизни обширной территории, включающей нынешние Ленинградскую, Мурманскую и Архангельскую области, Карельскую и Коми АССР. Под его руководством был составлен план экономического возрождения Севера. В нем предусматривались изыскания водных путей, железных и шоссейных дорог, постройка новых и расширение старых портов, электрификация, геологоразведочные работы и др.

В программу входили изыскания Обь-Беломорской железной дороги, Камско-Печорского водного пути, Онего-Беломорского канала.

Большое внимание уделялось электрификации Мурманской железной дороги и Мурманского порта[1]. В 1918 г. в Олонецкую и Северо-Двинскую губернии были направлены горноразведочные партии.

В лице Совета народного хозяйства Северного района советское правительство имело инициативный, боевой штаб, по-новому организовавший экономическую жизнь, выдвигавший в порядок дня решение неотложных проблем.

Для Советской республики в те годы в связи с захватом интервентами основных топливных баз страны особую остроту приобрел вопрос о топливе. Без топлива — нефти и каменного угля — не могли работать фабрики и заводы, двигаться поезда. Крайне нуждался в топливе флот, подготовленный к навигации революционными моряками и судостроителями. Естественно, что в этой обстановке большое внимание уделялось Печорской и Ухтинской проблемам.

О месторождении на Печоре и Ухте угля и нефти промышленного значения было известно еще задолго до революции. Однако «стараниями» нефтезаводчиков Баку и Грозного ухтинская нефть не разрабатывалась, попытки отдельных капиталистов начать здесь добычу нефти закончились провалом[2].

---

[1] ГАОР и СС Ленинградской области, ф. Совет народного хозяйства Северного района, дела за 1918—1919 гг.

[2] См. по этому вопросу статью А. Е. Пробста. Из истории добычи и переработки нефти на Ухте. «Летопись Севера», т. 2, 1957.

В мае 1918 г. Пермский университет поставил вопрос о планомерном исследовании Печорского края. В докладной записке Высшему Совету Народного Хозяйства пермские ученые писали: «Печорский край занимает громадную площадь на северо-востоке Европейской России, прорезаемую в значительной своей части доступной для судоходства рекой Печорой...

Удобства сообщения, лесные богатства, признаки медных и железных руд, нефти и других полезных минералов, богатства рыбой и пушниной — все это обещает краю широкое развитие в будущем, когда богатства эти выяснятся и начнется правильная их эксплуатация. Но чтобы эксплуатация эта была правильной, что при современном положении России является необходимым, в ближайшем будущем, безусловно, требуется предварительное подробное и всестороннее научное обследование края и его природы»[1].

Пермский университет предложил организовать изучение Ухта-Печорского края в геологическом, минералогическом, ботаническом, зоологическом, географическом, культурно-историческом, этнографическом и лингвистическом отношениях. В Совнарком университет представил трехлетнюю программу работ. Летом 1918 г. намечалось направить экспедицию в район реки Ухты для начала разведки нефти. На организацию работ Пермский университет испрашивал 250 тыс. руб. На заседании 25 июня 1918 г. Комиссия смет ВСНХ согласилась отпустить эти средства[2]. 2 июля вопрос о «Печорской экспедиции» рассматривался в Комиссии Совета Народных Комиссаров, которая нашла необходимым до принятия какого-либо решения запросить о печорских делах Академию наук[3].

Отзыв на предложение Пермского университета представил профессор Московского университета академик А. П. Павлов; он отнесся несколько скептически к планам пермяков и предложил раньше, чем снаряжать большую экспедицию, провести предварительное обследование угольных и нефтяных месторождений Печорского края. В результате опоздания с отпуском необходимых средств и отзывом Академии наук Пермский университет не смог направить свои поисковые партии. Начавшаяся вскоре на Севере интервенция сорвала выполнение намеченной программы. Однако вопрос об изучении печорской и ухтинской проблем на этом не оборвался. 13 июля Совет Народных Комиссаров под председательством В. И. Ленина рассмотрел ходатайство Пермского университета об отпуске средств на организацию Печорской экспедиции и поручил ВСНХ внести свои предложения по обследованию нефтяных и угольных богатств Печорского края[4].

К работам привлекался Геологический комитет, которому удалось отправить на Ухту небольшую геологическую экспедицию.

По решению Нефтяной секции Геологического комитета от 6—11 мая 1918 г., для геологического обследования Ухтинского нефтеносного района туда были посланы геологи К. П. Калицкий и А. А. Стоянов[5].

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 3984. оп. 13, д. 129, 1918, лл. 18—19.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 2, д. 52, 1918, л. 58. См. также В. Д. Новиков. К истории освоения Северного морского пути в первые годы Советской власти. «Летопись Севера», № 1, 1949, стр. 10.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 2, д. 52, 1918, л. 73.

[4] Там же, л. 86.

[5] Известия Геологического комитета, т. XXXVII, № 3—4, 1920, стр. 111. По вопросу о практическом значении Ухтинского нефтеносного района, имеющего характер отдельных нефтеносных месторождений, А. А. Стоянов пришел к отрицательному выводу; в смысле нефтяных богатств он считал, что Ухтинский район несравненно беднее, чем Бакинский и Майкопский, и может иметь лишь местное значение. Вместе

В 1920 г., выступая на 1-м Всероссийском съезде административно-технических сил горного дела, И. М. Губкин рассказывал:

«Еще в 1918 г. вскоре после организации Главного нефтяного комитета Главнефтью при помощи Геологического комитета, или вернее, Главным геологическим комитетом при помощи Главного нефтяного комитета была организована экспедиция в Ухтинский нефтяной район. Весь 1918 г. в этом отношении прошел как бы под знаком Ухты. Про этот район говорили, что в нем имеются богатейшие запасы и что капиталисты намеренно замалчивали этот район; Нобелю-де, мол, было невыгодно разведывать Ухтинский район, потому что он мог составить конкуренцию Бакинскому району. Поэтому в 1918 г. за разрешение этого вопроса принялись очень горячо, и он восходил не только до президиума ВСНХ, но был ряд личных обращений к Ленину. Мне приходилось неоднократно писать Владимиру Ильичу о том, что представляет собой Ухтинский район.

Чтобы показать, что Главный нефтяной комитет этого вопроса нисколько не закрывает, а наоборот, идет навстречу разведке нефтяного района, туда была организована экспедиция, которая носила по преимуществу геологический характер, но в Ухтинском районе основной вопрос геологии имеет громадное практическое значение»[1].

Позднее в своих воспоминаниях И. М. Губкин отмечал, что, несмотря на все трудности, экспедиция 1918 г. в Ухтинский район «проделала большую и интересную работу и вернулась с ценными результатами»[2].

В том же году В. И. Ленин давал указание об изысканиях для строительства железной дороги от Москвы к Ухте[3].

После изгнания интервентов с Севера работы в Ухта-Печорском крае развернулись с большим размахом и в конечном счете привели к созданию там крупнейшего угледобывающего и нефтепромыслового района страны. Подробнее об этом будет рассказано ниже.

Но начало решения этой проблемы положено в первые месяцы существования советского государства.

Планы транспортного и портового строительства на Севере

Большое внимание в ту пору центральные организации страны уделяли рассмотрению ближайших задач транспортного строительства на Севере.

20 мая 1918 г. совещание при Главводе признало первоочередной задачей сооружение Камско-Печорского водного сообщения по направлению Кама—Вишера—Колва—Печора. Было принято постановление «приступить к составлению исполнительного проекта с производством необходимых для этого подробных изысканий, которые должны охватить также Малую и Верхнюю Печору в смысле использования водных сил и других естественных богатств этого района»[4]. Подготовительные работы по сооружению магистрали предусматривали постройку подъездных путей, бараков для рабочих и администрации, заказ землечерпательных машин и др.

с тем, Ухтинский нефтеносный район совершенно независимо от возлагаемых на него надежд и предрешения вопроса о его промышленном значении, по мнению А. А. Стоянова, заслуживал к себе не меньшего внимания, чем другие из второстепенных нефтеносных площадей России. (Из доклада А. А. Стоянова Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера в Петрограде. Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича. Папка «Полезные ископаемые на Кр. Севере». Доклад Кооперативному съезду Северной области в 1919 г.»).

[1] «Горное дело». 1920, № 6. См. также В. Д. Новиков. Из истории освоения Советской Арктики, 1956, стр. 22.

[2] И. М. Губкин. Воспоминания о В. И. Ленине. Сб. «Воспоминания о Владимире Ильиче Ленине», т. 2, М., 1957, стр. 358.

[3] 25 лет Коми АССР, 1946, стр. 15.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 2274, оп. 15, д. 14, 1918, лл. 2, 8.

Совещание подчеркнуло важность исследований на побережье Северного Ледовитого океана, в частности, в Печорской и Индигской губах. В Индигской губе предполагалось построить морской «глубокий торговый порт» с тем, чтобы дать выход продукции Печорского края на внутренний и внешний рынок. В Индигу были направлены две исследовательские партии. «Ввиду тесной связи устройства порта в Индигской губе с вопросом о выходе из Печоры в океан,— записано в решении совещания при Главводе, — весьма важно одновременно с исследованием губы произвести всесторонние предварительные исследования Печорско-Индигского водного пути для составления предварительного проекта этого пути. Вместе с тем, желательно теперь же произвести железнодорожные изыскания от Усть-Цильмы до Индигской губы для выяснения вопроса о направлении магистралей из Сибири к Северным портам».[1]

Предвидя предстоящее оживление мореплавания и развитие внешней торговли, советское правительство в первые месяцы 1918 г. уделило большое внимание вопросам портостроительства на Севере, в программе которого особое место заняли Мурманский и Архангельский порты.

Еще 25 февраля Совет Народных Комиссаров образовал Чрезвычайную Комиссию по расследованию состояния дел в Архангельском порту, а еще раньше, 21 февраля, ассигновал пять миллионов рублей для спасения и ремонта затонувших судов[2].

Весной возник проект создания в Архангельске верфи для постройки и ремонта кораблей, затопленных во время военных действий. За пятилетие предполагалось построить 50 новых морских транспортных судов грузоподъемностью в среднем по 5 тысяч тонн[3].

Советское правительство и лично В. И. Ленин придавали большое значение восстановлению нормальной хозяйственной жизни в Мурманском крае и в особенности Мурманского порта. 18 марта на заседании Народной коллегии Мурманского укрепленного района и Мурманского отряда судов было заслушано сообщение Комиссара Мурманской экспедиции СНК РСФСР П. И. Подвойского о мерах развития Мурманского края и планомерной организации в нем государственного хозяйства и строительства. Докладчик отметил, что этот край, являясь «главнейшей артерией независимой внешней русской торговли, с одной стороны, и будучи чрезвычайно богат рыбой, лесом, ископаемыми и прочими предметами добывающей промышленности, столь нужными для России в настоящее тяжелое время, с другой, — нуждается в широких государственных мероприятиях по развитию его»[4].

9 апреля 1918 г. на заседании Комиссии смет при Комитете хозяйственной политики ВСНХ по дополнительной смете Управления водных сообщений на первую половину года были выделены 5,5 миллионов рублей на строительные работы в Мурманском порту[5]. Для оборудования маячного хозяйства на Белом море и Мурмане Совет Народных Комиссаров ассигновал 900 тысяч рублей[6].

Одновременно принимались меры к сооружению портов в устьях западносибирских рек. В район строившегося Усть-Порта Комитет государственных сооружений направил портоизыскательскую партию.

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 2274, оп. 15, д. 14, 1918, лл. 2, 8.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 2, д. 352, 1918, л. 37; **Декреты** Советской власти, т. 1, раздел II, док. № 39, М., 1957, стр. 570—571.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 8, д. 20, 1918, л. 106.

[4] Мурманский областной архив, ф. 165 (Губисполком), д. 31, 1918.

[5] ЦГАОР и СС, ф. 2259, оп. 2, д. 52, 1921.

[6] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 382, 1918, л. 36—37.

Таким образом, первые мероприятия по строительству портов на побережье Северного Ледовитого океана от Мурманска до устья Енисея также относятся к марту—августу 1918 г. Это было немаловажным звеном в цепи мероприятий, рассчитанных на быстрейший подъем народного хозяйства северных районов.

Проекты освоения Северного морского пути

Начавшаяся в июле — августе 1918 г. вооруженная интервенция против молодой Советской республики сорвала осуществление многих мероприятий, намеченных советским правительством. Одно остается несомненным: новая, народная в своей основе власть впервые в истории по-настоящему, по-государственному поставила вопрос об освоении природных богатств северных областей, о превращении их из отсталых окраин царской России в обжитые индустриальные районы.

В разработке первых планов социалистического строительства на Севере приняли участие широкая советская общественность, десятки центральных и местных органов, ученые Академии наук, Пермского и Московского университетов, Народный Комиссариат просвещения, ВСНХ, Главвод, местные советы депутатов трудящихся.

Естественно, что среди актуальных народнохозяйственных проблем подобающее место сразу же занял вопрос о Северном морском пути. Национализация флота, успешная подготовка северного торгового флота и портов к предстоящей навигации создали благоприятные условия для практического решения этой проблемы.

Наиболее важным звеном в планах развития арктического мореплавания являлось в то время установление морской связи Архангельска с Сибирью.

Арктические морские пути были единственно возможными направлениями транспортной связи Европейского Севера России и Сибири. Они могли сыграть немаловажную роль в снабжении голодающего населения Европейского Севера сибирским хлебом, который в условиях того времени мог доставляться туда только на морских судах через Карское море. Освоение арктических путей занимало важное место в планах обороны флангов громадных северного и восточного фронтов. Через Арктику пролегали пути (в том числе и для военных судов противника) к жизненно важным районам страны. Без налаживания арктических перевозок невозможно было продвинуться вперед и в развитии экономики крайне отсталых северных окраин. Все это определило срочность разрешения вопроса арктических морских сообщений.

При рассмотрении топливной проблемы и вопросов портостроительства, именно в период мирной передышки 1918 г., были высказаны смелые мысли об освоении арктических морей, легшие в основу многих последующих решений. И хотя осуществление большинства выдвинутых тогда предложений было сорвано началом иностранной интервенции, они поныне привлекают к себе внимание широтой и глубиной постановки вопроса. Надо иметь в виду, что в ту пору шла коренная революционная переоценка ценностей, утверждался новый советский, государственный взгляд на нужды и будущее страны. Многое тогда казалось легко осуществимым. Революционный оптимизм готов был творить чудеса, одним махом разрешить самые сложные проблемы, перед которыми раньше топтались годами. К числу таких глубоко оптимистических начинаний принадлежал выдвинутый в порядок дня вопрос о срочном освоении Северного морского пути.

Еще в феврале 1918 г. известный русский гидрограф, впоследствии руководитель советских гидрографических работ в Обь-Енисейском районе, участник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач» К. К. Неупо-

коев обратился к командованию советских военно-морских сил Архангельска с предложением снарядить научно-промыслово-гидрографическую экспедицию в устье реки Лены. На небольшом судне Неупокоев рассчитывал пройти значительную часть Северного морского пути. Архангельский Губком партии и Ревком, а также общественные организации города горячо поддержали Неупокоева[1]. Исходя из «государственного значения дальнейшего изучения и оборудования морских путей в Северном Ледовитом океане по побережью Сибири» они вошли в Коллегию Народного Комиссариата по морским делам с просьбой об отпуске средств на проектируемую экспедицию[2].

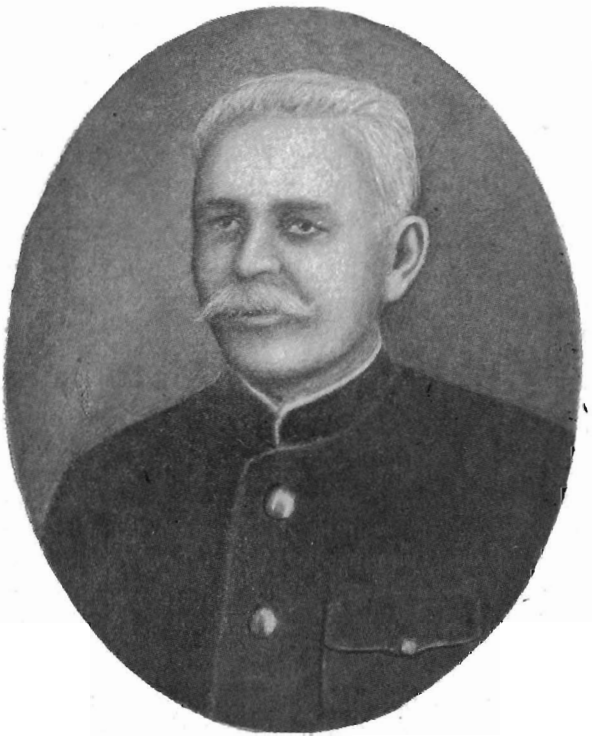


Рис. 7. Е. Л. Бялокоз — первый выборный начальник Главного гидрографического управления

В это же время в Главном гидрографическом управлении широко обсуждались планы восстановления гидрографических работ. 26 марта Главное гидрографическое управление обратилось в Коллегию Народного Комиссариата по морским делам с предложением возобновить гидрографические работы на Северном Ледовитом океане, а также в Каспийском и Черном морях. Управление считало необходимым незамедлительно восстановить Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, работа которой была прекращена в связи с первой мировой войной в октябре 1915 г.[3]. Коллегия Народного Комиссариата по морским делам одобрила инициативу Главного гидрографического управления. 3 апреля последнее приступило к комплектованию Гидрографического отряда Северного Ледовитого океана (первоначальное название экспедиции)[4].

Характерна мотивировка предложения Главного гидрографического управления. Первый выборный начальник этого управления военный моряк Е. Л. Бялокоз в своем докладе подчеркивал, что «сложившаяся в настоящее время политическая конъюнктура в Российской Советской республике требует немедленного и усиленного развития промыслов в Ледовитом океане и широкого пользования морскими путями к устьям больших сибирских рек.

Демобилизация военного флота дает возможность представить различным обществам и кооперативам необходимые суда для начатия этого дела.

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 2, д. 27, 1918, лл. 5—6.
[2] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 306, 1918.
[3] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 306, 1918, л. 2.
[4] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 382, 1918, л. 22.

Но суровые условия плавания в Ледовитом океане обрекают на неудачу все попытки поднять культуру и использовать богатства Севера, если только пионерам этого дела не будет оказана необходимая помощь по обследованию полярного бассейна в широком государственном масштабе (разрядка наша — *М. Б.*). По мнению Главного гидрографического управления, для осуществления широкой программы работ необходимо установить государственную организацию (разрядка наша — *М. Б.*), которая снабжала бы всех мореплавателей сведениями о состоянии льдов, о проходимости и доступности того или иного бассейна, давала бы нужные указания и руководства, оказывала бы помощь судам, попавшим в несчастье, устанавливала бы связь с судами, затертыми льдами, помогала бы проходить более трудные места, давала бы сведения о наиболее удобных местах промысла морского зверя и о богатстве определенных районов рыбой, снабжала бы мореплавателей точными картами, ограждала бы необходимые фарватеры и т. д.». По мнению управления, без такой организации любое арктическое мероприятие неминуемо должно окончиться банкротством.

Рис. 8. К. К. Неупокоев – руководитель первых советских гидрографических работ на рр. Обь и Енисей

Цитированный выше доклад Главного гидрографического управления, представленный коллегии Наркомвоенмора 18 апреля 1918 г., стал предметом тщательного изучения в Морском Генеральном штабе. Военные специалисты в ответе Гидрографическому управлению сообщили, что вопрос, выдвинутый управлением, они считают своевременным и присоединяются к мнению о необходимости срочной прокладки и оборудования морского пути на Обь и Енисей, а также к устью реки Лены в целях существенной разгрузки железнодорожной сибирской магистрали, подъема культурной жизни, торговли и промышленности[1]. В своем ответе Морской Генеральный штаб особо подчеркнул необходимость скорейшего освоения северных морских путей в интересах обороны страны[2].

---

[1] ЦА, ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1918, д. 7, л. 4.

[2] Морской Генеральный штаб считал, что освоение Северного морского пути должно привести «к образованию более богатого тыла и созданию благоприятных условий для наших армий на случай их операций на Дальнем Востоке, а также для упрочения экономической и политической связи между Россией и Монголией. Последнему вопросу придается весьма важное стратегическое значение ввиду возможности использования безводных пустынь Монголии». (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1918, д. 7, л. 4). Приведя эту цитату в своей статье «Международная интервенция 1918—1920 гг и Северный морской путь» (Летопись Севера, № 1, 1949, стр. 156), А. Б. Марголин неправильно приписал это высказывание Б. Вилькицкому, который дословно переписал ответ Морского Генерального штаба в письме от 12 июня к Иннокентию

При разработке и уточнении программы будущей экспедиции Главное гидрографическое управление составило широкий план освоения и изучения Советской Арктики. По мысли гидрографов, по арктическим морям следовало проложить государственную водно-транспортную магистраль, работа которой должна обеспечиваться специально организованной в государственном масштабе гидрографической службой и широкой сетью гидрометеорологических станций, подчиненных единому руководству. Кроме того, предполагалось широко использовать авиацию, на которую возлагалось наблюдение над ледяным покровом и исследование труднодоступных северных районов Баренцева и Карского морей.

По этому поводу Главное гидрографическое управление в письме, адресованном Коллегии по Управлению Воздушным флотом 9 мая 1918 г., указывало, что авиация «может оказать неоценимые услуги» делу наблюдений над льдами, «оказать и другие крупные услуги делу экспедиций, облегчив изучение и обследование малоизвестных пространств». Ближайшей задачей авиации, по мнению гидрографов, являлось обследование низовьев Енисея и Таймырского полуострова, где возможно развернуть богатые рыбные промыслы[1]. Предполагалось, что самолеты будут базироваться на берегу, в пунктах, которые надлежало соответственно оборудовать. В первую очередь намечалось оборудовать место стоянки гидропланов в Югорском Шаре, а станцию для сухопутного самолета типа «Илья Муромец» — на острове Диксона.

Главное гидрографическое управление рассчитывало получить в свое распоряжение летчиков-моряков и гидросамолеты в связи с продолжавшейся демобилизацией старой армии и военно-морского флота.

Намечая развитие мореплавания с запада к устьям Оби и Енисея и через Берингов пролив к устьям Колымы и Лены, управление считало неотложным делом расширить изучение гидрометеорологического режима арктической области. Для этого планировались систематические гидрографические работы на главных трассах и создание сети береговых гидрометеорологических радиостанций.

Существовавшие до революции 18 радиостанций[2], а также вновь строившиеся станции Главное гидрографическое управление намерено было принять в свое ведение. Новые полярные станции намечалось создать в деревне Куи (на Печоре), в Маточкином Шаре, на острове Белом, в бухте Находка, в Обдорске (ныне Салехард), в Усть-Порту, Якутске, в устьях Лены и Колымы, в Средне-Колымске, на мысе Рыркарпий (ныне мыс Шмидта) и мысе Дежнева. По мысли Технического отдела Главного гидрографического управления, деятельность этих станций надлежало организовать как постоянную гидрометеорологическую службу, обеспечивающую народное хозяйство предсказаниями «заморозков и засух не только в России, но, надо полагать, и для умеренного пояса всего Северного полушария»[3].

Александровичу (Молодых). А. Б. Марголин считает, что Б. Вилькицкий в своем письме сообщает мнение управления Генерального штаба «Северного Правительства» генерала Миллера; такого «правительства» 12 июня еще не существовало.

[1] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 308, 1918, лл. 13—15.

[2] Это были следующие радиостанции: на пути из Европы в устья Оби и Енисея,— в Мурманске, на Святом Носу, о. Моржовец, Канином Носу, в Архангельске (Исакогорка), Югорском Шаре, Карских Воротах (на о. Вайгач), на Марре-Сале и о. Диксоне; на пути из Тихого океана в устье Колымы — во Владивостоке, Охотское, Николаевске-на-Амуре, Благовещенске, Хабаровске, Кербенском поселке, Петропавловске, Наяхане и Анадырской губе.

[3] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 308, 1918, лл. 5—6.

Предложения военных гидрографов сразу же получили поддержку Русского географического общества[1]. Для выполнения намеченной программы Главное гидрографическое управление просило передать ему большое количество военных, ледокольных, транспортных и научно-исследовательских судов[2].

По свидетельству перешедшего впоследствии на сторону интервентов Б. Вилькицкого, «организация такого (гидрографического и метеорологического — *М. Б.*) оборудования считалась (с точки зрения советского правительства) государственной задачей ближайшего времени. При этом полагалось желательным развернуть деятельность так, чтобы по возможности сразу коренным образом изменить вопрос об условиях плавания этим путем, обеспечив такое плавание в самом близком будущем»[3].

В документах отмечается, что все заинтересованные учреждения проявили в отношении намечаемых мероприятий «небывалый, всесторонний общественный интерес»[4].

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана

К выполнению намеченной программы работ Гидрографическое управление приступило незамедлительно. Поскольку задачи и объем работ в условиях того времени далеко выходили за рамки одной экспедиции, сразу было решено разбить ее на две самостоятельные части: экспедицию Западносибирского района Северного Ледовитого океана и экспедицию Восточносибирского района Северного Ледовитого океана. Общее руководство обеими экспедициями взяло на себя Главное гидрографическое управление. Деятельность экспедиции Восточносибирского района ограничивалась меридианами мыса Дежнева и мыса Челюскина; особое внимание обращалось на исследование условий мореплавания в устьях рек Лены и Колымы, составление лоций, отыскание и промер фарватеров. Эти исследования предполагалось выполнить силами Ленского пароходства, а также на судах, которые намечалось перебросить сюда из Балтийского бассейна. Ленская партия этой экспедиции, состоящая из 24 человек во главе с гидрологом Комеловым, в первый год работ должна была доставить снаряжение и шлюпки на полуостров Быкова (дельта Лены) и провести точные метеорологические и гидрологические наблюдения на Лене. Главной задачей ставилось отыскание фарватера для прохода в Быковскую протоку через бар реки. Кроме этого, экспедиции поручалось собрать на месте «сведения по всем отделам хозяйства, промышленности, быта и прочих условий жизни инородцев»[5].

Экспедиция западносибирского района базировалась в Архангельске и оснащалась с особой тщательностью, так как в первом же году ей предстояло выполнить ряд важных заданий советского правительства: обслужить в гидрографическом отношении проводку транспортных судов в устья западносибирских рек, снабдить продовольствием радиостанции Баренцева и Карского морей. В составе экспедиции выделялось два самостоятельных отряда — Обь-Енисейский и Ново-Земельский. Им поручалось изучение климата, границ и природы льдов

---

[1] Имеется в виду письмо председателя РГО Ю. Шокальского и ученого секретаря В. Комарова от 28 мая 1918 г. на имя начальника Гидрографической экспедиции Восточно-Сибирского района Ледовитого океана (ЦГАВМФ, ф. 180. д. 911, 1918, л. 17), а также письмо Ю. Шокальского в Совет Народных Комиссаров (июнь 1918 г.; Архив Географического Общества, ф. 1, д. 15).

[2] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 382, 1918, л. 38.

[3] Т. Шепелева. Использование интервентами Северного морского пути. «Красный Архив», 1941, т. I (104), стр. 152.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 1, д. 65, 1918, лл. 8—10.

[5] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 311, 1918, л. 28.

Карского моря, промер и траление новоземельских проливов, обследование и ограждение фарватеров на Оби и Енисее, отыскание более глубокого прохода через бар Оби, обследование Тазовской губы, богатой рыбой, опись Печорского берега и берегов Новой Земли. Начальником Обь-Енисейского отряда был назначен К. К. Неупокоев, прибывший в апреле 1918 г из Архангельска в Петроград.

Несмотря на крайне трудное материальное положение республики, по указанию советского правительства, экспедиции передавалось огромное имущество и много судов, в частности с Балтийского моря. Экспедиция получила ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач», поставленные на срочный ремонт, а также суда, перегонявшиеся из Петрограда. Четырнадцать вагонов с различным имуществом направлялись в ее адрес из Москвы. Из Перми по речной системе шли большие железные лихтеры. В Рыбинске готовились аэросани. Экспедиции передавалось оборудование нескольких радиостанций[1]. 9 мая 1918 г. Главное гидрографическое управление обратилось в Коллегию по Управлению Воздушным флотом с просьбой отправить в экспедицию самолеты морской авиации[2], которые предполагалось использовать для ледовой разведки. Коллегия по Управлению Воздушным флотом приняла решение участвовать своими силами в гидрографических работах по обследованию северного побережья и прилегающих к нему морских районов[3]. И все же, хотя экспедиции было оказано самое широкое содействие, ей пришлось столкнуться с большими трудностями. Да это и понятно, если вспомнить, какое тогда тяжелое время переживала молодая Советская республика. В мае в Сибири, на Урале и Поволжье по приказу Антанты вспыхнул мятеж чехословацкого корпуса. На подавление этого мятежа партии пришлось бросить лучшие силы республики.

2 мая Главное гидрографическое управление доложило Коллегии Народного Комиссариата по морским делам о том, что при осуществлении намеченных мероприятий возникают труднопреодолимые препятствия, в связи с чем необходимо предоставить начальникам экспедиций полномочия для беспрепятственного получения различного имущества, которое освобождалось при демобилизации армии и флота[4]. Коллегия Народного Комиссариата по морским делам согласилась с этим предложением. 10 мая начальникам гидрографических экспедиций были выданы открытые листы за подписью Народного Комиссара, уполномачивающие указанных лиц получать любое имущество и материалы, необходимые для полярного плавания[5].

Как указывалось, особое внимание уделялось снаряжению Гидрографической экспедиции Западносибирского района Северного Ледовитого океана, так как она призвана была уже в навигацию 1918 г. обеспечить вывоз сибирского хлеба через Карское море.

20 июня Коллегия Народного Комиссариата по морским делам приняла решение о срочном ассигновании средств на нужды экспедиции. Общие расходы на первые два месяца ее работы, на июнь и июль 1918 г., предусматривались в размере 1 миллиона руб.[6]. Комиссия СНК, утвердившая эти ассигнования, 1 июля постановила: «Гидрографическую экспедицию Западного района Северного Ледовитого океана снарядить для

---

[1] Т. Шепелева. Использование интервентами Северного морского пути. «Красный Архив», т. I (104), 1941, стр. 152.
[2] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 308, 1918, лл. 13—16.
[3] Вестник Воздушного флота, 1918, № 1.
[4] ЦГАОР и СС, ф. 130. оп. 1, д. 65, 1918, лл. 8—10.
[5] Там же.
[6] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 1, д. 65, 1918, л. 19.

гидрографического оборудования в Обь-Енисейский бассейн, обязав ее выполнить, кроме главной задачи, пожелания комиссариатов: Продовольствия, Путей Сообщения, Почт и Телеграфов и др.»[1].

Это решение принималось уже в обстановке начала открытого выступления против Советской республики соединенных сил интервентов и внутренней контрреволюции, что лишний раз подчеркивает значение, которое придавалось экспедиции советским правительством. 2 июля 1918 г. Совет Народных Комиссаров под председательством В. И. Ленина утвердил постановление Комиссии об отпуске средств на нужды Гидрографической экспедиции Западносибирского района Северного Ледовитого океана[2]. Эти средства отпускались Главному гидрографическому управлению в порядке аванса к смете Морского Комиссариата. Остальные средства предполагалось выделить несколько позже, так как Совет Народных Комиссаров не располагал точными данными о всей сумме расходов по экспедиции. Кроме этого, СНК распорядился перевести в Архангельск на нужды экспедиции 2 миллиона рублей[3].

Интервенция сорвала проведение этих работ.

Суда, значительная часть личного состава и грузов экспедиции Западносибирского района Северного Ледовитого океана (СЛО) оказались в Архангельске в момент его захвата интервентами. Часть экспедиции Восточносибирского района СЛО выехала из Петрограда в июне 1918 г. и из-за начавшихся военных действий не смогла доехать до Иркутска. В Якутск добрался только гидрограф Ф. А. Матисен. Начальник экспедиции П. Новопашенный остался в Петрограде[4].

Подготовка морской хлебной экспедиции в Сибирь

Параллельно с организацией гидрографических работ в арктических морях, по указанию советского правительства, в Архангельске подготовлялась морская экспедиция в Сибирь, которой предстояло доставить для сибирского населения товары первой необходимости и вывезти оттуда сельскохозяйственную продукцию. В устье западносибирских рек предполагалось завезти сельскохозяйственные уборочные машины, станки и промышленные товары приблизительно на сумму 6 миллионов рублей, а в Архангельск вывезти до 800 тыс. пудов зерна[5].

Обсуждалось два варианта снаряжения экспедиции: по одному — из Архангельска предполагалось направить в Сибирь суда ледокольного класса, по другому — обыкновенные пароходы Балтийского бассейна, причем часть сибирских грузов намечалось доставить в иностранные порты[6]. Этот вариант являлся по сути дела первым советским проектом Карской товарообменной экспедиции.

Решение советского правительства о снаряжении хлебной экспедиции в Сибирь по Карскому морскому пути приобретало особую государственную важность.

В связи с чехословацким мятежом летом 1918 г. Великая сибирская железнодорожная магистраль оказалась в руках противника. Регулярная

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 1, д. 65, 1918, л. 1.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 26, д. 3, 1918, л. 1; «Красный Архив», т. I (104), 1941, стр. 152.

[3] «Красный Архив», т. I (104), 1941, стр. 152.

[4] Б. А. Сергеевский. Северный морской путь и гидрографическая служба в Сибири. «Северная Азия», 1928, № 5—6.

[5] ЦГАВМФ, ф. 1507, д. 76, 1918, л. 130.

[6] Архив Министерства Речного флота РСФСР, ф. Главного управления Водного транспорта, оп. 17, д. 6.

железнодорожная связь с Сибирью была нарушена. А там лежали огромные запасы хлеба, в котором страна остро нуждалась.

Борьба за хлеб — это борьба за социализм! — таков был лозунг тех дней. На Севере складывалось особенно тяжелое продовольственное положение. Недостаток продуктов питания стал здесь ощущаться с весны 1918 г. Рассчитывая сыграть на голоде и тем самым идеологически подготовить интервенцию, английское правительство 18 июня прислало в Архангельск два парохода, на борту которых находилось 5 800 *т* хлеба. Было объявлено, что Англия готова уступить хлеб населению при гарантии, что этот хлеб не попадет... в руки Германии. Под предлогом обеспечения таких гарантий в Архангельске англичане создали специальное Восточное бюро. На самом деле это бюро являлось разведывательным центром Антанты. Замысел английских империалистов был быстро разгадан; по распоряжению СНК, деятельность Восточного бюро пресечена[1]. Тогда английское правительство открыло свое лицо: оно отказало в выдаче хлеба голодающему населению.

В обстановке провокаций и надвигающегося голода архангельские большевики сделали все, чтобы как можно быстрее подготовить хлебную экспедицию в Сибирь. По распоряжению Верховной Коллегии управления Водного транспорта, для экспедиции были выделены все более или менее годные транспортные суда и почти все ледокольные пароходы: «Дежнев», «Русанов», «Сибиряков», «Седов», «Соловей Будимирович»[2]. Ремонт судов и подбор личного состава велись в ударном порядке.

Тем временем сибирские советские организации («Центросибирь», Омский Исполком и др.) закупали хлеб и подготовили речной флот. В начале августа речные суда покинули Омск, направляясь в бухту Находка. Они везли 300 тыс. пудов хлеба[3]. Так началась Сибирская хлебная экспедиция.

Но из Архангельска транспортные суда выйти в море не успели. Здесь началась англо-американо-французская интервенция.

Короткая мирная передышка кончилась. Советская республика на несколько лет была втянута в изнурительную гражданскую войну. Планы социалистических преобразований на далеком Севере пришлось на время отложить. Все свои силы республика Советов отдавала борьбе против вражеского нашествия.

Как бы то ни было, но в летописи нашей страны навечно должен быть внесен тот непреложный факт, что уже в первые месяцы существования Советской власти были заложены прочные основы планомерных государственных работ по освоению Севера и Северного морского пути. Национализация морского и речного флота, первые шаги по выявлению и изучению природных богатств Севера, изыскание путей развития водного и сухопутного транспорта, проведение портоизыскательских работ в короткий период мирной передышки не могли дать ощутимых практических результатов. Но они показали путь, по которому следует идти вперед. По инициативе передовых моряков Северного флота и Главного гидрографического управления Военно-морских сил Советской Республики, была намечена широкая программа гидрографических исследований в Северном Ледовитом океане на морских путях к устьям сибирских рек. Советские ученые и моряки-практики в ходе обсуждения этой программы разработали стройный и целостный план освоения арктических морей. Для этого плана характерен был принципиально новый

---

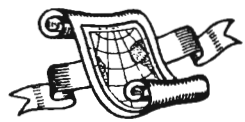
[1] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 1, д. 21, л. 48.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1918, д. 8.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 1, д. 21, л. 16.

социалистический подход к решению северных проблем, проникнутый глубокой верой в силы человека, способного в условиях социалистического строя успешно решать самые сложные задачи покорения суровой арктической природы.

Вооруженная интервенция сорвала мероприятия Советского государства по освоению Севера и Северного морского пути. Но она не могла повернуть вспять ход истории. Время шло вперед. И оно работало на нас.



ГЛАВА 2

МЕРОПРИЯТИЯ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА ПО ОСВОЕНИЮ СЕВЕРА В 1919 г. ПОПЫТКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ИНТЕРВЕНТАМИ

Вторжение интервентов, опиравшихся на силы контрреволюции внутри страны, поставило молодую Советскую республику в очень тяжелое положение. Центральные губернии Советской России были отрезаны от сырьевых и топливных баз, от главных районов производства хлеба, угля, нефти, металла. Республика оказалась в огненном кольце гражданской войны. Английские оккупанты захватили бакинскую нефть, кайзеровские войска Германии бесчинствовали на Украине. Англо-американские интервенты окопались в Прибалтике, угрожая Петрограду. В Сибири, Поволжье, на Урале хозяйничали белочехи и белогвардейцы. Дальний Восток захватили японцы и американцы. На Севере высадились английские, французские и американские войска. Была объявлена экономическая блокада Советской России. Все пути связей с внешним миром оказались отрезанными.

В этих трудных условиях Коммунистическая партия организовала советский народ на беспощадную и победоносную борьбу с врагом. По зову В. И. Ленина, Центрального Комитета РКП(б) вся страна стала единым боевым лагерем.

Однако как только на фронтах ожесточенной вооруженной борьбы с врагом складывалась более или менее благоприятная обстановка и хотя бы на время разжималось смертоносное кольцо фронтов, советское правительство вновь и вновь обращалось к задачам мирного строительства. Именно такими были первые месяцы 1919 г., когда в результате побед Красной Армии на восточном и южном фронтах внутреннее и внешнее положение молодой Советской республики несколько улучшилось.

Собравшийся в начале марта 1919 г. VIII съезд РКП(б) отметил укрепившееся положение страны. Наряду с мобилизацией сил народа на разгром врага съезд партии в качестве первоочередной задачи совет-

ской политики выдвинул всемерное развитие производительных сил страны. В решениях съезда подчеркивалось, что «задача развития производительных сил требует немедленного, широкого использования... специалистов науки и техники» (разрядка наша — *М. Б.*) и что «Советская власть уже приняла целый ряд мер (разрядка наша — *М. Б.*), направленных к развитию науки и ее сближения с производством»[1].

К числу таких мер, бесспорно, относились предпринятые в начале 1919 г. рядом государственных органов (прежде всего ВСНХ) мероприятия по проблемам Севера.

Комиссия по изучению и практическому использованию производительных сил Севера

Была создана центральная научно-хозяйственная организация по делам Севера — Комиссия по изучению и практическому использованию производительных сил Севера, учрежденная решением Коллегии Народного Комиссариата торговли и промышленности от 30 января 1919 г. Позднее она была передана в ведение Петроградского отделения Научно-технического отдела Высшего Совета Народного хозяйства[2].

В обязанности Комиссии входило согласование и объединение деятельности всех учреждений, работавших на Севере, а также проведение самостоятельных исследований и научно-технических изысканий. Комиссия разрабатывала материалы, собранные не только ее экспедициями, но и другими лицами и учреждениями. В состав Комиссии, наряду с представителями центральных хозяйственных органов, вошли представители Геологического комитета, Постоянной полярной комиссии и Комиссии по изучению естественных производительных сил России Академии наук (КЕПС).

Привлечение ученых Академии наук явилось закономерным шагом, так как именно им принадлежала первая инициатива в создании объединяющего органа по изучению Севера. Еще в апреле 1918 г. при КЕПС'е Академии наук была образована специальная «Коллегия по исследованию Севера», переименованная затем в Северный Отдел КЕПС. Этот академический орган интересовался вопросами, «касающимися изучения естественных производительных сил всего Севера России, включая Ледовитый океан со всеми островами, от границ Норвегии и до берегов Тихого океана и Берингова моря, в пределах губерний: Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Пермской, Тобольской, Енисейской и областей: Якутской, Приморской и, частично, некоторых других прилегающих областей»[3].

Академическая коллегия считала своей основной задачей быть связующим звеном между наукой и практической жизнью[4]. К сожалению, она не сумела должным образом развернуть свою деятельность, хотя в мае 1918 г., еще будучи в стадии организации, оказала существенное содействие первой советской экспедиции на Мурман под руководством П. Ю. Шмидта для обследования рыбной промышленности[5], а также Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

---

[1] КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 7-е изд., ч. I, М., 1954, стр. 421.

[2] ЦГАОР и СС, Архив ВСНХ, ф. НТО, д. 30/47, 1919.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 9, д. 22, 1918, л. 63.

[4] Там же.

[5] Экспедиция П. Ю. Шмидта успешно выполнила свою задачу, доставив в Петроград материал о состоянии рыбных промыслов Севера.

Вновь созданная Комиссия по Северу (как сокращенно называли Комиссию по изучению и практическому использованию производительных сил Севера) благодаря настойчивости и энергии ее членов, нашедших поддержку в Совете Народных Комиссаров и лично у В. И. Ленина, сумела пойти значительно дальше академической коллегии. В тяжелый для Советской республики 1919 г. она провела ряд важных мероприятий.

В начале февраля на своих первых организационных заседаниях[1] для более тесной связи с производственными и хозяйственными организациями Комиссия решила образовать на правах самостоятельных секций постоянные бюро: Соляное, Промысловое, Ухтинское, Сельских и Кустарных промыслов, по обследованию района Северного рельсового пути и др. На этом заседании по инициативе Ухтинского бюро было решено организовать экспедицию на Печору «для вывоза оттуда продукции оленеводства, охоты и промыслов»[2].

В дальнейшем на протяжении всего времени существования комиссии (до конца 1919 г.) вопросы освоения Ухта-Печорского края стояли в центре ее внимания. Несколько подробнее об этом будет сказано ниже.

Значительное внимание было уделено обсуждению вопросов освоения Северного морского пути и возможности плавания по ледовитым морям.

Объединив вокруг себя все организации, работавшие на Севере, несмотря на крайне стесненные и тяжелые условия того времени, Комиссия провела также ряд экспедиций. Ею были снаряжены Олонецкая экспедиция под руководством геолога В. М. Тимофеева для обследования месторождений точильного и жернового камня, экспедиция А. А. Стоянова в Вологодскую губернию, на Тотемские и Леденгские солеваренные заводы в целях усовершенствования солеваренного дела, экспедиция в Шенкурский район для обследования местного хозяйства, в особенности сухой перегонки дерева[3].

Таким образом, Комиссия внесла свой вклад в изучение ряда северных проблем, подготовляя почву для дальнейших более широких работ по освоению Севера. Но практические шаги требовали средств, которыми Комиссия почти не располагала. В ноябре 1919 г. Комиссия вошла в ВСНХ с ходатайством о передаче ее дел хозяйственным и научным организациям[4]. В январе 1920 г. было решено Комиссию ликвидировать, а дела ее передать соответствующим секциям Петроградской научной комиссии. Через несколько дней при ВСНХ была создана новая органи-

---

[1] Первые заседания Комиссии состоялись 3—5 февраля в здании Полярной комиссии Академии наук. На первом заседании был избран следующий Президиум Комиссии: И. П. Толмачев — председатель, А. Е. Ферсман и Ю. В. Пятигорский — товарищи председателя, Р. Л. Самойлович — секретарь. (протоколы 1 и 2 заседаний Комиссии по изучению и практическому использованию производительных сил России. Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича).

[2] ЦГАОР и СС, Архив ВСНХ, ф. НТО, д. 30/44, 1919 г. В делах Р. Л. Самойловича сохранились документы об организации Печорской экспедиции в самом начале 1919 г. 17 января Р. Л. Самойлович подал на имя народного комиссара торговли и промышленности Л. Б. Красина записку-вопросы, на которые просил ответа. На полях записки черными чернилами рукой Л. Б. Красина написано: на вопрос Р. Л. Самойловича: Решен ли в принципе вопрос о посылке экспедиции в Печорский край для использования в первую очередь его продовольственных запасов? — последовал ответ: да. На вопрос: Если да, то можно ли незамедлительно приступить к организации всего дела и когда именно? Ответ: на будущей неделе. Кроме того, по этим вопросам Л. Б. Красин просил Р. Л. Самойловича позвонить ему на работу. Состоялся ли этот разговор, неизвестно. 1 февраля 1919 г. Печорская экспедиция была учреждена. (Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича. Личная переписка).

[3] ЦГАОР и СС, архив ВСНХ, ф. НТО, д. 192/24, 1919.

[4] Там же, д. 88/48, 1919.

зация — Северная научно-промысловая экспедиция[1], сыгравшая выдающуюся роль в исследовании и освоении производительных сил Севера.

Характерным является то, что даже в труднейшую пору военных испытаний, когда в ожесточенной борьбе на фронтах гражданской войны решался вопрос о самом существовании Советской республики, центральные правительственные органы не перестали интересоваться проблемами Севера, накапливали материал для будущих исследований его производительных сил и развития арктического мореплавания. К участию в рассмотрении планов будущих работ были привлечены многие центральные и местные советские и партийные организации. В контакте с Комиссией Севера работали Комитет государственных сооружений, Наркомзем, Геолком, Главное гидрографическое управление, Академия наук и другие организации.

Все это убедительно говорит о принципиально новом творческом подходе Советской власти к решению народнохозяйственных проблем.

Работы по изучению Ухта-Печорского края

С наибольшей наглядностью заинтересованность советских государственных организаций в быстрейшем решении проблем развития производительных сил Севера проявилось в работах по изучению Ухта-Печорского края. Хотя значительная часть этого района в 1919 г. стала ареной гражданской войны, туда в ту пору было направлено ряд экспедиций, имевших различные задания, связанные с выявлением природных ресурсов и их освоением.

Как указывалось выше, одна из экспедиций в Ухта-Печорский край была организована в 1919 г. по инициативе Ухтинского бюро Комиссии по изучению и практическому использованию производительных сил Севера, состоявшей тогда при Научно-Техническом отделе ВСНХ. Средства на эту экспедицию предоставила Чрезвычайная Комиссия по снабжению Красной Армии, которая поручила ей обследовать местные рыбные и охотничьи промыслы и оленеводство, чтобы наладить там заготовки рыбы, мяса и дичи для нужд фронта. Экспедиция состояла из 7 человек, возглавлял ее геолог Н. Д. Кулик. Из-за развернувшихся на Севере в летние месяцы боевых действий экспедиция не смогла обследовать весь район и остановилась в Усть-Цильме. Ей все же удалось собрать ценный краеведческий материал.

Снаряжая Печорскую экспедицию, Ухтинское бюро развило энергичную деятельность. Оно добивалось сосредоточения в его руках всех работ по Ухта-Печорской проблеме. Так, в поле зрения бюро оказалась гидрографическая экспедиция 1919 г., направлявшаяся в устье реки Индиги. Эта экспедиция проектировалась еще на лето 1918 г., но была сорвана из-за начала интервенции. Экспедиции надлежало выяснить возможности создания Камско-Индигского водного и железнодорожного пути с выходом в океан. Для этого летом 1919 г. предполагалось направить на Индигу несколько изыскательских партий либо по морю из Архангельска, либо по суше из района Печоры, оставшегося в руках Советской власти[2].

Комиссия по Северу приняла участие в обсуждении разрабатывавшегося проекта соединения Ухты и Печоры железной дорогой через район Котласа.

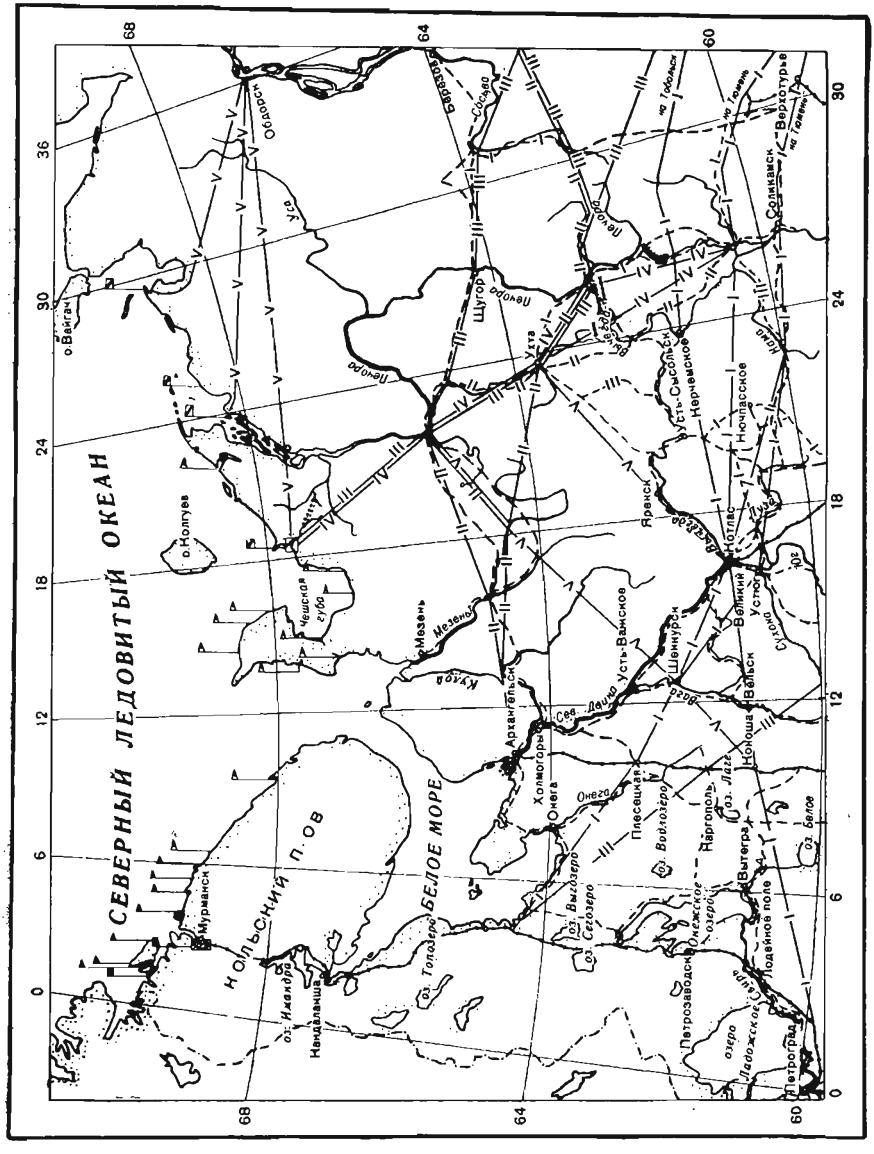
При ближайшем участии Ухтинского бюро Геологический Комитет организовал летом 1919 г. вторую советскую рекогносцировочную

---

[1] ЦГАОР и СС, архив ВСНХ, ф. НТО, д. 31/I, 1920.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 2262, оп. 4, д. 5, 1919, лл. 12—16, 44.

экспедицию на Ухту. Как сообщал И. М. Губкин, этой экспедиции «были даны задания не только геологического характера, но задания разведочные. К сожалению, экспедиция Ухтинского района не достигла, потому что Ухта в это время была в руках белых, и экспедиции пришлось вернуться»[1].


СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
БЕЛОЕ МОРЕ
Мурманск
Архангельск
Усть-Вымск
Ухта
Печора
Сев. Двина
Онега
Вологда
Котлас
Вятка
Вычегда
Пермь
Соликамск
Верхотурье
Нарьян-Мар
Обдорск
Мезень
Кулой
Пинега
Печора
Шугор
Усть-Сысольск
Нерчемское
Ныробское
Яренск
Шенкурск
Великий Устюг
Вельск
Няндома
Плесецкая
Вологда
Вятка
Нарпоть
Онежское
Вытегра
Подвинов поле
Петрозаводск
Онежское
озеро
Ладожское
озеро
Петербург
оз. Имандра
оз. Сегозеро
оз. Выгозеро
оз. Лаче
оз. Белое
Колгуев
Вайгач
Канин Нос
Чешская губа
Кольский п-ов
Новая Земля
Обдорск
Сосьва
Ивдель
Ныробское
Ныробская
Ныробская
Ныробская

9 апреля 1919 г. Совет Народных Комиссаров принял постановление, которое подписал В. И. Ленин, о создании Комиссии для выяснения совместно с ВСНХ вопроса об Ухтинской проблеме[1]. При этом имелось в виду: при первой возможности развернуть геологические работы на Ухте, а также соединить район Ухты с Москвой железной дорогой.

С этой целью Комитет государственных сооружений (Комгоссоор) приступил к изысканиям железнодорожной магистрали Буй — Котлас — Ухта протяженностью 850 верст, а также грунтовой дороги, дающей выход на речные пути.

6 июня 1919 г. Малый Совет Народных Комиссаров обсуждал вопрос об ассигновании ВСНХ для Комгоссоора 5 миллионов рублей на постройку грунтовой дороги Половники — Ухта, соединяющей Ухтинский район с судоходной частью реки Вымь. Было решено внести этот вопрос в повестку дня на ближайшее заседание СНК[2]. Такое обсуждение состоялось 13 июня, а затем 20 июня, когда СНК постановил передать вопрос на более детальное рассмотрение Комиссии при СНК с приглашением специалистов ВСНХ[3].

24 июня Совет Народных Комиссаров вновь вернулся к этому вопросу. Было принято следующее постановление, подписанное В. И. Лениным:

а) разрешить Комитету Государственных сооружений ВСНХ постройку грунтовой дороги Половники—Ухта, протяжением 181 верста;

б) отпустить ВСНХ по Комитету Государственных сооружений на постройку грунтовой дороги Половники — Ухта, из средств Государственного Казначейства дополнительным сверхлимитным кредитом 5 миллионов рублей[4].

В разгар похода Деникина, в сентябре 1919 г., к В. И. Ленину поступила записка служащего отдела труда г. Москвы и Московской области А. С. Соловьева, побывавшего на Ухте до революции. Подробно рассказывая о богатствах Ухтинского района, промышленном характере нефтяных месторождений, высоком качестве ухтинской нефти, автор записки высказал ряд предложений об организации нефтедобычи и вывозе нефти в центральные губернии.

Записка А. С. Соловьева была самым внимательным образом прочтена В. И. Лениным. В тексте и на полях ее имеются многочисленные карандашные пометки[5]. Внимание В. И. Ленина привлекли, в частности, предложения Соловьева о путях связи с Ухтинским районом, в том числе о соединении бассейна р. Печоры с бассейном р. Северной Двины водным путем. Эти предложения В. И. Ленин подчеркнул. По мысли Соловьева, с возникновением нефтяного промысла следовало провести или железную дорогу или нефтепровод прямо от промыслов до р. Вымь к с. Весляны, ниже порогов (около 120 верст). «Само собою разумеется, — писал он, — что предстоящее развитие сети железных дорог явится весьма выгодным и важным условием для упорядочения нефтяной промышленности на реке Ухте, открывая выход нефти отсюда внутрь России не только на запад, но и на восток, к Уралу и в Сибирь».

Записку А. С. Соловьева В. И. Ленин послал в президиум ВСНХ с указанием: «Мне ответить, **что именно сделано** в этой области»[6].

---

[1] ЦГАОР и СС, ф 130, оп. 26, д. 24, 1919, л. 268.

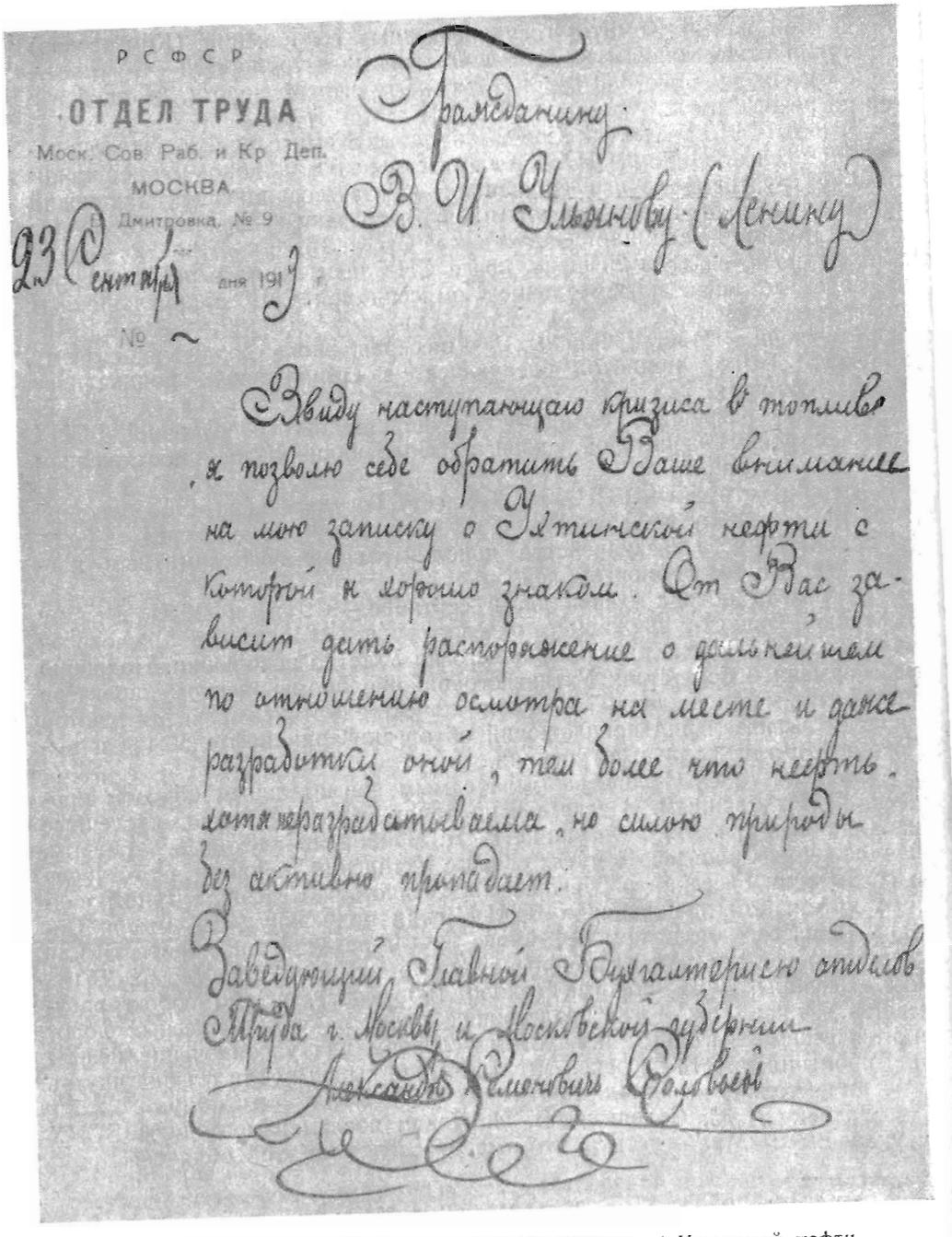
[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 26, д. 24, л. 256.

[3] Там же, л. 268.

[4] Там же, л. 291.

[5] Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 2, оп. 1, № 11244, лл. 1—1 об.

[6] «Ленский сборник», XXXIV, 1942, стр. 217.



РСФСР

ОТДЕЛ ТРУДА

Моск. Сов. Раб. и Кр. Деп.

МОСКВА

Дмитровка, № 9

23 Сентября дня 1919 г.

№ ~

Гражданину

В. И. Ульянову (Ленину)

Ввиду наступающаго кризиса в топливе
я позволю себе обратить Ваше внимание
на мою записку о Ухтинской нефти с
которой я хорошо знаком. От Вас за-
висит дать распоряжение о дальнейшем
по отношению осмотра на месте и даже
разработки оной, тем более что нефть,
хотя и неразработанная, но силою природы
без активно прибывает.

Заведующий Главной Бухгалтерией отделов
Труда г. Москвы и Московской губернии
Александр Семенович Соловьев

Рис. 10-а. Письмо А. С. Соловьева В. И. Ленину об Ухтинской нефти (Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 2, оп. 1, ед. хр. 11244).

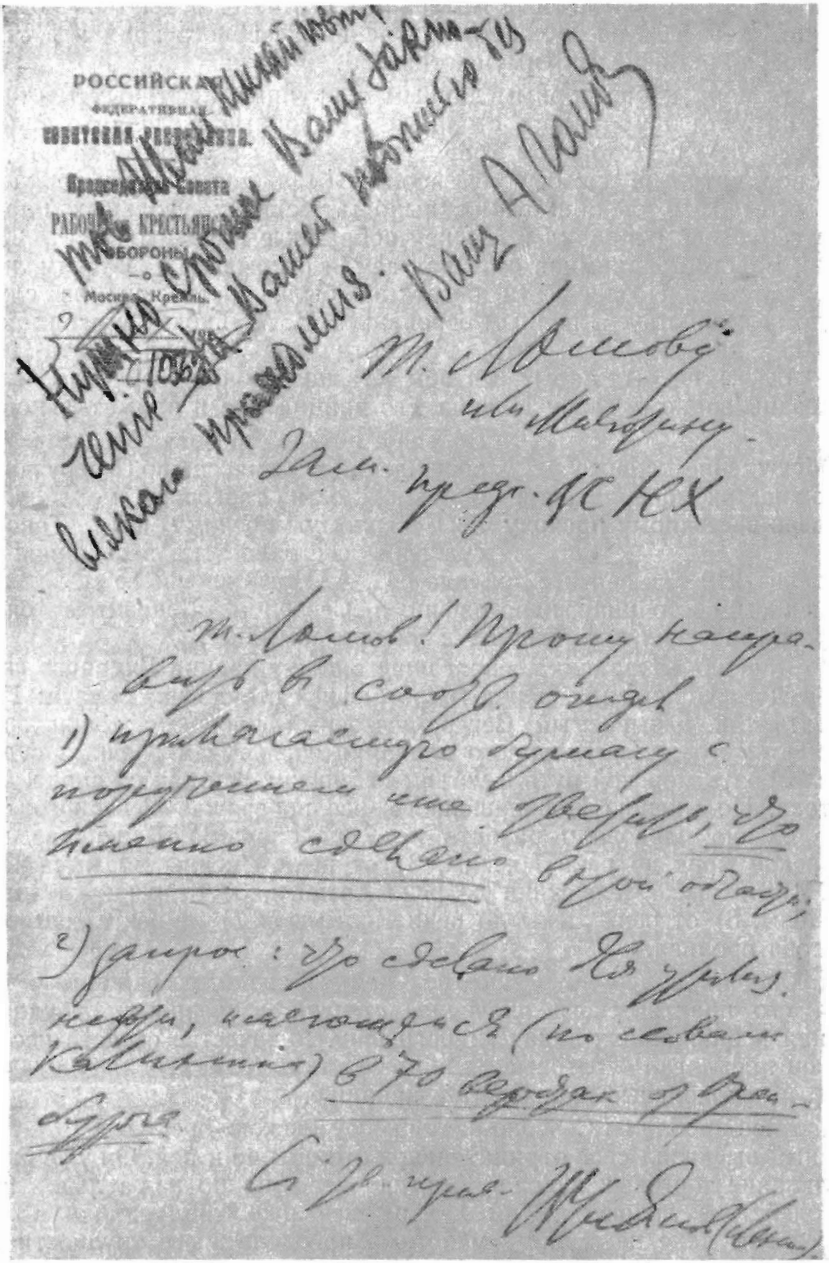


Рис. 10-б. Записка В. И. Ленина заместителю председателя ВСНХ Г. И. Ломову об Ухтинской нефти. (Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 2, оп. 1, ед. хр. 11244)

О неослабном интересе к проблеме Ухты со стороны В. И. Ленина говорит и тот факт, что сразу после освобождения Севера от интервентов 9 марта 1920 г. Владимир Ильич дал следующее задание представителю ВСНХ в Архангельске Г. И. Ломову: «Постарайтесь разыскать или поручите разыскать печатные материалы и отчеты о нефтеносном районе реки Ухты в Музее общества изучения Северного края и в Управлении госуд[арственными] имуществами»[1].

В эту пору к бесспорным данным о крупных нефтяных месторождениях на Ухте прибавились столь же бесспорные сведения о залежах каменного угля в Печорском крае. Эти сведения сообщил охотник Виктор Попов, который, промышляя зверя на безлюдном берегу речки Воркуты летом 1919 г., обнаружил выходы мощных угольных пластов. Попов с оказией отправил в Москву собранные образцы угля[2].

Так малогостеприимная северная земля открывала советским людям свои богатства. Позднее эти богатства были поставлены на службу народному хозяйству. С полным основанием И. М. Губкин в своих воспоминаниях писал: «Тем, что этот отдаленный край (Ухта-Печорский — *М. Б.*) не был забыт и в нем ключом забила трудовая жизнь, мы обязаны зоркому глазу Ильича, его инициативе и внимательности»[3].

Обсуждение вопроса о возможностях мореплавания по Северо-восточному проходу

Большой интерес представляют материалы обсуждения в Комиссии по Северу вопроса о возможности торгового мореплавания по Северному морскому пути. Такое обсуждение состоялось на заседаниях 23 и 26 апреля 1919 г. в связи с докладом П. А. Новопашенного «О задачах и современном состоянии гидрографии в Северном Ледовитом океане, о гидрографических экспедициях и их программах»[4].

По мнению докладчика, излагавшего точку зрения Главного гидрографического управления, перед гидрографией стояло две задачи: 1) обследовать так называемый Северо-восточный проход с точки зрения доступности его для регулярного плавания торговых и военных судов и 2) обследовать морской путь к устьям сибирских рек как с запада, так и с востока. По мнению Новопашенного, все побережье Северного Ледовитого океана следовало разбить на 7 районов: 1) Баренцево море, 2) Карское море до реки Пясины, 3) от реки Пясины до мыса Челюскина, 4) от мыса Челюскина до реки Хатанги, 5) от реки Хатанги до реки Лены, 6) от реки Лены до реки Колымы и 7) от реки Колымы до Берингова пролива.

Докладчик подробно рассмотрел каждый из этих районов с точки зрения его практического значения, степени изученности, трудностей плавания и ближайших задач гидрографии. В качестве средств исследования он предлагал береговые радиометеостанции, «активные» суда (ледоколы и ледокольные пароходы) и авиацию.

Касаясь проблемы Северно-восточного морского прохода, П. А. Новопашенный высказал свое отрицательное отношение к ней. Он утверждал, что плавание торговых судов в Арктике невозможно из-за льдов и что «ни содействие ледоколов, ни дальнейшее развитие техники в судостроительном деле не смогут им помочь преодолеть все трудности пути по Северо-восточному проходу и сделать этот проход торговым путем».

---

[1] «Ленинский сборник», XXIV, стр. 85.

[2] 25 лет Коми АССР. 1946, стр. 59.

[3] И. М. Губкин. Воспоминания о В. И. Ленине. Сб. «Воспоминания о Владимире Ильиче Ленине», т. 2, М., 1957, стр. 358.

[4] ЦГАОР и СС, Архив ВСНХ, ф. НТО, д. 192/24, 1919.

Однако позиция Комиссии и Главного гидрографического управления в этом вопросе была иной, чем у П. А. Новопашенного. Об этом можно судить по документам, сохранившимся в архиве Комиссии, в частности, по переписке в связи с докладом, представленным в НТО ВСНХ летчиком инженером-технологом Казаковым[1]. Комиссия по Северу рассматривала доклад при участии Главного гидрографического управления. «Наиболее важным для Крайнего Севера, — писал Казаков, — является Великий водный северный путь». В целях его исследования в особенности наблюдения за льдами «единственно возможным способом... являются наблюдения сверху, с аэроплана»; летчик предлагал послать летом 1919 г. специальную летную экспедицию, которая обследовала бы пролив Маточкин Шар, Карские ворота, Югорский Шар, о. Вайгач с точки зрения размещения авиационных баз, выбрала и оборудовала эти базы и организовала связь с ними. Предполагалось, что экспедицию снарядит Главное гидрографическое управление, которое располагало некоторым, хотя и крайне небольшим опытом в этом деле (имелись в виду полеты летчика Я. И. Нагурского в 1914 г.). В силу обстоятельств военного времени экспедиция не состоялась, хотя Гидрографическое управление и Комиссия по Северу одобрили предложения летчика Казакова.

Следует отметить, что в ту пору взгляды на возможность использования Северного морского пути, в частности на сквозное плавание по нему, подверглись коренному революционному пересмотру. Если еще недавно в военно-морских и правительственных кругах старой России по этому вопросу почти безраздельно господствовала пессимистическая точка зрения, то сейчас все больше побеждало убеждение в том, что плавание среди льдов возможно и необходимо. Дело только за тем, чтобы побыстрее очистить Север от врагов. Характерно, что специальное техническое совещание при Верховной коллегии Главвода в 1919 г. приняло решение о строительстве порта в устье реки Индиги, хотя этот район тогда еще был занят интервентами. В постановлении указывалось, что к портостроительным работам надлежит приступить, «как только военные события на Севере позволят их выполнить». Такова была великая вера в то, что враг будет разбит, и в то, что вместе с освобождением придет время для широких работ по освоению арктических просторов.

Интервенты на Севере

Созидательный характер мероприятий Советской власти, предпринятых в 1918—1919 гг. для изучения Севера и подготовки работ по его освоению, особенно ясно виден при сопоставлении с преступной, антинародной деятельностью белогвардейских «правительств», опиравшихся на штыки англо-американо-французских интервентов. Кстати именно эти правительства наиболее активно раздували клеветническую кампанию против Советского государства, всячески сеяли в мире неверие в творческие возможности Советской власти в России.

Пользуясь «информацией» предателей, печать капиталистических стран на всех языках твердила, что рабочие и крестьяне доказали-де свою неспособность управлять государством. На деле же сами интервенты и белогвардейцы, захватившие северные районы, продемонстрировали свою беспомощность на примере решения проблем Севера. Острейшие классовые противоречия, которые были характерны для свергнутого в октябре 1917 г. помещичье-буржуазного строя России, вспыхнули вновь в период англо-американо-французской оккупации.

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 2259, оп. 61, д. 12, 1919.

Усугубились противоречия между русской и западноевропейской империалистической буржуазией, представителями которой являлись интервенты. Эти противоречия ярко проявлялись в борьбе за политическое и экономическое господство на севере России и на Северном морском пути.

Борьба Красной Армии с интервенцией и внутренней контрреволюцией была поддержана всем населением оккупированных районов. Она закончилась полным и сокрушительным крахом замыслов захватчиков. Перипетии этой борьбы представляют определенный интерес не только для истории Арктики, но являются важной страницей в летописях гражданской войны в СССР.

Рис. 11. Памятник жертвам интервенции в Архангельске

Выступление интервенционистских войск на Севере началось весной 1918 г.

2 марта при содействии предателя Юрьева[1] английские войска высадились в Мурманске и захватили этот город. По свидетельству одного из близких к интервентам лиц, белогвардейца Г. Веселаго, «в сферу мурманской политики (США и Англии — *М. Б.*) вовлекались те именно местности, в пределах которых должно начаться дело спасения союзниками Севера и Северо-Востока России и их связи с Сибирью»[2].

Иными словами, оккупировав Мурманск, интервенты намеревались захватить ключевые позиции на Севере, захватить и удержать за собой морской путь в Сибирь, который в их планах рисовался одной

[1] О преступной деятельности Юрьева-Алексеева в пользу английских интервентов см. документы, опубликованные в «Правде» 21 февраля 1935 г. № 51 (6297) и «Известиях Архангельск. губ. Исполкома» 6 июля 1918 г. № 73 (315), В Р. Ферин Северные парторганизации в гражданской войне. Архангельск, 1939 на стр. 23—27 переиздал наиболее важные из этих документов.

[2] В. В. Тарасов. Борьба с интервентами на Мурмане в 1918—1920 гг. Л., 1948, стр. 86.

из важных транспортных артерий «русского фронта». Вместе с тем, интервенты рассчитывали с Севера развернуть наступление на Москву и Петроград.

О стратегическом значении для интервенции морских арктических коммуникаций отчетливо писал английский премьер-министр Ллойд-Джордж. «Союзники могли, —утверждал он, — проникнуть в Россию двумя путями — либо через Арктику в Мурманск и Архангельск, либо через Владивосток в Сибирь. Нашей основной заботой было держать оба эти пути свободными»[1].

В Мурманске в руки интервентов попал весь наличный флот. Используя его, захватчики предприняли наступление на Архангельск. Здесь их агентурой являлось контрреволюционное подполье, возглавлявшееся офицерами из «Союза возрождения»[2].

2 августа английские крейсера «Кокрен» и «Атентив», поддержанные гидропланами, сломив героическое сопротивление защитников Мудьюга, вошли на Архангельский рейд[3]. В городе белогвардейцы подняли контрреволюционное восстание. В сложившейся обстановке красные войска и большинство трудового населения вынуждены были отступить вверх по Северной Двине.

С захватом Архангельска к интервентам попали громадные материальные ценности: военные и продовольственные грузы, военные корабли, объединенные во флотилию Северного Ледовитого океана, торгово-промысловый флот, базировавшийся на Архангельск[4].

Оккупированные районы подверглись чудовищному разграблению, а население — издевательствам и террору.

Через своих марионеток из так называемого «Верховного Управления Северной области» во главе с эсером Чайковским интервенты добились передачи во владение «союзных держав» значительного числа ледокольных и морских судов[5].

В 1918 и 1919 гг. оккупанты приступили к массовому вывозу за границу имущества, захваченного у населения. Такой грабеж производился под предлогом возмещения царских долгов[6]. Почувствовав себя хозяевами на чужой территории, англо-франко-американские оккупанты стали подготавливать почву для отторжения Севера от Советской России. В 1918 г., например, в Лондоне была издана географическая карта, на которой Кольский полуостров был включен в состав британских колоний[7].

---

[1] Ллойд-Джордж. Военные мемуары. М., 1937, т. VI, стр. 82.

[2] В. Р. Ферин. Указ. соч., стр. 17—19.

[3] На острове Мудьюг, прикрывающем вход в Северную Двину, советское командование установило артиллерийскую батарею. Однако по распоряжению руководителя оборонных работ, троцкистского ставленника адмирала Викорста, артиллерийские орудия были поставлены так, что практически ими почти нельзя было пользоваться. Во время неравного боя артиллерийской батареи с английскими крейсерами защитников Мудьюга поддерживали ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович». Эти ледоколы и судно «Уссури», по решению советского командования, были затоплены в устье Северной Двины, чтобы воспрепятствовать входу в реку. (В. Р. Ферин, Указ. соч., стр. 44—46).

[4] Интервенция на Севере в документах. Партиздат, 1933, стр. 38—40. Письмо командующего белогвардейской флотилией Северного Ледовитого океана контр-адмирала Викорста управляющему отделом иностранных дел от 18 октября 1918 г.

[5] Интервенция на Севере в документах, стр. 38.

[6] Интервенты захватили на Севере громадные богатства: лен, пеньку, лес и др.— всего на 50 млн. руб. золотом. Кроме того, в порядке «торговли» они вывезли за границу товаров на сумму свыше 100 млн. руб. золотом. О бесчестных приемах иностранной торговли того времени говорит следующий факт: в марте 1919 г. в Мурманск прибыл пароход с предметами первой необходимости общей стоимостью в 1 804 425 руб. Эти товары были проданы за 3 052 070 руб. (В. В. Тарасов, Указ. соч., стр. 139).

[7] В. В. Тарасов, Указ. соч., стр. 140.

Выдвигались разнообразные планы экономического закабаления Поморья. Среди них по своему цинизму и откровенности выделяется проект лейтенанта английской службы известного полярного исследователя. Э. Шеклтона. Он предложил «правительству Севера России» организовать на английские деньги акционерное общество и передать ему в концессию весь Мурман и Кольский полуостров на 99 лет. В случае обнаружения полезных ископаемых Обществу разрешалось строить заводы, порты и железные дороги[1].

На проект Шеклтона «правительство Севера России» ответило «полным согласием»[2]. Генерал Миллер в ответ Шеклтону писал: «Члены правительства (речь идет о белогвардейском «правительстве Севера России» Чайковского — *М. Б.*) вполне сочувствует идее вмешательства английского капитала в дело эксплуатации богатств Мурманского края».

Такая же картина разграбления русского добра и разорения народного хозяйства наблюдалась в Сибири, где при прямой поддержке стран Антанты вначале была установлена антинародная власть кадетско-эсеровского контрреволюционного «правительства Сибири», а осенью 1918 г. было сформировано «правительство» американского ставленника адмирала Колчака.

Еще летом 1918 г. разыгрались кровавые события на Енисее. Когда части Красной Армии и советские организации перед лицом превосходящих сил контрреволюции вынуждены были оставить город Красноярск, Красноярский Совет решил отправить часть людей и наиболее ценные грузы вниз по реке с расчетом перевезти их по морю в Архангельск[3]. Белогвардейцы сделали все, чтобы не допустить красноярских коммунистов в устье Енисея. Вниз по реке направилась флотилия вооруженных судов, которая у города Туруханска нагнала красноярских коммунистов и навязала им бой. Часть советских судов была потоплена, остальные захвачены в плен, руководители же Красноярского Совета казнены[4].

Тем временем представители командования интервентов в Мурманске установили связь с сибирским «правительством» и готовились послать навстречу красноярским коммунистам свои военно-морские силы. По их настоянию, в связи с предполагавшимися боевыми действиями на севере было отменено плавание к устьям рек Оби и Енисея морских торговых судов компании И. Лида, запланированное на лето 1918 г.

К сентябрю оккупанты фактически стали хозяевами на всем протяжении Карского морского пути[5].

Хозяйничание интервентов на Карском морском пути нанесло ощутимый ущерб арктическому мореплаванию.

В первые же дни своего пребывания в Архангельске англичане сорвали проведение хлебной экспедиции в Сибирь, подготовленной архангельскими моряками, по указанию советского правительства. Зная о том, что в устьях западносибирских рек сосредоточено несколько сотен тысяч пудов хлеба для вывоза на север Европейской части России, англичане все же запретили посылку транспортных судов в Карское море. «Правительству» эсера Чайковского было обещано доставить нужное количество хлеба из Англии. На этой хлебной операции английские капита-

---

[1] Интервенция на Севере в документах, стр. 53—56.

[2] Проект Э. Шеклтона и ответ Миллера см. в публикации: Англичане в России (1918—1919 гг.), «Красный Архив», 1926, т. 6 (19), стр. 49.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 1437, оп. 1, д. 2, 1918, л. 195.

[4] Интервенция на Севере в документах, 1933.

[5] Здесь и дальше под Карским морским путем разумеется путь идущий из Европейских портов через восточную часть Карского моря в устье Оби и Енисея.

листы рассчитывали получить солидные прибыли. Послушное интервентам «правительство» Чайковского 6 августа 1918 г. приняло постановление: «Экспедицию за хлебом к низовьям Оби и Енисея, уже подготовленную технически, отменить, согласно просьбе британского командования»[1].

Свое обещание англичане не выполнили. Английские пароходы доставили в Архангельск мизерное количество хлеба. Он продавался по очень высоким ценам. Население Севера обрекалось на голод.

Вслед за тем вкупе с белогвардейцами интервенты сорвали проведение гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. Под командованием Б. А. Вилькицкого в Карское море были направлены ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач» без какой-либо программы работ. Основной целью похода явилось сопровождение парохода «Со-

Рис. 12. Место гибели ледокольного парохода „Вайгач" у Ефремова Камня. Видны остатки судна (фото 1927 г. А. М. Лаврова).

ломбала», на борту которого находилась французская военная миссия. Французы везли в Омск радиостанцию, при помощи которой они рассчитывали через радиостанции Арктики установить прямую связь с контрреволюцией Сибири. Заодно французы намеревались выяснить возможность будущего французского экспорта в Сибирь. Попутно ледоколам поручалось доставить продовольствие для радиостанции о. Диксона, которую намечалось использовать для связи с Антантой. Для той же цели предполагалось построить новую радиостанцию в Дудинке.

Чисто военный характер этой экспедиции не являлся секретом, хотя Б. Вилькицкий в письме управляющему колчаковского «Министерства торговли и промышленности» писал, что «он, по поручению союзного командования и временного правительства Архангельска, отправился на судах «Вайгач» и «Таймыр» с целью установить телеграфную связь

[1] Интервенция на Севере в документах, стр. 64. Речная экспедиция 1918 г. на Оби состоялась. Она доставила в бухту Находка 300 тыс. пудов хлеба (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 8, 1918.).

с сибирским правительством через посредство радиостанций и для оборудования морского пути из Сибири в Европу»[1].

Плавание гидрографических судов на Енисей завершилось позорным провалом. Дудинскую радиостанцию построить не удалось. Во время плавания в Енисейском заливе один из ведущих ледокольных транспортов Северного флота («Вайгач») был посажен на банку у м. Ефремов Камень и затонул. Что же касается гидрографических работ, то английское и белогвардейское командование ими совершенно не интересовалось. Когда выяснился неудачный исход экспедиции и в связи с этим невозможность использовать для своих целей арктические радиостанции, английское командование вообще прекратило какую-либо помощь экспедиции и даже не отвечало на телеграммы ее начальника[2]. Вскоре последовало распоряжение из Архангельска закрыть радиостанции Карского моря. Фактически Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана была оставлена на произвол судьбы. Навигационная обстановка на трассе прохода морских судов оказалась заброшенной, гидрографическая служба, с большим трудом созданная к тому времени русскими людьми для освоения Северного морского пути, пришла в запустение.

Белогвардейская Карская экспедиция 1919 г.

В конце 1918 г. в связи с победой стран Антанты и разгромом Германии у интервентов оказались развязанными руки для усиления борьбы против Советской России. Империалистические правительства стран Антанты вынашивали планы новых военных походов против молодой Советской республики. Ставка делалась на поход Колчака из Сибири через Урал и Поволжье на Москву. В это время вновь приобрел актуальность вопрос об использовании Северного морского пути в целях связи с сибирской контрреволюцией и ее снабжения, так как завоз снаряжения для колчаковской грабьармии по Великой сибирской железнодорожной магистрали со стороны Владивостока был затруднен действиями партизанских отрядов. Организация перевозок военного снаряжения, вооружения и оснащения для колчаковской армии по Карскому морскому пути стала особенно злободневной, когда колчаковская армия под действием наступающих красных войск начала терпеть одно поражение за другим. 9 июня 1919 г. на имя генерала Миллера поступила телеграмма от бывшего посла правительства Керенского в Лондоне В. А. Маклакова, излагавшая требование союзников использовать Северный морской путь для подкрепления Колчака. «В Архангельск предположено отправить, при содействии англичан, — писал Маклаков, — 1500 офицеров, из которых 300 офицеров Вам, остальные для дальнейшего направления по установлении связи, на фронт Сибирской армии. Офицеры будут прибывать в количестве, примерно, 600 человек в месяц. Сообщаю для заблаговременной подготовки для дальнейшей отправки на фронт Сибирской армии»[3].

В свое время отмена Сибирской хлебной экспедиции 1918 г. вызвала довольно сильную оппозицию среди сибирского кулачества, которое рассчитывало после свержения Советской власти организовать систематический вывоз сибирской продукции на мировой капиталистический рынок. Объединенные вокруг кооперативов «Закупсбыта», «Центросоюза» и «Союза маслодельных артелей» кулаки и промышленники также требовали снаряжения в предстоящую навигацию арктической экспедиции.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 7, 1918—1919.

[2] Там же.

[3] «Красный Архив», т. I (104), 1941, стр. 173.

14 ноября 1918 г. на съезде представителей промышленности и торговли Енисейской губернии высказано пожелание, «чтобы Временное сибирское правительство, взявши в свои руки судьбы Сибири, обратило самое серьезное внимание на вопрос об организации сообщения с Сибирью Северным морским путем через Карское море»[1].

В то же время и английские капиталисты торопились поближе подобраться к богатствам Сибири. Они выдвигали проект посылки на Обь транспортных судов, рассчитывая в обмен на колониальные товары вывезти оттуда крупные ценности.

Все это побудило белогвардейские правительства Колчака в Сибири и генерала Миллера в Архангельске с осени 1918 г. начать подготовку арктической экспедиции. В сентябре в Омске состоялось первое совещание по вопросу об использовании Северного морского пути[2]. В ноябре при колчаковском управляющем «морским министерством» М. И. Смирнове состоялось второе совещание по этому вопросу. Было принято решение направить суда на Обь и Енисей и создать Дирекцию маяков и лоций, в задачу которой было поставлено гидрографическое обслуживание Карской экспедиции[3].

8 марта 1919 г. состоялось третье совещание на этот раз при Управляющем «министерства торговли и промышленности», на котором присутствовали представители сибирских кулацких кооперативов, Совета Съездов судовладельцев Обь-Енисейского бассейна, Совета Съездов Торговли и промышленности, а также небезызвестный И. Лид[4]. Совещание признало необходимым иметь объединяющий орган для использования Северного морского пути.

25 апреля 1919 г. при колчаковском правительстве был создан Комитет Северного морского пути. На него возлагалась организация и проведение товарообменных экспедиций. Деятельность комитета во главе с генерал-майором А. В. Поповым подчинялась военному командованию. Начальником речного каравана судов Карской экспедиции был назначен полковник Котельников. Как видно из инструкции, утвержденной колчаковским правительством, начальнику экспедиции предоставля-

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 7, 1919, лл. 63—64.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 8, 1918.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 7, 1919.

[4] Там же, лл. 78—82. В начале 1918 г. И. Лид был приглашен из Осло в Лондон на секретные переговоры по вопросу о возможности «спасения» Николая II и его семьи, находившихся тогда в Тобольске. В Лондоне Лид встречался с Франциском Баркером, великим князем Михаилом Романовым и другими высокопоставленными лицами. Он предложил вывезти царя по Карскому морскому пути на быстроходном судне, которое должно было пройти по Оби и Иртышу в Тобольск. Англичане поддержали Лида. Осуществление этого плана было сорвано, так как царскую семью перевели в Екатеринбург. Затем Лид вошел в контакт с норвежско-американским банкиром Христофором Ганневигом, контора которого находилась в Нью-Йорке. С его помощью Лид организовал новое общество «Лид и компания», получившее поддержку американских капиталистов, в том числе Генри С. Эмери и «Траст-компани». (Контора новой компании Лида помещалась в Нью-Йорке). С благословения Ганневига, Эмери и других от имени новой компании Лид направился в Сибирь к Колчаку. В декабре 1918 г. через Сан-Франциско на судне «Sibiria Maru» он прибыл во Владивосток, где сменил старый царский паспорт на новый, выданный колчаковскими властями. 23 февраля 1919 г. Лид прибыл в ставку Колчака и имел с ним несколько бесед. Как об этом писал сам Лид, Колчак просил его организовать Карскую экспедицию для поддержки своего режима. Лид согласился. В Сибири была создана еще одна компания для карского дела, которую возглавил Гадалов и Лид. В это же время Лид вел переговоры с чехословацким Красным Крестом, предлагал ему эвакуировать на родину чехословацкий корпус по Карскому морскому пути (J. Lied, Jbid, p. 229). В конце концов, почувствовав слабость Колчака и предвидя его близкое поражение, Лид решил выждать, а затем отказался от участия в Карской экспедиции 1919 г.

лось право отдельно командующего флагмана, подчиненного непосредственно морскому министру[1].

Вскоре представители сибирской буржуазии добились замены Попова «своим человеком» — городским головой Енисейска С. В. Востротиным[2]. Но подчиненность комитета военному командованию колчаковцев от этого не уменьшилась. Военные распоряжались всеми делами Карской экспедиции. Они, в частности, отказались субсидировать торговые операции и сорвали заготовки «Закупсбыта» в Скандинавии[3]. По свидетельству одного из руководителей «Закупсбыта» К. Морозова, колчаковское правительство потребовало от заграничных представителей сибирских кооперативов безвозмездной передачи ему из сумм карского импорта 500 тыс. фунтов стерлингов для военных нужд[4].

Белогвардейская Карская экспедиция проходила в обстановке начавшегося разгрома колчаковской армии. Разбитые советскими частями в боях под Уфой колчаковцы в это время уже были отброшены за Урал. В самой Сибири росло и ширилось партизанское движение. Под ногами у интервентов и белогвардейцев горела земля.

Для участия в Карской экспедиции в Англии на средства сибирских кулацких кооперативов был зафрахтован пароход «Байминго». На борту у него находились товары обычного ассортимента, ранее ввозившегося в Сибирь: шерстяные ткани, галантерея, аптекарские товары, кофе, табак, всего 11 тысяч весовых тонн[5]. На «Байминго» были также погружены товары английского дельца, одного из руководителей известной компании «Гудзон-Бей» Армистеда. Он решил облагодетельствовать сибиряков ввозом атлантической селедки и сахара.

«Байминго» покинул Ливерпуль 21 августа. Почти одновременно из Швеции вышел на реку Обь (операции на Енисее не проводились) шведский пароход «Холвар», снаряженный компаниями «Шофарт» и «Балтик». Эти фирмы направляли в Сибирь сельскохозяйственные машины и промышленное оборудование. Впоследствии выяснилось, что многие машины были некомплектны: лесопилки не имели котлов, жнейки — корпусов, двигатели — маховиков[6].

Основная часть Карской экспедиции снаряжалась в Архангельске «правительством» генерала Миллера. В разгар этой подготовки оккупационные англо-франко-американские войска вынуждены были покинуть Север России, так как английские, французские и американские солдаты отказывались воевать против Советской республики, требовали возвращения на родину. Империалистические правительства вынуждены были также считаться с грозным требованием западноевропейского пролетариата: «Руки прочь от Советской России!». 1 августа в спешном порядке интервенты начали эвакуацию своих частей из Архангельска. Уходя из Архангельска, военное британское командование все же вменило в обязанность генералу Миллеру доставить в Сибирь Колчаку оружие и военное обмундирование. «Сибирская армия, — сообщал в те дни Миллер, — переживает кризис вследствие недостатка оружия и обмундирования и всякого снабжения техническими средствами при наличии большого запаса людей... Единственная возможность быстро доставить

---

[1] «Красный Архив», т. 1 (104), 1941, стр. 174.

[2] Б. А. Марголин. Международная интервенция 1918—1920 гг. и Северный морской путь. «Летопись Севера», № 1, 1949, стр. 16.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 33, 1919.

[4] Архив МВТ СССР, ф. Аркос-Лондон, оп. 1790, д. 3, 1920—1921.

[5] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 33, 1919.

[6] Там же.

в Сибирь все необходимое — это переслать с полярной экспедицией»[1]. Торопясь с отправкой сибирской экспедиции, белогвардейское правительство мобилизовало все наличные транспортные средства, которых после увода интервентами за границу большинства русских транспортных судов и части ледоколов явно не хватало. Во главе экспедиции был поставлен Б. Вилькицкий. 15 августа экспедиция вышла в море.

По данным Б. Вилькицкого, в плавании 1919 г. приняли участие три группы судов. Первая состояла из судов «Иван Сусанин» и «Полярный», которые направлялись на остров Диксона, и «Арктур» и «Алтаир», шедших до острова Вайгач. Вторую группу более мелких гидрографических судов составили «Иней», «Орлик», «Шуя», «Полезный» и «Анна» под командованием гидрографа К. К. Неупокоева. Впоследствии при поспешном бегстве колчаковских войск из Западной Сибири эти суда перешли в руки наступающих красных частей. Третья группа транспортных ледокольных судов под командованием капитана I ранга И. В. Мессера состояла из судов «Соломбала», «Кильдин», «Пахтусов», «Колгуев» и ледокольных пароходов «Таймыр» и «Соловей Будимирович». Ледокольные пароходы направились на остров Диксона[2], задачей которых являлась не только проводка судов во льдах, но и обеспечение их прохода в устья неисследованных в гидрографическом отношении западносибирских рек, т. е. они использовались в гидрографических целях.

В Югорском Шаре архангельская экспедиция встретилась с заграничными судами. Капитан парохода «Холвар», не доверявший русским морякам, шел в Карское море со своим лоцманом[3]. Команда английского парохода «Байминго» была укомплектована английскими моряками. Ими руководил неопытный капитан. Хозяином на этом судне являлся Армистед, который всячески третировал своих русских «союзников». Это особенно проявилось в те дни, когда «Байминго» довольно прочно сел на банку в Югорском Шаре. Не считаясь с интересами экспедиции, Армистед остановил транспортные суда и приказал им снимать его судно с мели. При содействии английского командования ему удалось вызвать из Архангельска в Югорский Шар ледоколы. Характерно, что Армистед ни за что не хотел сгрузить хотя бы часть товаров на берег, что значительно облегчило бы спасательные работы. В конце концов «Байминго» удалось сойти с банки. Но когда Армистеду предложили взять на борт русского судоводителя, хорошо знавшего Карское море, он наотрез отказался. Путь к устью Оби он решил пройти под проводкой норвежского лоцмана, совершенно незнакомого с районом плавания. Едва «Байминго» отошел от злосчастной мели, как снова чуть было не наскочил на банку.

На переходе между Югорским Шаром и устьем Оби суда встретили лед, проходя который пароходы «Кильдин» и «Пахтусов» повредили винты. Вышла из строя баржа «Анна». При первых же неудачах капитан «Холвара», по указанию своего ледового лоцмана, решил было возвратиться в Норвегию. Не менее трусливо вел себя лоцман «Байминго». Он настойчиво советовал Армистеду, как можно скорее вернуться в Англию. Белогвардейскому командованию пришлось долго убеждать своих «союзников» в безопасности прохода на Обь. Наконец, 28 августа суда

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 17, оп. 1, д. 16, 1919, л. 98. На реку Обь, а затем в армию Колчака было доставлено 3 генерала, 22 штаб-офицера и 75 обер-офицеров, среди них 6 летчиков. Кроме того, было завезено около 100 тыс. пудов разных грузов, преимущественно военного снаряжения. (Красный Архив. т. I, (104), 1941, стр. 193).

[2] Архив МВТ СССР, ф. Торгпредство СССР в Англии, оп. 4, д. 60, 1924, лл. 169—177.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 3909, д. 2, 1919, лл. 76—77.

подошли к острову Белому, с 1 по 16 сентября они прибыли в бухту Находка, где их ожидал речной караван.

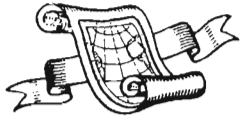
Колчаковцы доставили в устье Оби 493 993 пуда груза, главным образом — хлеба. Сюда же с Уральских заводов привезли 28 000 пудов меди. Речной караван снаряжался в спешке, в обстановке широко развернувшейся партизанской войны против Колчака. Речники отказывались участвовать в белогвардейской экспедиции. Колчаковцам не хватало грузчиков. Во время стоянки речных судов в Тобольске там царила паника[1]. Обстановка осложнялась с каждым днем. Из-за плохой одежды и недостатка продовольствия в караване вспыхнули эпидемии. Болело почти 70 процентов всего состава экспедиции. От окончательного ее развала спасала небольшая кучка офицеров, находившаяся на привилегированном положении.

Разгрузка судов в бухте Находка проходила крайне медленно и вяло. Видя провал дела, Армистед пытался спасти свои товары, отгружая их на речные суда в первую очередь. Товары «Закупсбыта» оставались в трюмах «Байминго». По свидетельству представителя «Закупсбыта», на «Байминго» царила атмосфера открытых хищений[2]. Операция по разгрузке далеко еще не была окончена, когда на Оби узнали о поражении Колчака[3]. Колчаковское командование приказало начальнику речного каравана выйти вверх по Оби и во что бы то ни стало пробиться в Томск. Перегрузочные операции были немедленно прекращены, наиболее ценный сибирский груз наспех перебросили на «Байминго», и суда отправились в обратный путь.

Позднее речной караван попал в руки наступающих красных частей. Архангельская группа судов вернулась в Архангельск 28 сентября[4]. Пароход «Байминго» достиг Ливерпуля в конце октября. Он доставил в Англию 450 *т* масла, 100 *т* льняного семени, 100 *т* шерсти, 355 оленьих шкур, 310 вязок и 7 мешков пушнины (одной белки прибыло 160 тыс. шкурок).

Конечно, это никак не могло окупить крупные расходы на снаряжение экспедиции.

Тем временем в Сибири развертывалось успешное наступление Красной Армии против Колчака. Осенью 1919 г. Красная Армия полностью рассеяла колчаковские банды. В Сибири восстановилась Советская власть. В начале 1920 г. наступающие красные войска разгромили армию генерала Миллера. Остатки белогвардейцев были сброшены в Белое море.



---

[1] Б. А. Марголин. Указ. соч., стр. 172; Красный Архив, т. I (104), 1941, стр. 193.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 33, 1919.

[3] Второй речной караван с грузами вообще в бухту Находка не заходил и простоял в ожидании «улучшения обстановки» у бара Оби.

[4] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 33, 1919.

ГЛАВА 3

РАБОТЫ ПО ОСВОЕНИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В 1920 г. ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ МОРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В СИБИРЬ

В результате разгрома белогвардейских армий Колчака, Деникина, Юденича, Миллера в начале 1920 г. наша страна завоевала новую мирную передышку. Она была использована Коммунистической партией для перевода Советской республики на рельсы мирного хозяйственного строительства.

Это было очень трудное время для страны. Повсюду царили разруха, голод, тифозные эпидемии. Советская республика была чудовищно разорена четырехлетней империалистической и трехлетней гражданской войнами. Резко упало промышленное производство. Большинство предприятий стояло, многие были разрушены. Особенно пострадала тяжелая индустрия. В 1920 г. по сравнению с довоенным временем промышленность давала всего 1,7% железной руды, 2,4% чугуна, 4,2% вагонов, 29% угля. По производству металла страна оказалась отброшенной назад на сотни лет; примерно такое же количество металла выплавлялось во времена Петра I. В столь же тяжелом положении находилась легкая промышленность. Выработка тканей упала до 110 миллионов метров против 2900 миллионов метров в 1913 г. Запасов мануфактуры оставалось всего 40 миллионов аршин, примерно ¼ аршина на душу населения. Производство сахара упало до 5,5 миллионов пудов против 82,8 миллионов в 1913 г.[1] Такая же разруха царила на транспорте. За время войны было разрушено 2 тысячи верст железнодорожного полотна, 4322 моста, 400 водокачек, 380 депо, 62,8% паровозов и 17,49% вагонов числились «больными». До предела истощились топливные ресурсы. На угле в 1920 г. работало всего 5% паровозного парка; остальные паровозы были переведены на дрова. Резко сократились размеры грузовых перевозок: в 1919 г. перевезено только 30,5 миллионов тонн грузов против 132,4 миллионов тонн в 1913 г.[2].

---

[1] Данные взяты из книги «Русская промышленность в 1921 году». Отчет ВСНХ IX съезду советов РСФСР.

[2] П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР. М., т. 3, 1956, стр. 80.

Не лучше было положение на речном флоте. Захватив основные водные коммуникации страны — Волгу, Днепр, Двину и все сибирские реки, интервенты и белогвардейцы привели в негодность флот, разграбили имущество пароходств.

Собравшийся в марте — апреле 1920 г. IX съезд РКП(б) определил ближайшие задачи страны по преодолению хозяйственной разрухи, быстрейшему восстановлению транспорта и промышленности. Вместе с тем съезд указал на необходимость выработки единого хозяйственного плана, рассчитанного на ближайшую историческую эпоху[1]. В основу хозяйственного строительства В. И. Ленин предложил положить план электрификации народного хозяйства, который он назвал «великой программой на 10—20 лет»[2]. Речь шла о создании новой технической базы для построения фундамента социалистической экономики. «Этой новой технической базой, — указывал В. И. Ленин, — является электричество»[3].

Для развертывания социалистического строительства съезд признал необходимым широко привлечь ученых и техников к исследованию природных богатств страны и правильной организации производства. «...Должны быть призваны,— говорилось в решениях съезда, — все научные силы для разработки вопросов техники и научной организации промышленности и должны быть созданы и всемерно поддержаны институты для научных изысканий и изобретений»[4].

Это в полной мере относилось и к Северу, в частности, к освоению топливных богатств Ухта-Печорского края. В этой связи очень показательна приведенная выше (на стр. 52) телеграмма В. И. Ленина, направленная представителю ВСНХ в Архангельск сразу после освобождения города нашими войсками, о розыске печатных материалов и отчетов по ухтинской нефти. Ухтинская проблема не выпадала из поля зрения великого основателя нашего государства.

Еще в дни, когда на подступах к Архангельску шли последние бои против банд генерала Миллера — за два дня до вступления Красной Армии в Архангельск, 19 февраля 1920 г. на совещании Особой комиссии Северного фронта было признано необходимым организовать специальный междуведомственный орган для руководства хозяйственной и исследовательской деятельностью на всей территории, тяготеющей к Северному Ледовитому океану. После совещания Реввоенсовет 6-й армии обратился к В. И. Ленину с просьбой поддержать это предложение. Телеграмма Реввоенсовета 6-й армии была направлена В. И. Лениным в президиум ВСНХ.

Соответствующее решение было принято 4 марта 1920 г. По постановлению ВСНХ для работ на Севере, вместо ранее существовавшей Комиссии по Северу и Печорской экспедиции, был учрежден новый институт — Северная научно-промысловая экспедиция. Эта экспедиция внесла огромный вклад в изучение и освоение естественных производительных сил Севера[5]. Опираясь на опыт предшествовавших советских организаций и экспедиций, она впервые развернула широкие, планомерные работы, которые привели к выдающимся открытиям прежде всего в районах Кольского полуострова и Печоры. Подробнее об этом рассказано в следующем разделе.

---

[1] КПСС в резолюциях..., часть I, изд. 7-е, 1954, стр. 478.

[2] В. И. Ленин, Соч., т. 35, стр. 370.

[3] В. И. Ленин, Соч., т. 30, стр. 310.

[4] КПСС в резолюциях. . ., ч. I, изд. 7-е, стр. 477—478.

[5] XXV лет научной деятельности Арктического института, Л., 1945 стр. 10.

После IX съезда РКП(б) развернулись напряженные работы по восстановлению водного транспорта, в особенности морского. На Севере, помимо всего, ощущался резкий недостаток ледокольных судов, без которых немыслимы были какие-либо транспортные операции в арктических морях. Яркой страницей в историю тех дней вошла операция по спасению попавшего в ледовый плен ледокольного парохода «Соловей Будимирович».

Спасение ледокольного парохода «Соловей Будимирович»

Выполнение правительственного задания по спасению ледокольного парохода «Соловей Будимирович» (позднее «Малыгин») послужило хорошей проверкой для наличных сил транспортного и ледокольного флота Северного бассейна.

В начале 1920 г., незадолго до своего бегства, белогвардейское правительство генерала Миллера направило ледокольный пароход «Соловей

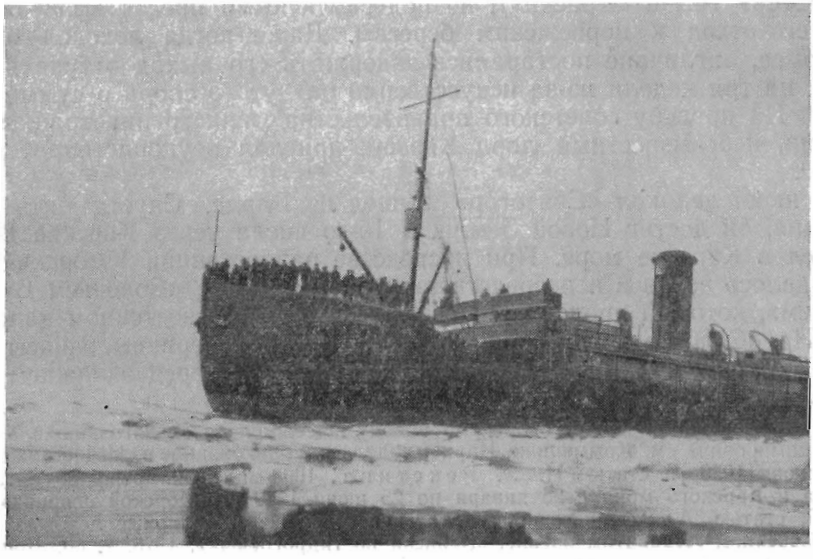


Рис. 13. Ледокольный пароход „Соловей Будимирович" („Малыгин") в дрейфе. Фото 1920 г. из коллекции Н. А. Залесского.

Будимирович» с военными грузами и пассажирами из Архангельска в Мурманск, обязав его капитана (И. Э. Рекстина) зайти по пути в Чешскую губу и принять там на борт некоторое количество оленьего мяса. В Чешской губе пароход затерло льдами и вместе с ними первоначально вынесло в район Карских Ворот, а затем в Карское море. На борту его находилось 85 человек, в том числе женщины и дети. В первые дни вынужденного дрейфа «правительство» Миллера не оказало пароходу никакой помощи. Тем самым было упущено время для быстрого вывода судна изо льдов.

После вступления наших войск в Архангельск советское правительство, проявив присущую ему гуманность, приняло срочные меры для спасения ледокольного парохода. Совет Народных Комиссаров отдал распоряжение о подготовке в Архангельске спасательной экспедиции силами Северного флота. Это задание было встречено с огромным энтузиазмом. В короткий срок произвели ремонт брошенного белогвардейцами в Архангельске ледореза «Канада» (ныне ледорез «Литке»). Команду ледореза укомплектовали преданными делу революции опытными моряками. Все

это позволило ледорезу в мае выйти в море на помощь бедствующему пароходу.

Наряду с этим, еще на четвертый день после освобождения Архангельска советское правительство через Наркоминдел обратилось к норвежскому правительству с просьбой снарядить за счет Советской Республики другую спасательную экспедицию. Норвегия дала немедленное согласие на участие своих судов и людей в спасении «Соловья Будимировича». Для координации действий в Варде выехал советский представитель[1]. В организации этой экспедиции принял участие Фритьоф Нансен, обратившийся к правительствам западноевропейских стран с призывом помочь в спасении экипажа русского судна. Возглавил спасательную экспедицию известный норвежский полярный мореплаватель Отто Свердруп[2].

Просьба советского правительства о помощи была обращена также и к правительству Англии. Последнее согласилось предоставить Норвегии во временное пользование уведенный интервентами русский ледокол «Святогор» (ныне «Красин»), но под различными предлогами задерживало его отход к норвежским берегам. Даже когда ледокол прибыл в Тромсе, англичане постарались задержать его выход оттуда в море почти на три недели из-за искусственно раздутого спора о сумме страховки. На просьбу советского правительства министр иностранных дел Англии, небезызвестный лорд Керзон, прислал неудовлетворительный ответ[3].

7 июня ледокол «Святогор» вышел из Варде. Спустя пять дней, 12 июня, он достиг Новой Земли, а 15-го числа через Карские Ворота прошел в Карское море. При посредстве радиостанции Югорский Шар ему удалось войти в непосредственную радиосвязь с «Соловьем Будимировичем», который продолжал дрейфовать в северо-восточном направлении. На «Соловье Будимировиче» давно были исчерпаны запасы угля, топки котлов погасли. Иссякало продовольствие. Перед экипажем рисо-

---

[1] Об экспедиции и переговорах по поводу спасения ледокольного парохода «Соловей Будимирович» см. Коммюнике Наркоминдела, опубликованное в «Известиях ВЦИК» от 22 июня 1920 г.; статью И. Э. Рекстина. 1000-мильный дрейф во льдах Баренцева и Карского моря с 25 января по 25 июня 1920 г. «Морской сборник», 1921, № 3—6; статью Ануфриева. Ледокольная практика и полярные ледовые плавания в Северном Ледовитом океане. «Записки по гидрографии», 1925, т. 50. Донесения Л. Брейтфуса, советского представителя в Варде, опубликованы в «Записках по гидрографии», 1921, т. III (XLIV). Н. Болотников. Дрейф и освобождение ледокольного парохода «Соловей Будимирович». Советская Арктика, 1941, № 4.

[2] Сначала экспедицию предполагалось отправить на ледокольном пароходе «Князь Багратион», находившемся у берегов Норвегии, но из-за аварии он не смог выйти в Карское море. Тогда норвежское правительство обратилось за ледоколом в Англию, указывая на желательность посылки русского ледокола «Минин», уведенного интервентами. Последний оказался в ремонте.

[3] В ответ на имя Г. В. Чичерина Керзон писал: «Как известно из русской радиограммы от 9 марта, что когда прибыли советские войска в Мурманск, там было найдено 4 500 *т* угля, 6 000 *т* кокса, 24 000 галлонов лубрикаторного масла. Не понимаю, почему невозможно вышеупомянутые корабли (ледорез «Канада» и четыре тюленьих бота — *М. Б.*) отправить немедленно на помощь «Соловью Будимировичу»? Это, казалось бы, ясный и самый быстрый метод оказания помощи, и в то же время, как мы действительно озабочены сделать все что в нашей власти, чтобы прийти на помощь Вашим, потерпевшим аварию соотечественникам, я не вижу, что мы можем сделать так эффективно, как Вы можете сделать это сами с Вашими собственными ресурсами». (Архив внешней политики СССР, ф. 528, п. 1, д. 2, л. 182. Перевод с английского).

Имея в виду, что «Соловья Будимировича» со льдами несло в Карское море, советское правительство отдало распоряжение Обдорскому ревкому организовать санную экспедицию на Ямал к мысу Харасовой. 18 апреля экспедиция выехала из Обдорска и 16 мая достигла назначенного пункта. Она не обнаружила никаких следов пребывания судна у берега Ямала и 6 июля возвратилась в Обдорск (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 58, 1920, лл. 9—12).

валась мрачная перспектива голодной смерти. Среди участников этого вынужденного дрейфа не было и не могло быть единства. Матросы и младший командный состав ненавидели спасавшихся бегством из Архангельска белых офицеров. Это еще больше осложняло положение.

15 июня «Святогор», следуя к северо-востоку от Карских Ворот, на 71° с. ш. и 60° 21′ в. д. вступил в полосу густого льда и к ночи остано-

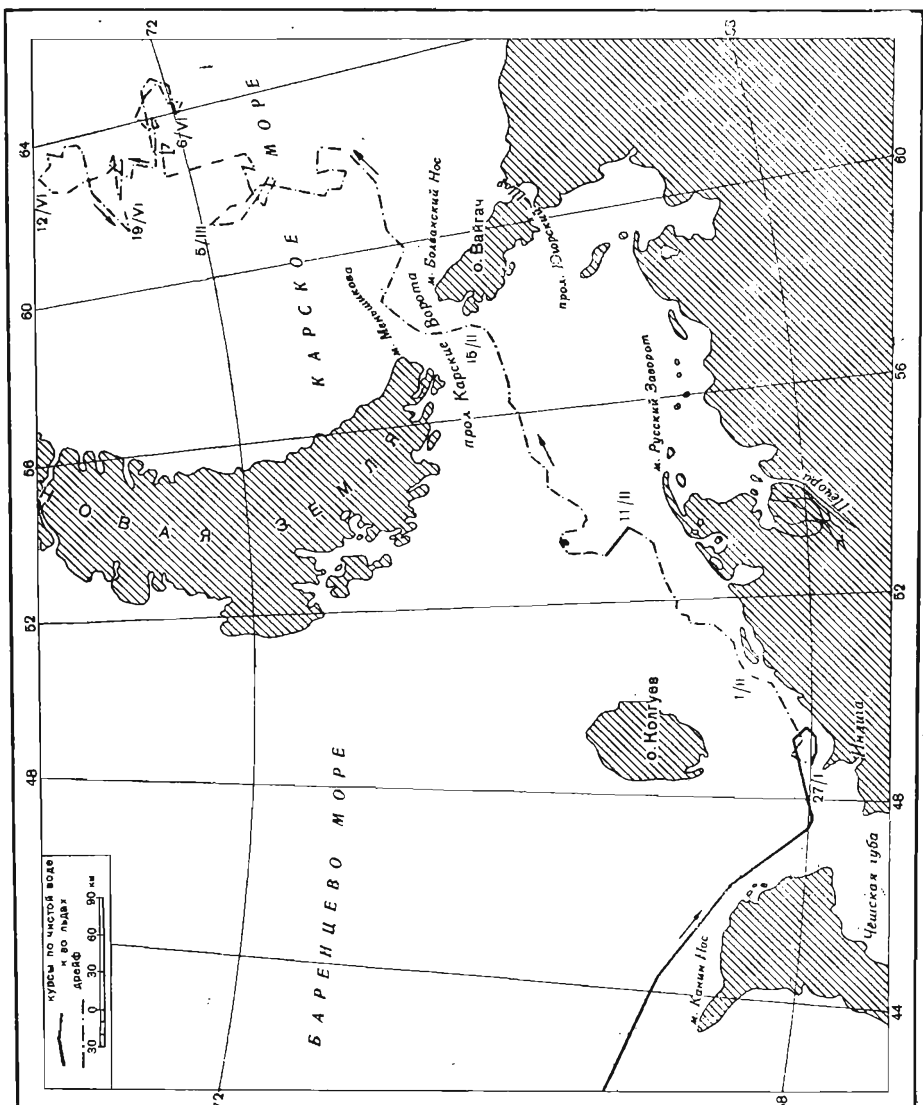


Рис. 14. Схема дрейфа ледокольного парохода „Соловей Будимирович" в Баренцевом и Карском морях в феврале—июне 1920 г.

вился перед торосистыми полями. Толщина льда достигала 6 *м*. 16 июня, лавируя среди льдин, он заметил судно, над которым развевался красный флаг. Это был ледорез «Канада», о выходе которого из Архангельска командование «Святогора» не знало. 18 июня «Святогор» и «Канада» сошлись и после небольшого совещания начали продвигаться в направлении дрейфующего «Соловья Будимировича». «При скудном полярном солнце, — писал Л. Брейтфус, — около 10 часов вечера, мы, наконец, уви-

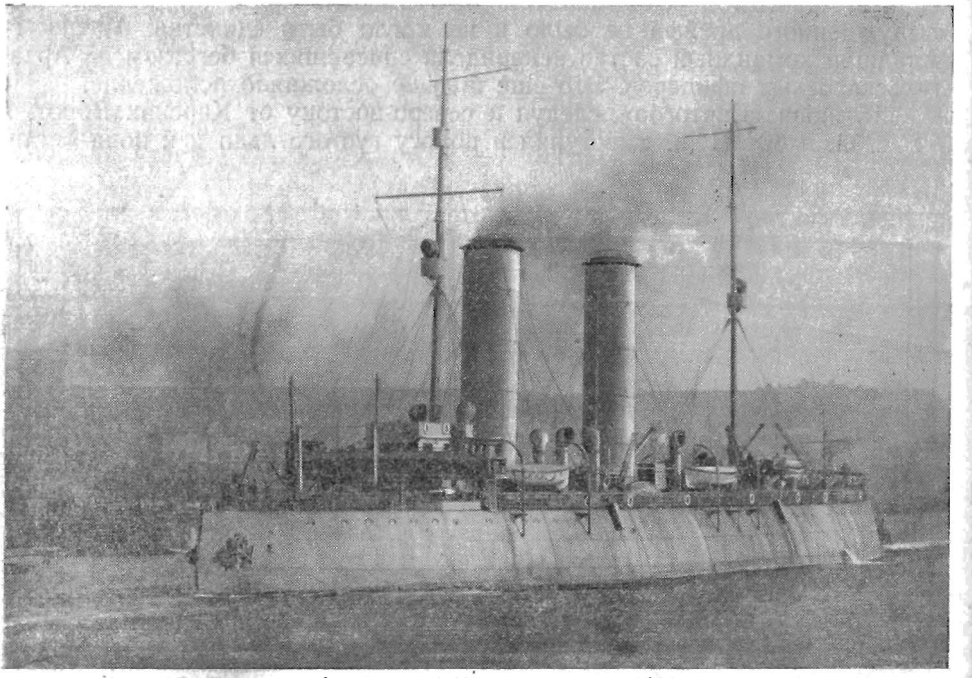


Рис. 15. Ледокол „Святогор" („Красин"). Фото 1920 г. из коллекции Н. А. Залесского.

дели на горизонте мачты и трубу «Соловья», одиноко стоящего среди мертвой ледяной пустыни, словно зачарованного»[1]. 19 июня «Святогор» и «Канада» подошли к борту дрейфующего ледокольного парохода при радостных криках «ура». Оказалось, что на дрейфующем судне оставались еще некоторые запасы продовольствия, которых могло хватить до 15 августа. Но значительная часть пассажиров уже болела цингой. Помощь пришла вовремя.

Обратный путь «Соловей Будимирович» прошел своим ходом. 21 июня, проходя проливом Карские Ворота, ледокол «Святогор» наскочил на банку. С помощью советских судов ему удалось сняться с банки и проследовать в Англию. «Соловей Будимирович» и «Канада» прибыли в Архангельск.

Спасение «Соловья Будимировича» явилось актом высокой гуманности Советской власти. Участие норвежских моряков в спасении советского парохода послужило укреплению дружественных связей между соседними народами. Результаты экспедиции были встречены весьма сочувственно всей норвежской и советской печатью. Во время торжественной встречи «Соловья Будимировича» в Архангельске представитель Наркоминдела в своей краткой речи, обращенной к экипажу ледокола, горячо приветствовал возвращение его в Советскую Россию и сердечно поблагодарил норвежских моряков и норвежское правительство[2].

---

[1] ААН, ф. 75, оп. I, д. 2, 1920, лл. 33—40.

[2] «Известия ВЦИК» № 146 (993) от 5 июля 1920 г. В адрес Министерства иностранных дел Норвегии Народный Комиссар по иностранным делам Г. В. Чичерин послал телеграмму следующего содержания: «От имени Российского правительства прошу Вас принять его наиискреннейшую благодарность за энергичное и гуманное, бескорыстное содействие, оказанное Вашим правительством России, содействие, которое не преминет способствовать самым решительным образом возобновлению дружеских отношений между двумя государствами, связанными в течение веков узами ближайшего соседства». «Известия ВЦИК», № 134 (981) от 22 июня 1920 г.

Тысячемильный дрейф «Соловья Будимировича» и походы спасательных судов сыграли определенную роль в исследовании Карского моря. Во время дрейфа и продвижения ледокольных судов находившиеся на их борту ученые собрали интересные материалы по метеорологии, распределению температур на поверхности открытого моря и на глубине. Изучение дрейфа «Соловья Будимировича» помогло выявить основные направления течений в юго-западной части Карского моря.

Подготовка товарообменной Карской экспедиции. Образование Комитета Северного Морского пути при Сибревкоме

Приступая к решению задач мирного строительства, ЦК РКП(б) и СНК признали первоочередной — продовольственную проблему. «На этой задаче, — указывал В. И. Ленин на февральской сессии ВЦИК VII созыва, — нам надо сосредоточить все свои силы... Ее надо решить военными средствами, с полной беспощадностью, с полным подавлением всех остальных интересов»[1].

IX съезд РКП(б) также призвал все партийные и советские организации к решению этой задачи, обязав их добиваться всемерного «улучшения состояния транспорта, подвоз и образование необходимейших запасов хлеба, топлива и сырья»[2].

Продовольственное положение страны было крайне тяжелым. В стране ощущался острый недостаток хлеба. Обследовав в марте — апреле 1919 г. питание городского населения по 112 городам и селениям городского типа, ЦСУ установило, что на одного рабочего в день приходилось в среднем около полуфунта печеного хлеба[3]. Особенно катастрофическим было положение на Европейском севере.

Почти двухлетнее хозяйничанье интервентов и белогвардейцев привело к полному истощению продовольственных запасов. 13 июня 1920 г. архангельские власти прислали в Наркомпрод отчаянную телеграмму: «Всякая задержка (с подвозом хлеба — *М. Б.*),—писали они,— обрекает промыслы на бездействие, населению грозит неввоз хлеба Печору Мезень смертью»[4]. 25 июня из Архангельска на имя Наркомпрода поступила новая телеграмма: «Положение губернии: пять уездов абсолютно голодают, свои запасы все исчерпаны, имеющиеся продукты приходится делить между Беломортраном, Военпортом, Военведом, также не имеющими фондов на снабжение на июнь месяц»[5].

Железная дорога Москва—Архангельск тогда почти не работала. Каких-либо других средств связи с Севером не было. Единственно возможным решением была срочная доставка продовольствия из Сибири морским путем. Инициатива посылки судов в Сибирь исходила от В. И. Ленина, который дал указание Народному Комиссару Л. Б. Красину созвать в Москве совещание по вопросу вывоза сибирского хлеба голодающему Поморью. По свидетельству Г. И. Харькова, тогда начальника Транспортного отдела НКТ и П, это совещание под его председательством с участием северных моряков состоялось в декабре 1919 г. или в начале января 1920 г. Сразу за окончанием совещания военмор М. В. Николаев был назначен начальником морской экспедиции.

Вместе с тем, со стороны правительства были приняты меры к тому, чтобы не только удовлетворить продовольственные нужды населения Поморья, но одновременно помочь сибирскому крестьянству получить сельскохозяйственные машины, изделия машинной индустрии, пред-

[1] В. И. Ленин, Соч., т. 30, стр. 308.
[2] КПСС в резолюциях..., ч. 1, стр. 478.
[3] П. И. Лященко, Указ. соч., стр. 112.
[4] ЦГАОР и СС, ф. 1913, оп. 5, д. 23. 1920, л. 31.
[5] Там же, л. 30.

меты первой необходимости, поступление которых на рынки Сибири прекратилось с началом мировой войны и в которых Сибирь крайне нуждалась. Попытка хотя бы отчасти утолить товарный голод Сибири представляла собой очень важное хозяйственно-политическое мероприятие, которое прямо служило задаче укрепления позиций Советской власти. Однако в условиях хозяйственной разрухи, когда почти две трети промышленности России не работало, выполнить это задание только своими силами не представлялось возможным.

В начале 1920 г. казалось, что для этой цели можно использовать мировой капиталистический рынок. После разгрома двух походов Антанты 16 января 1920 г. правительства стран Антанты объявили о снятии блокады с Советской России. Сразу же после этого советское правительство направило в Берлин и Лондон полномочную торговую делегацию во главе с Л. Б. Красиным. Этой делегации было, в частности, поручено вести переговоры с торговыми фирмами Западной Европы о поставке в Сибирь промышленных товаров Северным морским путем. Всемерно заботясь о нуждах сибирских крестьян, советское правительство имело в виду организовать и провести в навигацию 1920 г. товарообменную Карскую экспедицию.

Переговоры о Карской экспедиции начались в Лондоне в апреле 1920 г. Так как иностранные фирмы отказывались вступить в непосредственные деловые связи с Советской делегацией, последняя прибегла к посредничеству эмигрировавшего за границу и оказавшегося в Лондоне буржуазного руководства Центросоюза, а также кулацкого сибирского кооперативного союза «Закупсбыт». Переговоры между Торговой делегацией Советской России и этими представительствами в Лондоне развивались успешно. 7 мая советское правительство выдало Центросоюзу сертификат и возложило на него ответственность за проведение заграничных операций Карской экспедиции. В пункте 10 специального разъяснения Народного Комиссариата Торговли и Промышленности говорилось, что советское правительство дает обязательство «Центросоюзу Лимитед» и «Закупсбыту Лимитед» покрыть все их расходы и убытки по экспедиции. В свою очередь указанные компании обязались поставить в Сибирь, как указывалось в пункте 13 того же разъяснения, сельскохозяйственные машины, инструменты, химические товары, типографские машины, маслоделательные принадлежности, мануфактуру и галантерею[1].

В дни, когда в Лондоне шли переговоры о Карской экспедиции, в Сибири развернулись подготовительные работы. В целях централизации всех усилий, связанных с проведением товарообменной Карской экспедиции, 2 апреля 1920 г. при Сибирском Революционном Комитете был основан Комитет Северного морского пути[2].

В Положении об этом Комитете указывалось, что он создан «для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. Аркос-Лондон, оп. 1790, д. 3, 1920—1921.

[2] В литературе упоминается неточная дата основания Комитета — 20 апреля. В этот день состоялось утверждение Положения Комитета Северного морского пути. Сам же Комитет образован на заседании Сибревкома 2 апреля в связи с рассмотрением вопроса о товарообмене с заграницей (протокол № 203). В решении Сибревкома сказано, что «для практического разрешения всех вопросов по товарообмену, а также в целях практического изучения и улучшения Северных путей создается при Сибревкоме Комитет Северного морского пути. В состав Комитета Северного морского пути входят представители, по одному: от Сибревкома, Совета Народного хозяйства, Главвода и Наркомвода, а также специалист по персональному назначению Сибревкома». 6 апреля состоялось первое заседание Комитета, рассмотревшее вопрос о конструировании Комитета и его исполнительном органе. Тогда же было признано целесообразным включить в состав Комитета Сибирское отделение Центросоюза. Исполнительным органом Комитета стало бюро в составе трех человек. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 43, 1920).

морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с заграницей и транспортировки грузов в Европейскую Россию этим путем через устья рек Оби, Енисея, Лены и Колымы». В составе Комитета имелось семь отделов: Транспортный, Гидрографический, Портостроительный, Научный, Товарообменный, Общий и Хозяйственный.

Объясняя причины, побудившие основать Комитет Северного морского пути, Сибирский Революционный Комитет указывал, что, во-первых, это диктуется историческим опытом плаваний в Арктике, не вышедших в те годы из стадии экспериментальных мероприятий и поэтому требующих «специального органа как единую волю, создающую план, организующую, формирующую и выполняющую экспедиции, причем доказано, что все экспедиции, нарушавшие этот принцип, были неудачны», во-вторых, «централизация дает огромную экономию государству», в-третьих, «потому, что этим достигается максимум органической связи во всех работах, совершаемых с одной целью, и уничтожается параллелизм в работе, трения ведомств и разрозненные, несогласованные действия»; и, наконец, в-четвертых, «потому, что Северный морской путь охватывает районы со специфическими условиями, новыми и подлежащими предварительному изучению для каждого отдельного ведомства»[1].

В порядке подготовки к Карской товарообменной экспедиции Комитет получил задание центральных органов вывезти из Сибири и сосредоточить в устьях Оби до одного миллиона пудов и Енисея — до 300 тыс. пудов экспортного сырья. Благоприятное развитие лондонских переговоров в мае 1920 г. было подкреплено специальной телеграммой «Центросоюза Лимитед» и «Закупсбыта Лимитед» на имя Комитета Северного морского пути[2].

Вскоре, однако, международная обстановка резко изменилась. Правительства стран Антанты сорвали мирную передышку и силами панской Польши и белой армии Врангеля развязали третий поход против Советской республики. В связи с этим переговоры о Карской экспедиции натолкнулись на серьезные препятствия. По совету лондонской биржи, «Закупсбыт Лимитед» и «Центросоюз Лимитед» неожиданно предъявили Советской торговой делегации требования о предоставлении им монопольного права на проведение Карской экспедиции. Вместе с тем английские деловые круги лишили «Центросоюз Лимитед» права кредитования.

На имя «Закупсбыт Лимитед» было прислано письмо, препровожденное затем Советской торговой делегации, в котором представители английских фирм лицемерно «разъясняли» изменение своей позиции. «В 1919 г.,— писали они,— мы были рады помогать Вам и Вашей работе, потому что Компания Союзов Кооперативов, будучи независимой от Советов или советских влияний, в действительности представляла интересы русского народа. В течение последних нескольких недель в прессе неоднократно утверждалось, что кооперативные общества в России находятся в настоящее время под контролем советского или большевистского правительства... Мы поэтому решили, что для нас невозможно будет принять участие в каком-либо деле, способствующем

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 43, 1920, лл. 2—7. В задачу Комитета входило освоение всей трассы Северного морского пути от Архангельска до мыса Дежнева. На этой трассе Комитет рассчитывал построить станции, в распоряжении которых имелись бы суда ледокольного типа, гидроаэропланы для разведки льдов, группы ученых. Станции предполагалось построить на Новой Земле, острове Белом, о. Диксоне, мысе Челюскина, бухте Тикси, устье Колымы, в Беринговом проливе (см. В. Попов. Задачи Комитета Северного морского пути. «Жизнь Красной Сибири», 1920, № 24, стр. 19—21).

[2] Архив МВТ СССР, ф. Аркос-Лондон, оп. 1790, д. 3, 1920—1921.

советскому правительству»[1]. Отказ Лондонского банка от кредитования «Центросоюз Лимитед» и «Закупсбыт Лимитед» на деле означал срыв переговоров о товарообменной Карской экспедиции.

Таким образом, советская Карская экспедиция 1920 г. не состоялась.

Это, конечно, не могло помешать посылке из Поморья на Обь и Енисей Сибирской хлебной экспедиции, на чем настаивали архангельские товарищи. Снаряжение такой экспедиции для населения Поморья было жизненно важным делом.

После срыва лондонских переговоров о Карской экспедиции центр тяжести в подготовке морского похода в Сибирь переместился в Архангельск и в Омск, где находился тогда Комитет Северного морского пути.

Сибирская хлебная экспедиция 1920 г.

Осуществление этой первой советской арктической морской экспедиции[2] проходило в очень сложной международной и внутренней обстановке, когда на юге и западе страны развертывались боевые действия против войск панской Польши и Врангеля.

На Севере не хватало судов, топлива, ощущался недостаток в кадрах моряков, знакомых с условиями арктического мореплавания. Архангельск был накануне голода.

В связи с проектом Карской экспедиции хозяйственные организации Сибири приступили к подготовке арктической навигации еще в апреле—мае, т. е. раньше, чем в Архангельске. Но и здесь трудности были велики.

Для рейса в устье Оби на Обь-Иртышском речном флоте с большим трудом удалось собрать небольшую группу судов в составе пяти пароходов и пятнадцати барж (три из них с дровами для пароходов)[3]. Во главе Обского отряда Сибревком поставил опытного военмора А. А. Ружека. На Енисее Комитет Северного морского пути с неменьшими трудностями получил два парохода, три лихтера и две баржи. Енисейский отряд возглавили моряки К. А. Мецайк и И. А. Жаринов. В составе речных отрядов было 282 грузчика. Ввиду военного времени суда сопровождались отрядами войск внутренней охраны Республики.

В подготовке речных караванов приняла участие вся Сибирь.

Ответственность за доставку грузов в устья западносибирских рек Сибревком возложил на Сибкомпрод, Сибсовнархоз и Сибвнешторг. Общее руководство всеми операциями осуществлял Комитет Северного морского пути.

Собранная с большим трудом флотилия речных судов находилась в крайне неудовлетворительном состоянии. Корпуса и палубы судов

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. Аркос-Лондон, оп. 1790, д. 3, 1920—1921.

[2] В литературе широко распространено ошибочное мнение, что Сибирская хлебная экспедиция 1920 г. являлась первой советской Карской экспедицией. Официальные документы того времени называют ее Сибирской хлебной экспедицией или просто Сибирской экспедицией. Очевидно, что она не носила товарообменного характера. Архангельские транспортные суда не доставили в устье Оби ни одного килограмма промышленных товаров. Они прибыли на Обь с пустыми трюмами. Их единственной задачей являлся вывоз сибирского хлеба в северные районы Поморья. Неверно также утверждение В. Д. Новикова, что сибирский хлеб, вывезенный архангельскими судами из устья Оби, якобы предназначался для населения центральных районов страны («Летопись Севера», № 1, 1949 г., стр. 18). Эти свои выводы В. Д. Новиков повторил в книге «Из истории освоения Советской Арктики», М., 1956, стр. 31—33 (см. нашу рецензию на эту книгу в «Известиях ВГО», т. 88, вып. 5, 1956, стр. 475—477). Более правильное название данной экспедиции дал Н. Я. Болотников. См. его статью Сибирская хлебная экспедиция 1920 г. («Летопись Севера», № 2, 1957). Здесь же приведены все основные материалы рассматриваемой экспедиции.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 42, 1920, лл. 3—17.

протекали, отсутствовали брезенты, противопожарные средства, не хватало такелажных снастей и т. п.

5 августа, со значительным опозданием против плана, вышел из Омска Обь-Иртышский речной караван. 7 августа из Красноярска к Усть-Порту отправился Енисейский отряд.

Готовясь к приему морских судов, Комитет Северного морского пути усилил портостроительные изыскания и работы в устьях Оби и Енисея. В Усть-Енисейском порту, строившемся с 1917 г., была сооружена 30-саженная ряжевая пристань, построены дома для рабочих, склады и здание радиостанции[1]. В Дудинке и Обдорске сооружались новые радиостанции, с постройкой которых создавалось замкнутое кольцо радиосвязи Омск — Обдорск — Диксон — Усть-Порт — Дудинка — Красноярск — Омск[2].

Большое внимание уделялось гидрографической службе в устьях западносибирских рек. В распоряжении Комитета Северного морского пути на навигацию 1920 г. был передан Особый Обь-Енисейский гидрографический отряд, возглавлявшийся гидрографом К. К. Неупокоевым. В его задачи входило обвехование фарватеров и портоизыскательские работы[3].

Тем временем в Архангельске велась напряженная работа по снаряжению транспортных судов. Всей подготовкой к плаванию на Обь и Енисей руководил Беломортран при активном участии Архангельского Губисполкома и Губкома РКП(б)[4]. Испытывая острую нужду в судах и в оборудовании, коммунисты Архангельска обратились с призывом ко всему населению города оказать помощь Сибирской экспедиции.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 43, 1920, лл. 2—7. Из доклада о работах Комитета Северного морского пути в 1920 г.

[2] Там же.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 35, 1920—1921, лл. 5—24; Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря, Л., 1936, стр. 51—88.

В распоряжении Обской Гидрографической партии находился пароход «Орлик» и баржа «Пур». Силами этой партии удалось соорудить навигационные знаки на мысе Ян-Сале и мысе Круглом, проверить навигационные знаки, выставленные ранее, осветить фонарями Далена все знаки южной части Обской губы, где разворачивались погрузо-разгрузочные операции, обставить вехами фарватер у всего восточного побережья Ямала от мыса Каменного до бухты Находка, провести поперечный судовой промер Обской губы, показавший невозможность прохода морских судов южнее Находки. Группой А. И. Осипова было выявлено новое перегрузочное место в Обской губе — Новый Порт.

На Енисее, где сосредоточивались основные силы гидрографоф, работали две береговые партии. 3 июля гидрографические суда вышли из Красноярска и в конце месяца приступили к работе в устье Енисея. Начиная от Бреховских островов вплоть до порта Диксон, гидрографы произвели промер корабельного фарватера, съемку берегов реки и берегов Енисейского залива. По окончании программы работ гидрографическое судно «Иней» совершило плавание в Обскую губу, пролив Малыгина, а оттуда ходило на западный берег Ямала и в устье реки Пясины. На побережье от острова Диксона до Пясинского залива сотрудником музея Приенисейского края Л. Соболевым была собрана большая петрографическая коллекция и некоторые орографические, а в районе Гольчихи — палеонтологические материалы. Другой сотрудник этого музея А. А. Яворский занимался ботаническим изучением берегов Енисея, а фенолог Яковлев — наблюдениями за природными особенностями края (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 4, 1920, лл. 126—144).

Вместе с гидрографами на шхуне «Мария» Институт по исследованию Сибири направил в Тазовскую губу экспедицию под руководством профессора Б. П. Вейнберга («Известия Института исследования Сибири», № 5 и 12 за 1920 г.; «Труды Географического отдела Института исследования Сибири» за 1920 г.; ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 176, 1925.

[4] В Архангельском областном архиве (фонд 327, оп. 3271, дд. 11, 37, 40, 94 и др.) хранятся не использованные никем ценные материалы о снаряжении Сибирской хлебной экспедиции 1920 г.

Архангельские рабочие, портовые служащие, моряки, понимая всю важность правительственного задания, горячо откликнулись на призыв партийной организации. Не считаясь со временем, судостроители восстанавливали разбитые интервентами транспортные суда. Особенно сложно обстояло дело с топливом. Для экспедиции требовалось по крайней мере 6 278 *т* угля, а на складах порта имелось лишь 1 035 *т*. Выход был найден — добровольные дружины водолазов подняли некоторое количество угля из засыпанного взрывом склада аванпорта «Экономия», а также с судов, затонувших в Горле Белого моря. В результате героических усилий удалось собрать около 3 500 *т* угля[1].

«Перед нами,— писал начальник Сибирской экспедиции М. В. Николаев,— стояла дилемма: или сократить состав судов экспедиции, или ограничиться доставкой в Архангельск лишь части того продовольствия, которое могла отпустить Сибирь голодающему населению Северного края, или же вести экспедицию в полном составе, рискуя очутиться без угля в океане на обратном пути. Исключительный случай требовал решения исключительного». Было решено вести экспедицию в полном составе, но экономичным ходом, применяя буксировки судов. Для завершения обратного пути в Архангельск Беломортран обещал доставить уголь в район Югорского Шара.

Из наличного флота Беломортран сформировал два отряда экспедиционных судов[2]; в первый отряд вошли ледокольные пароходы «Г. Седов» и «В. Русанов», пароходы «Колгуев», «Север», «Кереть», «Маймакса», лихтеры «Клара», «Рево»; во второй отряд — ледокольные пароходы «Малыгин», «А. Сибиряков», пароходы «Николай», «Пролетарий», «Илья», лихтеры «Катанга» и «Анна».

Для производства гидрографических работ в Югорском Шаре Главное гидрографическое управление передало в распоряжение начальника экспедиции ледокольный пароход «Таймыр» и пароход «Пахтусов».

В начале августа сборы экспедиции были закончены, и первый отряд мог отправиться в путь.

1 августа начальник экспедиции М. В. Николаев и комиссар С. В. Киселев[3] издали следующий приказ:

«По воле правительства РСФСР посылается морская экспедиция к устьям сибирских рек Оби и Енисея. Цель экспедиции: доставить

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 30, 1920, лл. 1—15. Доклад начальника Сибирской экспедиции М. В. Николаева о плавании в Сибирь в 1920 г.

[2] По этому вопросу приводятся в литературе неточные данные. Так, в таблице, приложенной к книге Н. Сибирцева и В. Итина «Северный морской путь и Карские экспедиции» (Новосибирск, 1936 г., стр. 200—201), указано, что в составе первого отряда находился ледокол «Таймыр». Между тем этот ледокольный транспорт вместе с пароходом «Пахтусов» занимался гидрографическими исследованиями в Югорском Шаре. От Югорского Шара «Таймыр» ходил в бухту Находка.

[3] Михаил Васильевич Николаев (1870—1926), выдающийся советский ледовый капитан, участвовал в первых плаваниях ледокола «Ермак» под руководством С. О. Макарова, затем служил в военном флоте и командовал ледоколом на Белом море. При установлении советской власти он был назначен начальником Архангельской охраны водного района и морского транспорта, принимал участие в борьбе против интервентов на Севере. Возглавлял Карскую товарообменную экспедицию 1926 г. Долгое время командовал ледоколом «Ленин», на борту которого умер от паралича сердца.

Семен Васильевич Киселев — участник гражданской войны, комиссар по эвакуации Або-Аландского района во время героического ледового похода Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. В 1928 г. принимал участие в ледовом походе ледокольного парохода «Малыгин», направленного на поиски экипажа дирижабля «Италия». В дальнейшем несколько лет работал начальником Нарьян-Марского порта. Последнее время служил в Архангельском торговом порту (более подробно см. Н. Я. Болотников. Сибирская хлебная экспедиция 1920 г. «Летопись Севера», № 2, 1957, стр. 40).

продовольственные грузы в Архангельск и другие пункты, куда невозможно подвезти хлеб иным путем, кроме морского. Вопрос доставки продовольствия из Сибири является вопросом жизни и смерти для всего Северного края Республики, а поэтому как центральная, так и местная власти Рабоче-крестьянского Правительства прилагают все усилия к скорейшему снабжению и отправке экспедиции по назначению.

Советская власть, зная тяжелые условия плавания экспедиции, делает все, чтобы экипажи судов были снабжены в достаточном количестве продовольствием, одеждой и всем необходимым и щедрою рукою отпускает экспедиции все, что может из тех скудных запасов, которые имеются у нее в распоряжении, ясно сознавая, что каждый отпущенный экспедиции фунт хлеба, угля, керосина и прочего обездоливает в такой же мере трудящееся население.

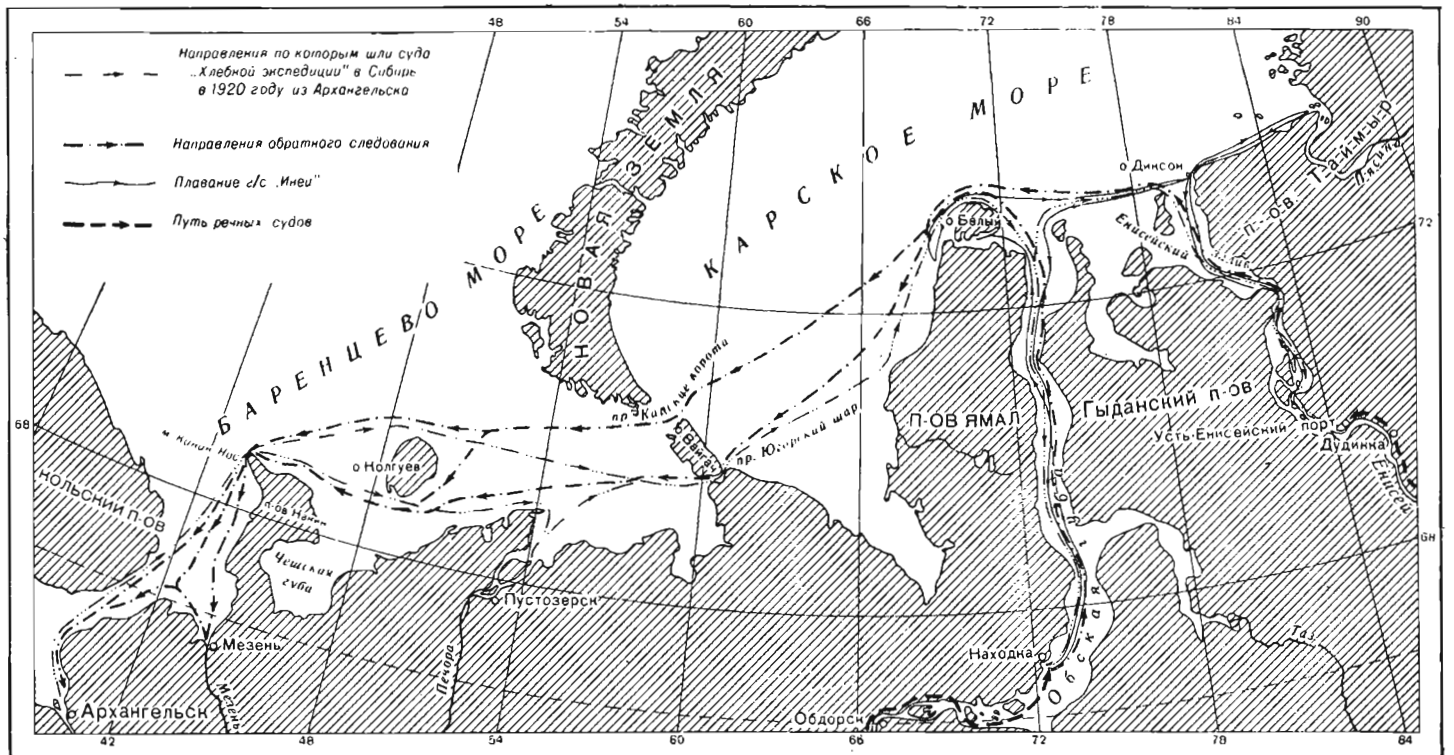
Товарищи моряки! Благодаря вашей энергичной работе и сознательному, честному отношению к своим обязанностям 1-й отряд вверенной мне экспедиции сможет выйти в Сибирь в назначенный срок — 5 августа с. г. Таким образом будет выполнена первая часть нашей задачи. В дальнейшем Вам придется, когда этого потребуют обстоятельства, работать, не считаясь с часами, и днем и ночью, и я уверен, что встречу в Вас сотрудников, готовых отдать все силы на служение народным интересам, и что мы сумеем оправдать доверие к нам Советской власти, честно выполним наш долг и привезем хлеб нашим товарищам»[1].

Рис. 16. Капитан М. В. Николаев — начальник первой советской морской хлебной экспедиции в Сибирь.

В субботу 7 августа командиры судов получили приказы и инструкции, предусматривающие различные случаи плавания — в тумане, во льдах, при буксировке, днем и ночью, правила сигнализации: радио, морзе, звуковой, флагами. Командиров обязывали выучить наизусть инструкции с тем, чтобы ответы на сигналы подавались без промедления. М. В. Николаев свидетельствует, что во время совместного плавания, особенно в узких фарватерах Обской губы с буксирами, при встрече в тумане со льдами и внезапной остановки головного корабля при разрыве буксира инструкции соблюдались неукоснительно.

В 16 часов 8 августа 1920 г. Архангельск провожал первую советскую морскую экспедицию в Сибирь. Представители Советской власти поднялись на борт головного корабля «Г. Седов», где состоялся митинг. Затем был поднят сигнал «Всем сняться с якоря». Стоявшие на рейде

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, св. 2, д. 30, 1920/21, лл. 1—15.



Рис, 17. Схема плавания Сибирской хлебной экспедиции 1920 г.

корабли гудками приветствовали уходивших в плавание товарищей. Сигнальщики «Г. Седова» едва успевали отвечать на приветствия. На набережной Архангельска и на кораблях звучала музыка, и слышалось пение революционных песен. Когда суда проходили Соломбалу, стоявший там крейсер «III Интернационал» (такое имя носил ледорез «Канада», ныне «Литке») сигналами пожелал счастливого плавания и благополучного возвращения. «Эти сердечные проводы и внимание, — пишет М. В. Николаев,— оказанные экспедиции представителями Советской власти и товарищами военными моряками, произвели глубокое впечатление, воодушевили экипаж вверенных мне судов и тем самым принесли огромную пользу делу. Мы уходили из Архангельска уверенные в том, что все наши удачи и неудачи будут также близко приниматься оставшимися так, как и нами самими».

12 августа первый отряд судов прибыл в Югорский Шар и, не задерживаясь, вошел в Карское море. 14 августа суда благополучно обошли остров Белый с севера и достигли Обской губы, не встретив на своем пути льда. 18 августа, на одиннадцатый день плавания, весь отряд стал на якорь вблизи бухты Находка. Следом за первым отрядом 30 августа прибыли суда второго отряда. Ледокольный пароход «Малыгин» и судно «Маймакса» прошли на реку Енисей. В Усть-Порт они прибыли 5 сентября.

Для координации действий ледокольный пароход «Таймыр» был освобожден от приемки грузов и направлен к мысу Таран (северная часть Обской губы), где выполнял роль передаточной станции, так как маломощная радиостанция «Г. Седова» не могла держать прямую связь с о. Диксона и Югорским Шаром.

К моменту прибытия морских судов первого отряда Обь-Иртышский речной караван еще находился в пути. Первые речные суда стали подходить к бухте Находка 28 августа, с опозданием на 8—9 дней, что вызвало простой морских судов.

Погрузка хлеба на морские суда началась немедленно. Накануне погрузочных работ партийная организация экспедиции провела расширенное партийное собрание, на котором коммунисты взяли на себя обязательства обеспечить своевременную и полную перегрузку хлеба. Коммунисты подняли все экипажи судов и грузчиков на досрочное выполнение задания. Люди трудились с огромным энтузиазмом, нередко они работали бессменно. Перегрузочные работы окончились 20 сентября. На морские суда было принято 526 642 пуда ржи, 57 338 пудов кожи, волоса, шерсти, 939 пудов пшеницы — всего 584 919 пудов [1].

В день окончания погрузки Обь-Иртышский речной караван вышел в обратный путь, на следующий день покинул бухту Находка отряд архангельских судов. Таким образом, морской караван пробыл в Обской губе 32 суток, из них 10 суток в ожидании речных судов.

На Енисее работа экспедиции протекала в более благоприятных условиях. Речные суда прибыли в Усть-Порт 22 августа. В перегрузочных работах, кроме грузчиков, приняли участие красноармейцы. На морские суда было погружено 44 042 пуда льна[2]. Обратно морские суда вышли 8 сентября. Не встретив льдов в Карском море, они благополучно прибыли в Архангельск 1 октября. Енисейский речной караван прибыл в Красноярск 14 октября.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 42, 1920, лл. 3—17.

[2] Северный морской путь. (Результаты экспедиции 1920 г.) «Жизнь Красной Сибири», 1920, № 4. Общее количество вывезенных из Сибири продуктов и товаров составило 628 961 пуд.

Плавание морских судов Обского отряда протекало в сложной обстановке. Почти все время шел снег, иногда сменявшийся дождем. При плохой видимости суда держали связь звуковыми сигналами и по радио. Впереди шел ледокольный пароход «Г. Седов».

28 сентября весь караван кильватерной колонной проследовал через Карские Ворота. В Баренцевом море суда встретил сильный шторм, во время которого пароход «Пролетарий», шедший на буксире у «Г. Седова», оторвало и едва не выбросило на банку. Другой пароход «Николай» также не смог следовать на буксире из-за сильной качки; ему пришлось лечь в дрейф против ветра.

Начальник экспедиции записал: «Сильная качка, на «Седове» вода заливает всю палубу. Дождь. Весь корпус «Николая», трубу и мачты до половины закрывает волною, затем он виден весь на вершине волны и вновь скрывается, и так все время»[1]. Благодаря мужеству и смелости моряков удалось выстоять против шторма и благополучно привести корабли в места назначения.

3 октября при огромном стечении народа на набережных Архангельска суда «Г. Седов», «А. Сибиряков», «Север» вошли на архангельский рейд. Пароходы «Илья» и «Пролетарий», по распоряжению архангельских властей, доставили свой груз на Мезень, население которой остро нуждалось в продовольствии. 6 октября в Архангельский порт прибыли остальные суда.

Таким образом закончилась Сибирская хлебная экспедиция 1920 г. Задачи, возложенные на нее, были успешно выполнены. Обращаясь к экипажам судов, М. В. Николаев писал в приказе по экспедиции: «Первого августа сего года в приказе за № 28 я обратился к Вам с призывом не пожалеть своих сил для скорейшего и лучшего выполнения задачи по доставке продовольствия из Сибири в Архангельск, при этом я не скрыл от Вас предстоящих трудностей и лишений. Задача эта ныне выполнена Вами блестяще и в самых неблагоприятных условиях и обстановке. Хлеб и другие грузы доставлены по назначению благополучно и полностью. Вы все проявили беззаветную преданность долгу и служили правительству Советов не за страх, а за совесть. С такими сотрудниками не страшны ни штормы, ни туманы».

Итоги экспедиции в Сибирь были подведены 8 октября 1920 г. на расширенном заседании президиума Архангельского Исполнительного Комитета совместно с представителями Сибревкома, Беломортрана и других организаций. Президиум Исполкома отметил, что экспедиция оправдала возложенные на нее надежды и тем самым избавила «от мук и ужасов голода» трудящихся губернии. От имени населения Севера президиум выразил глубокую благодарность трудящимся Сибири и ее органам власти за братскую помощь и выразил надежду, что прямое морское сообщение по Карскому морю в будущем еще больше разовьется «на благо трудящихся обеих окраин и всей страны»[2]. Президиум Исполкома вынес благодарность начальнику экспедиции военному моряку М. В. Николаеву, комиссару С. В. Киселеву и уполномоченному Г. И. Абрамову, а также всем принимавшим в ней участие членам экспедиции, учреждениям и рабочим за энергичную и добросовестную работу[3].

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 30, 1920/21, лл. 1—15.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, Арх. I, 1920—1934 гг. 3 ноября 1920 г. на заседании Сибревкома был заслушан доклад о деятельности Комитета Северного морского пути. Сибревком выразил благодарность всем членам Сибирской экспедиции за выполнение намеченного задания, а также за проведенные исследования в Обской губе и на реке Енисей.

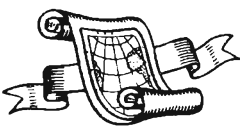
[3] АОГАОР и СС, ф. 352, д. 35, 1920.

Первая советская морская экспедиция в Сибирь имела большое политическое и народнохозяйственное значение. Несмотря на тяжелые условия военного времени, экспедиция не только выполнила важное правительственное задание, но показала всему миру, на что способны люди, овладевшие великой идеей борьбы за коммунизм.

Доставленные экспедицией продовольственные товары спасли северные районы Поморья от неминуемого голода. Сибирская экспедиция избавила и без того работавший с большим напряжением железнодорожный транспорт, в частности, одноколейную Северную железную дорогу от необходимости переброски хлеба на Север.

В истории арктического мореплавания эта экспедиция заняла особое место. Она открыла собой начало систематических плаваний на западном участке Северного морского пути и своим успехом наносила удар по тем, кто не верил в возможность арктического мореплавания. Ее достижения тем более показательны, что в плавании 1920 г. участвовали разнотипные, плохо оборудованные и мало приспособленные к условиям Арктики суда. Да и экипажи этих судов почти не имели опыта в ледовых походах. Из пятнадцати транспортных судов только пять имели радиостанции, переговоры велись флагами, чему часто мешали туманы. На семи судах не было электрического освещения. Во время ночных работ к таким судам приходилось подводить пароходы, чтобы осветить их электричеством. Плавание транспортных судов прошло без единой аварии. Сибирская морская экспедиция 1920 г. явилась первым крупным успехом молодого Советского государства в борьбе за освоение Арктики.

С окончанием гражданской войны и изгнанием интервентов советский народ получил возможность приступить к мирным делам социалистического строительства. Для советских полярников это означало возможность развернуть планомерное изучение и освоение Севера.



ЧАСТЬ ВТОРАЯ

РАЗВИТИЕ МОРЕПЛАВАНИЯ НА КРАЕВЫХ УЧАСТКАХ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ (1921–1928 гг.)

НАЧАЛО ПЛАНОМЕРНЫХ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

ГЛАВА 4

ВОССТАНОВЛЕНИЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СОВЕТСКОГО СЕВЕРА

Гражданская война и иностранная военная интервенция нанесли глубочайшие раны молодой Советской республике. Чтобы залечить эти раны, потребовался ряд лет самоотверженного труда всей страны.

Переходя к мирному строительству, Коммунистическая партия разработала ясную и четкую программу действий, направленную на быстрейшее преодоление чудовищной разрухи, восстановление народного хозяйства, построение социализма.

Состоявшийся в марте 1921 г. X съезд РКП(б), по предложению В. И. Ленина, провозгласил переход к новой экономической политике, новой по отношению к политике военного коммунизма, характерной для периода гражданской войны. Продовольственная разверстка заменялась продовольственным, меньшим по размерам налогом. При этом X съезд РКП(б) имел в виду, что в условиях мелкокрестьянской страны перевод крестьян на рельсы социализма — процесс длительный. Он возможен, указывал В. И. Ленин, только на базе развития тяжелой индустрии, машиностроения. Но, по мнению В. И. Ленина, «пока крупная машина» мелкого крестьянина «не переделала» на коллективный лад, «надо обеспечить ему возможность свободы хозяйничать».[1] X съезд подчеркнул то обстоятельство, что с введением новой экономической политики, продналога, «все запасы продовольствия, сырья и фуража, остающиеся у земледельцев после выполнения ими налога, находятся в полном их распоряжении и могут быть используемы ими для улучшения и укрепления своего хозяйства, для повышения личного потребления и для обмена на продукты фабрично-заводской и кустарной промышленности и сельскохозяйственного производства»[2]. В стране объявлялась свобода торговли излишками сельскохозяйственных продуктов. Так как государственная промышленность не смогла в то время удовлетворить население

[1] В. И. Ленин. Соч., т. 32, стр. 165.

[2] КПСС в резолюциях..., ч. 1, стр. 564.

необходимыми товарами широкого потребления, было разрешено также открывать мелкие частновладельческие предприятия. Партия не скрывала, что новый курс экономической политики вел к временному оживлению капиталистических элементов в городе и деревне. Это было отступление, но отступление временное, вызванное необходимостью подтянуть тылы, перегруппировать силы и начать новое наступление против капитализма при прочной поддержке всех трудящихся. Новая экономическая политика означала усиление смычки между городом и деревней, между рабочим классом и крестьянством, укрепление их союза на хозяйственной основе. Это было продолжение борьбы социализма с капитализмом в экономической области. В. И. Ленин предупреждал, что вопрос стоит так: «кто — кого». Внутри страны имелись все необходимые условия для того, чтобы в экономической борьбе с капитализмом социализм одержал полную победу. Построение социализма в нашей стране на рельсах нэпа обеспечивалось наличием в руках Советской власти командных экономических высот — земли, крупной промышленности, транспорта, внешней торговли, кредита — правильным руководством Советским государством со стороны партии и сознательным творчеством масс.

Проведение новой экономической политики — первый этап ленинского плана построения социализма в нашей стране. Ленинский план предусматривал ликвидацию технико-экономической отсталости России, создание социалистической экономики, превращение страны в могучую индустриальную державу и на основе роста всех отраслей хозяйства обеспечение высокого жизненного уровня населения. Главное звено этого плана — идея социалистической индустриализации, создание мощной тяжелой промышленности. Особое значение В. И. Ленин придавал делу электрификации страны. Он говорил: «...Если Россия покроется густою сетью электрических станций и мощных технических оборудований, то наше коммунистическое хозяйственное строительство станет образцом для грядущей социалистической Европы и Азии»[1].

Проведение новой экономической политики, как первого этапа ленинского плана, уже в первые годы, несмотря на огромные трудности, переживавшиеся Советской страной, принесло благотворные результаты. Быстро расширялся товарооборот между городом и деревней, и на этой основе укреплялся союз рабочего класса с крестьянством — основа основ Советской власти. Серьезно улучшилось состояние всех отраслей хозяйства. В стране восстанавливалась нормальная экономическая жизнь. Постепенно возрождалась и набирала темпы государственная промышленность. Каждый день приносил новые и новые свидетельства мудрости политики партии, опирающейся в своих решениях на глубокое знание объективных экономических законов и умело их использующей.

На Севере, как и по всей стране, народные массы с огромным энтузиазмом трудились над восстановлением хозяйственной разрухи. Советские люди работали с большой творческой инициативой, революционной энергией. Всеобщим было стремление быстрее покончить с разрухой и голодом. В эти же годы на Севере развернулись новые практические работы по освоению неисчерпаемых природных богатств, ранее остававшиеся втуне.

Сам процесс восстановления народного хозяйства во многих северных районах, особенно на Северо-Востоке (Якутия, Камчатка, Чукотка), начался и соответственно закончился позже, чем в центральных и южных районах страны. В районах Северо-Востока значительный рост основных отраслей хозяйства (оленеводство, пушные и зверобойные промыслы) наблюдался в 1928—1933 гг.

---

[1] В. И. Ленин. Соч., т. 31, стр. 486.

Что касается арктического мореплавания, то период 1921—1928 гг. стал важным этапом в его развитии. Это было время систематических плаваний на краевых участках Северного морского пути, выработки продуманной тактики проводки судов во льдах, поисков новых организационных форм управления арктическими перевозками. По существу в эти годы созданы необходимые условия эксплуатации арктических морских и речных трасс.

Использование арктического мореплавания прежде всего для восстановления хозяйства в жизненно важных районах Сибири отодвинуло на второй план вопросы освоения сквозного Северного морского пути. В этот период получили развитие плавания, главным образом, в Карском и Баренцевом морях. Карские товарообменные экспедиции обслуживали области, лежащие далеко на юге Сибири, а также отчасти Урал и Среднюю Азию. Зона транспортно-экономического тяготения охватывала в основном центральную и южную Сибирь. Север играл роль транзитного района, через который направлялись как грузы, доставляемые из-за границы, так и сырье, поступавшее из южных районов для вывоза на внутренний и мировой рынки.

Поэтому Карские экспедиции лишь косвенно способствовали развитию производительных сил Обь-Енисейского района. Создание портов, метеорологических станций, а также проведение геологических работ не могло не оказать влияния на условия жизни населения и общее экономическое положение северных окраин. Карские экспедиции подготовили почву для создания в северных районах первых очагов социалистической индустриализации.

В зону транспортно-экономического тяготения Карского морского пути входил Европейский Север СССР и особенно районы Мурманска и Архангельска. Здесь была главная стоянка арктического флота, формировались транспортные караваны, отсюда осуществлялось руководство морскими операциями. В некоторые годы товары, доставлявшиеся по морскому пути из Сибири, оседали в основном в Архангельской и Мурманской областях. Арктическое мореплавание содействовало развитию зверобойных и рыбных промыслов Поморья — важной сырьевой базы для промышленности Севера.

Восстановление промышленности и промыслов на Европейском Севере

Восстановление разрушенных войной промышленности и промыслов началось раньше всего на Европейском Севере.

За 19 месяцев оккупации края интервенты разрушили почти все лесопильные заводы, часть оборудования вывезли за границу. Они увели с собой или потопили большую часть торгового и промыслового флота. Немногие оставшиеся суда требовали неотложного ремонта. Сельское хозяйство, и особенно промыслы, за счет которых жила большая часть населения Поморья, пришли в полный упадок. Так, посевные площади Архангельской губернии за годы интервенции сократились на 22,2%[1].

Население северных районов испытывало острый недостаток хлеба, рыбы, соли, жиров. Вместе с тем обстановка сложилась так, что центральные губернии России не могли оказать Северу сколько-нибудь значительную помощь. Борьбу с разрухой и голодом пришлось вести, рассчитывая, прежде всего, на собственные силы и местные ресурсы.

Быстрые темпы восстановления народного хозяйства на Европейском Севере наглядно видны на такой ведущей отрасли, как лесная промышленность.

[1] А. О-в. Хозяйство Архангельской губернии к десятому Октябрю. «Северное Хозяйство», 1927, № 9—10, стр. 3—26.

В 1920 г., когда северные районы были основательно разорены гражданской войной и ограблены интервентами, выпуск продукции лесопиления составлял лишь 6% от довоенного уровня[1]. Вскоре после освобождения Севера советское правительство приняло меры по возрождению его хозяйства: 17 августа 1921 г. Совет Труда и Обороны опубликовал постановление, подписанное В. И. Лениным, о создании мощного объединения «Северолес» для использования лесных богатств. Предприятия «Северолеса» в 1921 — 1922 гг. впервые после военной разрухи заготовили и вывезли 900 тысяч кубометров древесины. Так было положено начало мощному подъему социалистической лесной промышленности на Севере[2]. Уже в 1927—1928 гг. лесозаготовки по Северному Краю (включающему нынешние Архангельскую, Вологодскую области и Коми АССР) составили 7,6 миллиона кубометров, т. е. достигли уровня 1913 г., а выпуск пиломатериалов перекрыл довоенную выработку: было выпущено 386 тысяч стандартов против 323 тысяч в 1913 г.[3]

Характерны серьезные качественные изменения, происшедшие в лесной промышленности за эти годы. Их легко проследить на примере архангельских лесозаводов. С первых шагов своей деятельности «Северолес» обратил особое внимание на вопросы рационализации производства, увеличения производительности труда, повышения коэффициента использования сырья (древесины), снижения себестоимости продукции. Специалисты «Северолеса» занялись изучением производственных процессов. Появились теоретические исследования. При активном участии рабочих проводились обследования, изучалась работа механизмов (пил), прохождение сырья и полуфабрикатов в разных стадиях производства, степень использования сырья.

На основании полученных данных переоборудовались заводы, совершенствовалось производственное оборудование, вводились новые, более рациональные способы использования древесины.

Одновременно с этим изучался производственный опыт скандинавских заводов и полезные новшества переносились в производство.

Все это положительно сказалось на результатах производственной деятельности.

Приведенные ниже таблицы[4] (стр. 87) показывают, как из года в год росла пропускная способность пилорам, увеличивался выход полезной древесины при выпуске чистообрезного товара и в то же время постепенно снижались затраты труда на единицу продукции

Для сравнения надо напомнить, что в рекордный для северной лесопромышленности 1913 г. при 10-часовом рабочем дне производительность составляла 2100 стандартов на пилораму в год. Значительного увеличения производительности пилорам удалось достигнуть путем повышения их пропускной способности, сосредоточения производства на более мощных заводах, замены изношенного и малопроизводительного оборудования. При этом на производстве строго соблюдался 8-часовой рабочий день. Заводы работали 260 дней в году[5].

Несмотря на огромные трудности того времени, были предприняты относительно крупные работы по расширению и технической реконструк-

---

[1] Северный край на IV сессии Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета XV созыва. Архангельск, 1934, стр. 18.

[2] А. А. Полежаева, А. М. Балдаков. Архангельская область в новой сталинской пятилетке. Архангельск, 1947, стр. 14.

[3] Северный край..., стр. 18.

[4] А. Н. Попов. Город Архангельск. Архангельск, 1928 г., стр. 22.

[5] А. Н. Попов. Указ. соч., стр. 23.

Таблица 1

Годы	Пропускная способность на рамо-смену в куб. футах	Выход полезной продукции в %	Затраты рабочей силы на стандарт пиломатериалов в человеко-днях
1921/22	1380	46,7	—
1922/23	1452	50,5	12,4
1923/24	1645	50,9	10,3
1924/25	2062	51,5	7,4
1925/26	2196	52,5	7,4
1926/27	2218	53,0	7,2

Таблица 2

Годы	Выход пиломатериалов в стандартах (на пилораму в год)
1921/22	791
1922/23	1409
1923/24	1949
1924/25	2358
1925/26	2460
1926/27	2900

ции производства. Так, в 1924 г. вошел в строй новый восьмирамный завод № 5, полностью был электрифицирован восьмирамный завод № 3 имени Ленина, от городской Архангельской станции на заводы, находящиеся в Маймаксе, проложена линия электропередачи протяженностью 17 километров.

Восстановление лесной промышленности края вызвало расширение Архангельского порта. В 1922 г. возобновилась лесная торговля с заграницей. Лес вскоре снова стал главным предметом экспорта Севера[1].

Работы по реконструкции проводились и в других отраслях промышленности. Примером может служить пенькопрядильная и канатная фабрика имени Розы Люксембург, имевшая после лесопильных заводов наибольшее значение в экономической жизни края. Основана она в 1898 г. местным купцом Пахомовым, в дальнейшем для ее эксплуатации было организовано специальное акционерное общество «Канат». В 1926 г. фабрика была электрифицирована, изношенные и устаревшие станки и машины заменены, машинный парк расширен до 44 единиц, появились новые веревочные машины и прядильные машины «банка-брош», построен новый корпус отделения по выработке смолы. Выпуск канатов и веревок увеличился к 1927/28 г. почти вдвое[2].

По решению советского правительства, сразу после освобождения Севера от интервентов развернулись работы по восстановлению Архангельского и Мурманского портов — основных баз северного мореплавания. Еще в 1920 г., по правительственному декрету, подписанному

[1] Первый советский лес был вывезен за границу в 1922 г. на 105 пароходах, поднявших 83 500 стандартов пиленого леса и 34 100 штук капбалок. («Северное Хозяйство» изд. Архангельского Губ. ЭКОСО. 1923, № 1, стр. 110). В последующие годы размеры лесопоставок на экспорт значительно увеличились.

[2] А. Н. Попов. Указ. соч., стр. 13.

В. И. Лениным, они были отнесены к пяти крупнейшим портам страны, подлежащим восстановлению в первую очередь; работы по восстановлению обоих портов признавались ударными.

В результате трудовых усилий моряков и портовых рабочих Архангельский и Мурманский порты уже в навигацию 1921 г. смогли принимать морские суда. В связи с возобновлением торговых отношений с другими государствами Совнарком поручил Народному Комиссариату по морским делам считать эти порты открытыми для иностранных коммерческих судов[1].

Одновременно были приняты меры к восстановлению Мурманской железной дороги — магистрали, выходящей к единственному незамерзающему порту на побережье Ледовитого океана. Восстановление Мурманской железной дороги сыграло важную роль в развитии производительных сил не только Кольского полуострова, но и всего Европейского Севера. В 20-е годы Мурманск стал главным портом по обслуживанию судов Карской экспедиции.

Большое внимание советское правительство уделяло восстановлению и расширению традиционных рыбных и зверобойных промыслов, что имело не только экономическое, но и политическое значение. За годы войны в водах Белого и Баренцева морей стали усиленно и бесконтрольно промышлять норвежские и английские рыбопромышленники. Защита советских вод от иностранных предпринимателей была делом государственной важности.

24 мая 1921 г. по представлению Наркомпрома, согласованному с Народным Комиссариатом по иностранным делам, Совет Народных Комиссаров принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об охране рыбных и зверобойных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море. Постановление было опубликовано в печати для всеобщего сведения[2]. По этому постановлению, иностранным судам запрещалось без разрешения на то советских органов входить в прибрежную зону, простирающуюся от границ Финляндии до северной оконечности Новой Земли,— на расстоянии 12 морских миль от линии наивысшего отлива как у материкового побережья, так и у островов. Охрану промыслов СНК возложил на суда военного флота и пограничную охрану РСФСР.

Несмотря на запрещение, доведенное до сведения иностранных держав, норвежские и особенно английские зверопромышленники продолжали вторгаться в наши территориальные воды. Так, в мае 1921 г. в Горле Белого моря были задержаны и отконвоированы в Архангельск три норвежских траулера[3]. В ответ на декрет СНК английское правительство через своего официального агента сообщило, что оно не согласно с 12-мильной зоной и что аресты судов будет считать незаконными, а потому оно-де намерено защищать их посылкой в Баренцево море военных судов[4]. С января 1922 г. в 12-мильную полосу начался наплыв английских рыболовных судов, часть из которых задержали наши военные суда. Наркоминдел вынужден был уведомить английское правительство, что для защиты населения ему «не остается другого выхода, как отдать распоряжение о сопровождении наших сторожевых судов военно-морской силой»[5]. Встретив с советской стороны должный отпор, английские власти в конце-концов вынуждены были подчиниться советским законам о рыболовстве в Баренцевом море. Тоже сделало и

[1] Э. Б. Генкина. Переход Советского государства к новой экономической политике (1921—1922 гг.), М., 1954, стр. 213.

[2] «Известия ВЦИК», № 119, от 2 июня 1921 г.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 478, оп. 99, д. 3, 1921, л. 51.

[4] «Бюллетень Главрыбы», 1922, № 17—18, Хроника, стр. 22.

[5] Там же.

Подлежит срочному опубликованию.

пр.584 I6

Д Е К Р Е Т

ОБ ОХРАНЕ РЫБНЫХ И ЗВЕРИНЫХ УГОДИЙ В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ И БЕЛОМ МОРЕ.

I. Право РСФСР на исключительную эксплоатацию рыбных и звериных угодий простирается:

в Белом море - к югу от прямой линии, соединяющей мысы Святой Нос и Канин Нос; в Чешской губе - к югу от линии мыс Микулкина - мыс Святой Нос и в северном ледовитом океане на протяжении берега от государственной границы с Финляндией до Северной оконечности Новой Земли, а вглубь -на расстоянии I2 морских миль от линии наибольшего отлива, как по материковому побережью, так и по побережью островов.

2. На вышеописанном водном пространстве право производства рыбного и звериного промыслов предоставляется лишь русским гражданам по особым письменным разрешениям местных органов Главного Управления по Рыболовству и Рыбной Промышленности /"Главрыбы"/.

3/Народному Комиссариату Продовольствия, по соглашению с Народным Комиссариатом по Морским Делам, а в подлежащих случаях с Народным Комиссариатом по Иностранным Делам, предоставляется право в развитие настоящего декрета издавать инструкции и устанавливать правила и распорядок производства рыбных и звериных промыслов в районе, означенном в ст.I, включительно до запрещения производства промыслов в определенных местах, в определенное время или на определенные сроки, а также определенными орудиями и способами.

4/ Лица, виновные в нарушении настоящего декрета или инструкций и правил, изданных в его развитие Народным Комиссариатом Продовольствия предаются Народному Суду для наложения взыскания вплоть до конфискации судов и иных приспособлений при посредстве которых производился промысел со всем снаряжением и грузом на них находящихся.

5/ Охрана рыбных и звериных угодий в районе, означенном в ст.I настоящего декрета, возлагается на суда военного флота и пограничную охрану Р.С.Ф.С.Р.

6/ Настоящий декрет вступает в силу с I-го июня 1921 года.

Председатель Совета
Народных Комиссаров:

Управляющий Делами Совета
Народных Комиссаров:

Секретарь:

Москва, Кремль
24-го мая 1921 года.

Рис. 18. Декрет Совета Народных Комиссаров об охране промысловых угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море (Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, фонд 2, оп. 1, ед. хр. 18893, л. 2).

норвежское правительство. Начавшийся в эту пору подъем советских рыбных и зверобойных промыслов сыграл немаловажную роль в борьбе с голодом и разрухой на Севере.

Еще 21 декабря 1920 г. приказом по Наркомпроду в целях развития Мурманского рыбного и морского тюленьего промыслового хозяйства было учреждено Мурманское областное управление рыбных и зверобойных промыслов, в ведение которого передавалась громадная водная площадь от границ Финляндии на западе до мыса Орлова на востоке[1].

30 марта 1921 г. Совет Труда и Обороны принял постановление за подписью В. И. Ленина об усилении рыболовного и зверобойного промыслов на Мурманском побережье, для чего предусматривалась покупка заграницей орудий лова и промыслового оборудования, а также срочная постройка на Мурманском побережье жилищ для промысловых рабочих. В ведение Мурманского управления передавались все суда, годные для выхода на морские промыслы[2]. Через несколько дней Совет Труда и Обороны под председательством В. И. Ленина принял новое постановление об ассигновании 1100 тысяч золотых рублей на экстренную покупку предметов промыслового оборудования для Мурмана с тем, чтобы не пропустить рыбный лов текущего года[3]. Постановлением от 6 апреля 1921 г. Совет Труда и Обороны усилил Беломорские промыслы рабочей силой[4].

Большое значение для подъема промыслов имел декрет СНК РСФСР от 31 мая 1921 г., по которому все побережье Северного Ледовитого океана и Белого моря, за исключением Мурмана, было объявлено свободным в рыбопромысловом отношении, т. е. отменялась действовавшая в годы гражданской войны государственная монополия на рыболовство и промыслы. Каждому гражданину РСФСР, уплатившему промысловый налог, предоставлялось право свободно заниматься промыслами и по своему усмотрению распоряжаться добытыми продуктами[5].

С первых шагов Советской власти на Севере были приняты меры к развитию тралового лова. Работа советских траулеров началась в навигацию 1920 г., когда они совершили 26 рейсов[6]. Первым в море вышел траулер «Навага»[7].

Размеры тралового лова показаны в табл. 3.

Таблица 3

Годы	Вылов рыбы в пудах	Производство жира в пудах
1919	68 191	—
1920	60 450	—
1921	126 116	19 123
1922	122 950	19 393
1923	283 564	27 000

[1] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 4, д. 64, 1920, л. 87.
[2] ЦГАОР и СС, ф. 2259, оп. 15, д. 2, 1921, л. 60.
[3] Там же
[4] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 27, д. 159, 1921, л. 20.
[5] Опубликован в «Бюллетене Главрыбы», за 1921 г., № 1.
[6] Отчеты Архангельского губернского экономического совещания на 1 октября 1921 г., стр. 77—88.
[7] На траулерах в Баренцево море. М.—Л., 1946, стр. 71.

В 1921 г. в траловом лове рыбы участвовало 11 траулеров, в 1922 г.— 13, в 1923 г. — 19[1].

В 1921 г. Архангельское правление Облрыбы снарядило первую советскую зверобойную экспедицию. В ней участвовали суда ледокольного типа «А. Сибиряков», «Полярный» и «Г. Седов». Применение их в зверобойном деле дало большой эффект.

Ледокольные суда проходили во льду прямо к лежкам зверя, избавляя промышленников от такого тяжелого физического труда, как перетаскивание туш убитых зверей. Серьезно мешали советской зверобойной экспедиции норвежские зверопромышленники, прибывшие в Белое море на 50 судах. Норвежские суда в большинстве случаев подходили к лежкам с наветренной стороны и, пуская дым, отпугивали зверей[2]. И все же кампания 1921 г. по своим результатам превзошла все ожидания. Было добыто 43 720 голов морского зверя, тогда как перед первой мировой войной едва добывалась одна треть этого количества.

В 1923 г. в целях объединения усилий зверопромышленников Севера была организована Советская зверобойная компания, продукция которой в 1928 г. составляла 175 тысяч голов зверя, т. е. выросла по сравнению с 1920 г. почти в 7 раз.

В результате мероприятий, предпринятых правительством, и трудовой доблести моряков рыбное хозяйство Европейского Севера было не только быстро восстановлено, но значительно расширено. Если в 1913 г. Мурманский район, основной по добыче, давал 66 тысяч центнеров рыбы, то к 1929 г. добыча рыбы здесь достигла 400 тысяч центнеров[3]. В Северном крае (Архангельская, Вологодская и Печорская области) в 1913 г. добывалось 14 тысяч центнеров рыбы, в 1929 г.—30 тысяч центнеров[4].

Большое внимание органы Советской власти уделяли мероприятиям по устройству промыслов на островах Северного Ледовитого океана (Новая Земля, Вайгач, Колгуев, группа островов Печорского моря). В годы гражданской войны и в первые годы после нее, пользуясь тяжелым положением Советской республики, на этих островах стали хищничать норвежские промышленники. За спирт и безделушки они скупали лучшую пушнину. Пушные и зверобойные промыслы на островах попали в руки кулаков, являвшихся агентурой иностранных скупщиков. Они подстрекали бедняков-звероловов не подчиняться представителям Советской власти. В 1920 г. многие постоянные поселенцы выехали с островов в Архангельск. В 1921 г. с Новой Земли на материк не поступило ни одной шкуры пушного зверя. Требовалось срочно выправить создавшееся положение.

В 1921 г. при Архангельском Губисполкоме создали Управление островным хозяйством Северного Ледовитого океана. Ему было поручено обеспечить снабжение промышленников товарами и продовольствием, организовать регулярные пароходные рейсы и т. д. К участию в восстановлении островного хозяйства привлекался Госторг. Расчеты по добытой пушнине стали производиться путем товарообмена. Признавая за северными островами большое народнохозяйственное и политическое значение, советское правительство освободило жителей этих

---

[1] См. статью: Траловые работы СНПЭ в Северном Ледовитом океане 1920—1921 г. «Труды Института по изучению Севера», вып. 25.

[2] Отчеты Архангельского губернского экономического совещания на 1 октября 1921 г., стр. 77—88.

[3] П. Орловский. Рыбное хозяйство Крайнего Севера. Сб. «Крайний Север к 1934 г.», М., 1934, стр. 83—85.

[4] Там же, стр. 85.

островов от несения воинской обязанности, а ввозимые товары — от пошлины и других таможенных сборов.

В навигацию 1922 г. пароходом «Сосновец» на Новую Землю, острова Колгуев и Вайгач удалось завезти более 10 тысяч пудов продовольствия и товаров первой необходимости, в обмен на которые были получены шкуры белого песца[1]. Хозяевами на островах стали поселковые Советы, избранные ненцами и русскими промышленниками. Вскоре здесь были построены школы и медицинские пункты, усилена культурно-просветительная и политическая работа. Все это создало благоприятные условия для борьбы со спекулянтами и укрепило островное хозяйство. Частная торговля постепенно вытеснялась государственной. Росло население островов. В 1924 г. на Новой Земле проживало 157 человек, из них 128 ненцев. На острове имелось 20 домов, 3 склада, 2 школы[2].

К 1928 г. объем морских рыбных и зверобойных промыслов с материковых баз и на островах Северного Ледовитого океана превзошел довоенный уровень.

В эти же годы были сделаны первые серьезные практические шаги в использовании ископаемых богатств Севера. В Ухта-Печорском крае и на Кольском полуострове крупными открытиями ознаменовалась работа геологических экспедиций, что позволило положить начало развитию здесь крупной горной промышленности. Подробнее об этом будет рассказано в 5-й главе.

Происки зарубежной реакции в отношении Новой Земли

Мероприятия по восстановлению и развитию хозяйства на островах Северного Ледовитого океана приобрели особую актуальность в связи с усилившимися происками зарубежной реакции в отношении Новой Земли. В 1921 г. ряд газет капиталистических стран выступил с явно агрессивными планами в отношении Новой Земли, что было связано, в частности, с работой там норвежской экспедиции под руководством известного полярного исследователя профессора Хольтедаля[3]. Последний еще в начале 1921 г. обратился к советскому правительству за разрешением провести геологические работы на Новой Земле, на что и получил согласие по радиотелеграфу[4].

В явно провокационных целях иностранная печать подняла большой шум вокруг экспедиции Хольтедаля, утверждая, что она имеет задачей

---

[1] Результаты промыслов на островах Северного Ледовитого океана. «Северное хозяйство», 1923, № 1, стр. 99.

[2] Н. — Очередные задачи эксплуатации Новой Земли. «Северное хозяйство», 1925, № 5, стр. 28.

[3] Норвежская экспедиция 1921 г. на Новую Землю была снаряжена Геологическим музеем г. Осло под руководством проф. Олафа Хольтедаля. В сентябре 1921 г. проф. Хольтедаль прислал Народному Комиссариату по иностранным делам краткий отчет о своей экспедиции. В ее состав входило 14 человек. Экспедиционное судно-шхуна «Блофьелле» (50 регистровых тонн). Цель экспедиции — геологические исследования, изучение флоры и фауны. Шхуна покинула Тромсе 30 июня и прибыла в Маточкин Шар 6 июля. Из-за льдов она не смогла пройти к восточному берегу. Исследования проводились на западном берегу, в губах Машигиной, Серебрянке и Крестовой. В начале августа руководитель экспедиции с двумя спутниками совершил пеший переход через остров от Машигиной губы к острову Пахтусова. 16 августа у острова Панкратьева экспедиция встретила советскую моторную шхуну «Виктория», направлявшуюся в Карское море на зверобойный промысел. 3 сентября экспедиция покинула Новую Землю. Хольтедаль пришел к выводу, что рудные месторождения Новой Земли бедны. Ему удалось обнаружить только следы серного колчедана и окиси железа (Грибова губа). Каменный уголь встречен не был. Во время плавания у берегов Новой Земли норвежцы засняли виды островов, изучали животный мир и население. (ААН, ф. 75, оп. I, д. 4, 1921, лл. 51—52).

[4] Газета «Волна», 23 мая 1923 г.

установить на Новой Земле радиостанцию, оборудовать там промысловую базу и, в конечном счете, аннексировать ее[1]. Попытки поссорить две северные страны, установившие вполне дружественные добрососедские отношения, были явно инспирированы со стороны. Характерно, что во время спасения ледокольного парохода «Соловей Будимирович», когда особенно наглядно проявлялись добрососедские взаимоотношения Советской России и Норвегии, реакционные газеты Скандинавии также старались отравить эту атмосферу сотрудничества.

Советская общественность не могла пройти мимо аннексионистских высказываний иностранной прессы по отношению к Новой Земле. В ноябре 1922 г. достойную отповедь реакционерам дал только что вернувшийся из экспедиции в Арктику проф. И. И. Месяцев, выступивший с докладом на заседании плановой комиссии Архангельского Губернского ЭКОСО. Реферат этого доклада напечатала газета «Волна»[2]. Вторично И. И. Месяцев опубликовал по тому же вопросу статью в «Волне» 16 января 1923 г. В ней сообщалось, что между профессором Месяцевым и норвежским представителем состоялась беседа, в которой последний заявил, что в настоящий момент у норвежского правительства нет никаких аннексионистских намерений в отношении ни Новой Земли, ни какой-либо другой части советской территории.

Такое заявление было воспринято с удовлетворением, поскольку оно разъяснило возникший вопрос. Вскоре представился случай засвидетельствовать добрососедское отношение нашей страны к Норвегии. Речь идет о розысках в 1921—1922 гг. пропавших без вести участников норвежской экспедиции Руала Амундсена — Кнутсена и Тессема (см. стр. 157—159).

Все же некоторые, наиболее агрессивные круги Скандинавии, особенно зверопромышленные компании, продолжали «мутить воду». Так, например, пользуясь организационной слабостью Управления островным хозяйством Северного Ледовитого океана, норвежские зверобойные компании упорно направляли свои суда на промысел к Новой Земле, не имея на то разрешения советского правительства. В 1924 г. наше правительство согласилось заключить концессионный договор с норвежцами на право промысла у берегов Новой Земли. Этот промысел оказался неудачным. Пытаясь возместить понесенные расходы, норвежские промышленники пошли на серьезные нарушения договорных условий. Плавая вдоль новоземельского побережья, они занялись «прибыльной» торговлей, выменивая у ненцев драгоценную пушнину на самогон, били медведя и чинили другие безобразия. Норвежские зверобойные суда укомплектовывались антисоветски настроенными людьми, которые вызывающе вели себя в обращении с персоналом радиостанции Маточкин Шар и других населенных пунктов[3].

До конца пресечь такое положение можно было лишь путем усиления хозяйственной и научной деятельности советских организаций. Важное значение в этом смысле имело основание на Новой Земле советской

---

[1] Об этом см. у И. И. Месяцева. Изучение северных морей. Газета «Волна» от 24 ноября 1922 г. Советские ученые в те годы не знали, что проф. Хольтедаль получил на организацию Новоземельской экспедиции разрешение советского правительства, и опасались, что экспедиция побывала на Новой Земле незаконно.

[2] Газета «Волна» 24 ноября 1922 г.

[3] Норвежцы без разрешения на то советского правительства посещали Новую Землю и в более поздние годы. Так, в 1927 г. в Белужью губу прибыло норвежское паровое судно «Т-17В» (Гаммерфест), капитан которого называл себя «Матвеем». «Северное хозяйство». Архангельск, 1927, № 7—8, стр. 106.

радиостанции в проливе Маточкин Шар и организация на ней широких научно-исследовательских работ.

Строительство радиостанции Маточкин Шар

О необходимости постройки радиостанции в Маточкином Шаре и на мысе Желания писал еще В. А. Русанов[1]. На необходимость сооружения этих и ряда других радиостанций в западном секторе Арктики для обслуживания арктической навигации еще в годы гражданской войны настаивало Главное гидрографическое управление[2].

Интервенция и гражданская война задержали осуществление намеченных проектов. В апреле 1920 г. с предложением соорудить радиостанции в Маточкином Шаре и на мысе Желания в Главное гидрографическое управление обратился Комитет Северного морского пути при Сибревкоме[3]. Будучи перегружено другими срочными работами и не имея на это свободных судов, Управление не смогло выполнить просьбу Комитета. Однако в следующем, 1921 г., экспедиция на ледокольном пароходе «Таймыр» посетила Маточкин Шар и выбрала место для будущей радиостанции.

В дальнейшем вопрос о постройке новоземельских радиостанций был перенесен в центральные органы. 16 ноября 1922 г. по представлению Главного гидрографического управления вопрос о заселении Новой Земли и постройке там двух радиостанций рассматривал Президиум Госплана[4].

6 февраля 1923 г. Президиум Госплана еще раз вернулся к этому вопросу[5]. Его постановлением намечалось проведение широких хозяйственных мероприятий на Севере СССР и, в частности, сооружение радиостанций в Маточкином Шаре и на мысе Желания, организация в губе Митюшиха научной базы легкого типа для изучения западного побережья, промыслов и природных ресурсов края. Исходя из задачи планомерного изучения и хозяйственного использования Новой Земли, Госплан предложил Главному гидрографическому управлению в навигацию 1923 г. снарядить исследовательские партии в районы, связанные с постройкой радиостанций и научных баз. Осуществление этих срочных правительственных заданий поручалось особому комитету при Академии наук под председательством академика А. П. Карпинского. В комитет вошли представители Главного гидрографического управления, Русского географического общества, Главной физической обсерватории и Гидрометеорологического комитета[6]. 7 марта 1923 г., рассмотрев доклад Госплана, Совет Труда и Обороны поручил сооружение радиостанции в Маточкином Шаре Главному гидрографическому управлению.

Выполнение правительственного задания Главное гидрографическое управление не смогло возложить только на Убеко-Север, так как оно было перегружено другими работами. Решили организовать Отдельный Северный Гидрографический отряд, в состав которого вошли гидрографические суда «Мурман», «Купава» и арендованный у Госпароходства ледокольный пароход «Малыгин».

---

[1] «Известия Архангельского общества по изучению Русского Севера». 1911, № 16, стр. 342.

[2] Центр. архив Наркомата связи, ф. Радиоуправления, оп. 14/5, д. 4, 1918, л. 14.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, св. 2, д. 40, л. 1.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 4372, оп. 1, д. 89, 1922, л. 49.

[5] Там же, л. 26.

[6] В своем докладе Совету Труда и Обороны Госплан отмечал, что вопрос об изучении Новой Земли имеет важное значение «в смысле фактического создания опорных пунктов для государства в этих районах».

Начальником отряда был назначен гидрограф Н. Н. Матусевич. По существу Отдельный Северный Гидрографический отряд продолжал работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В экспедиции 1923 г. на Новой Земле, не считая экипажа «Малыгина» и строительных рабочих, приняли участие 239 человек[1]. К экспедиции присоединился небольшой отряд ботаников и геологов во главе с секретарем Полярной комиссии Академии наук А. И. Толмачевым[2].

Место для постройки радиостанции выбиралось с учетом его географического положения на основных морских путях. В этом отношении Маточкин Шар, разделяющий Новую Землю на две почти равновеликие части, являлся чрезвычайно удобной позицией. Станцию решили строить близ восточного входа в пролив, так как наблюдения над льдами Карского моря должны были в работе станции занять значительное место.

Рис. 19. Н. Н. Матусевич — начальник Северной гидрографической экспедиции

Постройка жилых зданий долговременного типа в условиях вечной мерзлоты представляла в то время большие трудности. Соответствующего опыта у наших строителей не было. А вместе с тем правительственное задание на постройку радиостанции отводило сжатые сроки. Все это потребовало от руководителей и рядовых участников экспедиции большой творческой инициативы и энергии в успешном проведении беспрецендентной операции.

Поход на Новую Землю готовился в Архангельске: здесь заготовлялись разборные домики для радиостанции, комплектовался личный состав экспедиции. 14 августа три судна с двумя баржами, доверху нагруженными строительными и другими материалами, вышли в море и через пять дней достигли берегов Новой Земли в районе губы Безымянной. Войдя 20 августа в пролив Маточкин Шар, они прибыли к месту назначения — к Ночуеву ручью, где в 1768—1769 гг. зимовал со своим судном Розмыслов.

Немедленно началась разгрузка. Фундамент основного дома, где разместились научные работники станции и руководящий состав, как впрочем и фундаменты остальных жилых домов и хозяйственных построек, сооружались из бетона. Для этого пришлось доставить на берег,

---

[1] Н. Н. Матусевич и А. В. Соколов. Новая Земля. Вологда, 1927; Краткий отчет о деятельности Отдельного Северного Гидрографического отряда, Л., 1924.

[2] А. И. Толмачев. Из новейших исследований Новой Земли. «Северная Азия», 1927, кн. I. Отчеты о работах на Новой Земле, производившихся Полярной комиссией, печатались в годовых отчетах Академии наук. Научные результаты новоземельских экспедиций Академии наук см. ААН, ф. 75, оп. 2, д. 4. 1923—1924.

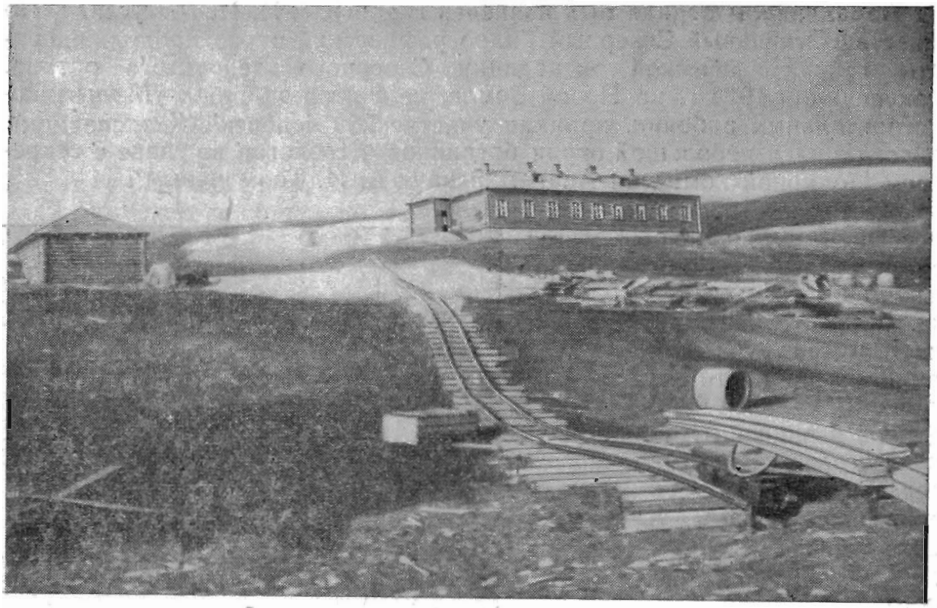


Рис. 20. Обсерватория Маточкин Шар. Фото 1924 г. Вл. А. Березкина.

подняв на высоту свыше 20 метров (станция строилась на возвышенном берегу), 4500 пудов доброкачественного песку. Строительные рабочие и матросы проявили подлинный трудовой героизм. Все строительные материалы, техническое оборудование и запас продовольствия общим весом в 100 тысяч пудов были доставлены к месту работ на плечах.

За полтора месяца напряженной самоотверженной работы на северном берегу Маточкина Шара возник поселок: основное здание станции, жилой дом из пятнадцати комнат, баня, две кладовые, домик для магнитных наблюдений. Была установлена радиомачта, оборудована площадка метеорологической станции[1]. В доме разместились 10 человек персонала станции, среди которого были магнитолог, геофизик, метеоролог, геолог и биолог, имевшие в своем распоряжении все необходимое для производства научных наблюдений по широкой программе. Начальником станции был назначен Н. П. Кнюпфер. На станции имелись библиотека, пианино и другой культурный инвентарь.

6 октября 1923 г. радиостанция Маточкин Шар послала в эфир свои первые депеши. В них сообщалось: «Дружными усилиями рабочих, матросов, комсостава Отдельного Северного Гидрографического отряда вчера благополучно закончена порученная отряду работа. Построена на Новой Земле радиостанция Маточкин Шар, установлена двухсторонняя связь с Юшаром».

Раньше, чем покинуть Маточкин Шар, Отдельный Северный Гидрографический отряд произвел съемку расположения станции, определил астрономический пункт, выполнил магнитные и метеорологические наблюдения. Проводились сборы геологической коллекции, а также гидрологические исследования в центре пролива под руководством начальника партии Н. И. Евгенова. В работах участвовали гидролог П. К. Хмызников, гидробиологи П. В. Ушаков и Лозинский.

---

[1] Н. Розе. Установка магнитной обсерватории на Новой Земле. «Записки по гидрографии», т. 47, 1923.

Рис. 21. Первая смена персонала обсерватории Маточкин Шар (1923/24 г.)
В середине начальник станции Н. П. Кнюпфер.

6 октября последнее судно отряда вышло из Маточкина Шара в Архангельск.

В дни празднования 6-ой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции на Балтике и Черном море, на всех кораблях и в частях Военно-морского флота был зачитан приказ по морскому ведомству о выдающемся успехе моряков Северного флота, которые сумели в короткие сроки и без каких-либо материальных потерь осуществить смелую арктическую операцию. В приказе объявлялась благодарность всем рабочим, морякам и командному составу отряда. Как сказано в заключительной части приказа: достигнутые результаты Отдельным Северным Гидрографическим отрядом в успешном сооружении радиостанции должны быть известны всему личному составу Красного флота и морского ведомства. «Пусть этот пример послужит одним из стимулов по усилению дальнейшей работы по строительству рабоче-крестьянского Красного флота»[1].

В 1924 г. полярная станция Маточкин Шар была преобразована в Полярную Геофизическую обсерваторию. Долгое время она являлась самой северной на земном шаре магнитной обсерваторией. На этой станции советские ученые впервые в столь высоких широтах поставили стационарные исследования природы арктических островов, полярных сияний, геомагнитных явлений. Здесь велись биологические исследования, организованные Академией наук и ее Ботаническим музеем, ежегодно направлявшим на станцию своих сотрудников. Международное значение работ Полярной обсерватории Маточкин Шар не раз признавали ученые всего мира, в частности, в 1928 г. на это указал Международный Конгресс «Аэроарктика». В 1932 г. Геофизическая обсерватория Маточкин Шар работала по программе Второго Международного Полярного года.

В последующие годы эта радиостанция играла заметную роль в оперативном обслуживании Карских морских экспедиций.

---

[1] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 1068, 1922/23, л. 119.

Восстановление народного хозяйства Сибири

Сразу после разгрома колчаковщины развернулись работы по восстановлению разрушенного войной народного хозяйства Сибири.

Ее будущему отводилось большое место в ленинском плане ГОЭЛРО. По указанию В. И. Ленина, 1 сентября 1920 г. СНК РСФСР принял постановление об образовании при ГОЭЛРО специальной Комиссии по Сибири[1].

В. И. Ленину принадлежит историческое указание, которое Коммунистическая партия положила в основу плана экономического подъема края. В декабре 1919 г., когда части Красной Армии еще сражались с остатками колчаковцев на подступах к Иркутску, в пометках на телеграмме члена Сибревкома В. И. Ленин написал, что считает неотложным **рациональное** использование природных ресурсов Сибири, отвергнув старый принцип хищнической эксплуатации этих богатств[2]. Напомним, что еще в 1918 г. В. И. Ленин четко сформулировал принцип рационального размещения производительных сил путем максимального приближения промышленности к источникам сырья. Теперь этот ленинский принцип был вновь подчеркнут. Исходя из него, план ГОЭЛРО предусматривал проведение больших работ по индустриализации Сибири и ее северных окраин. Как видно из протоколов заседаний комиссии ГОЭЛРО, В. И. Ленин неоднократно возвращался к этим вопросам и, в особенности, к вопросу о расширении транспортных связей Сибири с центральными губерниями страны и с внешним рынком. В. И. Ленин считал необходимым в ближайшие годы приступить к более полному использованию ее природных богатств, особенно возможностей ее сельского хозяйства[3]. Для усиления вывоза продукции Сибирская комиссия ГОЭЛРО тщательно изучала вопросы железнодорожного строительства и развития сельского хозяйства[4].

Конечно, в этот начальный период социалистического строительства еще не существовало необходимых предпосылок для развития сколько-нибудь крупной индустрии в Сибири. Как уже говорилось, до мировой войны она располагала крайне незначительной промышленностью. На юге, в Кузнецком и Черемховском угольных районах, велись небольшие по масштабам угольные разработки. Черная и цветная металлургия практически отсутствовала. На огромной территории, лежащей к северу от транссибирской железной дороги, промышленность была представлена золотыми приисками, небольшим числом лесоперерабатывающих и маслодельных предприятий, мельниц и винокуренных заводов. На весь край, например, имелась одна текстильная фабрика в Бийске, перерабатывавшая 1700—2000 тонн льна на мешки и брезенты, что удовлетворяло не более $^1/_5$ местной потребности в мешках. За годы гражданской войны и эта промышленность пришла в полный упадок. Восстановление ее, хотя бы в довоенных размерах, затруднялось разрухой на транспорте, недостатком квалифицированных рабочих и отсутствием техники. Даже в районах, непосредственно прилегающих к железной дороге, восстановительные работы наталкивались на огромные трудности.

За время гражданской войны большой урон был нанесен угольной промышленности. К 1921—1922 гг. добыча угля в Кузнецком и Черем-

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 5208, оп. 1, д. 2, 1920, л. 128.

[2] Ленинский сборник, т. XXIV, стр. 201.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 5208, оп. 1, д. 2, 1920, лл. 121—123.

[4] Там же, лл. 121—126, 128—130 и др.

ховском районах составила 888 тысяч тонн, против максимальной добычи в 2500 тысяч тонн, достигнутой во время мировой войны (1917 г.). На восстановление угольных разработок было обращено сугубое внимание. Благодаря значительным капиталовложениям удалось частично механизировать подземные работы, переоборудовать ряд шахт и рационализировать производство. В результате к 1928 г. была достигнута рекордная добыча в 3256 тысяч тонн при существенном снижении себестоимости[1].

Более сложным было положение в черной металлургии. Из трех небольших железоделательных заводов, имевшихся ранее (Абаканский, Гурьевский в Кузбассе и Николаевский на Ангаре) к 1926 г. действовал только один Гурьевский завод. В 1922—1924 гг. завод переоборудовали и расширили: была построена новая домна, мартеновский цех с печью на 10 тонн, установлено перевезенное с Урала оборудование среднепрокатного цеха, введена в строй электростанция. Но завод давал в год всего 5 тысяч тонн металла, что составляло 0,22% всесоюзной выплавки[2]. Развитие черной металлургии в Сибири началось позже, уже в годы первой пятилетки.

Серьезное внимание было обращено на восстановление золотодобывающей промышленности. К началу века она давала до 45 тонн золота в год, из которых примерно 29% приходилось на Ленско-Витимский район, 27% — на Енисейский район, 13% — на Приамурье, 12% — на Забайкалье, 11% — Алтайско-Мариинский район и 8% — на другие районы. В наибольшем количестве золото — 63750 килограмм было добыто в 1910 г. За годы гражданской войны и интервенции прииски были заброшены. В 1921 г. они давали только 3900 килограмм. С этого времени добыча стала медленно расти и в 1925—1926 гг. достигла уже 22320 килограмм, что составило около 90% всей золотодобычи по СССР и около 4% мировой. Однако лишь 14% из этого количества получено промышленным механическим и химическим путем, в остальном процветали самые примитивные методы с применением мускульного труда. Значительная часть золота приобреталась путем скупки у старателей. В 1925 г. Ленские прииски перешли в концессию акционерному обществу «Лена-Гольдфильдс». Вместе с тем в 1927 г. все местные государственные золотодобывающие организации объединились в акционерное общество «Союззолото», что увеличило капиталовложения, способствовало оснащению приисков новой техникой, привело к заметному росту выпуска продукции и снижению себестоимости добычи металла[3].

Самым молодым по добыче золота являлся район Алдана в южной Якутии, который стал более или менее планомерно эксплуатироваться с 1922—1923 гг., хотя усиленный приток сюда старателей и искателей легкой наживы наблюдался еще с самого начала 20-х годов. В 1923 г. Якутский торгпром направил на Алдан небольшую партию, которая открыла здесь прииск Незаметный. В апреле 1923 г. якутское правительство организовало трест «Якзолото», позднее преобразованный в трест «Алданзолото». В июле 1925 г. последний был признан трестом союзного значения и передан в ведение ВСНХ. «Алданзолото» проявил большую инициативу и настойчивость в техническом оснащении приисков.

Летом 1925 г. на Алдан были переброшены с Лены стоявшие там в бездействии две драги фирмы Браун, начавшие работать.

---

[1] Сибирская Советская энциклопедия, т. 1, Новосибирск, 1929 г., ст. «Горная промышленность», стр. 685.

[2] Там же, ст. «Железноделательные заводы», т. 1.

[3] Там же, ст. «Горная промышленность».

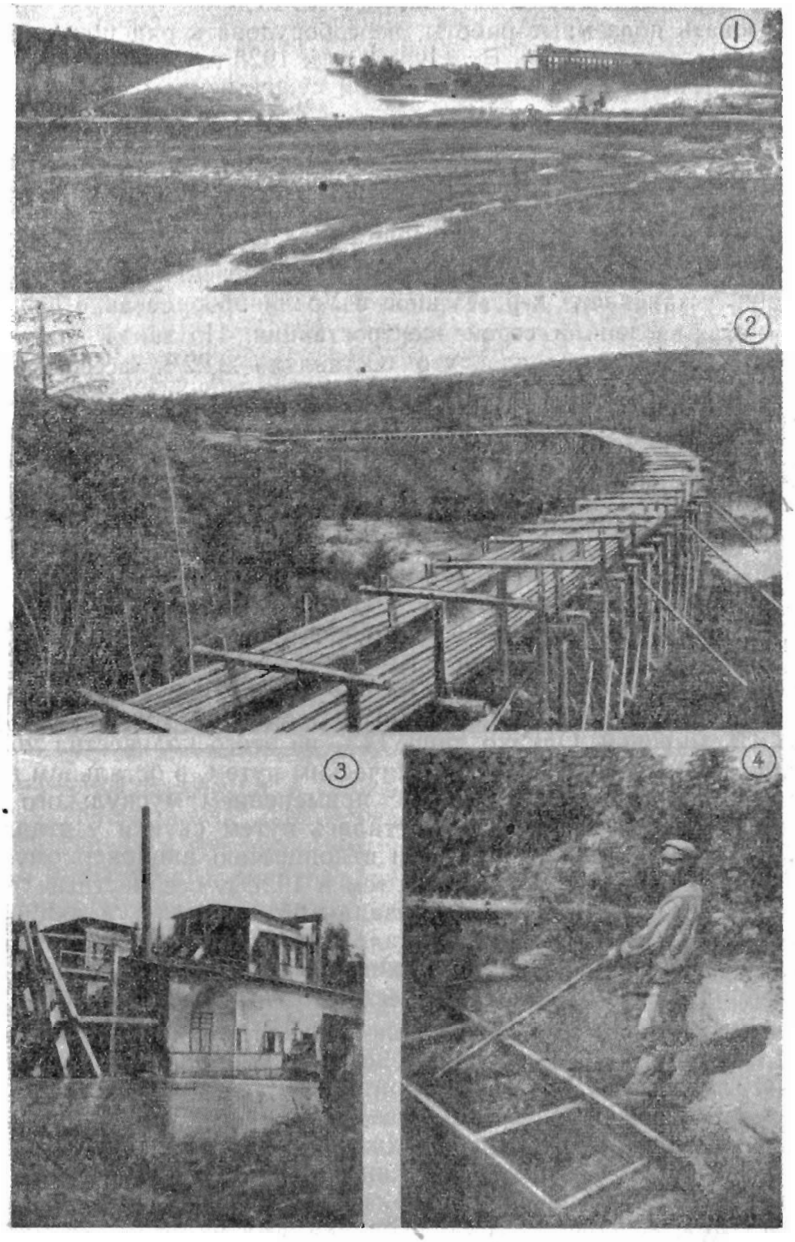


Рис. 22. Золотопромышленность (из Сибирской энциклопедии, т. II)

1—гидравлическая разработка россыпей (мониторы и элеваторы в работе); *2*—сплотка для подвода воды на промывку (переброска воды через долину); *3*—разработка россыпей. Вид драги со стороны ковшей; *4*—„старательская" промывка золота на бутаре.

летом 1926 г. В 1928 г. на прииски доставили две новые электрические драги, постройки завода «Красный Путиловец»[1].

Добыча шлихового золота, включая скупку у старателей, составила на Алдане в 1923—1924 гг. — 6045 *кг*, в 1924—1925 гг. — 6199 *кг*, в 1925—1926 гг. — 7034 *кг*, в 1926—1927 гг. — 5204 *кг*, в 1927—1928 гг. — около 7200 *кг*[2].

Для установления постоянной транспортной связи с алданскими приисками, до того отрезанных бездорожьем, в 1928 г. был проложен колесный тракт от станции Большой Невер Уссурийской железной дороги до прииска Незаметного (680 километров).

Известный интерес представляли разработки графита в Туруханском крае на притоках Енисея — Нижней Тунгуске, Курейке, Фатьянихе и др. Крупнейшее из этих месторождений — Курейское, в период с 1861—1921 гг. эксплуатировалось спорадически, при чем было добыто всего 5,5 тысяч тонн графита. В 1923—1925 гг. Курейская экспедиция Института прикладной минералогии попутно добыла 700 тонн графита. С 1926 г. к эксплуатации месторождения приступил советский трест «Русский графит», который в 1926—1927 гг. добыл 6240 тонн, из которых 1300 тонн были вывезены за границу по Карскому морскому пути. Трудности транспортировки вынудили в 1927 г. рудник законсервировать[3]. В дальнейшем добыча на нем была возобновлена.

Немало трудностей возникло при восстановлении предприятий, перерабатывающих лес и сельскохозяйственное сырье. Характерен пример деревообрабатывающей промышленности. До революции в Сибири действовало 87 лесопильных заводов с 134 рамами, выпускавших в год примерно 0,54 миллиона кубометров пиломатериалов. Заводы были оснащены тихоходными рамами разных систем и типов, низкой производительности, к тому же к 20-м годам сильно износившимися. Еще более изношенным было паровое хозяйство этих заводов. К 1928 г. в Сибири работало 46 лесопильных заводов с 110 рамами. Но они выпускали уже 1,04 миллиона кубометров пиломатериалов[4].

Наиболее успешно процесс восстановления проходил в сельском хозяйстве.

Сибирская деревня за годы гражданской войны пережила серьезные испытания. Лучшая революционная часть крестьян ушла в партизанские отряды и героически сражалась с белогвардейскими бандами. Многие активные труженики деревни были схвачены колчаковцами и расстреляны. Все это не могло не сказаться на состоянии сельского хозяйства Сибири. Но несмотря ни на что, трудовое крестьянство с первых дней освобождения от колчаковщины с огромным подъемом взялось за работу. Политические настроения широких масс крестьянства были на стороне Советской власти и Коммунистической партии.

Проехав в 1921 г. 6 тысяч верст по Оби и Иртышу, комиссар портоизыскательской партии Комитета Северного морского пути нашел небезынтересным отметить настроение населения и его отношение к Советской власти. Он пишет, что еще не зажили те раны, которые были нанесены населению этого огромного края бандитизмом, что мало деревень на берегах рек Оби и Иртыша, где не было пострадавших, расстрелянных и убитых, что гражданская война и здесь, на далеком Севере оставила самые страшные следы, которые долго сохранятся

---

[1] Сибирская Советская энциклопедия, т. 1, ст. «Алданский золотоносный район», стр. 53.

[2] Там же.

[3] Там же, ст. «Графит и графитовая промышленность».

[4] Там же, ст. «Деревообрабатывающая промышленность».

в памяти местного населения. «Хотя в ней погибло много самых передовых работников,— пишет далее комиссар,— но наших врагов уничтожено значительно больше. Неудивительно поэтому найти в этом краю... деревни, где все жители записывались в партию РКП»[1].

Особенному разрушению подверглись районы, лежащие вблизи Сибирской железной дороги, где и проходили военные действия. Но все же ущерб, нанесенный сибирской деревне за годы гражданской войны, оказался меньшим, чем в других районах страны. В частности, по размерам посевных площадей сельское хозяйство за это время сократилось незначительно.

Относительные размеры сокращения посевных площадей в Сибири и в целом по стране характеризуются следующими цифрами (см. табл. 4)[2].

Таблица 4

	Посевная площадь в %%			
	1916	1922	1923	1924
Сибирь	100	78,8	87,1	95,1
РСФСР, исключая Сибирь . . .	100	64,6	77,6	84,7
СССР	100	67,8	80,9	87,7

Наибольший урон сибирское сельское хозяйство понесло в 1921—1922 г., но уже с 1923 г. начался его подъем[3].

К концу восстановления народного хозяйства СССР сельское хозяйство Сибири все же не достигло довоенного уровня. К 1924 г. было восстановлено лишь 65% посевных площадей в сравнении с наиболее благоприятными показателями 1920 г. Но и при этом посевные площади только в бассейнах рек Оби и Енисея составили в 1924 г. около 6 миллионов десятин. Перспективы сельского хозяйства складывались вполне благоприятно.

Восстанавливалось животноводство, поставлявшее на экспорт масло и другие изделия. С 1927 г. начало быстро расти животноводство Нарымского округа Западносибирского края. Если до революции здесь насчитывалось до 10 000 голов рогатого скота, то в 1927 г. — 45 000 голов[4].

Рыбное хозяйство Обь-Иртышского района также шло по пути подъема. В 1913 г. здесь добывали 80 тысяч центнеров рыбы, а в 1929 г. уже 200 тысяч центнеров[5]. Однако вывоз рыбы в целом по огромному Туруханскому краю не достиг довоенного уровня. Если в 1914 г. из Туруханского края вывозилось около 25 тысяч центнеров рыбы, то в 1925 г. только 10 тысяч центнеров, а в 1929 г.— 17 тысяч центнеров[5].

Приток населения на уральские и сибирские заводы несколько увеличил спрос на сельскохозяйственную продукцию, но, конечно, не мог расширить емкость внутреннего рынка. Сельское хозяйство продолжало производить больше продуктов, чем этого требовал внутренний рынок. Только позднее, уже в период индустриализации, гигантские стройки социализма в Кузбассе и на Урале поглотили всю местную сельскохозяйственную продукцию.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 3, д. 12, 1921, лл. 143—150.

[2] Таблица заимствована из статьи А. И. Ноткина. Северный морской путь (к вопросу хозяйственного развития Северной Азии). «Северная Азия», 1925, книга 1—2.

[3] Там же, стр. 29.

[4] А. А. Храпаль. Сельское хозяйство Азиатского Севера, М., 1940, стр. 68.

[5] П. Орловский. Рыбное хозяйство Крайнего Севера. Сб. «Крайний Север к 1934 году», М., 1934, стр. 85.

[6] Г. Н. Тарасенков. Туруханский край. Красноярск, 1930, стр. 202.

Конечно, в период восстановления народного хозяйства сибирский хлеб и лес могли пойти в значительных количествах на внутренний рынок СССР, но вывоз их в центральные области страны тормозился разрухой на железнодорожном транспорте. К тому же железнодорожные перевозки оставались дорогостоящими и не сулили благоприятных перспектив.

И все же к 1925—1926 гг. уровень довоенного грузооборота железных дорог был не только достигнут, но и превзойден. Это видно из следующих данных об отправлении разных грузов станциями Сибирской железной дороги (в тысячах тонн и %)[1].

Таблица 5

	1913 г.		1925—1926 гг.	
	тыс. тн.	%	тыс. тн.	%
Хлеб	1077	25,1	1521	25,8
Уголь	1252	29,2	2300	39,2
Лес	662	15,1	413	7,0
Прочие	1257	30,6	1620	28,0
Всего	4248	100,0	5854	100,0

Уголь, ранее являвшийся грузом местного значения, стал в значительных количествах направляться на Урал и частично на зауральские железные дороги. Вывоз хлеба (преимущественно в зерне) за пределы Сибири хотя и увеличился, но дальнейший прирост лимитировался недостаточной пропускной способностью железной дороги. По этой же причине сократились перевозки лесных материалов. Среди прочих грузов заметное место занимали мясные продукты (мясо мороженое и живой скот), масло, кожи и невыделанные шкуры, шерсть, меховой товар.

Положение, создавшееся на железной дороге, постоянно требовало освоения других путей вывоза продукции Сибири, в частности через Карское море. Это вместе с тем открывало выход на мировой рынок, откуда местное население и особенно крестьяне могли получить остро необходимые машины и промышленные товары. Единственно возможным внешнеторговым каналом мог быть только Карский морской путь.

Развитие морских перевозок тормозилось недостаточно быстрым восстановлением речного транспорта в Обско-Иртышском и Енисейском бассейнах. По сравнению с довоенным временем речные перевозки в этих районах к концу восстановительного периода показаны в табл. 6[2].

Характерным является сокращение по сравнению с довоенным временем перевозок хлеба, соли и других грузов, требующих подготовленного тоннажа (барж и лихтеров). Их-то и не хватало. Лесные грузы в значительной части сплавлялись плотами.

Таким же было положение и в северной части обоих бассейнов. Так, например, на Оби в пределах Нарымского округа к 1928 г. грузооборот составил 104,8 тысяч тонн против 2,8 тысяч тонн в 1913 г., в том числе лесные грузы составляли соответственно 90 и 2 тысячи тонн[3].

Развитие перевозок осложнялось также зачаточным состоянием автомобильного транспорта, хотя еще в 1921 г. впервые в Сибири были

[1] Сибирская Советская энциклопедия, т. I, ст. «Грузооборот», стр. 749.
[2] Сибирская Советская энциклопедия, т. I, ст. «Грузооборот», стр. 750.
[3] Проблемы освоения Северо-Западной Сибири, Новосибирск, 1935, стр. 14.

Таблица 6

Наименование грузов	Обско-Иртышский бассейн				Енисейский бассейн			
	1913		1926		1913		1926	
	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%
Хлеб	357,6	29,8	122,4	16,2	38,5	42,0	26,8	34,0
Соль	50,6	4,2	19,1	2,5	2,2	2,4	2,2	2,8
Рыба	15,3	1,2	13,6	1,8	3,5	3,8	1,9	2,4
Каменный уголь	21,5	1,7	7,1	0,9	13,9	15,4	11,7	15,3
Минералы. Строительные материалы	78,1	6,5	26,9	3,5	5,7	6,3	0,3	0,4
Нефтепродукты	33,7	2,8	26,6	3,5	1,1	1,2	1,0	1,1
Железо, чугун	14,1	1,1	2,7	0,3	1,3	1,4	0,5	0,6
Дрова	159,7	13,3	218,4	28,8	1,0	1,0	2,5	3,2
Лесоматериалы	103,5	8,6	242,4	32,0	—	—	8,0	10,3
Прочие	369,6	30,8	79,5	10,5	23,5	26,5	23,5	29,9
Всего	1203,7	100,0	758,7	100,0	90,7	100,0	78,4	100

организованы автомобильные колонны по подвозу хлебных грузов к станциям железной дороги и пристаням для отправки их в голодающие губернии страны. Во время этой операции было переброшено более 15 тысяч тонн хлеба на 413 грузовых автомашинах. В 1924 г. в Сибири было создано отделение акционерного общества «Автопромторг», что привело к организации в ряде мест регулярного городского и междугородного автосообщения. Но при всем этом автомобильный транспорт развивался крайне медленно. Это видно хотя бы из численности автомашин[1].

Таблица 7

Годы	Легковые автомашины	Грузовые автомашины	Специальные автомашины (пожарные, санитарные, автобусы)	Всего
1923	82	93	—	175
1925	122	114	32	268
1927	124	78	91	293

Уже из этих примеров видно, что, хотя потребность в быстрейшем развитии перевозок по Карскому морскому пути с каждым годом ощущалась все сильнее, быстрейшее решение этой задачи требовало проведения широкого фронта работ. К тому же и на самом Карском морском пути было необходимо создать хорошо оснащенный и приспособленный к плаванию во льдах флот, в том числе ледокольный, оборудовать трассу морского пути, приспособить к приему морских и речных караванов порты, расширить сеть радиостанций, организовать гидрографическое обслуживание. Не приходится говорить, что в годы восстановительного периода свободных сил и средств для этого было немного. И все же преодолеть трудности развития транспорта было жизненно необходимо, именно они в значительной мере сдерживали развитие всего народного хозяйства. Сама жизнь, таким образом, выдвигала на первый план в Сибири так же, как и на Европейском Севере, решение транспортных проблем, развитие речного и арктического морского судоходства.

[1] Сибирская Советская энциклопедия, т. 1, ст. «Автотранспорт».

Строительство арктических портов на севере Западной Сибири

Большое внимание в те годы было уделено строительству морских портов на Обско-Енисейском Севере.

Еще в 1920 г. Комитет Северного морского пути направил на Обь гидрографическую экспедицию под начальством А. Осипова. Эта экспедиция к северу от бухты Находка обнаружила новое, более удобное и укрытое место для стоянки судов, названное Новым Портом. Преимущество его перед бухтой Находка было очевидным: Новый Порт лучше закрыт от господствующих ветров, вблизи имеются глубины порядка 21—24 футов.

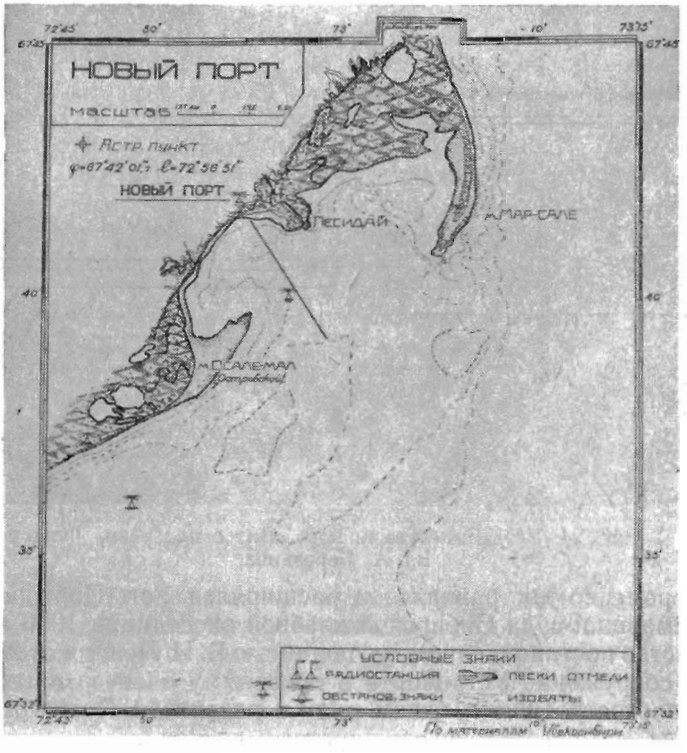


Рис. 23. Схема бухты Новый Порт (из Сибирской энциклопедии, т. II).

при входе в порт — 14 футов. Все это побудило Комитет Северного морского пути с навигации 1921 г. перебазировать погрузо-разгрузочные операции в Новый Порт, хотя строительство его только начиналось.

Сибирский Революционный Комитет признал строительство Нового Порта во всех отношениях ударным[1]. В 1921 г. туда прибыла портоизыскательская партия во главе с Д. Д. Лаппо в составе 97 человек[2]. Портоизыскатели обследовали бухту и подготовили прием судов. Была составлена карта Нового Порта. Портоизыскательская партия помогла также в постройке радиостанции и бани[3].

Работы по сооружению Нового Порта продолжались в течение двух лет. 11 сентября 1923 г. на берегу бухты Новый Порт в торжественной

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 3, д. 12, 1921, лл. 143—150.
[2] «Труды Отдела водного строительства ГУГС ВСНХ», вып. 64, 1922, стр. 92—106.
[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 3, д. 12, 1921, лл. 143—150. Отчет политического комиссара партии по изысканию порта в Обской губе летом 1921 г

обстановке было поднято первое в Арктике Красное Знамя, которым ВЦИК наградил Комитет Северного морского пути за его работу на Крайнем Севере, завершившуюся открытием Нового Порта. На красном фоне знамени ярко выделялась надпись: «Знанию, энергии и самоотверженному труду горсти работников Комитета Северного морского пути, рабочих, служащих и экипажа экспедиции, пролагателям новых путей будущего Сибири»[1].

Сооружение порта в Обской губе было выдающимся событием для своего времени. Оно самым благотворным образом сказалось на проведении Карских экспедиций.

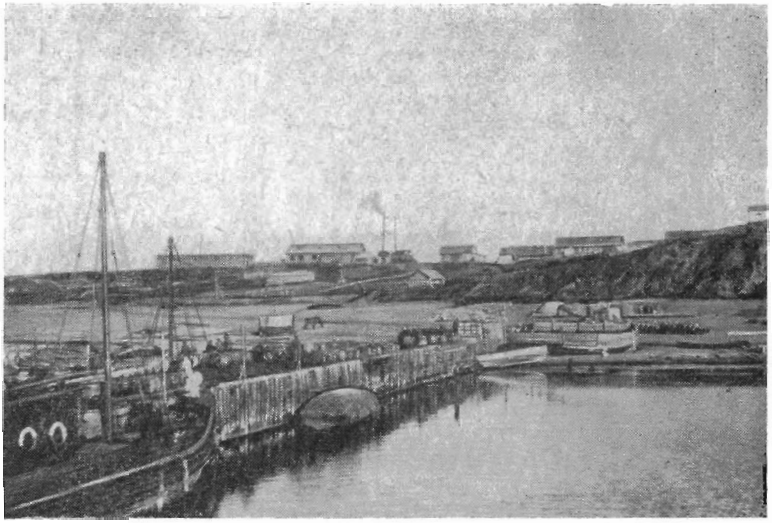


Рис. 24. Усть-Енисейский порт. Вид с пристани. Фото Вл. А. Березкина.

Одновременно достраивался и расширялся Усть-Порт на реке Енисей, принимавший суда Сибирской хлебной экспедиции 1920 г. Советское правительство постановлением за подписью В. И. Ленина от 25 мая 1921 г. включило сооружение Усть-Порта в программу внеочередных и ударных работ по портостроению в одном ряду с развитием Петроградского, Архангельского и Ростоводонского торговых портов [2].

По постановлению СНК, на 1921 г. предусматривалась постройка в Усть-Порте ряжевого причала, здания управления, столовой, хлебопекарни, двух бараков, двух пакгаузов, бани и прачечной. На Енисей прибыло 600 рабочих. Намеченная программа была выполнена. Кроме собственно строительных работ, специальный портостроительный отряд (на его работы было отпущено 2 миллиона рублей) произвел съемку района порта, установил мареограф для записи колебаний уровня моря, два прочных репера. Велись также наблюдения за вечной мерзлотой[3]. Отряд оказал большую помощь в перегрузочных работах Карской экспедиции.

В 1922 и 1923 гг. в Усть-Порту был выстроен мол, к которому одновременно могли пришвартоваться два морских судна с 22-футовой осадкой, сооружены бараки для рабочих, два больших склада и служебные помещения[4]. Вместе с тем порт мог принять крупный караван морских и речных судов на рейде.

---

[1] В. С. Герои гидрографии. «Красный Флот», 1923, № 1—2, стр. 174.
[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 4, д. 400, 1921, лл. 18 и 20.
[3] «Труды Отдела водного строительства ГУГС ВСНХ», вып. 64, 1922 стр. 92—106.
[4] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, св. 6, д. 105, 1923, лл. 14—16.

Строительство портов на севере Западной Сибири существенно облегчило развитие Карских экспедиций, которые, как будет показано ниже, в период 1921—1928 гг. сыграли немаловажную роль в деле восстановления народного хозяйства и повышения уровня арктического мореплавания.

Вопрос о концессиях на Севере

Победа советского народа в борьбе против сил Антанты и успехи восстановления народного хозяйства укрепили международное положение молодой Советской республики. Но когда в начале 1920 г. страны Антанты объявили о снятии экономической блокады, этот акт до известной степени еще оставался клочком бумаги, так как империалисты продолжали саботировать восстановление деловых связей с Советской Россией. Об этом свидетельствует, в частности, провал лондонских переговоров о Карской товарообменной экспедиции 1920 г. Но обстоятельства оказались сильнее заправил капиталистического мира.

В 1920—1921 гг. в Западной Европе и Америке грянул экономический кризис, который развертывался на фоне общего кризиса капиталистической системы и глубоко поразил ведущие отрасли ее промышленности. В условиях кризиса со стороны мирового капиталистического рынка усилились стремления установить более широкие экономические связи с Советской Россией. Это и привело к тому, что весной 1921 г. наметился определенный поворот в политике зарубежных стран. Наша страна не могла не воспользоваться реальной возможностью восстановления с заграницей торговых и кредитных отношений. Советское правительство исходило при этом из ленинского учения о длительности периода сосуществования двух противоположных систем. Ставился вопрос о допуске иностранного капитала в некоторые отрасли народного хозяйства, находящегося в руках пролетарского государства, путем передачи их в концессию или привлечения иностранного капитала через смешанные акционерные общества. Вопрос этот коснулся и проблем Севера.

Центральный Комитет партии считал возможным начать переговоры с капиталистами о заключении концессионных договоров, имея в виду, во-первых, политическую цель: «отвлечение империалистических сил от нас», а, во-вторых, экономическую цель: концессии должны были способствовать развитию тех отраслей промышленности, которые не могли быть «в ближайшее время обслужены собственными силами Советской республики»[1].

Со своей стороны, завязывая экономические связи с Советской республикой и рассчитывая на ее слабость, капиталисты надеялись обойти законы советского государства и путем хищнической эксплуатации природных ресурсов получить огромные прибыли. Рассчитывая внедриться в советскую экономику, они думали превратить нашу страну в свою колонию.

Следует сказать, что буржуазная пропаганда упорно утверждала, что Советская власть сможет приступить к разработке богатств Севера, Сибири и Дальнего Востока не раньше, чем через 50—100 лет, и что вообще сделать это немыслимо без привлечения иностранного капитала. Реакционные борзописцы ссылались на печальный опыт старой России, когда при попустительстве царского правительства иностранный капитал фактически уже прибрал к своим рукам и Карский морской путь, и важные позиции в промышленности Сибири и Дальнего Востока.

Рассматривая вопрос о возможных концессиях, советское правительство отдавало себе ясный отчет, что это создаст многие труд-

[1] КПСС в резолюциях..., ч. I, стр. 566.

ности, но все же шло на это, так как при сохранении незыблемых принципов монополии внешней торговли привлечение иностранного капитала могло быть использовано Советским государством как одно из средств быстрейшего подъема производительных сил Севера.

Еще летом 1918 г. со стороны уполномоченных норвежского банка братьев Ганновег, художника А. А. Борисова и профессора В. М. Воблаго поступило предложение соорудить на концессионных началах северную железную дорогу по линии: река Обь — Котлас — Сорока — Мурманск, проект которой получил название Великого северного пути. Концессионеры просили предоставить им исключительное право на эксплуатацию лесных массивов в бассейнах рек Оби и Печоры, площадью до 8 миллионов десятин [1].

Проект Великого северного пути обсуждался в высших инстанциях, в частности, в подкомиссиях и комиссиях ВСНХ. Особое внимание обращалось на то, что трасса нового железнодорожного пути должна была пройти от Мурманского побережья до Оби, разрезая основные лесные массивы Европейского Севера и Сибири. После обсуждения и утверждения в ВСНХ вопрос о концессии был внесен Г. И. Ломовым и Л. Б. Красиным в СНК для обсуждения как принципиальной допустимости концессии, так и практической ее необходимости для развития производительных сил РСФСР.

Проект постановления СНК по этому вопросу был написан В. И. Лениным. Он гласил: «1. СНК признает направление дороги и общий план ее [правильным] приемлемым;

2. Признает концессии предст[авите]лям ин[остранно]го капитала вообще, с принципиальной точки зрения, допустимыми в интересах развития произв[одительных] сил;

3. Данную концессию признает желательной и осуществление ее практически [необходимой] необходимым;

4. Для ускорения практического и окончательного решения предложить инициаторам представить доказательства их ссылок на их связи с солидными капиталистическими фирмами, способными выполнить дело и подвезти материалы;

5. Поручить особой комиссии в 2-недельный срок [выяснить] представить окончательно [такие-то условия] проект договора;

6. В 2-нед[ельный] срок поручить воен[ному] к[омисса]риату дать заключение с стратег[ической] и военной точек зрения»[2].

Составленный им проект В. И. Ленин направил Ломову и Красину со следующей припиской: «С точки зрения купцовской (и **дипломатической**), что Вы думаете о такой резолюции»[3].

4 февраля 1919 г. проект был утвержден на заседании СНК.

Договор на эту концессию не был заключен, так как банк Ганновега оказался несостоятельным соискателем[4]. По окончании гражданской войны в 1921 г. норвежский банк возобновил свои предложения. Вопрос о концессии на Великий северный путь вновь обсуждался Совнаркомом. В условиях изменившейся международной обстановки и укрепления Советской республики нужда в железнодорожной концессии на Севере отпала. СНК не согласился с предложением норвежского банка.

---

[1] «Народное хозяйство», изд. ВСНХ, 1919, № 3. Здесь обзор обсуждений проекта Великого северного пути; см. также «Народное хозяйство» за 1919 г., №№ 19—22, 26.

[2] Ленинский сборник, т. XXIV, стр. 53. Приведен окончательный текст проекта.

[3] Там же.

[4] «Новый путь». Орган ВСНХ Северного района, 1919, № 9; С. Славин. Социалистическое освоение Севера во втором пятилетии. «Советский Север», 1932, № 5, стр. 27.

Однако вопрос о сооружении Великого северного пути на этом не был исчерпан. Как увидим ниже, в 1928—1931 гг. его выдвинули те же лица, рассчитывая противопоставить северный железнодорожный путь Северному морскому пути.

Почти одновременно возобновил свои предложения советскому правительству Иоанес Лид. На этот раз он действовал от имени возглавляемой им компании «Синдикат коммерсантов и промышленников». В 1922 г. Лид начал переговоры по этому вопросу с Народным Комиссариатом Внешней торговли и 4 апреля следующего года представил «меморандум», в котором изложил свои предложения о развитии Северного морского пути[1]. Предложение Лида о создании смешанной компании по эксплуатации Карского морского пути, где доминировал бы американский капитал, было отвергнуто, так как принятие этого предложения шло вразрез с принципами государственной монополии на внешнюю торговлю. В 1926 г. И. Лид снова обратился с предложением об организации акционерного общества по эксплуатации Карского морского пути, которое также было отклонено[2].

Своеобразные взгляды относительно Северного морского пути высказывали представители русской белогвардейской эмиграции, осевшей в Лондоне и тесно связанной с капиталистическими фирмами Англии и Америки. В 1920 г. небезызвестный П. Г. Кушаков, участник экспедиции Г. Я. Седова, составил в Лондоне «меморандум» по вопросу о развитии Северного морского пути, в котором ратовал за создание международного акционерного общества с широким привлечением иностранного капитала. По замыслу П. Г. Кушакова, иностранных капиталистов следовало допустить не только к эксплуатации морского пути, но и к разработке естественных богатств Севера[3]. Этот «меморандум» поддержала тесно связанная с английским капиталом лондонская контора «Закупсбыт Лимитед». В качестве предварительного условия она настаивала на объявлении порто-франко в Усть-Порту, Дудинке, Обдорске, Находке, Строгановской пристани и Усть-Цильме. Акционерной компании, по мнению «Закупсбыта Лимитед», следовало предоставить право постройки и эксплуатации всякого рода промышленных предприятий для разработки естественных богатств: лесов, угольных и нефтяных месторождений и др. В 1924 г. «Закупсбыт Лимитед» уже от своего имени выдвинул проект создания международной компании. Представитель его лондонской конторы К. И. Морозов заявлял, что русские «своими силами смогут взяться за это дело (оборудование Северного морского пути — *М. Б.*) не раньше, чем через 50 лет»[4].

Предложения относительно Карского морского пути выдвигал Б. А. Вилькицкий. Так же, как П. Г. Кушаков и К. И. Морозов, он считал необходимым привлечь к участию в карском деле иностранный капитал, но при условии передачи руководства Наркомвнешторгу и учреждения единой организации с отделениями в Архангельске, Сибири и за границей. Б. А. Вилькицкий возражал против постройки портов на побережье Карского моря и стоял за всемерное упрощение операций по перегрузке товаров. По его мнению, грузы следовало перевозить по морю и сибирским рекам на специально приспособленных железных баржах, обмениваемых при встрече морских и речных судов. Хотя эти предложения и выглядели на первый взгляд просоветскими, но по сути дела означали отказ от государственной монополии внешней торговли, от индуст-

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 311, 1928, л. 161.

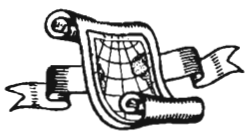
[2] Там же, л. 168

[3] Архив МВТ СССР, ф. Торгпредство СССР в Англии, оп. 4, д. 60, 1924.

[4] Там же, л. 140.

риального строительства на Севере, грозили превратить Сибирь в сырьевой придаток капиталистического рынка.

Иностранные и белогвардейские прожектеры не учитывали одного важного обстоятельства: социалистический строй открыл перед Севером грандиозные перспективы промышленного развития. Эти перспективы будили смелую творческую инициативу, рождали великую энергию для преодоления тех трудностей, которые возникали на пути социалистического освоения северных окраин России. Прошло немного времени, и, накопив силы и средства. Советская Россия приступила к широким работам на Севере. Она осуществила эти работы собственными материальными и людскими ресурсами без привлечения иностранцев.



ГЛАВА 5

НАЧАЛО ПЛАНОМЕРНЫХ РАБОТ ПО КОМПЛЕКСНОМУ ИЗУЧЕНИЮ СОВЕТСКОГО СЕВЕРА

Дореволюционная история Арктики богата примерами того, как мореплаватели пытались преодолеть полярные льды без конкретных знаний, ни об условиях плавания, ни о самих льдах арктических морей. Эти попытки нередко оканчивались гибелью экспедиций, провалом смелых замыслов. Вспомним хотя бы экспедиции Г. Брусилова и В. Русанова, решившихся пройти Северным морским путем «напролом». Эти отважные люди погибли во льдах, так и не добившись осуществления поставленной цели.

Царское правительство не поддерживало тех, кто выдвигал различные проекты изучения Арктики. Эта область так и оставалась малоисследованной, и только после Великой Октябрьской социалистической революции широкие научные работы стали рассматриваться как непременное условие успешного решения всех хозяйственно-политических задач на Севере. Советское правительство активно поддержало ценную инициативу ряда энтузиастов изучения Севера и со своей стороны сделало все, чтобы придать научным исследованиям широкий размах.

В комплексе работ по освоению северных районов научные исследования были выдвинуты на первый план и рассматривались как дело государственной важности. Это знаменовало собой совершенно новый подход к решению сложных и трудных проблем.

Важнейшие принципы советских научных работ были сформулированы в декрете СНК РСФСР, подписанном В. И. Лениным в марте 1921 г. в связи с созданием Плавучего морского научно-исследовательского института (Плавморнин). В этом ленинском декрете подчеркивалось, что арктические научные исследования должны носить всесторонний и планомерный характер. Иными словами, в отличие от дореволюционных научных работ, которые проводились от случая к случаю, советское изучение мыслилось, во-первых, как систематическое, охватывающее собою не только моря и острова Северного Ледо-

витого океана, но и арктическую сушу, а, во-вторых, как комплексное, по широкой программе наблюдений. В этот комплекс входили не только гидрографические работы, но и общегеографические, биологические, метеорологические, геофизические, геологические, экономические и этнографические. В декрете СНК о Плавморнине [1], а также и в других правительственных документах того времени обосновывался и третий принцип советских научных исследований — их практическая **целенаправленность,** стремление поставить исследования Севера непосредственно на службу восстановления и развития его народного хозяйства.

Научное изучение Советской Арктики было частью общей программы научных работ, развернутых молодым Советским государством. Оно сыграло решающую роль в деле освоения Севера и Северного морского пути, а также закрепления островов и побережий Северного Ледовитого океана за Советским государством.

Гидрографические исследования

Наибольшее значение для развития мореплавания в Карском, Лаптевых и Восточно-сибирском морях имели работы гидрографических экспедиций. Этим работам уделялось первостепенное внимание, так как они прямо и непосредственно способствовали восстановлению транспортных связей.

Выше рассказывалось, как по решению Совета Народных Комиссаров еще весною 1918 г. в арктические воды была направлена Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана. Из-за интервенции и гражданской войны эта экспедиция не смогла приступить к полевым работам в море. Но в штатах Гидрографического управления в течение всей гражданской войны сохранялась значительная группа экспедиционных работников. Они привели в порядок и обобщили материалы по гидрографии тех районов, в которых предполагалось развернуть работу экспедиции. Таким образом, в годы войны Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана не прекратила своего существования. С изгнанием белогвардейцев и освобождением Архангельска гидрографы смогли развернуть свою деятельность непосредственно на Севере.

29 июля 1920 г. Совнарком принял решение о выделении Народному Комиссариату по морским делам, в ведении которого находилось Гидрографическое управление, сверхсметного кредита в 41 300 000 рублей на расходы по обеспечению безопасности кораблевождения по Северному Ледовитому океану и его морям. Это постановление СНК подписал В. И. Ленин[2].

В 1920 г. гидрографические исследования проводились в проливах Югорский Шар и Карские Ворота. По свидетельству начальника экспедиции Н. В. Розе, работы в этом районе усложнились из-за утраты архива ГГУ, сгоревшего в 1918 г. во время белогвардейского восстания в Ярославле, куда архив был эвакуирован во время мировой войны[3]. Пришлось вести повторную триангуляцию, так как данные прежних лет, оставшиеся в рукописи, погибли.

В состав двух новоземельских отрядов вошли: гидрографическое судно «Таймыр», палубный бот «Арктур», пароход «Пахтусов», моторный катер «Бонни» и моторное судно «Беднота».

---

[1] Принципиальное значение декрета о Плавморнине было рассмотрено в работе В. Д. Новикова «Из истории Советской Арктики», 1956, стр. 45—47.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 3, д. 221, 1920.

[3] Н. В. Розе. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана за 1920 г. «Известия Главной Физической обсерватории», 1920, № 3, стр. 53—56.

Помимо триангуляции, экспедиция провела судовой промер, который подтвердил существование в проливах судоходных фарватеров. Производились ежечасные наблюдения за течениями, земной рефракцией и обычные гидрометеорологические и астрономические наблюдения. Магнитные наблюдения велись также на мысе Марре-Сале и в проливе Маточкин Шар, где во время плавания «Таймыра» экспедиция выбрала место для будущей радиостанции и построила опознавательный знак на мысе Выходном.

Много времени отняли доставка снабжения и личного состава на радиостанции Югорский Шар, Карские Ворота, остров Диксон и восстановление радиостанции на мысе Марре-Сале, закрытой белогвардейцами.

Неоценимые услуги гидрографы оказали судам хлебной Сибирской экспедиции, осуществив проводку ее судов на реку Обь[1].

Эта первая советская гидрографическая экспедиция в морях Арктики[2] приступила к работе в середине июля и окончила ее в октябре 1920 г.

В следующем 1921 г. гидрографические исследования развернулись в более широком объеме и охватили морской район от м. Канин Нос до о. Белого. В экспедиции приняли участие сотрудники Главной Физической обсерватории В. Ю. Визе, Н. О. Якоби и др.

Имея в своем составе гидрографическое судно «Таймыр», палубный бот «Арктур», моторное судно «Беднота», экспедиция вышла из Архангельска 21 июля с месячным опозданием против намеченного срока. Из-за продовольственных и материальных затруднений морское командование урезало ее оборудование, плавучие средства и соответственно сократила намеченную программу работ[3].

Все же при содействии Гидрографической экспедиции Белого моря удалось составить пять партий: астрономо-геодезическую, топографическую, промерную, промерно-описную и геофизическую.

На Новой Земле была осуществлена съемка губы Черной, которая, по мнению промышленников, представляла хорошее убежище для судов. Съемка производилась пешими отрядами, так как топографы не смогли воспользоваться катером из-за его неисправности. На северном берегу о. Вайгач промерно-судовая партия, продолжая работы прошлого года, детально обследовала западный фарватер между островами Янова и Морозова. При изучении подходов к радиостанции и обследовании одной из банок, на которую в 1920 г. наскочил ледокол «Святогор», судно «Арктур» в одиннадцатибалльный шторм ударилось о рифы, пробило корпус и вследствие этого вынуждено было выброситься на берег. Героическими усилиями экипажа материалы гидрографических работ и весь научный инструментарий удалось спасти.

Флагманское судно «Таймыр» вело гидрологические и геофизические наблюдения у берегов Новой Земли и в Карском море. Высадившаяся на новоземельском берегу партия профессора П. Н. Калитина осуществила актинометрические и аэрологические наблюдения, требующие установки приборов на берегу. Различные наблюдения над природой восточной

---

[1] См. об этом в главе 3.

[2] Указание В. Ю. Визе на то, что первой советской гидрографической экспедицией в моря Арктики была экспедиция на ледокольном транспорте «Таймыр» в 1921 г., неточно. (В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, М.—Л., 1948, стр. 155).

[3] Программа экспедиции составлена Н. В. Розе. См. ЦГАВМФ, ф. 180, д. 931, 1921, л. 170; здесь же о работах гидрографической экспедиции. СЛО в навигацию 1921 г.

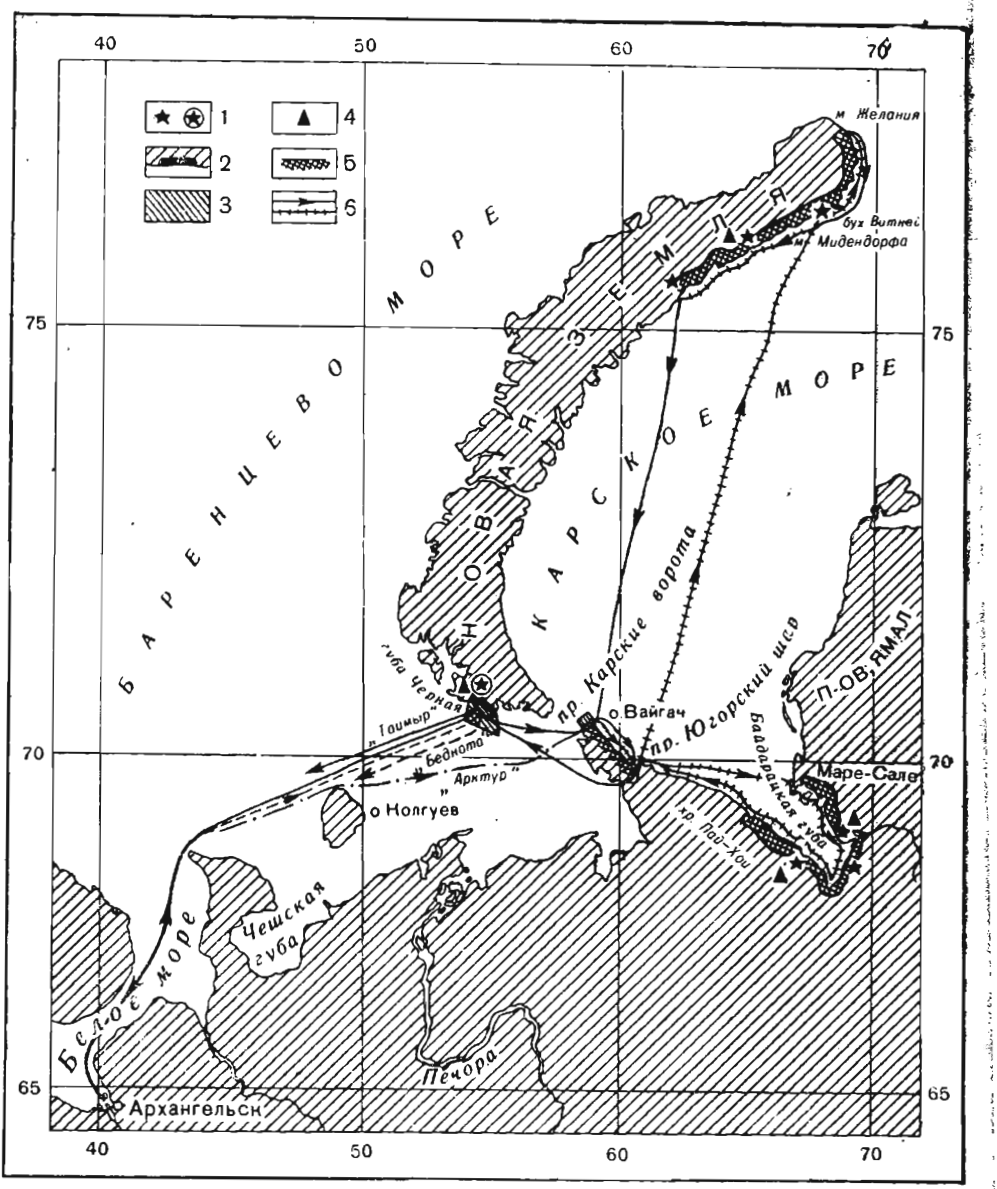


Рис. 25. Схема маршрутов гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1921 г. (Составил М. В. Александров).

1—астропункты малой и высокой точности; *2*—триангуляция и топографическая съемка; *3*—промер; *4*—магнитные пункты; *5*—морская съемка; *6*—путь „Таймыра" и промерные галсы.

части Новой Земли выполнили сотрудники Академии наук: геолог Т. В. Баярунас, биологи И. Д. Стрельников и Т. И. Баженова.

Особенно интересными оказались исследования течений в районе Новой Земли. Измерения глубинных температур, произведенные с «Таймыра», и гидрологические разрезы подтвердили существование холодного течения шириной до 25 миль, идущего на запад через Карские Ворота вдоль южного берега Новой Земли[1].

[1] Н. В. Розе. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1921 г. «Записки по гидрографии», т. 45, 1922, стр. 129.

Поскольку от промыслового судна «Песец» и ледокольного парохода «Малыгин», производившего ледовую разведку, поступили сообщения, что у мыса Желания стоит лед, «Таймыр», на котором предполагалось обойти вокруг Новой Земли, изменил маршрут и направился в Байдарацкую губу с тем, чтобы к северной оконечности Новой Земли пройти позднее. От Карских Ворот до Байдарацкой губы производилась морская съемка с попутным промером и разрезом. За восемь суток напряженной работы гидрографы закончили съемку Байдарацкой губы, доведя ее до пункта, где в 1902 г. оборвались работы А. И. Варнека. Промером был выявлен ровный характер дна губы, берега которой отличаются большой отмелостью, и значительные неточности старых карт, составленных штурманами И. Н. Ивановым, Н. М. Рагозиным в прошлом веке. Съемка Байдарацкой губы завершила многолетнюю систематическую опись юго-западных берегов Карского моря.

Возвратившись к Югорскому Шару за пресной водой, «Таймыр» 12 сентября вышел в северный поход, имея задание разведать кромку льдов, которые могли помешать возвращению морских судов Карской экспедиции. На своем пути, в открытом море до бухты Витней «Таймыр» вел попутный гидрологический разрез. Ранее в этом районе гидрологические работы не производились. Температура и соленость воды на поверхности моря определялись ежечасно. 15 сентября экспедиция прибыла в бухту Витней, где был определен астрономический пункт, отмеченный на берегу деревянной пирамидой. 17 сентября «Таймыр» прибыл к мысу Желания.

Съемка с «Таймыра» восточного берега Новой Земли от мыса Желания к югу восполнила существенный пробел в описи этого района. Старые карты, основанные на отрывочных и случайных данных, были уточнены.

19 сентября в широте 75°30′ гигрографы открыли глубоковрезающийся в восточный берег Новой Земли залив, названный заливом Благополучия.

К концу работ погода резко ухудшилась: надвинулся туман, разыгрался шторм. На горизонте показались дрейфующие с севера льды. К этому времени гидрологи уже провели 11 глубоководных станций. 20 сентября на «Таймыре» получили известие о гибели «Арктура» и немедленно вышли к нему на помощь. Из Югорского Шара флагманское судно зашло в губу Черную, где приняло на борт топографическую партию и оттуда вышло в Архангельск.

В Карском море гидрологические и ледовые наблюдения производил заместитель начальника Гидрографической экспедиции гидрометеоролог А. В. Шипчинский, находившийся на борту ледокольного парохода «Малыгин»[1].

Изучая собранные материалы, характеризующие режим Карского моря, В. Ю. Визе и В. Кедроливанский пришли к выводу о несомненно атлантическом происхождении вод, заходящих в бухту Витней. Экспедиция установила прохождение около северной оконечности Новой Земли поверхностной струи атлантической воды, огибающей мыс Желания с запада на восток и вклинивающейся в Карское море[2]. Поход «Таймыра» опроверг взгляды некоторых иностранных ученых (Г. Бальмер), что Баренцево море якобы не связано с сибирскими морями. Наблюдения советских ученых установили, что пополнение запаса тепла в Карском море происходит главным образом за счет струи атлантического

[1] А. В. Шипчинский произвел многочисленные гидрометеорологические наблюдения и составил карту состояния льдов по пути «Малыгина». ЦГАВМФ, ф. 180, д. 931, 1921, л. 366.

[2] «Записки по гидрографии», т. 47, 1923.

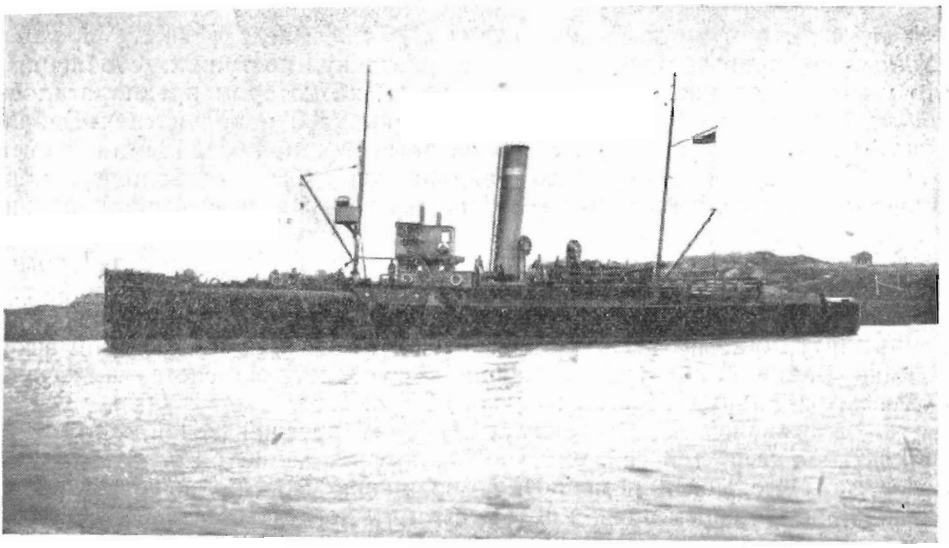


Рис. 26. Гидрографическое судно „Азимут". Фото 1924 г. из коллекции Н. Н. Матусевича.

течения. В целом в Карском море была выявлена система из трех течений: одного, глубинного, несущего атлантические воды с севера, другого, поверхностного, несущего с юго-востока обь-енисейские воды, третьего, с северо-запада, из Баренцева моря, уходящего на небольшую глубину. Эти течения обусловливают в центральной части Карского моря циклоническое движение вод[1].

В следующем 1922 г. материальные и финансовые затруднения вынудили советское правительство временно сократить гидрографические исследования в морях Севера. В связи с этим Главное гидрографическое управление ликвидировало Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, возложив обязанности по снабжению полярных станций Баренцева и Карского морей на Убеко-Север[2]. Однако потребности развивающегося арктического мореплавания, с одной стороны, и государственные интересы закрепления за СССР некоторых островов Арктики, с другой, вскоре вновь выдвинули вопрос об организации специальной экспедиции по изучению северных морей.

Вопрос о возобновлении работ специальной Северной гидрографической экспедиции был поднят на междуведомственном совещании при Главном гидрографическом управлении 8 декабря 1922 г. президентом Русского Географического Общества Ю. М. Шокальским. По его предложению, совещание, в котором приняли участие видные исследователи Севера: Н. Н. Матусевич, В. Ю. Визе, Н. В. Розе, В. В. Ахматов, П. В. Виттенбург и другие — приняло следующее решение: «Ввиду того, что все работы на Севере проходят на фоне работ Главного гидрографического управления, а именно: его гидрографических экспедиций, и тем более, что работа, поручаемая другим органам, не носит достаточно серьезного характера, признать необходимым восстановление этих экспедиций и, в первую очередь, Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, с поручением ей работ Новоземельской экспедиции»[3].

[1] «Записки по гидрографии», т. 47, стр. 103—113. Отчет Н. В. Розе об экспедиции 1921 г. хранится в ЦГАВМФ. Этот отчет целиком опубликован в «Записках по гидрографии», т. 45.

[2] Одновременно была ликвидирована Гидрографическая экспедиция Белого моря.

[3] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 1068, 1922/23, л. 21.

По предложению совещания, бывший начальник Гидрографической экспедиции Белого моря Н. Н. Матусевич составил пятилетнюю программу работ в северных морях Европейской части СССР. Эта программа намечала силами двух отрядов обследовать Мурманский берег, берега Белого моря, Чешской губы, Печорского лимана и Новой Земли, карты которых были составлены еще 50 лет назад [1]. Подчеркивая необходимость планомерного изучения Новой Земли, Н. Н. Матусевич писал: «Постройка радиостанций, составление новых карт, постановка опознавательных знаков и постоянное в течение нескольких лет плавание русских судов у берегов Новой Земли явится доказательством хозяйственного отношения России к Новой Земле и со стороны иностранцев будет служить... фактом признания суверенитета ее над Новой Землей»[2].

На протяжении 1922—1923 гг. народное хозяйство страны восстанавливалось быстрыми темпами. В результате проведения денежной реформы укрепился советский рубль. С успехом изживались последствия разрухи и голода. Все это позволило уже в 1923 г. приступить к разработке пятилетней (на 1924—1929 гг.) программы научно-исследовательских и гидрографических работ на морях Союза. В основу ее Главное гидрографическое управление положило предложения Н. Н. Матусевича и другие проекты прошлых лет. Для претворения в жизнь намеченной обширной программы описи северных морей Отдельный Северный гидрографический отряд был преобразован в Северную гидрографическую экспедицию в составе новоземельского, печорского и мурманского отрядов.

Экспедиции были переданы суда «Мурман», «Купава» и «Азимут». Последнее находилось в Кронштадте и должно было совершить поход вокруг Скандинавского полуострова. Для доставки в Маточкин Шар гидросамолета и грузов у Северного госпароходства был зафрахтован пароход «Юшар». Основной базой являлся Архангельск.

В экспедиции 1924 г. участвовало более двухсот человек[3]. Ее возглавил крупный советский гидрограф и знаток Арктики профессор Морской академии Н. Н. Матусевич.

Из-за задержки в отпуске средств и в ремонте судов гидрографы вышли в плавание в конце июля — начале августа. 29 июля гидрографическое судно «Мурман» из Архангельска отправилось на Печору, где ему надлежало обследовать новый судовой фарватер. 2 августа вышло в море гидрографическое судно «Купава» с береговой партией и провизией для радиостанций Маточкин Шар. 11 августа ушло в Арктику гидрографическое судно «Азимут», прибывшее в Архангельск 31 июля (командир морского отряда Н. И. Евгенов)[4]. На борту зафрахтованного парохода «Юшар» находилось руководство экспедиции и новая смена персонала станции Маточкин Шар. Пароход вышел из Архангельска 9 августа.

На территории Полярной обсерватории Маточкин Шар гидрографы соорудили новый павильон для магнитных наблюдений, достроили и оборудовали жилой дом, провели электрическое освещение, установили вторую мачту, а также построили хлев для скота (на Новую Землю

---

[1] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 1068, 1922/23, лл. 53—58.

[2] Там же.

[3] Н. Пинегин. Над Новой Землей, «Летопись Севера», № 2, 1957.

[4] Для освещения работ Северной Гидрографической экспедиции использованы донесения и доклады начальника экспедиции и комиссара.

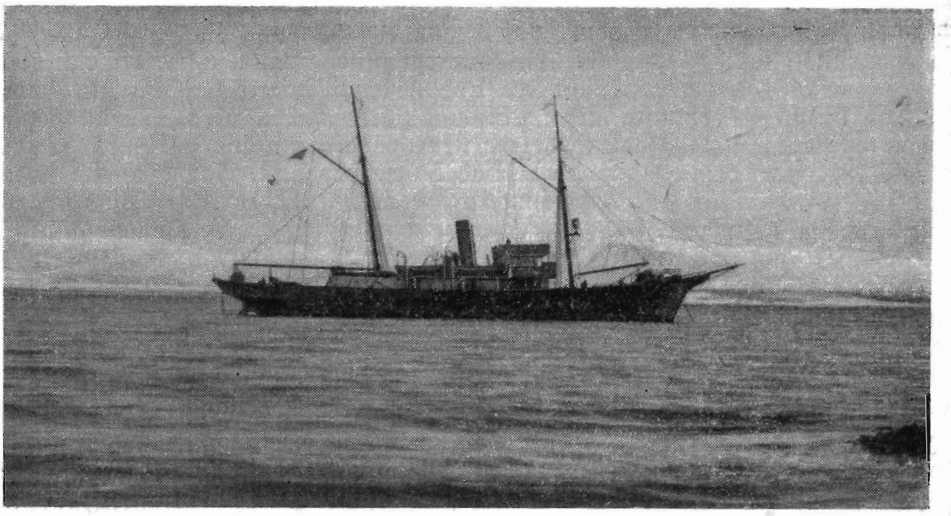


Рис. 27. Гидрографическое судно „Мурман". Фото 1924 г. Вл. А. Березкина.

были доставлены коровы, свиньи и козы). На мысе Канкрина построили промысловую избушку[1].

В оставшееся время силами команд «Азимута» и «Купавы» производились гидрографические исследования, в которых принял участие также и «Мурман». Сильные ветры, доходившие до штормов, мешали работам, но береговая партия и гидрографические суда расширили топографическую съемку от Хрящевого мыса до входа в губу Митюшиху, выполнили шлюпочный промер от этого мыса до выхода в море и судовой промер западного входа в Маточкин Шар. Ранее обнаруженные и нанесенные на карту банки были тщательным образом обследованы. Описью было охвачено побережье от м. Сухой Нос до Паньковой Земли, включая мыс Маточкин, остров Голец, мыс Столбовой. В ряде пунктов производили астрономические определения и поставили опознавательные знаки.

Во время экспедиции 1924 г. впервые для ледовой разведки был применен гидросамолет, пилотировавшийся летчиком Б. Г. Чухновским. На Новую Землю (в Маточкин Шар) гидросамолет доставил гидрографическое судно «Юшар». В задачу Б. Г. Чухновского ставилось выяснить условия полетов в Арктике, особенности базирования морских самолетов, проверить целесообразность применения авиации на гидрографических работах[2]. Летчики совершили 12 полетов. С борта самолета производилось фотографирование берегов и киносъемки, в результате которых гидрографы получили отчетливое и документальное подтверждение неточности существовавших ранее карт[3]. У мысов Шуберта и Галла и острова Митюшева с самолета были обнаружены новые, не нанесенные на карту банки. Даже в пасмурную погоду, стоявшую на протяжении августа—сентября, морское дно просматривалось с самолета

[1] Экспедиция на Новую Землю. «Северное хозяйство». Арх., 1924, № 7; Н. Пинегин. Плавание к Новой Земле в 1924 г. «Торговый флот», 1925, № 1—2; А.С. На Новую Землю, «Красный флот», 1925, июль; Б.О. На Новую Землю. «Красный флот», 1924, № 8; Н. В. Пинегин. Над Новой Землей (из записной книжки участника Северной гидрографической экспедиции 1924 г.). Летопись Севера, № II, 1957.

[2] Б. Чухновский. Морская авиация в полярных странах. «Морской сборник», 1925, № 2.

[3] Наблюдателем в первом полете был командир «Азимута» Н. И. Евгенов.

настолько хорошо, что наблюдатели фиксировали даже отдельные скопления водорослей. Полеты Б. Г. Чухновского имели огромное значение. Они положили практическое начало широкому применению авиации в Арктике, явились по существу зарождением полярной авиации.

Успеху экспедиции не в малой степени способствовала политико-просветительная работа, которую проводила партийная организация. На судах и береговых базах регулярно устраивались общие собрания сотрудников, читались лекции о международном положении, о гидрографическом изучении Новой Земли, об экономическом значении ее для СССР, выпускались стенгазеты, устраивались концерты самодеятельности. В октябре экспедиция благополучно возвратилась в Архангельск.

Рис. 28. А. В. Соколов — гидрограф, участник Северной гидрографической экспедиции, впоследствии секретарь Междуведомственной океанографической комиссии по проведению МПГ. Фото Вл. А. Березкина.

В 1925 г. Северная гидрографическая экспедиция, насчитывавшая 193 человека, продолжала свою работу у берегов Новой Земли и в новом районе — на Мурмане, морская опись которого была прекращена с началом мировой войны[1]. Гидрографические исследования на Новой Земле производились гидрографическим судном «Мурман» с двумя катерами. Новоземельский отряд получил в свое распоряжение два самолета типа Ю-20[2].

Работавший у берегов Рыбачьего полуострова и в Горле Белого моря отряд на «Купаве» завершил опись западного Мурмана.

На Новой Земле продолжались топографические, астрономические, магнитные и описные работы[3].

Среди работ 1925 г. особо следует отметить мензуальную съемку побережья заливов Моллера (от мыса Бритвин до полуострова Храмцова), Пухового и губы Б. Кармакульской. Этой съемкой была покрыта площадь в 437 квадратных верст. Кроме того, гидрографы провели контрольный шлюпочный промер Маточкина Шара и судовой промер во время всех переходов (1022 глубины на протяжении 4885 верст). Попутно выполнялись метеорологические и гидрологические наблюдения.

---

[1] Гидрографическое исследование морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг. Составил Г. А. Мигалкин, под ред. Н. Н. Матусевича. Л., 1931, стр. 104—115.

[2] ЦГАВМФ, ф. 180, 1925, д. 56.

[3] См. отчет Н. Н. Матусевича за кампанию 1925 г. (ЦГАВМФ, ф. 180, д. 56, 1925, лл. 50—63).

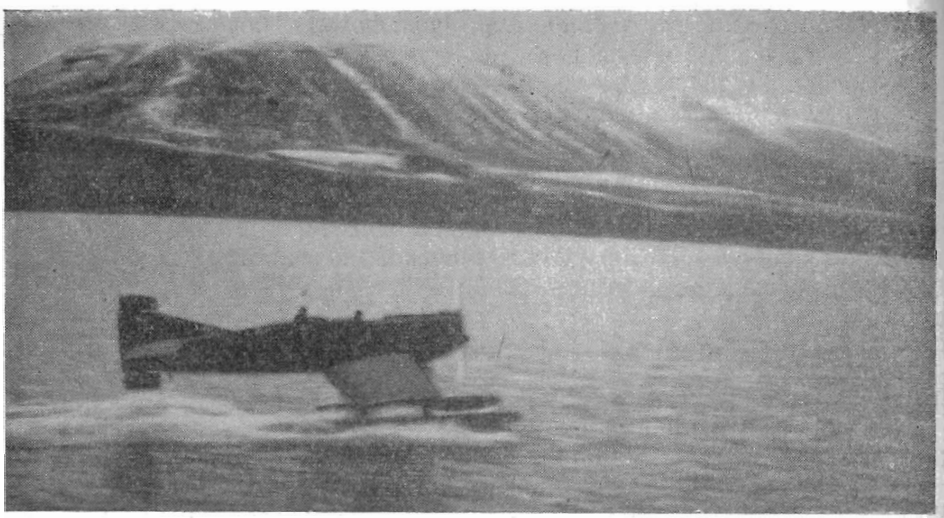


Рис. 29. Самолет Б. Г. Чухновского в Маточкином Шаре перед взлетом. Фото 1924 г. Вл. А. Березкина.

Участвовавшие в экспедиции самолеты прибыли на Новую Землю по воздуху. С их помощью была проведена ледовая разведка и получены сведения о возможности прохода через Маточкин Шар судов Карской экспедиции. Как и в прошлом году, летчики обнаружили подводные опасности вдоль восточного берега, а также некоторые неточности положения береговой черты на картах[1].

Из-за позднего времени судам экспедиции не удалось подойти к мысу Желания и произвести опись восточного берега Новой Земли к северу от Маточкина Шара. Экспедиция вернулась в Архангельск поздней осенью.

Среди населения прибрежных районов экипажи судов проводили большую разъяснительную и культурно-массовую работу. Так, на Мурманском побережье экипаж «Купавы» созвал общее собрание промышленников, работавших на берегу Зубовой губы и в ее окрестностях. На собрании разъяснялись задачи Советской власти, о чем некоторые из собравшихся имели довольно смутное представление. По ходатайству руководства экспедиции, Мурманский исполком оказал помощь рыбакам, переселившимся из Финляндии; им выдали пособия на постройку жилищ и покупку орудий промысла. На Новой Земле беседы и читки газет проводились среди ненцев-промышленников. Экипажи гидрографических судов, состоявшие в основном из бывших крестьян, живо интересовались организацией Советской власти в деревне. Большой интерес вызывали политические беседы на злободневные темы.

В 1926 г. экспедиция работала на Мурманском берегу, в Горле Белого моря и на Новой Земле[2]. На Мурманском берегу продолжалась подробная и систематическая съемка побережья с борта «Купавы». В Горле Белого моря, второй год подряд, на «Азимуте» велись наблюдения за приливо-отливными течениями. Экспедиция на «Мур-

---

[1] Н. Н. Родзевич. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 г. «Воздушные пути Севера». М., 1933, стр. 263—279.

[2] Н. Н. Матусевич и А. В. Соколов. Новая Земля. Вологда, 1927; Н. И. Евгенов. Успехи гидрографии на Севере. «Водный транспорт». М., 1927, № 1; Гидрографическое исследование морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг. Л., 1931, стр. 115—126.

мане» снова посетила западный берег Новой Земли и провела съемку побережья от мыса Корельского до Северного Гусиного Носа и от мыса Столбового до мыса Бритвина. Была заснята площадь в 884 квадратных километра. Судовым промером покрыто свыше 2260 миль, измерено 1746 глубин.

Тяжел был труд гидрографов. Например, во время промера Пухова залива на протяжении 270 верст гидрографы измерили в тяжелых штормовых условиях 4850 глубин. Этот промер требовал большой физической выносливости.

Экспедиция 1926 г. закончила свою работу поздней осенью — 26 октября.

В дальнейшем на протяжении 1927—1930 гг. Северная гидрографическая экспедиция сосредоточила свое внимание на южной части Новой Земли, по которой необходимо было получить точные карты, а также на описи побережья от Мурманска до Святого Носа[1]. В Белом море с 1929 г. велись наблюдения над уровнем, изучались течения в Горле моря. Попутно производились и другие гидрологические исследования.

В результате пятилетних работ Северной гидрографической экспедиции удалось составить точные навигационные карты всего побережья Баренцева моря от норвежской границы до Югорского Шара, карту западного берега южного острова Новой Земли и карту пролива Маточкин Шар. Обобщив описные и промерные работы экспедиции, а также свои наблюдения, Н. И. Евгенов создал первую лоцию Карского моря и Новой Земли, изданную в 1930 г.

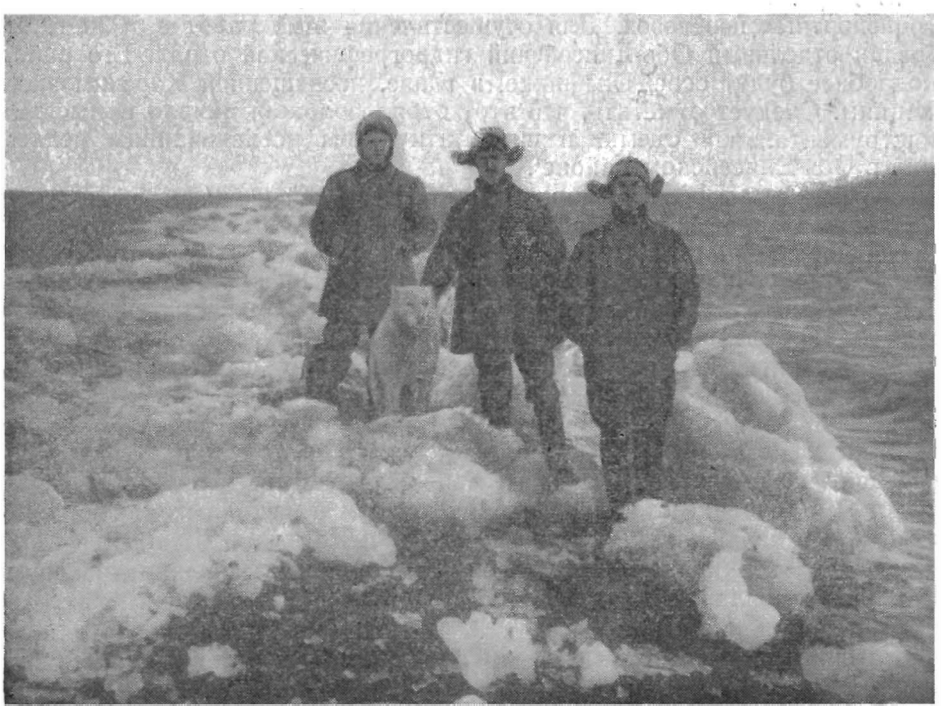


Рис. 30. Экипаж самолета в Маточкином Шаре. Слева направо: Вербов, Б. Г. Чухновский, Гришин. Фото 1924 г. Вл. А. Березкина.

[1] Гидрографическое исследование морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг., стр. 149—209.

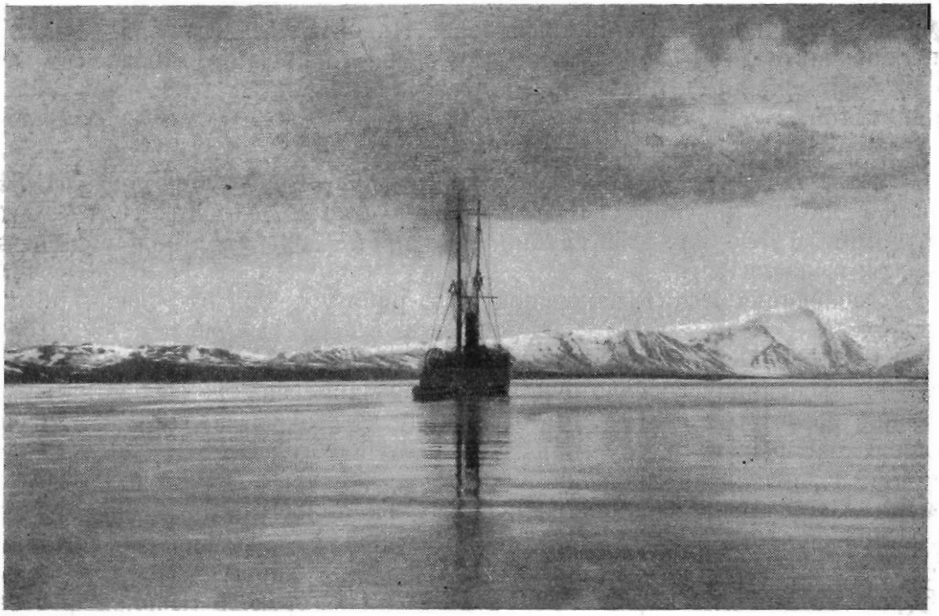


Рис. 31. „Таймыр" в Маточкином Шаре. Северная гидрографическая экспедиция на Новую Землю в 1925 г. Фото Вл. А. Березкина.

Систематические гидрографические работы проводились также в Карском море, Енисейском заливе и Обской губе, в районах оживленных транспортных перевозок. Для осуществления этих работ в 1920 г. был создан отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд. Его работы подробнее будут освещены ниже, в главе, посвященной Карским экспедициям. Следует отметить, что этот отряд положил начало применения инструментальной съемки и систематическим исследованиям рельефа дна в Обь-Енисейском районе[1].

С каждым годом со стороны мореплавателей к гидрографии предъявлялись возрастающие требования. В связи с этим в июле 1920 г. был организован Сибирский филиал Главного гидрографического управления — Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Карском море и в устьях сибирских рек («Убеко-Сибирь»). В состав нового управления влился и Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд. Из Архангельска дополнительно прибыли небольшой буксир «Варшава» и несколько лихтеров.

Убеко-Сибирь продвинулось со всеми работами в открытое море за бар реки Оби и горло Енисея. К 1923 г. были составлены новые или переизданы старые карты Карского моря и, в частности, Обь-Енисейского района[2]. Уточнение старых и издание новых мореходных карт продолжалось и в дальнейшем.

В 1925 г. Главное гидрографическое управление издало две лоции: Енисейского залива и реки Енисей (до Усть-порта) и Обской губы, в основном по работам 1920—1925 гг.[3] В 1926—1928 гг., используя итоги интенсивных гидрографических работ, удалось заменить временные карты Обской губы и Енисейского залива постоянными (5 миль

[1] Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря. Л., 1936, стр. 19.

[2] Б. А. Сергеевский. Указ. соч., стр. 20.

[3] Там же, стр. 22.

в дюйме). Они получили хорошую оценку у моряков Карских экспедиций и сыграли видную роль в развитии мореплавания в западном секторе Арктики.

Гидрографические исследования в устье реки Лены в 1920—1921 гг.

В 1920 г. Иркутское Управление Водного транспорта, в сферу действия которого входили заботы о развитии морского и речного транспорта на Северо-Востоке, снарядило совместно с Главным гидрографическим управлением большую гидрографическую экспедицию в устье Лены. В основу плана работы этой экспедиции была положена программа восточного отряда Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана[1].

Усть-Ленскую гидрографическую экспедицию возглавил известный гидрограф, участник полярной экспедиции Академии наук на шхуне «Заря» Ф. А. Матисен. Позднее, после смерти Матисена, начальником экспедиции стал его заместитель Н. И. Евгенов.

Усть-Ленская экспедиция должна была содействовать развитию товарообмена страны с Якутской Автономной Социалистической Республикой. Предполагалось, что такой товарообмен в ближайшие годы будет осуществляться по морскому пути с Запада или Востока в устье реки Лены. Непосредственной задачей гидрографов и являлось обследование устья этой реки.

В течение двух лет, в 1920 и 1921 гг., экспедиция проделала большую работу. Позднее появились два атласа реки Лены и ее дельты, составленные Н. И. Евгеновым совместно с П. К. Хмызниковым и Ю. Д. Чирихиным[2].

В 1920 г. экспедиция прибыла в дельту Лены на пароходе «Лена». В том же году на гребных шлюпках была произведена инструментальная опись судоходной Быковской протоки с прилегающими островами. В итоге тщательных исследований бухты Тикси она была признана пригодной для посещения морскими судами[3]. Через залив Неелова, который образуется расширенной в этом месте частью Быковской протоки, гидрографы открыли судоходный фарватер, ведущий к перешейку, отделяющему Быковскую протоку от бухты Тикси. Фарватер этот обставили поворотными знаками и створами. Отдельные отряды провели маршрутную съемку части Оленекской и Трофимовской протоки на протяжении 250 верст.

Близ бухты Тикси у речки Сого было обнаружено месторождение каменного угля, который хорошо горел в топках[4]. Позднее Согинское месторождение стало основной энергетической базой порта Тикси.

---

[1] См. I главу.

[2] Н. И. Евгенов, П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин. Атлас реки Лены от Якутска до дельты... «Труды Комиссии по изучению ЯАССР», т. 3, ч. 2, Л., 1928; Н. И. Евгенов, П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин. Атлас проток дельты реки Лены... «Труды по изучению ЯАССР», т. 3, ч. 3, Л., 1928; Н. И. Евгенов. Краткие предварительные данные о работах Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г. «Записки по гидрографии», т. 45, 1922; Н. И. Евгенов. Материалы по лоции бухты Тикси и устья Быковской протоки дельты реки Лены. «Хозяйство Якутии», 1927, № 2. Дела Усть-Ленской экспедиции см. ЦГАВМФ, ф. 180, дд. 720, 796, 1046, 1920—1921.

[3] Первая карта бухты Тикси была составлена Ф. А. Матисеном по его работам в этой бухте в 1903 г.

[4] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 796, 1920, лл. 7—11.

В 1921 г. экспедиция несколько уменьшилась в своем составе (32 человека против 55 в 1920 г.). Разбившись на две партии, на пароходах «Лена» и «Сынок» гидрографы вели частичную опись Быковской, затем Трофимовской и Оленекской проток. В поселке Быковский экспедиция установила метеорологическую станцию. Пароход «Сынок», обследуя Туматскую протоку, впервые совершил по ней плавание до выхода в море. Тот же пароход, производивший промер Оленекской протоки, прошел из нее морем в реку Оленек. Это было первое советское судно, прибывшее в Оленек с моря. Экспедиция выполнила некоторые гидро-

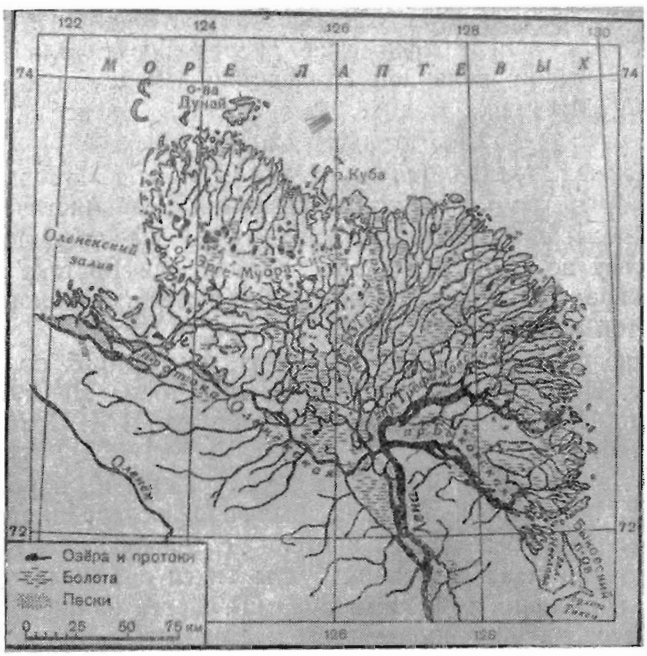


Рис. 32. Дельта р. Лены (из книги С. П. Суслова «Физическая география СССР. Азиатская часть. М., 1954).

графические и поисковые работы также на реке Оленек. На ее притоке Буолкалах было обнаружено месторождение бурого угля. Большой интерес представили собранные попутно коллекции растений. В селении Усть-Оленекском экспедиция привела в порядок могилу отважного русского мореплавателя XVIII века Василия Прончищева. Важным результатом этого года явилась опись судового хода по реке Лене — от Якутска до дельты.

В результате гидрографических работ Усть-Ленской экспедиции были обследованы выходы из дельты Лены в море на запад, север и восток. Это позволило начальнику экспедиции Н. И. Евгенову выдвинуть проект организации в ближайшем будущем каботажного плавания между реками Леной и Колымой, а также снабжения Якутии морем из Владивостока[1].

[1] ЦГАВМФ, ф. 180, дд. 1096, 1922, лл. 29—33.

Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ

В 20-е годы на Европейском Севере и в западной части Азиатского Севера развернулись общегеографические и геологические исследования, довольно значительные для своего времени и быстро переросшие в работы крупного государственного масштаба. Во главе этих исследований встала Северная научно-промысловая экспедиция при Высшем Совете народного хозяйства, созданная, как об этом рассказывалось выше, в начале 1920 г. (см. 3 главу). В постановлении Президиума ВСНХ от 4 марта 1920 г. о задачах новой экспедиции говорилось: «В целях научно-практических исследований и попутного использования естественных производительных сил, по преимуществу звериных, рыбных промыслов и оленеводства на Крайнем Севере, учредить при Научно-техническом Отделе Высовнархоза Северную научно-промысловую экспедицию. На работы экспедиции ассигновать сто миллионов рублей (100 000 000 рублей), из которых выдать экспедиции.., пятьдесят миллионов рублей (50 000 000 рублей) наличными для немедленного начала работ. Предоставить экспедиции право получения судов и необходимого снаряжения и продовольствия от соответствующих государственных органов»[1].

Вскоре после своей организации Северная научно-промысловая экспедиция (сокращенно ее называли Севэкспедиция) стала одним из главных центров общегеографического и геологического изучения Арктики. Это было естественным следствием, во-первых, того особого места, которое заняла Севэкспедиция как правительственная и координирующая организация в системе всех научных учреждений страны, работавших на Севере, и, во-вторых, подготовленности почвы, на которой Севэкспедиция сразу смогла развернуть довольно широкий фронт научных работ. Севэкспедиция унаследовала профиль работ Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера и Печорской экспедиции Главснабарма, затем к ней постепенно перешли многие функции Северного отдела Комиссии по изучению производительных сил (Академия наук) и Комитета Севера при Русском географическом обществе. Таким образом, научное руководство исследованиями на Севере в значительной мере сосредоточивалось в одних руках. Следует, кстати, отметить ошибочность мнения, будто Севэкспедиция развилась из деятельности одного или другого из перечисленных выше учреждений. Это неправильно. Севэкспедиция ВСНХ была законным и естественным преемником ряда организаций. На новом этапе социалистического строительства она как бы организационно оформила в себе новый, государственный подход к проблеме развития производительных сил на северных окраинах страны.

Новую организацию горячо поддержала Академия наук. Академическая комиссия по изучению производительных сил приняла участие в составлении программы Севэкспедиции. В ее задачу входило: обследовать экономическую и промысловую жизнь на Севере, особенно в районах, имеющих промысловое значение; принять меры к рациональному использованию и охране природных ресурсов; разработать

---

[1] Научные фонды ААНИИ, Архив Р. Л. Самойловича. Личные дела. См. также Р. Л. Самойлович. Путь к завоеванию Арктики. «Полярная звезда» (газета) от 14 апреля 1935 г.

планы научных исследований в Северном Ледовитом океане, на его побережье и островах для основания промыслов в государственном масштабе; выявить и обследовать полезные ископаемые (нефть, уголь, руда, торф, соль); наметить пути сообщения на Севере. В письме от 15 апреля 1920 г. Комиссия по изучению производительных сил писала в адрес руководства Севэкспедиции, что «всестороннее изучение наряду с использованием естественно-производительных сил Европейского Севера в настоящее время является первоочередной задачей»[1].

В принятом вскоре Положении основной целью Северной научно-промысловой экспедиции признавалось «производство научно-технических исследований и изучение естественных производительных сил Русского Севера (под последним понималось пространство Европейской и Азиатской России к северу от 60° с. ш.) для всестороннего и наилучшего их практического использования, путем согласования производимых на севере органами и учреждениями разных ведомств научно-технических работ по эксплуатации богатств Севера»[2]. В программе работ Севэкспедиции стояли научно-технические исследования, имеющие целью наиболее рациональное использование рыбных, ископаемых и лесных ресурсов, развитие оленеводства, охоты и других отраслей добывающей промышленности, а также производство гидрологических, метеорологических, этнографических и других исследований для выяснения общего географического характера неизученных местностей. Севэкспедиции разрешалась организация своих экспедиционных горно-геологических, почвенно-ботанических, гидрологических и других отрядов.

Научное руководство Северной научно-промысловой экспедицией осуществлялось Ученым советом, почетным председателем которого был избран президент Академии наук СССР акад. А. П. Карпинский. В состав Ученого совета вошли виднейшие ученые и общественные деятели страны: академик А. Е. Ферсман (заместитель председателя), президент РГО Ю. М. Шокальский, проф. Н. М. Книпович, проф. К. М. Дерюгин, писатель А. М. Горький и другие. В Москве филиалом Совета являлось совещание, куда также входили крупнейшие ученые.

Управление Севэкспедиции помещалось в Ленинграде, в здании Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера. На местах возникли хозяйственные управления Севэкспедиции. Наиболее крупным из них было Архангельское. Здесь же находилось Междуведомственное совещание при Севэкспедиции, куда входили представители местных губернских военных и гражданских учреждений. Председателем Междуведомственного Совещания был Р. Л. Самойлович.

Свое первое учредительное заседание, состоявшееся 17 мая 1920 г., Ученый совет Севэкспедиции провел в здании Русского Географического общества, подчеркнув тем самым свою связь с этим старейшим в стране научным обществом, много и с пользой потрудившимся над решением проблем Севера. Председательствовал на этом памятном заседании академик А. Е. Ферсман. На заседании Совета был выбран распорядительный орган экспедиции — Президиум и утвержден начальник Севэкспедиции Р. Л. Самойлович[3].

---

[1] ААН, ф. 132, оп. 1, д. 220, 1919—1922, л. 95.

[2] Архив ААНИИ, оп. 1, д. 1 (1920—1940 гг.).

[3] В 1920 г. Севэкспедиция установила непосредственную связь с Научным Отделом Комитета Северного морского пути (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 39, 1920—1921, л. 20).

Несмотря на царившую в стране разруху и продовольственные затруднения, правительство выделило в распоряжение экспедиции значительное снаряжение, продовольствие и плавсредства. Ей был передан траулер «Дельфин», парусно-моторные шхуны «Шарлотта» и «Надежда», парусно-моторный бот «Грумант», а также две моторных лодки.

Летом 1920 г. Севэкспедиция организовала несколько отрядов: Хибинский горно-геологический (под руководством академика А. Е. Ферсмана), Мурманский геологический (под руководством проф. П. В. Виттенбурга; в отряде участвовал академик живописи А. Бенуа, написавший за время полевых работ около семидесяти акварелей), Беломорский гидролого-ихтиологический (под руководством проф. П. Ю. Шмидта), Оленеводческий (под руководством С. В. Керцелли). Одно из судов должно было доставить к берегам Северной Земли материалы для будущей академической экспедиции[1]. Создание некоторых отрядов было подсказано самой жизнью. Например, организация упоминавшегося отряда С. В. Керцелли произведена по просьбе Архангельского Губпродкома и Опродкомфлота; эти организации просили оказать им содействие в заготовках на побережье Баренцева моря, в том числе на Печоре и Новой Земле оленины для нужд населения и флота[2]. Все отряды, за исключением Северо-Земельского, плавание которого не состоялось, наперекор многим трудностям успешно выполнили намеченные исследования.

Междуведомственное совещание при коллегии НТО, состоявшееся 10 и 13 декабря 1921 г., высоко оценило деятельность экспедиции за прошедшие годы. Совещание постановило «просить Президиум ВСНХ признать Северную научно-промысловую экспедицию ударным учреждением, имеющим важное государственное значение» (разрядка наша — *М. Б.*)[3].

По решению Президиума ВСНХ, все научно-промысловые работы на Русском Севере объединялись Севэкспедицией. 1921 год и следует считать началом систематических комплексных работ Севэкспедиции. Управлению транспорта в Белом и Баренцевом морях (Беломортрану) предлагалось предоставить Севэкспедиции необходимые суда, а соответствующим ведомствам в первую очередь и в полной мере шире снабжать ее достаточными запасами топлива, продовольствия и научного снаряжения. Народный Комиссариат продовольствия установил нормы питания участникам полярных экспедиций в зависимости от географических широт[4].

На заседании Ученого совета обсуждался план работ каждого отряда. Число их возросло. Кроме прошлогодних, продолжавших работать на Мурманском побережье, в Хибинах и на Белом море, заново были

---

[1] Это плавание не состоялось. ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 39, 1920—1921, л. 20.

[2] Плавание на Новую Землю и в Югорский Шар отряд С. В. Керцелли совершил на маленьком грузовом судне «Антоний». Поход начался в первых числах сентября и окончился к концу месяца. Отряд принял активное участие в государственных заготовках оленины и выяснении распросным путем общей картины оленеводства на Печоре (см. Краткий отчет работ Севэкспедиции 1921 г.).

В связи с работой оленеводческого отряда С. В. Керцелли предложил создать особый орган из компетентных лиц «для управления кочевыми и бродячими инородцами» Севера. Для этого при Севэкспедиции была образована комиссия в составе В. Г. Тан-Богораза, Л. Я. Штернберга, В. И. Иохельсона и Р. Л. Самойловича, которая выработала проект декрета об управлении кочевыми оленеводческими и охотничьими племенами Севера (Предварительный отчет о работах оленеводческого отряда Севэкспедиции за 1921 г., Научные фонды ААНИИ, Архив Р. Л. Самойловича).

[3] ЦГАОР и СС, Архив ВСНХ, ф. НТО, д. 419/46, 1921.

[4] Там же.

сформированы следующие отряды: Почвенно-ботанический (под руководством проф. Н. И. Прохорова), развернувший свои исследования в районе Мурманской железной дороги; Промышленный (под руководством инженера С. Я. Миттельмана), изучавший пути развития консервной промышленности на Мурманском побережье; Ихтиологический, занявшийся исследованиями биологии и промысла семги и других рыб у Терского берега; Горно-разведывательный, приступивший к обследованию месторождений полезных ископаемых на побережье Кандалакшского залива; Пинежский геологический; Новоземельский геологический (под руководством П. В. Виттенбурга); Карский для проведения геологических, зоологических, ботанических и ихтиологических наблюдений в западной части Карского моря (этот отряд был организован совместно с Полярной комиссией и Главным ботаническим садом Академии наук при участии Главного гидрографического управления); Верхне-печорский (под руководством проф. Г. А. Чернова), успешно продолжавший работу Печорской экспедиции 1919 г.; Большеземельский (под руководством Д. Д. Руднева, при участии проф. А. А. Григорьева), для описи притока Печоры — реки Шапкиной; Этнографический (под руководством проф. Б. Г. Тан-Богораза) и ряд экономических отрядов. Всего летом 1921 г. в поле работало 23 отряда, насчитывавших свыше 400 сотрудников.

Результаты этих исследований, проведенных с невиданным размахом, систематически публиковались в трудах Северной научно-промысловой экспедиции, которые начали выходить в свет с 1920 г.

Наибольшее народнохозяйственное значение приобрели работы Севэкспедиции на Кольском полуострове и в Печорском крае.

Изучение Кольского полуострова осуществлялось под руководством академика А. Е. Ферсмана. Сотрудники Хибинского горно-геологического отряда неутомимо обследовали дикую глухомань Хибинских и Ловозерских тундр. Преодолевая крутые горные подъемы и спуски, пешком, в плохо приспособленной для полевых работ обуви и одежде, с тяжелым грузом за плечами они пробирались в самые далекие углы труднодоступного края, где, казалось, еще не ступала нога человека. Так советские исследователи пришли навстречу большим открытиям, получившим вскоре всемирную известность[1]. В Хибинах были выявлены крупнейшие в мире месторождения «минерала плодородия» — апатита, имеющие огромное значение для развития сельского хозяйства, обнаружены нефелин, цветные металлы. В годы первых пятилеток здесь развернулось промышленное строительство. На Хибинах вырос большой горнопромышленный комбинат с рудниками, обогатительными фабриками, электростанциями. Хибины стали одним из новых индустриальных центров Советского Союза.

Исследования Северной научно-промысловой экспедиции на Печоре начались одновременно с возобновлением поисковых работ на нефть. По решению Архангельского Губсовнархоза, к месту выходов нефти летом 1920 г. прибыла партия рабочих, знакомых с нефтепромысловым делом. О результатах ее деятельности сообщалось в том же году: «Работа по восстановлению Ухтинских промыслов превзошла ожидания Губсовнархоза. Первая скважина за сутки дала 150 пудов нефти»[2].

Благодаря самоотверженным усилиям небольшой группы работников в течение 1921—1925 гг. на Ухте удалось создать первые нефтяные

[1] Результаты своих исследований на Кольском полуострове А. Е. Ферсман изложил в книге для юношества «Путешествия за камнем» (М., 1956), а также в ряде своих специальных научных трудов.

[2] «Известия» ВЦИК, 1920, 10 декабря.

промыслы. В 1925 г. геолог Е. Д. Сошкина выявила новое нефтеносное месторождение на реках Малая и Большая Кожва. Наметились контуры нефтеносной провинции, включающей также ранее разведанные месторождения на Ухте и Ижме. В годы пятилеток Ухта стала крупным нефтедобывающим районом страны.

Но нефтью не исчерпывались природные богатства далекого Северного края.

В 1923—1925 гг. на реке Кось-Ю и ее притоках, а затем на реке Воркуте отряды Северной научно-промысловой экспедиции под руководством Г. А. Чернова выявили промышленные залежи каменного угля. Были также обнаружены свинцово-медные и железные руды, залежи асбеста. Геоморфологи обследовали четвертичные отложения. Подробно изучалось хозяйство печорского населения, что содействовало подъему рыбных и зверобойных промыслов[1].

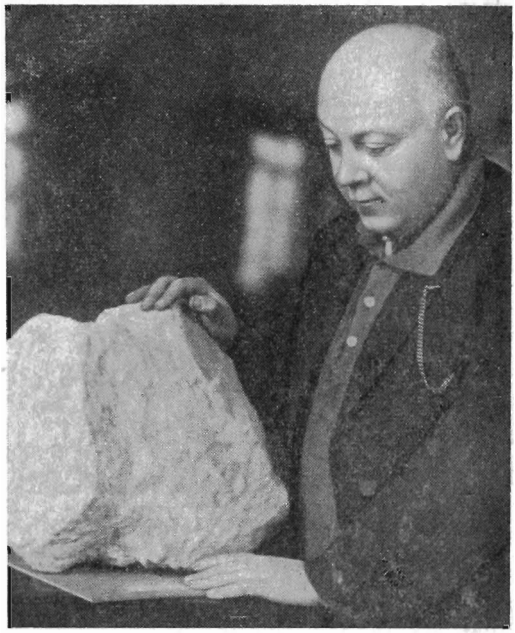


Рис. 33. А. Е. Ферсман. Руководитель геологических работ в Хибинах

Уже в начале 30-х годов первая разведочно-эксплуатационная шахта «А» (позже, после реконструкции, наименованная шахтой № 8) положила начало индустриальной Воркуте — мощной заполярной кочегарке. В создание этого нового промышленного района страны прочный фундамент был заложен исследователями Севэкспедиции.

Большие работы Севэкспедиция развернула на Новой Земле. Для производства их она располагала небольшой шхуной «Шарлотта» (водоизмещение 150 тонн, длина 84 фута, ширина 21 фут, осадка 9 футов). В годы войны шхуна пришла в полную негодность, но архангельские судостроители ее отремонтировали.

Плавание 1921 г. началось 9 августа. На восьмой день «Шарлотта» прибыла к становищу Малые Кармакулы. В задачу Новоземельского отряда входили поиски каменного угля в губе Крестовой, а также в заливе Чекина, где, по данным Пахтусова, в свое время им был обнаружен каменный уголь[2]. Предположение о наличии каменноугольного месторождения в губе Крестовой не подтвердилось. Маточкин Шар «Шарлотта» пройти не смогла из-за сплошных льдов[3]. Оставшееся время отряд посвятил обследованию береговой полосы от губы Сульменевой до губы Белушьей и Рогачева. Попутно велись метеорологические и гидрологические наблюдения. В губе Сульме-

[1] Труды Северной научно-промысловой экспедиции, вып. 17.

[2] Труды Института по изучению Севера, вып. 40, Л., 1929; Бюллетень Российского Гидрологического института, 1921, № 14, стр. 7—8; А. М. Лавров. О геологических работах Новоземельской экспедиции 1921 г. «Известия Российской Академии наук», 1922.

[3] Труды Северной научно-промысловой экспедиции, вып. 14, Птгр., 1922.

Рис. 34. Экспедиционное судно „Шарлотта" Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ в Маточкином Шаре. (Фото 1921 г.).

невой Р. Л. Самойлович и П. В. Виттенбург обнаружили каменноугольную фауну. 6 октября отряд через Архангельск возвратился в Петроград[1].

Этой экспедиции удалось собрать ценный материал по морфологии и строению морских берегов; палеонтологические сборы значительно дополнили коллекцию экспедиции Ф. Н. Чернышева. Собранные научные материалы были использованы при разборке мер по улучшению промыслового дела на Новой Земле.

В 1922 г. Севэкспедиция проводила работы на Печоре, в Белом море и в Хибинах. Поездка на Новую Землю не состоялась.

В навигацию 1923 г. Новоземельскому отряду поручалось произвести изучение в геологическом и общегеографическом отношениях западного берега, от губы Безымянной до Маточкина Шара. Предполагалось также совершить поход в центральную часть Новой Земли для гляциологических исследований, а в Пуховом заливе ознакомиться с промыслом гольца[2]. Плавучие средства отряда были более чем ограничены: на буксире у «Ярославны» на Новую Землю из Архангельска доставили один карбас. Отряд состоял из семи человек, включая начальника Р. Л. Самойловича. Из района Малых Кармакул 25 августа на утлой лодке, ежеминутно рискуя жизнью, ученые отправились на Север. Из кута губы Безымянной они предприняли экскурсию в глубь острова, во время которой обнаружили мощный глетчер. В Грибовой губе удалось провести опись, на Паньковой Земле определить астрономический пункт. Геологи изучили здесь отложения известняка, глинистых сланцев и нашли признаки каменного угля. 9 октября на борту «Купавы» отряд вернулся в Архангельск.

---

[1] Весь ход экспедиции был заснят на киноленту.

[2] Труды Института по изучению Севера, вып. 40, Л., 1929, стр. 17—34.

Работы следующего, 1924 г., начались 12 августа. В отличие от прошлых лет исследования велись не только на западном, но и на восточном берегу Новой Земли[1]. Отряду был передан парусно-моторный бот «Грумант», доставленный к месту работ пароходом «Юшар».

Плавание бота «Грумант» началось от Белушьей губы, по пути исправлялись неточности морских карт. Особо крупные погрешности выявились на картах Костина Шара. В Черной губе отряд определил место для создания нового промыслового становища (становище Красино)[2]. С 18 по 30 августа льды задержали бот в Карских Воротах.

Плавание вдоль восточного берега Новой Земли до Маточкина Шара проходило в сложной ледовой обстановке. Все же отряду удалось произвести разнообразные исследования. Были обнаружены бухточки и губы, не отмеченные в свое время П. К. Пахтусовым. Ученые положили их на карту и присвоили им названия. Так, в заливе Шуберта две бухты получили имена Н. М. Книповича и капитана Вильнева. Новые названия присвоены и впервые замеченным горам (гора Крестовая названа по найденным на ней крестам, гора Самолет по внешнему сходству с аэропланом). Получили название безымянные речки (река Ануфриева в одноименной губе названа в честь советского капитана-помора И. П. Ануфриева). У реки Савиной отряд обнаружил крест, сооружение которого П. К. Пахтусов приписывал олончанину Савве Лошкину. Впрочем старинные кресты нередко встречались и в других местах восточного побережья, свидетельствуя о довольно частом посещении поморами этих отдаленных и суровых берегов. По всему восточному побережью производились промысловые изыскания, давшие богатый материал для развития промысла гольца.

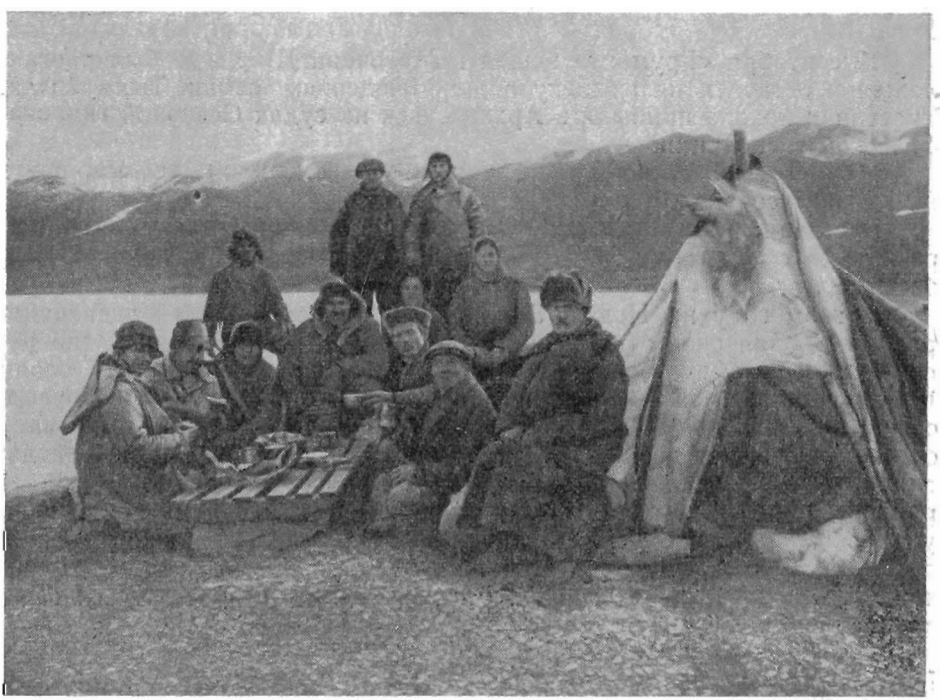


Рис. 35. Состав Новоземельского отряда Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ в 1921 г. Фото Ф. К. Вериго-Дороховского.

[1] Труды Института по изучению Севера, вып. 40, Л., 1929, стр. 34—64

[2] Становище Красино по рекомендации Севэкспедиции было основано в 1925 г.

Рис. 36. Участники экспедиции на Новую Землю в 1923 г. Фото Ф. К. Вериго-Доровского.

12 сентября «Грумант» вошел в Маточкин Шар, где был растакелажен и оставлен на зимовку под наблюдением семьи Тыко Вылко. Участники похода прибыли в Архангельск на судах Северной гидрографической экспедиции.

Работы 1924 г. повторили, таким образом, один из маршрутов П. К. Пахтусова.

В связи с реорганизацией Севэкспедиции в институт, о чем будет речь ниже, с навигации 1925 г. объем работ на Новой Земле значительно расширился.

В этом году на Новую Землю отправилась большая экспедиция, располагавшая своим парусно-моторным судном «Эльдинг» (по русски — «Зарница», «Молния», длина 64 фута, ширина 17 футов, осадка 10 футов, водоизмещение 50 тонн брутто). Это судно купили в Норвегии специально для научно-исследовательских работ в Северном Ледовитом океане. Оно имело двойную дубовую обшивку, моторный нефтяной двигатель в 46 *л. с.*, развивало скорость 7 узлов. На судне установили радиостанцию и двухтонную лебедку[1]. После небольших переделок удалось значительно усилить научно-исследовательское оборудование: по бортам судна расположить кранбалки для батиметрических и планктонных работ, на корме с правого и левого бортов прикрепить вьюшки для глубомера и др.

В соответствии с обширной, тщательно разработанной программой Новоземельская экспедиция перенесла свои исследования на северный остров. Помимо геологического, общегеографического изучения острова и исследования гидрологического режима омывающих его вод, намечалось провести морскую опись с определением астрономических пунктов и то-

[1] Труды Института по изучению Севера, вып. 40, Л., 1929, стр. 65—98.

пографическую съемку. На случай вынужденной зимовки ученые взяли годичный запас продовольствия. Экспедицию возглавил Р. Л. Самойлович.

«Эльдинг» покинул Архангельск 26 июля 1925 г. От острова Колгуева до Новой Земли следовали с гидрологическим разрезом. 13 августа экспедиция, разделившись на три группы, приступила к систематическим исследованиям в районе Горбовых островов. Первая группа во главе с начальником двигалась по берегу, занимаясь геологическими и астрономическими работами; вторая, во главе с капитаном «Эльдинга» А. П. Полисадовым, вела промер в Архангельской губе, третья под руководством В. В. Тимонова вышла на судне в море для наблюдения за приливо-отливными течениями. В Архангельской губе экспедиция посетила птичий базар.

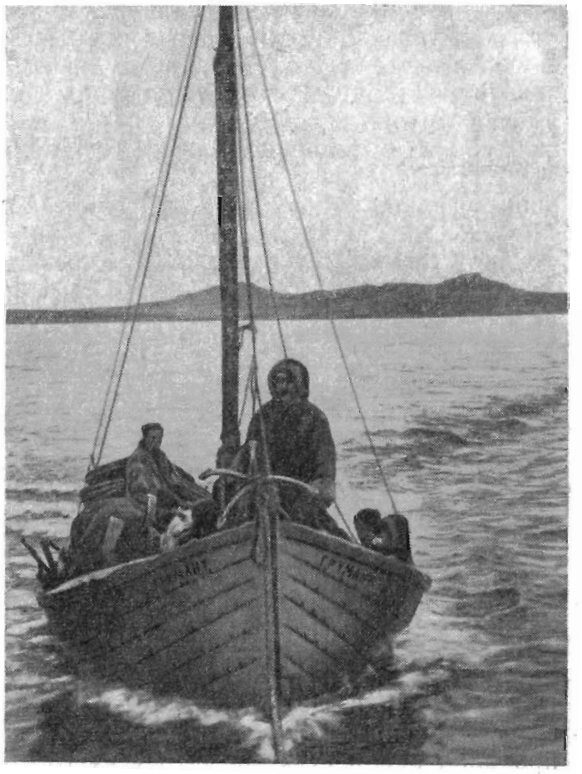


Рис. 37. Экспедиционное судно Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ бот „Грумант" на буксире в Маточкином Шаре. Фото Р. Л. Самойловича.

Когда работы были окончены, «Эльдинг» прошел на север к мысу Желания. Поход совершался в тяжелых метеорологических условиях. Дождь, туман, свежий ветер мешали наблюдениям. 22 августа судно достигло мыса Желания и после небольшой остановки совершило обход Новой Земли с севера. Вдоль восточного берега шли с гидрологическим разрезом. Предполагавшееся здесь теплое течение к югу обнаружено не было.

26 августа «Эльдинг» бросил якорь в заливе Благополучия, открытом в 1921 г. экспедицией на «Таймыре»; залив никем раньше не исследовался. Здесь ученые определили астрономический пункт и провели топографическую съемку.

Следуя дальше на юг, экспедиция выявила серьезное расхождение линии берега с картой. На морской карте берег был обозначен совершенно произвольно. 28 августа на переходе от мыса Дальнего экспедиция обнаружила неизвестный залив, которому присвоили имя Русанова. Здесь С. Г. Натансоном определен астрономический пункт. На южном побережье залива обследовали реликтовое озеро длиною в 3 и шириною в 2 километра с глубинами до 89 сажен. Это одно из самых больших озер подобного типа, выявленных на Новой Земле. Южнее залива Русанова «Эльдинг» открыл еще два неизвестных залива, названных именами полярных гидрографов К. К. Неупокоева и Г. Я. Седова. Бухта в одном из этих заливов получила имя Н. И. Евгенова. Географические открытия следовали одно за другим. Они были тем более удивительны, что все это происходило в 1925 г., после многолетних исследований Но-

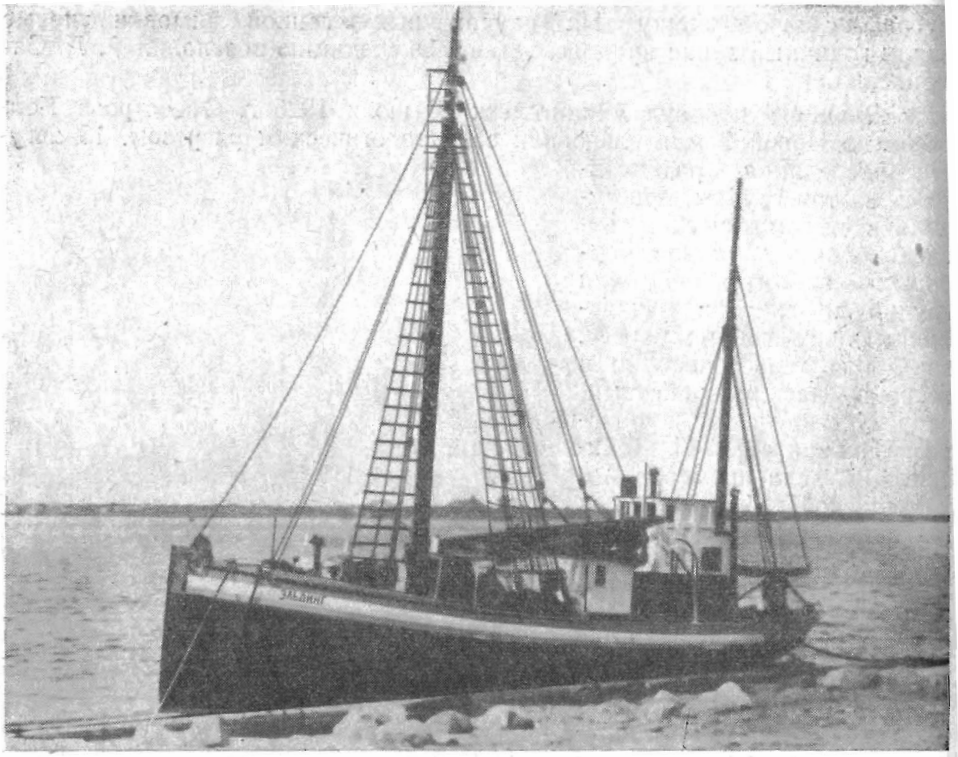


Рис. 38. „Эльдинг" — судно Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ. Фото 1925 г. М. М. Ермолаева.

вой Земли. Уже сам по себе этот факт указывал на слабую изученность восточного новоземельского побережья. Даже тогда, когда «Эльдинг» проходил вдоль берегов, в свое время описанных П. К. Пахтусовым, встречались острова и бухточки, не отмеченные на карте.

12 сентября экспедиция прибыла в пролив Карские Ворота. 24 числа, следуя к острову Колгуева, «Эльдинг» пересек линию своего похода и замкнул кольцо маршрута. За 55 дней экспедиция совершила выдающееся плавание вокруг Новой Земли, увенчавшееся рядом важных географических открытий. 27 сентября «Эльдинг» бросил якорь на Мурманском рейде.

Общегеографическое изучение Новой Земли — этого «Гибралтара» Советской Арктики — близилось к концу. В 1927 г. туда направилась последняя экспедиция общерекогносцировочного характера. Помимо обследования Новой Земли, в особенности района Карских Ворот, ученые должны были работать на материковом побережье Индигской и Чешской губ. В плавании, кроме «Эльдинга», участвовал мотобот «Тиманец», находившийся в распоряжении береговой партии[1].

Работы на Новой Земле начались 21 июля. После гидрологических наблюдений в Карских Воротах 16 августа «Эльдинг» отошел к северо-западному побережью Новой Земли. По пути посетили Полярную обсерваторию Маточкин Шар, где приняли топливо для предстоящих гидрологических работ между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа, предусмотренных советско-германским соглашением о совмест-

[1] Труды Института по изучению Севера, вып. 40, Л., 1929, стр. 98—110.

ных исследованиях Баренцева моря. Гляциологические и геологические исследования проводились на острове Баренца и в Русской Гавани. По результатам морской описи эти острова и гавань были точно положены на карту. На одном из островов Русской Гавани нашли старинный крест с надписью о том, что эти места в 1842 г. посетили поморы. Здесь же геологи обнаружили отложения каменноугольного возраста[1].

30 августа, следуя к Земле Франца-Иосифа, «Эльдинг» лег курсом на мыс Баренца. Погода благоприятствовала первому плаванию советского судна к далекому арктическому архипелагу. Только у мыса Флора «Эльдинг» встретил скопление мелко и крупнобитого льда, что не позволило произвести высадку на берег. Выполнив гидрологический разрез у островов Берха и не задерживаясь дольше, экспедиция направилась в обратный путь. Между Землей Франца-Иосифа и губой Порчнихой (Мурманский берег) «Эльдинг» выполнил второй гидрологический разрез.

Геологическая разведка на уголь, проведенная в Чешской губе, не дала положительных результатов. В летние месяцы был обследован в геологическом отношении обширный район Северного Тимана. Экспедиция собрала редчайший материал, доставив в Ленинград свыше 1000 образцов горных пород.

Для развития мореплавания большое значение имели наблюдения над приливо-отливными течениями в Карских Воротах. В Черной губе обследовано одно из «чудес» арктической природы — теплые озера, обнаруженные здесь экспедицией Гидрологического института. Измеренная в одном из озер температура воды оказалась равной +21° по Цельсию. Изучение этого феномена показало, что грунт дна

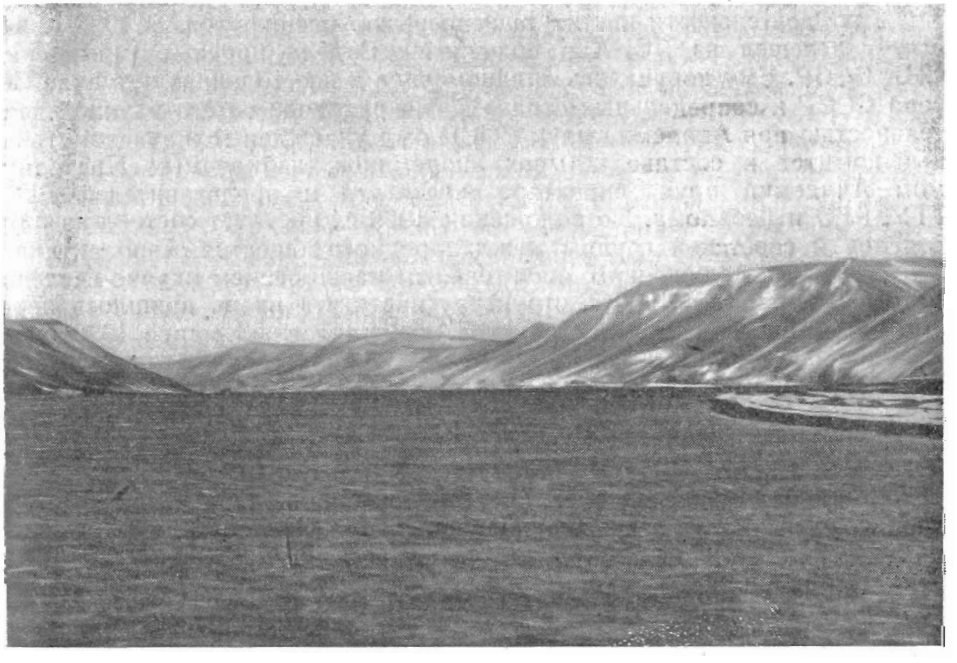


Рис. 39. Залив Седова на Новой Земле, открытый Северной научно-промысловой экспедицией в 1925 г. Фото Н. П. Боголепова.

[1] Краткий отчет о работах полярной экспедиции в 1927 г. (ААН, ф. 75, оп. 1, д. 16, 1927, лл. 228, 233).

озера интенсивно аккумулирует солнечное тепло, чем и объясняется нагрев воды.

Систематические и разносторонние работы, проведенные Северной научно-промысловой экспедицией на Новой Земле в 1921—1927 гг., явились серьезным вкладом в дело изучения Советской Арктики.

Результаты расширившейся к 1925 г. деятельности Севэкспедиции оказались настолько значительными, что вызвали изменения в ее организационной структуре. 20 февраля 1925 г. Президиум ВСНХ на заседании под председательством Ф. Э. Дзержинского принял постановление преобразовать Северную научно-промысловую экспедицию в Научно-исследовательский институт по изучению Севера (сокращенно — Институт по изучению Севера)[1].

Приказом от 2 марта 1925 г. ВСНХ утвердил Положение об этом институте. Позднее, в конце 1925 г., было утверждено новое Положение об институте. В его составе создавалось шесть научных отделов: промыслово-биологический, геолого-минералогический, почвенно-ботанический, общегеографический, этнографический и экономический. При институте состояли: центральная аналитическо-исследовательская лаборатория, опытная научно-промысловая станция в губе Порчниха, постоянный музей-выставка, библиотека, хранилище научных материалов. Возглавила институт коллегия (директор института, два его помощника, заведующие научными отделами и два представителя Совета Содействия, образованного для связи с учеными учреждениями страны и хозяйственными органами). Новая структура Института и положение, которое он занял к тому времени среди научных учреждений, работавших на Севере, сделали его центром всех дальнейших научных исследований в Советской Арктике.

Круг деятельности института непрерывно расширялся. В 1928 г. институт перешел из ВСНХ в подчинение Отдела научных учреждений СНК СССР. Ему поручалось «планомерное и всестороннее изучение Севера СССР и сопредельных стран»[2]. Для руководства его научной деятельностью при Академии наук СССР был учрежден междуведомственный комитет в составе четырех академиков, избираемых Президиумом Академии наук, директора института и представителей ГГО, ГГУ, РГО и Геолкома. По положению 1928 г., институт состоял из пяти отделов и советской группы международного общества «Аэроарктика».

В связи с дальнейшим значительным расширением научно-исследовательских работ в 1930 г. структуру института вновь пришлось пересмотреть. Вопрос о новой структуре обсуждался 23 марта 1930 г. на заседании Президиума Академии наук. Виднейшие представители арктической науки В. Ю. Визе, А. М. Лавров, Н. М. Книпович, А. Е. Ферсман, Г. А. Ушаков, Н. Н. Урванцев, И. И. Месяцев и другие поддержали мнение председательствовавшего на заседании академика Ю. Стеклова, что работы института в дальнейшем должны носить «пионерский характер»[3]. Выступая на заседании, И. И. Месяцев подчеркнул, что институт «обязан пробивать дорогу дальнейшим исследованиям, направленным по пути освоения Арктики». Идя навстречу этим пожеланиям, 22 ноября 1930 г. Президиум ЦИК СССР утвердил создание Всесоюзного Арктического института. В положении о нем говорилось, что ВАИ «является центральным организующим и руководящим научно-исследовательским учреждением для всестороннего изучения полярных стран Союза ССР»[4]

[1] Архив ААНИИ, оп. 1, д. 1, 1925, л. 9.
[2] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 475, 1928, лл. 3—8.
[3] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 40, 1930, лл. 10—14.
[4] Архив ААНИИ, оп. 1, д. 1, 1930, лл. 53—54. С 1930 г. Институт находился в ведении Комитета по заведованию учеными и учебными учреждениями ЦИК СССР.

О работах Института по изучению Севера — Всесоюзного Арктического института ниже будет говориться неоднократно.

Организация и деятельность Плавучего морского института (Плавморнина)

В программе советских научно-исследовательских работ в Арктике на первый план выдвигался активный, революционный метод научного познания: соединение широкой и разносторонней экспедиционной деятельности (эксперимента) с глубокими теоретическими обобщениями. Сама арктическая природа подсказывала необходимость применения такого метода исследований. Еще до Октябрьской революции у ряда ученых родилась мысль о создании плавучей морской лаборатории, которая могла бы вести комплексные исследования в арктических морях, вдалеке от материковых баз. Разумеется, такую лабораторию следовало поместить на достаточно мощном и приспособленном для плавания во льдах корабле. Только на таком исследовательском корабле могли быть развернуты с должным размахом океанографические, в особенности гидробиологические исследования в арктических морях.

Отсутствие исследовательского судна стало ощущаться с первых шагов советских научных работ в Арктике.

Согласно краткой записи сообщения одного из организаторов первого советского океанографического института И. И. Месяцева, сделавшего 14 июня 1920 г. в Архангельске специальный доклад на Междуведомственном совещании при Севэкспедиции, идея создания института возникла еще весной 1920 г. «Группа московских биологов, — сказал И. И. Месяцев, — сначала в контакте с петроградскими решила взяться за это дело (создание Плавучего морского биологического института — *М. Б.*). Ввиду слабой связи с Петроградом все дело перешло в руки москвичей. Они разработали идею плавучего института, причем непосредственно обратились в Совнарком, минуя Наркомпрос. Получив разрешительную подпись на свое предложение от Совнаркома, они тогда только обратились в Наркомпрос, который созвал совещание из соответственных отделов и ученых экспертов, причем нужно отметить, что на этом совещании не было принципиальной критики, а лишь желание дополнить и расширить идею института, т. е. отношение более чем благожелательное. Морской Комиссариат предпринял шаги для получения судна для дальнего плавания под лабораторию.

Судно должно быть годно немедленно к плаванию. Ответ получили самый удовлетворительный. Мурманская (биологическая — *М. Б.*) станция со своими лабораториями, как база Плавучего института, как сбор для работ предварительных, составляет одно целое, и Плавучий институт может служить расширением Мурманской станции. Мурманская станция может устроить стационарные пункты, связью же между ними и явится Плавучий институт»[1]. Таковы были первоначальные планы и мысли, развитие которых привело к созданию Плавучего морского института как совершенно самостоятельного научного учреждения. Но факт остается фактом, что в 1920 г. при Наркомпросе существовал сначала Морской плавучий биологический институт, явившийся прямым предшественником Плавучего морского института, созданного в 1921 г. Летом и осенью 1920 г. организаторы нового института и лаборатории предприняли ряд важных шагов по укреплению связей с уже действующими на Севере учреждениями: Севэкспедицией и Мурманской биологической станцией. В декабре 1920 г. в докладной записке, поданной в Научный отдел

---

[1] Научные фонды ААНИИ, Архив Р. Л. Самойловича. Протоколы Ученого Совета и Междуведомственного совещания за 1920 г. Протокол № 4.

Наркомпроса, инициаторы уже могли заявить, что работы этого нового института будут иметь не только научное и экономическое значение, но также и «политическое», так как «при настоящих международных отношениях, даже чисто научная экспедиция легко может приобрести политическое значение»[1]. Авторы записки подчеркивали срочную необходимость проведения океанографических работ в Баренцевом море и просили передать в распоряжение будущего института пароход ледокольного типа «Малыгин», который, по их мнению, в течение зимних месяцев мог быть приспособлен для экспедиционных и научных целей. В 1920 г. при Наркомпросе, кроме уже существующего Плавучего морского биологического института, возник Комитет Плавучего морского научного института, который возглавил коммунист, профессор И. И. Месяцев. Комитет разработал ряд докладов, а также проект декрета СНК и положение об институте, одобренные 17 декабря 1920 г. на заседании коллегии научного сектора Наркомпроса[2]. К предложению Наркомпроса присоединился Народный Комиссариат Рабоче-крестьянской инспекции. В своей записке, адресованной Совнаркому, НК РКИ писал, что «Север России, несомненно, должен стоять в настоящее время на первом плане забот и внимания государства. Выдающийся исторический момент властно диктует РСФСР неотложную необходимость развития своих производительных сил и выход на открытый мировой морской простор через Север. Поэтому РКИ, вполне присоединяясь к мотивам объяснительной записки, может только приветствовать проект декрета о Плавучем морском институте для исследования Северных морей как первый шаг к изучению и использованию морских богатств»[3]. 10 марта 1921 г. Совет Народных Комиссаров принял решение о создании в Москве Плавучего морского института. Декрет СНК, подписанный В. И. Лениным, гласил: «В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Плавучий морской институт с отделениями: биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим... Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прелегающими к нему побережьями РСФСР Европы и Азии»[4].

В декрете подчеркивалась необходимость ведения планомерных и комплексных исследований, как имеющих государственно-важное значение.

В состав нового института в качестве биологического отдела был включен существующий с 1920 г. при Наркомпросе Плавучий морской биологический институт. Созданный тогда же Комитет Плавучего морского института стал научным и управляющим органом новой исследовательской организации. Комитет разрабатывал программу работ, а также определял маршруты экспедиций, устанавливал штаты, утверждал отчеты и задавал труды Плавморнина[5]. Во главе Комитета стоял океанограф А. И. Россолимо. В руководящий состав Плавморнина входили бессменный начальник экспедиций института, профессор И. И. Месяцев, Л. А. Зенкевич (гидробиолог), С. Л. Зернов (гидробиолог), Н. Н .Зубов (гидролог) и другие выдающиеся советские океанологи.

---

[1] ЦГАОР СС, ф. 2307, оп. 7, д. 27, лл. 17—18.

[2] Там же, л. 22.

[3] Там же.

[4] «Известия ВЦИК», № 57, от 16 марта 1921 г.

[5] Иногда Комитет не совсем точно называют Ученым Советом.

Подлежит опубликованию

ДЕКРЕТ пр. №№ 644 п. 20

1. В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время Государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Плавучий Морской Научный Институт с отделениями; биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим.

2. Организованный при НК Просвещения Плавучий Морской Биологический Институт ввести в состав учрежденного настоящим декретом Института в качестве его биологического отделения.

3. Положение об Институте поручить разработать Наркомпросу по соглашению с Морским ведомством и В.С.Н.Х.

4.- Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями Р.С.Ф.С.Р. Европы и Азии.

5. Поручить соответствующим учреждениям снабжение Института, глем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием наравне с учреждениями первостепенной государственной важности.

6. Установление норм снабжения продовольствием ученного состава Института возложить на Комиссию по Снабжению рабочих при Народном Комиссариате Продовольствия.

Председатель Совета
Народных Комиссаров

Управляющий Делами Совета
Народных Комиссаров

Секретарь

Москва - Кремль
10/III-21 г.

Рис. 40. Декрет Совета Народных Комиссаров о создании Главморнина (Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 2, оп. 1, ед. хр. 17594).

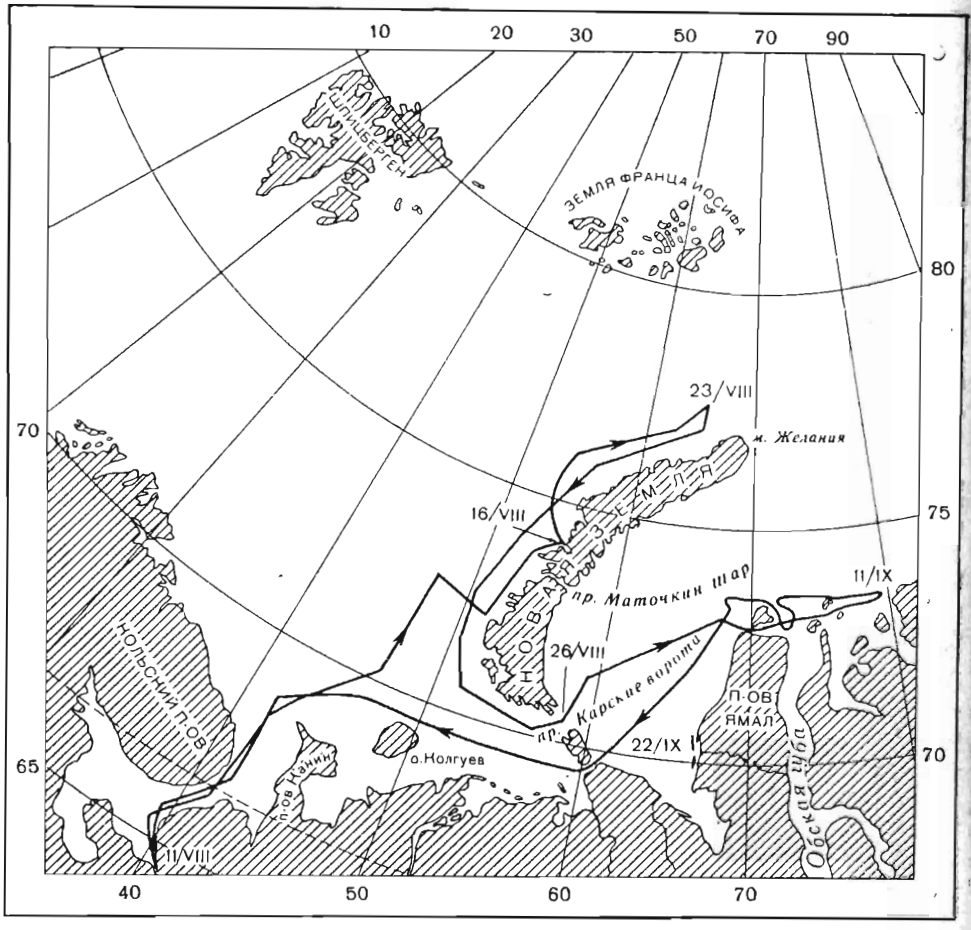


Рис. 41. Маршрут экспедиции Плавучего морского научного института на ледокольном пароходе „Малыгин" в 1921 г.

Первую экспедицию в Северный Ледовитый океан Плавморнин организовал в год своего основания на предоставленном ему ледокольном пароходе «Малыгин». Уже одно то, что молодой Институт получил в свое распоряжение ледокольное судно, которых мало было в составе нашего флота, убедительно говорит о внимании, уделявшемся ему со стороны центральных советских органов. В невиданно короткий срок сотрудники института, прибывшие из Москвы в Архангельск, оборудовали на пароходе необходимую исследовательскую базу. Научный инструментарий пришлось комплектовать из личных запасов сотрудников. В просторных каютах «Малыгина» разместились четыре лаборатории.

Комитет института разработал обширную программу работ. Судну предстояло идти по 47 меридиану до 75°30′ с. ш. с заходом в Малые Кармакулы, где предполагалось восстановить метеорологическую станцию. По пути следования у берегов Новой Земли и в Карском море гидрологические наблюдения должны были проводиться через каждые полчаса.

11 августа 1921 г. «Малыгин» вышел из Архангельска, имея на борту 33 человека научного состава и 53 человека судовой команды. На судне имелось 800 тонн каменного угля и 260 тонн пресной воды[1].

Океанографические наблюдения начались от Орлова мыса в Горле Белого моря. 16 августа «Малыгин» достиг Малых Кармакул и после небольшой стоянки вышел на север. В Крестовой губе была высажена береговая партия для обследования торфяников и определения астрономического пункта. Любопытно отметить, что за месяц до прихода «Малыгина» в этой губе побывало судно Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана «Купава», а к моменту прихода «Малыгина» на якоре стояло парусное судно, доставившее из Архангельска продукты для промыслового населения. Кстати говоря, до него губу посетили норвежцы. Такой оживленной выглядела Новая Земля в 1921 г.

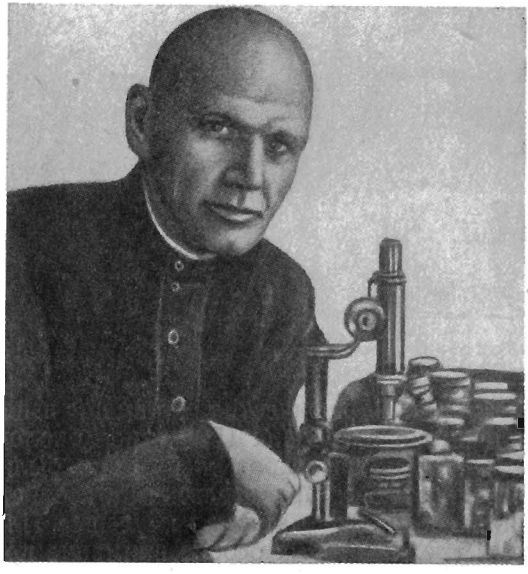


Рис. 42. И. И. Месяцев—начальник экспедиций Плавучего морского научного института

При дальнейшем следовании на север 22 августа на 74° с. ш. была встречена кромка льдов, окутанная туманом. Температура воздуха резко упала. Наблюдалась сильная рефракция. Несмотря на трудные ледовые условия (сплоченность льда достигала 8 баллов), производились гидрологические наблюдения, выявившие на глубине 5—10 метров теплые воды.

Из-за тяжелых льдов «Малыгин» прекратил продвижение на Север, к мысу Желания; 26 августа он вошел в Карские ворота и оттуда проследовал в устье Енисея. Позднее выяснилось, что проход вокруг северной оконечности Новой Земли был возможен. Это подтвердил прибывший туда несколькими днями позже ледокольный пароход «Таймыр».

Со дня выхода в Карское море возобновились гидрологические исследования, не прекращавшиеся затем в течение всего плавания. У острова Белого во время остановки учеными выполнены долговременные гидрологические станции.

22 сентября экспедиция прошла Югорский Шар, 27 сентября прибыла в Архангельск. Первая экспедиция Плавморнина пробыла в плавании 47 дней. Пройдя около 3 тысяч миль, она выполнила 60 комплекс-

---

[1] О первой экспедиции Плавморнина см. Журнал начальника экспедиции И. И. Месяцева, хранящийся в библиотеке Всесоюзного научно-исследовательского института Морского рыбного хозяйства и Океанографии (черновые тетради №№ 1—2); Доклады И. И. Месяцева Архан. Губэкосо, 14 ноября 1921 г. (газ. «Волна» от 24 ноября 1922); И. И. Месяцев. Первая экспедиция Плавморнина (1921) «Труды Плавучего морского института», 1926, т. I, вып. 1.

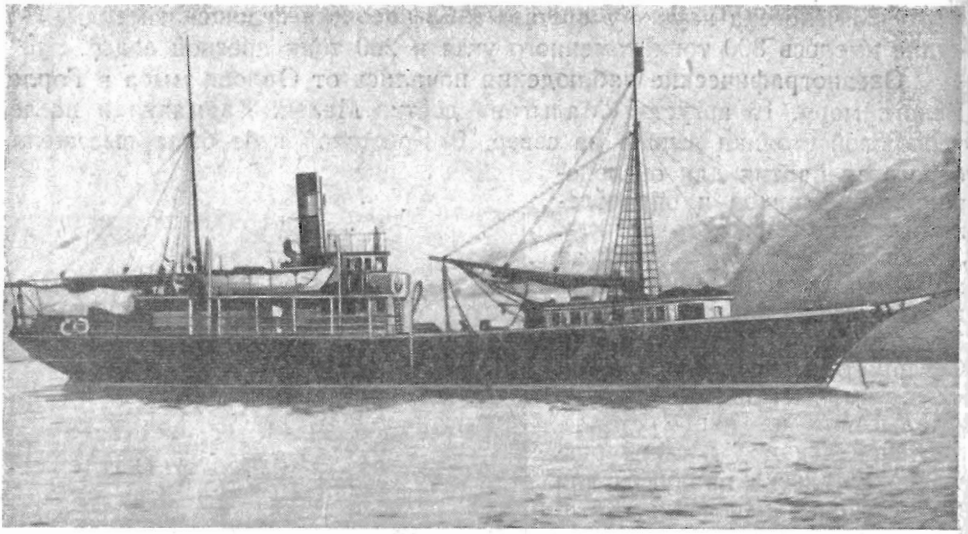


Рис. 43. Океанографическое судно „Персей". Плавморнина

ных океанографических станций, взяла 351 пробу воды, 242 пробы планктона и собрала 1500 банок биологических коллекций[1].

Результаты работ экспедиции были высоко оценены научной общественностью и архангельскими хозяйственными организациями[2]. Обобщив собранные материалы, ученые Плавморнина составили ряд докладов, среди которых особое внимание привлекли работы А. И. Россолимо «Гидрологический режим Баренцева моря», Н. Н. Зубова «К вопросу о течениях Карского моря» и ряд других.

Уже первое плавание наглядно показало, каких больших результатов можно достигнуть, используя специальное экспедиционное судно. Но вместе с тем выявилось, что ледокольный пароход все же мало приспособлен для проведения комплексных научно-исследовательских работ и к тому же обходится очень дорого, так как поглощает много угля. Это побудило Институт обратиться с просьбой к правительству выделить ему другое судно. На северных морях такого специального корабля тогда не было. Его предстояло построить. По постановлению правительства, в 1922 г. для создания научно-исследовательского судна Плавморнину были переданы корпус начавшего строиться еще в 1918 г. зверобойного судна «Персей» (водоизмещение 550 тонн, скорость 8 узлов), а также аварийный катер «Могучий», затонувший в устье Северной Двины, с которого предстояло снять машину для «Персея».

Постройка первого советского научно-исследовательского морского судна проходила в трудных условиях — в период разрухи и продовольственных затруднений. Но большевистская настойчивость и энергия побороли эти трудности. Благодаря энергии архангельских рабочих-судостроителей и активному участию в работах Плавморнина в короткие сроки удалось построить хороший экспедиционный корабль: с электрическим оборудованием, многочисленными лабораториями и уютными

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 7, д. 27, л. 150. Недалеко от Югорского Шара «Малыгин» обнаружил промысловые тресковые банки, что явилось большой новостью. Раньше считали, что треска не заходит восточнее о. Колгуева. За время плавания художник Ватагин сделал 308 рисунков и много фотоснимков.

[2] ЦГАОР и СС. ф. 2307, оп. 7, д. 27, лл. 150—151.

каютами. Военные и торговые суда передали в дар Плавморнину электрические приборы, вьюшки и др. Для плавания во льдах корпус «Персея» был усилен дополнительными креплениями[1].

Постройка корабля была закончена к 7 ноября 1922 г. На судне в торжественной обстановке подняли советский флаг. В день 5-ой годовщины Великого Октября «Персей» подошел к набережной Архангельска, где состоялся многолюдный митинг.

В связи с окончанием постройки «Персея» Архангельский Губисполком послал приветственную телеграмму В. И. Ленину и М. И. Калинину, в которой говорилось: «Плавучий морской институт в Архангельске сегодня в день Пятой годовщины Октябрьской революции закончил постройку и оборудование научного судна «Персей». «Персей» — одно из лучших научных судов в мировом масштабе. Отмечаем глубокую сознательность и любовь к делу рабочих и руководителей. С сегодняшнего дня советский «Персей» начинает работу в северных морях. Это большая победа на фронте науки»[2].

Первый свой рейс (вторая экспедиция Плавморнина) «Персей» совершил с 27 июня по 10 июля 1923 г. по маршруту Архангельск — Мезень — Кандалакша — Архангельск. Во время рейса было выполнено 18 гидрологических станций, частично в Горле Белого моря[3].

В том же году состоялась очередная экспедиция Плавморнина на «Персее». Ей предстояло выполнить разрез по 41 меридиану — от Святого Носа до южной оконечности Земли Франца-Иосифа; на мысе Флора предполагалось осуществить высадку[4].

Начался поход 21 августа. На всем пути до берегов Земли Франца-Иосифа судно шло по чистой воде при крепком ветре, который развел настолько сильную волну, что временно пришлось прервать океанографические работы. Из-за большого расхода угля и недостатка пресной воды экспедиция отказалась от первоначального плана и, не достигнув Земли Франца-Иосифа, направилась к берегам Новой Земли. 23 октября «Персей» благополучно вернулся в Архангельск. За время плавания было выполнено 49 полных станций, измерено много глубин и собран значительный биологический материал.

В 1924 г. «Персей» побывал в районе Шпицбергена, где сотрудники Плавморнина восстановили заявочные столбы на угольные месторождения (бухты Уэльс-Бей и Агарт-Бей). Советские ученые обследовали месторождения Адвент-Бея, Грин-Харбура и Кинг-Бея.

В 1925 г. «Персей» снова посетил район Шпицбергена. На этот раз на борту судна находилась разведочная партия во главе с известным советским геологом С. В. Обручевым[5]. Это была первая советская геологическая экспедиция на Шпицберген.

В 1926 г. «Персей» работал в восточной и северо-восточной части Баренцева моря, у берегов Новой Земли (см. картосхему на стр. 144).

В 1927 г. Плавморнин вел исследования в районе Новой Земли и участвовал в совместных советско-германских работах в Баренцевом море[6]. Во время посещения острова Среднего в Никольском Шаре сот-

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 7, д. 27, лл. 174—175. Оценочная комиссия признала «Персей» судном особого назначения с ледовыми креплениями.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 43, д. 6-б.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 2307, оп. 9, д. 48.

[4] «Труды Плавучего морского института». М., 1926, т. 1, вып. I; Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М., 1954, стр.354—356.

[5] С. Обручев. На «Персее» по полярным морям. М., 1929.

[6] «Труды Плавучего морского института», М., 1929, т. 4, вып. 1.

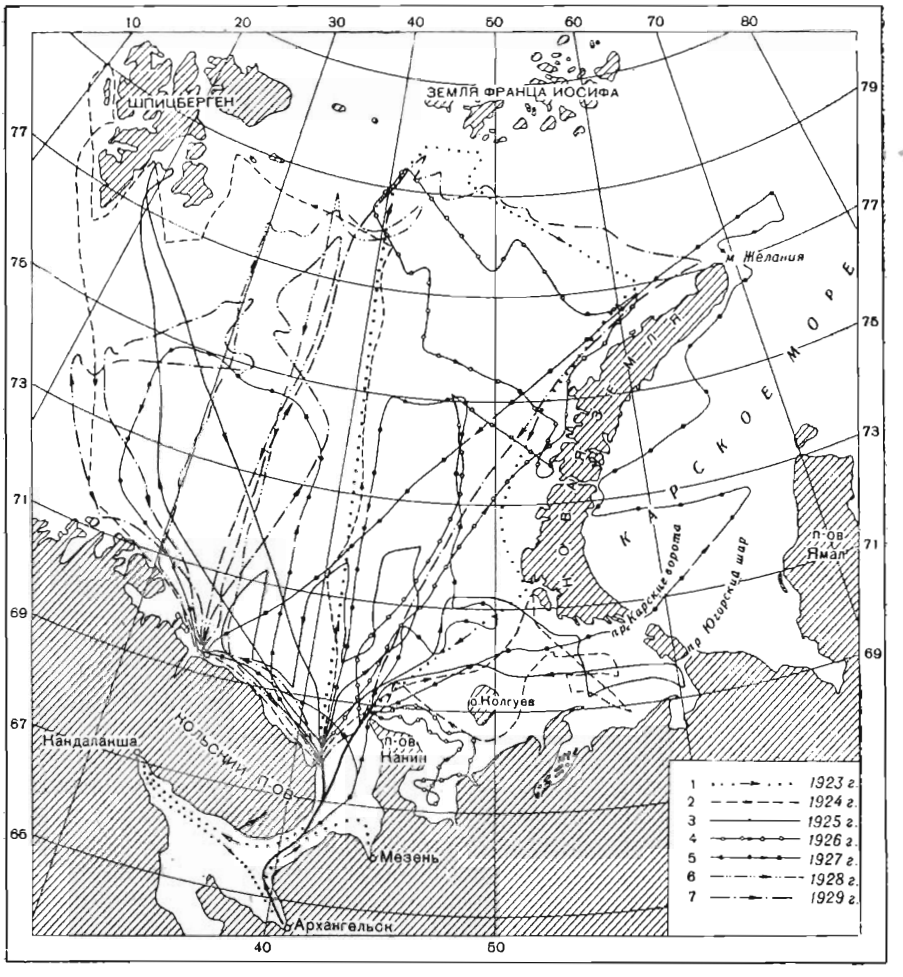


Рис. 44. Маршруты экспедиций Плавучего морского научного института на экспедиционном судне „Персей" в 1923—1929 гг.
(Составил М. В. Александров).

рудники Плавморнина обнаружили выброшенный на берег небольшой промысловый бот, в одной из кают которого был найден муминизированный труп человека. Из сохранившихся в каюте бумаг выяснилось, что в 1924 г. четверо русских промышленников во главе с Афанасием Росляковым прибыли из становища Териберки к южному острову Новой Земли и из-за тяжелых льдов зазимовали в Никольском Шаре. Так как продуктов до конца зимы не хватало, двое промышленников были направлены в Белушью губу, где они рассчитывали встретить рейсовый пароход. Сам Росляков и старик, имя которого не удалось установить, остались сторожить судно. Зимой, не получив помощи, они умерли от цинги. Дневник Росляков вел до последней минуты своей жизни.

Летом 1927 г., следуя вдоль восточного берега, «Персей» обогнул Новую Землю. Так вторично советское судно совершило плавание вокруг всей Новой Земли.

В 1928 г. «Персей» нес патрульную службу в Баренцевом море, обслуживая суда, вышедшие на поиски потерпевшего аварию экипажа дирижабля «Италия».

За 10 лет (с 1923 по 1932 гг. включительно) «Персей» три раза вел работы в Карском море; на западе достигал он берегов Гренландии и Лофотенских островов, где обнаружил и изучил места нереста мурманской сельди. В результате десятилетних работ огромный морской район от меридиана острова Медвежьего до меридиана острова Белого был освещен сетью частых океанографических станций (см. картосхему на стр. 144). На всем этом большом пространстве на карту нанесены глубины, характер грунтов, температура и соленость воды, данные о планктоне и бентосе, распределение рыб и их пастбищ. Таким образом, Институт выполнил общую океанографическую съемку всего обследованного района, преимущественно Баренцева моря[1].

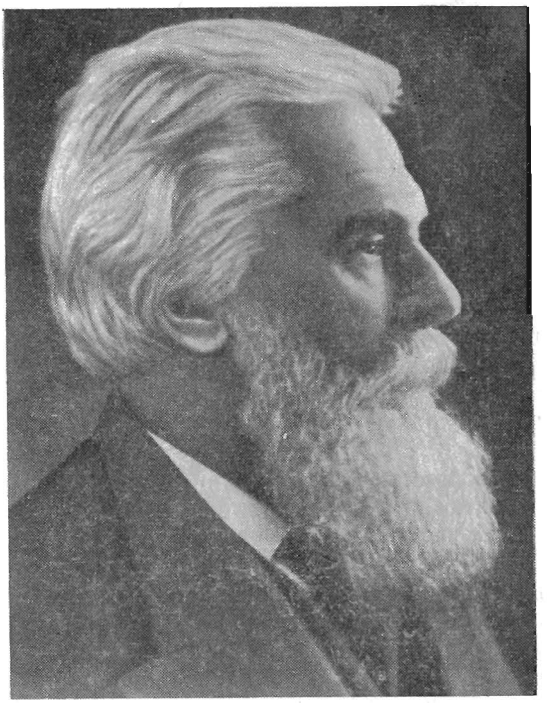


Рис. 45. Н. М. Книпович — выдающийся советский океанограф.

Организационно Плавучий морской институт претерпел ряд изменений. Еще в ноябре 1928 г. Коллегия Главнауки признала целесообразным преобразовать его в Государственный Океанографический институт, что было осуществлено в 1930 г. Однако сам «Персей» продолжал оставаться плавучей исследовательской лабораторией, следующей традициям Плавморнина.

Выполняя в северных морях исследования большого теоретического и практического значения, Плавморнин все же не смог уделить должного внимания работам на побережье материка и островах Северного Ледовитого океана, как этого требовал декрет Совета Народных Комиссаров. Научные исследования на арктической суше производились преимущественно Северной научно-промысловой экспедицией, а позднее — Институтом по изучению Севера.

---

[1] Научно-исследовательские океанографические работы велись на «Персее» до 1941 г., когда это судно затонуло в Мурманском порту после бомбардировки его фашистской авиацией. За все эти годы на «Персее» было проведено 84 плавания, общая длина которых составила 200 000 километров, приблизительно пять земных экваторов. С 1923 по 1941 г. судно в общей сложности пробыло в море 2 000 дней, почти шесть лет. На «Персее» выполнено 5525 станций (в среднем по 66 станций за рейс), на которые затрачено 10 000 часов. (Л. Зенкевич. Работа плавучего научного института на судне «Персей». «Советская Арктика», 1941, № 2, стр. 70—77). Своими работами Плавморнин внес ценнейший вклад в изучение Баренцева и Карского морей. Проводя изучение комплексно, в соответствии с общими принципами советской науки, Плавморнин существенно пополнил такие разделы научных знаний об Арктике, как метеорология, гидрография, гидрология, гидрохимия, геология, биология и ихтиология. Исследования на «Персее» помогли решить важные народнохозяйственные проблемы, в частности, судоводительские и рыбопромышленные. Работа

Океанографические рейсы (разрезы) Мурманской биологической станции по Кольскому меридиану

Существенный вклад в изучение Баренцева моря — основного рыбопромыслового водоема страны был внесен в результате восстановления океанографических рейсов (разрезов) по Кольскому меридиану. Изучая годовой ход основных гидрологических характеристик моря в районе входа в него атлантических вод, эти рейсы собрали вместе с тем обширные материалы об условиях жизни промысловых рыб и вообще фауны Баренцева моря.

Такие рейсы по Кольскому меридиану до 75° с. ш. проводились в дореволюционное время по решению Международного совета по исследованию морей (от России в него входили С. О. Макаров и Н. М. Книпович) силами Мурманской биологической станции на ее судах, но в 1906 г. были прерваны.

При содействии Севэкспедиции в навигацию 1921 г. Мурманская биологическая станция возобновила свои исследовательские океанографические рейсы по Кольскому меридиану.

Первый советский рейс по Кольскому меридиану выполнили сотрудники Мурманской биологической станции совместно с Севэкспедицией на судне «Соколица» в мае 1921 г.[1] Крупнейший советский ихтиолог и океанограф проф. Н. М. Книпович, лучший знаток Баренцева моря, высоко оценил значение проведенной работы для развития советских промыслов[2]. В августе 1921 г. Мурманская биологическая станция выполнила второй рейс по Кольскому меридиану. Впоследствии эти ежегодные рейсы проводились регулярно.

Арктические исследования Российского гидрологического института

Одновременно с Севэкспедицией и Плавморнином гидрологические работы в Арктике проводил Российский гидрологический институт, существовавший при Академии наук с 1919 г. По объему эти работы были довольно скромными, но отличались высоким качеством. Участие в этих работах таких видных советских ученых, сотрудников Гидрологического института, как Л. С. Берг, К. М. Дерюгин, гарантировали высокий уровень исследований.

Первую экспедицию в Арктику институт снарядил в 1923 г. на попутном гидрографическом судне «Мурман» под руководством гидробиолога П. В. Ушакова[3]. Экспедиция вела гидрологические исследования в проливе Маточкин Шар совместно с гидрографической экспеди-

---

Института увенчалась выпуском крупных научных трудов, среди которых наибольшей известностью пользуются книги Н. Зубова «Морские воды и льды», М. Кленовой «Геология моря», Л. Зенкевича «Фауна морей СССР», С. Буревича «Химия моря», В. Шулейкина «Физика моря». Плавморнин и его судно «Персей» стали кузницей кадров океанографов, своеобразным практическим океанографическим вузом по всем разделам изучения моря. За 18 лет плаваний «Персея» на его борту работало свыше 1000 научных сотрудников и студентов, многие из которых позднее стали известными исследователями.

Большую ценность представляли работы по промысловой разведке. «Персеем» были обнаружены скопления рыбы у о. Колгуева к северу и востоку от него, а также на восточных склонах Шпицбергенского мелководья, выявлены сроки и степень концентрации промысловых рыб в основных промысловых районах Баренцева моря. Таков, далеко не полный, перечень работ Плавморнина в рассматриваемый период.

[1] К. М. Дерюгин. Баренцево море по Кольскому меридиану. «Труды Северной научно-промысловой экспедиции». М.—Л., вып. 19, 1924.

[2] Н. Книпович. О термических условиях Баренцева моря в конце мая 1921 г. «Бюллетень Рос. Гидрологического института», 1921, № 9, стр. 10—12.

[3] Известия Российского гидрологического института, под редакцией Л. С. Берга, Л., 1925, № 14, стр. 77—79.

цией Н. Н. Матусевича. Было взято 26 дражных станций со сборами бентоса и планктона. Добытый материал помог выяснить характер обмена фауной между Баренцевым и Карским морями и еще раз подтвердил тесную связь этих арктических водоемов.

В 1924 г. работы продолжались в Пуховом заливе и Малых Кармакулах на карбасе «Норд». Производились наблюдения над приливо-отливными явлениями. Часть сотрудников РГИ в составе гидрографической партии на борту «Малыгина» изучала распределение льдов в Карском море[1].

В 1925 г. экспедиция под руководством профессора К. М. Дерюгина снова посетила Новую Землю, где детально обследовала глубокие куты и открытое побережье Черной губы (южный остров)[2]. Особое внимание было обращено на изучение реликтовых озер. В том же году Академия наук совместно с Гидрологическим институтом организовала геолого-гидрологическую экспедицию под руководством гидролога Г. Е. Ратманова. На Новую Землю ее доставило судно «Сосновец». От губы Крестовой до залива Незнаемого (восточный берег) геологи выполнили геологический разрез Новой Земли. Гидрологи исследовали озера[3].

В 1926 г. Академия наук и Гидрологический институт продолжали свои работы на Новой Земле (южный остров)[4]. Наблюдениям в Маточкином Шаре помешали льды.

Попутные гидрологические исследования проводились также научными группами на судах Карской экспедиции. О них будет сказано ниже.

Горно-геологические изыскания в Норильском районе

На Енисейском Севере в 20-е годы были предприняты ценные геологические изыскания в районе реки Норилки.

Первые сведения о наличии здесь каменного угля, меди и графита относятся еще к 60-м годам XIX века. До революции несколько раз полярные экспедиции пользовались углем норильского месторождения. Так, в 1905 г. норильский каменный уголь был доставлен на оленях для правительственной транспортной экспедиции. Еще раньше норильским углем пользовалась Северная Гидрографическая экспедиция А. И. Вилькицкого. По отзывам Ф. Нансена, норильский уголь не уступал по качеству кардифскому. Однако до Октябрьской социалистической революции геологические исследования в Норильском районе не производились.

Первая норильская экспедиция была снаряжена Сибирским геологическим Комитетом в 1919 г. под руководством Н. Н. Урванцева. Хорошая организация экспедиции и трудовой героизм ее участников обеспечили успех. Подтвердилось высокое качество норильских углей. Запасы каменного угля в Норильском месторождении экспедиция ориентировочно оценила в 4 миллиарда пудов[5].

В следующем году Комитет Северного морского пути отправил в Норильский район две экспедиции, в организации которых участвовал Томский геологический комитет. Одна экспедиция под руководством Н. Н. Урванцева обследовала месторождение каменного угля, другая вела рекогносцировочные изыскания для проведения железнодорожной линии от Усть-Енисейского порта до Норильска[6]. Работа экспедиции протекала в очень тяжелых условиях. Их участники отправились к месту

[1] Известия Российского гидрологического института, № 15, стр. 46—47.
[2] Там же, 1926, № 16, стр. 68—70.
[3] Известия РГИ, Л., 1927, № 18, стр. 73—77.
[4] Там же, № 19, стр. 77—78.
[5] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 41.
[6] Там же.

Рис. 46. Участники Норильской геологической экспедиции 1921 г. В середине второго ряда начальник экспедиции Н. Н. Урванцев.

работ, не имея теплой одежды и обуви. На 15 человек удалось получить 10 пар сапог, непригодных для работы в тундре. Пробы добывали нередко стоя по колено в воде. Комары донимали людей. Передвигались на оленях, а нередко пешком. Несмотря на все это, задания были выполнены полностью.

Экспедиции подтвердили, что в районе Норильска имеются мощные пласты высококачественного каменного угля, близкого по своему качеству к кардифскому. Разработка их не составляла больших трудностей, так как выходы угля оказались в ущельях, откуда разработку можно было вести горизонтальными или слабо наклоненными штольнями, не прибегая к закладке дорогостоящих вертикальных шахт. Экспедиции признали вполне удовлетворительными условия проведения железной дороги от Дудинки до Норильских копей и от них до Усть-Енисейского порта. Изыскатели указали, что при изобилии местных источников энергии (уголь и гидроэнергия) на железной дороге может быть применена электрическая тяга.

В районе Норильска, вблизи от залегания каменного угля, экспедиции обнаружили месторождения графита и комплексных медно-никелевых руд. Впоследствии в геологическую номенклатуру вошел новый термин: «руды норильского типа» (сульфидные медно-никелевые руды с примесью платины, палладия и других ценных металлов).

Результаты экспедиций 1920 г. были настолько значительны, что Комитет Северного морского пути решил принять незамедлительные меры для организации добычи угля и постройки железной дороги. Норильская проблема уже тогда мыслилась как комплексное освоение естественных богатств края.

Зимой 1920—1921 гг. началась подготовка к строительству железной дороги. 4 декабря 1920 г. Сибревком передал Комитету Северного

морского пути три тысячи бревен, находящихся в Дудинке, для зимних работ на трассе [1]. Эти бревна на оленях развезли по тундре; они пошли на постройку бараков, а частично на заготовку телефонных столбов. Из Красноярска в Норильск было доставлено продовольствие. 24 мая 1921 г. Сибкомгосоор, рассмотрев представленные Комитетом Северного морского пути данные и учитывая ограниченность средств, признал необходимым строить между Дудинкой и Норильском узкоколейную паровую железную дорогу[2].

В 1921 г. в районе Норильска работала Вторая полярная железнодорожная экспедиция. Одновременно с ней норильское каменноугольное месторождение обследовала геологическая экспедиция, насчитывавшая в своем составе 59 человек[3]. Ей удалось заложить две штольни для опытной добычи угля и провести съемку, которая легла в основу геологической карты района. Для продолжения геологических изысканий часть работников осталась в Норильске на зимовку. Железнодорожная экспедиция наметила трассу узкоколейной дороги протяженностью 113 километров.

Рис. 47. Н. Н. Урванцев — начальник геологических экспедиций на Таймыре.

Проведенная подготовительная работа позволяла приступить к пробной добыче каменного угля. Имея это в виду, Комитет Северного морского пути в 1922—1923 гг. начал сооружение жилого поселка Норильск. В письме Горному Совету ВСНХ от 23 ноября 1923 г. сообщалось, что в Норильске имелись к тому времени жилой дом, барак, баня и другие постройки.

Намеченные работы не могли быть осуществлены из-за недостатка средств. Только на строительство железной дороги между Дудинкой и Норильском потребовалось затратить 47 миллионов рублей. Такими средствами молодая Советская республика тогда не располагала. В результате освоение норильских месторождений затормозилось до начала 30-х годов.

Все же изучение горных богатств Норильского района продолжалось. В 1924 г. экспедиция (руководитель Н. Н. Урванцев) произвела пробную добычу руды. Было вынуто 26 куб. сажен породы, из которых получили 40 400 пудов руды. Тысячу пудов на оленях доставили в Дудинку, а затем в Ленинград для опытной металлургической плавки. Анализ показал, что норильские руды богаты никелем и платиной. В 1925—1927 гг. экспедиция Геолкома (руководитель П. С. Алилуев) подтвердила промышленное значение месторождений. Норильскую руду доставляли в Дудинку на оленях и тракторах. В 1927 г. Н. Н. Урванцев, будучи начальником геологической партии, обнаружил новое месторож-

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 41.
[2] Там же, д. 56.
[3] Там же, д. 48.

дение «Норильск-2». Несмотря на ограниченные средства и огромные трудности, встретившиеся при изучении района, работы этих лет подготовили почву для форсирования промышленного строительства в Норильском районе, развернувшегося уже в годы пятилеток. На берегу реки Норилки в начале 30-х годов вырос поселок, первые угольные шахты, первые рудники. Позднее Норильск превратился в один из важнейших индустриальных центров страны.

Комплексные исследования Полярной и Якутской комиссий Академии наук

В рассматриваемый период на севере Сибири, в Якутии и на далеком Северо-Востоке интересные комплексные исследования вели две организации Академии наук — Полярная комиссия (председатель академик А. П. Карпинский, ученый секретарь А. И. Толмачев) и Якутская комиссия (председатель академик А. Е. Ферсман, ученый секретарь П. В. Виттенбург).

Полярная комиссия Академии наук главное свое внимание сосредоточивала на западносибирском Севере и арктических островах Европейской части СССР, куда было снаряжено несколько экспедиций. Командируя в 1923—1928 гг. своих сотрудников на обсерваторию Маточкин Шар, Полярная комиссия приняла участие в стационарных исследованиях природы Новой Земли[1]. В 1927—1928 гг. состоялась Гыданская экспедиция во главе с геоботаником Б. Н. Городковым[2], в 1928 г.— экспедиция в северные районы Таймырского полуострова под руководством А. И. Толмачева[3]. Исследования Таймырской экспедиции охватили также малоизученные внутренние области полуострова.

В те же годы начались комплексные исследования на территории Якутской АССР.

Комиссия по изучению производительных сил Якутской Автономной Республики — Якутская комиссия Академии наук (КЯР) была учреждена в апреле 1924 г. при Президиуме Академии наук. Опираясь на поддержку правительства Якутии и широкую научную общественность, Якутская комиссия развернула большую и разностороннюю экспедиционную деятельность на северо-востоке страны, в том числе и в восточной части Советской Арктики. Работы этих экспедиций положили начало всестороннему изучению естественных производительных сил Якутии, в прошлом отсталой и вместе с тем богатой природными ресурсами окраины России.

Еще 22 октября 1924 г. Совнарком ЯАССР определил последовательность этих экспедиционных работ.

«Принимая во внимание, — говорилось в решении СНК ЯАССР, — развернувшееся значение золотопромышленности в Якутии, включить в программу работ экспедиции в первую очередь геологическое обследование районов в системе рек Алдана и Вилюя, вместо намеченных обследований Колымского края»[4]. При рассмотрении плана экспедиционных работ в Госплане его Сибирское бюро указало, что эти работы должны «отвечать требованиям плана народного хозяйства Якутии и запросам текущей практики. Чисто научные проблемы должны быть отодвинуты

---

[1] Отчеты о поездках на Новую Землю см. в Годовых отчетах Академии наук СССР.

[2] Краткий отчет о работе Гыданской экспедиции см. в «Отчетах о деятельности Академии наук СССР за 1926—28 гг.», Отчет о Гыданской экспедиции см. в ААН, ф. 75, оп. I, д. 17, лл. 99—105.

[3] А. И. Толмачев. Предварительный отчет о работах Таймырской экспедиции АН СССР в 1928 г. «Труды Полярной комиссии АН СССР», Л., 1930, вып. 1.

[4] П. В. Виттенбург. Якутская Комиссия Академии наук. «Материалы по изучению Якутской АССР», вып. 1, 1925, стр. 17.

на второй план»[1]. Бюро съездов Госплана в постановлении от 9 января 1925 г. указало, что «ввиду громадных пространств в Якутии необходимо, с одной стороны, ограничить исследования комплексными маршрутными исследованиями по путям, наиболее важным для области, а с другой — сосредоточить детальные обследования лишь в районах, имеющих первоочередное, хозяйственно-экономическое значение»[2].

Таким образом, директивными органами подчеркивалось утилитарное, практическое назначение экспедиционных работ. В связи с этим в первые годы основное внимание сосредоточивалось на южных, более населенных районах. В дальнейшем изучением была охвачена и северная часть республики, примыкающая к Северному Ледовитому океану.

Полевые работы в Якутии начались с 1925 г. Из Ленинграда на Лену выехали Якутско-Алданская комплексная экспедиция (возглавлявшаяся профессором, ныне академиком А. А. Григорьевым) и пять отдельных экспедиционных отрядов — Вилюйский (во главе с врачом-гигиенистом С. Е. Шрейбером), Ленский ихтиологический (под начальством профессора П. Г. Борисова), Алданский гидрологический (под руководством инженера И. Ф. Молодых), имевший задачей устройство гидрологической станции в Тимптоне, Аэрологический (во главе с В. Н. Чистовым) для установки трех аэрологических станций и Экономический[3].

За два года отряды провели большие работы, результаты которых были изданы Якутской комиссией[4].

В первые же годы экспедиции Якутской комиссии обследовали южные и средние районы ЯАССР в геологическом, зоологическом, ихтиологическом, гидрологическом, метеорологическом и общегеографическом отношениях. Вокруг Якутской комиссии сплотилась большая группа ученых (в 1927 г. в ее работе приняло участие 150 научных сотрудников). Многие из них хотя непосредственно и не участвовали в экспедиционных работах, но оказали значительную помощь в изучении Якутии.

В свет вышли значительные научные труды и сборники статей. Из них некоторые были признаны выдающимися работами своего времени. Среди таких следует прежде всего назвать труды В. Л. Комарова «Введение в изучение растительности Якутии»[5], А. А. Каминского «Материалы по климатологии современного побережья Азии»[1], «Геофизические проблемы Якутии» (сборник под редакцией П. В. Виттенбурга, Л., 1928), В. Ю. Визе «Гидрологический очерк моря Лаптевых

---

[1] П. В. Виттенбург. Якутская комиссия Академии наук. «Материалы по изучению Якутской АССР», вып. I, 1925, стр. 19.

[2] Там же, стр. 21.

[3] Там же, стр. 21—22, 37—39.

[4] А. А. Григорьев. Геология, рельеф и почвы северо-западной части Ленско-Алданского плато и Верхоянского хребта по данным экспедиции 1925. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 4; А. А. Карсюк. Почвы Ленско-Амгинского водораздела по данным экспедиции 1925. «Материалы...», вып. 6; В. П. Дробов. Краткий очерк растительности Лено-Алданского плато по данным экспедиции 1925. «Материалы...», вып. 8; К. А. Бенуа. Предварительный обзор микологических и фитопатологических исследований Якутии по данным экспедиции 1925. «Материалы...», вып. 8; С. Н. Нейдригайлов. Лесные ресурсы Ленско-Алданского плато и Западно-Верхоянского горного района по данным экспедиции 1925. «Материалы...», вып. 12; Г. Н. Огнев. Геологические наблюдения на Лено-Амгинском водоразделе. «Материалы...», вып. 22; П. Г. Борисов. Кета и навага бассейна реки Лены. «Материалы...», вып. 27; П. Г. Борисов. Современное состояние рыбного промысла в низовьях реки Лены и пути его развития. «Материалы...», вып. 28; Метеорологические и аэрологические наблюдения в Якутии в 1925. «Труды Комиссии по изучению Якутской Автономной Соц. республики», т. 8, в. II, 1929. Р. И. Оболин. Геоботаническое и почвенное описание Лено-Вилюйской равнины. «Труды...», т. 10, 1929 и другие работы.

[5] «Труды Комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической республики», т. 10, 1929.

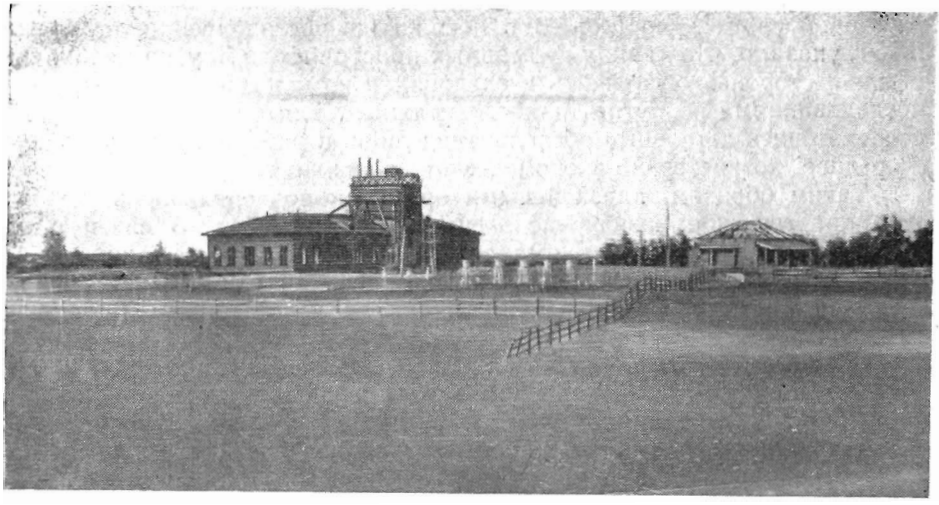


Рис. 48. Геофизическая обсерватория в г. Якутске. Фото 1931 г. В. И. Ушакова.

и Восточно-Сибирского моря»[2], сборник статей «Якутия» (под редакцией П. В. Виттенбурга, Л., 1927) и другие.

Экономико-этнографические исследования тесно увязывались с проведением приполярной переписи 1926 г. Обстоятельному исследованию подверглось сельское хозяйство. Для оказания помощи земледелию в Якутске создана сельскохозяйственная станция, а в ноябре 1925 г. при содействии Комиссии открыта Якутская национальная библиотека[3].

Якутская комиссия оказала необходимую помощь республике в восстановлении прервавших свою деятельность в годы гражданской войны метеорологических станций: в Якутске, Олекминске, Вилюйске, Булуне, Верхоянске, Средне-Колымске, селе Хатангском, селе Петропавловском, селе Казачьем, на реке Яне, селе Русское Устье, Абые и Оймяконе[4]. В Якутске была основана геофизическая обсерватория.

С 1927 г. началось обследование территорий, прилегающих к Северному Ледовитому океану. Приступая к работам на Якутском Севере, Комиссия отдавала себе отчет в том, что здесь, как нигде в других местах, исследователи встретятся с многими трудностями, так как эта громадная территория была слабо заселена и почти не освоена. Следовало так распределить силы, чтобы сосредоточиться на самом главном, не распыляя средства и людей. После тщательного рассмотрения программы работ к числу первоочередных отнесли вопросы развития каботажного плавания между устьями восточносибирских рек, для чего подлежало организовать изучение речной системы севера Якутии. О гидрологических и гидрографических исследованиях в устьевых участках этих рек будет рассказано ниже, в главе об организации морских плаваний к устью реки Лены.

В целом работа Якутской комиссии ознаменовалась большими научными и практическими достижениями. В работах ее экспедиций непосредственно на местах участвовало более 100 научных сотрудников. Конечно, для всестороннего изучения громадной территории этого было

---

[1] «Труды Комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической республики», 1928, т. V.

[2] «Материалы Комиссии по изучению ЯАССР», 1926, вып. 5.

[3] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 271.

[4] ААН. ф. 47. оп. 1, д. 1014, лл. 265, 271.

мало, но важно было положить начало. И то, что удалось сделать, сыграло огромную положительную роль в социалистическом переустройстве Якутии, в развитии ее промышленности, сельского хозяйства, охотничьих и рыбных промыслов. В 1931 г. после ликвидации КЯР все ее дела перешли Якутской секции СОПСа[1].

К этому времени в Якутии сложились условия для проведения исследовательских работ специализированными научными организациями и местными научными учреждениями.

Итоги первых советских научных экспедиций

Подводя итог начальному периоду советских научно-исследовательских работ на Севере, следует прежде всего отметить их практическую целенаправленность, комплексность и планомерность. Но не все делалось для более полной координации сил; ряд научных учреждений вели подчас параллельные работы, повторяя то, что делали другие. Некоторый параллелизм в деятельности научных учреждений, работавших на Севере, отмечали архангельские хозяйственные организации[2]. Ошибки, допущенные на первых порах, в дальнейшем учитывались и устранялись.

Из обзора экспедиционной деятельности видно, что основное внимание в первые годы обращалось на изучение Севера Европейской части СССР и морей Белого, Баренцева и Карского. Это понятно. Указанные морские водоемы раньше, чем другие, могли быть использованы в транспортных целях.

Большое место отводилось исследованиям Новой Земли, служившей как бы своеобразным щитом, прикрывающим морские пути в Сибирь. Снаряжение советских экспедиций на Новую Землю, помимо интересов развития торгового мореплавания, диктовалось также и политическими соображениями. Благодаря советским экспедициям удалось упрочить положение этого архипелага в составе арктических владений СССР.

Первые советские исследования в северных морях заложили прочное основание для развития всего последующего их изучения. Они создали благоприятную обстановку и подготовили необходимые условия для развития арктического мореплавания.

Норвежская полярная экспедиция на судне «Мод»

В годы гражданской войны и иностранной интервенции, а также и позднее западноевропейские государства снарядили в воды Советской Арктики ряд экспедиций, сыгравших известную роль в изучении Северного морского пути. Среди них по результатам и размаху следует выделить норвежскую полярную экспедицию на судне «Мод», которой руководил известный полярный исследователь Руал Амундсен.

Экспедиционное судно Р. Амундсена «Мод» по ледовым обводам напоминало «Фрам» Нансена. Перед своей экспедицией Р. Амундсен поставил сложную задачу — совершить дрейф во льдах центрального Полярного бассейна по пути «Фрама», но ближе к Северному полюсу. Этот дрейф норвежский ученый решил начать из района Чукотского моря. Чтобы попасть на исходные позиции, экспедиция Р. Амундсена направилась от берегов Норвегии к Берингову проливу по Северному морскому пути.

24 июня 1918 г. «Мод» покинула Христианию (Осло). В качестве капитана корабля Р. Амундсен пригласил Хельмера Хансена, участника

---

[1] ААН, ф. 174, оп. I, д. 504.

[2] Критику советских научно-исследовательских учреждений, работавших на Севере, см. в газете «Волна» за 24 ноября 1922 и в журнале Архангельского Губэкосо «Северное хозяйство» за 1923—1927 гг.

экспедиции 1911 г. к Южному полюсу, а руководителем научных работ — Харальда Свердрупа[1]. 25 июля «Мод» прибыла к Югорскому Шару, где задержалась в ожидании освобождения пролива ото льда. В селении Хабарово Р. Амундсен принял в состав экспедиции русского полярника Г. И. Олонкина, оказавшего ей большие услуги[2]. 31 августа «Мод» достигла острова Диксона. Работники радиостанции дружески приняли норвежцев, снабдили их провизией и несколькими собаками.

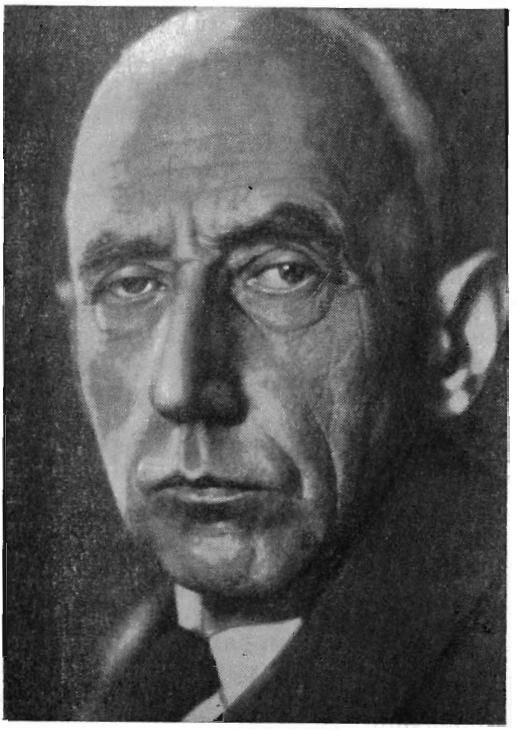


Рис. 49. Амундсен — выдающийся норвежский полярный исследователь и путешественник.

Несмотря на позднее время, Р. Амундсен решил продолжать плавание. 6 сентября в архипелаге Норденшельда «Мод» встретила льды. 8 сентября судно прошло мыс Челюскина, но дальнейшее его продвижение было остановлено тяжелыми льдами у северо-восточного побережья Таймыра. Зимовка стала неизбежной.

На зимовке вблизи мыса Челюскина, в бухте, получившей название по имени корабля Мод, норвежцы оборудовали метеорологическую будку, павильон для магнитных исследований и астрономическую обсерваторию. В течение полярной зимы велись наблюдения, представляющие по сей день бесспорную научную ценность. Во время зимовки удалось совершить несколько санных поездок на о. Малый Таймыр, о. Старокадомского и другие острова[3]. На мысе Челюскина норвежцы установили знак с медным шаром и выгравированной на нем надписью в честь русско-шведской экспедиции на «Веге».

Нельзя считать правомерными действия Амундсена, которые привели к уничтожению ряда гуриев, поставленных русскими на побережье Северного Ледовитого океана и островах. По этому поводу Амундсен писал: «К большому нашему огорчению, старый испытанный обычай полярных путешественников сообщаться между собою извещениями, вложенными в специально построенные для этой цели знаки, очевидно, не соблюдался русскими..., поэтому я отдал распоряжение впредь разобранные знаки, в которых не обнаружилось каких-либо извещений, не восстанавливать, дабы не вводить в заблуждение тех, кто после нас попадает в эти места»[4]. В числе других норвежцы разрушили гурии, поставленные Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана

[1] Р. Амундсен. Северо-восточный поход. Экспедиция на «Мод» вдоль северного побережья Азии 1918—1920 гг. Перевод с норвежского, Л., 1936, стр. 41.

[2] Г. И. Олонкин ныне проживает в Норвегии в городе Тромсе, где заведует радиостанцией при Гидрометеорологической обсерватории.

[3] В 1935 г. в гурии, поставленном 22 апреля 1919 г. партией П. Тессема на о. Старокадомского, советские зимовщики п/с Челюскин нашли два письма, оставленных норвежцами в память о своем путешествии.

[4] Р. Амундсен, Указ. соч., стр. 208.

и знак Э. Толя, ошибочно принятый Вистингом за гурий Норденшельда. К сожалению, норвежцы не приняли во внимание, что русские, следуя своим традициям, не обязаны были знать о норвежском обычае, о котором говорил Р. Амундсен. Несколько ошибочным надо признать также присвоение ряду географических объектов норвежских наименований. Это особенно относится к внутренним районам Таймыра, посещенным во время санных поездок. Естественно, что некоторые из норвежских названий, данных экспедицией на «Мод», не закрепились на географической карте.

Покидая 12 сентября 1919 г. бухту Мод, норвежская экспедиция оставила на Таймыре двух своих сотрудников: Тессема и Кнутсена, которым надлежало после установления санного пути направиться к острову Диксону[1], чтобы доставить туда собранные зимой научные материалы. Как увидим ниже, это поручение привело к гибели обоих норвежцев.

Покинув Таймыр, «Мод» прошла воды морей Лаптевых и Восточно-Сибирского, торопясь войти в паковый лед и начать дрейф[2]. 27 сентября 1919 г. экспедиция миновала траверз реки Колымы и двинулась дальше на восток, но вскоре из-за тяжелых льдов, встретившихся в этом районе, вынуждена была вторично стать на зимовку, на этот раз у острова Айон. С октября на судне начались метеорологические и другие наблюдения. Для изучения быта чукчей Х. Свердруп направился в глубь полуострова; он возвратился только через пять месяцев, собрав большой этнографический материал[3].

Стремясь установить связь с внешним миром, Р. Амундсен в октябре направил в Нижне-Колымск Олонкина. Но результаты этой поездки не обрадовали: в Нижне-Колымске радио-телеграфная станция не работала. Бездействовала радиостанция и в Средне-Колымске. Несколько человек, по приказанию Амундсена, ездили на мыс Дежнева и Анадырск. Эта поездка заняла полгода. Только через Анадырскую радиостанцию норвежцам удалось передать телеграмму с извещением о своем двухлетнем плавании и получить вести о своих родных.

В конце июня 1920 г. лед вокруг «Мод» стало разводить, и 7 июля судно получило возможность продолжать плавание на восток. 14 июля, после двух зимовок, «Мод» вошла в Берингов пролив, совершив третий по счету сквозной рейс по всему Северо-восточному морскому проходу. Таким образом, первая часть экспедиции заняла более двух лет. Теперь, когда «Мод» вышла на исходные позиции, Амундсену предстояло повести свое судно во льды высоких широт и начать с ними дрейф. Но перед этим Амундсен направил «Мод» для ремонта в Ном (Аляска). Здесь путь, пройденный по Северо-восточному морскому проходу, сомкнулся с тем, который Амундсен прошел в 1906 г. по Северо-западному проходу на судне «Йоа». Таким образом, он первым совершил кругосветное морское путешествие в водах Северного Ледовитого океана.

Осенью 1920 г. «Мод» подошла к берегам Чукотки, но попытка войти в лед и лечь в дрейф не увенчалась успехом. По пути к материку «Мод» задержалась и вынуждена была в третий раз зазимовать теперь у мыса Сердце-Камень.

---

[1] Норвежцы, как видно из их письма, обнаруженного в бухте Мод в 1933 г. и ныне хранящегося в музее Арктики, отправились в путь 15 октября с запасом продовольствия на две недели.

[2] Р. Амундсен пишет, что в районе пролива Д. Лаптева он пытался войти в лед с тем, чтобы начать дрейф, но неудачно. (Указ. соч., стр. 304).

[3] Книга Х. Свердрупа. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского, опубликована в «Материалах Комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 30, Л., 1930.

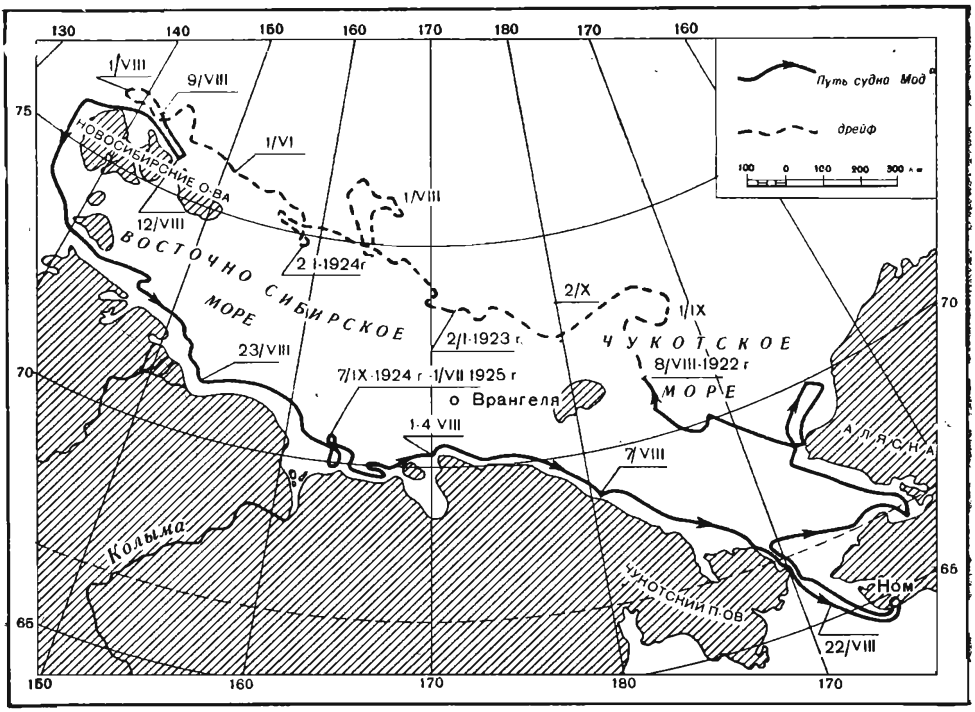


Рис. 50. Картосхема дрейфа судна „Мод" норвежской арктической экспедиции 1922—1924 гг.

Амундсен изменил первоначальный план экспедиции и решил войти в дрейф на востоке от острова Врангеля. Сам Амундсен покинул экспедицию, и дальнейший поход проходил под командованием Х. Свердрупа и капитана О. Вистинга. 8 августа 1922 г. «Мод» вошла во льды вблизи о. Геральд (71°16′ с. ш. и 175°06′ з. д.). Здесь судно вмерзло в лед и в течение двух лет (до 9 августа 1924 г.) дрейфовало по маршруту, примерно на 50—100 миль южнее дрейфа Де-Лонга на шхуне «Жаннетта». В районе к северу от Новосибирских островов «Мод» вышла из дрейфа.

На протяжении всего пути «Мод» не покидала пределы материковой отмели.

Неудача экспедиции объясняется тем, что в основу ее плана было заложено неоправдавшееся предположение Ф. Нансена о возможности проникнуть на дрейфующем судне в район Северного полюса, если начать дрейф восточнее Новосибирских островов [1]. В свете современных данных о схеме движения льдов в центральной части Северного Ледовитого океана такую точку зрения приходится считать ошибочной. Это и подтвердилось дрейфом «Мод» в 1922—1924 гг.

Возвращаясь к берегам Аляски, шхуна «Мод» еще раз вынуждена была зазимовать на этот раз у Медвежьих островов. Только летом 1925 г. норвежская экспедиция вышла в Тихий океан, и на этом ее работы закончились.

При неудаче в достижении своей основной цели экспедиция на «Мод» вошла славной страницей в историю исследований полярных стран. За семь лет плаваний и дрейфа ею был собран обширный материал, осветивший многие вопросы океанологии и полярной природы.

---

[1] Ф. Нансен «Фрам» в Полярном море. т. II, М., 1956, стр. 332 и 351.

Розыски спутников Р. Амундсена — Тессема и Кнутсена

Вести о попытке Р. Амундсена проникнуть в центральный Полярный бассейн долгое время не сходили со страниц зарубежных газет. В начале 1920 г., когда в Европе была получена телеграмма, отправленная из Анадырска, весь мир облетело известие об исчезновении двух норвежцев: Тессема и Кнутсена, которые ушли из бухты Мод на остров Диксон и не прибыли туда. Было ясно, что с норвежцами случилось в пути несчастье. Встал вопрос о снаряжении поисковой или спасательной экспедиции. Разумеется, надежд на то, что норвежцев удастся увидеть живыми, было мало.

В связи с этим трагическим происшествием норвежское правительство обратилось к правительству РСФСР с просьбой организовать поиски на Таймыре. Вместе с тем 12 августа 1920 г. из Норвегии вышла морская экспедиция на судне «Хеймен», направившаяся к о. Диксон. Экспедицию возглавлял известный норвежский полярный мореплаватель Отто Свердруп и капитан корабля Якобсен. В случае надобности им разрешалось совершить санную поездку к мысу Вильда. Прибыв на о. Диксон, Якобсен не смог снарядить такую санную экспедицию и обратился за помощью к знатоку Севера, участнику экспедиции на шхуне «Заря» Никифору Алексеевичу Бегичеву, проживавшему в селе Дудинка на Енисее. С такой же просьбой к Бегичеву обратился Комитет Северного морского пути, которому советское правительство поручило принять необходимые меры для розыска пропавших спутников Амундсена[1]

Н. А. Бегичев принял предложение. На средства жителей села Дудинки он приобрел 500 оленей, с которыми 4 июня 1921 г. прибыл на остров Диксон, где его ожидали норвежцы. На поиски вдоль береговой черты к мысу Вильда, где предполагалось получить известия о пропавших норвежцах, отправились капитан шхуны «Хеймен» Якобсен, его переводчик Кармен и Бегичев. Путь оказался не из легких. Помогло то, что Бегичев, отличный знаток Арктики, заранее предусмотрел смену оленей, отдельные партии которых он выслал вперед. На мысе Вильда экспедиция действительно обнаружила следы пребывания Тессема и Кнутсена. Здесь была найдена записка, вложенная в жестяную банку, прикрепленную проволокой к астрономическому знаку. Спутники Амундсена сообщали, что отправились отсюда на Диксон 15 ноября 1919 г.

От мыса Вильда Бегичев шел на юг по следам норвежцев и 10 августа в куте губы Глубокой встретил остатки костра. Среди пепла, обгоревшего дерева в непосредственной близости от костра лежали останки обгоревших человеческих костей и разные предметы: медные патроны, монеты, чайная ложка, карманный барометр, заржавевшие части перочинного ножа, лезвие большого ножа. Все говорило за то, что это был временный лагерь норвежцев, где один из них погиб, а затем, по-видимому, сожжен, чтобы труп его не растерзали песцы и медведи. Никаких других следов норвежцев на пути к Диксону обнаружить не удалось. В ноябре 1921 г. экспедиция прибыла в село Дудинку, откуда Якобсен и Кармен через Красноярск выехали в Москву.

Хотя экспедиция по розыскам норвежцев формально была прекращена, все, кто посещал этот район, с особым пристрастием осмат-

---

[1] Документы о снаружении спасательной экспедиции Н. А. Бегичева в 1920—1921 гг. сосредоточены в ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, св. 5, дд. 21, 21-а и в ААН в личном фонде Н. А. Бегичева. Дневник Н. А. Бегичева (черновой экземпляр) хранится в ААН, ф. 47, оп. 5, № 1. О Бегичеве и его деятельности в Арктике см. Н. Болотников. Никифор Бегичев. М., 1954.

ривали местность, лощины, приметные места, так как здесь где-то таился ответ на вопрос о судьбе отважных людей.

Разгадка трагического происшествия последовала в 1922 г. В октябре геологическая экспедиция Н. Н. Урванцева, после окончания работ на реке Пясине, возвращалась на остров Диксон. Урванцев и Бегичев шли на лодке. «Пройдя три моржовых острова, — пишет Н. А. Бегичев, — мы из-за сильного ветра были вынуждены отклониться от берега в море, приблизительно на 10 верст. Все же итти лодкой было опасно, тогда я, управляющий лодкой, снял парус и направил лодку на отлогий берег, дабы остановиться и стать палаткой. Один из спутников нашей

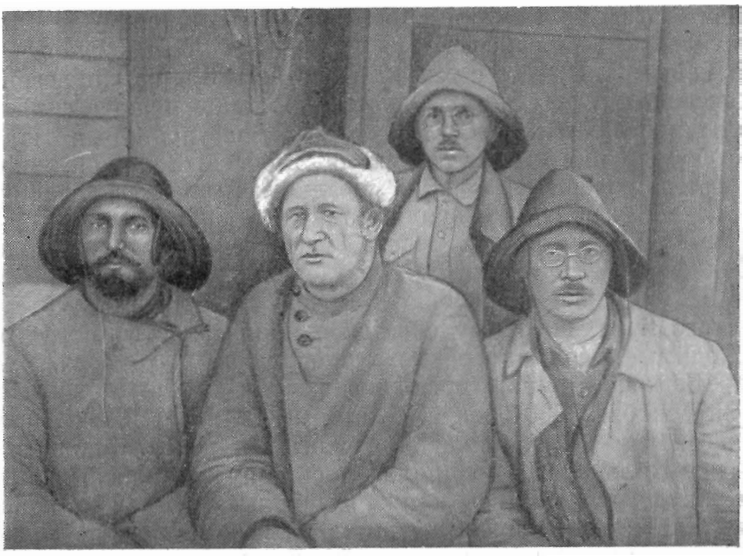


Рис. 51. Участники Пясинской экспедиции 1922 г., принимавшие участие в розысках Тессема и Кнутсена. Слева направо Базаров, Н. А. Бегичев, Пушкарев, Н. Н. Урванцев.

экспедиции, некто Борисов, достает из-под плавника, где ставили палатку, какие-то портянки. Увидев это, мне показалось странным, откуда это такое явление. Когда я подошел..., смотрю тут же, на том же месте, где были найдены портянки: теодолит, компас и много других вещей»[1]. Недалеко от места этой находки были обнаружены два больших пакета с почтой Амундсена. Один пакет был адресован в город Чикаго (США) на имя Магнитного института, другой — в Норвегию Амундсену. Пакеты были опознаны Н. Н. Урванцевым. Координаты места находки — 73°38′ с. ш. и 83°12′ в. д. Тщательный осмотр окрестностей ничего нового не дал. Но теперь стало ясно, что один из разыскиваемых норвежцев почти дошел до Диксона. Позднее выяснилось, что это был Тессем.

Останки Тессема вскоре после этого нашел Н. А. Бегичев. Об этом он рассказывает так: «28 августа я и мои спутники Базаров и Пушкарев поехали (с острова Диксон — *М. Б.*) своей лодкой на охоту на материк. Пройдя проливы Превен и Лена, мы шли около берега материка. На пути я увидел на мысе скелет человека и сказал об этом своим товарищам. Мы пристали к берегу и, осмотрев это место, нашли скелет второго погибшего норвежца[2]. При нем оказались: именные часы (это были

[1] ЦА ММФ. ф. КСМП, оп. 1, св. 5, д. 21-а, лл. 61—62.

[2] Н. А. Бегичев был убежден, что останки Кнутсена он обнаружил у костра на берегу бухты Глубокой.

часы Тессема — *М. Б.*), обручальное кольцо, десятка два винтовочных патронов, перочинный ножик и другие вещи»[1]. Скелет Тессема лежал в трех верстах от Диксона, в получасе ходьбы от радиостанции. Пройдя громадное расстояние от бухты Мод до острова Диксон, отважный норвежец, видимо, не смог преодолеть последнего и самого трудного для него перехода. Возможно, что он в пути повредил себе ногу и замерз, уже видя огни Диксона. Останки Тессема были преданы земле. В 1924 г. команда норвежского судна «Веслекари» поставила на месте гибели Тессема крест из плавника.

Рис. 52. Памятник норвежскому моряку Тессему, воздвигнутый в 1958 г., по инициативе советских полярников, на острове Диксон. (Фото Ю. В. Гуляева).

Так, советским полярникам удалось выяснить трагическую судьбу двух спутников Амундсена. О причинах их гибели высказывались разные предположения. Но установить их с полной достоверностью не удалось.

Норвежское правительство, которому были переданы вещи погибших, выразило участникам советских экспедиций свою благодарность, а руководителей поисков Н. Н. Урванцева и Н. А. Бегичева наградило золотыми именными часами. В 1958 г., по инициативе советских полярников, на месте гибели Тессема сооружен памятник.

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, св. 5, д. 21-а, лл. 61—62.

ГЛАВА 6

КАРСКИЕ МОРСКИЕ ТОВАРООБМЕННЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ 1921—1928 гг.

В развитии арктического мореплавания выдающуюся роль сыграли Карские товарообменные экспедиции[1]. Организованные по заданию советского правительства, они заняли видное место во внешнеторговом обороте страны, помогли прорвать экономическую блокаду Советской республики, усилили экономическую заинтересованность капиталистического мира в нормализации отношений с Советским Союзом.

Карские экспедиции оказали заметную помощь в восстановлении разрушенного войной сельского хозяйства, укреплению смычки города с деревней, союза рабочего класса с трудовым крестьянством, в подготовке базы для развертывания в Сибири социалистической индустриализации.

Вопрос об использовании Карского морского пути возник в пору, когда особенно остро встала задача мобилизации экспортных ресурсов Советской республики. В мае 1921 г., в период организации первой советской товарообменной Карской экспедиции, В. И. Ленин выдвинул перед Наркомвнешторгом боевую задачу: «Всякие займы нам очень нужны, ибо главное теперь получить, и притом немедленно, товарный фонд для обмена на хлеб с крестьянами. Этой непосредственной цели теперь надо подчинить всю политику Наркомвнешторга»[2].

Особенно остро эта задача стояла в Сибири, где кулаки и спекулянты пытались сорвать товарообмен и лишить Советскую власть необходимых государственных запасов продовольствия. Для борьбы со спекулянтами и мешочниками в ряде губерний (Омской, Семипалатинской, Алтайской) был запрещен товарообмен, помимо кооперации[3]. Карские товарообменные экспедиции, доставлявшие в Сибирь продукцию промышленности в обмен на сельскохозяйственную продукцию, стали одним из мероприятий Советского государства в борьбе с сибирским кулачеством.

---

[1] В решениях СНК и СТО Карские экспедиции названы товарообменными, так как имелось в виду, что ввозимые из-за границы купленные советскими внешторговыми организациями товары промышленного производства как бы обменивались на продукты сибирского сельскохозяйственного производства.

[2] Ленинский сборник, т. XXXV, стр. 253.

[3] Э. В. Генкина. Указ. соч., стр. 210.

Вместе с тем, в 1920—1921 гг. по Карскому морю из Сибири в Архангельск доставлялся хлеб для населения Европейского Севера. Тем самым Карские экспедиции послужили делу укрепления экономических связей между Сибирью и Европейской частью РСФСР.

Таково хозяйственно-политическое значение Карских экспедиций.

Еще более значительно место Карских экспедиций в истории арктического мореплавания. До революции ни одна страна не располагала опытом проводки транспортных судов во льдах с помощью кораблей, специально приспособленных для преодоления льдов — ледоколов и ледокольных пароходов. И хотя мысль об использовании мощных ледоколов для проводки обычных судов во льдах высказывалась еще С. О. Макаровым, практически она была реализована лишь в ходе транспортных коммерческих рейсов в устья сибирских рек в советское время. Впервые намечалось проводить транспортные суда во льдах Карского моря с помощью ледокольных пароходов во время Сибирской хлебной экспедиции 1918 г. Но она, как известно, не состоялась, была сорвана интервентами. Характерно, что в 1919 г. интервенты, захватившие в Архангельске весь ледокольный флот, не стали использовать эти суда для проводки транспортов. Ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Соловей Будимирович» применялись интервентами как грузовые суда, а также в гидрографических целях.

В 1920 г. советские моряки, выдвинув предложение о посылке за хлебом на Обь и Енисей транспортных судов, сразу же поставили вопрос о сопровождении их ледокольными пароходами. Этот первый опыт, как было сказано выше, вполне удался. Он был успешно развит в последующие годы.

Таким образом, благодаря Карским экспедициям Советское государство, спустя несколько лет, располагало значительным опытом проведения арктических навигаций с участием ледокольных пароходов, используемых для проводки транспортных судов.

В историю арктического мореплавания Карские операции 1921—1928 гг. вошли как очень важный период опытных экспедиционных плаваний, создания системы научно-оперативного обслуживания навигации, развития и становления ледовой авиаразведки. Это был период поисков новых форм и методов освоения арктических морей. В этом отношении заслуживает подробного освещения каждый новый шаг советских полярников. Каждая Карская экспедиция вносила что-то новое, свое, и даже неудачи были поучительны, они предупреждали от ошибок в будущем при решении транспортной проблемы.

Каждая Карская экспедиция, будучи крупным хозяйственно-политическим мероприятием, несла на себе отпечаток специфической внутренней и внешней обстановки, складывающейся при ее проведении.

Учитывая все это, представляется важным подробнее осветить организацию, ход и результаты Карских экспедиций за каждый год.

Первая советская товарообменная Карская экспедиция 1921 г.

Решение о проведении Карской товарообменной экспедиции в 1920 г., как указывалось выше, не могло быть осуществлено из-за происков антисоветски настроенных английских деловых кругов.

В 1921 г. международная обстановка изменилась в пользу Советской России. После заключения в марте 1921 г. торгового соглашения с Великобританией и торгового договора с Норвегией вновь возник вопрос о Карской товарообменной экспедиции, поскольку Англия и Норвегия являлись традиционными потребителями сибирской продукции. К тому же удачный опыт доставки сибирского хлеба в Архангельск в навигацию 1920 г. вселял надежду на успех операции.

Подготовка Карской товарообменной экспедиции началась осенью 1920 г. Она осуществлялась под личным контролем В. И. Ленина. Известно указание, переданное по прямому проводу из Омска в Читу уполномоченному Наркомвнешторга. Из него видно, что на заседании Сибревкома 3 ноября 1920 г. Комитету Северного морского пути была обещана энергичная поддержка в Москве — лично В. И. Лениным[1].

Зимой 1920—1921 г. в Омске разрабатывались планы и сметы экспедиции, заготовлялось снаряжение. В это же время представители Комитета Северного морского пути поставили в Москве вопрос о переводе на Енисей части Архангельского флота. В письме московского представителя Комитета Северного морского пути председателю Комитета в Омске имеется ссылка на то, что В. И. Ленин участвовал в разработке мероприятий по обеспечению Сибири судами Беломорского бассейна[2]. Вскоре после беседы представителя Комитета Северного морского пути с В. И. Лениным состоялось решение Совета Труда и Обороны, подписанное В. И. Лениным, об использовании тоннажа Северной морской экспедиции[3].

27 мая 1921 г. на заседании Совета Труда и Обороны, проходившем под председательством В. И. Ленина, по докладу члена коллегии НКВТ тов. Войкова было принято постановление об организации экспедиции в Сибирь через Карское море, на которую отпускалось 7 миллионов рублей золотом из 20 миллионов товарообменного фонда Сибири[4]. Наркомвнешторгу было предписано доставить через Карское море из-за границы для восстановления сельского хозяйства Сибири 1000 сенокосилок, 500 конных грабель, 500 жнеек, 500 культиваторов, 500 соломорезок, 11 500 метров кожаных приводных ремней, 20 000 дюжин стальных вил, 200 тысяч плотничьих топоров, 15 тысяч дюжин напильников и др.[5] В обмен Сибирь должна была поставить в Западную Европу графит, асбест, кожсырье, шерсть и волос[6]. Ввиду продовольственных трудностей от экспорта сибирского хлеба пришлось воздержаться.

При организации этой первой товарообменной экспедиции перед сибирскими, архангельскими и зарубежными советскими организациями возник ряд вопросов, в разрешении которых не имелось прецедента. Размах и размеры торговых операций, учитывая короткие сроки арктической навигации, представлялись невиданно широкими, а сроки подготовки экспедиции были крайне сжатыми. Экспедицию приходилось готовить быстро и оперативно.

От участия в Карской экспедиции иностранных фирм советское правительство отказалось. Вся ответственность за ее проведение была возложена на Наркомвнешторг и Сибревком, а по существу на Комитет Северного морского пути и советское акционерное общество «Аркос» (All-Russian Cooperative Society), учрежденное в Лондоне в июне 1920 г. Это был первый случай, когда государство брало на себя всю организацию сложного арктического мероприятия.

Для приближения организационной работы к местам непосредственной подготовки экспедиции постановлением от 24 января 1921 г. Наркомвнешторг отменил свое прежнее решение о создании Комитета Се-

---

[1] ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», д. 3, папка 5, л. 92.

[2] Там же.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 5, д. 381, 1921, л. 5.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 340, д. 34, л. 30.

[5] Архив МВТ СССР, ф. Аркос — Лондон, оп. 1790, д. 3. 1920—1921.

[6] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 311, 1928, л. 29.

верного морского пути в Москве и установил его местопребывание в Омске[1].

Подготовка первой советской Карской товарообменной экспедиции протекала в условиях разрухи и голода. Не хватало моряков и руководителей, знающих Арктику, не хватало топлива, речных и морских судов. Среди тех, кто обязан был организовать Карскую экспедицию, многие не верили в успех дела. Некоторые считали, что Карскую экспедицию своими силами вообще провести не удастся. Один из участников экспедиции капитан А. П. Саляев писал: «Нельзя сказать, чтобы все относились сочувственно и ясно понимали цели и задачи этой экспедиции. Немало было скептиков, которые совершенно отрицательно относились к эспедиции, считая ее опасной и вредной затеей». Немногие считали возможным организацию и успешное проведение этой операции»[2]. Бесспорно, неудача первой Карской товарообменной экспедиции могла бы нанести серьезный удар по престижу молодой Советской республики за границей, чем незамедлительно воспользовались бы наши враги. Но большевики не спасовали перед трудностями.

Комитет Северного морского пути не только разработал план Карской экспедиции, но составил график прибытия и отправки морских и речных судов. В состав экспедиции входили два речных отряда — Обский и Енисейский и два морских — Заграничный и Архангельский. Экспедицию обслуживали портоизыскательская партия и Обский гидрографический отряд. В Баренцевом море гидрографическое обслуживание судов Карской экспедиции было возложено на Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана и Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Белом и Баренцевом морях (Убеко-Север).

Еще 16 марта 1921 г. Сибревком принял постановление, согласно которому все работы Комитета Северного морского пути по снабжению и снаряжению экспедиций в арктическую область относились «к работам ударным на 100%»[3]. На Сибирский округ путей сообщения (Сибопс) была возложена подготовка, ремонт, оборудование и снабжение речных судов материалами, топливом, комплектование команд и штата лоцманов. На период проведения Карской экспедиции суда поступали в распоряжение Комитета Северного морского пути.

На судах Обь-Иртышского отряда находилось 690 человек, в том числе 300 грузчиков, 100 человек охраны и 87 человек администрации[4]. Данные о численности Енисейского отряда отсутствуют. Пока подбирался личный состав экспедиции, на Иртыше и Енисее началась дружная работа по заготовке и подвозу к пунктам отправления экспортного сырья и хлеба для Архангельска.

В июне-июле в низовья Оби и Енисея вышли гидрографические суда. Им предстояло продолжить начатые в предшествующую навигацию описные, промерные и другие работы, обеспечивающие безопасный проход морских и речных судов к местам разгрузки[5]. Так как северный вариант прохода в реку Енисей представлялся опасным из-за тяжелых

---

[1] ЦА ММФ, ф. а/о. «Комсеверопуть», оп. 1, д. 45, л. 107.

[2] Научные фонды ААНИИ, № 27043.

[3] ЦА ММФ, ф. а/о. «Комсеверопуть», арх. № 1 (1920—1926), л. 15.

[4] Архив МВТ СССР, ф. а/о. «Комсеверопуть», оп. 5574, д. 1-а.

[5] В тяжелых ледовых условиях и при скудном снаряжении гидрографы выполнили большую работу. Енисейская партия провела съемку берега Енисея от Усть-Енисейска до мыса Муксунского, промерила залив от Корсаковского острова до Сопочной карги, закончила изучение большого корабельного фарватера. Расширенная, по сравнению с 1920 г., Обская партия, кроме работ в Новом порту, обставила вехами бар, прошла с мензульной съемкой по западному берегу от Ям-Сале до Нового порта и

льдов, была сделана попытка отыскать более южный путь. С этой целью из Енисея на реку Обь направилось гидрографическое судно «Анна». Из-за аварии ему не удалось выполнить задание. На обратном пути от полуострова Явай экипаж «Анны» неожиданно обнаружил не нанесенный на карту остров. Он получил название остров Олений[1]. Попутно гидрографы выполнили опись острова Неупокоева[2].

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, приступившая к работе почти одновременно с гидрографами Сибири, провела систематическую опись юго-западного берега Карского моря до меридиана острова Белого. Убеко-Север сосредоточило свое внимание на навигационном оборудовании Белого моря и побережья Кольского полуострова.

Нужно отметить, что в навигацию 1921 г., впервые за полувековую историю Карских экспедиций, морские суда, совершавшие плавание в Карское море, обеспечивались гидрографической службой.

К началу навигации на пристанях Омска, Новосибирска и Красноярска был сосредоточен большой, хотя и плохо оснащенный речной флот. Обь-Иртышский караван состоял из 15 грузовых, 9 вспомогательных барж, 6 буксирных пароходов и одного вспомогательного буксира[3]. Это были старые, изношенные суда. И все же на них удалось доставить к месту назначения 670 096 пудов груза[4].

Енисейская группа судов состояла из 3 пароходов, 4 лихтеров, 1 железной и 3 деревянных барж[5]. Они доставили в Усть-Порт 160 404 пуда груза. Речные караваны отправились в путь во второй половине июля.

Архангельский морской отряд формировал Беломортран[6]. В экспедицию были назначены все более или менее годные для этой цели суда, из которых многие нуждались в ремонте. Но тоннажа не хватало. Только благодаря вмешательству Совета Труда и Обороны удалось ускорить ремонт судов в Петрограде на Невском, Адмиралтейском и Балтийском заводах[7]. В результате отряд составили ледокольные пароходы «В. Русанов», «Г. Седов» с баржей, «А. Сибиряков» с баржей, сравнительно новые пароходы «Югорский Шар» и «Канин» с двумя баржами, два старых и явно негодных для арктического плавания парохода «Обь» (раньше плавал на Тихом океане) с баржей и «Енисей» с баржей. В состав отряда вошли также три буксирных катера. Ледокольные суда использовались для проводки транспортов и как грузовые суда. На обратном пути к архангельскому отряду судов присоединился ледокольный

выполнила промеры глубин Обской губы поперечными галсами (Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря, стр. 89—109; К. Неупокоев. Работы отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда в кампанию 1921 г. «Записки по гидрографии», т. 45, 1922, стр. 175—178).

[1] В. Ю. Визе ошибочно указывал, что остров Олений открыт экспедицией КСМП на гидрографическом судне «Агнесса» в 1923 г. В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики», стр. 155.

[2] Н. Розе. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1921 г. «Записки по гидрографии», т. 45, 1922.

[3] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 1-а. Отчет о Карской экспедиции 1921 г.; сведения о Карской экспедиции 1921 г. заимствованы из брошюры «Карская экспедиция», изд. НКВТ, 1921.

[4] Суда Обь-Иртышского каравана работали на дровах. За навигацию 1921 г. было израсходовано до 30 тысяч кубометров дров, соответственно размещенных по пути следования.

[5] Северный морской путь. Изд. КСМП, Ново-Николаевск, 1924, стр. 78.

[6] Архангельский отряд официально именовался Сибирской хлебной морской экспедицией и имел свою печать. Это была вторая Сибирская хлебная экспедиция, снаряженная в Архангельске.

[7] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 6, д. 27, л. 5.

пароход «Малыгин». Состав архангельского отряда был довольно пестрым.

Из-за позднего ремонта и задержки с подвозом топлива суда вышли в море на несколько дней позже намеченного срока. Представители порта, города и капитаны находившихся в Архангельске иностранных коммерческих судов устроили отряду торжественные проводы.

Наибольшие трудности возникли при снаряжении заграничного отряда. Контрагент Наркомвнешторга «Аркос» получил окончательное распоряжение об организации Карской экспедиции слишком поздно. Вначале предполагалось укомплектовать Карскую экспедицию исключительно судами Советского торгового флота, но в последний момент выяснилось, что пароходы, намеченные в заграничное плавание, из-за обмеления бара Северной Двины не могут выйти в море [1]. Тогда Совет Труда и Обороны на заседании от 28 мая 1921 г. предложил тов. Войкову срочно выяснить возможность фрахта судов за границей[2]. Такая операция представлялась мало желательной, так как фрахт коммерческих пароходов для плавания в ледовых условиях оказался очень высоким. В конце концов Совет Труда и Обороны разрешил купить за границей для Карской экспедиции пять морских судов. Суда были куплены и получили названия: «Аркос», «Андре Марти», «Л. Красин», «Внешторг» и «Яков Свердлов». За границей их удалось оборудовать дополнительными ледовыми креплениями в носовой части, радиостанциями, прожекторами, паровым отоплением. На всех пароходах подняли торговый флаг РСФСР.

В качестве начальника экспедиции был приглашен известный полярный деятель, капитан «Фрама» в знаменитой экспедиции Ф. Нансена, норвежец Отто Свердруп. Его помощником, а фактически руководителем заграничного отряда, являлся опытный советский капитан Иван Эрнестович Рекстин.

Значительные трудности встретились при закупке импортных товаров. Многие фирмы отказывали в поставках или выдвинули неприемлемые сроки. Товары пришлось закупить не только в Англии, но и в США, Швеции, Германии, Австрии и Франции, причем переговоры велись сразу в нескольких странах. Зная об этом, В. И. Ленин лично следил за приобретением товаров для Карской экспедиции, особенно в Швеции и Англии, и настойчиво добивался быстрейшего оформления сделок.

Известна записка В. И. Ленина на имя управделами СНК от 11 июля 1921 г., в которой он писал: «Я оч(ень) боюсь, ч(то) оптимизм Лежавы н е о с н о в а т е л е н. Запросите **факты**, проверьте их. Проверьте лично и **дважды**. Потом поговорите по прямому проводу с Чуцкаевым и Ив(аном) Никитичем Смирновым[3]. Без всего этого я не поверю, ч(то) дело **обеспечено**. Ленин»[4].

Вмешательство В. И. Ленина помогло ускорить дело. Всего удалось закупить товаров, среди которых были главным образом сельскохозяйственные машины и сельскохозяйственный инвентарь, на сумму в 517 602 фунта стерлинга.

К 1 августа суда заграничного отряда сосредоточились в портах Англии и подготовились к выходу в море.

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. Аркос — Лондон, оп. 1790, д. 3, 1920—1921.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 340, д. 34, 1920—1921, л. 30.

[3] А. Лежава — заместитель Наркома внешней торговли. Чуцкаев — заместитель председателя Сибирского революционного комитета. И. Н. Смирнов — председатель Сибирского революционного комитета, впоследствии один из лидеров троцкизма.

[4] Ленинский сборник т. XX, стр. 262.

У руководителей экспедиции вызывало опасение то, что самый трудный участок плавания, Карское море, оставался неизвестным с точки зрения условий навигации. В связи с этим к освещению обстановки на трассе были привлечены береговые радиостанции. На основании их донесений начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана Н. В. Розе составил первый в истории Советской Арктики прогноз ледовитости Карского моря[1]. Благоприятным являлось то, что за годы Советской власти, кроме четырех дореволюционных станций (остров

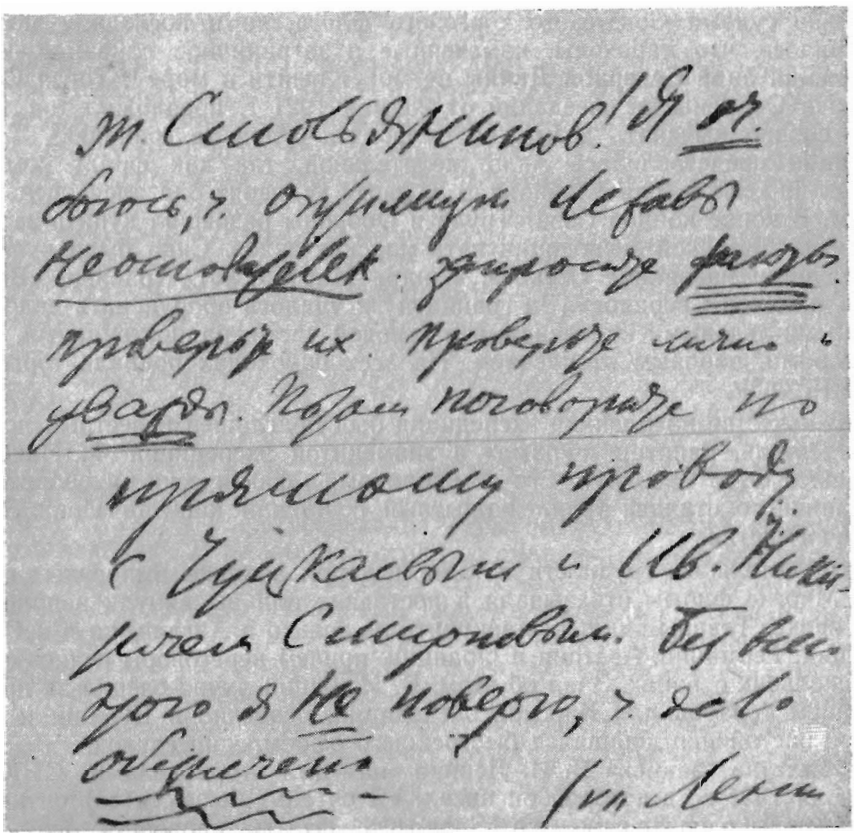


Рис. 53. Записка В. И. Ленина В. А. Смольянинову с указанием лично проверить ход подготовки первой Карской экспедиции (Центр. Партархив ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 2, оп. 1, ед. хр. 19704, л. 1—1 об.).

Диксон, Марре-Сале, Юшар и Вайгач), были построены и введены в действие еще четыре: в городе Обдорске, Усть-Енисейске, Дудинке и бухте Новый Порт. Эти радиостанции могли обеспечить суда Карской экспедиции радиосвязью и по возможности ориентировать их при перемене условий плавания на трассе. Руководство экспедиции — представители Наркомвнешторга в Мурманске — желая обеспечить экспедицию надежной информацией, создало службу погоды, которая ежедневно собирала сведения от метеорологических станций и оповещала суда о льдах и погоде в Карском море. По этим ежедневным бюллетеням

[1] Н. В. Розе. Вероятное состояние льдов Карского моря в 1921 г. «Метеорологический Вестник», Птгр., т. XXX, № 1—12, 1920; см. также Н. Розе. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1921 г. «Записки по гидрографии», Птгр., т. 45, 1922. Первый прогноз ледовитости Карского моря был составлен в 1915 г. Б. П. Мультановским.

морские суда могли составить себе некоторое представление о навигационных условиях в Карском море [1]. Мурманскую службу погоды Карской экспедиции можно считать первым в истории Арктики опытом научно-оперативного обслуживания арктической навигации.

В дальнейшем, с 1927 г., суда Карской экспедиции обслуживало прогнозами специальное плавучее гидрометбюро, помещавшееся на флагманском корабле.

Постоянная радиосвязь и гидрометеорологическая информация явились важной составной частью системы мероприятий по обеспечению прохода морских судов к устьям западносибирских рек.

По решению советского правительства, морской отряд должен был сопровождать линейный ледокол. Ко времени выхода в плавание заграничного отряда у Англии удалось выкупить заказанный еще в годы мировой войны русский ледокол «Александр Невский»[2]. 3 августа в 4 часа дня в Эдинбурге (Англия) в присутствии представителей «Аркоса», при стечении большой толпы англичан, ледокол был передан Советской России, и на его корме взвился советский флаг. Ледокол получил имя вождя революции В. И. Ленина. Торжества сопровождались морским парадом судов Карской экспедиции. Впервые в истории арктических навигаций линейный ледокол участвовал в проводке транспортных судов сквозь льды.

Соединившись по пути с другими пароходами, шедшими из Германии и Швеции, суда заграничного отряда 8 августа прибыли в порт Мурманск. Население радостно встретило моряков, направлявшихся в трудный арктический рейс. 12 августа сюда пришел ледокол «Ленин». Сохранились скупые протокольные записи о днях пребывания в Мурманске судов Карской экспедиции. Из них мы узнаем, что 9 августа, по случаю прибытия судов Карской экспедиции, состоялось экстренное заседание Мурманского Областного Совета, а 10 августа в центральном рабочем клубе — заседание президиума Мурманского Губисполкома совместно с командирами и представителями от команд судов. На этих заседаниях присутствовал начальник экспедиции Отто Свердруп. В честь иностранных моряков произносились приветственные речи. Был выслушан доклад о значении торгового договора с Англией и о роли Мурманского порта в развитии внешней торговли Советской России. 15 августа сопровождаемый добрыми напутствиями жителей под звуки оркестра, который помещался на катере, заграничный отряд вышел в море [3].

Ход плавания архангельского и заграничного отрядов может быть восстановлен по дневнику участника экспедиции капитана А. П. Саляева [4], отчету Комсеверопути и другим документам.

15 августа архангельский отряд прибыл в Югорский Шар к поселку Хабарово. Руководство отрядом немедленно запросило Мурманск о состоянии льдов в Карском море. Получив ответ, 16 числа при сильном северном ветре отряд отправился дальше на восток. 17 августа на переходе от Югорского Шара в тумане встретились скопления льда, обойдя которые, отряд через сутки прибыл к острову Белому. Разделившись здесь на две группы, суда пошли дальше в Обскую губу и Енисейский залив.

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 1-а.

[2] Архив МВТ СССР, ф. Аркос — Лондон, оп. 1790, л. 3, 1920—1921. Одновременно британское адмиралтейство вернуло Советскому государству уведенный интервентами в Англию ледокол «Святогор» (теперь «Красин»).

[3] Мурманский Областной архив, ф. 88, д. 33, л. 8.

[4] Научные фонды ААНИИ, № 27043, стр. 16—34.

Рис. 54. Схематическая карта первой Карской экспедиции 1921 г. (из кн. Н. Васильева Карская экспедиция, 1921).

На пути в Енисей «Обь» и «Седов» 18 августа вошли в лед и двигались вперед по разводьям. Часто ощущались сильные удары о корпус. Не приспособленная для плавания во льдах «Обь» дала течь. Пробоину заделали, но идти дальше самостоятельно «Обь» не смогла, и «Седов» принял пароход и баржу на буксир. Трос несколько раз обрывался, тогда весь караван останавливался, ожидая заводки нового. 20 августа вошли в Енисейский залив, где было встречено гидрографическое судно «Иней», проводившее суда до Усть-Порта. Любопытны короткие заметки Саляева о реке Енисей: «Берега пустынные,— пишет он, — и дики, селений нет, изредка попадаются рыбачьи домики. Правый берег скалист, крут, скалы иногда выступают мощными кряжами (?!) в реку. Растительности (древесной — *М. Б.*) нет».

22 августа «около часа дня вошли в русло реки Енисея; скалистые, дикие, безлюдные берега. Изредка встречаются рыбачьи летние избы. В 6 часов вечера подошли к Усть-Енисейску и стали на рейде. На берегу радиостанция, несколько домишков... у берега идет постройка нового причала... 26 августа прибыла речная флотилия и привезла грузы: зерно, щетину, шерсть, графит».

Тем временем Обская группа архангельских судов под проводкой гидрографического отряда шла к Новому Порту, куда она прибыла 21 августа. На 7 дней раньше в бухту Находка пришел Обь-Иртышский караван. Ему предстояло пройти 50—60 километров по широкому, совершенно открытому плесу, без какого-либо укрытия в случае непогоды.

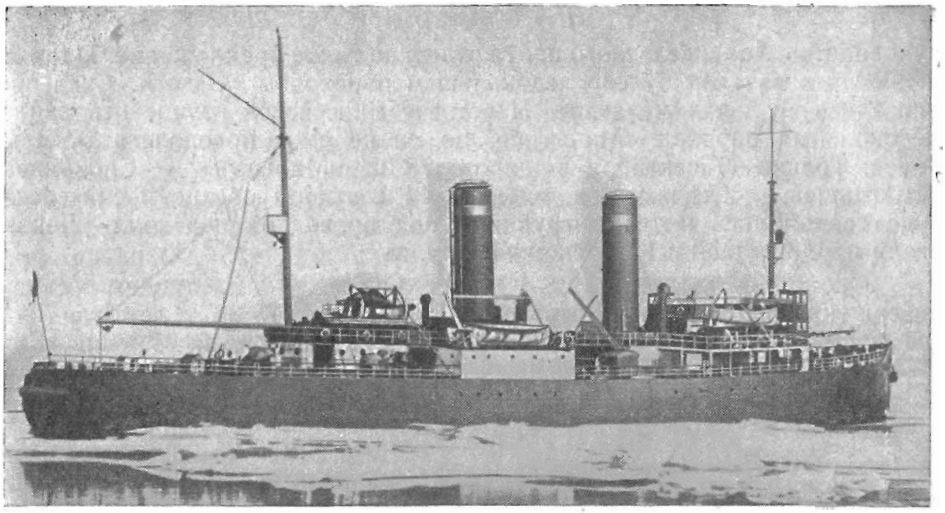


Рис. 55. Ледокол „Ленин" (бывший „Александр Невский", ныне „Владимир Ильич". Фото Я. Я. Гаккеля).

Этот опасный рейс Обь-Иртышский караван выполнил благополучно: переход до Нового Порта в полуморских условиях был совершен без аварии[1].

Суда заграничного отряда вошли в Югорский Шар 18 августа, когда сильный северный ветер передвинул большие массы льда в юго-западную часть Карского моря. 20 числа около острова Белого суда встретили лед и в дальнейшем продвигались под проводкой ледокола «Ленин». Отделившийся от остальных судов, «Аркос» попытался пройти на Енисей самостоятельно, но, будучи затерт льдом, остановился. На помощь ему пришел ледокол «Ленин», вместе с которым «Аркос» достиг Енисейского залива и 28 августа прибыл в Усть-Енисейский порт Еще раньше, 27 августа, туда пришли остальные суда заграничного отряда. Таким образом, первая и самая сложная часть Карской экспедиции была успешно завершена.

Выгрузка и погрузка судов проходила успешно: в Новом Порту грузчики работали слаженно и быстро закончили все операции. Этому способствовала хорошая погода. В Усть-Енисейском порту перегрузочные работы продолжались 12 дней.

В результате речные суда приняли 658 532 пуда импортных грузов и передали на морские суда 295 566 пудов экспорта и 534 984 пуда хлеба для Архангельска[2].

Енисейская группа судов, за исключением парохода «Аркос», покинула Усть-Енисейский порт 3 сентября. «Аркос» вышел в обратный путь 8 сентября. Из Нового Порта 12 сентября отошел Архангельский отряд, 16-го — заграничный. Обратное плавание, хотя и более раннее в сравнении с прошлогодним (на 4 дня), оказалось очень тяжелым.

В районе, где пролегал маршрут судов, встретились сплоченные, трудно проходимые льды, принесенные из северной части Карского моря. Высказывалось предложение, чтобы часть судов оставить на зимовку в сибирских реках. В отношении «Оби» это предлагал капитан парохода М. В. Николаев, которого законно тревожило состояние судна. Но

---

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936, стр. 67.

[2] Карская экспедиция. Изд. НКВТ, 1921, стр. 22—36.

руководство Архангельского порта отвергло такое предложение. Пароход «Обь» был взят на буксир ледокольным пароходом «Седов». Суда продвигались во льдах медленно. Навстречу Енисейской группе отправился ледокольный пароход «Малыгин», но он не смог преодолеть тяжелых льдов. Только 11 сентября в широте 73°02′ «Малыгин» и «Сибиряков» встретились с «Седовым» и «Обью». 14 сентября обские и енисейские суда соединились и тремя группами под проводкой ледокола «Ленин» стали продвигаться к Югорскому Шару.

«Около 10 часов вечера, — пишет Саляев, — экспедицию постигла совершенно неожиданная катастрофа. На широте 73°35′ и долготе 70°42′ на глубине 7 сажен и 2 футов затонул пароход «Енисей». Гибель «Енисея» произошла, можно сказать, на глазах у всех там, где меньше всего это можно было ожидать. Как было установлено, пароход «Енисей» получил пробоину, ударившись о небольшую льдину. Пароход затонул в течение 17 минут. Часть экипажа спаслась на шлюпке, а другая часть, вместе с капитаном, была снята «Седовым». На пароходе погибло 120 тысяч пудов зерна и муки».

Рис. 56. Капитан Д. Т. Чертков.

Несчастья на этом не кончились. 17 сентября в 7 часов вечера пароход «Обь» поднял сигнал: «Терплю бедствие, требую немедленной помощи» и тревожными гудками позвал находившийся поблизости ледокольный пароход «Русанов». Оказалось, что и «Обь» получила пробоину от очень сильного удара об лед левой скулой. Даже после перегрузки хлеба на борт «Малыгина» положение судна не улучшилось, оно стало медленно тонуть. В своей телеграмме руководству Мортрана начальник Архангельского отряда судов Д. Т. Чертков сообщил: «Обь» терпит бедствие. Экипаж весь снят «Малыгиным». «Обь» держится на воде, имея крен на правый борт. Крепким ветром до 11 баллов «Обь» дрейфует на северо-восток. Всеми судами вследствие пурги и шторма лежу в дрейфе, наблюдая за «Обью»[1].

В телеграмме, прибывшей в Архангельск на следующий день, говорилось: «...вследствие усилившегося шторма, плохой видимости горизонта пришлось укрыться за льдинами со всем отрядом, потеряв из виду «Обь». При улучшении условий попытаюсь найти «Обь», если будет на поверхности воды»[2]. 20 сентября с «Оби», находившейся на широте 72°38′ и долготе 66°, было получено по радио последнее сообщение: «Терплю бедствие, спасайте». С подошедшего к нему «Малыгина» видели, как судно погружалось в воду. 21 сентября к месту гибели «Оби» подошли другие пароходы. Они обнаружили здесь лишь шлюпку, бочки и другие

[1] Мурманский Областной архив, ф. 88, д. 23, л. 2.

[2] Там же, л. 5.

предметы, всплывшие с палубы судна. Так погибло второе судно Карской экспедиции.

22 сентября наступила относительно спокойная погода, и суда благополучно достигли пролива Югорский Шар.

Отсюда, по распоряжению Архангельского губисполкома, пароходы «Юшар» и «Канин» с грузами сибирской пшеницы отправились на Печору, население которой осталось без продовольствия, разбазаренного белогвардейцами. Все другие суда отряда 25 сентября прибыли на архангельский рейд. 29 сентября в Мурманск пришел заграничный отряд судов.

Обь-Иртышский речной караван, покинувший Новый Порт 16 сентября, прибыл в Омск 28 декабря. Енисейский речной караван достиг

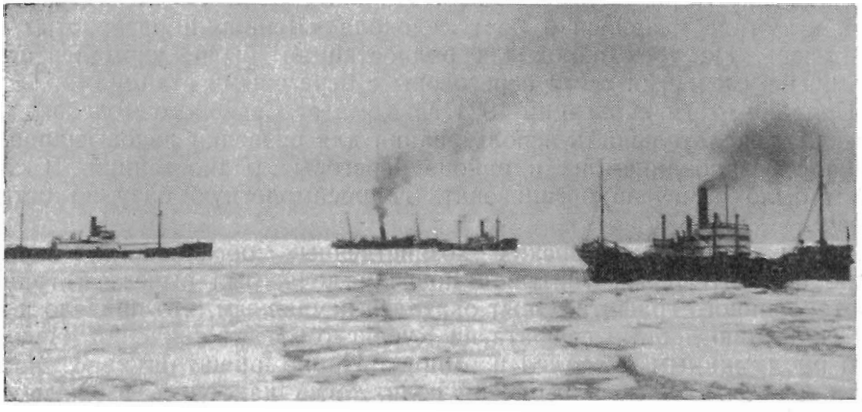


Рис. 57. Ледокольный пароход „Малыгин" помогает транспортным судам Карской экспедиции 1925 года выйти из льдов (из альбома Н. И. Евгенова).

Красноярска в ноябре. Так окончилась первая советская товарообменная Карская экспедиция[1].

Несмотря на гибель двух судов и ряд организационных и других недостатков, в целом экспедиция прошла успешно. Она выполнила задание правительства, доставила по назначению для крестьян Сибири сельскохозяйственное оборудование, некоторые железнодорожные материалы, охотничьи ружья, скобяные и другие товары и вывезла за границу грузы, покрывшие стоимость импорта.

После окончания экспедиции Комитет Северного морского пути и вышестоящие советские организации проанализировали ее ход и результаты. Деятельность Карской экспедиции тщательно изучал Комиссариат рабоче-крестьянской инспекции, возглавлявшийся в ту пору И. В. Сталиным. По докладам НК РКИ вопрос о Карском морском пути дважды рассматривался в Совете Труда и Обороны: 28 декабря 1921 г.[2] и 4 января 1922 г.[3]

НК РКИ указал на нечеткую организацию дела, недостаток речных и морских судов, малопригодность многих из морских судов для плавания во льдах. Были отмечены также крупные недостатки в организации радиотелеграфной связи, недостаточная продуманность ассортимента экспортных и импортных товаров. Первая Карская экспедиция показала

---

[1] Причины гибели парохода «Енисей» и «Оби» также явились предметом специального рассмотрения комиссии Наркомата рабоче-крестьянской инспекции (ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 128, д. 31).

[2] ЦГАОР и СС, ф. 130, оп. 5, д. 467, л. 7.

[3] СУ РСФСР, 1922, № 13, ст. 132.

настоятельную необходимость более тесной связи между участвовавшими в подготовке экспедиции организациями. Из-за слабости такой связи Обь-Иртышский речной караван длительное время задержался в бухте Находка. Нечетко работали радиостанции, за исключением Югорского Шара и Вайгача, которые более или менее своевременно предупредили о появлении льдов. Станция Диксон долгое время не отвечала на запросы командования экспедиции. Запаздывала информация. Так, пароход «Красин» принял по радио из Обдорска сообщение о его собственном прохождении мыса Дровяного только на шестой день. Такие задержки отчасти объяснялись тем, что радиостанции давно не ремонтировались, а их личный состав не имел инструкций и часто действовал на свой страх и риск. Отсутствовала достаточно надежная радиосвязь между судами. Из-за этого суда часто держались кучно во льдах и в тумане, что могло привести к авариям. Пароход «Красин», не имея радиосвязи, в тумане ударился о борт ледокола «Ленин» и разворотил себе форштевень. На трех пароходах радиостанции были укомплектованы людьми, не умевшими вести переговоры с береговыми станциями.

Подводя итоги навигации 1921 г., Комитет Северного морского пути подчеркнул желательность использования для разведки льдов гидроаэропланов с базированием их в районе береговых радиостанций. В связи с этим было намечено организовать гидросамолетную базу на острове Вайгач[1].

Среди ошибок сибирских хозяйственных организаций, впрочем вполне извинительных, учитывая новизну дела, был вывоз за границу несортированного графита. Опыт оказался неудачным, что привело к резкому снижению добычи графита на Курейском месторождении. Недостаточно продуманным оказался и импорт: Наркомвнешторг завез, например, в Сибирь 620 тонн столовой соли, тогда как здесь имелась своя уральская соль. Импортная соль была отправлена обратно и выгружена в Мурманске[2].

Экспедиция 1921 г. подтвердила необходимость самого пристального и неослабного внимания к развитию Карского морского пути. Карские экспедиции требовалось обеспечить надежным и достаточным по тоннажу флотом, заменить суда, пришедшие в негодность, усилить портостроительные работы, ввести механизацию на перегрузочных операциях для их ускорения, усовершенствовать научное обслуживание. Все эти задачи встали перед Комитетом Северного морского пути во время подготовки к навигации 1922 г.

Организация Карской экспедиции 1922 г. Междуведомственное совещание по вопросам Северного морского пути

Подготовка Карской товарообменной экспедиции 1922 г. развернулась при благоприятной торговой конъюнктуре на капиталистическом рынке. Задыхаясь в тисках послевоенного экономического кризиса, капиталистические фирмы искали выход, в частности, и в развитии торговых связей с Россией. Этому благоприятствовало упрочение международного положения Советской республики. На Генуэзской конференции провалились попытки наиболее агрессивных капиталистических кругов навязать планы закабаления СССР. Несмотря на продовольственные трудности, голод в Поволжье и в южных районах страны, внутреннее положение молодого социалистического государства укрепилось. Сказались первые результаты новой экономической политики: усилился товарообмен между городом и деревней, окреп союз рабочего класса с массами трудового

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 1-а.

[2] Научные фонды ААНИИ, № 2192, л. 24.

крестьянства. Успешно преодолевал разруху железнодорожный и водный транспорт.

Северные окраины страны в этот период стали более или менее регулярно снабжаться продовольствием. В связи с этим отпала острая надобность в доставке хлеба с Оби и Енисея, как это было в 1920—1921 гг.[1]

В Карской экспедиции 1922 г. Енисейский речной флот не участвовал, так как он был занят перевозками минусинского хлеба для голодающих районов Поволжья[2]. Первоначально предполагалось вывезти за границу некоторое количество енисейского леса, но он в то время еще не смог пойти на мировой рынок, так как не отвечал международным стандартам. От вывоза курейского графита было решено отказаться. Таким образом, Карская экспедиция 1922 г. не затрагивала бассейн реки Енисей.

Несмотря на отсутствие в Карской экспедиции енисейского речного и архангельского морского отрядов, географический район влияния Карской экспедиции на этот раз намного расширился. Постановлением Совета Труда и Обороны от 4 января 1922 г. к участию в Карской экспедиции были привлечены организации не только Сибири, но Урала и Киргизского края[3]. Урал должен был экспортировать медь, асбест, хромоникель, кожу, щетину, волос и пушнину. Развившаяся промышленность Урала была заинтересована также в подъеме обских рыбных промыслов, которые могла поддержать Карская экспедиция. В экспорт Средней Азии входили, главным образом, кожевенное сырье, волос и шерсть. Вместе с тем Средняя Азия должна была получить извне сельскохозяйственные орудия. Постановлением Совета Труда и Обороны в число участников Карской экспедиции включались Сибдальвнешторг, Сибпромбюро ВСНХ, Сибцентросоюз, представители которых по положению, утвержденному 1 апреля 1922 г., вошли в состав Комитета Северного морского пути[4].

Придавая важное значение предстоящей Карской товарообменной экспедиции, Совет Труда и Обороны несколько раз детально рассматривал ее план. Уже упомянутым решением от 4 января для объединения и общего направления мероприятий, связанных с использованием Карского морского пути, была учреждена должность Особоуполномоченного по экспедиции (им был назначен Г. Д. Красинский). Затем 15 февраля[5], 22 февраля[6] и 1 марта[7] Совет Труда и Обороны повторно рассматривал вопросы организации Карской экспедиции. Было решено освободить ее от всех видов таможенного обложения. 3 мая Совет Труда и Обороны, на основании представленных заявок, определил экспортно-импортный план экспедиции[8]. Ответственность за проведение экспедиции со стороны Сибири была возложена на Комитет Северного морского пути, со стороны Западной Европы — на «Аркос». Контроль и наблю-

---

[1] С 1922 г. на Европейский Север направлялся импортный хлеб, который, по подсчетам Наркомпрода, обходился в 2 раза дешевле сибирского хлеба, доставлявшегося по Карскому морскому пути. В связи с этим ранее предназначенный для Европейского севера 1 миллион пудов сибирского хлеба был разбронирован и направлен в другие районы страны (Научные фонды ААНИИ, № 2192. Копия доклада Особоуполномоченного СТО по Карской экспедиции Г. Д. Красинского).

[2] Ввиду сложности положения с перевозками в Сибири Совет Труда и Обороны и Всероссийский Центральный Исполнительный комитет направил туда Ф. Э. Дзержинского, который оказал большую помощь в осуществлении Карской экспедиции.

[3] СУ РСФСР, 1922, № 13, ст. 132.

[4] СУ РСФСР, 1922, № 13, ст. 132.

[5] СУ РСФСР, 1922, № 13, ст. 132.

[6] СУ РСФСР, 1922, № 18, ст. 205.

[7] СУ РСФСР, 1922, № 19, ст. 224.

[8] СУ РСФСР, 1922, № 37, ст. 436.

дение за проведением экспедиции осуществлял по-прежнему Сибревком[1].

Карская экспедиция 1922 г. строилась на основе хозяйственного расчета с балансируемым бюджетом. Содержание административного аппарата, фрахт судов, содержание судовых команд и прочие расходы относились за счет участвовавших в экспедиции хозяйственных организаций. Это побуждало каждую организацию, принимавшую участие в Карском деле, подойти к нему с точки зрения реальной выгоды, имея в виду, что экспорт следовало сбалансировать с импортом.

На расходы по экспедиции Совет Труда и Обороны разрешил из оборотных средств Наркомвнешторга ассигновать 5 миллионов рублей золотом; Комитету Северного морского пути разрешалось израсходовать на покупку четырех железных лихтеров (барж) 300 тысяч рублей золотом (это решение СТО в 1922 г. не осуществлено).

По инициативе Центрального управления НКПС, 15—18 февраля 1922 г. в Москве состоялось первое междуведомственное совещание по вопросам Северного морского пути. Материалы этого совещания вскоре были опубликованы и оказали заметное влияние на дальнейший ход освоения Советской Арктики.

В совещании приняли участие Главное гидрографическое управление, Главное управление Воздушного флота, Главное управление Научных учреждений, Морское Командование Северного моря, Беломорский округ путей сообщения, Высший технический комитет, Комитет Северного морского пути, Плавучий морской институт и другие организации, работающие на Севере. Совещание энергично поддержало идею практического использования Северного морского пути.

«Экспедиция в наступающую навигацию 1922 г., — говорилось в решении совещания, — должна быть выполнена во что бы то ни стало. Открытие правильно поставленного судоходства Северным морским путем вызывает к жизни целый край, по своим размерам и природным богатствам превосходящий Западную Европу в целом».

Для более успешного использования Карского морского пути совещание выработало широкую программу научных и практических мероприятий, которые в полном объеме удалось претворить в жизнь только в течение ряда лет.

Совещание предусмотрело: гидрологическое и гидрографическое обследование проливов Малыгина и Карские ворота, пролива к югу от острова Вилькицкого, района острова Белого, устьевых районов рек Оби и Енисея, установку освещаемых знаков и звуковых сигналов в проливах, на северной оконечности Новой Земли, на мысе Харасовом, островах Белом, Вилькицкого и Сибирякова (Кузькине[2]), в устьях сибирских рек, издание лоций и карт Карского морского пути, расширение сети существующих радиостанций, постройку полярных станций на острове Белом, мысе Желания и на восточном выходе из Маточкина Шара, улучшение снабжения радиостанций путем завоза на них годичного и двухгодичного продовольственного запаса[3]. На совещании был поднят вопрос о применении авиации, особенно для разведок льдов. Высказывалось пожелание в навигацию 1922 г. организовать базирование гидроаэропланов в Югорском Шаре и на острове Белом, а также в порядке опыта использовать

---

[1] В мае 1922 г. СТО упразднил должность Особоуполномоченного, считая, что основная подготовка Карской экспедиции завершена.

[2] Ранее острова Диксона и Сибирякова носили имя Кузькина.

[3] Междуведомственное совещание от 15—18 февраля 1922 г. по вопросам Северного морского пути, Птгр, 1922.

в качестве авиабазы ледокол «Святогор»[1]. Вообще совещание большое внимание уделило организации ледовых разведок как силами авиации, так и посредством ледоколов. Было выдвинуто требование, чтобы на ледоколах, сопровождающих торговые суда, обязательно имелись научные группы. Один из пунктов постановления требовал ускорения сооружения арктических портов и угольных баз. В заключение совещание подтвердило свое глубокое убеждение, что освоение Северного морского пути имеет выдающееся народнохозяйственное значение.

Вторая Карская товарообменная экспедиция 1922 г.

В соответствии с планом, утвержденным Советом Труда и Обороны, Карская экспедиция 1922 г. носила четко выраженный импортный характер; ввоз товаров из-за границы почти вдвое превышал вывоз сибирского сырья. Организуя экспедицию, правительство учло конъюнктуру на мировом рынке, а также продовольственные и транспортные возможности молодой Советской республики. Центр тяжести экспедиции состоял в транспортировке грузов из-за границы.

В навигацию 1922 г. на реку Обь были направлены те же пять судов, которые ходили в Карское море в предыдущем году. Их вторично сопровождал ледокол «Ленин». Начальником экспедиции советское правительство назначило М. В. Николаева (он же командовал ледоколом «Ленин»)[2], его помощником — И. Э. Рекстина.

Располагая готовым тоннажем, «Аркос» имел возможность заранее позаботиться об улучшении состояния судов. Наборы корпусов были усилены дополнительными деревянными креплениями, хрупкие чугунные гребные винты заменены бронзовыми, в котлах установлены специальные аппараты против накипи, на палубах — дополнительные ручные лебедки для облегчения перегрузки. В Лондоне «Аркосом» была создана Комиссия по организации Карской экспедиции, которая заблаговременно разместила заказы и произвела более тщательный отбор товаров[3]. Однако и на этот раз дело не обошлось без ошибок. Так, на Обь было завезено 12 тысяч сверл, не нужных Сибири.

По примеру прошлого года, для обеспечения безопасности плавания, согласно решению Междуведомственного Совещания, в Карское море и устья рек Оби и Енисея Главное гидрографическое управление направило группу гидрографических судов.

Однако, в связи с расформированием Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана[4], намеченный ранее план работ не был реализован, не проводились гидрографические исследования в проливе Малыгина, триангуляция и съемка в проливе Маточкин Шар, не была организована ледовая судовая и авиационная разведка в Баренцевом и Карском морях[5].

В связи с сокращением гидрографических работ на Севере на базе Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда было сформировано Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек (сокращенно — Убеко-Сибирь)[6]. В ведение Убеко-Сибири отошли суда и другие плавсредства Отдельного

---

[1] 22 февраля 1922 г. состоялось первое решение советского правительства по вопросу о применении авиации в освоении Северного морского пути (СУ РСФСР, 1922, № 18, ст. 205, § 2, п. д.).

[2] В 1920 г. М. В. Николаев возглавлял первую Сибирскую хлебную экспедицию.

[3] Архив МВТ СССР, ф. Аркос, оп. 3, д. 15.

[4] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 1068, 1920/23, л. 21. См. также выше стр. 116.

[5] ЦГАВМФ, ф. 180, д. 931, 1921, л. 399.

[6] Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования..., стр. 109.

Обь-Енисейского отряда, а также радиостанции — Новый Порт, Диксон, Усть-Енисейский порт и Дудинка[1].

Убеко-Сибирь находилось в Омске. В основном его деятельность свелась к лоцмейстерским обязанностям, т. е. обслуживанию судов, плавающих в устьях сибирских рек. Работы по описи отошли на второй план. Это было естественным, так как Убеко-Сибирь располагало значительно меньшим штатом, чем его предшественник — Отдельный Обь-Енисейский отряд.

В навигацию 1922 г. гидрографический флот Оби и Енисея получил подкрепление: из Петрограда на Енисей прибыло гидрографическое

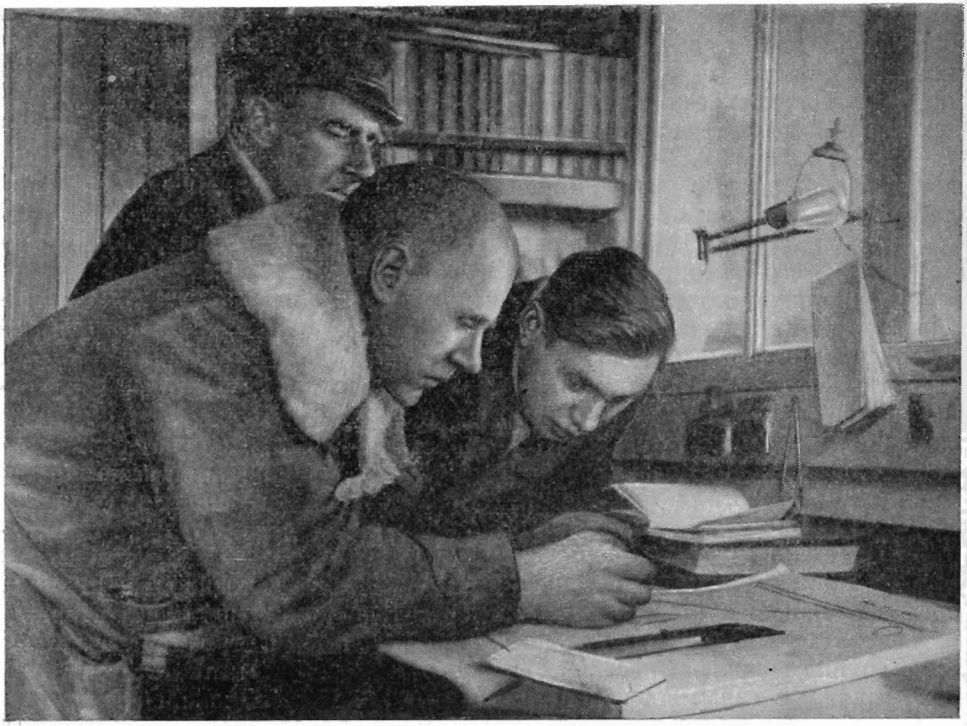


Рис. 58. Начальник Карской экспедиции М. В. Николаев в штурманской рубке парохода „Аркос".

судно «Метель», совершившее замечательное плавание под командованием начальника Убеко-Сибири К. К. Неупокоева. На Обь из Архангельска прибыло гидрографическое судно «Варшава». В дальнейшем «Метель» осталась работать на Енисее, а «Варшава» — в распоряжении Обской лоцдистанции[2]. Гидрографическое судно «Орлик», проводившее промеры Обской губы, совершило морской поход с караваном судов и лихтеров из Оби на Енисей[3]. Остальные гидрографические суда выполняли лоцмейстерские и топографические работы в южной части Обской губы и в районе Нового Порта, а также сопровождали суда морского заграничного отряда.

Как и в предыдущую кампанию, Комитет Северного морского пути в низовья Обской губы и Гыданский залив направил научно-исследовательское судно — на этот раз шхуну «Агнесса» (водоизмещением

[1] Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования..., стр. 110.
[2] Там же, стр. 111—112.
[3] Там же, стр. 110—111.

33 тонны) в сопровождении моторной лодки и паузка[1]. Во время плавания из Оби в устье Гыданского залива выяснилось, что северная часть полуострова Явай, ограничивающего этот залив с запада и Обскую губу с востока, представляет собою остров, отделенный от материка узким проливом. Этот остров получил название острова Агнессы. Впоследствии, по ходатайству КСМП, он был переименован в остров Шокальского[2].

Продвигаясь на северо-восток, экспедиция на «Агнессе» провела опись восточного берега полуострова Явай, уточнила местоположение устья реки Юрибей, которая оказалась глубоководной и изобилующей рыбой. Таким образом, за две навигации, располагая незначительными силами, экспедиции Комитета Северного морского пути уточнили положение обоих берегов Гыданского залива и промерили его глубины, что

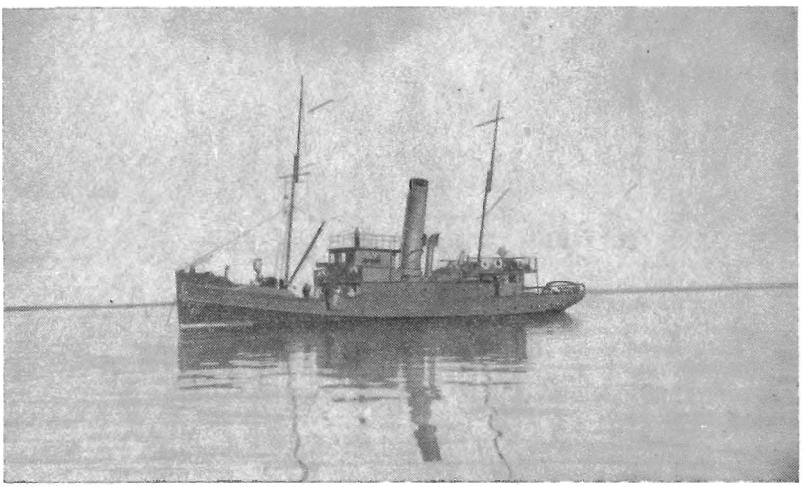


Рис. 59. Гидрографическое судно „Орлик" на рейде Усть-Порта. Фото из коллекции Н. А. Залесского.

сыграло определенную роль в дальнейшем развитии мореплавания на участке Обь — Енисей.

Всех этих работ было, однако, недостаточно, чтобы сделать вполне безопасным проход морских судов к устью Обской губы. Начальник Карской экспедиции М. В. Николаев отмечал, что ему приходилось идти по фарватеру, на котором не было ни вех, ни баканов, ни каких-либо других знаков ограждения. Морские суда продвигались малыми ходами, все время измеряя глубины[3].

По опыту прошлого года были приняты меры по организации научного обслуживания навигации[4].

Перед началом арктической навигации была получена информация о погоде в Карском и Баренцевом морях. В докладе начальника

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, дд. 63. 75, 110, 102, 104, 112 и 140.

[2] А. М. Лавров. Исследование Ныдоямского района в Карском море. «Известия Всесоюзного Географического общества», т. LX, в. 2, 1928, стр. 324. См. также М. А. Старокадомский. Экспедиция Комсеверопути на Гыданский Север. «Летопись Севера», т. II, 1937.

[3] Архив МВТ СССР, ф. Аркос, оп. 3, д. 66.

[4] Анализируя условия плавания в Карском море, некоторые моряки отметили известную повторяемость в его ледовой обстановке. Так, например, капитан А. П. Саляев, ссылаясь на поход Архангельского отряда в навигацию 1921 г., отмечал, что в ледовитости Карского моря имеется определенная цикличность, т. е. льды заполняют это море через каждые 7 лет.

экспедиции М. В. Николаева по этому поводу сказано следующее: «Запросил радиостанции: Юшар, Вайгач и Диксон о господствовавших в Карском море и Ледовитом океане ветрах, начиная с июля месяца, и получил ответ, что все время дуют северные ветры.

Такие неблагоприятные сведения в связи с небывало низкой температурой воды и воздуха, заставляют думать, что и на этот раз наши ученые метеорологи, предсказывавшие исключительно трудную для плавания в Карском море навигацию, оказались правы, и я ожидал встречу со льдами в Карском море по выходе из Югорского Шара»[1]. Из этого свидетельства явствует, что прогнозы погоды для Карского моря, не говоря уже о Баренцевом море, составлялись не только в 1921 и 1922 гг.,

Рис. 60. Транспортные суда Карской экспедиции 1925 г. в море. Из альбома Н. И. Евгенова

но, возможно, и раньше, в 1920 г., когда осуществлялась первая Сибирская хлебная экспедиция. Таким образом, распространенная в литературе точка зрения о том, что первый прогноз ледовитости и погоды для Карского моря был составлен в 1923 г., следует считать неправильной. Заслуживает внимания факт прогнозирования условий погоды и ледовитости Карского моря в самом начале 20-х годов[2].

Морские суда Карской экспедиции покинули Англию между 1 и 3 августа. Первая их встреча произошла в Тромсе. Отсюда, соединившись в один караван, они вышли в море 10 августа и 19 числа, следуя кильватерной колонной, прибыли в Югорский Шар. Вопреки ожиданиям, пролив был свободен ото льдов. Не встретились льды и в Карском море. 22 августа, преодолевая сильный северный ветер; суда достигли Обской губы и 24 числа отдали якоря у входа в бухту Новый Порт[3].

Когда морской отряд уже был в пути, речной караван на Иртыше и Оби только еще готовился к плаванию. В отличие от прошлого года, Сибревком ответственность за доставку грузов в Новый Порт возложил на Сибирский округ путей сообщения[4]. Это нарушило принцип единства руководства экспедицией. Комитет Северного морского пути в этих усло-

[1] Архив МВТ СССР, ф. Аркос, оп. 3, д. 66.

[2] Об этом смотри на стр. 166, прим. 1.

[3] Описание морской части Карской экспедиции дается по докладу начальника экспедиции М. В. Николаева (Архив МВТ СССР, ф. Аркос, оп. 3, д. 66).

[4] ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 128, д. 31, 1923, л. 213.

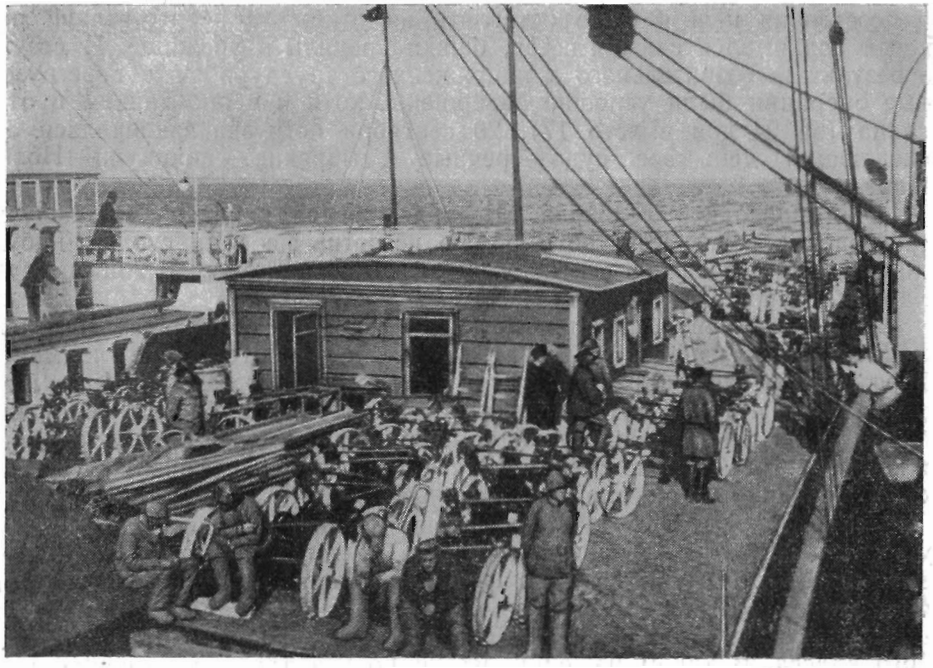


Рис. 61. Карская экспедиция. Палуба баржи с погруженными на нее сельскохозяйственными машинами

виях по сути дела осуществлял лишь общее руководство экспедицией. Между тем Сибирский округ путей сообщения, не имея опыта в организации арктической экспедиции и не располагая достаточным количеством речных судов, пригодных для полуморского плавания, с возложенной на него задачей не справился.

Обь-Иртышский караван состоял из 7 пароходов, 21 деревянной и одной железной барж. Техническое их состояние оставляло желать лучшего: корпуса текли, к месту разгрузки без течи пришли только две баржи. 20 тысяч пудов хлеба оказались подмоченными, и его пришлось вернуть в Омск. Караван не имел не только радиопередатчиков, но и радиоприемников. Связь с морскими судами могла быть установлена только через радиостанцию Нового Порта, куда речные суда прибыли 19 августа, на три дня раньше морского каравана. Из-за отсутствия радиосвязи между двумя частями Карской экспедиции, командование морского отряда не знало о местонахождении речных судов и, полагая, что они еще находятся в пути задержало отряд у мыса Сетного (10 миль севернее бухты Новый Порт) до 26 августа, потеряв на стоянке 4 суток.

В бухту Новый порт речные суда привезли 5 837 тонн различных грузов, что составило 54% экспорта, предусмотренного планом. На морских судах в бухту Новый Порт пришло 7 790 тонн грузов (60% импортного плана)[1]. Общий грузооборот Карской экспедиции составил 13 627 тонн (84,8% плана).

Перегрузочные операции в Новом Порту проходили менее слаженно, чем в предыдущем году, так как туда было доставлено вдвое меньше грузчиков (всего 175 человек) и среди них преобладали малоквалифицированные рабочие. Экипажи пароходов к разгрузке не были привлечены. Грузчикам приходилось работать в две смены — днем и ночью. Частые сильные ветры прерывали погрузку, так как баржи из-за плохого

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 110.

их состояния нельзя было оставлять на открытом рейде; всякий раз, когда поднимался свежий ветер, баржи уводили в убежище. И все же в результате сознательного и напряженного труда рабочих, перегрузочные операции были успешно завершены, хотя и с опозданием против плана (за 24 дня вместо 17). 20 сентября погрузка закончилась. На следующий день все суда — речные и морские — покинули Новый Порт.

Под проводкой ледокола «Ленин» морской караван благополучно проследовал через Карское море, не встретив на пути сколько-нибудь значительных льдов. 28 сентября суда достигли Тромсе. В Англию суда Карской экспедиции прибыли между 4 и 9 октября.

Речной караван, покинув бухту Новый Порт, продвигался очень медленно. Сказывался недостаток в топливе и отсутствие лоцманов. В результате часть барж с импортом не достигла места назначения и зазимовала в пути, в г. Таре, недалеко от г. Томска. Зимой импортные грузы были доставлены гужевым транспортом на железную дорогу, и хотя с опозданием, но сданы получателям. Зимовка речных судов Карской экспедиции принесла значительные убытки[1].

В сравнительно легкую по ледовым условиям навигацию 1922 г. участие в операциях линейного ледокола «Ленин» оказалось малоэффективным. Вместе с тем высокий фрахт ледокола увеличивал и без того большие расходы по Карской экспедиции. Это побудило хозяйственников отказаться в дальнейшем от использования судов высокого ледового класса. В таком решении бесспорно сказалась недооценка ледокола, характерная для ряда руководителей арктических операций. Они ссылались прежде всего на то, что привлечение ледокола не может гарантировать безопасности плавания судов, ибо «Обь» и «Енисей», например, погибли даже в сравнительно легкую по ледовым условиям навигацию. Потребовался еще ряд лет, чтобы ледокол окончательно завоевал подобающее ему место в проведении арктической навигации. Это произошло позже, уже после известных плаваний ледокола «Красин» в высоких широтах, во время спасения экипажа дирижабля «Италия». Начиная с 1929 г., линейные ледоколы вновь заняли свое место во главе караванов и коренным образом изменили всю организацию транспортных операций в Арктике.

Итоги второй Карской товарообменной экспедиции. Дискуссия о целесообразности продолжения Карских операций

Серьезные недостатки Карской экспедиции 1922 г. и, в частности, плохая организация Сибирским округом путей сообщения речных перевозок, в значительной мере дискредитировали в глазах грузовладельцев идею Карских операций[2]. Этим не могли не воспользоваться противники Северного морского пути. Ссылаясь на неудачу плавания речных судов, они стали доказывать нецелесообразность продолжения Карских операций. Сибревкому был представлен обширный доклад, богато «оснащенный» примерами неудачных плаваний в Арктике. В докладе говорилось, что «морской путь при теперешних условиях этих гарантий (доставки грузов в определенное место — *М. Б.*) дать не может. Мало того, не исключена возможность, что при неблагопринятом размещении льдов в Карском море, встреча морской и речной экспедиции совсем не состоится или будет с таким опозданием против срока, когда речной экспедиции не хватит времени произвести перевал

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 69.

[2] ЦО «Правда» от 24 ноября 1922 г. (№ 226) сообщала, что Сибревком передал дела речной экспедиции прокурору Сибири для привлечения к судебной ответственности ее руководителей.

грузов и вернуться назад до ледостава сибирских рек. Экспедиция потерпит полное фиаско, и Республика понесет огромные убытки без всякой компенсации...».

«Таким образом, относясь строго объективно к вопросу о Карской экспедиции, — писали авторы доклада, — невольно приходим к заключению, что она коммерчески невыгодна, обусловлена целым рядом ограничений, сопряжена с риском и в условиях окружающей обстановки не вызывается требованиями крайней необходимости. Ставить на карту успех нашего товарооборота с за границей, рисковать своими очень скудными запасами валютных ценностей, собранными с большим трудом, только лишь во имя одной идеи Северного морского пути недопустимо, и от Карских экспедиций, по крайней мере на ближайшие годы, безусловно, нужно отказаться»[1].

Таким образом, вопрос ставился ребром — быть или не быть Карским экспедициям, а до известной степени и вообще Северному морскому пути. Для того, чтобы получить объективное мнение по этому воросу, Сибревком передал всю проблему на изучение в краевую плановую комиссию. 15 декабря последняя представила обстоятельный доклад, главный вывод которого гласил: «Одно бесспорно, что вопрос о дешевых путях для коммерческих связей сибирского хозяйства с внешним миром потребует своего разрешения и вопрос о Северном морском пути приобретет снова глубоко жизненный интерес. В видах этого необходимо продолжать ту культурную работу, которую государство уже в значительной части проделало и которая дала уже положительные результаты, обнаружившиеся в опыте Карских экспедиций трех последних лет»[2].

На заседании пленума Сибревкома разгорелась дискуссия, во время которой противники Северного морского пути потребовали прекращения Карских экспедиций. В результате прений Сибревком принял постановление, указывающее, что Карские экспедиции нельзя считать «с транспортно-хозяйственной точки зрения коммерчески выгодными, ввиду ряда неблагоприятных условий, в которых они совершались». Вместе с тем, Сибревком признал за Карскими экспедициями «большое показательное значение для уяснения вопроса о преимуществах товарооборота Сибири с за границей через Северный морской путь, и культурного значения с точки зрения оживления глухих северных окраин Сибири». Сибревком подчеркнул, что он считает желательным организацию Карской товарообменной экспедиции в 1923 г.[3]

Не скрывая недостатков прошедшей навигации, 27 декабря 1922 г. Сибревком обратился к Совету Труда и Обороны с ходатайством о разрешении провести в 1923 г. очередную Карскую экспедицию с общим грузооборотом в 600 тысяч пудов. Организация экспедиции и на этот раз возлагалась на Комитет Северного морского пути, причем в его руках объединялись все коммерческие операции. Сибревком просил отпустить средства на приобретение и доставку на Обь и Енисей 4 лихтеров и двух пароходов, а также ходатайствовал о сложении таможенных пошлин с товаров, ввозимых и вывозимых по Северному морскому пути[4].

Таким образом, обсуждение вопроса о целесообразности Карских экспедиций еще раз подтвердило заинтересованность Сибири в развитии арктического мореплавания. В ходе обсуждения противники Северного морского пути оказались в меньшинстве и потерпели поражение.

---

[1] Цитировано по Н. Сибирцеву и В. Итину. Указ. соч., стр. 69—70.

[2] С. А. Рыбин. Северный морской путь. 1924, стр. 30—35; ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 112, лл. 64—68.

[3] Цитировано по журналу «Жизнь Сибири», 1923, № 1, Офиц. отдел, стр. 50.

[4] С. А. Рыбин. Указ. соч., стр. 36—38.

Советское правительство, следуя указаниям В. И. Ленина, даже после неудач продолжало поддерживать идею использования Карского морского пути, подчеркивая тем самым его большое народнохозяйственное и политическое значение.

31 января 1923 г. Совет Труда и Обороны образовал Комиссию для рассмотрения отчета о Карской экспедиции 1922 г. и вопросов ее организации в предстоящую навигацию[1]. По заключению комиссии, Совет Труда и Обороны принял постановление о Карской экспедиции 1923 г.[2]. 6 марта СНК СССР постановил «признать целесообразным и необходимым проведение Карской товарообменной экспедиции в 1923 г. на основе коммерческого расчета». Общую ответственность за проведение Карской экспедиции СНК возложил на Наркомвнешторг. Было признано необходимым загрузить экспедицию не менее 180 тысячами пудов экспортных товаров и 350 тысячами пудов импортных товаров[3].

Подготовительные работы начались ранней весной. Заключались договоры на поставку материалов и топлива, в Омске и Красноярске ремонтировались речные суда. По распоряжению правительства, грузы экспедиции освобождались от налогов.

Карская экспедиция 1923 г.

В подготовку экспедиции включились новые организации, главным образом, кооперативные. По плану в экспедиции должно было участвовать более 30 морских и речных пароходов и барж, не считая гидрографических и лоцмейстерских судов[4].

В разгар подготовки международная обстановка, к которой Карские экспедиции были весьма чувствительны, осложнились. В мае 1923 г. консервативное правительство Англии предъявило СССР ультиматум — известную ноту Керзона. Отношения между СССР и Англией резко ухудшились. В такой обстановке экспортирующие органы не могли гарантировать подготовку экспедиции в установленные сроки. В связи с этим 18 мая Совет Труда и Обороны отменил свое прежнее постановление и предложил Наркомвнешторгу прекратить начатые работы по подготовке Карской экспедиции[5]. Когда обстановка несколько разрядилась, снаряжать экспедицию было уже поздно. Вместе с тем, правительство разрешило Центросоюзу организовать самостоятельно небольшую экспедицию в устье Енисея для доставки туда некоторых импортных товаров и вывоза небольшого количества экспортных грузов[6]. Одновременно на экспедицию возлагалась проводка на Енисей построенного за границей буксира «Кооператор» и лихтера «Друг». Они направлялись туда в сопровождении ледокольного парохода «В. Русанов» и парохода «Андре Марти»[7]. Последний в Англии, Германии и Норвегии принял 1076 тонн различных товаров для сибирской кооперации[8].

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 128, д. 31, 1923, л. 65.

[2] Там же, л. 46.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 4372, оп. 19, д. 6, 1922—24, л. 1. Комитет Северного морского пути был на этот раз освобожден от распорядительной части экспедиции. Ответственность за снаряжение экспедиции в Сибири возлагалась на Сибвнешторг (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 311, лл. 177—181).

[4] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 24, д. 10, 1931, лл. 78 и 79.

[5] ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 128, д. 31, 1923, л. 61.

[6] «Аркос. Коммерческий бюллетень». 13 августа 1923, № 17.

[7] О Карской экспедиции 1923 г. см. брошюру «Карская экспедиция Центросоюза в 1923 г.», которая является отчетом начальника экспедиции (Отчет см. ЦА ММФ, ф. Комсеверопути, оп. 24, д. 10, лл. 78—79), а также Коммерческий бюллетень «Аркос» за 1923, № 17; ст. Карская экспедиция 1928 г., «Северное хозяйство», 1926, № 7, отд. Экономическая хроника, стр. 98.

[8] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 110. Концентрация грузов в одном месте, например, в Англии была невозможна из-за забастовки грузчиков в портах отправления.

По приглашению Аркоса, экспедицию возглавил Б. А. Вилькицкий, его помощником был И. Э. Рекстин.

Переход из Англии к берегам Норвегии суда совершали раздельно. Буксир «Кооператор» с лихтером «Друг» и ледокольный пароход «В. Русанов» в Немецком море были застигнуты штормом, во время которого «Кооператор» получил серьезные повреждения. 5 августа караван достиг Тромсе, куда спустя несколько дней прибыл также «Андре Марти». 15 августа все суда направились к Новоземельским проливам.

Лето 1923 г. выдалось на редкость благоприятным для плавания. Пролив Югорский Шар еще 23 июля освободился ото льда, который

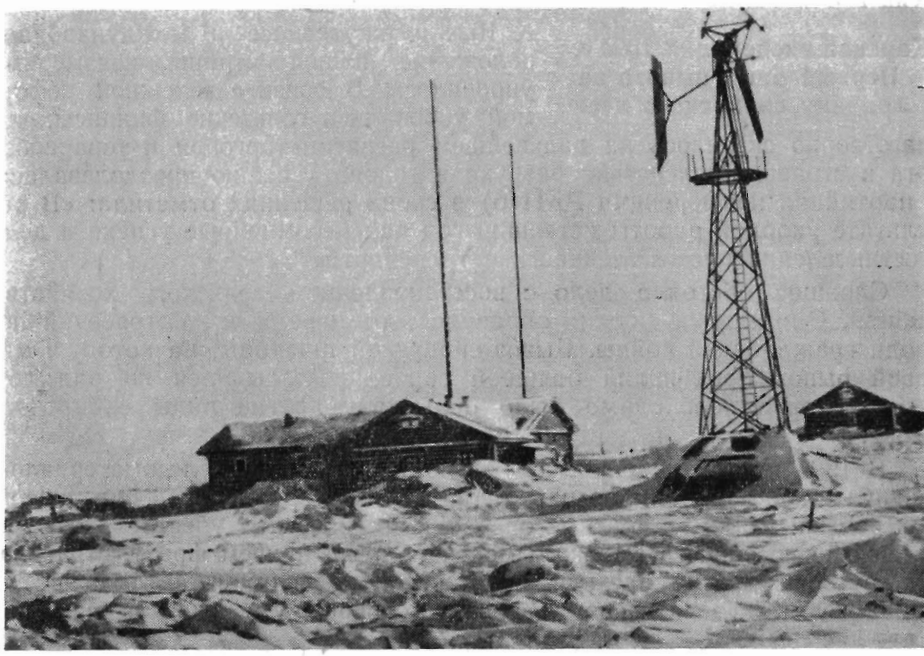


Рис. 62. Полярная станция на острове Диксона

снова появился здесь лишь в декабре. 19 августа суда через Югорский Шар проследовали в Карское море и 26 числа достигли Усть-Енисейского порта. Почти одновременно туда прибыли речные суда, зафрахтованные Сибирским Центросоюзом. Они доставили 18 тонн шерсти и 0,3 тонны отборного графита[1].

Перегрузка товаров продолжалась до 5 сентября, когда суда вышли в обратный путь[2].

Плавание было успешным. В Карском море суда льдов не встретили. 13 сентября «В. Русанов» и «Андре Марти» прибыли в Архангельск.

---

[1] ЦА ММФ, ф. а/о. «Комсеверопуть», оп. 1, д. 311, 1928, л. 25. Общий оборот Карской экспедиции выразился в 1110 тоннах (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 24, д. 10, лл. 78—79).

[2] В 1923 г. гидрографические работы на Оби и Енисее почти не производились. Суда Убеко-Сибири: на Оби — «Орлик», «Анна» и «Чайка», а на Енисее — «Шуя» и «Полезный» были заняты снабжением радиостанций о. Диксон и Марре-Сале. Две топографические и одна астрономо-геодезическая партии выполнили некоторые наблюдения в районе Хаманельской Оби. (Б. А. Сергеевский Указ. соч., стр. 119—137). Более значительной по объему и результатам оказалась работа научной экспедиции КСМП в Гыданском заливе на шхуне «Агнесса». В результате ее работ был

В результате Карской экспедиции 1923 г. Сибирь получила речной пароход «Кооператор», лихтер, три катера, оборудование для двух мыловаренных заводов, картонажной фабрики и другие товары.

По времени Карская экспедиция 1923 г. оказалась самой непродолжительной. Если в экспедиции 1920 г. суда находились в Карском море 48 дней, в 1921 г — 42 дня, в 1922 г — 37 дней, то в 1923 году на проход Карского моря было затрачено всего 23 дня [1].

Это обстоятельство сказалось на снижении морских фрахтовых ставок. В 1923 году по сравнению с 1922 годом они упали с 4 фунтов 10 шиллингов до 3 фунтов с одной весовой тонны, или с 69 коп. до 46 коп. за пуд [2]. Так подтвердилась реальная возможность организации экономически выгодных перевозок по Карскому морю.

Карская экспедиция 1924 г. Первый опыт вывоза за границу сибирского леса

К 1924 г. внутреннее и международное положение нашей страны неизмеримо упрочилось. В связи с денежной реформой укрепились советские финансы, что благотворно сказалось на дальнейшем развитии торговли и товарооборота в стране. Последствия разрухи и голода успешно преодолевались. X партийная конференция РКП(б) в своих решениях отметила: «В результате упорной работы истекший год дал несомненные успехи в деле восстановления промышленности и транспорта» [3].

Сложнее обстояло дело с восстановлением сельского хозяйства Сибири. Оно еще не вполне оправилось от пережитых потрясений периода гражданской войны. Вывоз сибирской пшеницы, на которую мировой рынок предъявлял большой спрос, откладывался на ряд лет. Для экспорта необходимо было подыскать другие виды сибирского сырья.

В 1924 г. встал вопрос об экспорте из Сибири лесоматериалов. Раньше такой вопрос не возникал, так как Карский морской путь еще не был реальным для экспортных операций. Теперь опыт убедительно показал жизнеспособность Карского морского пути, причем фрахт, страхование грузов и другие расходы по Карской экспедиции из года в год снижались. Следовательно, Карский морской путь имел перспективу стать дешевым.

В 1924 г. был осуществлен первый опыт вывоза сибирского леса на мировой капиталистический рынок по Северному морскому пути.

В организации вывоза леса по Карскому морскому пути положительную роль сыграло пополнение речного флота на реке Оби (на реке Енисее уже имелись железные лихтеры). По решению правительства, осенью 1923 г. на Балтийском судостроительном заводе в Петрограде для нужд Карских экспедиций были заложены два больших стальных лихтера, постройка которых закончилась следующей весной. Новые суда сооружа-

---

обследован участок северо-западного побережья полуострова Мамонта и о. Олений, произведена съемка Юрацкой губы, определены три астрономических пункта, легшие в основу карты этого района, которой исчезли мифические очертания Гыданского полуострова, и весь он приобрел контуры, близкие к действительности. Кроме того, экспедиция собрала сведения о возможности зверобойного промысла в этом районе. Из-за позднего времени «Агнесса» не смогла возвратиться на свою основную базу в реку Обь. Следуя к устью реки Енисей, она села на мель и вынуждена была зазимовать. Весной во время ледохода ее раздавило льдом. (ЦА ММФ, ф. а/о. «Комсеверопуть», оп. 1, д. 311. Здесь сводка научных работ КСМП). См. также М. А. Старокадомский. Указ. соч.

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 107. (Внесены исправления, см. таблицу 8 на стр. 210).

[2] ЦА ММФ, ф. а/о. «Комсеверопуть», оп. I, д. 311, лл. 42 и 43.

[3] КПСС в резолюциях..., ч. 1, стр. 787.

лись под наблюдением гидрографа К. К. Неупокоева и отвечали самым высоким требованиям. Они были рассчитаны на полуморское плавание в условиях Арктики. В разобранном виде Балтийский завод переправил лихтеры в Тюмень, где для сборки их были подготовлены специальные мастерские. Суда получили название «Наркомвнешторг» и «Сибвнешторг». Они вошли в строй в навигацию 1924 г.; Обский речной флот, к тому времени изрядно изношенный и устаревший, получил существенное пополнение. Каждый лихтер, водоизмещением в полном грузу 3157 тонн, грузовместимостью 1320 регистровых тонн, поднимал в полуморских условиях 2340 тонн груза и заменял собою три — четыре деревянных баржи. Лихтеры были электрифицированы. Появление на реках Сибири стальных лихтеров отечественной постройки положило начало созданию на

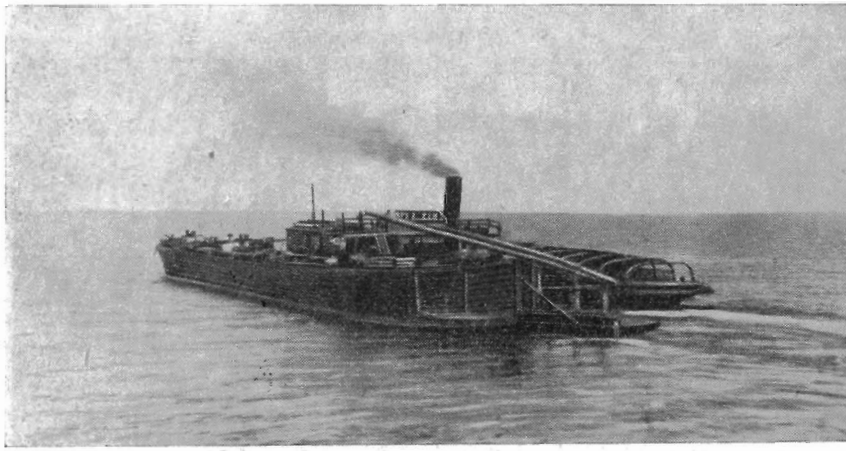


Рис. 63. Буксировка деревянной баржи в Новом Порту.
Фото 1925 г. из альбома Н. И. Евгенова.

сибирских реках флота, приспособленного к полуморским условиям плавания [1].

Любопытно, что англичане, привыкшие видеть на Оби деревянные баржи примитивной постройки, при появлении здесь стальных лихтеров отказались верить, что они построены в СССР [2].

В связи с началом перевозок малотранспортабельного груза — леса, который не мог выдержать высоких фрахтов, Карские экспедиции претерпели существенные изменения. Комитет Северного морского пути, ставший, наконец, полным хозяином Карской экспедиции, для удешевления перевозок решительно отказался от фрахтов дорогого в эксплуатации и, как казалось тогда хозяйственным руководителям, не дававшего надлежащего эффекта линейного ледокола. Вместо этого для обслуживания морских судов, стали привлекать ледокольные пароходы, возвратившись тем самым к опыту навигаций 1920 г. и 1923 г. Существенные изменения произошли и в тактике проводки судов через лед. Раньше при встрече с тяжелыми льдами их форсировал линейный ледокол. Теперь в подобной ситуации грузовые суда, сопровождаемые ледокольными пароходами, должны были выжидать перемены ледовой обстановки. В новых условиях возросла роль и значение ледовых разведок и гидрометеорологической службы. На очередь дня встал вопрос о составлении не

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 73. К 1930 г. на реках Сибири имелось 7 таких лихтеров.

[2] Там же.

только долгосрочных, что делалось раньше, но и краткосрочных ледовых и метеорологических прогнозов. Неизмеримо повысилась тем самым роль научного обслуживания арктической навигации. В связи с изменением тактики проводки судов практически еще более острым стал вопрос о применении авиации для ледовых разведок (теоретически такой вопрос был решен давно).

В период Карской экспедиции 1924 г. в Англии, главной потребительнице экспортных товаров, идущих через Карское море, к власти пришло так называемое рабочее правительство Макдональда, которое в силу многих причин вынуждено было улучшить отношения с Советским Союзом. Все это благоприятствовало увеличению грузооборота Карской экс-

Рис. 64. Новый железный лихтер Карской экспедиции в Новом Порту. Из альбома Н. И. Евгенова.

педиции. По своему размаху экспедиция обещала быть значительно большей, чем все предыдущие [1].

По постановлению Совета Труда и Обороны от 11 июня 1924 г., Наркомвнешторгу было разрешено вывезти и ввезти по Карскому морскому пути товаров для Сибири до 700 тысяч пудов, из них грузов Центросоюза — 450 тысяч пудов [2]. Торговые операции осуществлялись за счет участвовавших в экспедиции хозяйственных организаций без каких-либо дополнительных ассигнований государства. Товары Карской экспедиции, как и в предыдущие годы, освобождались от всех видов таможенного обложения, что составляло довольно значительную сумму — около трех миллионов рублей[3].

Следует отметить, что при расчете себестоимости перевозок не принимались во внимание расходы на содержание специальных организаций, обслуживающих Северный морской путь, в частности, Комитета

---

[1] Вопрос о Карской экспедиции 1924 г. был рассмотрен на заседании Сибревкома 3 октября 1923 г., а на Коллегии Наркомвнешторга 18 декабря 1923 г. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверпуть», дело, 1920—1926 гг., лл. 60—61.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1924, д. 11.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1924, д. 5.

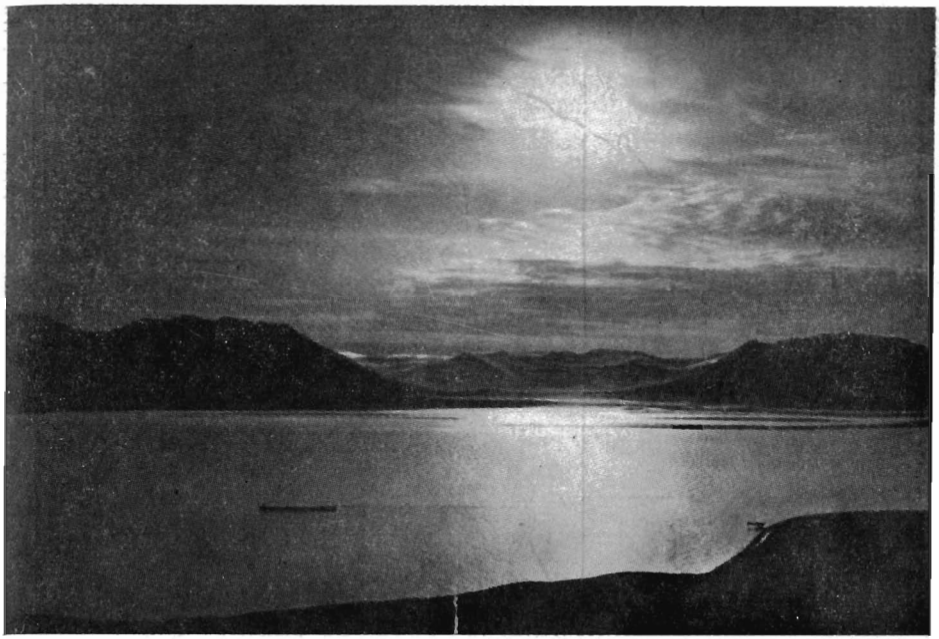


Рис. 65. Маточкин Шар

Северного морского пути, Убеко-Сибири и Убеко-Севера, с принадлежащими им судами и радиостанциями. Заботясь о развитии арктического мореплавания, советское правительство эти расходы полностью принимало на счет государственного бюджета.

По плану-программе проведения Карской экспедиции, разработанной Комитетом Северного морского пути, с Оби намечалось вывезти 397 500 кубофутов сырья, а с Енисея — 925 стандартов древесины. В Сибирь ввозились сельскохозяйственные машины и инвентарь, бакалейные товары и некоторое количество (7 100 тонн) металла (свинец и олово)[1].

Речной Обь-Иртышский караван должен был выйти из Омска и Новосибирска 25 июля, а енисейские речные суда из Красноярска — 8 августа. Выход морских судов из портов Англии предполагался 17 июля с тем расчетом, чтобы к середине августа суда прибыли в устья западносибирских рек. Встреча речных и морских судов была назначена на 15 августа[2].

Как и в прошлые годы, для гидрографического обслуживания навигации Главное гидрографическое управление направило в Карское море группу гидрографических судов. Еще в 1923. г. к работе приступил Отдельный Новоземельский гидрографический отряд под начальством Н. Н. Матусевича, который близ восточного выхода из пролива Маточкин Шар сооружал арктическую геофизическую обсерваторию. В 1924 г. вновь организованная Северная гидрографическая экспедиция вела работы в проливе Маточкин Шар и в южных новоземельских проливах[3].

Как отмечалось выше, в навигацию этого года были осуществлены, наконец, давнишние планы применения авиации в ледовой разведке. Первые такие полеты выполнил Б. Г. Чухновский. Основной базой ему служила полярная обсерватория Маточкин Шар. Выбор Маточкина Шара

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1924, д. 5.
[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, 1924, д. 12, лл. 1—2.
[3] Н. Пинегин. Над Новой Землей.

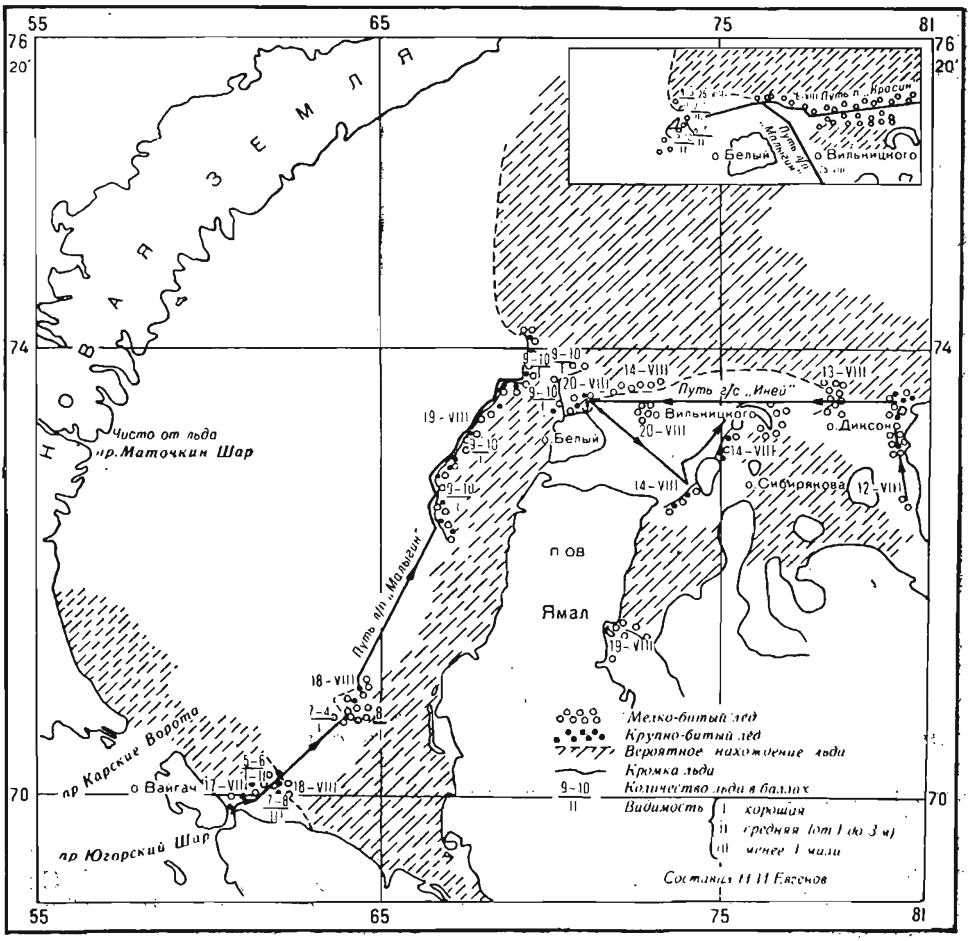


Рис. 66. Карта распределения льдов в Карском море в навигацию 1925 г. по наблюдениям с ледокольного парохода „Малыгин"

в качестве места базирования самолета не был случайным. На этот раз намечалось суда экспедиции провести в Карское море через этот пролив, так как такой вариант трассы представлялся более прямым и коротким.

Ледовая разведка с самолета координировалась с работой ледокольного судна Карской экспедиции. В качестве ледового наблюдателя в первом полете Б. Г.Чухновского участвовал гидрограф Н. И. Евгенов. Полет проходил вдоль восточных берегов Новой Земли[1] и имел существенное значение в выборе маршрута морских судов на обратном пути через Карское море.

В отличие от прошлых лет на сопровождающем экспедицию ледокольном судне имелась постоянная гидрологическая группа, в обязанности которой входило изучение течений и льдов Карского моря[2].

---

[1] Н. Евгенов. Посылка гидрографической партии на ледокольном пароходе «Малыгин» в Карское море в 1924 и 1925 гг. «Записки по гидрографии», т. 51, 1926; Б. Чухновский. Морская авиация в полярных странах, «Морской сборник», 1925, № 2, стр. 54—59.

[2] Судя по отчету начальника гидрологической партии А. Я. Попова-Введенского, в навигацию 1924 г. гидрологи занимались, главным образом, разведкой льдов. Во время плавания «Малыгина» измерялась температура воды, каждую вахту велись

В навигацию 1924 г. суда Убеко-Сибири обвеховали фарватеры, описали берега Енисея и Обской губы, осуществляли проводку судов к местам разгрузки. Гидрографическое судно «Иней» совершило плавание от острова Диксона к Югорскому Шару (в августе месяце), куда конвоировало направлявшееся для ремонта в Архангельск гидрографическое судно «Метель». «Иней» сменил личный состав радиостанции Марре-Сале, среди которого имелись тяжело больные (цингой), а затем участвовал в промере пролива Малыгина[1]. Задание по разведке льдов к северу от о. Диксон осталось не выполненным из-за недостатка угля.

Таким образом, после почти двухлетнего перерыва гидрографические и научные работы были возобновлены, причем в более расширенном виде. Они охватили довольно значительную площадь, но, правда, пока только в зоне плавания морских судов, т. е. в юго-западной части Карского моря.

В обслуживании Карской экспедиции приняли участие также центральные научные учреждения страны. По просьбе «Аркоса» и Комитета Северного морского пути, Гидрометеорологическое бюро ЦУМОРа, ранее составлявшее долгосрочные прогнозы погоды, теперь дало прогноз состояния льда в Карском море на первую половину августа, т. е. на время прохождения морских судов. По этому прогнозу в западной, северо-западной и центральной частях Карского моря ожидались тяжелые льды, а благоприятные условия — лишь в южной части моря. Во второй половине августа скопление льдов предвиделось у восточных берегов Новой Земли[2].

Умело организованные гидрографические работы и участие ученых в научном обслуживании арктической навигации способствовали успеху экспедиции и привели, в частности, к дальнейшему снижению фрахтов и страховых премий[3].

Вместо четырех небольших судов, участвовавших в морской экспедиции прошлого года, на этот раз в плавание направлялись три более вместительных судна: два из них — пароходы «Аркос» и «Л. Красин» раньше ходили в Карское море. Третье судно «Лус» было переведено в Арктику с Черноморской линии. Оно прибыло в Лондон 20 июля с грузом леса и после разгрузки должно было стать в сухой док для очистки подводной части. К намеченному сроку выхода из Англии, т. е. к 27 июля,

---

метеорологические наблюдения, наблюдения над течениями, брались пробы воды. Гидрологический разрез от острова Белого к мысу Желания не состоялся, так как ледокольный пароход был занят проводкой судов. Гидрологам удалось выполнить 9 отдельных глубоководных станций, а также судовой промер у западного берега Ямала и у острова Белого (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 19).

[1] Б. А. Сергеевский. Гидрографические исследования, стр. 138.

[2] В. Ю. Визе. Состояние льдов в Баренцевом и Карском морях летом 1924 г. «Известия Центрального Гидрометеорологического бюро», вып. IV, Л., 1925.

[3] С 1924 г. Комитет Северного морского пути начал тщательно анализировать результаты каждой Карской экспедиции. Обобщением этих материалов занялся также и «Аркос», при котором было создано Бюро Северного морского пути. Сейчас в руках исследователей имеются документы, позволяющие во всем объеме судить о мероприятиях, связанных с подготовкой и проведением экспедиций. Настоящий раздел о Карской экспедиции 1924 г. составлен на основе следующих материалов: доклада уполномоченного по Карской экспедиции, представленного «Аркосу» и Комитету Северного морского пути (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 13, лл. 3—29); доклада о плавании 1924 г. начальника морской части Б. Вилькицкого (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 5, лл. 18—39); доклада общего распорядителя и коммерческого начальника экспедиции о достижениях и недостатках экспедиции 1924 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 5) и многочисленных приложений к этим докладам. Кроме того, использована рукописная работа Б. Вилькицкого «Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея», 1924 г. (ЦА ММФ ф. КСМП, оп. 1, д. 12, лл. 1—25; Архив МВТ СССР, ф. Торгпредство СССР в Англии, оп. 4, д. 60).

доковые работы не были закончены. Это задержало экспедицию до 2 августа, когда суда вышли в море.

Морские суда имели радиопеленгаторы, что позволяло идти в тумане более уверенно. Это особенно пригодилось в связи с тем, что ледокольный пароход «Малыгин», в нарушение договора, задержался в Архангельске и не смог заблаговременно выйти на разведку льдов. «Малыгин» пришел в Карское море с опозданием на 11 дней, когда морские суда уже проходили берега Норвегии. В 1924 г. впервые на флагманском судне находились гидрологическая и биологическая группы, возглавляемые А. Я. Поповым-Введенским и А. Г. Генкелем.

Сведения, поступавшие на корабли о состоянии льдов в Карском море, были неблагоприятны. Новоземельские радиостанции сообщали, что льды блокировали все проходы на восток. В связи с этим начальник экспедиции приказал капитану парохода «Аркос» оторваться от каравана, выйти вперед и произвести ледовую разведку в Карском море своими силами. 13 августа пароход «Аркос» прибыл в Югорский Шар и, не найдя здесь «Малыгина», направился в Карское море. Позднее выяснилось, что «Малыгин» тремя днями раньше произвел разведку льдов к востоку от Югорского Шара, но, встретив кромку льда, вернулся назад. Командование экспедиции обязало капитана ледокольного парохода вернуться к кромке льда и не возвращаться в пролив до особого распоряжения.

Тем временем пароход «Аркос», не встретив на своем пути льда, достиг о. Белого. Небольшая полоска льда, вытянувшаяся от северо-запада, не препятствовала плаванию. 16 числа к о. Белому подошли остальные морские суда. Здесь была организована перегрузка угля с борта парохода «Л. Красин» на пароход «Лус», которая из-за штормовой погоды затянулась на два дня. Как выяснилось позже, эта работа, предпринимавшаяся для того, чтобы освободить трюмы «Л. Красина» под разные грузы, оказались излишней. Едва перегрузка закончилась, из Москвы прибыла телеграмма, извещавшая начальника экспедиции о сокращении объема экспорта с Енисея, в связи с чем пароход «Л. Красин» должен был принять меньшее количество груза.

17 августа, разделившись, суда направились по назначению — пароход «Л. Красин» в Усть-Енисейский порт, пароходы «Аркос» и «Лус» — в Новый Порт, куда прибыли вечером 19 числа, запоздав против плана на четыре дня. Пароход «Л. Красин» пришел в Усть-Енисейский порт 21 августа. Речные суда прибыли сюда раньше, точно по графику[1].

Перегрузочная операция на Оби, как и в предыдущие годы, проходила на рейде бухты Новый Порт. Эта бухта, как уже отмечалось, обладает небольшими глубинами — до 19 футов, а на извилистом фарватере еще меньшими. Встав на рейде, морские суда должны были отдавать якорь с таким расчетом, чтобы при сильной волне, заполнив балластные цистерны, они могли сесть на грунт и тем самым избежать ударов по нему днищем или рулем. Посадка на грунт рекомендовалась также для облегчения погрузочно-разгрузочных работ.

Перегрузка началась 20 августа и продолжалась до 11 сентября. Два лихтера намного облегчили эту операцию, в общем закончившуюся благополучно. Во время шторма все же погиб один моторный катер.

12 сентября морские суда вышли в обратный путь. Еще накануне Новый Порт покинул речной караван. Всего в Новом и Усть-Енисейском

---

[1] На реке Оби в экспедиции участвовало четыре буксирных парохода, два стальных лихтера, восемь деревянных барж и одна брандвахта; на Енисее — два буксирных парохода, пять лихтеров и две баржи. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 8).

портах было перегружено 10721 тонна грузов, из них: импорта — 6573 тонны, экспорта — 4148 тонн, а также 757 стандартов леса [1].

В экспортируемых товарах этого года впервые появилась монгольская шерсть, сибирское масло, сибирское волокно-пенька, лен и мамонтовая кость. Значительная часть товаров пришла из Средней Азии и южных областей Сибири. Таким образом район влияния Карской экспедиции расширился. Среди прибывших в Сибирь товаров преобладали машины и инструменты для сельского хозяйства (сепараторы, холодильники и жнейки), краски, фармацевтические товары, газетная бумага и др.

Обратный переход морские и речные суда совершили благополучно. Морские суда прибыли в Лондон 26 сентября, речные — в сроки, предусмотренные планом-программой.

Рис. 67. Ледокольный пароход „Малыгин" во льду к северо-западу от о. Белого. Карская экспедиция 1925 г.

Карская экспедиция 1924 г., по сравнению с операциями предыдущих лет, имела ряд положительных сторон. Экспедицией были выдержаны сроки, установленные Комитетом Северного морского пути. Пароход «Л. Красин» потратил на плавание туда и обратно, включая время на перегрузку, всего 48 дней. Пароход «Аркос» вернулся в Лондон на неделю позже, затратив на плавание 55 дней. Переход к месту назначения занял у «Аркоса» 17 дней, у «Л. Красина» — 19 дней. Обратно «Аркос» шел 14 дней, «Л. Красин» — 16 дней. В прошлые годы плавание тех же судов в устья западносибирских рек продолжалось: в 1921 г. в среднем 24 дня, в 1922 г. — 25 дней, в 1923 г. — 24 дня. Суда прошлых Карских экспедиций отправлялись в плавание приблизительно в тот же срок, что и в 1924 г., т. е. между 30 июля и 2 августа, но возвращались в английские порты намного позднее — 4—12 октября. Речные суда в 1924 г. также прибыли к местам разгрузки в точно намеченные сроки. Все это убедительно подтверждало, что Карский морской путь не только пригоден для коммерческой эксплуатации, но при умелой организации может использоваться планомерно, как обычная транспортная магистраль.

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 110 и 116.

Крупным достижением 1924 г. было снижение ставок страхования судов и товаров. Ставки страхования судов, которые в 1922 г. для Оби составляли 120 шиллингов, в 1924 г. снизились до 95 шиллингов, т. е. больше, чем на 20%. В 1924 г. капиталистические страховые общества впервые не ставили условием обязательное сопровождение судов ледоколом. Страхование грузов снизилось по сравнению с 1921 г. на 46% для Оби и почти на 43% — для Енисея. Если раньше страхование грузов принималось на условиях «свободно от частичного повреждения», то, начиная с 1924 г., оно бралось на условиях «полной ответственности». Раньше товары страховались только до места перегрузки на речные суда. Сейчас страховые общества согласились покрывать риск до г. Обдорска, т. е. включали в страхование самую опасную часть речных перевозок в условиях почти открытого моря (Обская губа). Таким об-

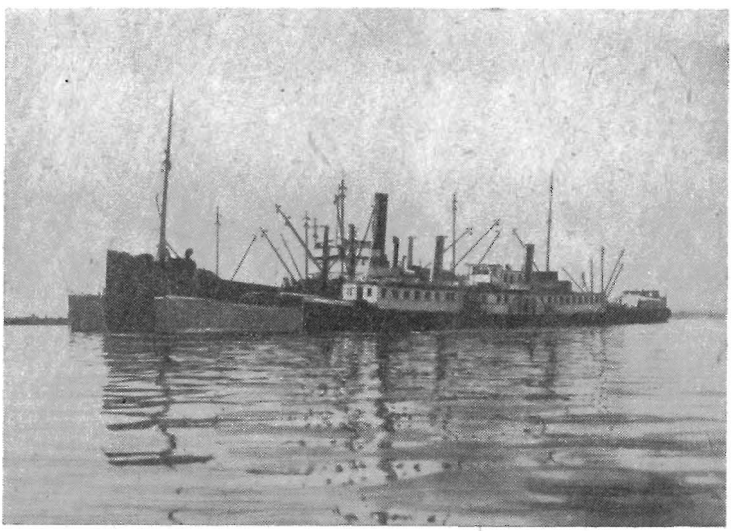


Рис. 68. Транспортные суда Карской экспедиции в Новом Порту. Фото 1925 г. из альбома Н. И. Евгенова.

разом, предрассудки о чрезвычайной опасности плаваний по Карскому морскому пути постепенно рассеивались. Внимание, которое проявлялось со стороны Центрального Комитета партии и советского правительства к развитию Карских экспедиций, сыграло свою решающую роль. Карский морской путь становился средством планомерной внешнеторговой транспортной связи Сибири с за границей. Успешное проведение следующей Карской экспедиции еще больше укрепило позиции Карского морского пути не только как внешнеторговой артерии, но и как важной коммуникации внутренних транспортных связей Советского Союза.

Карская экспедиция 1925 г.

Карская экспедиция 1925 г. по своей организации и обеспечению во многом походила на современную организацию арктических плаваний. Это была наиболее крупная и вполне организованная операция своего времени, успешно осуществленная благодаря опыту, накопленному в предшествующие годы.

Еще 5 декабря 1924 г. при Комитете Северного морского пути в Новосибирске было созвано совещание организаций, участвующих в Карской экспедиции для выработки программы действия на предстоящий год. Совещание приняло решение о создании в Новом Порту специального

Рис. 69. Участники Карской экспедиции 1925 г. на пароходе „Казанец" (в центре группы капитан М. В. Николаев)

бюро погоды и дало задание Убеко-Сибири по обстановке и ограждению Обской губы и Енисейского залива. Большое внимание было уделено мероприятиям по улучшению радиосвязи на Севере СССР[1].

В феврале 1925 г. съезд Убеко-морей в Ленинграде одобрил предложенную Комитетом Северного морского пути программу гидрографических работ в Баренцевом и Карском морях.

18 марта постановление о проведении очередной Карской экспедиции принял Совет Труда и Обороны[2]. Как и в прошлые годы, все ввозимые товары освобождались от таможенных обложений. Однако в отличие от прошлых лет, учитывая уровень изученности и безопасность плавания по Карскому морю, правительство впервые ввело пошлинные сборы на импорт, взимавшиеся в размере 30% от ставок общего таможенного тарифа. Средства, полученные от этих сборов, предполагалось использовать для приобретения новых судов арктического флота. Таким образом, в 1925 г. в устьях сибирских рек было отменено порто-франко. Этот важный шаг советского правительства показывал, что Карские экспедиции становятся безубыточными, а со временем могут стать и прибыльными, и, конечно, такое решение опиралось на довольно высокую для своего времени степень освоенности морского пути.

На основании постановления СТО Наркомвнешторг в апреле утвердил составленную Комитетом Северного морского пути детальную программу и порядок проведения Карской экспедиции. Было установлено необходимое число морских и речных судов, объемы ввоза и вывоза товаров, намечен план ледовой разведки.

Ледовая разведка и ледокольная служба (включая ледовую информацию и действие гидросамолетов) объединялись под общим руководством начальника ледовой разведки и гидрографической партии Карской экспедиции, находившегося на борту ледокольного парохода «Малыгин», который по примеру прошлого года использовался для проводки транспортных судов.

Судовая ледовая разведка 1925 г. производилась силами двух судов: «Малыгина» и «Инея». Первое осуществляло разведку к северо-востоку от Югорского Шара, второе, выйдя из устья реки Енисея, должно было вести наблюдения за льдами к северу от о. Диксон, а затем по направлению к о. Белому. Два гидросамолета, входивших в состав Северной гидрографической экспедиции Главного гидрографического управления ВМС, базируясь в проливе Маточкин Шар, в случае необходимости должны были освещать ледовые условия на среднем участке Карского моря[3].

Большие работы вели Убеко-Сибирь (начальник Н. Ф. Тимофеевский), Убеко-Север и Северная гидрографическая экспедиция. Судно Комитета Северного морского пути «Разведка» с баржей № 11, имея на борту научную группу, намеревалось продолжать прерванные в 1924 г.

---

[1] О Карской экспедиции 1925 г. см. Доклад Комитета Северного морского пути «Характеристика Северного морского пути как линии морских торговых отношений и его краткая история в прошлом» (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, св. 10, д. 8); Краткий отчет по Карской Экспедиции 1925 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП оп. I, св. 10, д. 4); Положение о морской Карской экспедиции 1925 г. (там же); Программа и Порядок проведения Карской экспедиции 1925 г., утвержденные Наркомвнешторгом (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, св. 10, д. 1); Доклад начальника Карской экспедиции 1925 г.; Отчет гидрологической группы на ледокольном пароходе «Малыгин» и др. документы (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, св. 12, д. 19).

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, св. 10, д. I.

[3] На время проводки судов гидросамолеты поступили в распоряжение начальника ледовой разведки. Авиаразведка льдов была впервые применена для проводки Карских экспедиций.

поиски более южного прохода из Обской губы в Енисейский залив. Однако на пути к Гыданскому заливу было встречено скопление льдов, которые вынудили судна повернуть обратно. В оставшееся время эта экспедиция занялась описью Тазовской губы[1].

Начальником Карской экспедиции 1925 г. был назначен выдающийся советский моряк, капитан дальнего плавания М. В. Николаев. Начальником гидрографической партии и ледовой разведки на борту «Малыгина» являлся видный советский гидрограф Н. И. Евгенов. Ледокольным пароходом «Малыгин» командовал Д. Т. Чертков[2].

В навигацию 1925 г. Наркомвнешторг зафрахтовал четыре судна: пароходы «Л. Красин», «Я. Свердлов», «Андре Марти» и «Аркос». Эти суда имели дополнительные крепления корпуса и неоднократно участвовали в арктических походах. Из-за задержки с погрузкой в Лондонском порту суда вышли в море вместо 27 июля, как намечалось по плану, только 2 августа. Перед отправлением начальник экспедиции получил из Главной Физической обсерватории и Центрального гидрометбюро ЦУМОР'а сообщение об общих условиях плавания в районах Баренцева и Карского морей, Обской губы и Енисейского залива. По прогнозу ожидалось общее смещение благоприятных условий приблизительно на один месяц вперед по сравнению с обычными (прогноз Б. П. Мультановского). Прогноз ледовых условий плавания в Карском море составил В. Ю. Визе, ожидавший некоторое ухудшение их в сравнении с прежней навигацией, так как прошлое лето по ледовитости было выше нормы; предполагалось, что в текущем году условия будут близки к норме или немножко хуже. В июне В. Ю. Визе составил прогноз на август и сентябрь. По этому прогнозу ожидалась повышенная ледовитость Карского моря и «тяжелое состояние льдов к востоку от устья реки Пясины до мыса Челюскина»[3]. Таким образом, руководству Карской экспедиции надлежало подготовиться к сравнительно сложным условиям плавания. Многое зависело от хорошо налаженной ледовой службы и, прежде всего, от помощи со стороны ледокольного парохода. 9 августа, во время пребывания судов у берегов Норвегии, с ними ледокольным пароходом была установлена радиосвязь, которая не прерывалась ни на один день.

Пока морские суда следовали к Югорскому Шару, «Малыгин», вышедший из Архангельска в конце июля, производил разведку льдов Карского моря. На пути прохода морских судов обстановка оказалась довольно сложной: от Югорского Шара до о. Белый стояли тяжелые льды. Дул сильный ветер северной четверти горизонта, и пока он сохранял свое направление, казалось, улучшения обстановки ждать не приходилось. Но, по мнению гидрографа Евгенова, находившегося на борту «Малыгина», перемену обстановки к лучшему все же можно было ожидать в ближайшие дни.

Начальник экспедиции решил ждать перегруппировки льдов. Перейдя на борт «Малыгина», прибывшего в Югорский Шар, он сам направился на ледовую разведку[4]. Была сделана неудачная попытка найти проход в сплоченных льдах. Повторная разведка «Малыгина», предпринятая 17 августа, также не дала ничего нового. Тем временем

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, дд. 158, 171 и др.

[2] Капитан Д. Т. Чертков в период Великой Отечественной войны погиб на Черном море при исполнении своих служебных обязанностей.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 19, св. 12. Первый прогноз был составлен 10 мая 1925 г.

[4] Н. И. Евгенов. Льды Карского моря в навигацию 1925 г. «Записки по гидрографии», т. 51, Л., 1925, стр. 119.

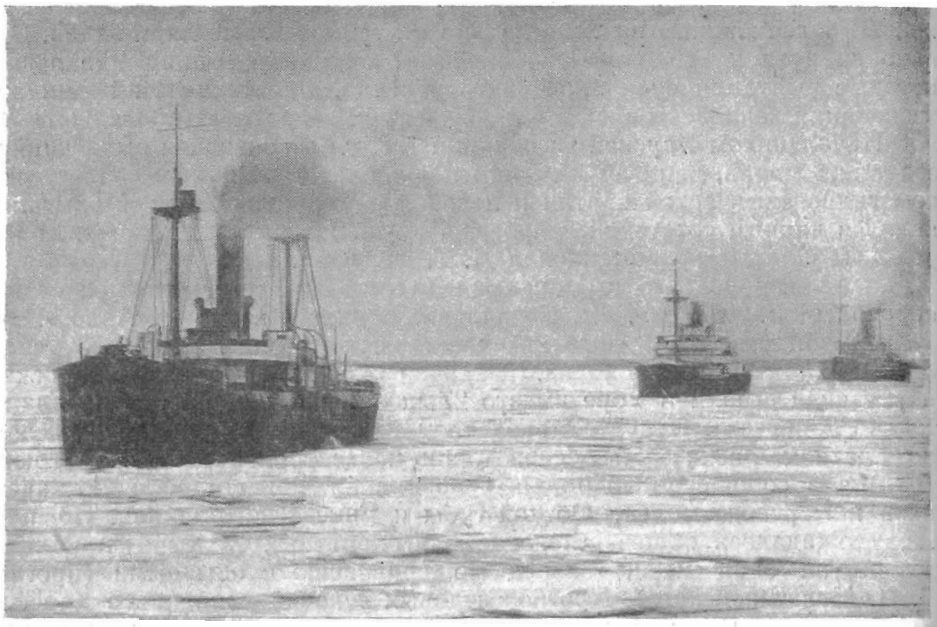


Рис. 70. Суда Карской экспедиции 1925 г. проходят через льды к северу от острова Белый

радиостанция Югорского Шара приняла телеграмму о прибытии в Новый Порт Обь-Иртышского каравана.

Дальнейшее промедление стало невозможным. 17 числа суда снялись с якоря и кильватерной колонной последовали в Карское море. С большим трудом, воспользовавшись небольшой полыньей, двигаясь в густом тумане, экспедиция подошла к Ямальскому полуострову. Вблизи лежала кромка льда. Вызванный по радио «Малыгин» все же повел суда малым ходом к о. Белому. Навстречу каравану от о. Диксон вышло гидрографическое судно «Иней». По пути в небольшом расстоянии от каравана оно тоже встретило тяжелые льды. Из донесений гидрографов с «Инея» выяснилось, что проход в Обскую губу преграждает небольшая ледовая перемычка, своего рода ледяной барьер, который следовало либо форсировать, либо обойти с севера. Для разведки обстановки севернее о. Белого начальник экспедиции направил «Малыгин». Пароход, однако, обнаружен не был. Оставалось одно — форсировать ледяной барьер.

Очевидцы утверждают, что это было исключительное зрелище. Впереди шел «Малыгин», за ним морские суда, прочность корпусов и мощность машин которых никак не отвечали условиям плавания в сплоченных арктических льдах. Войдя в лед, «Малыгин» медленно прокладывал дорогу остальным судам. Под действием северного ветра канал за ледокольным пароходом быстро закрывался. Казалось, продвижение вперед немыслимо. Если раньше суда проходили за час 2—3 кабельтова, то теперь они больше стояли, чем двигались вперед. В отчете об экспедиции М. В. Николаев писал: «За последние 35 лет вряд ли наблюдалось такое огромное скопление льдов в Карском море, и присутствие медведей во время нашего похода я объясняю близким соседством полярных льдов».

Штурм перемычки окончился неудачно. Суда под проводкой «Малыгина» вынуждены были отойти назад на чистую воду. При этом пароход «Л. Красин», шедший последним и пытавшийся самостоятельно выйти изо льда, поломал две лопасти гребного винта.

В довершение ко всем бедам 24 августа наступило сильное похолодание. Образование молодого льда резко ухудшило и без того сложные условия плавания. Суда оказались как бы в ледяной ловушке. Вот когда сказалось отсутствие линейного ледокола. На всем видимом пространстве караван окружали сплоченные льды.

Утром 25 числа на «Малыгин», который шел на разведку к о. Белому, поступила тревожная телеграмма от начальника экспедиции: «Лед со всех сторон сближается, скоро некуда будет отступать. Прошу немедленно присоединиться к экспедиции». «Малыгин» сразу же вышел на сближение с караваном. Между тем речные суда стояли в Новом Порту уже одиннадцатый день. Вот когда снова воспрянули духом противники Северного морского пути. В Москву во Внешторг стали прибывать панические телеграммы. Только сообщения из Новосибирска от Комитета Северного морского пути сохраняли уверенность в конечном успехе.

В ответ на телеграмму Наркомвнешторга, высказавшего сожаление по поводу срыва похода морских судов в устья сибирских рек, Комитет Северного морского пути писал: «...исторические закономерности обязательного вскрытия Карского моря в течение всей навигации установлены наукой, многократно проверены нами... Прошу не допускать всякую возможную панику у малосведущих лиц, которая, если произойдет, будет использована врагами наших успехов». Комитет Северного морского пути держался того мнения, что затруднения на трассе следует считать временными и неизбежными, как следствие неблагоприятно сложившейся ледовой обстановки. Основанием для такого оптимистического заключения служили выводы ученых, много лет изучавших режим Карского моря. Это заключение целиком оправдалось.

25 августа устойчивые ветры северной четверти изменили свое направление и перешли на южную четверть. Сначала подул слабый юго-западный ветер, затем он усилился до 4 баллов. Под действием ветра и приливо-отливных течений тотчас же наступило некоторое разрежение льда [1].

«Малыгин», направленный на разведку, с помощью «Инея», наблюдавшего за изменением ледяного покрова, обнаружил слабое место в ледовой перемычке. В тот же день, следуя за «Малыгиным», суда вошли в разреженный лед и под его проводкой прошли на чистую воду. 26 августа, обойдя о. Белый, они проследовали в Обскую губу. Пароход «Л. Красин», отделившись от остального отряда, направился в Усть-Енисейский порт, куда благополучно прибыл в полдень 29 августа. «Малыгин» остановился в бухте Тамбей в Обской губе, где и базировался до конца разгрузочных операций. Под проводкой «Инея» 28 августа остальные суда прибыли в Новый Порт.

Перегрузочные работы начались немедленно и велись круглосуточно. Трудовой героизм грузчиков позволил работы на Енисее завершить к 10 сентября и на Оби к 13 сентября. В трюмы судов было погружено только 3122 тонны сельскохозяйственного сырья и 910 165 стандартов леса для экспорта. Речные суда приняли 7602 тонны импортных товаров.

13 сентября Новый Порт покинули последние пароходы «Аркос» и «Андре Марти». Пароход «Я. Свердлов» направился в обратный путь на несколько дней раньше. Соединившись с пароходом «Л. Красин» и «Малыгиным» в районе о. Белого, он вышел из Карского моря через пролив Карские Ворота. «Малыгин» вернулся назад и приступил к разведке льдов от о. Белого в сторону Маточкина Шара. Одновременно Б. Чухновский произвел авиаразведку к востоку от этого пролива. Летчик со-

[1] Н. И. Евгенов. Льды Карского моря в навигацию 1925 г., стр. 126.

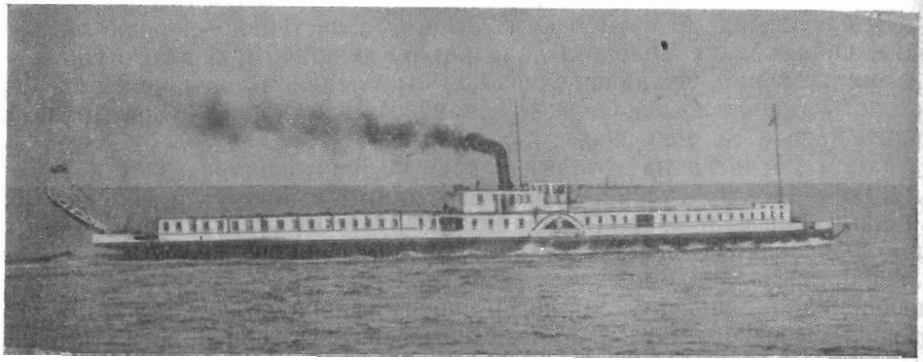


Рис. 71. Речной пароход Карской экспедиции 1925 г. „Казанец" в бухте Нового Порта.

общил, что в районе облета море свободно ото льда. Это позволило М. В. Николаеву провести суда проливом Маточкин Шар, который был подробно описан перед этим Северной гидрографической экспедицией. На пути от о. Белого к Маточкину Шару пароход «Аркос», возглавлявший колонну, время от времени пользовался радиопеленгами, что облегчило безошибочное вхождение в пролив. Не имевший радиопеленгатора «Малыгин», двигавшийся значительно впереди судов, подошел к Новой Земле севернее входа в пролив и из-за этого прибыл в Маточкин Шар позже остальных судов. Перед самым входом в пролив суда встретили гидросамолеты.

16 сентября морские суда, приветствуемые небольшой группой сотрудников обсерватории, вошли в Маточкин Шар. Это были первые советские корабли, прибывшие в этот пролив из Карского моря. Встретив л/п «Малыгин», М. В. Николаев отдал распоряжение немедленно идти на запад. 17 сентября на траверсе о. Панькова (западный берег Новой Земли) «Малыгин» отделился от торговых судов и лег курсом на Архангельск. Вскоре была получена телеграмма: «От имени Карской благодарю малыгинцев за услуги, оказанные экспедиции 1925 г. Сердечный привет всем, счастливого плавания и благополучного возвращения в Архангельск. Николаев».

20 сентября суда прошли Тромсе, а 26 числа прибыли в Лондон. Таким образом, плавание закончилось успешно. Импортные и экспортные грузы впервые поступили по назначению и в полной сохранности. Впервые тоннаж судов использовался на 100%. Совершив 6 000-мильный переход, вопреки исключительно неблагоприятной ледовой обстановке, экспедиция успешно выполнила возложенную на нее задачу.

Успех Карской экспедиции 1925 г. в значительной мере надо отнести за счет четкой организации дела. Принцип единоличной ответственности и руководства был проведен от начала до конца экспедиции. Он встретил дружную поддержку всех ее участников. Требования, сформулированные основной программой Карской экспедиции в отношении безопасности кораблевождения, также были выполнены. Все это привело к дальнейшему уменьшению страховых сумм. Сократились также сроки пробега судов и сроки перегрузки в сибирских портах. Но самым важным результатом было то, что при большом размахе операций и неблагоприятном в ледовом отношении годе экспедиция прошла вполне успешно.

Льды Карского моря на протяжении десятилетий служили в устах противников Северного морского пути наиболее веским аргументом про-

тив тех, кто ратовал за использование этого пути. Теперь каждый новый год приносил убедительные доказательства, что по Карскому морю можно успешно плавать даже в годы повышенной ледовитости.

По методам организации Карские экспедиции до 1928 г. включительно почти не изменились. Однако накопленный опыт позволял совершенствовать многие важные стороны, наметившиеся еще в прошлые годы. Это касалось прежде всего научного обслуживания арктической навигации. Карские экспедиции развивались не только как крупные государственные транспортные предприятия, но и как научные организации, объединяющие усилия ученых разных специальностей — гидрографов, гидрологов, метеорологов, геофизиков, географов. Так была заложена прочная основа содружества моряков и ученых, что в дальнейшем стало одной из главнейших отличительных особенностей всей работы по освоению Арктики.

1926, 1927 и 1928 гг. в истории Карских экспедиций прошли под знаком подготовки к еще более широким транспортным операциям. Они явились хорошей проверкой сил и средств, направляемых Советским государством в Арктику, испытанием стойкости полярников, прокладывавших первые пути в арктических морях.

Карская экспедиция 1926 г.

Карская экспедиция 1926 г. была организована по постановлению Совета Труда и Обороны от 2 апреля. Этим постановлением Народному комиссариату торговли было разрешено провести в предстоящую навигацию экспортно-импортную операцию через устья рек Оби и Енисея при общем грузообороте 16 200 тонн (экспорт 7600, импорт 8600)[1]. Содержание ледокольного парохода относилось за счет страховых сумм[2] Для накопления средств на строительство речного флота по примеру прошлого года импортные товары, ввозимые в Сибирь, облагались пошлиной в размере 30% от ставок установленного тарифа. Страховые морские премии снижались с 1,5 до 0,6 процента.

Наркомат Внутренней и Внешней торговли в письме своему представительству в Лондоне отмечал, что «...предпринимаемые из года в год мероприятия настолько улучшили практику кораблевождения по Северному морскому пути, что плавание торговых судов от портов Западной Европы к устьям западносибирских рек с точки зрения различных видов риска ничем не отличается от плавания в Белом море. Среди предпринятых мер следует отметить вполне удовлетворительное гидрографическое исследование судоходных районов и изучение их в физико-географическом отношении, хорошую постановку лоцманской службы, а главным образом обеспечение экспедиций пароходами ледокольного типа и радиосвязью»[3]. Такая оценка гидрографической обеспеченности морского пути не являлась преувеличенной.

Значительные успехи в исследовании северных морей отметило Междуведомственное совещание, состоявшееся в начале 1926 г. при Главном гидрографическом управлении. В совещании приняли участие

---

[1] О Карской экспедиции 1926 г. см. Отчет Бюро Северного морского пути в Лондоне по Карской экспедиции 1926 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 206); Доклад по Карской экспедиции 1926 г. (там же, д. 205); Дневник движения Карской экспедиции 1926 г. (там же, д. 109); Доклад об условиях плавания Карской экспедиции 1926 г. (там же, д. 207); Дневник начальника ледовой разведки Карской экспедиции 1926 г. А. М. Лаврова (Научные фонды ААНИИ, № 110172).

[2] Архив МВТ СССР, ф. Торгпредство СССР в Англии, оп. 6, д. 97.

[3] Там же.

крупные советские ученые Н. Н. Матусевич, Ю. М. Шокальский и другие. Совещание указало, что обслуживание Карской экспедиции ледокольными пароходами с большим районом плавания «вполне предохраняет ее от опасности плавания в Карском море».

Но достигнутые успехи не вскружили головы организаторам экспедиций. Приступая к подготовке очередной экспедиции, Комитет Северного морского пути (с 1926 г., в связи с реорганизацией Сибревкома в Сибкрайисполком, Комитет перешел в ведение Наркомата Внешней и Внутренней торговли) и Главное гидрографическое управление разработали обширный план работы в Карском море. В Новом Порту было открыто постоянное синоптическое бюро, обеспечивающее информацию о погоде. Бюро также явилось специальным учреждением, дающим синоптические прогнозы для Карского моря. Кроме того, в Маточкином Шаре было организовано Бюро ледовой службы, оповещавшее по радио мореплавателей о состоянии ледяного покрова в Карском море и проходимости новоземельских проливов. К навигации Убеко-Сибирь издало лоцию Обской губы в дополнение к ранее составленной лоции Енисейского залива.

Рис. 72. Н. И. Евгенов—начальник советских Карских морских экспедиций с 1926 г.

Но самым главным звеном в обеспечении очередной арктической навигации была ледовая служба Карского моря. На этот раз осуществлялась ледовая разведка не части моря, как это было в прошлые годы, а всего моря в целом.

Во главе экспедиции Комитет Северного морского пути поставил опытного советского гидрографа, капитана дальнего плавания Н. И. Евгенова, хорошо знавшего район операций, а начальником ледовой разведки назначил известного советского гидрографа А. М. Лаврова. В морской экспедиции приняли участие пять судов: «Хилкрофт», «Синглетон Абби», «Северолес», «Вага» (Гамбург) и «Ульмус» (Лондон) [1]. Бюро Северного морского пути в Лондоне закупило для Сибири по требованию ее хозяйственных организаций цветные металлы, красители, проволоку и др.

По Оби и Енисею в Новый Порт и в Усть-Енисейский порт направлялись кожсырье, волос, шерсть, жмыхи. Основным экспортным грузом являлся енисейский лес (1513 стандартов) и курейский графит (1355 тонн) [2].

В связи с возобновлением вывоза графита с 1925 г. возродилось Общество «Русский графит» на Курейке. Весь добытый графит был закуплен германской фирмой.

В 1926 г. наблюдалась повышенная заинтересованность в Карской экспедиции германских капиталистических фирм. Переживая депрессию, германская промышленность в тот период усиленно искала новые пути сбыта своих товаров на мировом рынке.

---

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 208.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 311, л. 37.

Впервые в экспорте Карской экспедиции 1926 г. участвовала сибирская пшеница (45 тысяч пудов). Вывоз ее на мировой рынок стал возможным благодаря успешному восстановлению сельского хозяйства. Сибирская пшеница была хорошо встречена на лондонском рынке. В дальнейшем она была вытеснена другим, более перспективным видом сырья — сибирским лесом. Опыт с вывозом хлеба повторился и в следующие два года, но не получил развития.

Ледовые условия 1926 г. оказались более трудными, чем в предыдущий год. В течение июля и августа льды сковывали новоземельские проливы, в том числе и Маточкин Шар. Отпал также вариант обхода Новой Земли вокруг мыса Желания, так как, по данным ледовой разведки, льды и там не покидали берегов[1]. Тяжелые льды держались и в юго-западной части Карского моря; в течение длительного времени дули прижимные северные ветры. В такой сложной ледовой обстановке настоятельно требовался мощный ледокол, между тем даже лидер Карских экспедиций ледокольный пароход «Малыгин» опаздывал с ремонтом. Вместо него Комитет Северного морского пути зафрахтовал ледокольный пароход «Седов», который несколько уступал по мощности «Малыгину» и не мог входить в тяжелый лед.

Вся сложность ледовой обстановки наглядно видна из хода операций, развернувшихся еще при входе в Карское море.

6 августа в Югорский Шар прибыл «Седов». Первая же его ледовая разведка выяснила, что обстановка не благоприятствует проходу грузовых судов. 13 августа к Югорскому Шару подошли суда Карской экспедиции Приняв на борт начальника экспедиции, «Седов» 15 августа направился в Маточкин Шар, пытаясь разведать путь в средней части Карского моря. В это время капитан И. Э. Рекстин на грузовом судне произвел разведку к востоку от Югорского Шара и донес Н. И. Евгенову о наступившем разрежении льда в этом районе. Начальник экспедиции немедленно приостановил продвижение «Седова» и повернул обратно в Югорский Шар. Но за несколько дней ледовая обстановка в южных проливах снова резко ухудшилась. Лед еще плотнее закрыл выходы на восток. Пришлось направить «Седова» на разведку в пролив Карские Ворота, что и было сделано 21 августа. Выяснив, что в проливе держится лед сплоченностью до 7 баллов, «Седов» вернулся в Югорский Шар к месту стоянки грузовых судов. 22 августа началась новая глубокая ледовая разведка от Югорского Шара. Вскоре по выходе из пролива ледокольный пароход вошел в 9-балльный лед. Ему удавалось продвигаться, работая переменными, нередко задними ходами. Путь на северо-восток был закрыт.

В это время, с некоторым опозданием, «Иней», следуя от Диксона, провел разведку льдов в направлении о. Белого. Выяснилось, что из этого района льды отжаты на север. Но насколько далеко отошла кромка льда и можно ли пройти через Маточкин Шар и прилегающие к нему с востока районы, оставалось неясным. В современных условиях ледовая разведка дала бы сразу ответ на все вопросы. Но в экспедиции этого года не было авиаразведчика. В такой сложной обстановке командир «Инея», начальник енисейской лоцдистанции В. А. Лысенко, рискуя судном, решился на отважный шаг: следуя разводьями, он ушел далеко к северу от о. Белого. В этой части моря обнаружились значительные пространства чистой воды. Так открылась реальная возможность прохода морских судов к устьям западносибирских рек, предположительно через Маточкин Шар.

---

[1] Б. А. Сергеевский. Условия плавания в Карском море в связи с ледовым его состоянием. «Северная Азия», 1928, № 3, стр. 88—89.

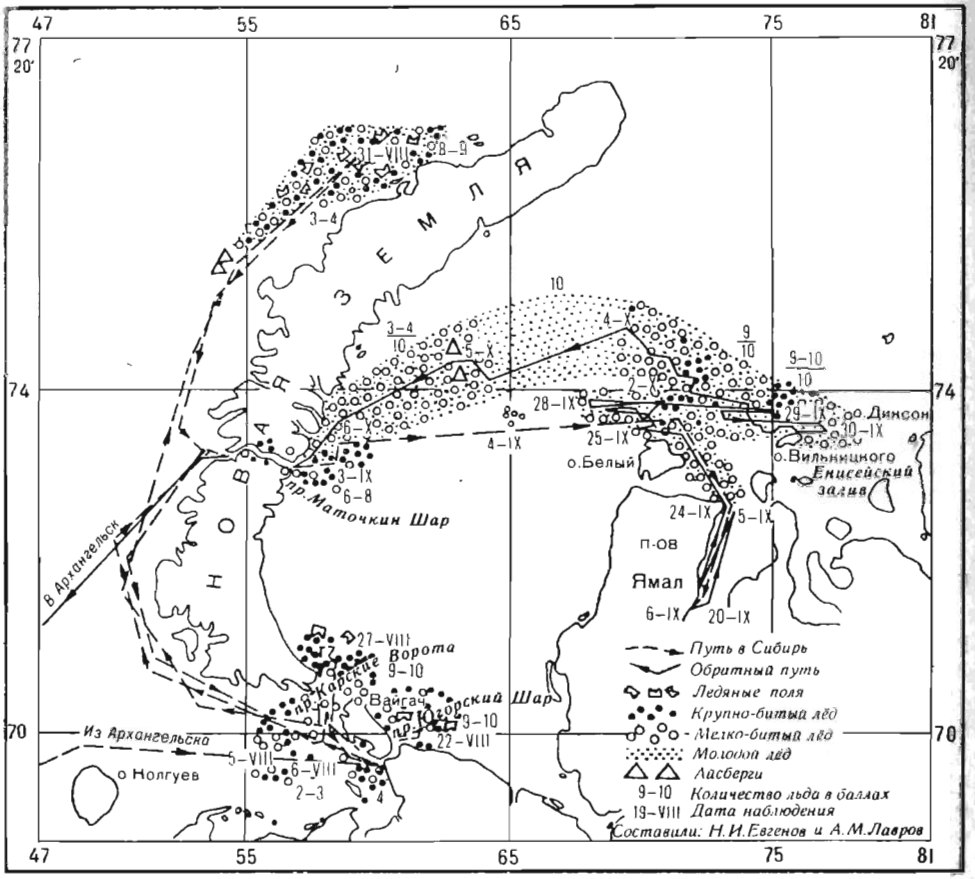


Рис. 73. Карта распределения льдов в Карском море между 5 августа и 6 октября 1926 г. по наблюдениям с ледокольного парохода „Седов"

23 августа на совещании о дальнейшем плане экспедиции было принято решение выждать изменения ледовой обстановки до 27 августа и после этого перебазироваться в Маточкин Шар, откуда и выйти в Карское море. Капитаны иностранных судов согласились с таким решением, всецело полагаясь на опыт советских руководителей. Положение оставалось крайне тяжелым. Каждый день промедления стоил дорого. Короткое время навигации уходило. Произведенные до 27 августа разведки подтвердили, что проход через южные проливы по-прежнему закрыт, как и путь вокруг мыса Желания (см. рис. 73). Тогда, основываясь на данных «Инея» о разрежении льдов в средней части Карского моря, а также благоприятном сеньтябрьском прогнозе ледовитости, было решено перенести основную базу экспедиции в Маточкин Шар.

29 августа после длительной стоянки все пять пароходов снялись с якоря в бухте Варнека и, следуя вдоль западного берега Новой Земли, 31 августа — 1 сентября благополучно прибыли в Маточкин Шар. Радиостанция Маточкин Шар к этому времени получила сообщение «Инея», который во время повторной разведки обнаружил свободную полосу воды, ведущую к о. Белому. Дальнейшее промедление было нетерпимо.

Под проводкой «Седова» караван судов, с трудом преодолев льды пролива Маточкин Шар, 3 сентября вышел в Карское море. Через сутки удалось беспрепятственно достичь меридиана Обской губы. Это был пер-

вый караван торговых судов, прошедший в Карское море проливом Маточкин Шар.

От острова Белого три парохода направились в Новый Порт, два, «Ульмус» и «Вага», — на Енисей. Эти суда пришли к острову Диксон 5 сентября, а 9 сентября бросили якорь на рейде Усть-Енисейского порта. В сопровождении парохода Сибводпути «Вага» поднялась на 500 километров южнее Усть-Порта, к месту курейских разработок. Тем временем остальные суда благополучно достигли Нового Порта, где немедленно начались перегрузочные работы. Несмотря на сильные ветры, благодаря слаженной и дружной работе грузчиков перегрузку завершили довольно быстро: 24 сентября на Оби и 28 сентября на Енисее.

Ледовая обстановка в Карском море за это время почти не изменилась, поэтому Обский морской отряд и обратный путь прошел через пролив Маточкин Шар. Со льдами суда встретились только у острова Белого, но под проводкой «Седова» их удалось благополучно преодолеть. 29 сентября суда прошли Маточкин Шар.

По-иному сложился маршрут Енисейской группы судов. До о. Белого они под проводкой «Седова» следовали во льдах с большими затруднениями, пользуясь разводьями. Время было позднее, началось интенсивное образование молодого льда. Командование экспедиции уже собиралось потребовать отправки в Карское море на помощь им ледокола. Но раньше, чем вызвать ледокол, было решено еще раз попытаться пробиться сквозь льды обходным движением с севера. Такой маневр вполне удался. 4 октября, хотя к этому времени море почти сплошь было покрыто молодым льдом, енисейские суда достигли Маточкина Шара, а 6 октября вышли в Баренцево море.

По оценке моряков, участвовавших в ряде операций, ледовая обстановка 1926 г. была более трудной, чем во все предыдущие годы. И несмотря на трудности, Карская экспедиция прошла успешно. Еще раз подтвердилось то, что не льды Карского моря, а организация дела решает успех. Моряки арктического флота выдержали трудный экзамен.

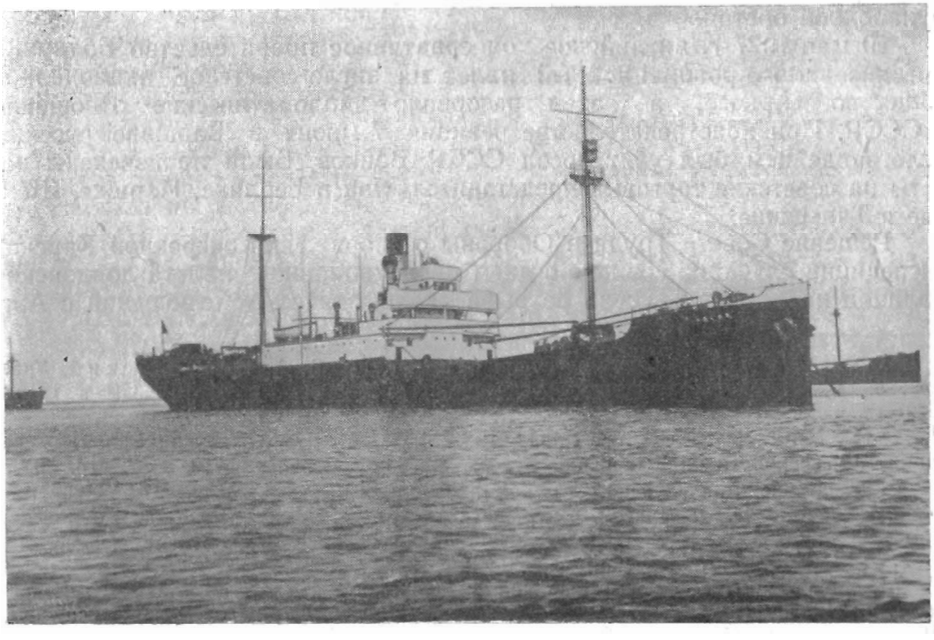


Рис. 74. Пароход „Аркос" Карской экспедиции у с. Хабарова

Карская экспедиция 1926 г. убедительно продемонстрировала возросшее мастерство в проведении арктической навигации.

Большую помощь Карской экспедиции этого года оказали гидрографы. Суда Убеко-Севера, Убеко-Сибири, Северной гидрографической экспедиции провели важную работу на пути следования Карской экспедиции[1]. В этом же году во время поисков более южного морского прохода из Оби в Енисейский залив экспедиция Комитета Северного морского пути на пароходе «Север» обнаружила в Гыданском заливе судоходный фарватер; из-за недостатка времени, к сожалению, его не удалось положить на карту[2]. В результате работ Комитета Северного морского пути, проводившихся в Гыданском заливе в течение ряда лет, появилась первая достоверная карта этого морского района.

Карская экспедиция 1927 г.

Карская экспедиция 1927 г. ознаменовалась новыми, значительными достижениями. Эту экспедицию обслуживало уже 14 радиостанций, расположенных в районе Карского моря, Оби и Енисея[3]. В Маточкином Шаре продолжало работать Бюро ледовой службы, в Новом Порту — Бюро синоптических прогнозов. Все это облегчило проводку судов через льды Карского моря.

Для обслуживания морской операции Комитет Северного морского пути снова зафрахтовал ледокольный пароход, на этот раз «Малыгин», на борту которого находился начальник экспедиции Н. И. Евгенов. В отличие от гидрометеогрупп, проводивших только наблюдения с борта корабля, было образовано плавучее научное бюро погоды и ледовой службы, в задачу которого входило составление прогнозов. Бюро состояло из группы научных работников во главе с Э. П. Пуйше и помещалось на головном ледокольном пароходе.

Некоторые новшества были введены в формирование речных караванов на Оби и Енисее. В навигацию 1927 г. участвовал новый стальной лихтер отечественной постройки «Комсеверопуть № 3», сооруженный на средства, отчисленные от таможенных пошлин. Одновременно был заложен первый для Сибири речной теплоход.

Подготовка экспедиции протекала в условиях усложнившейся международной обстановки.

10 мая 1927 г. английское консервативное правительство Болдуина организовало провокационный налет на англо-советское акционерное общество «Аркос», а затем разорвало дипломатические отношения с СССР. При подстрекательстве реакции 7 июня в Варшаве русским белогвардейцем был убит посол СССР Войков. Были произведены налеты на советские торговые представительства в Берлине, Париже, Шанхае и Тяньцзине.

Решение Совета Труда и Обороны о снаряжении очередной Карской экспедиции случайно совпало с днем провокационного налета лондонской полиции на «Аркос»[4]. Из-за разрыва дипломатических отношений с Анг-

---

[1] О работе гидрографических судов в 1926 г. см. Б. А. Сергеевский. Указ. соч., а также «Гидрографические исследования морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг.» ч. I, 1931.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, дд. 218—223; М. А. Старокадомский. Экспедиция Комсеверопути на Гыданский Север. «Летопись Севера». № 2, 1957, стр. 86.

[3] Действовали следующие станции: Югорский Шар, Вайгач, Маточкин Шар, Обдорск, Новый Порт, Диксон, Усть-Енисейский порт, Мужи, Березов, Кондинское, Самарово, Туруханск, Верхне-Имбатское и Подкаменная Тунгуска.

[4] См. Доклад о Карской экспедиции 1927 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 254, лл. 1—110). Дневник движения экспедиции 1927 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 248, лл. 1—22); Отчет Бюро Северного морского пути о Карской экспедиции 1927 г. (Архив МВТ СССР, ф. Генпредставительство Госторга в Германии, оп. 7190, д. 8).

лией стало невозможным дальнейшее пребывание Бюро Северного морского пути в Лондоне. В связи с этим, по решению правительства, организационный центр заграничной части Карской экспедиции был перенесен в Германию, в Берлин. Ответственность за проведение экспедиции возложена на Советское торгпредство в Берлине, при котором заново пришлось формировать Бюро Северного морского пути.

Разрыв советско-английских дипломатических отношений повлек за собой ломку оперативного плана Карской экспедиции и полную перестройку всей ее заграничной части. Лишь благодаря ударной работе сотрудников советского посольства в Германии все эти трудности удалось преодолеть.

Всего было зафрахтовано шесть судов: «Двина», «Кереть», «Сорока», «Северолес», «Синглетон Абби» и «Нитс Абби». Они вышли из Гамбурга 29 июля, имея на борту для Нового Порта 9050 тонн и для Усть-Порта 4264 тонны груза, главным образом промышленного импорта. В их числе имелось оборудование лесопильного завода.

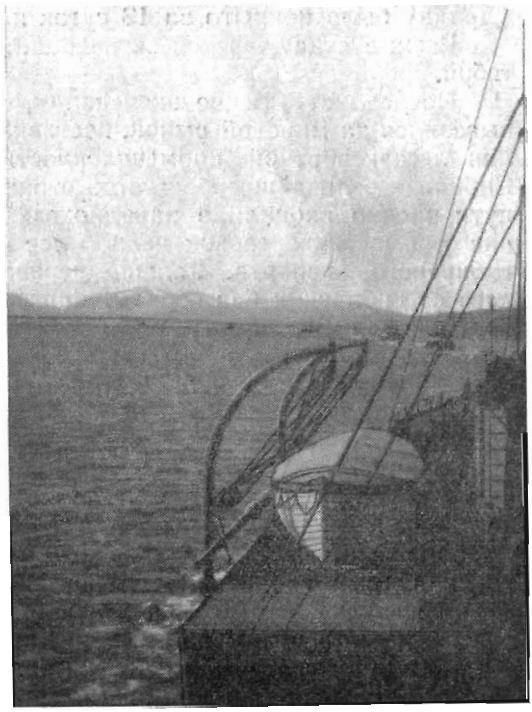


Рис. 75. Суда Карской экспедиции 1927 г. у западного входа в Маточкин Шар. Фото из альбома Н. И. Евгенова

Встреча морских судов произошла 8 августа в Тромсе. 10 августа караван прибыл к Новой Земле. За четверо суток до этого из Архангельска вышел «Малыгин». Он прошел в Карское море 10 числа через Маточкин Шар. Разведка показала, что в средней части Карского моря имеется крупнобитый лед. Кромка сплоченного льда лежала на широте 74°. Разведка юго-западной части Карского моря продолжалась до 19 августа [1].

Тем временем транспортные суда ожидали «Малыгина» в Маточкином Шаре. 19 августа начальник экспедиции, находившийся на ледокольном пароходе, вызвал суда к западной кромке льдов. Пока пароходы продвигались к месту назначения, льды еще больше разредило. Проводка судов через ледовую зону была выполнена благополучно. Далее пароходы шли по чистой воде.

21 августа суда разделились: «Северолес» и «Нитс Абби» направились к устью Енисея, куда прибыли 25 числа, а остальные четыре парохода — в Новый Порт 23 августа. Речные караваны пришли в Усть-Енисейский порт 19 августа, на шесть суток раньше морских судов, а в Новый Порт — 22 числа, почти одновременно с морским отрядом.

Перегрузочная операция продолжалась в Новом Порту — до 8 сентября, в Усть-Енисейском — до 10 сентября. Обратное плавание морские

[1] Сведения о состоянии льдов на морях СССР, вып. 3, 1928, В. Ю. Визе. Сравнение предсказанного в навигацию 1927 г. состояния льдов в Баренцевом и Карском морях с действительно наблюдавшимся. «Известия Центр. Гидромет. Бюро», вып. 8, 1929.

суда совершили на Енисее под проводкой «Инея», который осуществлял лоцмейстерские обязанности во время движения судов к Усть-Енисейскому порту.

На обратном пути суда не встретили льдов. В Баренцевом море они проследовали через Маточкин Шар и 22—23 сентября прибыли в иностранные порты, потратив на весь путь от Оби и Енисея 12.5—15 суток. Тем самым экспедиция 1927 г. поставила новый рекорд скорости в прохождении по Карскому пути. До нее рекордными считалось плавание «Малыгина» летом 1919 г. из Лондона в устье Енисея с заходом в Обскую губу, осуществленное за 14 суток, и плавание парохода «Аркос» в 1925 г., когда расстояние от Нового Порта до Данди (Денди) было покрыто за 13 суток и 2 часа.

Речные суда Карской экспедиции завершили операцию в конце октября.

Последние Карские экспедиции, на судах которых сибирский лес вывозился на мировой рынок, поставили в повестку дня вопрос о создании лесоэкспортной промышленности в Сибири. Необозримые леса Сибири — величайшее богатство страны благодаря Северному морскому пути прочно входили в народнохозяйственный оборот. Резкое снижение стоимости перевозок делало лес одной из самых выгодных статей сибирского экспорта. Раньше перевозка одного стандарта пиленого леса от сибирских баз через Ленинградский порт смешанным железнодорожно-водным путем по подсчетам, применительно к операциям 1927 г., стоила 151 руб. 04 коп. Перевозка стандарта леса Карским путем обошлась в 69 руб. 56 к., т. е. более чем в два раза дешевле[1].

Более того, стоимость провоза леса по Карскому морскому пути постепенно сокращалась. Если в 1924 г., когда лес впервые вывозился за границу, его доставка обошлась за кубофут 25—27 коп., то в навигацию 1927 г.— только 17 коп.[2]. В то же время стоимость вывоза сибирской пшеницы через Ленинградский порт и Карским морским путем оказалась одинаковой. Незначительная прибыль была получена от перевозки таких традиционных сибирских товаров, как волокно, шерсть и кожсырье. Следовательно, лес мог стать наиболее выгодным грузом для морских перевозок. Это открывало перед Карским морским путем и всем севером Сибири новые перспективы развития. В 1927 г. за границу было доставлено 2555 стандартов пиленого леса против 757 стандартов в 1924 г. В дальнейшем предстояло расширить лесопильные заводы на Оби и Енисее и построить новый завод, оборудование для которого было доставлено в Усть-Енисейский порт.

Достижением Карской экспедиции 1927 г. явился также вывоз сибирской пшеницы. В Стокгольме, куда ее доставили, она вызвала сенсацию в коммерческом мире. Местные мукомольные заводы высоко оценили ее качество, хотя пшеница и не являлась первосортной.

В целом очередная экспедиция подтвердила, что Карский морской путь, как магистраль массовых перевозок, успешно может выдержать испытание. При известных условиях этот путь мог превратиться в крупнейшее на севере Сибири транспортно-промышленное предприятие.

В 1927 г. произошли некоторые изменения в составе экспортеров. От участия в вывозе асбеста отказался Урал, и незначительное участие принял Казахстан. Зона тяготения к Карскому морскому пути на юге постепенно сокращалась. Эксплуатация этой трассы все больше становилась сибирским делом (доля Сибири в экспорте составила 99% по количеству товаров и 99,5% по ценности). Однако Карские экспедиции

---

[1] Н. Сибиряев и В. Итин. Указ. соч., стр. 86.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 311, л. 44.

еще обслуживали Урал, Дальний Восток и Казахстан, т. е. радиус их влияния распространялся на всю Азиатскую часть СССР[1].

Карская экспедиция 1928 г.

Карская экспедиция 1928 г. может считаться последней для подготовительного периода опытных плаваний[2]. В ней приняло участие 8 морских судов[3], не считая сопровождавшего их «Малыгина», на котором помещался штаб операции во главе с начальником экспедиции Н. И. Евгеновым. Самолеты не участвовали в ледовой разведке Карской экспедиции, так как они были заняты на розысках экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего аварию.

Рис. 76. Руководство Карской экспедиции 1928 г. на борту „Малыгина". Слева направо: В. Г. Шибинский (пом. нач. экспедиции), Д. Т. Чертков (капитан), Н. И. Евгенов (нач. экспедиции), Г. Я. Вангенгейм (метеоролог)

«Малыгин» до подхода морских судов к Новой Земле произвел разведку в районе пролива Югорский Шар. 9 августа поступили сведения, что в проливе Маточкин Шар держится мелкий и крупнобитый лед, крупнобитый разреженный лед (2 балла). В Югорском Шаре льда не было.

При вторичной разведке к Ямальскому полуострову первый лед встретился в 25 милях от Югорского Шара на широте 70°15′, откуда ле-

[1] Стоимость импорта Карской экспедиции 1927 г. составила 8 560 593 р. 12 коп., из них на долю Сибири приходилось 5 883 089 р. 47 к., на Урал — 1 945 942 р. 37 к., на Казахстан — 683 930 р. 64 к., на Дальневосточный край — 47 630 р. 64 к. В 1927 г. торговые организации Сибири отказались от вывоза курейского графита ввиду неблагоприятной конъюнктуры на европейском рынке.

[2] О Карской экспедиции 1928 г. см. Коммерческие результаты Карской операции 1927—1928 гг. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 24, д. 10, лл. 201—207); Отчет экспедиции 1928 г. Краткое описание плавания л/п «Малыгин» (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 278, лл. 1—27); Некоторые замечания по Карской экспедиции 1928 г. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 278, лл. 28—30); Отчет о работах метеорологической части Карской морской экспедиции 1928 г. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 8, лл. 32—36).

[3] Это были следующие суда: «Нитс Абби», «Хиллкрофт», «Гунгер», «Грантхейн», «Сан-Жозеф» (направлялись на Енисей), «Андре Марти», «Синглетон Абби» и «Лейф» (отправлялись на Обь).

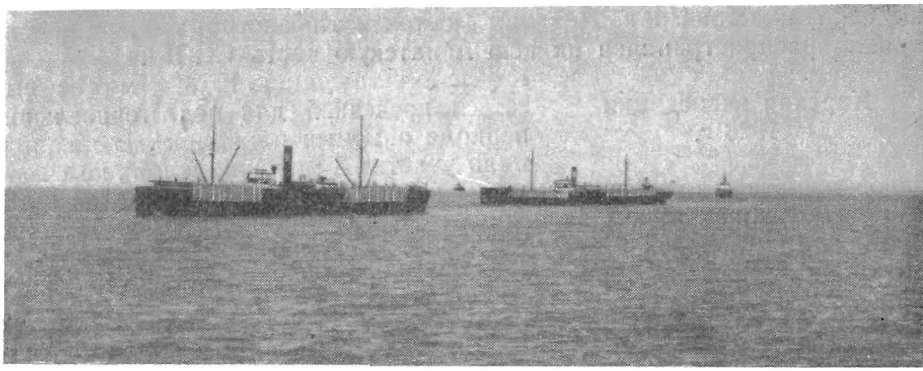


Рис. 77. Груженные лесоматериалами транспорты Карской экспедиции 1928 г. в Югорском Шаре. Из альбома Н. И. Евгенова

докольный пароход прошел на север, имея с западной стороны кромку льда, сплоченного до 7—8 баллов. Но этот лед не был страшен. Стояла хорошая ясная погода, лед интенсивно таял. Достигнув широты 73°45′, на долготе 67°05′ и не считая нужным продвигаться дальше на север, «Малыгин» повернул на восток. По донесению гидрографического судна «Прибой» в Обской губе, проливе Малыгина и у о. Белого лед не был замечен. Радиостанция о. Диксон сообщила об отсутствии льдов в Енисейском заливе и вблизи него. Таким образом ледовая обстановка складывалась благоприятно.

13 августа «Малыгин» вернулся в Югорский Шар. Ожидавшие его морские суда сразу же снялись с якоря и взяли курс на о. Белый, к которому подошли 15 августа. Отсюда три судна под командованием капитана М. Я. Сорокина направились в Новый Порт, куда прибыли 18 августа. Спустя два дня, сюда пришел Обь-Иртышский речной караван, задержавшийся в низовьях Оби из-за свежей погоды. Пять кораблей проследовали в Усть-Енисейский Порт, где 19 августа встали на якорь.

На Оби и Енисее закипела дружная работа. С морских судов было выгружено: на Оби 7706 тонн различных промышленных товаров, в том числе сельскохозяйственные машины, оборудование для строившихся заводов, красители, на Енисее — 4565 тонн. Пароходы приняли в трюмы 17 107 тонн сибирской продукции и 2842 стандарта пиломатериала[1].

В дни погрузо-разгрузочных работ «Малыгин» продолжал разведку льдов в Карском море, проводя попутно гидрологические наблюдения. От о. Белого он прошел до о. Диксон, поднялся по его меридиану до 74 параллели и затем пошел на юго-запад к о. Белому. 5 сентября во втором разведочном походе в направлении к Маточкину Шару, не доходя 35 миль до пролива, «Малыгин» встретился с кромкой густого льда. Оттуда он повернул навстречу Енисейскому каравану морских судов, который, окончив перегрузку, вышел в обратный путь. Во время плавания от Маточкина Шара к мысу Харасовой производился гидрологический разрез. Переход судов проходил благополучно, и «Малыгин» повернул к Югорскому Шару, куда прибыл 9 сентября. Все время штаб экспедиции поддерживал связь с судами, шедшими из Оби и Енисея. Не оставив надежды пройти к Маточкину Шару, 12 сентября «Малыгин» снова совершил ледовый поход. На этот раз ему удалось найти проход в пролив. Однако из-за похолодания и начавшегося образования молодого

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 110, 116.

льда проводка морских судов через Маточкин Шар становилась рискованной. Более безопасно было идти Югорским Шаром.

От Маточкина Шара «Малыгин» снова совершил поход к Ямалу, во время которого выполнил гидрологический разрез в юго-западной части Карского моря. Это был второй разрез за одну навигацию по одному маршруту. От о. Белого «Малыгин» прокладывал путь обским судам. В пролив Югорский Шар караван пришел 16 сентября. Дальнейший путь к портам Западной Европы транспортные суда совершили самостоятельно.

Освободившись от обязанностей ведущего судна Карской экспедиции, «Малыгин» в оставшееся до ледостава время совершил еще один поход по Карскому морю. Помимо попутных гидрологических работ, на Диксоне предстояло взять двух сотрудников научно-промысловой экспедиции на шхуне «Б. Житков» (шхуна прибыла на о. Диксон 16 сентября) и доставить туда продовольствие. Намечалось также совершить плавание к м. Желания. Однако на пути движения корабля вдоль восточного берега Новой Земли ветер развил такую крупную волну, что «Малыгин» вынужден был отложить поход на север. 20 сентября «Малыгин» прибыл на о. Диксон и, выполнив возложенное на него задание, в четвертый раз направился с гидрологическим разрезом через Карское море к Маточкину Шару. 27 сентября на рассвете перед моряками открылась панорама арктической обсерватории. Шел снег, интенсивно нарастал молодой лед. Приняв на борт несколько пассажиров, «Малыгин» через Маточкин Шар вышел в Баренцево море и 30 сентября закончил свое выдающееся плавание у городской пристани Архангельска.

Поход «Малыгина» в навигацию 1928 г. принес науке о льдах Арктики много новых и ценных сведений. Это плавание по сути дела являлось для своего времени выдающейся научно-исследовательской экспедицией.

Навигация 1928 г. еще раз продемонстрировала готовность Карского морского пути к более широкой эксплуатации.

Итоги Карских экспедиций 1921—1928 гг.

Рассмотрим основные итоги Карских экспедиций за период 1920—1928 гг. (включая сибирскую хлебную экспедицию 1920 г.).

За 9 лет к устьям Оби и Енисея торговыми судами было совершено в общей сложности 62 плавания[1], причем только два из них в навигацию 1921 г. были неудачными (пароходы «Обь» и «Енисей» погибли на обратном пути).

Сроки пребывания торговых судов в Карском море и на сибирских реках в рассматриваемый период колебались от 48 до 23 дней (см. табл. 8)[2].

Развитие грузооборота Карских экспедиций за этот период характеризуется данными, приведенными в табл. 10 (в тыс. тонн)[3].

---

[1] В это число плаваний не вошли рейсы ледоколов и ледокольных пароходов, сопровождавших торговые суда, а также плавания судов, осуществлявших гидрографические работы.

[2] Н. Сибирцев и В. Итин, приводя данную таблицу (см. табл. 8), допускают ряд неточностей в сроках прохода судов через проливы. Например, в 1920 г. суда прошли пролив Югорский Шар 12 августа, а не 10 августа, как у Н. Сибирцева и В. Итина, в 1928 г. торговые суда прошли Югорский Шар не 19 августа, а 13 августа.

[3] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 109. Десятые доли даны в округленных цифрах.

Таблица 8

Годы	Пролив и дата прохода на восток первого судна	Пролив и дата выхода из Карского моря последнего парохода	Всего дней торговой навигации
1920	Югорский Шар 12.8	Карские Ворота 28.9	48
1921	Югорский Шар 16.8	Югорский Шар 26.9	42
1922	Югорский Шар 20.8	Югорский Шар 25.9	37
1923	Югорский Шар 19.8	Карские Ворота 10.9	23
1924	Карские Ворота 13.8	Югорский Шар 17.9	36
1925	Югорский Шар 17.8	Маточкин Шар 16.9	31
1926	Маточкин Шар 3.9	Маточкин Шар 6.10	34
1927	Маточкин Шар 17.8	Маточкин Шар 17.9	32
1928	Югорский Шар 13.8	Югорский Шар 16.9	35

Характерны очень сжатые сроки обработки морских судов в устьевых портах Оби и Енисея (см. табл. 9).

Таблица 9

Годы	Обь			Число пароходов	Енисей			число пароходов
	длительность погрузо-разгрузочных работ				длительность погрузо-разгрузочных работ			
	начало	окончание	дней		начало	окончание	дней	
1920[1]	28.8	20.9	23	14	5.9	8.9	3	2
1921	21.8	16.9	26	9	28.8[5]	8.9[5]	12	3
1922	27.8	20.9	24[5]	5	—	—	—	—
1923	—	—	—	—	26.8	5.9	10	2[2]
1924	20.8	11.9	22[5]	2	21.8	3.9	13	2[5]
1925	28.8	13.9	16	3	2.9	10.9	8	1
1926	7.9	24.9	17	3	9.9	28.9	19	2[3]
1927	23.8	8.9	10	4	25.8	10.9	16	2
1928	20.8[5]	12.9	23	3	19.8	5.9	17	5[4]
	самое раннее 20.8	самое позднее 24.9	макс. 26	всего 43	самое раннее 19.8	самое позднее 28.9	макс. 19	всего 19

[1] Перегрузка на Оби производилась в бухте Находка. В числе 14 судов входило 4 лихтера. Со следующего года все перегрузочные работы осуществлялись в Новом Порту.

[2] В эту навигацию на Енисей прибыли речные пароходы «Кооператор» и лихтер «Друг».

[3] На Енисее в 1926 г. один пароход грузился графитом на рейде в устье реки Курейки.

[4] В 1928 г. 2 парохода грузились пиломатериалами в Усть-Енисейском порту и 3 парохода крупным и тесаным лесом в Игарской протоке.

[5] У Н. Сибирцева и В. Итина здесь неточные данные (см. указ. соч., стр. 108).

Из таблицы видно, что в этот период ведущая роль оставалась за Обью, и только в 1928 г. на первый план по вывозу выдвинулся Енисей. Это и понятно, в 1928 г. по морю пошел сибирский лес. Позднее, уже в годы первой пятилетки, соотношение между ввозом и вывозом резко изменилось, и Енисейский бассейн занял (за счет увеличения вывоза лесоматериалов) преобладающее место в грузообороте Карской экспедиции.

Значительный интерес представляет структура грузооборота (табл. 10).

Таблица 10

Годы	По Оби			По Енисею			Всего		
	ввоз	вывоз	всего	ввоз	вывоз	всего	ввоз	вывоз	всего
1920	—	9,6	9,6	—	0,7	0,7	—	10,3	10,3
1921	5,6	10,5	16,1	4,8	3,2	8,0	10,4	13,7	24,1
1922	7,8	5,8	13,6	—	—	—	7,8	5,8	13,6
1923	—	—	—	1,1	0,02	1,1	1,1	0,02	1,1
1924	5,4	2,1	7,5	1,2	2,0	3,2	6,6	4,1	10,7
1925	5,9	3,1	9,0	1,7	2,5	4,2	7,6	5,6	13,2
1926	6,4	6,0	12,4	2,6	4,1	6,7	9,0	10,1	19,1
1927	9,0	6,2	15,2	4,3	4,9	9,2	13,3	11,1	24,4
1928	7,7	6,6	14,3	4,6	10,5	15,1	12,3	17,1	29,4
Итого . .	47,8	49,9	97,7	20,3	27,92	48,2	68,1	77,82	145,9
Среднее за год . . .	5,3	5,5	10,9	2,3	3,01	5,4	7,6	8,6	16, 3

Так, вывоз по периодам составлял в тысячах тонн (см. табл. 11)[1].

Таблица 11

№ п/п	Наименование вывезенных грузов	1920—1924 гг.	1925—1928 гг.
1	Пшеница	17,5	5,4
2	Жмыхи	0,4	4,5
3	Волокно	2,1	3,5
4	Волос, щетина, кожсырье, шерсть	8,8	3,0
5	Масло, сыр	0,1	—
6	Пушнина	0,1	—
7	Графит	1,1	1,4
8	Асбест	1,8	—
9	Лес пиленый	2,0	21,2
10	Лес круглый и тесаный	—	4,8
11	Различный экспорт второстепенных видов	0,1	0,1
	Всего	34,0	43,9

Обращает на себя внимание постепенное увеличение удельного веса в вывозе малотранспортабельных грузов (пшеница, жмыхи, графит, лес), которые получили выход на внешние рынки благодаря освоению Карского морского пути, иначе они в значительной своей части остались бы в Сибири, так как перевозка их по железной дороге не могла быть экономически оправдана.

Доля этих грузов в экспорте и общем грузообороте характеризуется такими данными (в тысячах тонн и %).

Таблица 12

Показатели	1920—1924 гг.	1925—1928 гг.
Общий грузооборот в тыс. *т* . .	59,8	86,2
Экспорт в тыс. *т*	34,0	43,9
В т. ч. малотранспортабельные грузы в тыс. *т*	21,1	37,2
% их участия в экспорте	61,9	84,9
% их участия в грузообороте .	35,3	43,2

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 109. Десятые доли даны в округленных цифрах. В таблицу, по сравнению с данными Н. Сибирцева и В. Итина, внесены некоторые изменения.

Ввоз за те же годы составили следующие товары (в тыс. тонн):

Таблица 13

	Наименование товаров	1920—1924 гг.	1925—1928 гг.
	А. Из-за границы		
1	Сырье для промышленности, в основном цветные металлы	2,4	11,5
2	Полуфабрикаты	3,7	15,8
3	Оборудование	3,5	2,5
4	Электрооборудование	—	0,3
5	С/х инвентарь	6,6	9,0
6	Грузы для народного здравоохранения	0,3	1,0
7	Грузы широкого потребления	7,9	2,2
	Итого из-за границы	24,4	42,3
	Б. Из Европейской части СССР		
	Разного рода грузы для снабжения Севера	1,5	—
	Всего	25,9	42,3

Такая структура грузооборота объясняется тем, что в годы восстановительного периода Обско-Иртышский район давал на экспорт преимущественно продукцию животноводства и земледелия и ввозил значительное количество сельхозинвентаря и товаров широкого потребления. В дальнейшем развивающаяся в приенисейском крае промышленность, прежде всего лесообрабатывающая, привела к смещению центра тяжести грузооборота и изменению характера экспорта. Эти важные изменения особенно четко проявились позднее, в годы первой пятилетки. Но наметились они уже в конце рассматриваемого периода, в частности, в 1928 г.

С точки зрения развития практики арктического мореплавания, Карские операции 1921—1928 гг. явились важным испытательным периодом, периодом опытных плаваний, доказавшим реальную народнохозяйственную значимость Карского морского пути.

В истории Северного морского пути этот период ценен тем, что впервые и в общем удачно осуществлялся опыт плавания транспортных судов во льдах под проводкой ледокольных пароходов. Участие в навигации 1921 и 1922 гг. линейных ледоколов не характерно для этого периода. Ледокол тогда еще не завоевал себе признания и должного места в арктической навигации.

Что касается ледокольных пароходов, то во время проводки транспортных судов они неоднократно вступали в борьбу со льдами и выходили из нее победителями. Кроме того, ледокольные пароходы широко использовались в качестве судов ледовой разведки, что было крайне необходимо, так как в ту пору в Арктике не было иных средств разведки льдов. Небольшие гидрографические суда не могли входить даже в слабый лед; самолеты, несмотря на настойчивые требования летчиков, моряков и ученых, сколько-нибудь широкого применения для ледовой разведки не получили, хотя первые полеты на авиаразведку льдов убе-

дительно показали их незаменимость, особенно для освещения глубинных районов арктических морей, куда не могли пройти корабли.

Важно, что в этот период был также накоплен немалый организационный опыт проведения крупных арктических операций.

За эти годы выросли новые кадры полярников — строители арктических портов, гидрографы, водители судов, работники полярных радиостанций Убеко-Севера и Убеко-Сибири, лоцманы, радисты, рядовые моряки транспортных и гидрографических судов.

Застрельщиками в выполнении правительственных заданий являлись коммунисты, которые на любой трудной работе шли в первых рядах.

С появлением и ростом своих полярных кадров можно было отказаться от услуг иностранных специалистов, которые первое время еще приглашались в морские отряды. Речные караваны и гидрографический флот, а также ледокольные суда обслуживали исключительно советские моряки. Создание грамотных, знающих Арктику отечественных кадров — одно из важных достижений Карских экспедиций.

Благодаря развитию сети полярных станций метеорологи и гидрологи получили возможность приступить к разработке научных методов обслуживания навигации. Особенно следует отметить создание научных групп при руководстве Карской экспедиции, своего рода штаба операции, сначала в Мурманске, а затем с 1927 г. на ледокольном пароходе. Эти группы положили начало обобщению и составлению навигационных пособий по Карскому морю. Практика плаваний и систематические наблюдения позволили подойти к опытному прогнозированию состояния погоды и льдов, что делали в то время Гидрометбюро ЦУМОР'а и Главная Физическая обсерватория. В этой новой научной области вскоре заметно продвинулись вперед видные ученые В. Ю. Визе и Б. П. Мультановский, прогнозы которых на навигацию 1924 и 1925 гг., как и первый прогноз Б. П. Мультановского в 1915 г., оправдались.

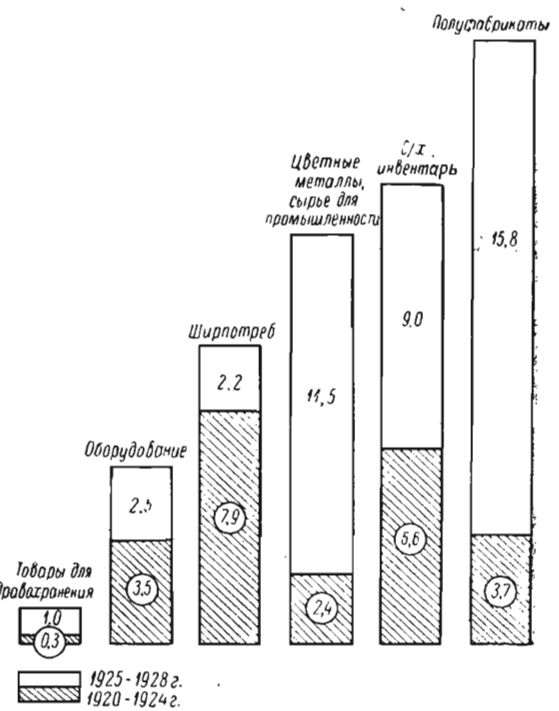


Рис. 78. Структура грузооборота (ввоз) Карских экспедиций в 1920—1924 гг. и 1925—1928 гг. (в тыс. тонн) По данным Н. Н. Сибирцева

Значительными оказались экономические итоги Карских экспедиций. Хотя в торговом балансе страны они занимали довольно скромное место, но заметно сказались на оживлении экономической жизни Сибири. Товары, доставленные Карской экспедицией, имели широкую область распространения: Дальний Восток, Якутия, Средняя Азия. Выход на мировой рынок через Северный морской путь значительно облегчил восстановление разрушенного хозяйства Сибири. В 1927—1928 гг. это

восстановление в основном завершилось. Дальнейшее развитие экономики Сибири пошло по линии социалистической индустриализации, широкого промышленного строительства. Внешнеторговые операции в этих условиях оставались лишь вспомогательным средством, дополнительным источником накоплений. Чтобы сделать этот источник более ощутимым, необходимо было добиться удешевления всей Карской операции. Некоторых успехов в этом направлении удалось достичь уже в годы, предшествовавшие первой пятилетке. Так, довольно значительно снизились морские и речные фрахты. В 1922 г., например, за перевозку пуда импорта от портов Европы до портов Западной Сибири взималось 69 коп., в 1925 г. — только 27 коп., в 1927 г.— 26 коп. Еще больше уменьшились ставки за перевозку экспорта из Оби и Енисея до портов Западной Европы. Транспортировка одного кубического фута в 1922 г. стоила 71 коп., в 1925 г. — 24 коп., 1927 г. — 18 коп.[1] И это несмотря на то, что среди грузов Карской экспедиции с 1924 г. прочное место занял такой нетранспортабельный груз, как лес. Стоимость перевозки леса с каждым годом тоже уменьшалась. Так, в 1924 г. за перевозку 1 кубофута лесоматериалов приходилось платить 25,2 коп., а в 1927 г. — 18 коп.[2]

Существование Карского морского пути могло быть оправдано экономически лишь при условии меньшей стоимости экспорта товаров Сибири, в сравнении с перевозкой по железной дороге до ближайшего порта отправления, например до Ленинграда. Этим вопросом живо интересовались экономисты[3]. Нет ни одной более или менее значительной работы того времени, посвященной Северному морскому пути, где бы ни рассматривались данные на этот счет. Руководители Комитета Северного морского пути не упускали случая подчеркнуть выгодность перевозок по Карскому морскому пути в сравнении с железнодорожными. Они утверждали, что перевозка одной тонны груза по железной дороге от Новосибирска до Ленинграда и оттуда по морю в Лондон стоила 58 руб. 98 коп., а перевозка той же тонны по Карскому морскому пути от Новосибирска до Лондона обходилась в 44 руб. 67 коп. Таким образом, еще в первые годы освоения почти совсем неблагоустроенный Карский морской путь все же был дешевле железнодорожного.

Карские экспедиции за несколько лет завоевали прочное место в хозяйственной и культурной жизни Сибири. Они развивались как планомерное государственное мероприятие, как артерия постоянной транспортной связи с Сибирью. Провалились прогнозы капиталистических фирм, рассчитывавших на неспособность Советского государства своими собственными силами освоить Карский морской путь. Характерны в этом отношении изменения позиции близко стоявших к карскому делу капиталистических кругов Лондона. В 1920 г. они добивались участия в организации и эксплуатации Карского морского пути, но вместе с тем выдвигали кабальные условия, видимо, рассчитывая на то, что без них не обойдутся и им откроется путь экономического проникновения в Сибирь. Когда успехи Карских экспедиций определились, они стали взывать к «благоразумию» советского правительства и уже без особых условий стали просить допустить их к участию в освоении морского пути. Эти дельцы глубоко просчитались. Успешно осуществляя планы социалистического строительства, Советский Союз обошелся без помощи капиталистов. На далеком Севере вскоре стали создаваться первые очаги про-

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. I, д. 311, л. 43.
[2] Там же, л. 44.
[3] В. Л. Попов. Перспективы и проекты магистральных путей Сибири. (Экономико-географический очерк) — «Северная Азия», 1928, № 4, стр. 56.

мышленности. Это ставило перед полярниками новые, более сложные задачи.

Нельзя не заметить, что в канун первой пятилетки Карские экспедиции как бы достигли своего потолка, их грузооборот рос очень слабо. Для расширения перевозок не хватало, прежде всего, грузовых судов. Вместе с тем, и возможности проводки судов во льдах были крайне ограниченными. Караванный метод прохода через Карское море в устья сибирских рек с участием ледокольного парохода не сулил значительного роста грузооборота. «Малыгин» и «Седов» едва справлялись с проводкой нескольких, считанных кораблей. Несмотря на растущее мастерство капитанов, ледокольные пароходы не смогли существенно расширить сроки навигации в Карском море.

Жизнь шла вперед. Расширение вывоза сибирского леса в западную Европу вынудило создать на Обь-Енисейском Севере центр лесопиления. В свою очередь, развитие деревообрабатывающей промышленности привело к значительному расширению Карской экспедиции и позволило коренным образом перестроить сложившуюся практику ее организации. На помощь хозяйственникам,

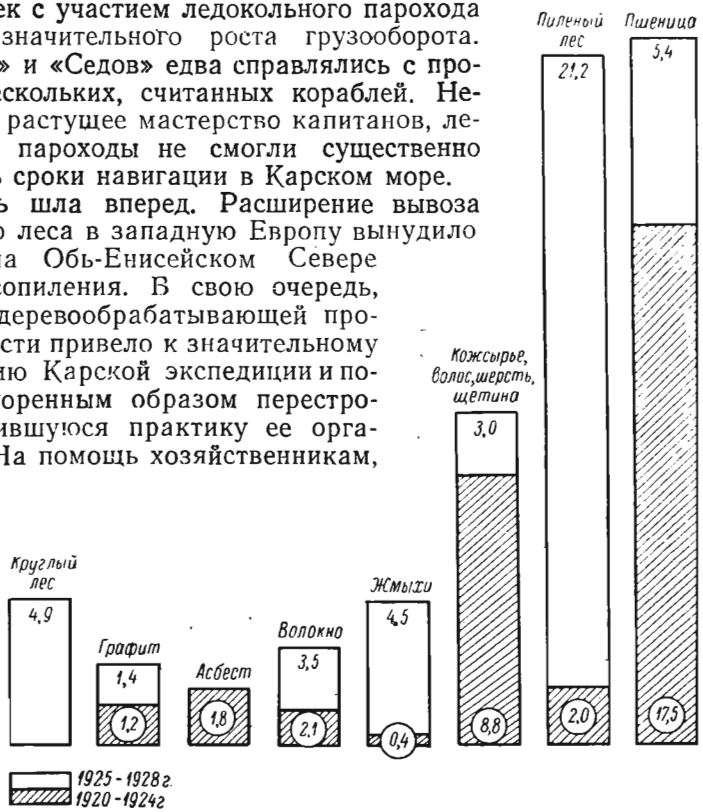


Рис. 79 Структура грузооборота (вывоз) Карских экспедиций в периоды 1920—1924 гг. и 1925—1928 гг. (в тыс. тонн). По данным Н. Н. Сибирцева.

судоводителям, как прежде, пришли ученые, наука, занявшая видное место в Карской экспедиции.

События 1928 г., связанные с работой больших экспедиций по поиску экипажа дирижабля «Италия» и другими научными мероприятиями, привлекли бóльшее внимание советской общественности к нашему Северу и сыграли роль своеобразного рубежа. Уже арктическая навигация 1929 г. прошла по-иному. Она открыла собой новый этап в истории Северного морского пути и в освоении арктических просторов.

ГЛАВА 7

МОРСКИЕ РЕЙСЫ В УСТЬЕ РЕКИ КОЛЫМЫ И НА о. ВРАНГЕЛЯ в 1923—1928 гг.

Работы по восстановлению народного хозяйства на Северо-Востоке и в том числе в Якутии развернулись значительно позже, чем в Сибири. Только в 1923 г. удалось завершить разгром и изгнать отсюда многочисленные белогвардейские банды.

Экономическое и политическое положение северо-восточных окраин

Продолжительная гражданская война разрушила и дезорганизовала экономическую жизнь молодой Якутской автономной республики и крайнего северо-востока — Камчатки, Чукотки и Колымско-Индигирского края, оказавшихся оторванными от основных снабжающих центров страны. Этим не замедлили воспользоваться японские и американские интервенты. Они всеми средствами поддерживали пробравшиеся в районы Северо-Востока белогвардейские банды Бочкарева и Пепеляева, отдельные отряды которых после разгрома отступили на Колыму и Индигирку[1]. Белогвардейцы пытались захватить порты Охотского побережья — Аян и Охотск, а также Камчатку и территории, лежащие севернее ее. Еще в июле 1920 г. к северо-восточному побережью Чукотского полуострова подходило американское охранное судно «Beag», которое определило в бухте Эмма (на мысе Пузино) магнитный пункт и установило знак с надписью, объявляющей чукотскую территорию под юрисдикцией США[2]. Летом 1922 г. японские оккупанты направили

[1] Бочкаревские офицеры прибыли на Колыму из Охотска в феврале—марте 1922 г. Опираясь на буржуазных националистов и других контрреволюционеров, они совершили антисоветский переворот. Бочкаревцы грабили кооперативы, убивали и расстреливали коммунистов, комсомольцев, советских работников. В начале февраля 1922 г. бандиты захватили Верхоянск (П. У. Петров. О разгроме якутских буржуазно-националистических банд в 1921—1922 гг. «Сборник статей по истории Якутии Советского периода». Вып. 1. Якутск, 1955, стр. 17).

[2] В 1924 г. этот американский знак был снят, а Народный Комиссариат по иностранным делам СССР направил Госдепартаменту США ноту протеста. Копию ноты Г. В. Чичерина о незаконных действиях американского судна см. Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Г. Красинского.

войска в Охотск и на Камчатку. Под видом необходимости охраны японских рыболовных промыслов в июне в Охотске высадился японский отряд генерала Тонак-Сана[1].

После освобождения Владивостока частями народно-освободительной армии к Охотскому побережью и на Камчатку были направлены советские корабли «Адмирал Завойко», «Ставрополь», «Астрахань», «Красный Октябрь» с десантными отрядами моряков[2]. В ноябре — декабре 1922 г. эти военно-морские отряды, при одновременном наступлении войск Красной Армии со стороны Якутска, наголову разгромили банды Бочкарева. В первой половине 1923 г. потерпели поражение белогвардейские банды генерала Пепеляева, действовавшие на реке Амге и Охотском побережье. Во время разгрома белогвардейцев в руки красных частей попало несколько иностранных судов, снабжавших белых оружием и военным снаряжением.

Положение Северо-Востока к моменту завершения на этой территории гражданской войны в сильнейшей степени осложнялось тем, что на экономику Чукотки, Камчатки и в Колымско-Индигирского края оказывали большое влияние иностранные, преимущественно американские, компании. Пользуясь отдаленностью этих северных окраин, оторванностью их от центральных районов страны, отсутствием в течение ряда лет представителей советской власти, они почти полностью захватили в свои руки снабжение населения и всю торговлю, т. е. главные экономические позиции. Даже голод, начавшийся в ряде мест из-за отсутствия регулярного подвоза продовольствия, был использован ими для обогащения.

Грабительская меновая торговля, организованная на дальнем Северо-Востоке иностранными хищниками, стала по существу одним из главных направлений политики экономической экспансии американских, монополий, поддерживаемых правительством США еще с конца XIX века[3]. Обстановка, сложившаяся здесь в период гражданской войны и иностранной интервенции, как никогда, благоприятствовала расширению деятельности агентуры американских торговых фирм, подготовлявшей базу для отторжения исконных русских земель.

Естественно, что буквально с первых дней Советской власти пришлось принимать эффективные меры для вытеснения с Северо-Востока иностранной агентуры, для организации нормальной торговли и продовольственного снабжения.

Американская контрабандная торговля на Северо-Востоке

Американские дельцы-контрабандисты пустили глубокие корни в экономику Чукотки и Колымы. К моменту окончания гражданской войны здесь действовало по меньшей мере полтора десятка опытных американских агентов; 9 из них являлись прямыми представителями американских компаний, 5 человек агентами купцов Караевых[4]. На берегах Чукотки, между Чаунской губой на северо-западе и рекой Анадырь — на юге, имелось 8 иностранных факторий, завербовавших в среде местного чукотского кулачества свою агентуру. В Чаунской губе, например, главным посредником между американцами и чукчами был богатый чукча Алитет. Иностран-

---

[1] П. У. Петров. Указ. соч., стр. 12.

[2] А. И. Мельчин. Разгром американо-японских интервентов на Советском Дальнем Востоке в 1920—1922 гг. М., 1953, стр. 33—39.

[3] См., в частности, С. Славин. Американская экспедиция на Северо-Востоке царской России в начале XX века. «Летопись Севера», 1, 1949, стр. 136—153.

[4] ЦА ММФ, ф. 66, д. 271 В. Бадунов. По Чукотскому полуострову. 1925 (Рукопись). Автор — работник советского Охотско-Камчатского акционерного рыболовного общества (ОКАРО).

ные фактории располагались в Колючинской губе, на мысах Рыркарпий (Северный), Сердце-Камень, Дежнева, в Мечигменской губе, бухте Провидения и в заливе Креста. В промежуточных пунктах торговля велась непосредственно с американских шхун, ежегодно посещавших берега Чукотки[1].

Ведущую роль в американской контрабандной торговле на Чукотке играл ловкий делец, выходец из Швеции, американский подданный Олаф Свенсон. Впервые он проник на Чукотку вместе с экспедицией Вонлярлярского в 1902 г., ничего не имея при себе, кроме, как он сам писал, «двух здоровых рук и безграничной жажды наживы». Сначала Свенсон подвизался на разведках золота в Анадырском крае, затем после ликвидации разведок занялся скупкой пушнины и торговлей, оказавшейся весьма выгодной. Через мелких агентов он раскинул свои сети далеко в горы и тундру. В Чукотско-Анадырском районе у Свенсона имелось три фактории (на мысах Северный, Дежнева и в Анадырске),

---

[1] Ценные данные о размерах американской контрабандной торговли на Чукотке приведены в докладе сотрудника «Доброфлота» Андриевского (см. его статью: По вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов. «Экономическая жизнь Дальнего Востока», 1924, № 1 (5). Ссылаясь на В. К. Арсеньева, заведующего отделом морских и звериных промыслов Анадырского уезда, докладчик приводит следующие цифры, характеризующие годовой оборот иностранных компаний и тесно связанных с ними русских дельцов за 1922—1923 гг.

Фактории	Компании и фирмы	Доходы (в тысячах рублей золотом)
Анадырь	Гудсон-бей	80
»	Свенсон	80
Кресты	Гудсон-бей	30
»	Свенсон	30
Пролив Беринга	Гудсон-бей	20
Б. Провидения	Проддакк	5
» »	Орехов	3
» »	Томсен	14
Синявино	Феннас	12
Мечигмен	Сосланбен	5
о. Лорин	Гатиев	6
» »	Свенсон	12
Янда-бай	Гудсон-бей	30
Мыс Дежнева	Гудсон-бей	42
» »	Свенсон	24
Уэлен	Продскин	3
»	Газдаров	14
Сердце Камень	Воол	24
» »	Соколов	14
Колючино	Феннас	18
Ванкарем	Ольсон	20
Рыркарпий	Гудсон-бей	3
»	Енга	0,6
»	Воол	10
Чаун	Косыгин и Дминер	60
»	Алитет	12
»	Брюханов	12
»	Атаев	10

Всего около 600 000 рублей золотом

но, кроме того, на него работало много местных торговцев, находившихся в полном его подчинении. Эта агентура поставляла ему ценную пушнину, спаивая доверчивых чукчей. Большинство чукотских семей, живших на побережье, задолжало ему. Но сам он старался не вступать в какие-либо сделки с местным населением, умело действовал через посредников и поэтому слыл благодетелем чукчей. Эту показную сторону своей деятельности Олаф Свенсон всячески рекламирует в своей книге, изданной в 1943 г. в Нью-Йорке[1]. Но хорош был благодетель! Сам он пишет, что у русских купцов, например, приобретал чай, а затем перепродавал его чукчам втридорога: за одну плитку кирпичного чая чукчи платили по четыре песца. Пользуясь тем, что у чукчей счет до 20 велся пятерками, бизнесмен умудрялся вместо 18—19 плиток чая выдавать лишь 15 и наживался, таким образом, и на прямом обмане.

Незадолго до Октябрьской революции Свенсон вступил в китобойную компанию Хибарт-Стьюарт. Эта компания имела шхуну «Бельведер» и другие суда, которые ежегодно появлялись у берегов Чукотки. Занимаясь пушной торговлей, они, кроме того, промышляли моржей у острова Врангеля. Вспоминая это время, делец пишет: «Это были хорошие годы для нас. Эта северная земля была для нас подобна огромной плантации, разделенной на множество областей, каждая из которых производила различные товары»[2].

Свенсоновскую компанию открыто поддерживало американское правительство. Когда в 1914 г. компания из-за внутренних неурядиц почти обанкротилась, правительство США предложило ей продолжать торговые и промысловые дела в Сибири[3]. Американские империалисты не ошиблись в своей ставке на Свенсона. В годы гражданской войны он всячески помогал остаткам разбитых белогвардейских банд, снабжал их оружием, продовольствием и одеждой и оказывал материальную помощь бандам Бочкарева на Камчатке и Колыме[4]. В начале 1924 г. советские органы приняли решение ликвидировать американские фактории, поскольку они оказывали помощь белогвардейцам. Был наложен арест на товары Свенсона и его имущество стоимостью в 1 миллион долларов. Времена безудержного грабежа населения Чукотки окончились. Свенсону было предложено уплатить налог за прошедшие шесть лет торговли. Когда он выполнил эти требования, товары и имущество были возвращены.

Но положение складывалось так, что Свенсона вовсе изгнать с Чукотки еще не удавалось: устойчивые транспортные связи с этим далеким районом еще не были налажены, и компания Свенсона завозила сюда из Америки продовольствие и охотничьи принадлежности для чукчей. Отказаться от его услуг в тех условиях было трудно. Вот почему в 1925 и 1926 гг. суда свенсоновской компании с разрешения советских властей продолжали совершать морские рейсы из порта Сиэтл к берегам Чукотки. Пушнину эта компания покупала у советских торгующих организаций по установленным ценам и перепродавала ее на мировом рынке уже по своему усмотрению. В 1926 г. компания вступила в дого-

---

[1] Olaf Swenson. The Northwest of the world. New-Jork, 1943.

[2] Там же, стр. 92. Свенсон получал до 800—1000% прибыли, (см. П. Я. Дербер и М. Л. Шер. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. М.—Л., 1927, стр. 181).

[3] Olaf. Swenson. Eighly below! A Story of fur Trading in the Siberian Arctic. «The Fur Famer Magazine», Seattle, Wash., 1934, december.

[4] Участники антисоветского мятежа 1921—1922 гг., якутские национальные подписали летом 1921 г. с фирмой «Олаф Свенсон и К°» соглашение о финансировании мятежников. Националисты обещали этой фирме передать всю якутскую пушнину, получив от О. Свенсона 100 тысяч рублей наличными. (М. Кротов. Из истории гражданской войны, «Якутские зарницы», 1927, № 3, стр. 26; П. У. Петров. Указ. соч., стр. 11).

ворные отношения с внешнеторговыми организациями СССР, которые продолжались 5 лет. По условиям договора, шхуны Свенсона «Элизиф» и «Нанук» доставляли на Северо-Восток определенный ассортимент продуктов и товаров. По сути дела в этот период компания Свенсона служила посредником между мировым пушным рынком и советскими внешнеторговыми организациями на Дальнем Востоке.

Вскоре однако дела у Свенсона пошли плохо. Шхуна «Элизиф» погибла во льдах Чукотского моря, а другая шхуна стала на вынужденную зимовку. Посланные к месту зимовки два американских самолета погибли. Боясь окончательного разорения, Свенсон ликвидировал свою компанию. Так оборвалась деятельность одного из главных американских воротил на Чукотке. Но он не был один.

В период гражданской войны на Чукотке появился сильный конкурент Свенсона — английская компания «Гудсон-Бей». Английская компания поглотила торговую компанию братьев Караевых. В Анадырске, заливе Креста, на побережье Берингова пролива, в бухте Провидения и других пунктах англичане также основали ряд факторий. Между хищниками завязалась борьба за преобладание на Чукотке. В конце концов первенство осталось за Свенсоном. Его английские собратья по грабежу чукчей действовали слишком прямо и, тем самым восстановив против себя местное население, вынуждены были уйти в более южные районы[1].

Навстречу наглым притязаниям американских фирм на Северо-Востоке охотно шло правительство Колчака. В сентябре 1919 г. «Эйтингтон Шилд Компани» и компания братьев Фумстэн, заключив комиссионную сделку с колчаковским комитетом внешней торговли, открыли кредит в пять миллионов долларов для американских торгашей, занимавшихся скупкой пушнины на севере Сибири. Эти фирмы ввозили на побережья Чукотки и Камчатки колониальные товары и продавали их с неслыханным барышом. Как правило, прибыли составляли 200—300 процентов на вложенный капитал[2].

Спаивая чукчей и выменивая у них за бесценок драгоценную пушнину, американские и английские контрабандисты, вместе с русскими торговцами, обосновавшимися на Аляске, жестоко разоряли экономику Чукотского края, наживая вместе с тем огромные прибыли. Ежегодно с Чукотки вывозилось до 10 тысяч песцов, 400 шкур белых медведей, десятки тысяч моржовых и нерповых шкур. Население Чукотки в ту пору забивало ежегодно до 3500 моржей, 15 китов. 25 тысяч нерп, в оленьем стаде насчитывалось около 100 тысяч голов. И несмотря на это, в период экономического господства американцев на Чукотке. ее население жило впроголодь, нередко голодало[3]. К 1922 г. на грани голода находилось все колымское и чукотское население, проживавшее на арктическом побережье. Характерно, что в 1921 г. американские коммерсанты доставили в устье Колымы свыше 100 тонн груза, но это был, главным образом, спирт, в обмен на который хищники получили всю упромышленную чукчами пушнину[4]. Таким образом, торгово-предпринимательская деятельность американских купцов и их агентуры не только не улучшила продовольственного снабжения населения Северо-Востока, но, наоборот, намного его ухудшила.

Таким было положение, требовавшее неотложного вмешательства со стороны Советской власти.

---

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30, лл. 33—37.

[2] С Григорцевич. Из истории американской агрессии на Русском Дальнем Востоке (1920—1922 гг.), «Вопросы истории», 1951, № 8, стр. 73.

[3] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30, лл. 33—37.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 340, д. 6, л. 3.

Первые мероприятия Советской власти по организации транспортных связей с Северо-Востоком

Еще в пору гражданской войны Советское государство предприняло первые шаги по налаживанию транспортных связей с Северо-Востоком и, прежде всего, с Якутией, нуждавшейся в срочной продовольственной помощи.

Правительство РСФСР и ЦК Коммунистической партии внимательно следили за героической борьбой трудящихся Якутии, Чукотки и Камчатки с белогвардейскими бандами, действовавшими вкупе с японо-американскими интервентами. В 1921 г. на Лену были направлены советские вооруженные отряды во главе с Н. А. Карандарашвили, оказавшие решающую помощь якутскому народу в борьбе с мятежниками. Большое значение в исходе вооруженной борьбы сыграл декрет ВЦИК от 27 апреля 1922 г. об образовании Якутской АССР. С этого времени благодаря советской власти якутский народ приобрел свою государственность. Принимались меры к включению Якутии в единый с РСФСР политический и хозяйственный организм. В целях оказания ей продовольственной помощи, по распоряжению советского правительства, в 1920 г. была снаряжена большая экспедиция из Владивостока к Охотскому побережью, которой поручалось доставить 24 тысячи пудов различных продовольственных товаров для дальнейшей перевозки их в Якутию[1]. Однако неблагоприятная обстановка не позволила произвести выгрузку, и суда «Астрахань» и «Эривань» возвратились назад[2]. В 1921 г. продовольственное положение республики еще больше ухудшилось. Требовалась немедленная помощь. 27 мая 1921 г. Совет Труда и Обороны вновь рассмотрел вопрос о доставке в Якутию продуктовых и других товаров через Аян и Нижне-Колымск[3]. Постановление об организации первого морского арктического рейса в устье р. Колымы было принято в тот же самый день и на том же самом заседании Совета Труда и Обороны под председательством В. И. Ленина, где принималось решение о снаряжении первой советской Карской экспедиции. 31 мая 1921 г. Совет Народных Комиссаров подтвердил решение об организации колымского рейса[4]. Для товарообмена СНК ассигновал 1380 тысяч рублей золотом, из них 250 тысяч рублей — на организацию Колымской экспедиции. Из-за краткости времени, оставшегося на ее подготовку, и неблагоприятной политической обстановки экспедиция эта не состоялась[5]. 1 июня 1921 г. Совет Народных Комиссаров еще раз рассматривал вопрос о транспортной связи центральной России с Восточной Сибирью и обязал в порядке боевого приказа отпустить Якутскому отделу связи для содержания 400 почтово-пассажирских станций 6440 лошадей, различные бытовые и продовольственные предметы, в том числе мануфактуру, кирпичный чай, ячмень, спички, табак и др. Это постановление Совета Народных Комиссаров подписал В. И. Ленин[6].

В 1922 г. СНК РСФСР нашел возможным отпустить якутскому правительству пятилетний кредит в сумме 300 тысяч золотых рублей на

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 340, д. 6, 1921, л. 20.

[2] Со ссылкой на газету «Ленинский Коммунар» № 9 от 23 сентября и № 17 от 30 октября 1920 г. В. Н. Чемезов сообщает неточные данные о том, что п/х «Астрахань» свершил два рейса от Владивостока в порт Аян и доставил до 50 тыс. пудов разных товаров. См. его статью: Об экономической помощи русского рабочего класса трудящимся Якутии в 1920—1923 гг. «Сборник статей по истории Якутии Советского периода». Вып. I. Якутск, 1955, стр. 47.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 1943, оп. 340, д. 6, 1921, л. 16.

[4] Там же, л. 18.

[5] Там же, л. 28.

[6] Там же, д. 27, л. 68.

восстановление сельского хозяйства и 270 тысяч золотых рублей — на восстановление промышленности[1].

Постановлениями СТО от 1 ноября и Президиума ВЦИК от 9 ноября 1922 г. в собственность ЯАССР передавалось значительное количество пушнины, сырья и товаров[2].

Якутские советские органы со своей стороны наметили ряд мероприятий для улучшения транспортных связей, в том числе и с отдаленными северо-восточными районами.

В 1920 и 1921 гг., как об этом рассказано в 5-й главе, по решению Иркутского Ревкома, в устье Лены работали гидрографические экспедиции во главе с Ф. А. Матисеном и Н. И. Евгеновым. В том же году на реке Мае обстановочная партия бюро исследования рек Сибводпути[3] провела подготовку к навигации на реках Мая и Алдан. Местные хозяйственные организации приступили к ремонту дорог Иркутск — Качуг и Тыреть — Балачанск — Жигалово[4]. В связи с организацией морской Аяно-Колымской экспедиции представитель Якутского революционного комитета на Колыме направил в 1920 г. из Средне-Колымска к Охотскому побережью экспедицию под руководством Н. Н. Березкина для отыскания кратчайшего и удобного тракта вывоза товаров с побережья в глубь страны[5].

В марте 1921 г. после долгих сборов экспедиция вышла в путь и, пройдя свыше тысячи верст по плоскогорью и речным долинам, открыла дорогу на Гижигу. В пути члены экспедиции вели большую просветительную работу среди коренного населения. Разведанный Н. Н. Березкиным тракт, протяженностью 985 верст, как выяснилось впоследствии, оказался непригодным для перевозок из-за узости речных долин, по которым он проходил. Более удобным был признан, так называемый, Ольско-колымский тракт, ведущий от Средне-Колымска к порту Ола. По этому тракту со стороны Охотского побережья потом завозились продовольствие и товары в южные районы Колымы. Но, конечно, доставка продовольствия из Владивостока таким кружным путем (морем, потом по сухопутному, Ольскому тракту) обходилась очень дорого. Это продовольствие оседало, главным образом, в южных районах Колымы. Население Севера Якутии лишь в редких случаях получало товары, доставленные по южным сухопутным трактам. Торговля на большой территории Северо-Востока, прилегающей к арктическим морям, по-прежнему оставалась в руках американских и японских коммерсантов.

Советская республика не могла мириться с таким положением. Правда, в те годы находились люди, которые утверждали, что на Северо-Востоке надо развивать только сухопутные трассы. Так, Н. Н. Березкин в своем отчете об экспедиции всячески доказывал нецелесообразность и нерентабельность морского пути на Колыму и, наоборот, всемерно восхвалял выгодность сухопутных трактов. Позднее эту ошибочную точку зрения защищал И. Ф. Молодых, известный исследователь Колымско-Индигирского края, который вообще являлся противником

---

[1] 25 лет Якутской АССР. Якутск, 1927, стр. 85.

[2] П. У. Петров. Указ. соч., стр. 29.

[3] В 1923 г. эта партия была преобразована в Партию по исследованию рек Ленского и Байкальского бассейнов, проделавшую в течение ряда лет большую работу по изучению реки Лены и ее притоков.

[4] В. Н. Чемезов. Указ. соч., стр. 46.

[5] ААН, ф. 47, оп. 2, д. 19. Н. Н. Березкин. Гижигинско-Колымская экспедиция 1921—1922 гг. (Рукопись); В. П. Брусенин. Колымская экспедиция. «Автономная Якутия», 1923, № 182; И. Ф. Молодых. К материалам по вопросу снабжения Верхне-Колымского приискового района Союззолота). Иркутск, 1930, стр. 23—61.

Северного морского пути[1]. В конце 20-х годов И. Ф. Молодых активно поддержал сторонников профессора Воблаго, ратовавших тогда за идею Великого Северного железнодорожного пути, который противопоставлялся Северному морскому пути. Односторонность и узость этих взглядов сейчас совершенно очевидна. Сама жизнь показала, что развитие сухопутных связей на Северо-Востоке неотделимо от развития арктического мореплавания. Без такого сочетания на полное запустение обрекалось хозяйство самых северо-восточных районов страны, населенных якутами, и малыми северными народностями — чукчами, эскимосами, коряками, юкагирами. Улучшить их материальное и культурное положение, освободить от иностранных хищников и двинуть вперед развитие производительных сил отдаленного края было возможно только на базе советской торговли и советизации края, развития транспорта и, прежде всего, арктического мореплавания.

Но в 20-е годы это было ясно далеко не всем. Тем знаменательнее то, что органы советской власти, вопреки мнению довольно влиятельных противников арктического мореплавания, уже в ту пору предприняли активные шаги к организации морских плаваний в водах северо-восточных морей.

На первых порах, по решению советского правительства, ответственность за регулярное снабжение крайнего северо-востока продовольствием и товарами первой необходимости была возложена на Охотско-Камчатское акционерное общество (ОКАРО). Последнее в 1924 г. направило к берегам Чукотки пароход «Память Ленина», который доставил в бухту Провидения и на мыс Дежнева небольшое количество товаров и продовольствия. Это были первые советские товары на Чукотке, положившие начало государственной торговле.

Надо признать, что первые шаги ОКАРО были не совсем удачными: товары, доставленные на Чукотку, оказались низкого качества и далеко не удовлетворили потребности населения. Этим воспользовались кулаки и местные скупщики, развернувшие агитацию за посылку «уполномоченных» для закупки товаров в американский город Ном на Аляске. Вопрос о поездке в Ном стал предметом специального рассмотрения на уездном съезде Чукотки 12 марта 1925 г. Выражая волю трудящегося населения, съезд отверг кулацкое предложение и обратился к советским властям с просьбой об улучшении снабжения чукотского населения[2]. По решению дальневосточных советских организаций, ОКАРО организовало ежегодные пароходные рейсы к южным берегам Чукотки, которые вскоре изменили положение со снабжением населения продовольствием и промысловым снаряжением. Американские контрабандисты и скупщики потеряли свое прежнее влияние и вынуждены были удалиться.

Но в северных районах Чукотки, как говорилось выше, процветала компания Свенсона. Влияние ОКАРО здесь было незначительным. Ему удалось организовать только одну факторию (мыс Северный). Чтобы добиться преобладающего влияния на арктическом побережье, вытеснить оттуда американских контрабандистов, предотвратить неизбежное вымирание местного населения и упадок промыслов, подготовить почву для решительного подъема материального и культурного уровня корен-

---

[1] См. И. Ф. Молодых. Водные пути восточной Сибири и ближайшие задачи развития их. «Проблемы капитального строительства восточной Сибири». Сборник статей. Иркутск, 1926, стр. 47—127; Его же. Пути снабжения северо-восточной Сибири. «Известия биолого-географического института», т. 5, вып. 4, Иркутск, 1930; Его же. Пути сообщения Якутии. Сборник «Якутия», Л., 1927, стр. 575—671 и др.

[2] ЦА ММФ, ф. Управление Комитета Севера при ВЦИК, оп. 66, д. 271.

ного населения было жизненно необходимо восстановить транспортные морские связи с этим районом. Ход событий неумолимо ставил в повестку дня вопрос о возобновлении прерванных гражданской войной Колымских морских рейсов.

Таким образом, организация этих советских рейсов диктовалась необходимостью оказания срочной продовольственной и производственной помощи населению северных районов Чукотки и Колымско-Индигирского края, а также интересами закрепления этих территорий за СССР.

Первый советский рейс на Колыму в 1923 г.

Советские Колымские рейсы, как и морские Карские экспедиции, по своему характеру резко отличались от дореволюционных. В прошлом они непременно преследовали коммерческие цели и служили обогащению той или иной группы капиталистов. Фирмы, принимавшие участие в организации плавания, искусственно повышали стоимость ввозимых на Колыму товаров с таким расчетом, чтобы выручка от их продажи не столько возмещала затраты на фрахт специального судна, содержание команды и прочие расходы[1], сколько давала достаточно высокие прибыли. Основная тяжесть расходов по рейсам перекладывалась на плечи местного населения, вынужденного в силу необходимости покупать товары по любым высоким ценам. Естественно, что в дореволюционных условиях эти мероприятия не привели, да и не могли привести к сколько-нибудь значительному подъему производительных сил отдаленной окраины России. На колымских операциях хотела нажиться кучка дальневосточных и якутских предпринимателей.

Само собою разумеется, что в советских условиях на первый план выдвигались совсем иные задачи, обеспечивающие подъем экономической и культурной жизни отставшего в своем развитии населения Чукотки и Колымского района. Это гарантировалось тем, что организатором Колымских экспедиций являлось Советское государство. Ясно отдавая себе отчет в том, что завоз грузов на Колыму даже в перспективе с коммерческой точки зрения будет убыточным, правительство поддержало Колымские рейсы материально. Специальными решениями по каждому рейсу определялась государственная дотация для покрытия убытков.

В проведении плаваний на Колыму наглядно проявилась дальновидная политика Советского государства, направленная на подъем производительных сил далеких северо-восточных окраин страны. Колымские рейсы дали серьезный толчок к изучению северо-восточных морей, создали предпосылки для систематической эксплуатации восточного участка Северного морского пути.

Последняя досоветская экспедиция из Владивостока в устье реки Колымы была снаряжена колчаковцами в 1919 г., которые пытались поправить свои дела за счет вывоза на мировой рынок пушнины. Во время этого рейса на пароходе «Ставрополь», кроме продовольствия, было отправлено на Колыму некоторое промышленное оборудование для Эндыбальского (Верхоянского) свинцово-плавильного завода купца А. Семенова[2]. Колымский рейс 1919 г. не удался. Встретив в Чукотском море тяжелые льды, пароход «Ставрополь» (капитан Гросберг) вынужден был вернуться обратно. На обратном пути он попал во льды и за-

[1] Царское правительство а/о «Доброфлот» на покрытие расходов по фрахту парохода Колымских рейсов выдавало дотацию.

[2] ААН. ф. 47, оп 1. д. 900. Журнал совещания представителей местных торговых фирм по вопросу снабжения Колымского округа продуктами первой необходимости. Совещание состоялось 30 января 1919 г. в Якутске.

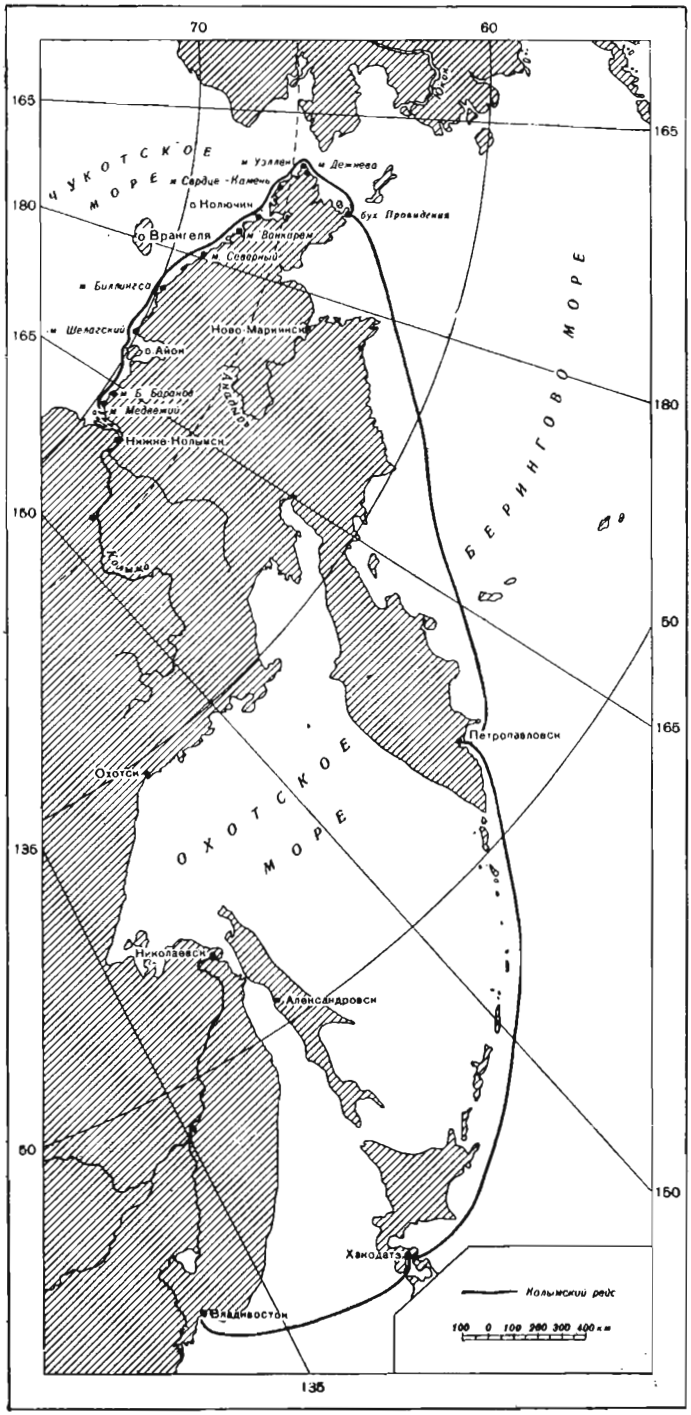


Рис. 80. Схема Колымских рейсов в 1923—1932 гг.

зимовал в районе Колючинской губы. Во Владивосток пароход вернулся только летом следующего (1920) года[1].

В 1921 г., после восстановления на Дальнем Востоке Советской власти, сразу же развернулась подготовка к новому Колымскому рейсу. Пароход с грузом уже готовился к отходу. Однако в результате бунта меркуловцев рейс был сорван. Белогвардейцы захватили судно и увели его в Охотск[2].

В 1922 г. банды, орудовавшие на Охотско-Камчатском побережье, поддержанные американцами, направили в Колымский рейс американскую шхуну, которая не достигла цели, встретив в Чукотском море тяжелые льды[3].

Политическая обстановка на Дальнем Востоке позволила осуществить первый советский рейс на реку Колыму только в навигацию 1923 г. Это первое плавание организовал Наркомторгпром ЯАССР. В рейс был направлен зафрахтованный у Доброфлота пароход «Ставрополь» (капитан П. Г. Миловзоров). На борту судна находилось 23 500 пудов различных товаров, закупленных в Шанхае на сумму в 150 тысяч золотых рублей. Пароход вышел в арктические моря без сопровождения ледокола. Покинув Владивосток 21 июля, он 29 числа благополучно прибыл в Петропавловск-на-Камчатке[4].

Первое плавание советского парохода на р. Колыму началось в условиях, когда в Колымско-Индигирском районе еще бесчинствовали банды Бочкарева. Не исключена была возможность встречи с американо-японскими оккупантами. Поэтому на пароходе «Ставрополь» разместился военный отряд из 50 красноармейцев, который возглавлял представитель якутского правительства.

Приняв некоторые грузы в Петропавловске-на-Камчатке, «Ставрополь» проследовал на север. Посетив Ново-Мариинск (Анадырь) и бухту Провидения, 9 августа через Берингов пролив он вошел в Чукотское море. У селения Уэлен была встречена и задержана в советских территориальных водах американская парусно-моторная шхуна, незаконно торговавшая с чукчами. Владелец шхуны согласился продать ее советским властям вместе с находившимися на борту товарами[5]. Капитану шхуны было приказано следовать за «Ставрополем». До мыса Северного[6] шхуна шла под проводкой «Ставрополя», а затем, следуя самостоятельно, прибыла в Нижне-Колымск.

Во время стоянки в Уэлене капитан П. Г. Миловзоров собрал подробные сведения у местных жителей о состоянии льдов на предстоящем переходе. Сведения были благоприятными. Действительно, первые льды «Ставрополь» встретил лишь на параллели Колючинской губы. Почти не сбавляя хода, судно легко миновало их. 11 августа пароход достиг

---

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30, лл. 2—10, д. 161; лл. 1—8. В 1919 г. шхуна «Беллинда», принадлежавшая американцу Костеллу, совершила плавание на Колыму из Нома. При повторном рейсе, возвращаясь с Колымы, она зазимовала у м. Якан. В 1919 г. Ванкарем посетила шхуна Свенсона «Бельведер».

[2] М. Кротов. Борьба с контрреволюцией в северо-восточной Якутии. «Пролетарская революция», 1928, № 5 (76), стр. 66—112.

[3] М. Кротов. Указ. соч., стр. 110. Кроме того, в 1922 г. из Нома в устье Колымы плавало пять американских шхун. Они зазимовали у мыса Северного.

[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30. При описании Колымских советских рейсов использована работа П. Г. Миловзорова «Плавание морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигации 1911—1928 гг.» (хранится в научных фондах Арктического и антарктического института, по просьбе которого работа была написана автором незадолго до смерти).

[5] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30. Шхуна называлась «Уайт Маунтин».

[6] Ныне мыс Шмидта.

мыса Северного и, обследовав расположенную недалеко от мыса американскую факторию, направился к устью Колымы.

Встреченные на пути льды не представляли трудностей; густота их едва достигала 3—5 баллов. Только у мыса Биллингса льды стали гуще и тяжелее. Но опытный капитан умело вел судно. Правда, в тумане приходилось часто останавливаться и выжидать изменения ледовой обстановки. У мысов Кекурного и Шалаурова Изба плавание осложнилось встречей с многочисленными стамухами, осевшими на мелководье. Миновав этот район и выйдя в полосу разреженных льдов, 14 числа пароход прибыл к месту Шелагскому. Здесь остановились, так как вход в Чаунскую губу закрывали тяжелые льды.

15 числа П. Г. Миловзоров решил продвигаться вперед на запад, пользуясь разводьями, но вскоре обстановка ухудшилась, и «Ставрополь» лег в дрейф. От острова Айон путь на Колыму преградили сплошные ледяные поля. Прохода на Колыму не было. Капитан сделал еще одну попытку. Приблизившись вплотную к острову, насколько позволяла осадка судна, он повел его вдоль берега по окраине сильно сплоченных льдов. Имея мористее себя эти льды, «Ставрополь» в тумане миновал район скопления их у о. Айон и 16 числа пришел к мысу Большой Баранов. Проход был найден. Искусство опытного капитана одержало победу над ледяной стихией.

Рис. 81. Капитан П. Г. Миловзоров—один из организаторов советских Колымских рейсов

От мыса Большой Баранов передвигаться было легче: отсюда из Колымы проходят теплые речные воды и море здесь часто свободно от льдов. Но уже вблизи от цели случилось непредвиденное. Из-за слабой гидрографической изученности Колымского устья (у мыса Медвежьего), имея 18-футовую осадку, пароход сел на мель. Сняться с нее было нелегко. Выгрузка на берег 13 тысяч пудов груза не помогла. Пришлось ожидать подъема воды, наступившего через 11 дней. Драгоценное время истекало. Поэтому, оставив у мыса Медвежьего выгруженные товары, пароход поспешил в Нижне-Колымск.

Плавание по реке Колыме проходило под проводкой опытного лоцмана. 30 августа «Ставрополь» пришел в Нижне-Колымск. Впервые советский пароход прибыл сюда из Владивостока. Любопытно отметить, что за 4 дня до этого на западе в Усть-Енисейский порт пришли суда Карской экспедиции: «В. Русанов», «Кооператор» и «Андре Марти». Таким образом, почти одновременно наши суда бороздили арктические воды на западном и восточном флангах Северного морского пути. Но

между Колымой и Енисеем еще лежало огромное пространство, которое предстояло преодолеть в будущем.

Население Колымы, терроризированное бандами Бочкарева, с радостью встретило прибытие советского парохода. Разгрузка товаров производилась дружно и окончилась 8 сентября. Одновременно с помощью прибывшей на Колыму парусно-моторной шхуны перевозились грузы с мыса Медвежьего.

Вечером 8 сентября, по окончании работ, «Ставрополь» возвестил гудками о своем отбытии во Владивосток.

Обратное плавание не представило трудностей. На пути пароход встретил лишь разреженные льды. 11 сентября он прибыл к мысу Северному, где по поручению Владивостокской морской обсерватории П. Г. Миловзоров привлек местных жителей к круглогодичной регистрации состояния льдов. 13 сентября вошли в Берингов пролив. Из-за позднего времени поручение владивостокских морских властей посетить остров Врангеля П. Г. Миловзоров выполнить не смог.

22 октября «Ставрополь» прибыл во Владивосток.

Дискуссия о целесообразности организации Колымских рейсов

Подводя итоги экспедиции 1923 г., якутские хозяйственные организации подсчитали, что перевозка одного пуда товаров из Владивостока на Колыму обошлась государству в 9 рублей 10 копеек, а весь рейс — в 214 064 рублей золотом[1]. Аренда парохода стоила 30 тысяч рублей. На основании этих подсчетов некоторые горе-экономисты, пренебрегая политическим значением Колымской операции, вновь подняли вопрос о нецелесообразности организации дальнейших дорогостоящих Колымских рейсов. Но уже первый рейс на Колыму нанес серьезный удар по американской контрабандной торговле на Северо-Востоке. С появлением советских товаров американские и английские фактории вынуждены были частично сократить свои операции. Поход «Ставрополя» вселял уверенность в то, что местным советским организациям удастся быстро осуществить советизацию крайнего Северо-Востока. Характерно, например, то, что, узнав о прибытии на Колыму отряда красноармейцев, банды Бочкарева бежали в горы. С полным правом 1923 г. можно назвать началом советизации Колымско-Индигирского края.

Некоторые хозяйственники выступали против Колымских рейсов под предлогом защиты лено-колымского каботажа, т. е. установления регулярного морского сообщения между устьями рек Лены и Колымы. Такой каботаж искусственно противопоставлялся Колымским рейсам. С особой активностью дискуссия о путях снабжения Колымского края разгорелась в начале 1924 г., когда в Якутский Наркомпродторг поступила записка инженера Иркутского Рупвода Л. Минеева о каботажном плавании между Леной и Колымой[2]. Л. Минеев рьяно защищал развитие транспортных связей на Северо-Востоке, зная о тяжелом экономическом и политическом положении района. Но, ратуя за установление морского сообщения между Леной и Колымой, Л. Минеев доказывал вместе с тем невыгодность Колымских рейсов. Записка Минеева рассматривалась в Плановой комиссии ЯАССР, которая не согласилась с проектом организации рейсов между Леной и Колымой и передала проект в президиум Трансплана СССР[3]. Последний, рассмотрев предложения Л. Минеева, признал указанный каботаж целесообразным. За

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30.

[2] ААН, ф. 47, оп.1, д. 30.

[3] Там же, лл. 37—42, 51 и др. Записка Л. Минеева датирована 23 февраля 1924 г. В Плановую комиссию ЯАССР в 1924 г. поступил также проект установления Колымских рейсов при помощи теплоходов, имеющих полуледокольный корпус.

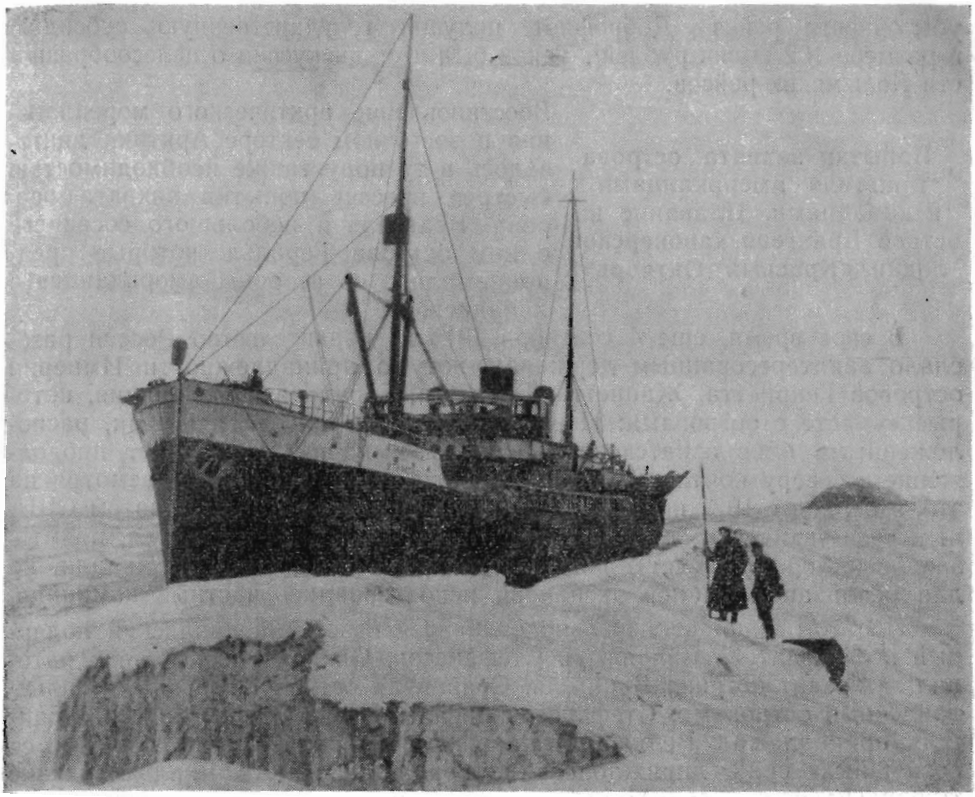


Рис. 82. Пароход „Ставрополь" во льдах

установление морских сообщений между Леной и Колымой высказалось также Главное гидрографическое управление. Был поднят даже вопрос о приобретении специального судна для плавания между Леной и Колымой. Но Трансплан СССР избежал односторонности: он признал необходимым продолжать также развивать судоходство между Колымой и Владивостоком.

Пока вопрос обсуждался в центральных планирующих организациях, пришел отказ якутского правительства от немедленного установления лено-колымского каботажа. Проект Л. Минеева, не найдя поддержки в Якутске, вслед за тем был отвергнут и центральными планирующими организациями. К мнению якутского правительства о преждевременности организации ленского каботажа присоединился Трансплан. Тогда, по указанию правительства, Госплан СССР в срочном порядке рассмотрел вопрос о плавании к устью р. Колымы из Владивостока и признал Колымские рейсы неотложным делом, требующим государственного пособия [1]. Мнение Госплана поддержали Наркоминдел и Наркомвнешторг [2]. В начале мая 1924 г. Совет Труда и Обороны постановил организовать срочные Колымские рейсы и обязал Доброфлот согласовать с правительством ЯАССР время выхода парохода «Ставрополь» [3]. Ввиду

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 4372, оп. 1, д. 182, 1924, лл. 269 об.— 270. Об обсуждении этого вопроса в Плановой комиссии Приморского Края см. А. Леонов. Из Тихого океана — в Северный Ледовитый. «Автономная Якутия», от 25 ноября 1925 г.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 4372, оп. 1, д. 182, 1924, лл. 272—273.

[3] ЦГАОР и СС, ф. 4372. оп. 1, д. 182, 1924, л. 274.

убыточности рейса Доброфлот получил государственную субсидию в размере 102 тысяч рублей[1]. Таков был итог дискуссии о целесообразности Колымских рейсов.

Попытки захвата острова Врангеля американцами и канадцами. Плавание на остров Врангеля канонерской лодки «Красный Октябрь»

Восстановление арктического мореплавания в восточном секторе Арктики диктовалось в ту пору также необходимостью быстрее пресечь попытки захвата острова Врангеля и небольшого соседнего с ним острова Геральд, которые предпринимались со стороны американцев и канадцев.

В свое время, еще 4 сентября 1916 г., правительство России разослало заинтересованным державам ноту о принадлежности Империи островов Генриетта, Жаннетта, Беннетта, Геральда и Уединения, которые «вместе с островами: Новосибирскими, Врангеля и иными, расположенными близ азиатского побережья империи, составляют продолжение к северу континентального пространства Сибири»[2]. Несмотря на это, в период с 1921 по 1924 гг. сначала Великобритания, а затем США пытались захватить острова Врангеля и Геральда. Разумеется, прямых заявлений на этот счет правительства указанных стран не делали, но для реализации планов экспансии использовались частные компании.

На этом поприще печально отличился известный канадский полярный исследователь Вильялмур Стефанссон. Он наиболее активно ратовал за захват острова Врангеля. Сравнивая остров Врангеля с Фальклендскими островами, Стефанссон писал: «Нам нужно, чтобы о. Врангеля принадлежал Великобритании как территория для развития ее воздушных сил — дирижаблей и аэропланов, как Фальклендские (Фолклендские — *М. Б.*) острова служат нашим крейсерам и шхунам». Стефанссон действовал от имени английской Ванкуверовской меховой компании. В 1921 г. В. Стефанссон высадил на острове группу канадцев во главе с неким Алланом Крауффордом, который поднял на острове британский флаг и объявил о присоединении его к британской короне[3]. В навигацию следующего года Стефанссон рассчитывал сменить зимовщиков, высадить на острове новую партию и забрать упромышленную пушнину. Однако тяжелая ледовая обстановка в 1922 г. помешала его шхуне подойти к берегу острова. Только в 1923 г. шхуна Стефансона «Дональдсон» под руководством Нойса достигла острова. За несколько месяцев до прихода судна там разыгралась тяжелая драма. Из группы Крауффорда осталась в живых одна лишь эскимоска Ада Блекджек. Она рассказала, что в декабре 1922 г., не дождавшись американского судна, трое здоровых людей, бросив на острове своего больного товарища, а также ее, Блекджек, под руководством Нойса ушли по льду на материк. В дороге они, по-видимому, все погибли, так как до материка не дошли. Больной канадец тоже вскоре скончался от цинги. На острове осталась одна женщина, которая стойко вынесла выпавшие на ее долю испытания и дождалась прихода американского судна.

---

[1] Этим постановлением СТО обязал Наркомвнешторг по согласованию с правительством Якутской АССР представить в Госплан проект организации снабжения Нижне-Колымского района предметами первой необходимости на коммерческих началах.

[2] Цитировано здесь и дальше по Г. А. Ушакову. См. его статью: Остров Врангеля, «Советская Арктика», 1936, № 8, стр. 21—29.

[3] Б. В. Давыдов. В тисках льда, Л., 1925; Г. Д. Красинский. На советском корабле в Ледовитом океане М., 1925; Л. А. Демин. Экспедиция на о. Врангеля. Сб. «Русские мореплаватели». М., 1953, стр. 381—385; Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М., 1954.

Советский патруль, находившийся на мысе Дежнева, еще до отплытия Нойса от берегов Аляски, предупредил, что для плавания в советских водах судно обязано иметь специальное разрешение. Нойсу было предложено принять на борт красноармейца. В случае несоблюдения этого требования судно Нойса подлежало конфискации[1]. Однако Нойс игнорировал эти указания. По распоряжению Стефанссона, он высадил на остров Врангеля новую группу оккупантов во главе с Уэльсом. Узнав о том, что канадское и английское правительства поддерживают Стефанссона в его намерении оккупировать остров, НКИД направил этим правительствам ноты протеста. В конце концов под давлением мировой общественности и решительных шагов советского правительства Великобритания вынуждена была заявить о своем отказе от претензий на остров Врангеля[2]. Однако американо-канадская печать, поощрявшаяся официальными кругами, продолжала публиковать агрессивные высказывания. Газеты сообщали о снаряжении новой экспедиции В. Стефанссона на остров Врангеля. Все это вынудило советское правительство дать распоряжение 5-ой Дальневосточной Армии направить специальную экспедицию на остров для пересечения действий зарубежных авантюристов. Эта экспедиция, однако, в навигацию 1923 г. не состоялась.

Из-за позднего возвращения с Колымы не смог зайти на остров Врангеля также и пароход «Ставрополь».

Весной 1924 г. вопрос об экспедиции на о. Врангеля, по инициативе Наркоминдела, был вынесен на рассмотрение советского правительства. Решение о снаряжении такой экспедиции состоялось почти одновременно с постановлением об обязательном ежегодном Колымском рейсе. В отношении о. Врангеля это ответственное правительственное задание возлагалось на Главное гидрографическое управление. Официально экспедиция получила название Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока.

Рис. 83. Б. В. Давыдов—начальник экспедиции 1924 г. на остров Врангеля

Таким образом, в навигацию 1924 г. в Чукотское море направлялись две арктические экспедиции, имевшие, несмотря на различие заданий, общую цель — укрепление позиций СССР на крайнем Северо-Востоке. Работа этих экспедиций проходила в тесном контакте друг с другом и при взаимной помощи. Для экспедиции на остров Врангеля Главное гидрографическое управление выделило канонерскую лодку «Красный Октябрь»[3] под командованием Воейкова. Начальником экспедиции Дальневосточный Революционный Комитет назначил видного советского гидрографа — начальника Убеко-Дальнего Востока Б. В. Давы-

[1] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 10, лл 19 и 20.

[2] В.В.С. Англо-американские притязания на о. Врангеля. «Советская Азия», 1925, кн. 1—2, стр. 15—18.

[3] Так именовался ледокол Владивостокского порта «Надежный».

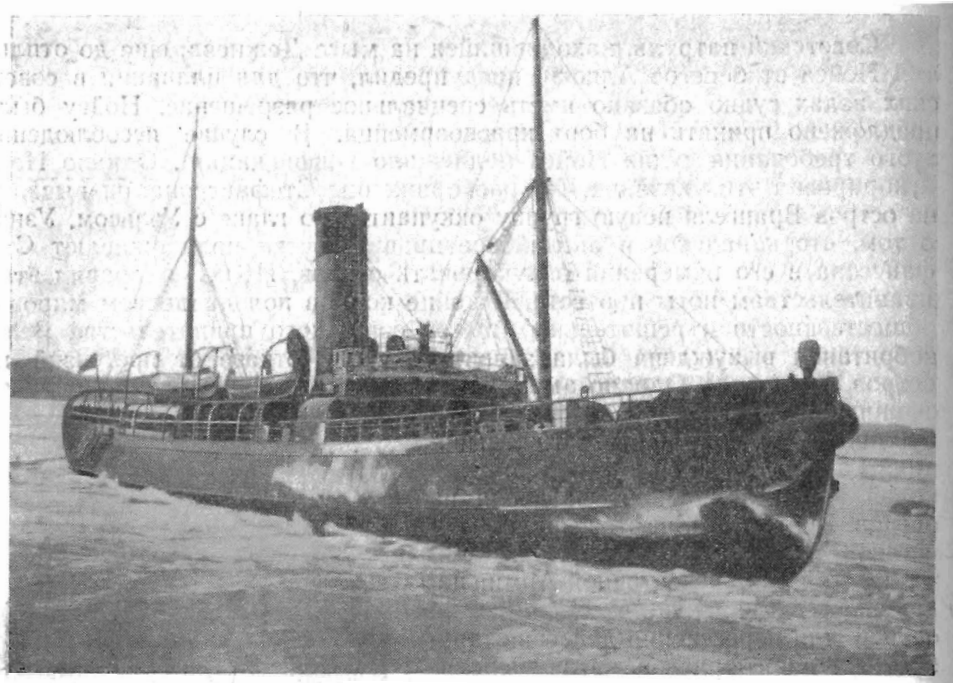


Рис. 84. Канонерская лодка „Красный Октябрь"

дова, который в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910—1912 гг. был командиром г/с «Таймыр».

Пароход «Ставрополь» и канонерская лодка «Красный Октябрь» вышли из Владивостока почти одновременно: первый 22 июля и вторая 20 июля. Опоздание с выходом в море отрицательно сказалось на всем ходе экспедиции. Следуя по одному и тому же маршруту, с заходом в Петропавловск-на-Камчатке, в бухту Провидения и залив Лаврентия, суда достигли Берингова пролива 9 и 10 августа. Отсюда пароход «Ставрополь» направился на Колыму, а канонерская лодка «Красный Октябрь» — к острову Врангеля. Во время похода суда поддерживали между собой радиосвязь.

Опыт ледовых плаваний и знание Чукотского моря подсказали начальнику Гидрографической экспедиции правильный маршрут. Б. В. Давыдов не согласился с вариантом плавания к острову через пролив Лонга. По его мнению, судну без сопровождения линейного ледокола следовало пройти к острову Геральда от северо-западного берега Аляски, потому что от Берингова пролива вдоль берегов Аляски, а оттуда по направлению к о. Геральд идет струя теплого течения. Чтобы использовать карту этого течения, на пути от Берингова пролива экспедиция ежечасно измеряла температуру воды.

Расчет Б. В. Давыдова оказался точным. От мыса Дежнева судно шло по чистой воде, имея слева кромку сплоченных льдов. Через двое суток плавания до острова Врангеля осталось 140 миль. Здесь с «Красного Октября» заметили на горизонте льды, окружавшие остров. Этот лед, преградивший дальнейший путь, простирался до самого Чукотского побережья, и, следовательно, попытка отыскать проход к острову с южной стороны не принесла бы положительных результатов. На то, чтобы убедиться в этом, потребовалось двое суток напряженной работы. 17 августа Б. В. Давыдов направил «Красный Октябрь» к острову, намереваясь подойти к нему с востока. И этот расчет оказался верным. Утром 18 числа судно настолько приблизилось к острову, что на горизонте

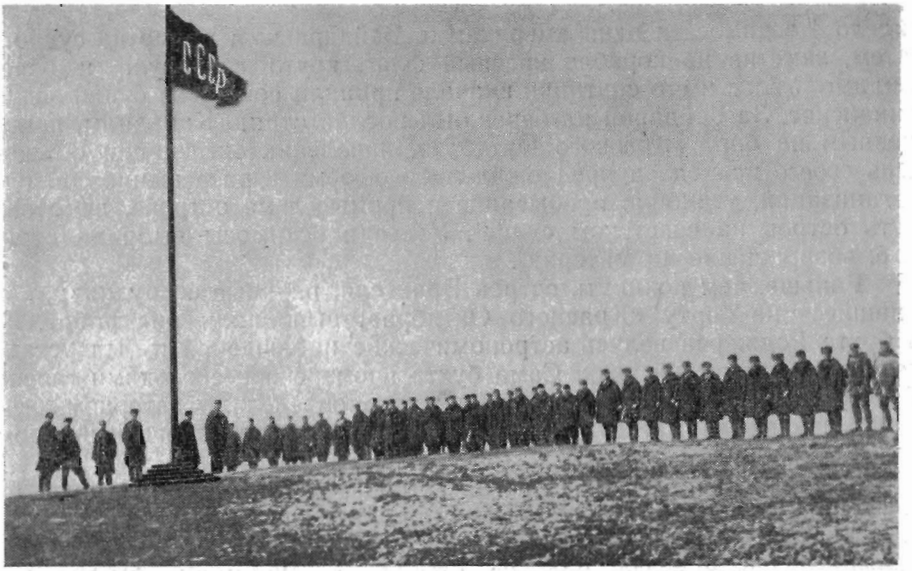


Рис. 85. Подъем государственного флага СССР 20 августа 1924 г. на острове Врангеля

обозначались его восточные берега. 19 числа корабль достиг мыса Гавай и, пройдя отсюда в разреженных льдах вдоль берега, бросил якорь в бухте Роджерса. Таким образом, благодаря правильному выбору маршрута, несмотря на трудные ледовые условия, плавание к острову Врангеля было осуществлено без серьезных затруднений и в кратчайшие сроки.

На берегу бухты Роджерса экипаж «Красного Октября» обнаружил брошенную канадцами избу. Здесь же высился флагшток (без флага). После обследования бухты на берег были доставлены строительные материалы. 20 августа в торжественной обстановке в присутствии экипажа «Красного Октября» на берегу бухты Роджерс был поднят государственный флаг СССР. У основания мачты экспедиция закрепила металлическую доску с надписью на русском и английском языках: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока, 19 августа 1924 года» [1].

Из бухты Роджерса «Красный Октябрь» направился вдоль южного берега острова. В устье реки, получившей название реки Хищников, была обнаружена еще одна промысловая избушка, палатка с провизией и припасами, а также развешанные для просушки шкуры белых медведей. У построек валялись стреляные гильзы. В одной из палаток была найдена бутылка с вложенной в нее запиской на имя начальника спасательного корабля. В записке сообщалось, что группа канадцев во главе с Уэльсом 19 августа покинула лагерь и направилась в юго-восточную часть острова, где намеревалась ожидать прибытия американского судна.

Искать канадцев экспедиция не стала и проследовала в бухту Сомнительную. 20 августа, когда «Красный Октябрь» готовился сняться с якоря, вахтенный заметил приближение чукотской байдары. В ней

---

[1] Г. Д. Красинский. Указ. соч., стр. 49. Своевременность этого акта станет понятной, если напомнить, что почти одновременно с «Красным Октябрем» из Нома к о. Врангеля пыталось пройти американское судно «Герман». Встретив на своем пути ледяной барьер, оно подошло к о. Геральд, где был незаконно поднят американский флаг.

сидело 4 эскимоса и один американец. Байдара шла прямо на судно, но затем, заметив на корабле красный флаг, круто повернула к берегу. Видимо, Уэльс и его спутники вначале приняли советское судно за американское. За байдарой на берег был послан отряд. Канадцам, приглашенным на борт «Красного Октября», начальник экспедиции объяснил цель своего прихода и предложил либо оформить разрешение советских организаций, узаконив пребывание и промысел на острове, либо покинуть остров на советском судне[1]. Уэльс и эскимосы выбрали второе, т. е. возвращение на материк[2].

Раньше, чем покинуть остров Врангеля, научные сотрудники, находившиеся на борту «Красного Октября», выполнили ряд работ. Еще в бухте Роджерса велись астрономические наблюдения и был установлен астрономический знак. Сама бухта промерена несколькими галсами. В бухте Сомнительной экспедиция также определила астрономический пункт, произвела магнитные наблюдения и рекогносцировочный промер вдоль косы.

Для возвращения «Красного Октября» с Врангеля избрали путь через пролив Лонга, так как маршрут, которым судно прошло к острову считался рискованным. Капитан опасался, что тяжелые льды блокируют судно, и тогда, подобно «Жаннете», оно может быть унесено в центральную часть Ледовитого океана.

Обратный поход «Красного Октября» протекал в тяжелых условиях. Пробиваясь во льдах пролива Лонга, судно за 4 суток продвинулось только на 60 миль. Можно было лечь в дрейф в расчете на вынос из пролива вместе со льдами на восток. Но учитывая, что на борту находились женщины и дети, начальник экспедиции не решился на такой шаг. Продолжая пробиваться к Чукотскому берегу, 28 августа «Красный Октябрь» достиг мыса Якан. Отсюда, повернув вдоль берега и следуя переменными курсами по полыньям, он направился к мысу Дежнева. На подходе к мысу Северному «Красный Октябрь» оказал помощь четырем промышленникам-чукчам, унесенным на льдине в море. Их приняли на борт корабля.

У мыса Северного, пробиваясь сквозь сплоченные льды, «Красный Октябрь» получил серьезные повреждения. Дальнейшее продвижение во льдах стало невозможным. В пределах видимости корабль окружали ледяные поля, форсирование которых ему было не под силу. После нескольких неудачных попыток пробить ледовую перемычку, экспедиция смирилась с мыслью о предстоящей зимовке. Судно завели в безопасное место — в одну из бухт под мысом Северным. Здесь котлы были погашены, а паровое отопление выключено. 9 сентября команда приступила к разборке главной машины для консервации ее на зиму. У соседней фактории ОКАРО приобрели деревянный домик, в котором предполагалось

---

[1] Ход переговоров с канадцами и некоторые другие подробности пребывания Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока на о. Врангеля описаны в дневнике комиссара экспедиции Михаила Адольфовича Доминиковского (ЦГАВМФ, ф. 134, д. 60, лл. 16—47). Среди документов личного архива Красинского (научные фонды ААНИИ) также имеются ценные материалы об экспедиции на канонерской лодке «Красный Октябрь».

[2] Об этом заместитель начальника экспедиции Г. Д. Красинский пишет: «После ознакомления с обстоятельствами пребывания американцев на острове, им было нами заявлено, что дальнейшее их пребывание на нем, а тем более охота, — без разрешения правительства СССР, — незаконны, что мы самостоятельно дать им разрешение не вправе. Поэтому мы предлагаем им оставить остров, переселившись на корабль. Им было также разъяснено нами, что мы не считаем их самих ответственными за совершенные действия, потому что их рассматриваем лишь, как невольных исполнителей чужих распоряжений, что ответственной является компания Стефанссона» (Г. Д. Красинский. Указ. соч., стр. 52).

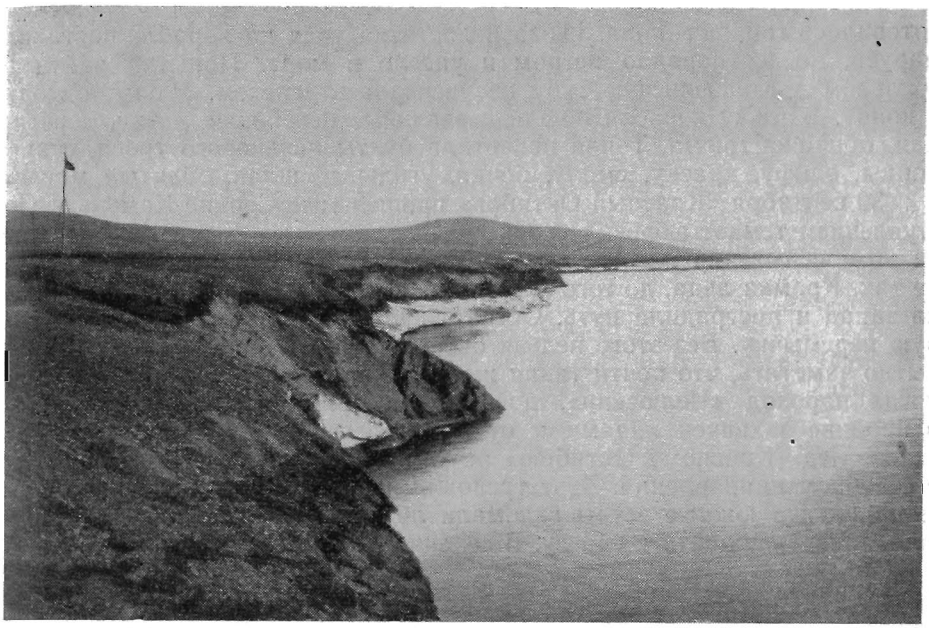


Рис. 86. Государственный флаг, поднятый Б. В. Давыдовым на острове Врангеля в 1924 г.

разместить на зиму часть экипажа, для остальной части экипажа зимние помещения подготовили на корабле. У чукчей, с которыми удалось установить связь, закупили зимнюю одежду. К месту стоянки корабля чукчи пригнали на мясо 200 оленей. В Нижне-Колымск для организации продовольственной помощи во главе небольшой группы собирался отправиться заместитель начальника экспедиции Г. Д. Красинский.

Однако ледовая обстановка вскоре изменилась. 22 сентября на горизонте, под действием юго-восточного ветра открылась обширная полынья, выйдя на которую корабль мог бы возобновить плавание на восток. В тот же день руководство экспедиции обсудило вопрос о возможности похода к мысу Дежнева. При оставшихся ничтожных запасах угля (его хватало на несколько суток хода) риск такого плавания был очень велик. Однако 25 сентября в районе стоянки судов была замечена передвижка льда и колебание воды (зыбь), временами слышался даже морской прибой — верные признаки близости больших пространств свободной воды. Стало очевидным, что под действием южных ветров льды, блокировавшие берега, отступили и проход освободился. Пришлось срочно собрать машину, готовить котлы, поднимать пары, 28 сентября «Красный Октябрь» снялся с якоря.

Путь к Берингову проливу оказался все же очень трудным. Здесь почти все время приходилось идти малым ходом, останавливаясь для выжидания перегруппировки льдов. Когда корабль вышел на чистую воду, здесь его встретил сильнейший шторм. Бортовая качка иногда достигала 30—40°. Почти вся команда за исключением 5—6 старых кочегаров укачалась и вышла из строя. Волны частично разрушили на судне камбуз, стол в кают-компании, и койки сорвало с креплений, в кубрики попала вода. Работоспособные моряки, в первую очередь коммунисты и командный состав, заменили выбывших и работали не щадя сил. «Бывали моменты, — пишет комиссар М. А. Доминиковский, — когда, спустившись в кочегарку, вы могли не найти ни одного кочегара. Шуровали строевые и комсостав, и члены РКП(б)». Двое суток на судне не

готовилась горячая пища. Из-за недостатка угля на корабле поставили паруса, но их порвало ветром и унесло в море. Попытка зайти за топливом в Колючинскую губу не увенчалась успехом. Уголь подходил к концу. В топку корабля пошли деревянные переборки, доски, деревянная обшивка трюма. Топка поглотила бухты пенькового троса, старые концы, олифу, краску, смолу, бочки, угольный шлак, облитый маслом.

30 сентября «Красный Октябрь» прошел мыс Сердце-Камень, а с наступлением темноты бросил якорь недалеко от мыса Дежнева. Казалось, на этом испытания для героического экипажа окончились. Но это было не так. Кромка льда, до того остававшаяся слева от корабля, повернула на запад и преградила путь. Оставалось одно: пробиться сквозь ледяную перемычку. Без этого нельзя было выйти в Берингово море. Любопытно заметить, что почти такая же обстановка сложилась через 9 лет, когда пароход «Челюскин», достигнув Берингова пролива, был уже в проливе захвачен льдами и оттеснен к северу. Вначале пробиться сквозь лед «Красному Октябрю» не удалось, и судно стало дрейфовать в северном направлении. Этот тревожный дрейф продолжался до 3 октября, когда южные ветры взломали льды и судно наконец получило возможность подойти к берегу. В селении Уэлен экипаж собрал все, что

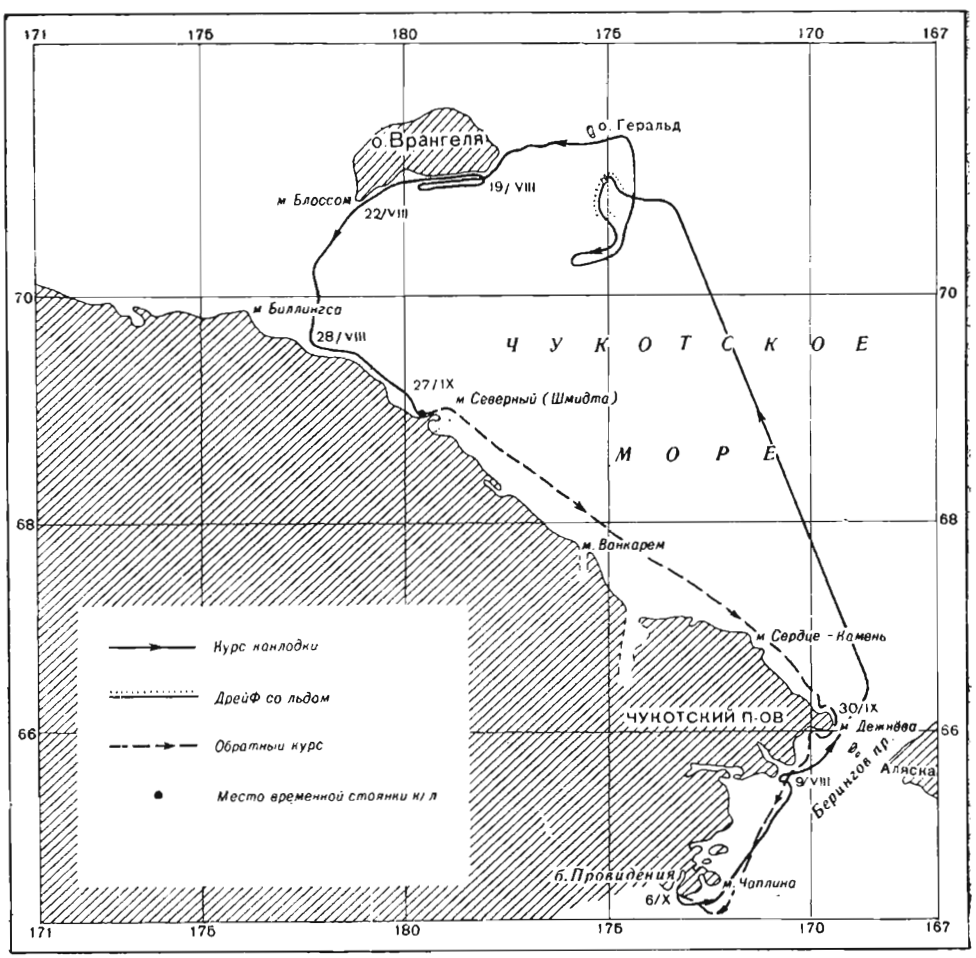


Рис. 87. Схематическая карта плавания Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока на канонерской лодке „Красный Октябрь" в 1924 г.

могло гореть. С разрешения местных властей, экипаж «Красного Октября» разобрал на дрова старую американскую шхуну, здесь же у чукчей купили несколько бревен и бочек. Пополнив запасы топлива столь необычным путем, «Красный Октябрь» направился к поселку Пост Дежнева, где на борт было принято некоторое количество имевшегося там каменного угля. 6 октября «Красный Октябрь» вошел в бухту Провидения и здесь, наконец, забункеровался углем. 19 октября экспедиция прибыла в Петропавловск-на-Камчатке, а 29 числа — во Владивосток. Героический поход «Красного Октября» был окончен.

Трудящиеся Владивостока торжественно встретили возвращение экспедиции. За успешное выполнение заданий и проявленный героизм советское правительство наградило коллектив «Красного Октября» Орденом Красного Знамени. Участники экспедиции получили нагрудные значки в память о походе 1924 г.

Плавание парохода «Ставрополь» на Колыму в 1924 г. и его зимовка у Чукотского побережья

Плавание парохода «Ставрополь» в 1924 г. тоже совершалось в сложных условиях. Судно вышло из Берингова пролива в Чукотское море 9 августа, имея на борту 25 пассажиров и 21 545 пудов различных товаров[1]. По полученным от местного населения сведениям, в предстоявшую навигацию не приходилось ожидать легких условий плавания. Действительно, первые тяжелые льды пароход встретил уже у мыса Сердце-Камень, где обычно в годы средней ледовитости в августе прибрежная полоса моря свободна ото льда. Тяжелые льды встречались и дальше на всем пути следования судна на запад. Пароход продвигался вперед крайне медленно и то лишь благодаря умелому руководству капитана П. Г. Миловзорова и его помощников, благодаря мужеству и смелости экипажа, так как корпус корабля не позволял ему форсировать ледяные поля. 16 августа «Ставрополь» достиг мыса Северного, где из-за сплоченных льдов вынужден был остановиться. Местные жители сообщили, что тяжелые льды подошли в район мыса Северного незадолго до прихода сюда парохода. На этом мысе были выгружены товары для фактории ОКАРО. 18 августа пароход получил возможность продвигаться дальше и на следующий день достиг мыса Шелагского.

На берегу Чаунской губы, по просьбе представителя ЯАССР, с корабля сняли тысячу пудов груза для организуемой здесь пушной фактории. Во время стоянки удалось устранить некоторые повреждения корпуса и течь в носовой части судна. Осмотр корпуса убедительно показал, что в дальнейшем следует избегать ударов о лед. 21 августа плавание возобновилось, но вскоре в районе острова Айон вновь были встречены тяжелые, непроходимые льды. Пришлось остановиться и ждать благоприятных ветров, с которыми ледовая обстановка должна была измениться. И она действительно изменилась, но в худшую сторону.

«Ставрополь» отступил к мысу Шелагскому. До 31 августа П. Г. Миловзоров трижды пытался пробиться через льды, прижатые к острову Айон, но каждый раз ему приходилось отступать. Предприняв еще одну попытку, капитан повел судно под берег острова Айон.

---

[1] О Колымском рейсе 1924 г. см. Донесение капитана парохода «Ставрополь» П. Г. Миловзорова «Зимовочный рейс к устью реки Колымы в 1924—1925 гг.», на 144 стр. (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 4, д. 70); П. Г. Миловзоров. Рейс парохода «Ставрополь» к устью реки Колымы в навигацию 1924—1925 гг. на 67 листах. (Научные фонды ААНИИ, № 171), а также статью В. Ю. Визе «Колымский рейс парохода «Ставрополь» в 1924—1925 гг. «Известия Центрального Гидрометбюро», 1926, июнь.

На этот раз удалось отыскать проход вдоль берега. Следуя узкими проталинами, обошли ледяные поля. 1 сентября «Ставрополь» уже шел к Колыме. Но прохода дальше не оказалось. Окончательно убедившись в невозможности пройти в Колыму, капитан отдал приказание выгрузить товары в устье р. Баранихи. По счастью, здесь нашлись пустовавшие три избы и часовня, где смогли разместиться пассажиры «Ставрополя». Вблизи имелись еще три постройки. Был составлен акт о вынужденном прекращении рейса. Команда приступила к выгрузке товаров, которая продолжалась до 11 сентября. Тем временем пассажиры устраивались на зимовку в домиках. П. Г. Миловзоров решил возвращаться во Владивосток.

Однако обратное плавание от реки Баранихи на восток оказалось еще более трудным. Судно, все время маневрируя во льдах, часто останавливалось. Наступили морозы. При низких температурах появился молодой лед. 13 сентября пароход достиг острова Шалаурова. Но все дальнейшие попытки пробиться сквозь лед не увенчались успехом. 21 сентября, с согласия экипажа, было принято решение поставить судно на зимовку.

«Ставрополь» отвели в безопасное место. Между ним и берегом по льду проложили тропы. Судовые помещения и само судно подготовили к зимовке: сделали настил на палубе, борта обшили двухдюймовыми досками, установили переборки, законопатили пазы.

Отправляясь в рейс, Г. П. Миловзоров предусмотрительно позаботился взять для экипажа зимнее обмундирование и аварийный запас продовольствия. Поэтому за исход предстоящей зимовки не следовало беспокоиться. Настроение в экипаже было хорошее. Будучи отличным моряком, капитан Миловзоров оказался также хорошим организатором и хозяйственником. Ему пригодился опыт зимовки в 1914—1915 гг. у мыса Северного (пароход «Колыма»). Все необходимое для благополучного исхода новой зимовки тщательно продумывалось. С первого же дня по приказу начальника экспедиции на судне был установлен строгий распорядок дня, которому подчинились все члены экипажа. Обязательным по распорядку для каждого из зимовщиков было участие в общесудовых работах. Экипаж, состоявший из 23 человек, делился на пять смен: 15 человек закреплялись за работами по специальности (3 помощника капитана, 2 механика, 3 машиниста, радист, повар, хлебопек, буфетчик и 2 уборщика). Боцман заведовал освещением. Ему помогал плотник. Один из матросов наблюдал за скотом.

Первой смене поручалось подвозить лед для приготовления пресной воды, второй смене — несение ночных вахт, наблюдение за топкой печей и горением ламп, участие в работе по проворачиванию машины. Третья смена исполняла обязанности дневальных, ежедневно протирала палубу сырыми швабрами, проветривала помещения, подавала пищу и убирала посуду. Четвертая смена подносила уголь для топки камельков и камбузной плиты и чистила их. Пятая смена оставалась свободной для личного обслуживания: стирки и починки белья, обуви, верхней одежды. Смены чередовались.

В свободные от вахт часы члены экипажа могли заниматься охотой, слушать лекции, посещать занятия по общеобразовательным дисциплинам, изучать английский язык.

Зимовщики установили связь с кочевьями чукчей, получали от них свежее оленье мясо. В свою очередь чукчи приобретали на судне различные товары.

7 ноября 1924 г. в честь 7 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции на корабле был поднят кормовой флаг.

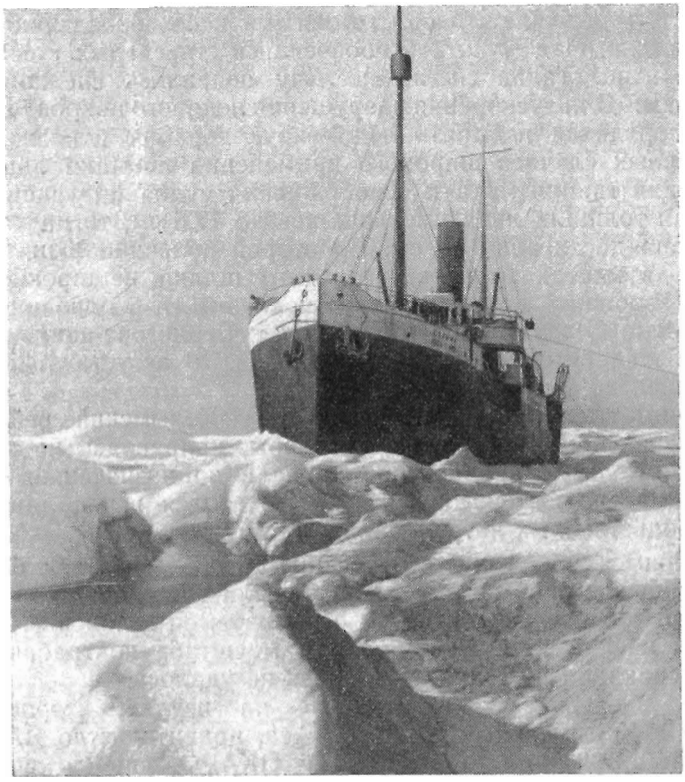


Рис. 88. Пароход „Колыма" во льдах Восточно-Сибирского моря

Экипаж с плакатами и пением революционных песен направился на остров Шалаурова, где на сложенном из камня возвышении была установлена красная пятиконечная звезда. Здесь состоялся праздничный митинг. Так прошла первая в этих широтах революционная демонстрация смелых советских моряков.

В течение всей зимы велись наблюдения за состоянием льда у острова Шалаурова, температурой воздуха и полярными сияниями. Большую ценность представили наблюдения за ростом молодого льда, производившиеся еженедельно.

Долгое время не удавалось установить регулярную радиосвязь с материком. Только 6 декабря связь была налажена с Анадырем. В апреле на судно из Средне-Колымска приехал председатель Исполкома Колымского округа. По его просьбе, П. Г. Миловзоров отпустил на должность капитана парусно-моторной шхуны, принадлежащей ЯАССР, одного из своих помощников А. П. Мелехова, ставшего впоследствии известным полярным капитаном. Экипаж «Ставрополя» оказал помощь норвежской научной экспедиции на судне «Мод», зимовавшей у острова Четырехстолбового после двухгодичного дрейфа в северной части Восточно-Сибирского моря (см. на стр. 156).

Торжественно отмечался день 1 мая. «Ставрополь» расцветился флагами. В 10 часов утра вся команда выстроилась на льду, а затем с пением революционных песен направилась к острову Шалаурова, к памятному знаку. Вечером на общем собрании экипажа был заслушан доклад о первомайском празднике.

В начале мая экипаж начал готовиться к возобновлению плавания. Наступала весна. Над Чукоткой проносились стаи белых гусей и других перелетных птиц. Таяли снега, на льду появились снежницы — лужи пресной воды. Для ускорения разрушения ледяного покрова П. Г. Миловзоров распорядился посыпать лед вокруг корабля шлаком. Это был один из первых случаев широкого применения посыпки льда шлаком для ускорения таяния льда и освобождения судна из ледового плена. В конце мая толщина льда уменьшилась до 17,5 см, тогда как раньше, в апреле, она достигала 191 см. Во второй половине июня появились забереги, а в местах посыпки угольного шлака неширокие канавки. 4 июля «Ставрополь» получил возможность выйти в плавание. 13 июля он прошел мыс Северный, 15 числа достиг Берингова пролива, пробыв в Северном Ледовитом океане $11^1/_2$ месяцев. 19 августа 1925 г. «Ставрополь» вошел во Владивостокскую бухту.

По своим экономическим результатам Колымский рейс 1924—1925 гг. оказался мало успешным. Товары, направляемые для населения Нижней Колымы и Индигирки, попали по назначению с большой задержкой. Северо-восток Якутии снова оказался перед лицом серьезных продовольственных затруднений.

Создавшимся положением поспешили воспользоваться банды Бочкарева, окопавшиеся в Абые. Их поддержали кулаки и шаманы. Враги Советской власти распускали слухи о неминуемой голодовке. Но все же возобновить в сколько-нибудь широком масштабе контрабандную торговлю с американцами и японцами здесь не удалось.

Третий Колымский рейс в 1925 г.

Несмотря на неудачу второго Колымского рейса, правительство ЯАССР, совместно с ОКАРО, еще до возвращения «Ставрополя», организовало третий советский Колымский рейс. На этот раз в полярное плавание направлялся пароход «Колыма», еще в 1911 г. впервые плававший между Владивостоком и Колымой.

Из Владивостока судно под командованием капитана К. А. Дублицкого вышло 19 июля, имея на борту пассажиров и груз. Плавание до Берингова пролива прошло при благоприятных условиях. 7 августа «Колыма» вошла в Северный Ледовитый океан[1]. До мыса Сердце-Камень пароход шел, используя полыньи и разводья. Дальше встретились разреженные льды, которые на подходе к мысу Северному оказались более сплоченными. Но пароход быстро дошел до острова Айон, благополучно миновав ледяные поля. 14 августа был брошен якорь близ устья реки Колымы (мыс Медвежий). Здесь 26 августа закончилась выгрузка товаров.

Обратное плавание тоже протекало благоприятно, хотя по всему пути следования держались льды. 1 сентября «Колыма» прошла Беринтов пролив, в октябре прибыла во Владивосток.

Рейсом 1925 г. был засвидетельствован несомненный успех советских моряков, накопивших немалый опыт вождения судов во льдах без сопровождения ледокола.

По существу Колымский рейс 1925 г. был последним опытным плаванием, после него развернулось планомерное развитие арктического мореплавания на Северо-Востоке. Теперь уже не было необходимости

---

[1] О Колымском рейсе 1925 г. см. рейсовое донесение капитана парохода «Колыма» К. А. Дублицкого, на 15 листах (ЦГАОР и СС, ф. 6956, оп. 5, д. 48); А. Д. Яковлев. Опыт рейсовых донесений по коммерческим рейсам к устьям рек Колымы и Лены и к о. Врангеля. (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 981).

доказывать — нужны ли Колымские рейсы, так как успехи операций 1923 и 1925 гг. были очевидны. Даже самым ярым противникам арктического мореплавания пришлось признать свою неправоту.

Колымский рейс 1925 г. нанес вместе с тем сокрушительный удар по антисоветской пропаганде кулаков и шаманов, пытавшихся сыграть на неудаче предыдущей операции. Теперь дело пошло к полной ликвидации американской контрабандной торговли. Ежегодные колымские рейсы позволили развернуть советскую торговлю и снабжать население Колымско-Индигирского края и Чукотки всем необходимым.

Рейс парохода «Ставрополь» к острову Врангеля в 1926 г. Основание советского поселения на острове

Героический поход канонерской лодки «Красный Октябрь» послужил хорошим уроком для тех, кто лелеял мечту об отторжении острова Врангеля от СССР. Но окончательно решить вопрос о закреплении острова за нашей страной этим походом не удалось, так как остров остался незаселенным, и работы по его промысловому и научному освоению организованы не были. Сразу по окончании плавания «Красного Октября» встал вопрос об основании на о. Врангеля постоянного поселения и развитии там зверобойного и охотничьего промыслов.

Обсуждение этого вопроса в ноябре 1924 г. не дало результатов. Сказалось отсутствие должного опыта и неподготовленность к организации такого дела. Летом следующего года Наркомвнешторг совместно с Главным гидрографическим управлением и другими ведомствами представил правительству проект переселения на остров группы эскимосов[1]. Вопрос о заселении Врангеля в предварительном порядке дважды рассматривался в Совете Труда и Обороны: 25 августа 1925 г. и 20 января 1926, 26 марта 1926 г. Совет Труда и Обороны принял постановление о создании на острове поселения и снаряжении с этой целью экспедиции, организация которой была поручена Дальревкому и Совторгфлоту.

Это была нелегкая задача. У всех в памяти были попытки канадцев основаться на отдаленном и суровом острове, которые, как рассказано выше, окончились трагически. За год пребывания на острове люди либо умерли от цинги, либо, не выдержав суровых условий, пытались достичь материка по льду и в пути погибли. Конечно, в какой-то степени это можно было объяснить неудачным выбором людей, которые спасовали перед трудностями. Но ведь перед советскими людьми, направлявшимися на остров Врангеля, стояла во много раз более трудная задача: им предстояло не только обжить суровый остров, но и основать на нем постоянный моржовый и песцовый промыслы в масштабах, возмещающих затраты на содержание советского поселения. Выполнение этой задачи Дальревком возложил на Г. А. Ушакова, коммуниста, человека больших организаторских способностей, впоследствии ставшего виднейшим советским полярным исследователем.

Г. А. Ушаков был назначен Уполномоченным Далькрайисполкома по управлению островами Врангеля и Геральд. Фактически он стал не только руководителем, но душой всего дела освоения острова Врангеля.

---

[1] П. Г. Миловзоров. Рейс «Ставрополя» к о. Врангеля. «Советская Арктика», 1936, № 8. Миловзоров сообщает, что в 1925 г. Дальгосторг пытался отправить на остров Врангеля экспедиционное судно. Его переговоры о продаже судна «Мод» окончились неудачей. Ряд документов об организации заселения острова Врангеля имеется в личном архиве Г. Д. Красинского (научные фонды ААНИИ).

Экипаж «Ставрополя», приглашенный для похода к острову Врангеля, возглавил ледовый капитан П. Г. Миловзоров.

Для «Ставрополя», хотя ранее и совершавшего плавания на Колыму, поход к Врангелю представлялся операцией тяжелой и рискованной. На случай вынужденного дрейфа и зимовки на борт парохода был принят годичный запас продовольствия. Для дополнительного крепления набора в трюмах установили распоры из массивных лиственничных брусьев. На борт был взят гидросамолет типа «Юнкерс» (летчик О. Кальвиц)[1].

Рис. 89. Г. А. Ушаков—начальник первой зимовки на острове Врангеля

В плавание решили выйти возможно раньше, чтобы в случае встречи с тяжелыми льдами, выждать их перегруппировки. Входить в тяжелый лед или пытаться форсировать его для «Ставрополя» представлялось недопустимым.

16 июня 1926 г. в бухте Золотой Рог состоялись торжественные проводы экспедиции. Выступившие на митинге представители трудящихся Дальнего Востока горячо одобрили решение советского правительства о заселении о Врангеля, исконной территории нашей страны.

В тот же день «Ставрополь» вышел в плавание. На борту судна, кроме команды, в далекое плавание направлялись семьи начальника станции Г. А. Ушакова и врача П. Н. Савенко[2]. В трюмы было погружено 283 тонны различных товаров, материалы для постройки дома, складов и других помещений. Научный инструментарий предоставила экспедиции Академия наук СССР и Убеко-Дальнего Востока. К сожалению, пришлось отказаться от радиостанции, так как длинноволновые станции того времени были громоздкими и требовали на установку много времени, что могло надолго задержать судно у острова.

Остальных жителей о Врангеля решено было подобрать из числа чукотских и эскимосских охотников, хорошо знавших условия жизни в Арктике. С этой целью 1 августа «Ставрополь» бросил якорь в бухте Провидения. Здесь экспедиция забрала приготовленное для нее продовольствие. На борт корабля перешло семь семей чукчей, изъявивших желание переселиться на остров. Среди них были семьи эскимоса

---

[1] О рейсе на о. Врангеля см. работы: П. Г. Миловзоров. Врангелевский рейс на пароходе «Ставрополь» в 1926 г. (Научные фонды ААНИИ, № 172); Рейсовое донесение капитана парохода «Ставрополь» Миловзорова о плавании к о. Врангеля в 1926 г. (Архив Министерства Речного флота, ф. Совторгфлот, оп. 444, д. 1); Его же. Дополнение к рейсовому донесению (там же); Его же. Рейс «Ставрополя» к о. Врангеля. «Советская Арктика», 1937, № 8.

[2] О первой советской зимовке на о. Врангеля см. Г. А. Ушаков. Полярные Робинзоны острова Врангеля. ГИЗ, 1931; А. И. Минеев. Остров Врангеля. М.—Л., 1946.

Иерока и учителя Павлова, уроженца села Марково на реке Анадырь. Последний всю жизнь провел на Севере и очень хорошо знал эскимосский язык.

В день прихода «Ставрополя» в бухту Провидения случилось происшествие, которое помогло сближению руководства экспедиции с эскимосами: Г. А. Ушаков спас двух маленьких дочек Иерока, которых Иерок в состоянии сильного опьянения чуть было не убил. Иерок проникся любовью к сильному и смелому русскому человеку, преградившему ему дорогу, когда он собирался метнуть копье в своих дочек. Он пришел на корабль и без долгих размышлений согласился отправиться на о. Врангеля. Иерок слыл среди эскимосов авторитетным охотником. Его решение повлияло на других эскимосов, и они один за другим также дали согласие отправиться на остров. В бухте Провидения на корабль было принято 105 ездовых собак.

Четыре чукотских семьи присоединились к экспедиции на мысе Чаплина и в Посту Дежнева и среди них семьи Палю, Альялик, Аналько. Всего к новому месту жительства — на о. Врангеля отправлялось 55 человек, среди них 5 русских.

В селении Уэлен капитан собрал дополнительные сведения о ледовой обстановке на трассе предстоящего перехода. Выяснилось, что в районе Уэлена, а следовательно, и в Беринговом проливе лед дрейфовал в течение всей зимы. К началу зимнего периода старого льда не осталось. Новый лед взламывался ветрами, и его относило от берега. В районе Колючинской губы побережье очистилось от льда в последних числах июня, а у мыса Северного, на меридиане острова Врангеля, лед отошел от берега в первых числах июля. В июле стояли южные ветры большой силы. По сведениям местных жителей, после вскрытия льдов в район острова Колючина с востока принесло две американских парусно-моторных шхуны, одну маленькую, а другую побольше. Маленькая шхуна затонула в Колючинской губе, а та, что побольше, была унесена со льдами на север. Все это указывало на то, что льды Чукотского моря отжаты от берегов и, по всей вероятности, группируются в районе островов Врангеля и Геральда.

В расчет были приняты морские течения[1], по поводу которых П. Г. Миловзоров писал: «Из Берингова пролива существует постоянное течение на север, которое по выходе из узкости пролива развертывается в нескольких направлениях: одна ветвь идет вдоль американского берега не особенно широкой, но правильной полосой. Вторая ветвь идет вдоль нашего Чукотского побережья и держится правильно в начале навигационного периода, а к осени, когда начинают дуть северо-западные ветры, постепенно ослабевая, пропадает совершенно, и взамен ее появляется обратное течение — к Берингову проливу. Третья ветвь идет более широкой полосой из средины Берингова пролива, имея правильное направление почти на северо-запад, к восточной стороне острова Геральд»[2].

Исходя из известной в ту пору схемы течений, капитан решил вести «Ставрополь» в струе средней ветви теплого течения, т. е. от Уэлена следовать на северо-запад.

5 августа с судна видели летевших с востока на запад уток и других

---

[1] Впервые о течениях Чукотского моря писал К. К. Неупокоев и Л. В. Сахаров на основании личных наблюдений во время Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910—1915 гг.; ими же составлена схема этих течений. См. Материалы по лоции Сибирского моря в «Приложении к запискам по гидрографии», т. 46, 1922.

[2] Научные фонды ААНИИ, № 172, стр. 4.

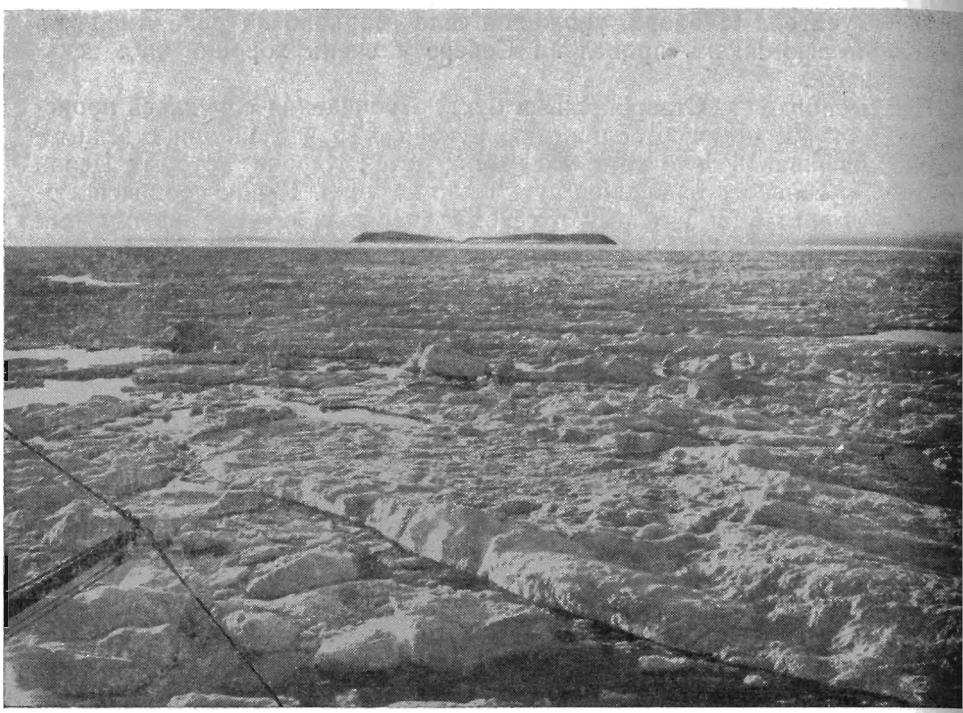


Рис. 90. Остров Геральд

водоплавающих птиц. Обычно эти птицы добывают себе корм среди плавучих льдов. То, что птицы летят от американского берега на Запад, указывало на отсутствие льдов на востоке.

Чтобы не сбиться с принятого маршрута, ежечасно измерялась температура поверхностного слоя воды, а через каждые четыре часа промерялись глубины.

6 августа «Ставрополь» приблизился к острову Геральд, который окружали довольно сплоченные льды. Это не было неожиданностью для капитана. У него уже имелся тщательно разработанный план действий. Для разведки льдов попытались использовать гидросамолет, но из-за крупной зыби и густого тумана он не смог подняться. Обследовав границу льдов, 7 числа пароход направился к острову Геральд и, не доходя четырех миль до его южной оконечности, повернул к северо-восточным берегам о. Врангеля. К вечеру по курсу открылся искаженный рефракцией берег острова. 8 августа, следуя в разреженном льду к мысу Уэринг, с борта заметили лежбище моржей; несколько моржей убили на корм собакам. Приблизившись к берегу, судно изменило курс на юг к мысу Гавай. Здесь был встречен непроходимый лед, заставивший стать на ледовый якорь. Часть экипажа во главе с Г. А. Ушаковым на шлюпке добралась до бухты Роджерса, где развевался флаг СССР, установленный экспедицией на канонерской лодке «Красный Октябрь». Тем временем судну удалось войти в лагуну. Для стоянки капитан выбрал небольшую бухточку, хорошо защищенную от ветров всех румбов. На берегу ее было решено строить первый советский поселок.

Разгружался пароход с 9 по 11 августа. За это короткое время на берег перевезли разборный бревенчатый дом, строительные материалы, керосин, каменный уголь. Чукчи и эскимосы, съехав на берег, сразу же

поставили временные яранги. Вечером 14 числа закончилась сборка дома, имевшего двойной пол с засыпкой и двойные стены.

11 августа начальник поселка Г. А. Ушаков, вместе с О. Кальвицем, совершил на аэроплане полет вокруг острова. Полет этот дал много интересных сведений, в частности, Г. А. Ушаков заметил группы небольших островов, расположенных недалеко от побережья, и несколько моржовых лежбищ.

Едва работы по сборке дома закончились, «Ставрополь» стал собираться в обратный путь. Каждый час можно было ожидать нагона льдов с севера, а это грозило серьезной опасностью. Перед выходом в обратное плавание в присутствии экипажа и всех жителей был составлен акт о посещении острова Врангеля. Снявшись с якоря, пароход направился к острову Геральд, где предстояло поднять флаг СССР. На пустынном, затерянном во льдах Арктики острове на три долгие, полные лишения года осталась группа отважных советских людей.

16 августа «Ставрополь» подошел к острову Геральд и вблизи юго-западного берега на шлюпке высадил группу моряков. Церемония подъема государственного флага СССР состоялась на следующий день. Под флагштоком была оставлена записка такого содержания:

«Остров Геральд. Северный Ледовитый океан. Тысяча девятьсот двадцать шестого года, августа 16 дня. Мы, нижеподписавшиеся, экипаж парохода «Ставрополь» во исполнение предписания начальника Дальневосточной полярной станции Далькрайисполкома по Управлению островами Врангель и Геральд товарища Ушакова Г. А., установили на вершине южной стороны юго-восточного мыса острова Геральд флаг Союза Советских Социалистических Республик.

Настоящий акт свидетельствуется судовой печатью и подписями: А. Муравьев, М. Федотов, Вистин, Э. Гольц, П. Кузнецов, И. Тихомиров, председкома Кутских, старпом П. Хренов, второй помощник Рынякин, капитан Миловзоров»[1].

17 августа «Ставрополь» снялся с якоря и направился к югу. 19 числа он бросил якорь у селения Уэлен, где капитан Миловзоров доложил местным властям о ходе плавания к острову Врангеля. Выполнив затем ряд операций по заданию Совторгфлота в Беринговом море, 1 октября пароход прибыл во Владивосток. Это плавание во льдах Чукотского моря, несомненно, было выдающимся для своего времени.

На острове Врангеля в это время была завершена подготовка к первой зимовке. Полярники своими силами достроили дом и складские помещения. Вскоре стала действовать самая дальняя на Северо-Востоке гидрометеорологическая станция.

В основном доме разместились метеорологическая станция, а также семьи Ушакова, врача Савенко и промышленника Павлова. Поблизости от дома чукчи и эскимосы поставили свои яранги. Коллектив жил дружно. Эскимосы довольно быстро свыклись с местными условиями. С первого же дня они занялись охотой на моржей, которые подходили к острову вместе с дрейфующими льдами. Хотя на острове имелся достаточный запас продуктов, заготовка свежего мяса, без которого эскимосы не могут жить, являлась самым важным и неотложным делом.

На первых порах организация промысла составляла главную заботу Г. А. Ушакова. Осенью 1926 г. группа промышленников основала второе поселение в бухте Сомнительной. В 1927 г. на северном побережье острова возникло третье промышленное становище. Однако суеверные

---

[1] П. Г. Миловзоров. Рейс п/х «Ставрополь» к острову Врангеля в навигацию 1926 г.

эскимосы долго не решались переезжать туда, опасаясь, якобы, живущего там злого духа. В 1928 г. возникло зимовье на мысе Блоссом. Насколько успешным оказалось промысловое освоение острова, показывают результаты добычи за три года: на факторию было сдано 500 песцовых и 300 медвежьих шкур, 2,5 тонны моржовых клыков. Охотники, приехавшие на остров, стали жить вполне зажиточно. В обмен на пушнину они получали со склада винтовки, одежду, продовольствие, брезент для палаток.

На острове сложился дружный, спаянный коллектив людей, умеющих стойко бороться и преодолевать трудности. За три года на острове умер один только старый Иерок, который простудился во время длительного и опасного путешествия на северное побережье острова. После его смерти эскимосы некоторое время отказывались выходить на охоту, боясь все того же злого духа. Однажды дело дошло до того, что в поселке иссякли запасы свежего мяса. «Это были критические дни»,— пишет Г. А. Ушаков. Дело осложнилось тем, что одновременно с Иероком простудился и заболел путешествовавший с ним Г. А. Ушаков. Эскимосы суеверно приписывали эти несчастья действиям злого духа, который-де не терпит их дальнейшего пребывания на острове. Начальнику зимовки своим личным примером удалось восстановить нарушенный смертью Иерока порядок. Еще не совсем оправившись от болезни, Ушаков выехал сам на охоту и забил медведя. По мнению эскимосов, это означало, что начальник («умилек») поборол злого духа. Постепенно предрассудки и суеверия у эскимосов изживались. Большую роль в этом сыграло разоблачение пробравшегося на остров шамана Аналько. Впоследствии Аналько стал исправным охотником и навсегда отказался от шаманства. Выносливые и искусные охотники, смелые и трудолюби-

Рис. 91. Гидрометеорологическая станция на острове Врангеля. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина.

Рис. 92. Первые советские жители острова Врангеля (1926—1929 гг.). Справа налево: Г. А. Ушаков, Н. П. Савенко, члены их семей и промышленники. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина

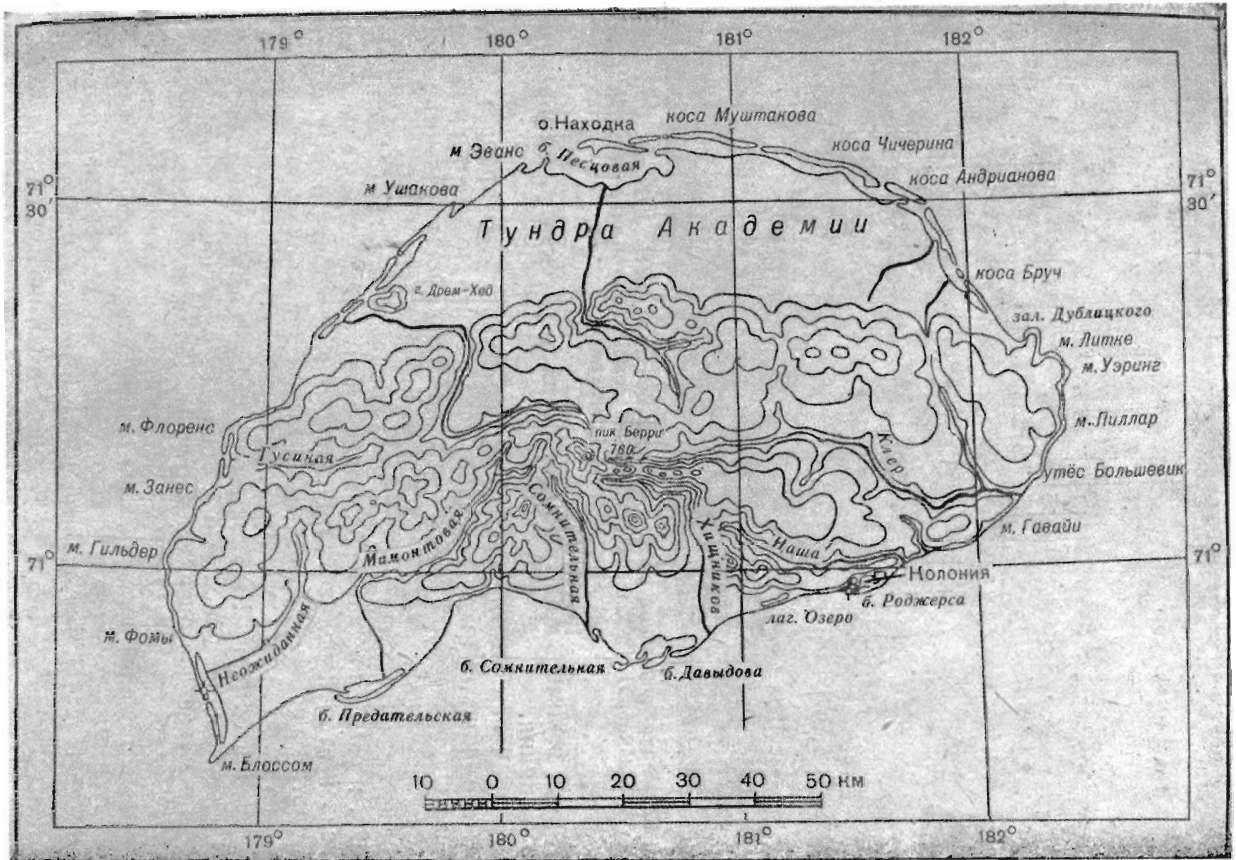
вые люди, эскимосы быстро перенимали у русских разнообразные полезные знания.

Со временем некоторые из них переселились из яранг в избы, выстроенные из плавника. Успешно усваивались и культурные навыки. За три года совместной жизни с русскими эскимосы незаметно для себя стали более культурными людьми, расширился их кругозор, они стали интересоваться событиями, происходящими далеко за пределами острова, и самое важное сроднились с островом, который называли теперь своей второй родиной, и больше уже не собирались покидать его.

Короткие, сравнительно теплые летние дни, похожие скорее на глухую осень средней полосы СССР, Ушаков и его товарищи использовали для изучения острова. Была проведена топографическая съемка островного побережья, на основании которой Г. А. Ушаков составил первую, более или менее достоверную карту. В 1927 г. в письме, адресованном Главному гидрографическому управлению и Полярной комиссии Академии наук, Г. А. Ушаков писал, что ему удалось обнаружить три низменных галечных острова, расположенных у северного побережья и вытянутых по широте[1]. Бесспорный интерес представила также собранная Ушаковым при помощи эскимосов богатая ботаническая коллекция.

Из-за отсутствия радиостанции жители острова Врангеля в течение трех лет оставались без связи с материком. Владивостокские власти неоднократно пытались установить сообщение с островом. В 1927 г. «Ставрополь» получил задание: после завершения Колымского рейса подойти к острову и доставить туда свежее продовольствие. Но из-за сложной ледовой обстановки сделать это не удалось. Летом того же года

[1] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 17, л. 78.


179°
180°
181°
182°
71° 30′
71°
о.Находка
коса Муштакова
коса Чичерина
коса Андрианова
м Эванс
б. Песцовая
м Ушакова
Тундра Академии
коса Бруч
г. Дрем-Хед
зал. Дублицкого
м. Литке
м. Уэринг
м. Пиллар
м. Флоренс
Тусиная
пик Берри
780
Клер
утёс Большевик
м. Занес
Сомнительная
Наша
м. Гавайи
м. Гильдер
Макинтоша
Колония
б. Роджерса
Хадиков
лаг. Озеро
м. Фомы
Неожиданная
б. Сомнительная
б. Давыдова
б. Предательская
м. Блоссом
10 0 10 20 30 40 50 км

к острову неожиданно подошла шхуна, крейсировавшая в течение двух суток в районе бухты Роджерса. Принадлежность ее установить не удалось. Со шхуны на берег было передано приглашение «губернатору острова» посетить корабль. Надо полагать, что экипаж иностранной (очевидно, американской) шхуны рассчитывал поживиться за чужой счет. На всякий случай население острова было вооружено и приведено в боевую готовность. Шхуна вскоре покинула советские воды. Только в конце 1927 г. остров посетили самолеты Совторгфлота и Осоавиахима. Летчики Лухт и Кошелев доставили почту и некоторое количество продовольствия. Назад они вывезли добытую на острове пушнину.

Прилет советских гидропланов явился большим событием для жизни острова. Он поддержал советских полярников морально и убедительно засвидетельствовал, что вся советская страна помнит и заботится о них[1].

Совторгфлот намеревался прислать на Врангель пароход в 1928 г., но, по совету зимовщиков, которые рассчитывали в следующую зиму закончить научные наблюдения и рекогносцировочное обследование острова, пароходный рейс и смена персонала станции были перенесены на 1929 г. Летом этого года, когда сюда прибыл ледорез «Литке», остров Врангеля был достаточно освоен. Коллектив первого советского поселения на о. Врангеля с честью выполнил возложенные на него задачи.

Колымский рейс 1926 г.

В навигацию 1926 г. в Колымский арктический рейс Совторгфлот направил пароход «Колыма» во главе с капитаном К. А. Дублицким. На судне находилось 11 пассажиров и 42,7 тонны груза до мыса Дежнева и 6 пассажиров и 426,8 тонны груза до Нижне-Колымска. В Петропавловске-на-Камчатке приняли на борт 24,6 тонны груза и несколько пассажиров для мыса Дежнева[2].

Рейс протекал в благоприятных условиях. Первые битые льды встретились только у острова Шалаурова. Береговые чукчи сообщили К. А. Дублицкому, что лед от Чукотского берега отогнало очень рано, еще в мае, а лед из устья Колымы выносило даже зимой. По свидетельству капитана К. А. Дублицкого, ледовая обстановка 1926 г. на востоке Арктики являлась исключительно благоприятной.

Пройдя Берингов пролив 7 августа, пароход через четверо суток рекордно быстро достиг устья Колымы. Небольшая задержка произошла почти у конечной цели, устья реки, где пароход сел на не отмеченную на карте отмель между островами Столбовой и Сухарный. Попытка сняться с мели своими силами не увенчалась успехом. После этого капитан решил частично выгрузить товары на берег. 13 августа из Нижне-Колымска прибыла шхуна «Колыма», с помощью которой удалось довольно быстро перевезти товары в бухту Амбарчик. К вечеру того же дня к пароходу подошла шхуна «Полярная Звезда», получившая задание перевезти грузы в Нижне-Колымск.

После частичной разгрузки 15 августа «Колыма» снялась с мели и вышла на более значительные глубины. Дальнейшее плавание прошло без происшествий. 17 числа пароход прибыл в Нижне-Колымск, где

---

[1] О полете Лухта и Кошелева на о. Врангеля см. Э. Лухт и Н. Бобров. Год на острове Врангеля. Северная воздушная экспедиция. «Работник просвещения». 1929; Г. Д. Красинский. Пути Севера. Издательство Осоавиахима, М., 1929; О воздушной экспедиции 1927 г. см. ниже.

[2] О Колымском рейсе 1926 г. см. копию Рейсового донесения К. А. Дублицкого (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 120); копию Рейсового донесения капитана К. А. Дублицкого об арктической экспедиции к берегам Колымы в 1926 г. (хранится: ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 4, д. 72), статью «Владивосток» в «Амурской Правде» (газ.), 1926, № 1943 и др.

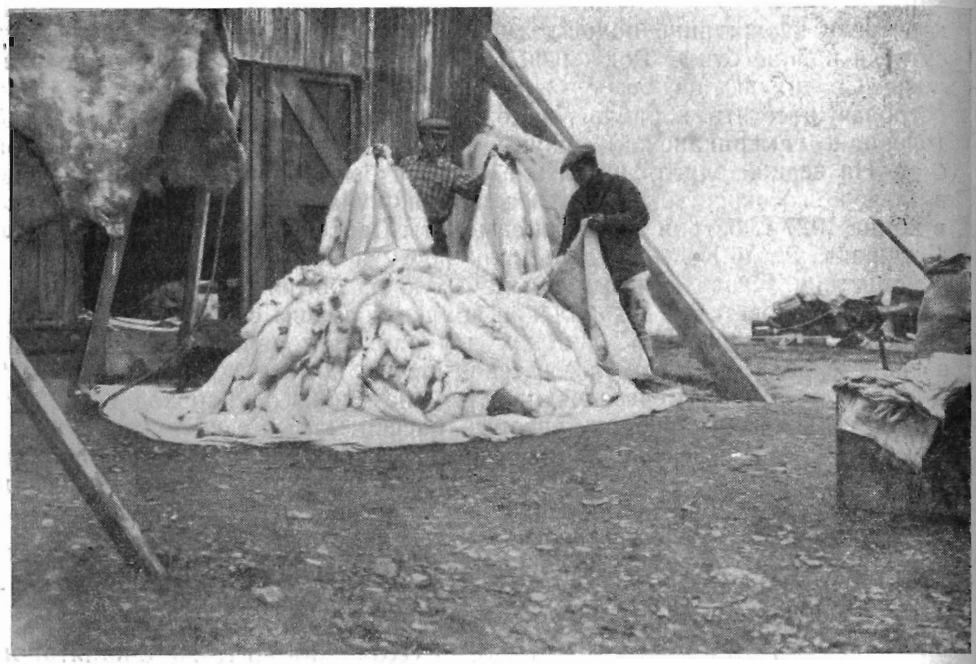


Рис. 94. Песцы, добытые на острове Врангеля в период 1926—1929 гг. Г. А. Ушаков за укладкой песцовых шкурок. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина

немедленно началась выгрузка товаров. Часть из них шхуна «Полярная Звезда» должна была доставить в устье Лены. На шхуну перешел прибывший из Владивостока ее капитан И. А. Корольков.

22 августа пароход «Колыма» снялся с якоря и вышел в обратный путь во Владивосток. С ним отправлялись 24 пассажира. На борт было погружено 14 тонн различных товаров, главным образом, пушнина. Обратное плавание также проходило успешно. Встреченный у мыса Шелагского лед оказался мелкобитым, неопасным и не смог задержать пароход. 28 августа «Колыма» благополучно вышла из Северного Ледовитого океана. Судно находилось в Арктике самое короткое время из всех известных плаваний на этой линии — 21,5 суток.

Колымский рейс 1927 г.

В 1927 г. из Владивостока было направлено в Арктику два судна: одно в устье реки Лены, другое — в устье реки Колымы. Первый ленский рейс был поручен экипажу парохода «Колыма». Подробнее о нем рассказано ниже, в следующей главе.

Колымский рейс 1927 г. осуществил пароход «Ставрополь» (капитан К. А. Дублицкий). «Ставрополь» вышел из Владивостока 16 июля с грузом 420 тонн и прошел Берингов пролив 30 июля, 4 августа, на день раньше прибытия «Колымы» в бухту Тикси, он достиг Нижне-Колымска. Тяжелые льды встретились на пути следования от Берингова пролива до острова Айон. Дальше «Ставрополь» шел по чистой воде. В обратный путь судно отправилось 24 августа. Не встречая на пути льдов, оно прибыло в Берингов пролив на третьи сутки. Поход окончился 27 сентября 1927 года [1].

[1] См. Рейсовое донесение (копия) о движении парохода «Ставрополь» к устью реки Колымы с 6 июля по 26 сентября 1927 г. (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 4, д. 71), а также А. Д. Яковлев. Опыт рейсовых донесений по коммерческим рейсам к устьям рек Колымы и Лены и к о. Врангеля (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 981).

В 1928 г. в Арктику из Владивостока вновь направлялось два судна: на реку Лену и в устье реки Колымы. О втором ленском рейсе парохода «Колыма» см. в следующей главе.

Колымско-врангелевский рейс парохода «Ставрополь» в 1928 г.

Очередной Колымский рейс в навигацию 1928 г. осуществлял пароход «Ставрополь». На обратном пути капитану П. Г. Миловзорову поручалось еще зайти на остров Врангеля. Поэтому данный рейс правильнее называть Колымско-врангелевским. На борту парохода «Ставрополь» находилось 388,7 тонн различных грузов для Колымы и Чукотки и годовой запас каменного угля. Один паровой и три моторных катера с кунгасом предназначались для ускорения перегрузочных операций.

Выйдя из Владивостока 23 июня, «Ставрополь» 10 июля достиг селения Уэлен. Здесь было выгружено горючее для воздушной экспедиции Г. Д. Красинского (см. ниже) и принято на борт два вельбота и несколько пассажиров Дальгосторга. Во время стоянки в Уэлене П. Г. Миловзоров собрал у местного чукотского населения сведения о перемещении льдов в прошедшую зиму и весну. Выяснилось, что зима на Чукотке была очень суровой, но в декабре и марте прибрежные льды вплоть до мыса Шелагского под действием сильных южных ветров отходили в море. Такие случаи бывали очень редко. Незадолго до прихода «Ставрополя» установились благоприятные ветры, и лед снова отошел от берегов. К сожалению, сведения чукчей охватывали небольшой район, до мыса Сердце-Камень, у которого обычно суда не встречали льдов. Дальше чукотские охотники не бывали. Поэтому составить более точную картину распределения льдов в Чукотском море П. Г. Миловзорову не удалось.

Первые густые льды «Ставрополь» встретил в Колючинской губе. 13 июля у мыса Северного пароход вошел в тяжелые льды. Продвига-

Рис. 95. Группа эскимосов, зимовавшая на острове Врангеля с Г. А. Ушаковым. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина.

лись здесь по прогалинам, образовавшимся под действием юго-восточного ветра. 24 июля судно достигло мыса Большой Баранов и в тот же день вошло в устье Колымы, где встретилось с пароходом «Колыма», обогнавшим «Ставрополь» на переходе к острову Айон. Путь от Берингова пролива до Колымы занял 14 суток; при сложных условиях плавания это не плохой показатель[1]. Из-за неподготовленности местных организаций к приему парохода «Ставрополь» простоял до 30 июля и на следующий день прибыл в Нижне-Колымск.

4 августа «Ставрополь» отправился в обратный рейс и 6 дней шел по реке с промером в устье по узкому фарватеру, не обставленному вехами. Задержка в устье Колымы сказалась на всем дальнейшем ходе операции. На подходе к мысу Северному пароходу пришлось двигаться в крупнобитом, тяжелом льду, нагнанном к побережью северным ветром. Маневрируя, судно расталкивало встречающиеся на пути льдины собственным корпусом. Тяжелые льды имелись и восточнее мыса Северного. 16 августа у Колючинской губы «Ставрополь» встретил американскую шхуну «Елизиф», шедшую с товарами Якутторга и Дальгосторга в Нижне-Колымск. Владелец этого судна О. Свенсон сообщил Миловзорову, что у мыса Сердце-Камень он встретил непроходимые льды и чтобы миновать их, поднялся на «Елизифе» до острова Геральда, откуда снова подошел к берегу. Миловзоров, в свою очередь, поделился наблюдениями в пути на запад, куда пробивался Свенсон, и высказал опасение, что небольшое суденышко, не имеющее ледовых обводов, не может пройти к Колыме. Свенсон не послушал Миловзорова. Около мыса Северного, встретив непроходимые льды, он вынужден был зазимовать.

В особенно сложную ледовую обстановку «Ставрополь» попал в районе острова Идлидля, где он оказался прижатым к стамухам, стоящим на глубине 11 сажен. В таком ледовом плену «Ставрополь» находился с 21 по 27 августа. Во время сжатия судно испытывало сильные удары и нажим громоздящихся друг на друга льдин. В этих условиях пришлось готовиться к худшей участи. Часть продуктов из трюмов была перенесена на палубу, приготовлены к спуску кунгасы. Под давлением льда судно накренилось на левый борт. Опасаясь возможной аварии и из-за нее потери телеграфной связи, П. Г. Миловзоров вынужден был договориться по радио с американским судном, стоявшим в Беринговом проливе, чтобы рация последнего служила промежуточной станцией между пароходом «Ставрополь» и Анадырем. Из опасения внезапной потери всякой связи капитан уведомил Управление Морфлота, что в случае гибели судна он с экипажем направится к мысу Дежнева. Положение судна он считал настолько опасным, что не скрывал его от экипажа и пассажиров, предупредив их, что при рискованном натиске льда на судно они должны быть готовы сойти на лед. К счастью, 27 августа ветер стих. Установилась ясная морозная погода. Во льдах образовались прогалины. Одна из них прошла у носа парохода. Немедленно были подняты пары, и судно стало продвигаться к берегу. У мыса Сердце-Камень «Ставрополь», встретив тяжелые льды,

---

[1] О Колымском рейсе 1928 г. см. П. Г. Миловзоров. «Ставрополь» к устью р. Колымы и о. Врангеля в навигацию 1928 г. (Научные фонды ААНИИ, № 177); Здесь же под № 110226 хранится копия рейсового донесения П. Г. Миловзорова о плавании парохода «Ставрополь» в 1928 г. вместе со схематической картой плавания); к рейсовому донесению о Колымско-врангелевском рейсе парохода «Ставрополь» в 1928 г. приложена карта плавания «Ставрополя» на восковке и синьке (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 542, лл. 10—36); донесения капитана судна «Ставрополь» Миловзорова о полярном рейсе 1928 г. (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 447, д. 4); А. Д. Яковлев. Опыт рейсовых донесений по коммерческим рейсам к устьям рек Колымы и Лены и к о. Врангеля (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 981).

обошел их мористее, 19 августа в 16 часов 30 минут с судна видели гидросамолет «Советский Север», пролетевший от Уэлена на северо-запад — к Колючинской губе, где, как стало известно через несколько суток, авиаторы потерпели аварию. Из-за тяжелых льдов у мыса Сердце-Камень, которые пришлось обходить, плавание было очень сложным. Пароход проталкивался вперед, разбивая льдины корпусом и подвергая риску гребной винт. 1 сентября в 14 часов дня бросили якорь у селения Уэлен и через сутки благополучно прибыли в бухту Лаврентия, где «Ставрополь» ждали люди и грузы, приготовленные для отправки на о. Врангеля. Тяжелый Колымский рейс был окончен.

Перед выходом в плавание к о. Врангеля П. Г. Миловзоров уведомил организаторов рейса о чрезвычайно тяжелых условиях предстоящего похода и большом опоздании. Но обстановка складывалась так, что настоятельно необходимо было подойти к острову; прошло два с лишним года с момента высадки советских полярников на пустынном и необитаемом острове, но до сих пор связи с ними не было. Правда, побывавшие там в 1927 г. летчики вернулись оттуда с хорошими вестями, но за зиму можно было ожидать любых неприятностей. Запасы продовольствия на острове рассчитаны были до 1928 г. Поэтому в бухту Лаврентия на имя Миловзорова поступило категорическое распоряжение: приложить все старания для подхода к острову, несмотря на сложные ледовые условия.

Отказавшись от доставки на остров радиостанции, установка и монтаж которой на месте занял бы много времени, капитан в срочном порядке подготовил судно к походу и снялся с якоря. Перед выходом в путь от американской шхуны «Морисон», находившейся у мыса Борроу между 10 и 23 августа, и американской торговой шхуны «Нанук» П. Г. Миловзоров получил сведения о состоянии льдов в районе плавания к острову Врангеля. Американцы подтвердили, что от мыса Борроу к острову тянется сплошной лед, который, распространяясь к югу, подходит к острову Большой Диомид в пролив Беринга. Поступило также

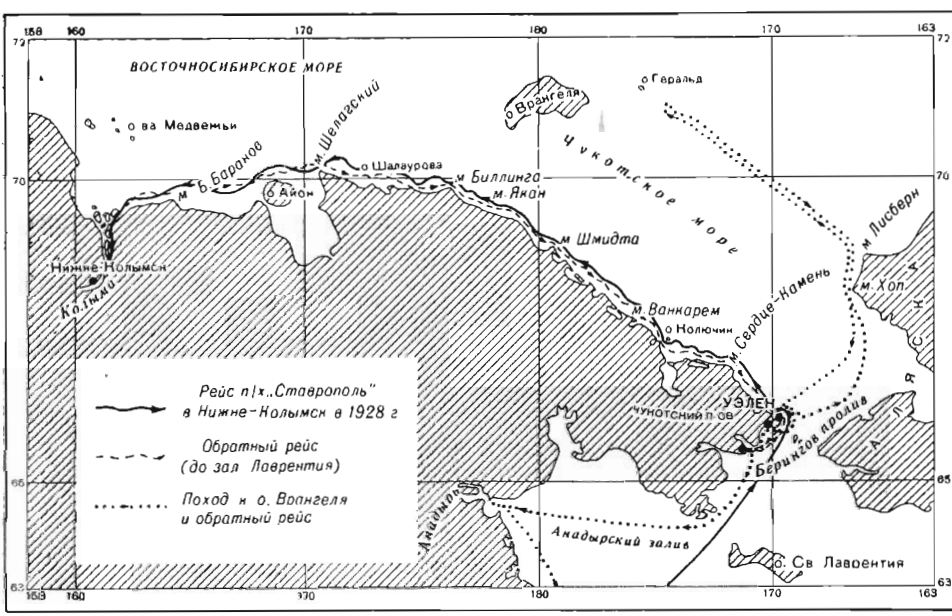


Рис. 96. Колымско-Врангелевский рейс парохода „Ставрополь" в 1928 г. (Карта составлена П. Г. Миловзоровым)

сообщение, что вблизи мыса Борроу терпят бедствие попавшие в тяжелые льды две американские шхуны.

Рейс на о. Врангеля начался неудачно. На шесть суток «Ставрополь» был задержан штормом в бухте Лаврентия. 17 сентября пароход прибыл в Уэлен, где из-за густого тумана потерял еще одни сутки.

От Уэлена судно направлялось к мысу Лисбурн с тем, чтобы оттуда, пройти к острову Геральд. Держась этого маршрута, 20 сентября «Ставрополь» достиг мыса Хоп и Лисбурн, не встретив ожидавшихся здесь льдов. Во время похода велись измерения температуры воды каждые полчаса и наносились на карту видимые льды. Наблюдения за температурой воды должно было помочь в определении струи теплого течения, идущего под американским берегом. Было решено, что если температура воды упадет до —1°С и, следовательно, создадутся условия для нового ледообразования, «Ставрополь» возвратится назад.

От мыса Лисбурн пароход взял курс на банку Геральд, рассчитывая подойти к ней с южной стороны. Расчет этот оправдался. 21 числа открылся остров Геральд. Здесь уже наступила зима. Остров покрылся снегом, скалистые берега выделялись отдельными темными пятнами. С корабля было хорошо видно, что под островом Врангеля стоят тяжелые многолетние льды. Похоже было, что в этой части Северного Ледовитого океана навигационный период окончился еще несколько недель назад. Ничего не оставалось, как, отказавшись от попытки подойти к острову Врангеля, повернуть на обратный курс. Это произошло на 70°51′ с. ш. 174°33′ в. д.

Обратный переход в бухту Лаврентия судно совершило при пасмурной, штормовой погоде. 30 октября «Ставрополь» прибыл во Владивосток.

Неудача рейса на остров Врангеля в 1928 г., по мнению П. Г. Миловзорова, была предопределена поздним выходом в море из-за задержки в устье Колымы и в бухте Лаврентия. Миловзоров считал, что комбинированный рейс мог пройти успешно только по счастливой случайности. Вместе с тем, основываясь на личном опыте и опыте своих предшественников, капитан полагал, что самостоятельный рейс на остров Врангеля обязательно завершился бы благополучно. «Если бы, — писал он, — Врангелевский рейс в этом году был самостоятельным, не попутно с Колымским, то «Ставрополь» мог достичь острова Врангеля и обслужить его сполна».

В навигацию 1928 г. в Восточно-Сибирское море совершил плавание моторный бот «Пионер». Из устья Индигирки, от места своей зимовки, он прошел в устье Колымы и возвратился обратно[1].

В целом же арктическая навигация 1928 г. на Северо-Востоке завершилась неудачно. Во льдах Чукотского моря зазимовал пароход «Колыма», (см. стр. 274), в Колючинской губе потерпел аварию самолет «Советский Север», не удалось плавание на острове Врангеля. Если бы такие неудачи пришлись на первые годы плавания на Северо-Востоке, когда Колымские рейсы только еще начинались, то, возможно, что это имело бы серьезные последствия. Но время сомнений уже было позади. Результаты навигации 1928 г. правильно расценивались как временные неудачи. С наступлением весны во Владивостоке снова закипела дружная работа по подготовке очередной арктической навигации. Одновременно готовились три важных арктических экспедиции. Одна из них

---

[1] П. К. Хмызников. Описание плавания судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря с 1878 по 1935 гг. Л., 1937. стр. 82.

привлекала к себе наибольшее внимание. Это был предстоящий поход к острову Врангеля.

Некоторые итоги Колымских морских экспедиций за 1923—1928 гг.

За прошедшие шесть лет Колымские рейсы завоевали прочное положение в экономике Северо-Востока. Только один из Колымских рейсов за эти годы (в 1924 г.) сопровождался длительной, почти годичной зимовкой во льдах Чукотского моря. Зато в четырех случаях из шести пароходы не только достигли устья реки Колымы, но и прошли до Нижне-Колымска, сдали там свои грузы и благополучно вернулись во Владивосток в ту же навигацию. Таким образом наглядно подтвердилась безусловная возможность плавания из Владивостока на Колыму в одну навигацию без зимовки.

Конкретные сроки прохода через Берингов пролив, прибытия на реку Колыму и в Нижне-Колымск, а также дальнейших плаваний показаны в табл. 14.

Таблица 14

Годы	Название судна, капитан	Выход из Владивостока	Проход Берингова пролива	Прибытие на р. Колыму	Приход в Нижне-Колымск	Уход из Нижне-Колымска	Выход из устья р. Колымы	Обратный проход Берингова пролива	Всего суток пребывания в Арктике	Ходовые сутки: прямого пути	Ходовые сутки: обратного пути	Количество перевезенного груза, *т*
1923	„Ставрополь" П. Г. Миловзоров	21.07	9.08	16.08[1]	30.08[2]	8.09	10.09	13.09	35	10	5	385,5
1924 1925	„Ставрополь" П. Г. Миловзоров	22.07	9.08	5.09[3]	—	—	11.09	15.07	341[4]	27	$\frac{10^5}{10}$	353,2
1925	„Колыма" К. А. Дублицкий	19.07	7.08	14.08[6]	—	—	27.08	1.09	26	7	6	476,6
1926	„Колыма" К. А. Дублицкий	22.07	7.08	11.08	17.08	22.08	25.08	28.08	21	10	6	494,1
1927	„Ставрополь" К. А. Дублицкий	16.07	30.07	3.08	4.08	24.08	24.08	27.08	28	5	3	420
1928	„Ставрополь" П. Г. Миловзоров	23.06	10.07	24.07[7]	31.07	4.08	10.0.	1.09	53	14	28	388,7

[1] Прибытие к м. Медвежьему близ устья р. Колымы.
[2] 11 дней были потеряны из-за посадки на мель у м. Медвежьего.
[3] Разгрузка производилась в устье р. Б. Бараниха.
[4] С 21 сентября 1924 г. по 5 июля 1925 г. — зимовка.
[5] В числителе ходовые сутки до зимовки, а в знаменателе — после зимовки.
[6] Выгрузка производилась на м. Медвежьем.
[7] Пароход простоял 6 суток в устье р. Колымы из-за неподготовленности к перегрузочным операциям.

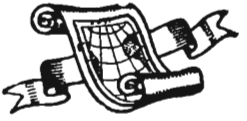
Как видно из таблицы, количество ходовых суток, затраченных на арктическое плавание, варьировало в значительных пределах. Это, конечно, объясняется не только различием навигационной обстановки

в разные годы, но и отсутствием ледовой разведки и ледокольного сопровождения, а также недостатком знаний о Чукотском и Восточно-Сибирском морях, по которым проходила трасса плаваний. В ходе Колымских рейсов и походов к о. Врангеля собирались более или менее систематически данные о течениях, местных особенностях формирования и изменения ледовой обстановки, роли ветров в формировании ледовой обстановки и другие важные навигационные сведения. В дальнейшем с развитием исследовательских работ в восточном секторе появилась возможность более уверенно планировать и осуществлять арктические перевозки на Колыму и в другие пункты восточного участка Северного морского пути. Тогда же стало ясным, что планомерные перевозки на этом сложном участке могут быть обеспечены только при четко организованной ледовой авиаразведке и проводке транспортных судов линейными ледоколами через наиболее труднопроходимые районы скопления льдов у островов Айона и Врангеля.

Это лишний раз подчеркивает, что самостоятельные рейсы «Ставрополя» и «Колымы» без сопровождения ледоколов были выдающимся событием для своего времени. Они сыграли важную, ведущую роль в освоении Северного морского пути.

Характер грузов, перевозившихся в те годы транспортными судами, целиком определялся тогдашней экономикой Северо-Востока. Это было по преимуществу продовольствие и товары народного потребления. Индустриальное развитие далекого севера восточной окраины страны еще в ту пору не начиналось. Поэтому доставка 350—400 тонн потребительских грузов вполне удовлетворяла текущие потребности. Вывозилась отсюда пушнина и некоторые другие виды промысловой продукции. По весу она в лучшем случае исчислялась несколькими десятками тонн.

Но, как бы то ни было, этим было положено прочное начало развитию транспортных связей с советским Северо-Востоком.



ГЛАВА 8

ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ УСТАНОВЛЕНИЯ МОРСКИХ СООБЩЕНИЙ С БАССЕЙНОМ РЕКИ ЛЕНЫ

Во второй половине 20-х годов одновременно с организацией Колымских рейсов остро встал вопрос о расширении транспортных связей центральных районов Якутии с остальной страной. В 1927 г. в тезисах отчетного доклада второй сессии ВЦИК XIII созыва ЦИК ЯАССР подчеркивалось, что «транспортная проблема в целом для Якутии является центральной проблемой реконструкции ее народного хозяйства и дальнейшее развертывание последнего уперлось в развитие путей сообщения»[1].

Завоз грузов на реку Лену по главному южному направлению от Иркутска лимитировался малыми глубинами на верхнем плесе реки, а также недостаточно многочисленным флотом. Перевозки по реке производились главным образом в карбасах, которые строились в верхоленских селениях с расчетом на один рейс и по прибытии на место разбирались на дрова и прочие хозяйственные нужды.

Численность ленского паротеплоходного и сплавного флота характеризуется следующими данными:

Паровой флот реки Лены состоял[2]

Год	Паровые суда	Непаровые суда
1920	26	—
1922	27	—
1923	26	—
1924	24	—
1925	25	105
1926	23	95

Сплавной флот насчитывал [3]

Год	Грузовые лодки	Карбасы
1922	8	—
1923	26	—
1924	64	—
1925	138	530
1926	327	680

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 15, л. 269.
[2] И. Ф. Молодых. Пути сообщения Якутии. «Якутия» Л., 1927, стр. 618.
[3] Там же, стр. 619.

Крайне ограниченной была провозная способность ленского речного флота, о чем свидетельствует приведенная таблица[1].

Годы	Перевезено грузов (тонны)	Пассажиров
1920	20.800	44.251
1922	23.900	13.765
1923	34.000	24.807
1924	40.400	38.275
1925	45.700	44.562
1926	49.200	57.412

Безотрадную картину представляло сухопутное сообщение как внутри Якутии, так и с внешним миром, прежде всего с Сибирской железной дорогой.

Например, пропускная способность самых устроенных дорог Алданского золотопромышленного района в зимнее время не превышала 3200 тонн[2].

Перевозки по основному пути связи и питания Ленского бассейна — Якутскому тракту, соединяющему пристани верхней Лены с городом Иркутском, в 1925 г. выразились в 40 тысячах тонн[3]. К тому же стоимость перевозки грузов по сухопутным трактам была непомерно высока.

Вполне естественно, что взоры обратились на неиспользованные возможности морских сообщений. Установление рейсов между Владивостоком и Колымой лишь отчасти удовлетворяло Якутию, так как касалось сравнительно незначительной территории.

Требовалось проложить морской путь в бассейн главной речной магистрали республики — реки Лены.

Обсуждение проектов каботажного плавания между устьями рек Колымы и Лены

Еще в 1921—1922 гг. начали осуществляться предложения об организации каботажных плаваний между устьями рек Колымы и Лены. Эти предложения вызвали живейший интерес якутских правительственных и хозяйственных организаций[4].

Представлялось вполне реальным доставлять в ЯАССР многие остро необходимые грузы с перевалкой их где-либо близ устья реки Колымы.

В декабре 1923 г. Полярная комиссия Академии наук под председательством академика А. Е. Ферсмана заслушала специальный доклад о ленском каботаже, сделанный К. К. Неупокоевым[5]. На заседании была образована подкомиссия, которой поручили рассмотреть представленный доклад и дать по нему обоснованное заключение. В этом же году Полярная комиссия обсуждала вопрос о ленском каботаже и признала необходимым организовать морские рейсы между Колымой и Леной[6]. Однако недостаток средств и отсутствие годных для такой цели судов вынудили отложить решение этой проблемы до более благоприятного времени[7].

Как указывалось выше, вопрос о каботажных плаваниях между Леной и Колымой в том же 1923 г. дискусировался в связи с проектом

[1] И. Ф. Молодых. Указ. соч., стр. 622.

[2] Там же, стр. 644.

[3] Там же, стр. 652.

[4] Такое предложение выдвигал, в частности, начальник Усть-Ленской гидрографической экспедиции Н. И. Евгенов. См выше в 5 главе, стр. 125.

[5] АЛН, ф. 47, оп. 1, д. 30, лл. 2—26.

[6] Там же.

[7] В положении о Комитете Северного морского пути имелось указание на то, что в его обязанности входит установление морского сообщения между Европейской частью Советской России и устьями рр. Лены и Колымы.

В 1922 г. Комитет направил в устье р. Лены специальную экспедицию для исследования транспортных возможностей Северо-Востока (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 24). Во главе этой экспедиции стоял инженер Кронидов. После предварительной подготовки и сбора материалов экспедиция выехала из Омска на Лену, но с полпути была возвращена обратно, очевидно, в связи с общим сокращением в ту пору гидрографических работ на морях Союза.

инженера Л. Минеева[1]. В 1924 г. в докладной записке Наркомторгпрода ЯАССР о плавании в Якутию[2] вновь подчеркивалось значение организации каботажных перевозок на этом участке морского пути.

Автор записки указывал, что такие перевозки призваны обслужить 16 тысяч скотоводов, рыбаков и звероловов севера Якутии, хозяйство которых застыло на мертвой точке, главным образом, из-за отсутствия регулярного снабжения. Это население нуждалось в ежегодном завозе, примерно, 28 тысяч пудов различных грузов. В свою очередь районы Якутии, тяготеющие к Северному морскому пути, могли поставлять ежегодно на рынок до 15 тысяч песцов, 4 тысяч лисиц, 50 тысяч белки, 20 тысяч горностая, до 1½ тысяч пудов мамонтовой кости и другие товары, стоимость которых намного превосходила стоимость ввоза и фрахт специального парохода. В записке особо отмечалось, что из-за нерегулярного снабжения оленеводческое хозяйство севера Якутии приходит в полный упадок. Для того, чтобы поднять оленеводческое и пушное хозяйства, требовалось систематически доставлять туда муку, ружья, огнеприпасы, соль, медикаменты.

Вопрос о каботаже между Леной и Колымой стал предметом рассмотрения Госплана СССР. В ходе обсуждения было признано, что трасса речного плавания по Лене до бухты Тикси более или менее изучена и положена на карту благодаря плодотворной работы Усть-Ленской экспедиции НКПС под руководством Ф. А. Матисена и Н. И. Евгенова в 1920—1921 гг.[3] Вместе с тем, Госплан счел, что основные грузы для Якутии должны завозиться из Владивостока до устья Колымы, а затем на специальных судах — на Индигирку, Яну и Лену. В постановлении по этому вопросу отмечено, что «отсутствие обеспеченной связи Ленского бассейна с внешним миром, т. е. отсутствие путей сообщения, несомненно, есть основная причина наблюдаемых ныне неудовлетворительного состояния и кустарных методов разработок ленских предприятий государственного масштаба»[4].

Исходя из данного решения, якутское правительство подготовило и в навигацию 1926 г., наряду с очередным Колымским рейсом, осуществило первое каботажное плавание между устьями рек Лены и Колымы.

Первое каботажное плавание с реки Колымы на реку Лену в 1926 г.

В поход была направлена небольшая парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» (капитан И. А. Корольков, прибывший на Колыму в 1926 г. на пароходе «Колыма»). Судно это парусное, американской постройки, имело деревянный (сосновый) корпус с дубовой ледовой обшивкой (длина 26,5 метра, ширина 6,1 метра, полезная грузоподъемность 55 тонн, керосиновый мотор 75 лошадиных сил, скорость 12 узлов). Ранее шхуна, принадлежавшая В. Стефанссону, совершала рейсы из Нома на Колыму. Во время вынужденной зимовки она была выброшена половодьем на берег, сильно повреждена и брошена американцами. Колымчане отремонтировали ее и приспособили для перевозки грузов от мыса Большой Баранов в Нижне-Колымск.

Шхуна вышла в плавание из Нижне-Колымска 22 августа, имея на борту 41 тонну груза и задание: при благоприятных условиях пройти на реку Лену[5].

---

[1] См. выше, стр. 128—129.
[2] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30, лл. 27—36.
[3] ААН ф. 47, оп 1, д. 30, л. 52.
[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 30 л. 53.
[5] О плавании шхуны «Полярная звезда», см. копию рейсового донесения капитана шхуны «Полярная звезда» И. А. Королькова (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 149. Другая копия этого донесения с подлинной картой похода хранится в научных фондах ААНИИ, № 101215); сообщение якутского правительства о плавании шхуны «Поляр-

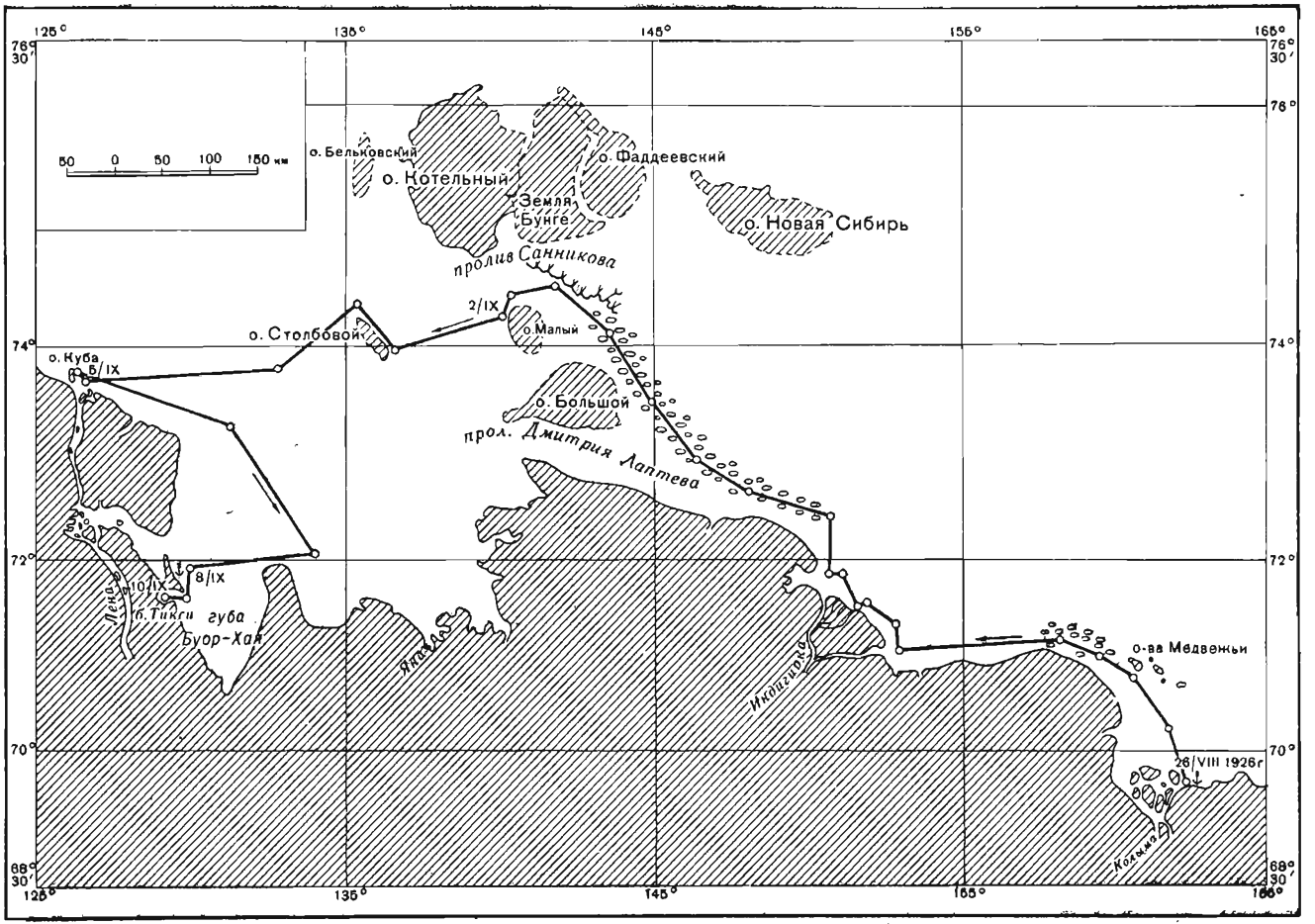


Рис. 97. Плавание парусно-моторной шхуны „Полярная звезда" в 1926 г. (Карта составлена И. А. Кородьковым)

Плавание в морях Восточно-Сибирском и Лаптевых сопряжено с немалыми трудностями. У капитана И. А. Королькова не оказалось даже карт, лоций же этих морей тогда вообще еще не было, и он располагал только отрывочными сведениями об этих морях, почерпнутыми из материалов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910—1915 гг. Поэтому он был вынужден, обеспечивая безопасность плавания, начать попутный промер морского дна от Крестовского острова, т. е. почти в самом начале пути.

Поскольку часть товаров надлежало доставить в устье реки Индигирки, «Полярная звезда» направилась сначала туда. Капитан повел судно к Колымской (восточной) протоке, которая считалась более удобной из всех других в дельте реки Индигирки. Этой протокой в последний раз пользовались якутские казаки еще в XVII—XVIII вв., и с тех пор она оставалась совершенно не исследованной. Осадка шхуны (без груза 2,4 метра, с грузом 3,05 метра) немногим превышала осадку коча XVII века. И все же при следовании протокой шхуна села на мель. Не желая рисковать судном, капитан возвратился обратно в море. Неудачей закончилась попытка пройти в Индигирку и Средней протокой, фарватер которой был также неизвестен И. А. Королькову. Не дал результатов и поход в губу Гусиную, по пути к которой, не дойдя 20 миль до цели, шхуна встретила очень маленькие глубины. Дабы не терять дальше времени, капитан принял решение отказаться от захода в Индигирку и идти на Лену.

На пути от Гусиной губы стали попадаться мелкие, а затем вплоть до пролива Дмитрия Лаптева более крупные льдины. Держался сильный ветер, достигавший шести баллов, шел снег, сменявшийся дождем. Из-за скверной погоды астрономические наблюдения не производились. Небольшая команда быстро и четко исполняла все распоряжения капитана, и это обеспечило успех плавания.

Обнаружив на подходах к проливу Дмитрия Лаптева крупнобитый лед, «Полярная звезда» свернула к проливу Санникова, по которому 2 сентября вышла на чистую воду у острова Малый Ляховский. Это было первое плавание советского судна проливом Санникова. От Малого Ляховского острова курс взяли к острову Столбовому и далее на юго-запад.

Любопытно, что наблюдатели не заметили здесь островов Семеновского и Васильевского, положенных на карту вблизи острова Столбового. Возможно, что эти небольшие острова, едва поднимавшиеся над водой, скрывались в тумане. Позднее (в 1936 г.) остров Васильевский, а затем и остров Семеновский, сложенные из ископаемого льда, были размыты[1].

Благополучный приход к острову Столбовому (он расположен на расстоянии лишь двухсуточного перехода до бухты Тикси) укрепил у команды уверенность в то, что плавание окончится успешно. Но как раз в тот момент, когда, казалось, все трудности остались позади, неожиданное происшествие едва не погубило все дело: на судне произошло массовое отравление газом.

И. А. Корольков рассказывает об этом так. Во время вахты он зашел в помещение моториста. Тот лежал бездыханным. Моториста вынесли на палубу и стали приводить в чувство искусственным дыханием.

ная звезда» (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 149, л. 18); Н. И. Евгенов. Плавание шхуны «Полярная звезда» из устья реки Колымы в устье реки Лены. «Водный транспорт», 1927, № 4; П. К. Хмызников. Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря с 1878 по 1935 гг. Л., 1937, стр. 62—64; Смелый рейс из устья Колымы в устье Лены. «Правда», 1927, 16 января (карта рейса).

[1] П. К. Хмызников. О размыве берегов в море Лаптевых. «Северный морской путь», 1937, вып. 7.

В это время выяснилось, что остальные члены команды тоже отравились газом. Их всех по очереди пришлось вытаскивать из помещения на палубу. Картина была безотрадной, пишет Корольков. Все отравленные лежали около кубрика. Газ проник в помещение рулевого управления. Капитан тоже почувствовал недомогание. Стало ясно, что мотор выбрасывает газы, которые могут отравить всех на корабле. Следовало немедленно выключить мотор. Но с двигателем никто из экипажа не умел обращаться. С трудом, наконец, пришел в себя моторист, и ему удалось перевести питание мотора с бензина на керосин. Только тогда опасность миновала.

На переходе от острова Столбового к устью Лены стояла хорошая погода. Ветра почти не было. Чтобы дать экипажу заслуженный отдых, капитан стал на якорь против острова Куба в дельте Лены. 5 сентября «Полярная звезда» вышла снова в путь. На этот раз она двигалась под парусами, не рискуя включать капризный и коварный мотор. 10 сентября, на двадцатые сутки после выхода из Нижне-Колымска, шхуна бросила якорь у острова Бруснева. 27 сентября она вошла в залив Булункан и приступила к выгрузке.

В сентябре наступили морозы, и экипаж «Полярной звезды» стал деятельно готовиться к зимовке. Капитан выехал в Якутск.

Так окончился этот выдающийся морской переход небольшого парусно-моторного судна из устья реки Колымы на реку Лену. На шхуне «Полярная звезда» впервые в устье Лены были доставлены владивостокские грузы. Вместе с тем, плавание маленькой, неприспособленной к морским переходам шхуны окончательно рассеивало сомнения и доказало возможность организации регулярного каботажа у северных берегов Якутии[1]. Вот почему советская научная общественность горячо приветствовала участников этого выдающегося перехода. Узнав о благополучном прибытии «Полярной звезды» в Тикси, якутское правительство послало экипажу поздравления. Королькова и его спутников сердечно приветствовало Якутское отделение Русского Географического общества. В постановлении по докладу Королькова Отделение писало: «Счастливы отметить... это событие, как одно из смелых и отважных начинаний, открывающих новую эру в жизни северо-востока Сибири и приближающих нас к осуществлению жизненной и заветной мечты сибиряков — установлению Северного морского пути с востока на запад. Якутский отдел РГО приветствует отважного русского капитана И. А. Королькова и в его лице экипаж шхуны «Поляр Бэр» («Полярная звезда» — *М. Б.*). Да здравствуют русские мореходцы!»[2].

Удача первого морского плавания между устьями северо-восточных рек тем более значительна, что этот поход никак не был подготовлен. В устьях рек отсутствовали навигационные знаки, не исследованы были фарватеры, на побережье и островах еще не существовало гидрометеостанций. Поэтому Якутская комиссия Академии наук СССР признала целесообразным с 1927 г. перенести свою деятельность в северные районы Якутии, прежде всего, в бассейны рек Яны, Индигирки и Колымы, положив тем самым начало их гидрологическому и гидрографическому изучению, что должно было сыграть решающую роль в подготовке этих рек к приему морских судов.

---

[1] По прибытии рейсового донесения И. А. Королькова в Ленинград оно было тщательно рассмотрено в Якутской комиссии Академии наук. В. Ю. Визе в своем отзыве отметил, что измеренные И. А. Корольковым по пути следования глубины не имеют ценности, так как капитан не отмечал при таких измерениях точное местонахождение корабля. Наблюдения по барометру также нельзя было использовать, так как в материалах не указывался прибор, каким эти наблюдения производились, и какова его справка. (Отзыв В. Ю. Визе, см. ААН, ф. 47, оп. 1, д. 149, л. 84).

[2] ААН, ф. 47, оп. I, д. 83, лл. 45—46 об.

5 января 1927 г., принимая решение о проведении первого морского ленского рейса, советское правительство признало необходимым «как в общих целях изучения Северного побережья Якутской АССР, так и для осуществления намеченных в п. 1 сего постановления практических целей, оказания содействия намеченным Академией наук исследовательским работам на севере Якутской АССР, поручить Якутскому представительству, совместно с Академией наук, Совторгфлотом и Уполномоченным НКПС, обеспечить Якутскую комиссию Академии наук двумя судами, пригодными для работы экспедиции, а также для доставки экспедиции и ее снаряжения к месту работ к началу навигации 1927 г.»[1]. Хотя этот пункт правительственного постановления НКПС и Совторгфлот не выполнили по объективным причинам, Якутская комиссия с лета 1927 г. развернула исследования на Севере Якутии.

Исследовательские работы в устьях рек Яны и Индигирки

В первый год из-за ограниченности средств пришлось отказаться от посылки одновременно нескольких гидрологических отрядов. В 1927 г. удалось снарядить лишь Янский отряд во главе с П. К. Хмызниковым, который до того, в 1926 г., руководил Нижнеленским геологогеоморфологическим отрядом[2]. В состав Янского отряда вошли гидрологи А. А. Кухарский и И. М. Протопопов[3]. Перед отрядом стояли задачи составления атласа реки, лоции и отыскание фарватера. Сложность задач резко контрастировала с ничтожными средствами, которыми располагал Янский отряд. У него не было плавсредств, не было их и на реке Яне. Поэтому первым делом пришлось самим строить суда. В верховьях реки соорудили небольшую судоверфь, на которой построили несколько судов. На это ушла значительная часть навигационного времени. Только 18 августа отряд смог выйти из Верхоянска на двух вновь построенных моторных катерах и нескольких лодках[4]. Спускаясь по реке, сотрудники отряда вели теодолитную съемку и с помощью компаса — морскую опись с продольным промером. В сентябре они достигли селения Казачье.

Главные работы развернулись в устье реки Яны. За два месяца Янскому отряду удалось выполнить гидрографическую опись реки вплоть до ее устья[5]. В Верхоянске расположенный там водомерный пост был развернут в гидрологическую станцию, а в селении Казачьем установлена гидрометеорологическая станция.

Зимой 1927—1928 гг. было предпринято ряд поездок: в Булун за продовольствием и на Новосибирские острова по маршруту Усть-Янск — Чай-Поварня—Малое зимовье — Ближнее—пролив Этерикан — пролив Санникова — остров Котельный и обратно для общегеографического обследования. В проливах Лаптева и Санникова П. К. Хмызников выполнил гидрологические разрезы.

В апреле возобновилась теодолитная съемка Яны от разветвления дельты реки до выхода в море и гидрологический разрез моря по меридиану главного русла Яны. Как только вскрылась река, гидрологи

---

[1] Научные фонды ААНИИ. Из архива Г. Д. Красинского.

[2] Отчет П. К. Хмызникова о деятельности этого отряда см. ААН, ф. 47, оп. 1, д. 204.

[3] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 204, л. 141.

[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 204, лл. 141—142.

[5] Итоги работы Янского отряда см. П. К. Хмызников «Атлас реки Лены», Л., 1934. Его же. «Материалы по лоции реки Яны», Л., 1934; П. К. Хмызников. Краткий предварительный отчет о работе Янского гидрологического отряда 1927—1929 гг. и вопросы судоходства по реке. Л., 1929 (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 999, лл. 27—86); отчет опубликован в «Материалах Комиссии по изучению Якутской АССР», (вып. 35, Л., 1930).

галсовыми промерами покрыли район выхода в море главного русла, а затем протоки Правой. Выяснилось, что бар первого находится в 20 километрах от берега и имеет глубину не более двух метров, а бар второй — в 8 километрах от берега при глубине 1—1,5 метра[1]. В сентябре 1928 г. работы на Яне закончились.

Погрузив на катер свое немногочисленное имущество, отряд вышел в море, рассчитывая пройти на реку Лену. Это морское путешествие во многом напоминало старинные русские походы на северо-востоке Азии. В течение нескольких суток смелые люди боролись с морской стихией. И все же у мыса Буорхая из-за аварии пришлось оставить катер и продолжать путь пешком. Положение осложнялось тем, что продовольствие погибло и путешественники вышли в тундру полуголодные. Через несколько суток, совершенно обессилев, они достигли устья реки Омолой, где по счастью, встретили промышленников, доставивших их в Верхоянск[2].

Несмотря ни на что, за два года работы отряд, состоявший из трехпяти человек, располагая ничтожным снаряжением, выполнил программу, которая была под силу большой экспедиции. Итоги своих работ П. К. Хмызников опубликовал в трех трудах, не потерявших интереса и поныне. Это «Атлас реки Яны», «Материалы по лоции реки Яны» и «Гидрология бассейна реки Яны».

Постройка на р. Лене мелкосидящего каботажного судна с осадкой, допускающей проход бара р. Яны, возобновление работы гидрометстанции в селе Казачьем (с выносом поста в устье реки), учреждение лоцмейстерства для обстановки вехами янских фарватеров, опыт сплава верхоянских грузов на плотах и мелкосидящих лодках, основание на Яне службы оповещения о состоянии уровня воды от верховьев реки до ее низовьев и другие практические дела Янского отряда подготовили хорошую почву для развития судоходства на этой реке. Вместе с тем и навигационные условия, выясненные П. К. Хмызниковым и его коллегами, дали в руки судоводителей отличные для своего времени руководства. Река Яна могла принимать морские суда.

В 1928 г. Якутская комиссия направила в северную Якутию второй гидрологический отряд, на этот раз на реку Индигирку. Во главе его стоял гидролог Ю. Д. Чирихин, принимавший в 1927 г участие в организации Ляховской геофизической станции (об этом см. на стр. 266).

Отряд состоял из девяти постоянных сотрудников и временных рабочих. Они прибыли двумя партиями на реку Мому, правый приток р. Индигирки, только в феврале 1928 г. Однако еще в навигацию 1927 г. Якутской комиссии удалось отправить из Владивостока на Колыму часть продовольствия для отряда, а в верховьях р. Момы организовать заготовку леса для предстоявшей постройки плавсредств.[3] Все это облегчило работу научных сотрудников.

На р. Моме были построены два моторных катера: «Михаил Стадухин» и «Алазея», лодки и баржа, служившая общежитием во время сплава.

В ту пору река Индигирка от верхних порогов до самого устья представляла на географической карте СССР белое пятно. Случайные исследования коснулись ее лишь в самом верховье и совсем немного в устье. Гидрография и гидрология реки, орография, геология и геогра-

[1] П. К. Хмызников. Гидрология бассейна реки Яны. Л., 1934.

[2] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 584, лл. 215—217.

[3] Предварительные отчеты о работах Индигирского отряда Якутской экспедиции АН СССР. 1929—1930 гг. «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, вып. 6, 1932.

фия окружающего ее края, этнография населения оставались малоизвестными. Это предрешило комплексный характер работы отряда. Впрочем во главе угла ставилось выяснение возможности судоходства по реке.

Основные работы отряд начал в июне 1929 г. от устья реки Момы. Все течение Индигирки было разбито на ряд участков, съемку которых производили Ю. Д. Чирихин и М. А. Головачев. 22 августа гидрологи прибыли в селение Русское Устье. На следующее утро выпал снег, который больше не растаял. Осенью и зимой отряд не прекращал своей деятельности. Несколько экскурсий его сотрудники совершили в дельту реки, где производились различные наблюдения.

Зимовка прошла благополучно, хотя и в трудных условиях. За летние месяцы весь бассейн реки Индигирки, ранее вовсе не изученный, прорезали исследовательские маршруты, совершенные по различным направлениям. Всего на оленях и лошадях было пройдено 8500 километров (не считая передвижения на катерах).

В 1929 г. силами отряда на Индигирке были открыты три метеорологические станции (Оймякон, Абый, Русское Устье). Теодолитная съемка охватила реки Индигирку и Мому, Колымскую, Среднюю, Уларовскую и Русско-Устьинскую протоки в дельте. На морском побережье был построен ряд навигационных и астрономических знаков, а в районе Средней и Колымской проток проведен промер бара. За время пребывания на Индигирке ученые определили 40 астрономических пунктов, собрали богатый материал по геологии, геоморфологии и этнографии, осуществили наблюдения за земным магнетизмом. Итоги научных исследований подведены в работах Ю. Д. Чирихина и М. А. Головачева «Материалы по лоции реки Индигирки и ее дельты» (Л., 1935) и «Атлас реки Индигирки и ее дельты» (Л., 1936).

В результате выполненных работ подтвердилось, что Индигирка — глубокая и многоводная река. Морские суда могут заходить в нее до Майор-Креста, где глубина достигает 10 метров. Участок от Майор-Креста до Момы также обладает большими глубинами, но в силу специфического гидрологического режима (скорость на перекатах достигает здесь 10 километров в час) на этом участке могли ходить суда с осадкой не более одного метра. Колымская протока признана судоходной только в осеннее время.

Исследования Индигирского гидрологического отряда уточнили положение Индигирки на карте, особенно средней ее части, где местами русло реки по долготе разнилось от положения ее на прежних картах на два градуса. В низовьях реки ученые обнаружили ранее неизвестные населенные пункты (Чукаченье, Ожогино, Ерга, Якутские Юрты, Крута, Среднее, Якутское жилье и другие). Участники экспедиции А. Л. Биркенгоф и Н. М. Михель выполнили ценные этнографические, зоологические и лесоисследовательские работы[1].

Отряд вернулся на Лену через Абый и Верхоянск в 1930 г.

Организация геофизической станции на острове Большой Ляховский

В связи с развитием мореплавания в восточном секторе Арктики, наряду с созданием гидрометстанций на побережье северо-восточных морей, возникла необходимость организации таких станций на островах. Без этого нельзя было вести систематические наблюдения за ледовым и метеорологическим режимом морей. Одна такая станция, как об этом рассказывалось выше, была создана на острове Врангеля. В конце 1926 г. Якутская комиссия

[1] Предварительные отчеты о работах Индигирского отряда Якутской экспедиции АН СССР 1929—1930 гг., Л., 1932.

АН СССР и правительство Якутии сочли необходимым организовать геофизическую станцию на Новосибирском архипелаге с тем, чтобы она работала в тесной связи с геофизической обсерваторией, строившейся в Якутске.[1]

Геофизическую станцию решено было построить на мысе Шалаурова (остров Большой Ляховский), что позволяло ей вести наблюдения за режимом проливов Дмитрия Лаптева и отчасти Санникова. К месту постройки станции летом 1927 г. якутская комиссия направила на шхуне «Полярная звезда» специальный морской отряд во главе с Ю. Д. Чирихиным. На остров доставлены строительные материалы и часть оборудования[2]. Окончательный выбор места строительства станции был возложен на ее начальника Н. В. Пинегина, который после успешной поездки на остров Большой Ляховский возвратился в Ленинград.

Рис. 98. Н. В. Пинегин (1883—1940 гг.)—известный полярный исследователь.

Зимой 1927—1928 гг. Якутская комиссия закончила комплектование персонала станции и подбор оборудования. Радиостанцию, работающую как на длинных, так и на коротких волнах изготовили ленинградские заводы. Моторный катер, получивший название «Меркурий Вагин», приобрели в Норвегии. Постройкой катера руководил О. Свердруп. Сборный домик станции по типу норвежских домов (дощатых, покрытых толем), по указаниям Н. В. Пинегина, спроектировал архитектор Б. Г. Дандич. Основное оборудование, снаряжение и припасы для станции прибыли в Якутск по железной дороге и сплавом по Лене.

В состав первой смены полярной геофизической Ляховской станции, кроме начальника, вошли: геолог М. М. Ермолаев, гидролог К. Д. Тирон, географ и биолог А. Н. Смесов, радист В. В. Иванюк и моторист В. И. Ушаков.

Второе плавание на остров Большой Ляховский шхуна «Полярная звезда» совершила в период между 20 июля и 26 августа 1928 г. Во время продвижения по реке Лене судно несколько раз садилось на

[1] На заседании Якутской комиссии АН СССР 3 декабря 1926 г. при обсуждении вопроса о Ляховской станции Н. В. Пинегин заявил, что станция сооружается в связи с организацией каботажного плавания между устьями северо-восточных рек. (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 72, лл. 248—249). Об организации и работе станции см. Сборник «Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском», чч. I—II. «Труды СОПС'а АН СССР», серия Якутская, вв. 7—8, 1932.

[2] Н. В. Пинегин. Метеорологические наблюдения, веденные летом 1927 г. во время плавания от. с. Булун до Новосибирских островов и обратно. «Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском», ч. II. «Труды СОПС'а», серия Якутская, вып. 8, 1932.

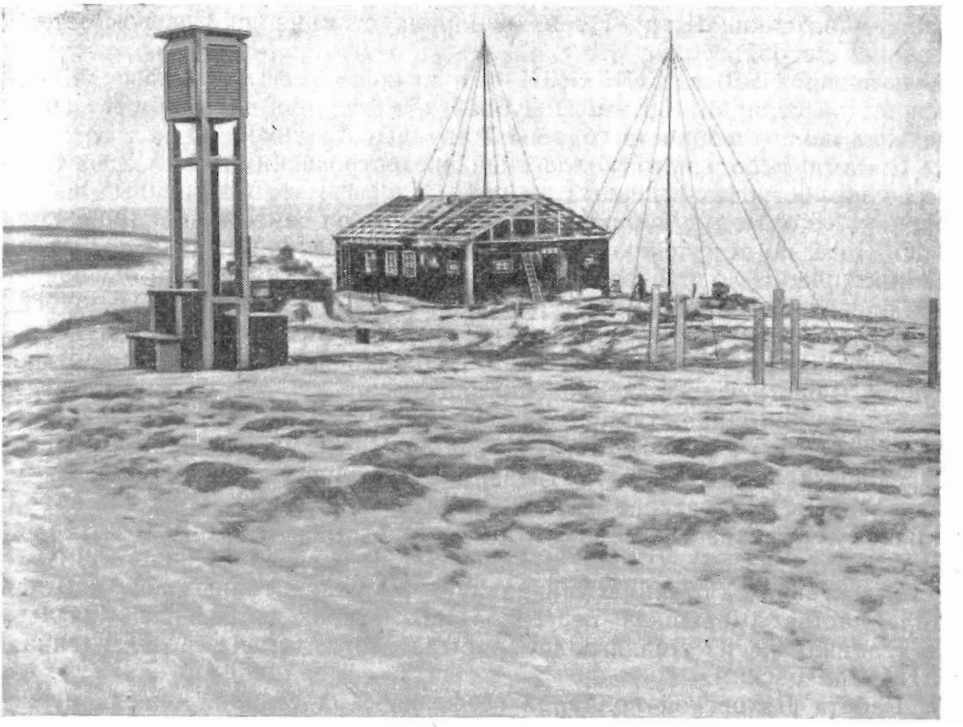


Рис. 99. Полярная станция на мысе Шалаурова (о. Большой Ляховский) в 1928 г.

мель, а на переходе от бухты Тикси к мысу Шалаурова ему пришлось преодолевать серьезные ледовые препятствия. Из-за тяжелых ледовых условий часть имущества станции осталась в бухте Тикси, откуда шхуна рассчитывала в том же году совершить повторный рейс на о. Большой Ляховский. Но этот рейс осуществить не удалось.

Новая полярная станция была успешно построена силами небольшого коллектива советских полярников, оставшихся жить и работать на пустынном острове.

Ляховская геофизическая станция вступила в строй 21 октября 1928 г. 2 ноября, накануне XI годовщины Великого Октября, радиостанция острова Большой Ляховский послала в эфир первую свою радиограмму и с тех пор не прекращала свою деятельность.

Узнав о начале работы станции, Президиум Академии наук и Якутская комиссия АН СССР направили Н. В. Пинегину поздравительную телеграмму следующего содержания: «Президиум АН и КЯР приветствует Вас и персонал Ляховской станции с крупным достижением, имеющим международное значение. Радио 26 ноября (первые сигналы Ляховской станции были услышаны 23 ноября. — *М. Б.*) было встречено общим восторгом и уверенностью в дальнейшей благополучной работе на благо науки Союза и процветания Якутии. Искренно желаем благополучия, дружной совместной работы. Примите и передайте сотрудникам благодарность Академии за проявленную самоотверженность. Ольденбург, Комаров, Виттенбург»[1].

27 декабря связь с Ляховской станцией установила радиостанция острова Диксона, 17 января,— радио Нового Порта, 25 января — радио-

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 577, л. 7.

станция Маточкин Шар[1]. Новая полярная станция на Северо-Востоке вступила в строй.

8 января 1930 г. СНК СССР отпустил на работы Ляховской геофизической станции 100 тысяч рублей, отметив при этом общесоюзное значение нового форпоста советской науки в Арктике[2].

Силами небольшого коллектива на острове Большой Ляховский и соседних островах в первый же год удалось выполнить ценные исследования. Коллектив руководствовался при этом составленной В. Ю. Визе, по поручению Якутской комиссии, подробной разносторонней инструкцией о производстве научных работ[3]. Были организованы наблюдения за приливами, метеорологические, в частности, аэрологические исследования. Весной в сопровождении промышленников Пинегин совершил несколько экскурсий по архипелагу, во время которых изучалась орография и гляциология островов.

Особое внимание станции обращалось на исследование ископаемого льда. Посетив остров Котельный, Н. В. Пинегин выявил некоторые погрешности карты этого острова, составленной Гидрографическим управлением. На острове Большой Ляховский А. Н. Смесов собрал большой гербарий, коллекцию птиц и животных. Летом 1929 г. геолог М. М. Ермолаев объехал внутренние районы острова Большого Ляховского, доставив на станцию уникальную коллекцию горных пород. В декабре часть зимовщиков переехала на материк, в селение Казачье. На станцию же из Ленинграда прибыла вторая смена, возглавленная Н. Н. Шпаковским.

Работа Ляховской полярной геофизической станции внесла существенный вклад в организацию арктического мореплавания.

Повторная дискуссия о возможности ленского каботажа

В конце 20-х годов вопрос о морских связях Якутии, в частности, бассейна реки Лены стал уже практической задачей дня. Эта новая транспортная проблема приобретала особое значение в связи с подготовкой к строительству промышленных очагов на якутском севере. Она входила необходимым звеном в общую проблему освоения сквозного Северного морского пути, могущего обеспечить транспортную связь Якутии с портами Европейской части и Дальнего Востока СССР.

Открытию морских сообщений со стороны Архангельска тогда мешала полная неизученность одного из самых сложных участков арктической морской трассы — пути вокруг Таймыра, поэтому первоначально решили попытаться установить грузовые рейсы со стороны Владивостока. Правда, и на этом участке еще не все вполне было известно, но, как тогда полагали в Якутске, здесь кое-какие условия для организации морских перевозок уже создавались.

Участок же от Берингова пролива до устья Колымы эксплуатировался. Между Леной и Колымой успешно совершила один рейс «Полярная звезда». Исследования, начавшиеся в устьевых районах северо-восточных рек и на прилегающих к ним небольших участках побережья, создание на острове Большом Ляховском геофизической станции, как казалось, подготовили более или менее удовлетворительные условия для развития северо-восточного мореплавания.

Исходя из неотложных нужд республики и основываясь на указанных выше соображениях, якутские хозяйственные организации выдви-

---

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 577, лл. 75, 149.

[2] Там же, д. 203, л. 14.

[3] Там же, д. 469, лл. 180—182.

нули вопрос о совершении в навигацию 1927 г. первого Ленского рейса из Владивостока. В момент обсуждения этого вопроса в научных кругах вновь развернулась горячая дискуссия. Многие ученые указывали на то, что плавание на реку Лену не подготовлено с научной стороны и что до покупки специальных судов (речь шла о приобретении в Норвегии судов «Веслепер» и «Веслекари») не следует предпринимать никаких попыток на этот счет, дабы не скомпрометировать в глазах правительства задуманное мероприятие. Такую точку зрения отстаивала, в частности, Якутская комиссия АН СССР[1].

По поручению последней, весной 1927 г. В. Ю. Визе составил записку «О необходимых для осуществления Якутского каботажа предварительных исследованиях». По его мнению, без предварительного изучения северо-восточных морей (топографической съемки и промера устьевых участков рек, промера в проливах Лаптева и Санникова, стационарных наблюдений уровня в местах захода судов, изучение льдов и др.), попытка установления каботажа была бы авантюрной[2]. Программа научных работ, выдвинутая В. Ю. Визе, была рассчитана на два-три года. В письме от 17 января 1927 г. на имя правительства Якутской АССР Якутская комиссия писала, что она не может поддержать его инициативу в организации рейса на реку Лену в предстоящую навигацию «без достаточных к тому научных оснований»[3].

8 февраля Якутская комиссия приняла решение не участвовать в Ленском рейсе, организуемом якутским правительством и хозяйственными органами[4]. Однако в Якутске, не согласившись с мнением Комиссии, продолжали настаивать на осуществлении Ленского рейса.

Первый Ленский рейс парохода «Колыма» в 1927 г.

Несмотря на доводы ученых, якутские хозяйственные организации настояли на своем.

По предложению Якутского правительства, СНК РСФСР 5 января 1927 г. решил организовать в предстоящую навигацию первый рейс из Владивостока в устье реки Лены, имея в виду снабжение северных окраин Якутской республики[5]. Предполагалось отправить из Владивостока на Лену одно судно, считая этот рейс пробным. На случай недовоза

---

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 233, лл. 99—100.

[2] Там же, лл. 101—105.

[3] Позиция Якутской комиссии АН СССР, несомненно, объясняется ее оторванностью от практики социалистического строительства на дальней северо-восточной окраине Союза. Расходясь в своем мнении с якутским правительством, Комиссия все же сделала кое-что полезное для успеха первого Ленского рейса. Перед выходом в плавание из Владивостока капитан П. Г. Миловзоров получил от Комиссии материалы, облегчившие выбор пути, а также экземпляр «Записок по гидрографии», в котором был опубликован «Очерк моря Лаптевых», составленный В. Ю. Визе. За помощь, оказанную Якутской комиссией, П. Г. Миловзоров позднее благодарил АН специальным письмом (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 233, л. 268).

[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 233, лл. 117—127. В телеграмме секретаря КЯР профессора П. В. Виттенбурга в Якутск говорилось: «Осуществление рейса на Лену в коммерческих целях находится вне компетенции комиссии. Считаю долгом отметить, что без научного обоснования организация такого плавания рискованна. Поэтому в нем Академия наук принять участие не может». По мнению Президиума и компетентных лиц, «научное исследование устьевых участков должно предшествовать практическому использованию».

[5] В постановлении СНК РСФСР говорилось: «1. В целях обеспечения снабжения населения северных округов Якутской АССР (Булунского, Верхоянского и Колымского) признать необходимым организацию каботажных рейсов по северному побережью Якутской республики.

2. Поручить Представительству Якутской АССР, совместно с правлением Совторгфлота, в кратчайший срок проработать вопрос о порядке и способе такого плавания

грузов в Якутию часть грузов направлялась через Иркутск сплавом по Лене[1].

Для предстоящего плавания Совторгфлот выбрал пароход «Колыму» (капитан П. Г. Миловзоров)[2]. На борту судна находилась Северная воздушная экспедиция под начальством Г. Д. Красинского в составе летчиков Э. М. Лухта и Е. М. Кошелева. Эта экспедиция, организованная Осоавиахимом СССР, имела целью изучение летных условий на крайнем северо-востоке, посещение острова Врангеля, прокладку авиатрассы между Якутском и Иркутском, а также содействие пароходу «Колыма» в ходе его плавания. Экспедиция имела два одномоторных гидросамолета типа «Юнкерс» (на поплавках) и «Савой»[3].

Перед выходом судна в Ленский рейс во Владивостокском порту состоялся митинг, на котором представители местных советских организаций пожелали капитану и его экипажу благополучного плавания.

21 июня «Колыма» вышла из Владивостока. На борту ее находилось 415,2 тонны разных грузов, годовой запас продовольствия, несколько пассажиров, два разобранных самолета. Некоторые грузы были приняты по пути в японском порту Хакодате и Петропавловске-на-Камчатке. 10 июля «Колыма» прибыла в селение Уэлен. Здесь капитан расспросил чукчей о времени вскрытия ледяного покрова и господствовавших зимой и весной ветрах. Выяснилось, что прибрежные зимние льды отошли от берега под действием юго-западных ветров в первых числах июля. Следовательно, пароход вошел в Ледовитый океан сразу вслед за очищением побережья от льдов.

Во время стоянки в Уэлене летчики с помощью команды парохода провели спуск на воду обоих гидросамолетов. «Юнкерс» был прибуксирован к льдине, где вместо колес ему приладили поплавки. В собранном виде самолеты установили на палубу. По окончании этих работ пароход снялся с якоря.

Хотя условия плавания были благоприятными, капитан держался из осторожности вблизи берега и, не теряя его из вида, не рисковал отходить далеко в море. Ежечасно измерялась температура воды и воздуха, а также производилась запись показаний и других метеорологических приборов, предоставленных Владивостокской морской обсерваторией.

(условия плавания, типы судов, количество грузов, подлежащих завозу, сроки доставки, потребный тоннаж...) (Выписка из протокола № 3 заседания СНК РСФСР от 5 января 1927 г. см. Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Красинского).

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 233, л. 93.

[2] О первом Ленском рейсе см. П. Г. Миловзоров. Рейс парохода «Колыма» к устью реки Лены в навигацию 1927 г. (Научные фонды ААНИИ, № 173); копия доклада капитана парохода «Колыма» Миловзорова — «Дополнение к донесению по Ленскому рейсу 1927 г.» (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 4, д. 68); П. К. Хмызников. Описание плавания судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря. Л., 1937, стр. 64—71; Об организации рейсов в устье реки Лены, «Правда» 1927, 29 января; Вести о «Колыме» «Автономная Якутия», 1927, № 134; Г. Д. Красинский. Первый Ленский рейс. «Хозяйство Якутии» (журн.), 1928, № 1, стр. 15—24; В. Тимофеев. Великим Северным путем — к устью Лены. «Сибирские огни», 1928, кн. 2, стр. 161—185.

[3] Г. Д. Красинский. Доклад Президиуму Союза Осоавиахима СССР от 15 сентября 1927 г. (Научные фонды ААНИИ, документ из личного архива Красинского).

В тех же фондах хранится Соглашение между Президиумом Осоавиахима, Правлением Совторгфлота и Управлением Военно-воздушных сил РККА от 28 февраля 1927 г., в котором о задачах экспедиции сказано, что она «должна производить необходимую на пути ледяную разведку».

Вдоль побережья Чукотки пароход продвигался почти вслед за освобождением его ото льдов, а в некоторых случаях даже несколько раньше, что требовало сложного маневрирования и продвижения вперед по полыньям.

14 июля «Колыма» достигла мыса Северного, где задержалась на несколько дней. Отсюда 16—17 июля летчики Лухт и Кошелев совершили полет на остров Врангеля. Они посетили бухту Роджерса, место зимовки Г. А. Ушакова и его товарищей, и вывезли с острова на судно четыре мешка пушнины[1]. Во время полетов над проливом Лонга удалось осветить ледовую обстановку района, где предстояло продвигаться судну.

17 июля «Колыма» продолжала свой путь и 18 числа остановилась у мыса Биллингса, здесь П. Г. Миловзоров вновь собрал сведения о времени вскрытия моря. 19 июля пароход подошел к острову Айон, берега которого еще были скованы льдами. По узкой прогалине, все время маневрируя, удалось обойти крупные поля льдов. 21 числа вошли в реку Колыму и стали на якорь.

Пройденный отрезок пути был хорошо знаком капитану Миловзорову, который на протяжении ряда лет руководил Колымскими рейсами. Но дальнейший путь, в особенности по морю Лаптевых, ему был совершенно неизвестен. Собранные во Владивостоке материалы об условиях плавания в западной части Восточно-Сибирского моря и в море Лаптевых никак не могли служить надлежащим руководством для плавания. Сведения эти были отрывочными и не создавали общей картины. Поэтому маршрут Миловзоров проложил, исходя из предположения, что район от устья Колымы до проливов Санникова и Дмитрия Лаптева сходен с районом ледового плавания судов Колымских рейсов. Опираясь на опыт этих рейсов, капитан решил не удаляться от побережья, что являлось главным тактическим приемом для всех, кто водил корабли к устью реки Колымы. Широко использовались при этом прибрежные полыньи и отстой судна за стамухами.

По намеченному еще во Владивостоке плану 21 июля пароход снялся с якоря в устье р. Колымы и, следуя по мелководью, лавируя во льдах и отстаиваясь за стамухами, 3 августа подошел к мысу Святой Нос. Хотя в «Материалах по лоции Сибирского моря», составленных К. К. Неупокоевым, указывался судоходный фарватер в проливе Дмитрия Лаптева, все же капитан провел свое судно несколько южнее, по меньшим глубинам, достигавшим иногда двух-трех саженей. Таким путем капитан хотел избежать встречи с крупными льдами, дрейфующими в проливе из глубоководной его части. Плавание проходило в густом тумане. Через день «Колыма» вошла в море Лаптевых, оказавшееся свободным от льда. На всем переходе от пролива Д. Лаптева до устья Лены лишь кое-где были встречены отдельные скопления льдов.

5 августа в 22 часа, на 46 сутки после выхода из Владивостока, пройдя шесть морей, «Колыма» бросила якорь в бухте Тикси[2]. Переход Владивосток — Лена окончился благополучно. Моряки советского торгового флота вписали еще одну страницу в историю покорения Арктики.

Берега бухты Тикси, куда прибыл пароход «Колыма», выглядели в те годы пустынными и необжитыми. Позднее эта хорошо защищенная от ветров гавань, удобная для перегрузочных операций благодаря

---

[1] Г. Д. Красинский. Пути Севера. М., 1928; Э. Лухт и Ник. Бобров. Год на острове Врангеля. «Работник просвещения», 1929; Э. М. Лухт. Полет на остров Врангеля. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933, стр. 280—295.

[2] Схематическую карту «Первого специального рейса к устью реки Лены на пароходе «Колыма» в 1927 г.» см. ААН, ф. 47, оп. 1, д. 542, л. 6.

своему географическому положению и другим достоинствам стала одним из главных портов на Северном морском пути.

«Колыма» некоторое время ожидала прибытия в Тикси речного парохода «Лена», шедшего из Якутска с двумя баржами. Но перегрузочные работы начались еще до прибытия «Лены». Одновременно команда помогала летчикам спустить на воду гидросамолеты, поднявшиеся в воздух 8 августа. Следуя в Якутск, а затем в Иркутск, воздушная экспедиция прошла над тундрой и тайгой 7 500 километров и благополучно завершила свою работу. Это было выдающееся событие в истории молодой советской полярной авиации[1].

Пароход «Лена» (капитан А. Д. Богатырев)[2] доставил в бухту Тикси сангарский уголь и высококачественную рыбу, которую надлежало вывезти во Владивосток. На пароход «Колыма» была погружена также ленская соль (14 тонн).

Перед отходом во Владивосток П. Г. Миловзоров передал шхуне «Полярная звезда», которая готовилась выйти в плавание на остров Большой Ляховский, шлюпку, якорь и другие предметы снаряжения.

11 августа все операции в Тикси были окончены, и «Колыма» вышла в обратный путь. До пролива Дмитрия Лаптева льды почти не встретились, пролив тоже был свободен от льда. 14 августа, на третьи сутки, судно достигло устья реки Колымы, где встретило пароход «Ставрополь», прибывший сюда из Владивостока. Выгрузив для Нижне-Колымска соль, П. Г. Миловзоров продолжал свой путь.

Дело не обошлось без неприятностей: так, на переходе между мысами Биллингса и Северным 17 августа в тумане пароход наскочил на плавучую льдину; слева от форштевня около грузовой ватерлинии образовалась вмятина, но течь не появилась.

На мысе Северном был принят груз для мыса Дежнева и несколько пассажиров. В селение Уэлен «Колыма» прибыла 18 августа, а затем проследовала к мысу Дежнева и побывала в Ново-Мариинске (Анадырск). 24 сентября пароход вернулся во Владивосток.

Успешное завершение первого Ленского рейса восторженно встретили все организации, работавшие на крайнем Северо-Востоке. Центральные научные организации также высоко оценили значение этого смелого начинания. Даже Якутская комиссия АН СССР, в свое время пессимистически оценившая саму идею такого плавания, прислала в адрес П. Г. Миловзорова сердечное приветствие[3].

---

[1] Во время полета из Тикси в Иркутск, по свидетельству Г. Д. Красинского, население по реке Лене тепло встречало советских летчиков. В пунктах, где останавливались самолеты, доклады членов экспедиции привлекали большую аудиторию. В Булуне, Якутске и Иркутске было совершено 12 агитполетов.

За проявленные героизм и мужество Президиум ЦИК СССР 24 декабря 1927 г. наградил начальника первой советской воздушной экспедиции Г. Д. Красинского, летчиков Э. М. Лухта и Е. М. Кошелева и капитана Миловзорова орденами Красного Знамени. Вручение орденов проходило на торжественных собраниях. (См. Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Г. Д. Красинского, в частности, его доклад Президиуму Осоавиахима СССР).

[2] Капитан Афанасий Данилович Богатырев, якут по национальности, был с 1911 по 1923 гг. лоцманом на пароходе «Лена», а затем ее капитаном. В 1921 г. он начал составлять лоцманскую карту реки Лены от р. Витим до г. Якутска и от г. Якутска до Быкова мыса, по трем протокам. Карта эта была окончена в 1929 г. и долгое время служила важнейшим навигационным пособием для лоцманов. Капитан Богатырев участвовал в проводке по Лене от бухты Тикси в 1934 г. теплохода «Первая пятилетка», а в 1935 г.— судов Лено-Колымской экспедиции. Затем А. Д. Богатырев был капитаном пароходов «Партизан Щетинкин» и «Первая пятилетка». В 1952 г. А. Д. Богатырев скончался в родном Якутске.

[3] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 74, л. 176, 229; 17 декабря на заседании Ученого Совета КЯР капитан Миловзоров выступал с докладом о плавании на Лену.

Рис. 100. Ветеран ленского речного парового флота пароход „Лена" и его капитан якут А. Л. Богатырев—старейший ленский лоцман. Фото 1932 г. Е. Н. Фрейберга.

Плавание парохода «Колыма» из Владивостока на Лену открыло перспективу регулярного завоза товаров и продовольствия на Якутский север морским путем.

О царившей в то время атмосфере оптимизма говорит рассмотрение вопроса о Ленских рейсах в Госплане РСФСР[1]. 30 декабря 1927 г. Госплан заслушал итоги Ленского рейса и признал его успешным. По докладу якутского представителя, Госплан принял решение повторить такой рейс в навигацию следующего года. Якутскому правительству предлагалось представить свои соображения об организации в устье реки Лены угольной базы и постройке в предстоящую навигацию радиостанций в Булуне, Нижне-Колымске и подстанции в бухте Тикси. Считалось также целесообразным обеспечить рейс воздушной разведкой, выполнение которой возлагалось на самолеты Осоавиахима. В первой половине 1928 г., опираясь на упомянутое решение, правительство Якутии рассмотрело вопросы организации регулярного сообщения между Владивостоком и устьем Лены, в частности, об устройстве порта в бухте Тикси[2].

Однако организаторы Ленских рейсов не учитывали ряда обстоятельств, на которые указывали ученые: без знания ледового и метеорологического режима, без устройства полярных станций и тщательного изучения устьевых участков рек и морей успех морских походов на Лену мог быть только временным. Первый рейс протекал в благоприятных ледовых условиях, которые могли не повториться в следующую навигацию. Со своей стороны советские ученые не решались предсказывать состояние погоды и льдов на крайнем Северо-Востоке; для этого они не

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 233, лл. 263—264
[2] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 288, лл. 1—15.

располагали необходимыми наблюдениями. На всей свыше 4000-километровой морской трассе тогда не имелось ни одной радиостанции, ни одного наблюдательного пункта, если не считать строившейся Ляховской геофизической обсерватории и наблюдений радиостанции о. Врангеля.

Основываться на успешном осуществлении Колымских рейсов также не следовало. Они проходили на более коротком участке морского пути; ледовый режим и другие навигационные особенности Чукотского моря были изучены практиками-капитанами лучше, чем морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. В этом отношении представляли особенно большой научный интерес рейсовые донесения капитана П. Г. Миловзорова, серьезно обобщившие накопленный опыт плаваний в Чукотском море. Они служили своего рода руководством для плавания у берегов Чукотского полуострова. Ничего подобного не имелось для морей Восточно-Сибирского и Лаптевых. Опыт ледовых плаваний здесь ограничивался одним-двумя случаями.

Организаторы Ленских рейсов явно недооценивали всех этих обстоятельств, многое пытались решить кустарным способом, авралом. Это и сказалось на ходе и результатах навигации 1928 г.

Второй Ленский рейс парохода «Колыма» в 1928 г.

Итак, успех первого Ленского рейса в навигацию 1927 г. окрылил сторонников немедленного установления прямого морского сообщения между Владивостоком и северным побережьем Якутии. По решению правительства Якутской АССР, в навигацию 1928 г. повторный Ленский рейс осуществлялся снова пароходом «Колыма». В дальнейшем предполагалось рейсы Владивосток—Тикси проводить ежегодно.

Поскольку капитан П. Г. Миловзоров был назначен в рейс на остров Врангеля и в Колыму, Ленский поход на этот раз возглавил П. В. Сиднев, бывший старшим помощником капитана на пароходе «Колыма» во время плавания на Лену в 1927 г.[1]

Рейс начался 22 июня. На пароходе находилось 519 тонн груза для Якутторга и несколько пассажиров. 10 июля судно достигло Берингова пролива, где встретило льды. До Колючинской губы «Колыма» шла в густом тумане при благоприятных ледовых условиях. 23 июля она прибыла к устью реки Колымы, где выгрузила железную баржу, купленную в Хокадате, и 300 пудов муки. Здесь же на борт было принято 30 пассажиров, едущих в Якутск.

В густые льды «Колыма» вошла в районе Медвежьих островов. На преодоление их потребовалось 6 суток. Дальнейший путь оказался очень трудным. Пароход часто отстаивался за стамухами, боясь попасть в дрейф. На свободную воду он вышел только у острова Крестовского и следовал по ней до Хромской губы. 11 августа «Колыма» вошла в пролив Лаптевых, закрытый туманом. То и дело налетали снежные шквалы. В сложной обстановке подошли к острову Большому Ляховскому, где сгрузили бензин для летной экспедиции и, не задерживаясь, направились к мысу Буорхая. О ледовой обстановке на пути предстоявшего перехода капитан, разумеется, не имел ни малейшего представления. Между тем встреченные льды казались очень тяжелыми и непроходимыми. Боясь попасть в ледовый плен и быть увлеченным им, капитан отвел пароход под защиту острова Большой Ляховский.

---

[1] О втором Ленском рейсе см. П. В. Сиднев. Дополнение к донесению по Ленскому рейсу 1928—1929 гг. (ААН, ф. 47, оп. 1, д. 542); П. К. Хмызников. Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря, стр. 74—78; К каботажному плаванию. «Автономная Якутия», 1928, № 265; «Колыма» во льдах. «Вечерняя Москва», 5 марта 1929 г.

16 августа он еще раз безуспешно попытался пробиться на запад. Когда и эта попытка не удалась, решили дальнейшее движение на запад прекратить. А между тем во второй половине августа, следуя от бухты Тикси, парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» благополучно подошла к острову Большому Ляховскому, наблюдая по пути улучшение ледовой обстановки. Иными словами, во второй половине августа юго-восточная часть моря Лаптевых освободилась ото льда, и «Колыма», выждав такое улучшение, могла бы спокойно пройти в бухту Тикси. Но ледовой разведки не было. Не было вообще никакой гидрологической и синоптической службы. Поэтому командование «Колымы» не решилось больше ждать. Попытка взять штурмом льды Арктики потерпела неудачу.

16 августа Сиднев приказал лечь на обратный курс. Через трое суток вошли в устье Колымы, где оставили предназначенный для Лены груз. 27 августа плавание возобновилось, и в первые же часы судну пришлось идти в густых льдах и тумане. У острова Шалаурова «Колыму» остановили непроходимые льды, поджатые к берегу северным ветром. Постояв до 18 сентября и не наблюдая улучшения обстановки, Сиднев принял решение поставить судно на зимовку.

Зимовка у острова Шалаурова прошла благополучно. Но «Колыма» не имела радиостанции, и поэтому в течение всей зимы ее экипаж был оторван от жизни на Большой Земле.

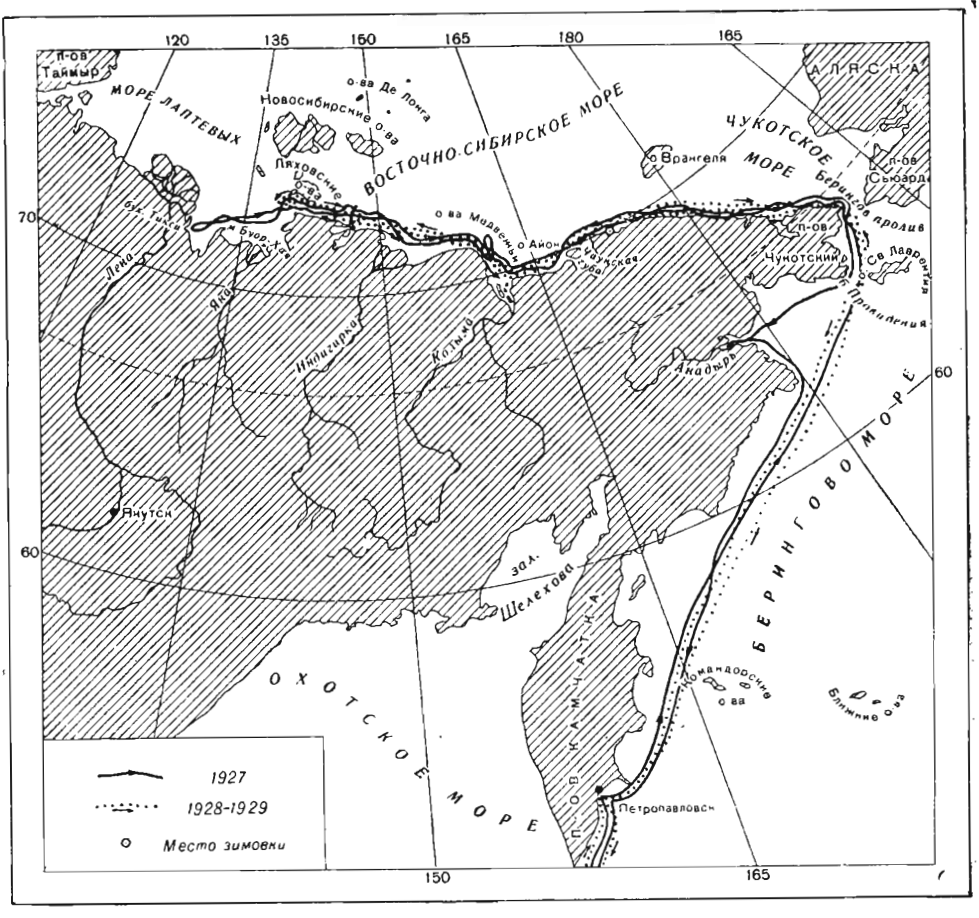


Рис. 101. Рейсы парохода „Колыма" в 1927 и 1928—1929 гг. в устье реки Лены

С октября П. В. Сиднев установил наблюдения за состоянием льдов и погоды. В конце октября сильными юго-западными ветрами взломало молодой лед. Вместе с кораблем льды стали дрейфовать в северо-восточном направлении. Немедленно была собрана машина и подняты пары в одном котле. С большим трудом «Колыме» удалось вырваться из ледового плена и снова стать на якорь у острова Шалаурова. В декабре наступили сильные морозы, достигавшие 38°. Толщина молодого льда увеличилась до 78 сантиметров. Зимой на судно приезжали колымчане, которые увезли с собой почту. Зима выдалась суровая. К апрелю и маю толщина льда около судна достигла 175—185 сантиметров.

Взломало лед только 9 июля. Спустя две недели, 23 июля, пароход вышел с места зимовки и направился на восток. 14 августа «Колыма» прошла Берингов пролив, а 7 сентября, после 400-дневного плавания и зимовки в Арктике, прибыла во Владивосток.

Сопоставление этих данных с календарными сроками Колымских рейсов (на стр. 255) не оставляет сомнения в том, что зимовка «Колымы» во втором Ленском рейсе явилась прямым результатом отсутствия должного научно-оперативного обеспечения навигации, и в частности, ледовой разведки и ледокольного сопровождения. Из-за этого было потеряно много драгоценного времени, тогда как сроки еще позволяли судну благополучно вернуться в порт отправления.

Как бы то ни было, но неудача второго Ленского рейса привела к самым отрицательным последствиям: рейсы из Владивостока на Лену до открытия сквозных плаваний по Северному морскому пути больше не возобновлялись.

Конкретные сроки обоих ленских рейсов показаны в табл. 15.

Таблица 15

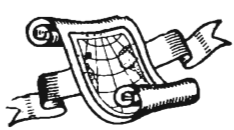
Годы	Название судна, капитан	Выход из Владивостока	Проход Берингова пролива	Проход устья р. Колымы	Прибытие в Тикси	Выход из Тикси	Проход устья р. Колымы	Обратный проход Берингова пролива	Всего суток пребывания в Арктике	Ходовые сутки: прямого пути	Ходовые сутки: обратного пути	Количество перевезенного груза, *т*
1927	„Колыма“ П. Г. Миловзоров	21.06	10.07	21.07	5.08	11.08	14.08	18.08	39	26	7	415,2
1928 1929	„Колыма“ П. В. Сиднев	22.06	10.07	23.07	16.08[1]	—	27.08[2]	14.08	400	37	33[3] / 22	519[4]

[1] Пароход прекратил плавание в проливе Дмитрия Лаптева, не достигнув цели (бухты Тикси).

[2] С 18 сентября 1928 г. по 23 июля 1929 г.— зимовка. На зимовке судно стояло в районе о. Шалаурова.

[3] В числителе ходовые сутки до зимовки, а в знаменателе — после зимовки.

[4] Грузы, имевшие назначение в бухту Тикси, были выгружены в устье р. Колымы.



ГЛАВА 9

РАЗВИТИЕ ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ С ПОМОЩЬЮ АВИАЦИИ. ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ ВЫСОКОШИРОТНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЛЕДОКОЛЕ „КРАСИН"

Во второй половине 20-х годов ряд стран предпринял попытки проникнуть в центральную Арктику воздушным путем, применяя самолеты и дирижабли.

Постепенное расширение радиуса действия авиации создало к этому времени благоприятные условия для развития арктических исследований. Усилилась вместе с тем борьба империалистических держав за обладание Арктикой, за господство на ее воздушных пространствах. Напомним, что В. И. Ленин в свое время указывал: «Финансовый капитал вообще стремится захватить как можно больше земель каких бы то ни было, где бы то ни было, как бы то ни было... боясь отстать в бешеной борьбе за последние куски неподеленного мира или за передел кусков, уже разделенных»[1]. Теперь с развитием авиации и воздухоплавания в зону интересов империализма стали все больше входить полярные страны.

Примером безудержной арктической экспансии может служить хотя бы заявление в 1924 г. в конгрессе США секретаря по морским делам Демби о том, что США следует «присоединить Северный полюс к американским владениям»[2]. Такие экспансионистские цели нередко маскировались под видом научных полетов для изучения центрального Арктического бассейна и некоторых островов Северного Ледовитого океана. Это было сделать тем легче, что в ряде случаев полеты в Арктику действительно привели к важным географическим открытиям и явились серьезным вкладом в изучение данного бассейна.

Интерес к высокоширотным воздушным экспедициям подогревался тем, что центральная Арктика и прилегающие к ней районы высоких

---

[1] В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 249.

[2] В. Л. Лахтин. Борьба за Арктику. Сб. «Воздушные пути Севера» М., 1933, стр. 109.

широт оставались на картах «белым» пятном. Как известно, Северный полюс был достигнут в 1909 г. американским путешественником Робертом Пири. Несмотря на огромный и многолетний труд, потраченный на это дело самим Пири и его сотрудниками, эти экспедиции носили преимущественно спортивно-рекламный характер. Пири отметил свой рекорд водружением на Северном полюсе звездного флага США, но его научные наблюдения были лишь попутны и случайны. После путешествий Пири, наука не могла ответить даже на такой вопрос, волновавший умы, есть ли в районе полюса земля или нет. Многие ученые по-прежнему считали, что такая суша должна здесь непременно существовать. Вот почему изучение центральной Арктики с помощью воздушных кораблей представлялось очень желательным, и, кроме того, все еще звала надежда новых открытий и территориальных приобретений.

Самолет или дирижабль? Споры о путях воздушного завоевания Арктики. Общество «Аэроарктика»

Обстоятельства, изложенные выше, привели к тому, что в средине 20-х годов за границей стали вынашиваться широкие планы воздушного покорения Арктики. Большую роль в пропаганде этой идеи и в подготовке первых воздушных трансполярных экспедиций сыграло созданное в 1924 г., по предложению Фритьофа Нансена, международное Общество по изучению Арктики при помощи воздушного корабля — «Аэроарктика»[1]. Центр этой организации находился в Берлине. Первым председателем Общества был Фритьоф Нансен. В работе Общества приняли участие ученые и полярные деятели девяти стран, в том числе и ученые Советского Союза, образовавшие отдельную группу «Аэроарктики» во главе с профессором Б. Л. Исаченко.

Советская группа «Аэроарктики» имела своей задачей обеспечить интересы и руководящую роль СССР в научных исследованиях, предпринимаемых в Арктике. Группа приняла свой устав, не зависимый от Общества в целом[2].

Некоторые капиталистические круги Западной Европы и Америки сразу же попытались использовать международное Общество и авторитет такого крупного ученого, как Фритьоф Нансен, в своих экспансионистских целях. Советской группе ученых надлежало проявлять особую бдительность при решении вопросов, которые ставили представители капиталистических монополий и правительств перед Обществом и через него, так как большинство из таких вопросов непосредственно касалось арктических владений СССР.

Нужно отметить, что в первые же годы своего существования, еще при жизни Ф. Нансена, «Аэроарктика» все больше стала склоняться к мысли, что наилучшим средством для проникновения в высокие широты является не самолет, а дирижабль. Такую точку зрения настойчиво пропагандировали, в частности, германские ученые, что, естественно, отражало стремление определенных реваншистских кругов Германии любыми средствами восстановить свой крупный дирижабельный флот, который был потерян в результате поражения в ходе мировой войны 1914—1918 гг. Обескровленная войной и ограниченная в своих действиях статьями Версальского договора, Германия настойчиво искала путей для возрождения своего военного потенциала. Определенное место в этих планах занимал дирижабль. Флаг изучения Арктики был очень удобной вуалью для этого.

[1] См. «Труды Второй Полярной конференции общества «Аэроарктика» в Ленинграде, Л., 1930.

[2] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 341, лл. 95—96.

В Советском Союзе развитие воздушных исследований в Арктике пошло по иному пути. У нас с первых же дней на первое место, как средство проникновения в ее самые далекие и недоступные уголки выдвинулся самолет. Этому обстоятельству в немалой степени способствовали замечательные полеты в 1914 г. Я. И. Нагурского, а затем советских летчиков в районе Новой Земли и Карского моря в 1924 и 1925 гг. Успех ледовой авиаразведки в 1924 г. Б. Г. Чухновского, а в 1925 г. Б. Г. Чухновского и О. А. Кальвица, несмотря на то, что за эти две навигации в общей сложности удалось осуществить лишь два десятка полетов и аэропланы пробыли в воздухе всего 23 часа, все же убедительно показал важную роль авиации в Арктике. Для прочного становления полярной авиации огромное значение сыграл опыт советского летчика М. С. Бабушкина. В 1926 г. впервые в истории полярной авиации, обслуживая зверобойные промыслы в Белом море, он совершил несколько посадок и взлетов с плавучего льда, доказав тем самым возможность использования морских льдов в качестве взлетно-посадочных площадок[1]. Это сразу открыло новые возможности для широкого использования самолета на ледовых разведках и для других исследовательских работ в арктической зоне.

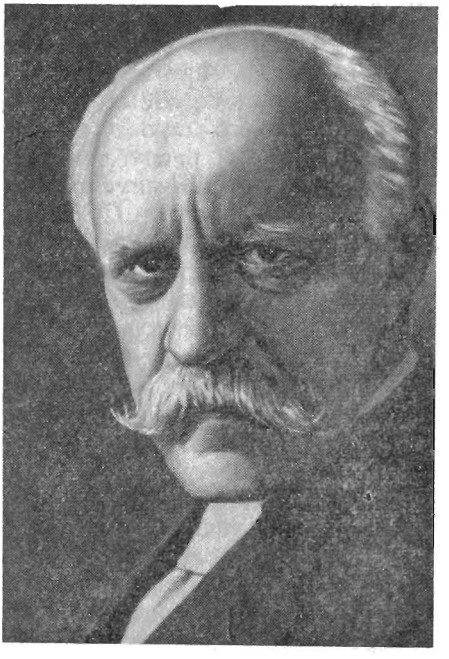


Рис. 102. Фр. Нансен—выдающийся норвежский исследователь Арктики. Председатель общества „Аэроарктика"

Нужно отметить, что идея применения авиации для картирования, гидрографических съемок и широкого исследования полярных стран пропагандировалась в нашей стране еще в первые месяцы существования Советской власти. В упоминавшемся выше проекте летчика-инженера Казакова (март 1918 г.) выдвигалась хорошо продуманная программа ледовой разведки при помощи аэроплана. Казаков считал самолет «единственно возможным способом исследования» льдов, «движущихся полями большой площади»[2]. В 1920 г. проект использования авиации на Севере поддержал и широко пропагандировал профессор Н. А. Рынин. По его мнению, авиация могла принести особенно большую пользу при аэрофотокиносъемке полярных районов[3]. В 1921 г., по постановлению СНК РСФСР, подписанному В. И. Лениным, на Обский Север было направлено два самолета, которые входили в состав так называемой Ямальской экспедиции[4]. Отсутствие аэродрома в Обдорске, откуда предполагалось совершить полеты на Ямал, не позволило тогда использовать самолеты. Вскоре Ямальская экспедиция была ликвидирована.

---

[1] Записки летчика М. С. Бабушкина, М., 1941.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 2259, оп. 61, 1919, д. 12.

[3] Архив Наркомугля, ф. НТО, д. 419/55 за 1920.

[4] Статья летчика М. Дауге, см. «Вестник Воздушного флота», 1922, № 12, стр. 8—9.

Советским летчикам принадлежит также разработка первого проекта воздушной экспедиции на Северный полюс и посадки там самолета на дрейфующие льды. Автором этой замечательной идеи был один из старейших русских авиаторов Б. И. Россинский[1]. В трудный для нашей страны 1921 г. он познакомился с Ф. Нансеном, организовавшим помощь голодающим крестьянам Поволжья. В одной из бесед с Ф. Нансеном Б. И. Россинский предложил организовать полет аэроплана на Северный полюс. Судя по сообщению французской печати, Ф. Нансен поддержал предложение советского летчика. Бывший секретарь министра авиации Франции Пьер Кота-Декайзер в газете «L'aero» 19 декабря 1924 г. сообщил, что экспедиция на полюс — дело решенное.

После возвращения из СССР в Норвегию Ф. Нансен заболел и не смог участвовать в полете. Обеспокоенный долгим его молчанием, Россинский послал ему телеграмму, в которой писал:

«Норвегия. Фритьофу Нансену. Мой проект о полете аэропланом на Северный полюс с Вами, как знатоком Севера, представителем науки и другом русского народа, был восторженно встречен общественным мнением Советской республики. Окончательно срочно сообщите Ваше решение об участии в научной воздушной экспедиции на Северный полюс. Заслуженный авиатор СССР Россинский»[2].

Ответ из Норвегии был неутешительным: «К сожалению,— писал больной Ф. Нансен, — не могу принять любезного приглашения отправиться на Северный полюс».

Насколько актуальной тогда считалась проблема воздушного освоения Арктики, говорит запись беседы Правительственной комиссии с Ф. Нансеном, состоявшейся 20 июля 1925 г. накануне его отъезда из Москвы в Норвегию. От имени советского правительства Ф. Нансену, как главе Международного научного общества «Аэроарктика», было заявлено, что СССР заинтересован в «обследовании арктических областей, лежащих к северу от берегов СССР как с целью выяснения вопроса о наличии там неизвестных еще человечеству земель, так и в целях производства других ценных научных исследований в арктических зонах»[3]. Правительственная комиссия предложила Ф. Нансену возглавить советскую экспедицию на дирижабле для установления воздушного трансарктического сообщения между Европой и странами Тихого океана, а также содействия «оживлению северных районов СССР и использованию заложенных там богатых естественных возможностей».

Советское правительство согласилось расходы по такой воздушной экспедиции взять на себя. Но дело осложнялось трудностью постройки дирижабля. Германские фирмы, сосредоточившие в своих руках решающую долю мирового производства дирижаблей, неохотно шли на выполнение заказа СССР, предполагая организовать такую воздушную арктическую экспедицию силами немцев.

В заключение беседы Ф. Нансен высказал уверенность в том, что «осуществление поставленной ныне огромного международного значения задачи, которой он готов посвятить все свое внимание и силы, может считаться, при намечающемся участии СССР, делом вполне обеспеченным». В дальнейшем же Советскому Союзу не удалось осуществить такую экспедицию.

---

[1] Н. С. Бобров. Зарождение советской полярной авиации и Северный морской путь. Рукопись. Научные фонды ААНИИ, № 2243.

[2] Н. С. Бобров. Указ. соч.

[3] Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Красинского.

Полеты на аэропланах и дирижаблях в центральную Арктику в 1925—1926 гг.

Привлеченные успехами авиации крупные капиталистические фирмы и газеты Европы и Америки, стремясь использовать первые воздушные экспедиции в центральную Арктику в целях рекламы и разведки будущих воздушных путей, охотно предложили материальную поддержку авиаторам, которые брались осуществить такие полеты.

Одним из первых лететь к Северному полюсу на аэроплане согласился американский летчик Ричард Берд. Норвежский полярный исследователь Руал Амундсен выдвинул проект трансарктической самолетной экспедиции. Амундсен избрал для полетов в центральную Америку самолет отнюдь не потому, что был убежден в его великом будущем. Наоборот, он считал самолет пригодным лишь для «общего решения географических вопросов», т. е. рекогносцировки. Его привлекало и то, что «самолет гораздо дешевле дирижабля»[1]. Трансарктический полет Р. Амундсена финансировал американский капиталист Линкольн Элсворт.

Весной 1925 г. два гидроплана типа «Дорнье-Валь» экспедиции Амундсена прибыли в Кингсбей (Шпицберген). Ими управляли пилоты Рисер-Ларсен и Дитриксон. В полет, кроме Амундсена, отправился и Элсворт. Перед вылетом Амундсен писал: «Может быть нам удастся открыть существование какой-нибудь новой земли, так как эта часть Северного Ледовитого океана была еще совсем не исследована»[2].

Самолеты стартовали 21 мая 1925 г. Когда на одной из машин после нескольких часов полета почти половина бензина была израсходована, Амундсен решил сделать посадку для астрономического определения. К тому же в заднем моторе начались перебои. Вслед за этим на ближайшем разводье сел и второй гидроплан. Во время посадки одна из машин была повреждена. Другая вскоре вмерзла в лед. Посадка произошла на 87°43′ с. ш. и 10°20′ з. д. Авиаторам с большим трудом удалось освободить одну машину из ледового плена и вытащить ее в безопасное место. Второй самолет решили бросить. Расчистка места под взлетную площадку и приспособление самолета для взлета со льда потребовали огромных, поистине героических усилий. Наконец, после 24-дневного пребывания на льдине, Амундсен и его товарищи снова поднялись в воздух. Амундсен так описывает этот момент: «Следующие секунды были самыми захватывающими во всей моей жизни. Рисер-Ларсен сразу же дал полный газ. С увеличением скорости неровности льда сказывались все сильнее, и весь гидроплан так страшно накренялся из стороны в сторону, что я не раз боялся, что он перекувырнется и сломает крыло. Мы быстро приближались к концу стартовой дорожки, но удары и толчки показывали, что мы все еще не оторвались от льда. С возраставшею скоростью, по-прежнему не отделяясь от льда, мы приближались к небольшому скату, ведущему в полынью. Мы поровнялись с ним, перенеслись через полынью, упали на плоскую льдину на другой стороне и вдруг поднялись на воздух. Чувство неизмеримого облегчения охватило меня, но только на миг. Прямо перед нами, всего в нескольких футах расстояния, возвышалась двадцатифутовая ледяная глыба! Мы неслись прямо на нее. Следующие пять секунд должны были решить, минуем ли мы ее и полетим свободно по воздуху... или же разобъемся о нее вдребезги... Секунды тянулись, как страшные часы. Но мы пролетели мимо, однако на

[1] Р. Амундсен. Моя жизнь. Л., 1937, стр. 79—92.

[2] Там же, стр. 95.

расстоянии не болеее какого-нибудь дюйма. Наконец-то мы пустились в обратный путь после двадцати четырех дней отчаянной работы и тревоги»[1].

Амундсен благополучно прибыл на Шпицберген, где его уже считали погибшим. В Норвегии членам этой смелой экспедиции была устроена восторженная встреча.

На месте посадки самолетов Амундсен с помощью эхолота измерял глубину океана. Были также произведены определения магнитного склонения. Во время полета и пребывания на льду велись метеорологические наблюдения.

Через год после первой попытки достичь Северного полюса на самолете эта задача была выполнена американским летчиком Ричардом Бэрдом совместно с летчиком Ф. Беннеттом. Они вылетели из того же Кингсбея 9 мая 1926 г. на самолете «Жозефина Форд» типа Фоккер, в тот же день достигли полюса, над которым описали круг, и затем вернулись в Кингсбей. Полет продолжался 14 часов 40 минут и был выполнен в аэронавигационном отношении с безукоризненной четкостью. Научных результатов этот полет не принес, если не считать того, что в посещенной части Арктики никакой земли не оказалось.

В момент возвращения Бэрда на Шпицберген там находился Р. Амундсен, заканчивавший последние приготовления к трансарктическому перелету через Северный полюс на Аляску. На этот раз перелет осуществлялся не на самолете, а на дирижабле. После своего полета до 87°43′ с. ш. Амундсен и бывшие с ним летчики пришли к выводу, что самолет не является надежным средством для длительных трансарктических полетов. Поэтому для экспедиции, ставившей целью пересечение полярного бассейна, на средства Элсворта в Италии был приобретен дирижабль полужесткого типа «N-1», вместимостью 18 500 кубометров, названный«Норге-1» или «Норвегия-1». В качестве пилота Амундсен пригласил итальянского полковника Умберто Нобиле, конструктора этого воздушного корабля. Команда «Норвегия-1» состояла из 16 человек. Среди них были два участника самолетной экспедиции 1925 г.: Рисер-Ларсен и Омдаль, а также спутник Амундсена в его антарктической экспедиции и экспедиции на «Мод» Вистинг и молодой шведский геофизик Мальмгрен.

10 апреля 1926 г. дирижабль стартовал из Италии, а 7 мая через Ленинград и Варде прибыл в ангар Кингсбея. Несколько раньше его сюда пришел американский пароход «Чентай», на борту которого находился самолет Ричарда Берда. Амундсен провожал Бэрда в его полет на Северный полюс и первый приветствовал его со счастливым возвращением в Кингсбей.

11 мая «Норвегия» стартовала в далекий путь. 12 числа дирижабль прошел над Северным полюсом, на который, по согласованию с руководством, Умберто Нобиле сбросил три флага: норвежский, американский и итальянский, кроме того, несколько больших и маленьких итальянских флагов.

Через 46 часов 45 минут после старта в Кингсбее 13 мая 1926 г. «Норвегия» благополучно приземлилась на территории Аляски в селении Теллер, вблизи Нома. Первый трансарктический полет был завершен.

Во время полета дирижабля велись различные наблюдения, давшие ценные результаты. Но главным итогом полета Амундсена было то, что ни в районе Северного полюса, ни вообще в центральной Арктике Земли или архипелага островов не оказалось; на всем необозримом

---

[1] Р. Амундсен. Указ. соч., стр. 98.

пространстве центральной Арктики авиаторы наблюдали только один снег и лед.

Значение полета Амундсена было, бесспорно, велико. Его успех окрылил тех, кто искал путей воздушного проникновения в Арктику и мечтал о захвате этих новых путей. В Арктике после полета Амундсена стала складываться новая обстановка.

Вслед за экспедицией на «Норвегии» развернуло бурную деятельность Общество «Аэроарктика». В ноябре 1926 г. оно созвало первое общее собрание членов Общества в Берлине, на котором было принято решение организовать дальнейшие полеты в северные полярные страны на аппаратах легче воздуха[1].

В связи с планами новых, еще более мощных воздушных экспедиций в западноевропейской печати появились различные безответственные выступления, в которых высказывались предложения, нарушающие суверенитет Советского Союза в отношении его арктических владений. Вот почему в 1926 г. при широкой поддержке научной общественности Президиум ЦИК СССР декретом от 15 апреля вынужден был заявить о правах Советского Союза на земли определенного сектора Арктики, заключенные между меридианами, идущими от крайней восточной и крайней западной точек границы СССР на Севере до Северного полюса[2]. В этом пространстве объявлялись принадлежащими СССР все известные и еще не открытые земли и острова. Декрет ЦИК СССР был нотифицирован НКИД между 30 апреля и 2 сентября 1926 г. семнадцати странам, с которыми СССР состоял в дипломатических отношениях.

Тем временем, окрыленный первым успехом, Умберто Нобиле, при поддержке фашистского правительства Италии, готовил новый полет в центральную Арктику, поставив перед ним весьма обширные цели.

Полеты дирижабля «Италия» в 1928 г.

Общество «Аэроарктика» поддержало план Нобиле о снаряжении воздушной экспедиции на дирижабле. Советская группа «Аэроарктика» оказала ему существенную моральную и материальную поддержку. Вместе с тем советская общественность не могла пройти мимо сообщения итальянской фашистской прессы о том, что Италия во время полета Нобиле намерена аннексировать Землю Франца-Иосифа[3]. Для оправдания такой акции выдвигалось более чем странное «обоснование», что-де австро-венгерская экспедиция Вейпрехта и Пайера, впервые посетившая этот архипелаг, была сформирована в Триесте, который по Сан-Жерменскому договору перешел к Италии и тем самым к ней перешли и права на архипелаг. Обращало на себя внимание также сообщение о том, что Нобиле, не ограничиваясь изучением Северной Земли с воздуха, намеревался высадить на ней группу итальянцев[4]. Возможно, что эти сообщения носили провокационный характер и преднамеренно раздувались реакционными буржуазными газетами, но они насторожили советских людей и вынудили их с особой бдительностью относиться ко всему, что было связано с этой экспедицией.

Полет Умберто Нобиле в Арктику был назначен на весну 1928 г. Итальянское фашистское правительство предоставило для полета дирижабль полужесткого типа «Италия» (18 800 кубометров). Экипаж

---

[1] «Труды Второй Полярной конференции общества «Аэроарктика», стр. XIV.

[2] С. З. Союза ССР, 1926, № 32, ст. 203.

[3] См. отношение Правительственной Арктической комиссии в Управление делами СНК СССР (февраль 1929 г.) Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Красинского.

[4] Р. Л. Самойлович. Во льдах Арктики. Л., 1934, стр. 8.

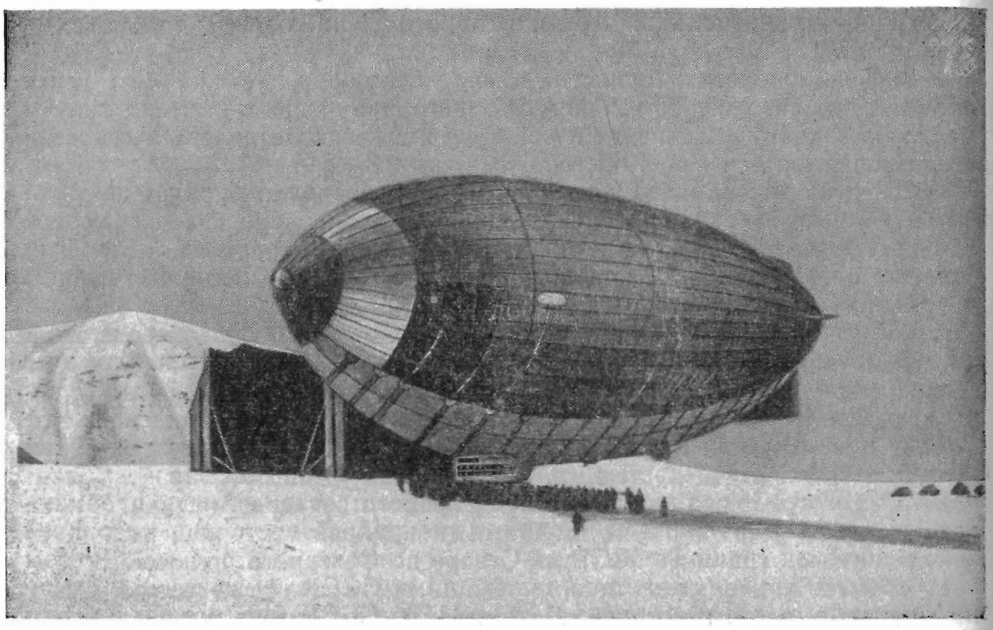


Рис. 103. Дирижабль „Италия". Фото 1928 г.

состоял сплошь из итальянцев, кроме шведа Финна Мальмгрена и чехословацкого геофизика, профессора Бегуонека. 5 мая дирижабль прибыл в бухту Кингсбей, основную базу, а 11 мая отправился в первый свой полет, имевший целью достижение Северной Земли и поиски гипотетической «Земли Джиллиса». По всему пути бушевали сильные ветры. Из-за этого воздушный корабль вскоре был вынужден прервать полет и вернуться на базу.

Вторично дирижабль вылетел 15 мая. Полет продолжался 68 часов. Со Шпицбергена дирижабль взял курс на Землю Франца-Иосифа, а оттуда на Северную Землю. Подойдя почти вплотную к берегам Северной Земли, «Италия» из-за плохой погоды так и не увидела эту землю. Пришлось повернуть на юго-запад, а затем к Новой Земле[1]. Пройдя значительное расстояние (свыше 4 000 километров, из которых 1 340 километров по неисследованной области), дирижабль благополучно приземлился в Кингсбей. Во время этого полета на северо-востоке от Шпицбергена, где предполагалась «Земля Джиллиса», никаких признаков ее «Италия» не обнаружила.

Третий полет «Италии» начался 23 мая. Трасса его пролегла из Кингсбея к северному берегу Гренландии, оттуда к Северному полюсу, вдоль 25 меридиана, через неисследованную местность, простиравшуюся между маршрутами американского путешественника Пири и дирижабля «Норвегия». Во время полета над центральной Арктикой с борта «Италии» были видны многочисленные разводья во льду. 24 мая корабль пролетел над Северным полюсом. Попытка высадиться на полюсе не предпринималась из-за сильного ветра. От полюса дирижабль лег на обратный курс, следуя на Шпицберген вдоль 27 меридиана.

25 мая дирижабль неожиданно стал терять высоту со скоростью до полуметра в секунду. Работа моторов не могла преодолеть этого стреми-

[1] Р. Л. Самойлович. История полетов в Арктике и Антарктике. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933, стр. 29.

тельного падения, вызванного внезапной и необъяснимой потерей газа. Нобиле следующим образом описывал эти трагические секунды: «Стало ясно, что спасения не было — падение на лед было неизбежно. Я приказал остановить моторы, чтобы избежать взрыва при ударе о лед. Между тем расстояние между гондолой и льдом уменьшилось до каких-нибудь 10 метров. Я отошел от окна. С поразительной ясностью вспоминаются мне те жуткие мгновения. Мальмгрен потерял равновесие и бросился ко мне с искаженным от ужаса лицом. Инстинктивно я схватился за руль в надежде еще успеть направить «Италию» на ровное ледяное поле — но было уже слишком поздно. Лед, состоявший из хаотических нагромождений, был совсем близок... Вот и удар. С ужасным, отвратительным треском гондола коснулась льда... Я ударился обо что-то головой и сразу же почувствовал, как какая-то тяжесть наваливается на меня и давит со всех сторон. Ясно почувствовал, как что-то сломалось во мне. В это время на мою спину упал тяжелый предмет, опрокинул меня, и я полетел вниз головой. Инстинктивно закрыл глаза, и в голове молнией прошла мысль: «Теперь всему конец». Это было 25 мая в 10 часов 30 минут. Вся катастрофа продолжалась две-три минуты»[1].

Дирижабль со страшной силой ударился об лед своей кормовой частью. Моторист, находившийся на корме, при этом был убит, а Нобиле получил переломы ноги и руки. При ударе об лед гондола дирижабля разлетелась на две части. В той части, которая упала на лед, находились Нобиле, Мальмгрен, Понтремоли, Бегуонек, Цаппи, Мариано, Вильери, Трояни, Чечиони и Биаджи. Шесть остальных во главе с Алессандрини остались во второй части гондолы. Потеряв в весе, дирижабль быстро поднялся в воздух и его унесло в восточном направлении. Через полчаса оставшиеся на льду видели столб густого черного дыма, поднявшегося к востоку от них, в том направлении, куда унесло дирижабль. По всей вероятности, шестеро несчастных погибло.

Оставшаяся на льду группа Нобиле оказалась в бедственном положении. К счастью, на льду осталось некоторое количество продовольствия и, что особенно важно, маленькая радиостанция, с помощью которой можно было связаться с Большой Землей. Но сигналы бедствия долгое время никто не слышал. Только 3 июля в 19 часов 50 минут советский радиолюбитель Шмидт из села Вознесенье-Вохма (Северный край) принял первый сигнал. На вопрос: «Мистер Нобиле, где вы находитесь, сообщите ваше местонахождение»,— принял ответ: «Itali... Nobile... Fran Uosef... Sos Sos Sos terri teno EhH». Вслед за тем связь с группой Нобиле установило итальянское экспедиционное судно «Читта ди Милано», стоявшее в Кингсбее. Кстати говоря, до сообщения Шмидта итальянцы не сделали никаких попыток связаться по радио с экипажем «Италии», ошибочно считая, что радиостанция дирижабля не работает.

Дирижабль потерпел крушение к северу от Северо-восточной земли (Шпицберген) на 81°14′ с. ш. и 25°25′ в. д. После катастрофы лагерь Нобиле понесло дрейфом по направлению к островам Брок и Фойн, отстоящим от Шпицбергена на расстоянии 25 миль. Чтобы сообщить о случившемся, Нобиле послал к этим островам трех членов экспедиции во главе с Мальмгреном, но они были отнесены дрейфом на восток от Шпицбергена. Так образовалась третья группа экипажа дирижабля «Италия». Это затрудняло поиски итальянцев.

---

[1] Цитировано по кн. В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, 1948, стр. 367—368.

Советские спасательные экспедиции. Высокоширотные плавания ледокола «Красин»

Еще до установления радиосвязи с экипажем дирижабля советское правительство, побуждаемое гуманными целями, образовало при Осоавиахиме Комитет помощи. 29 мая 1928 г. Комитет обратился по радио к населению Европейского и Азиатского Севера СССР с просьбой оказать помощь исчезнувшему без вести экипажу итальянского дирижабля. 5 июня Комитет принял решение послать в район Восточного Шпицбергена ледокольный пароход «Малыгин». Экспедицию на «Малыгине» (капитан Д. Т. Чертков) возглавил известный советский полярный исследователь В. Ю. Визе (заместителем его был А. М. Лавров). На ледокольном пароходе находился самолет летчика М. С. Бабушкина.

Рис. 104. Ф. Мальмгрен — участник экспедиции на дирижабле „Италия"

Одновременно гидрографическое судно «Персей» получило задание обследовать кромку льдов в Баренцевом море и служить связным судном на время поисков итальянцев.

Ледокольный пароход «Г. Седов» (капитан В. И. Воронин), после доставки промышленников на Новую Землю, был направлен к Земле Франца-Иосифа на поиски группы Алессандрини.

Нужно отметить, что итальянское фашистское правительство обратилось к Правительству Советского Союза с просьбой о снаряжении на поиски Нобиле мощного ледокола только 11 июня, когда подготовка спасательных экспедиций в СССР уже развернулась полным ходом.

Согласие участвовать в спасении итальянцев изъявило шесть европейских стран: СССР, Италия, Франция, Швеция, Норвегия и Финляндия. Они направили в Арктику 18 судов и 21 самолет[1]. Многие капиталистические страны, в том числе и США, отказались от участия в спасении итальянцев. По существу те страны, которые дали свое согласие, за исключением скандинавских стран, скорее делали вид, что заняты спасением. На самом деле, дело спасения итальянцев, не сулившее материальных выгод, мало интересовало капиталистические компании, финансировавшие спасательные экспедиции. Единственно чего они добивались, это рекламы своих «спасательных» мероприятий, в чем не ощущалось недостатка.

Решающую роль в спасении итальянцев сыграл Советский Союз, советские моряки и ученые, которые располагали как самолетами, так и мощными ледоколами. Организация спасательных экспедиций в СССР протекала по тщательно разработанному плану, с учетом сложных ледовых и метеорологических условий высоких широт.

Кроме судов, ранее привлеченных к спасательным работам, советское правительство направило в район Шпицбергена и Земли Франца-

[1] Р. Л. Самойлович. Во льдах Арктики. Поход «Красина» летом 1928 г. Л., 1934, стр. 10 и др.

Рис. 105. Участники спасательной экспедиции 1928 г. на ледокольном пароходе „Малыгин"

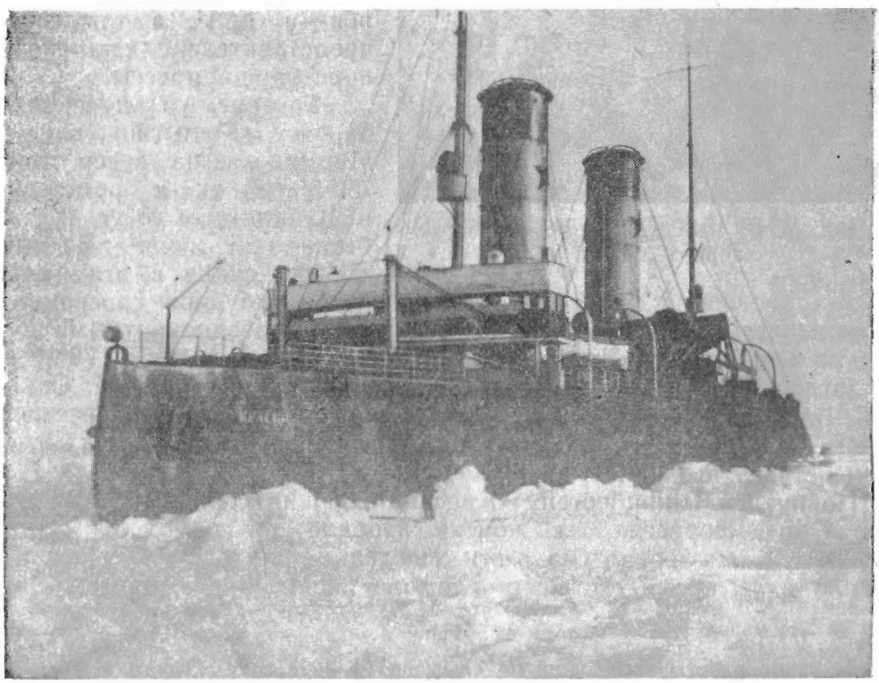


Рис. 106. Ледокол „Красин" во льдах к северу от Шпицбергена во время продвижения к лагерю Вильери. Фото Вл. А. Березкина

Иосифа ледокол «Красин», который сначала должен был следовать вдоль западного и северного берегов Шпицбергена к островам Брок и Фойн. Вместе с ледокольным пароходом «Малыгин», продвигавшимся на север вдоль восточного побережья Шпицбергена, ледокол «Красин» завершал своим плаванием обхват всего архипелага. Этот план гарантировал спасение итальянцев.

Советскую экспедицию на ледоколе «Красин» возглавил известный полярный исследователь Р. Л. Самойлович. Ледокол вел капитан К. П. Эгги. На борту «Красина» находился самолет «Красный медведь» под управлением летчика Б. Г. Чухновского. Ему предстояли сложные полеты к северу от Шпицбергена.

Рис. 107. М. С. Бабушкин — выдающийся полярный летчик

11 июня экипаж ледокола «Красин» (водоизмещение 11 тысяч тонн, мощность трех машин 10 500 л. с.) до того 1—1½ года находившегося в состоянии консервации, получил распоряжение подготовить судно к дальнему арктическому плаванию. Благодаря ударной работе моряков и рабочих Ленинградского порта 16 июня ледокол уже снялся с якоря и вышел в свой исторический поход. На борту его находилось 136 человек личного состава экспедиции, в том числе группа ученых (гидрограф Вл. А. Березкин, геоморфолог И. М. Иванов и др.)[1], а также семь представителей советской и иностранной прессы.

Тем временем ледокольный пароход «Малыгин», следуя от Мурманска на север, достиг 75°55′ с. ш. и остановился в 10-балльном льду, где пробыл до 5 июня[2]. Во время дрейфа судна в этом районе М. С. Бабушкин совершил ряд смелых полетов в направлении островов Карла с неоднократными посадками на лед. 6 июля «Малыгину» удалось пройти во льдах до 76°10′ с. ш. До лагеря Нобиле еще оставалось всего 240 километров. Самолет М. С. Бабушкина мог без особых затруднений покрыть это расстояние, но наступившие после 7 июля туманы в районе острова Надежды помешали летчику выполнить эту задачу.

По пути к Шпицбергену «Красин» получил сообщение, что вылетевший из Норвегии на поиски Нобиле на самолете «Латам» Руал Амундсен пропал без вести. Последнее радио от Амундсена поступило в то время, когда его самолет еще не достиг Медвежьего

---

[1] Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 году. «Труды Института по изучению Севера», вып. 50, 1931.

[2] Научные работы экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» в Баренцевом море в 1928 г. «Труды Института по изучению Севера», вып. 45, 1929.

острова. О дальнейшей судьбе Амундсена ничего не было известно. В связи с этой тяжелой вестью командование советских судов «Малыгина» и «Красина» получило приказание вести попутно поиски Амундсена.

1 июля у северо-западного побережья Шпицбергена ледокол «Красин» вошел в лед. Препятствия преодолевались с разбегу, для чего приходилось то и дело давать задний ход. 6 числа «Красин», достигнув 80°47′ с. ш. и 23°07′ в. д. и находясь в шестидесяти милях от основного лагеря экипажа «Италии», был остановлен тяжелыми льдами. В этот день шведский летчик Лундберг достиг лагеря Нобиле, сделал там посадку и вывез раненого при падении дирижабля Нобиле на Шпицберген. Старшим по лагерю был назначен Вильери.

Рис. 108. Р. Л. Самойлович—начальник советской спасательной экспедиции на ледоколе „Красин" в 1928 г.

Поскольку дальнейшее продвижение во льдах казалось невозможным, было решено направить в разведку самолет. Выбрав большое ровное поле, экипаж «Красина» подготовил его под взлетную площадку. 8 числа Б. Г. Чухновский совершил свой первый пробный полет. 10 числа он вторично поднялся в воздух для рекогносцировочного полета к островам Карла XII. Во время этого полета на широте 80°42′ и долготе 25°45′ Чухновский обнаружил группу Мальмгрена. Из-за тумана Чухновский не мог совершить посадку на площадке у борта «Красина» и вынужден был приземлиться у полуострова Вреде, где самолет при посадке поломал шасси и пропеллер. На борт «Красина» летчик и его аэроплан были приняты несколько позднее.

Получив сообщение о местонахождении группы Мальмгрена[1], ледо-

[1] Геоморфолог И. М. Иванов передает подробности жизни на ледоколе в момент полета Б. Г. Чухновского и его вынужденной посадки: «Стоим в сплошных льдах. Чухновского нет, он полетел и не вернулся. Вот уже несколько часов от него нет никаких известий. Команда сильно удручена, все ходят понурые, в кубриках не слышно разговоров, нет желания говорить.

Грустное настроение нападало на команду всегда, как только ледокол останавливался. При остановке сразу же начинались разговоры: «Ну вот, опять стали». Во время стоянки на команду находил какой-то нервный зуд. Только и слышишь: «Эх, тоска проклятая, скорее бы идти». Кое-где на палубе сидят свободные от вахты кочегары, курят трубки или папиросы «Совет» и с отчаянным нетерпением часто сплевывают. Но вот оживление: «Товарищи, Чухновский передает радио». Что Чухновский? Что говорит? Где он? Все ли здоровы? Когда вернется?».

Сразу же в разговоре полетели веселые, задорные слова. Чухновский сообщает, что он сел у Кап-Вреде, сломав шасси и два пропеллера, все живы и невредимы,

кол «Красин» немедленно двинулся ей навстречу и 12 июля на широте 80°39′ и долготе 26°07′ подобрал двух итальянцев: Цаппи и Мариано. И. М. Иванов описывает картину спасения Цаппи и Мариано так: «Утро 12 июля. Вахтенный начальник Брейнкопф внимательно смотрит вперед через бинокль, долго всматривается в одну точку и вдруг говорит: «Кажется, люди, смотрите сюда, товарищи». Все напряженно всматриваются...— «Люди». — «Нет, черный торос».— «Определенно люди. Смотрите. Они шевелятся».— «Нет, это только кажется».

На палубе тишина. Только раздается треск льда, что с шумом режет и раздвигает «Красин». Вдали уже можно разобрать человеческую фигуру. Пока только ясно виден один человек: он стоит на торосе и от времени до времени машет рукой. Но вот он наклоняется к чему-то черному. Очевидно, там лежит другой человек. Да, это так и есть. Вот уже можно разобрать очертания его приподнятой головы, больше ничего не видно. Ледокол подходит к торосу.

Рис. 109. Б. Г. Чухновский — начальник летной группы спасательной экспедиции 1928 г. на ледоколе „Красин"

Раздается голос старшего помощника (П. А. Пономарев — *М. Б.*) «Боцман, бросай шторм-трап».

Все бросаются к месту, где будет сброшен трап. Трап укреплен. Я первым опускаюсь на лед. За мной идут водолаз Желудев, боцман и другие. Начинаю пробираться по льду к людям.

Вот слышим первые радостные слова стоящего на торосе человека: «Красин, русский, карашо». Человек говорит, радостно улыбается и повторяет эти слова несколько раз.

К торосу, на котором сидит человек, пробираться довольно трудно: кругом большие трещины, лед сильно торосистый. Я влезаю на торос, ко мне подошел стоявший человек, начал восторженно обнимать меня, повторяя: «Русский, карашо, русский, карашо». Лежавший смотрит радостными глазами и протягивает ко мне руки.

К нему поспешили наши матросы, которые спустились за мной. Сзади бежало человек 15—20 матросов, и каждый радостно кричал какое-нибудь иностранное слово, не зная, что оно значит. Я поспешил к лежащему. Над ним уже склонились двое матросов, он жал им руки

а аэроплан можно будет легко исправить. «Вам советую идти вперед к группе Мальмгрена, местонахождение которой я Вам сообщил во время полета. Состояние льдов по курсу благоприятное, много больших полыней». «Ура, товарищи, значит идем вперед. Наконец-то!» (Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича. И. М. Иванов. Спасение группы Мальмгрена. Рукопись.

и одному поцеловал ногу. Я нагнулся, он начал целовать меня. Схватил за ногу и что-то говорил на французском языке. Я не понимал, тогда он стал объяснять на пальцах, показывая на рот. Я понял, что он тринадцать дней не ел и страшно хочет кушать. Подошел первый, который стоял, и также показал на пальцах что 13 дней не ел, и начал повторять: «Кушать», «Кушать». — «Мальмгрен?» — спросил я, показывая на стоящего.

— Мальмгрен,— заговорили окружавшие нас матросы,— где третий?

Я показал на пальцах.

— «Нэт, нэт, Цаппи, — сказал он, показывая на себя, — Мальмгрен нет».

Он показал направление рукой и сказал: «Мальмгрен мор».

Умер? — спросил я.

— Да, — повторил Цаппи.

— Где, где умер? — заговорили матросы.

Цаппи еще раз показал рукой в северо-западном направлении. В это время подошли еще двое матросов с носилками, я опять подошел к лежащему:

— Мариано, карашо, карашо, Мариано,— опять заговорил Цаппи.— Мы поняли, что лежавшего зовут Мариано. Меня сразу поразило одеяние лежавшего. Он полулежал, полустоял на коленях в небольшом снежном углублении. Коленки были совершенно голые до щиколотки. Меня это сильно поразило. На ногах у него были только носки, он лежал на куске сильно мокрого шерстяного одеяла. Другой кусок одеяла, поменьше, валялся рядом, сверху у Мариано была надета короткая меховая рубашка, короткие темно-коричневые суконные брюки. Руки были без перчаток, очень худые, костлявые, сильно обветрившиеся, лицо худое с болезненным румянцем, он весь оброс рыжей бородой, глаза лихорадочно блестели, все время он что-то говорил. Мы положили Мариано на носилки, и матросы понесли его на ледокол.

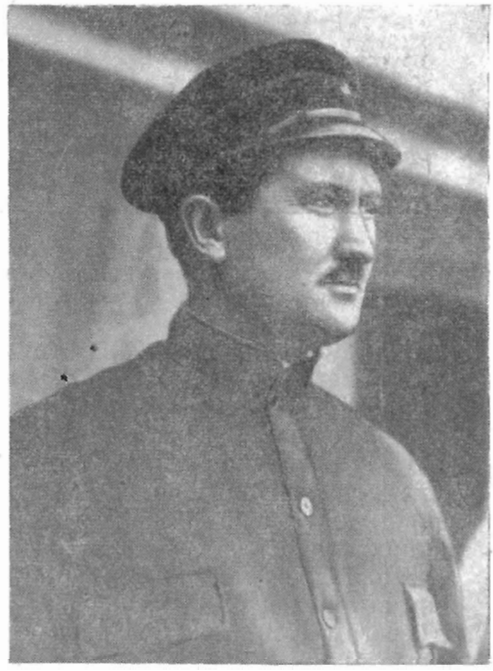


Рис. 110. К. П. Эгги—капитан ледокола „Красин". Фото 1928 г. Вл. А. Березкина

В это время через трещину стали переправлять Цаппи, и я поспешил к нему на помощь. Цаппи был в сильно потертой финской шапке, из-под которой во все стороны лезли густые темные волосы, лицо сильно обросло бородой и имело широкий скуластый вид. По внешнему виду его никакой особенной истощенности заметно не было».

По утверждению Цаппи, руководитель их группы Мальмгрен месяц назад скончался от голода. Позднее выяснилось, что итальянцы бросили во льдах обессилевшего Мальмгрена, а когда ослабел Мариано, Цаппи хотел и с ним поступить так же. На Цаппи оказалось три комплекта теплой одежды, а больной Мариано был почти раздет.

После спасения Цаппи и Мариано «Красин» направился к лагерю группы Вильери, продвигаясь в очень тяжелом торосистом льду. В тот же день, 12 июля, с дрейфующей льдины были сняты пять оставшихся

Рис. 111. Дымовые костры на льду около „Красина"—знаки для самолета Б. Г. Чухновского во время полетов на поиски лагеря экипажа „Италия". Фото 1928 г. Вл. А. Березкина,

в живых спутников Нобиле. Таким образом, благодаря усилиям экипажа советского ледокола и героизму советских летчиков удалось спасти от верной гибели семерых итальянцев.

После спасения группы Вильери итальянское фашистское правительство Муссолини официально отказалось от дальнейших поисков своих соотечественников. Оно не только прекратило всякие поиски, но даже запретило Нобиле принимать какое-либо участие в дальнейших операциях ледокола «Красин».

Доставив итальянцев на борт парохода «Читта ди Милано», «Красин» вынужден был для исправления повреждений направиться на юг, к берегам Норвегии. Этот поход ознаменовался новым выдающимся подвигом.

Вблизи Шпицбергена при ударе о льдину получил пробоину океанский пароход «Монте-Сервантес», на борту которого находилось 1500 пассажиров и 318 человек команды. Огромный пароход тонул. Приняв сигналы бедствия, «Красин» немедленно повернул к нему на помощь. Спасение «Монте-Сервантес» сердечно приветствовалось всей европейской и мировой печатью.

Блестящий поход ледокола «Красин» во льдах, к северу от Шпицбергена, быстрое и четко организованное спасение итальянцев снискало его экипажу мировую славу. Слава летела быстрее ледокола, продвигавшегося вдоль норвежских берегов. Один из руководителей похода «Красина», комиссар, морской инженер П. Ю. Орас так рассказывает о встрече в Норвегии. Еще до подхода ледокола к берегу норвежские газеты запестрели сенсационными заголовками. Общественные и правительственные организации этой маленькой страны наперебой приглашали красинцев на специально устраиваемые встречи. Особенно теплые встречи проходили в рабочей среде. Торжественная встреча экипажу ледокола была устроена в Тромсе и Ставангере.

«8 августа пересекли Полярный Круг, — пишет П. Ю. Орас. — Продолжали двигаться на юг. Все теплее и теплее кругом. Вахтенному матросу достается много работы... Все встречные пароходы считают своим

Рис. 112. Группа потерпевших аварию: Марианно и Цаппи (из группы Мальмгрена) на льду при подходе „Красина". Стоит Цаппи. Фото Вл. А. Березкина

долгом отсалютовать флагом. Флаги всех наций спускаются перед нашим, ярко-красным с серпом и молотом в крыже.

Приспускаются флаги и на всех небольших домиках, красочно разбросанных в живописных шхерах.

Вахтенному начальнику приходится смотреть в оба, чтобы не оставить салютующих без ответа. Лоцмана также помогают. Они здорово гордятся, что на их долю выпала честь вести по шхерам и фиордам наш ледокол.

...Отовсюду машут платочками, кричат приветствия. Отвечаем.

10 августа недалеко от берега около нас появился норвежский военный самолет. Несколько раз погружался он над нами, а затем спустился на воду и в течение 10 минут шел рядом с нами. Пилот и механики все время аплодировали, махали руками, кричали. Команда столпилась около борта и в ответ на эти приветствия также кричала и махала руками.

Видно, что норвежцы, люди Севера, весьма высоко оценили работу нашей экспедиции. Им знакомы условия работы в полярных морях. Многие из их земляков стали всемирно известными исследователями.

Такое отношение норвежцев тем более приятно нам»[1].

По прибытии в Ставангер, где ледоколу был произведен ремонт, на борт поднялась рабочая делегация. Руководитель ее Ульсен-Хасен, приветствуя советских моряков и ученых, сказал: «С восхищением следим мы за вашим походом. Вся страна была в восторге, и все мы гордимся тем, что именно советский флаг развевается над тем кораблем, который

[1] Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича. П. Орас. Как нас встречали в Норвегии. (Рукопись).

выполнил это великое дело. Пусть время пребывания в Ставангере будет отдыхом для Вас всех. С наилучшей надеждой выражаю свои искренние пожелания счастья вашего нового похода на Север».

После небольшого ремонта в Норвегии «Красин» вновь вернулся в арктические воды, продолжая поиски группы Алессандрини и самолета Руала Амундсена. Советский ледокол был единственным судном, которое все еще продолжало поиски итальянцев. Корабли других государств, принимавшие участие в спасательных экспедициях, один за другим покинули Арктику. Покинули свои базы в Арктике и иностранные самолеты.

Рис. 113. „Красин" у лагеря группы Вильери. Фото Вл. А. Березкина

1 сентября «Красин» в третий раз прошел мимо острова Медвежьего. Во время этого похода на «Красине» были усилены научные работы.

Между 17 и 22 сентября в поисках Алессандрини и Амундсена ледокол частично в тяжелых льдах, а частично по открытой воде совершил плавание от северного берега Шпицбергена к берегу Земли Александры (Земля Франца-Иосифа).

17 сентября в 20.00 часов ледокол достиг 81°47′ с. ш. и 20°30′ в. д., поставив тем самым рекорд свободного продвижения во льдах[1]. До этого похода наибольшее продвижение принадлежало шведскому судну «София», которое под начальством Норденшельда в 1868 г. прошло до 81°42′ с. ш.

---

[1] В литературе о походе «Красина» вкралась неточность: неверно указывается меридиан: 19°38′ в. д. (см. Р. Л. Самойлович. Во льдах Арктики. Л., 1934; В. В. Григорьев. Рекорды свободного плавания судов в высоких широтах Арктики. «Летопись Севера», № 2, М., 1957, стр. 79). По этому поводу нелишне привести запись из вахтенного журнала экспедиции на ледоколе «Красин». Запись от 17 сентября 1928 г. в 20.00 гласит: «За вахту пройдено 12 миль. Местами между льдинами образовалось сало. Сч. м. ледокола φ = 81°35′ λ = 19°38′ ost″. Запись от 18 сентября в 24.00, когда ледокол находился на 81°04′ с. ш. и 29°30′ в. д. гласит: «Примечание: после обратного счисления по получении обсервации 18.IX в 17.20 выяснилось, что место поворота 17.IX в 22.15 (с 20.00 до 22.15 17 сентября ледокол брал гидрологическую станцию — *М. Б.*) было на 12 севернее, и тем самым координаты точки поворота 17.IX в 22.15 надо считать следующими: φ = 81°47′ и λ = 20°30′ost″ (Научные фонды ААНИИ. Архив Р. Л. Самойловича. Вахтенный журнал ледокола «Красин» 1928 г.).

Рис. 114. Группа спасенных и участников спасательной экспедиции у лагеря Вильери. Фото 1928 г. Вл. Березкина

До подхода «Красина» к Земле Франца-Иосифа поиски группы Алессандрини в этом районе производил пароход «Г. Седов». Выйдя из Мурманска 7 июля и имея на борту 45 человек команды, 2 летчиков и 58 промышленников, которых он по пути оставил на Новой Земле, ледокольный пароход «Г. Седов» в начале августа прибыл к месту поисков. Ему удалось обследовать значительное пространство вдоль южного побережья Земли Франца-Иосифа. Из-за недостатка угля 3 сентября «Г. Седов» вернулся в Архангельск. Его наблюдения у Земли Франца-Иосифа, особенно метеорологические, оказались очень ценными.

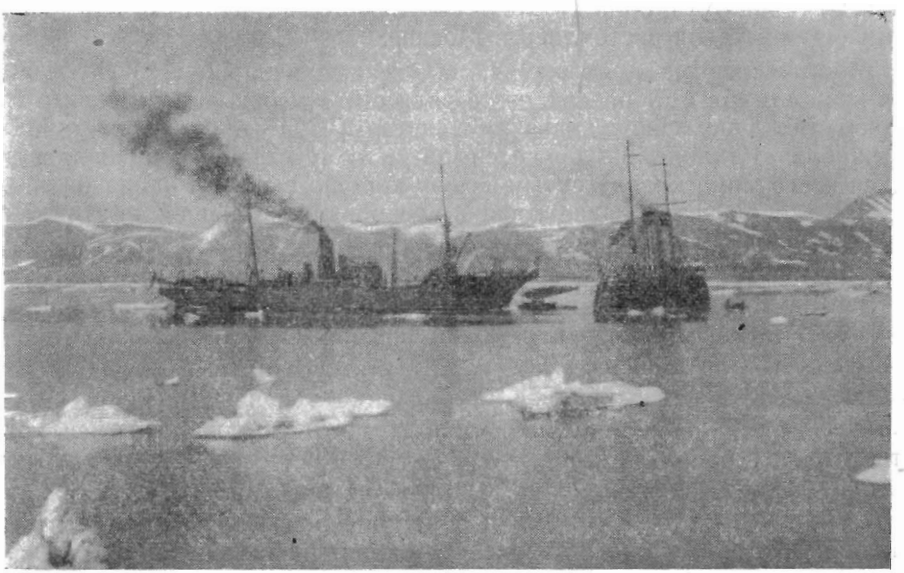


Рис 115. Советский ледокол „Красин" и итальянское судно „Читта-ди-Мил. 10 в заливе Кингсбей. На заднем плане самолет „Красный медведь". Фото 1928 г. Вл. А. Березкина

так как «Малыгин» к этому времени уже ушел из Арктики, а «Красин» еще стоял на ремонте в Норвегии.

На Земле Георга экипаж «Красина» пытался построить домик с запасом продовольствия на случай появления итальянцев в этом районе. Но из-за подошедших сюда льдов на берег удалось забросить только часть строительных материалов и продовольствия. Домик остался недостроенным. Во время пребывания у мыса Ниль экипаж ледокола водрузил над ним флаг СССР. Так, впервые над ледяными просторами Земли Франца-Иосифа взвился флаг страны Советов.

К северу от Шпицбергена ледокол обследовал большую площадь моря, однако не смог обнаружить никаких признаков пребывания здесь людей. После поисков «Красина» гибель шести итальянцев следовало считать бесспорной.

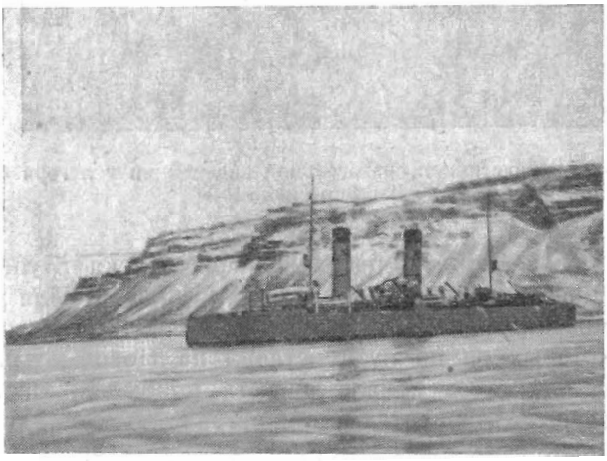


Рис. 116. Ледокол „Красин" у мыса Нуль (фото Вл. А. Березкина)

Плавание «Красина» между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа развеяло миф о «Земле Джиллиса». На том месте, где предполагалось существование этой гипотетической Земли, «Красин» обнаружил значительные глубины, достигавшие 238 метров.

От Земли Георга ледокол взял курс к родным берегам. 5 октября он бросил якорь у набережной Васильевского острова в Ленинграде, где героическому экипажу трудящиеся города устроили торжественную встречу. Через день такая же волнующая встреча состоялась в Москве.

Многочисленные приветствия, полученные экипажем «Красина» со всех концов мира и от правительств ряда стран, свидетельствовали о громадном международном значении участия СССР в спасении экипажа дирижабля «Италия». Глубокие симпатии и чувства восхищения трудящихся всего мира к Советскому Союзу хорошо выразил норвежский рабочий, руководитель ставангерской организации Рабочей партии Патгин, выступивший на торжественном приеме экипажа «Красина».

Обращаясь к красинцам, он сказал: «Мы все помним старую сказку про Эспена Аскелада, который совсем не подходил к светскому обществу и считался ни к чему не пригодным человеком. Но мы из сказки знаем, что он один справился со всеми трудностями и превзошел своих двух братьев. . Советский Союз был в положении Эспена Аскелада. Капиталистические страны вели великую травлю против Союза, стараясь доказать, что им правят неучи, что там нет настоящего правительства, настоящих людей. Этим летом капиталистические страны оказались перед громадными трудностями в деле спасения тех, кто попал в беду в полярных странах, они с задачей не справились. Тогда пришел Эспен Аскелад в виде советской экспедиции и подобрал несчастных. Мы чувствовали, что экспедиция Советского Союза — наша, рабочая экспедиция. «Красин» и его команда представляют собой не только Союз, но

Рис. 117. Возвращение „Красина" (монтаж фотохроники)

Слева, верхний снимок — „Красин", сопровождаемый флотилией, входит в Неву. *справа вверху* — представители прессы приветствуют ледокол „Красин" близ Кронштадта; *слева внизу* — участники экспедиции отъезжают с Ленинградского вокзала в Москве; *справа в середине* — президиум заседания в Московско-Нарвском Доме Культуры в Ленинграде; *справа снизу* — группа кочегаров ледокола „Красин"

весь международный пролетариат»[1]. Чувство норвежского рабочего разделяли миллионы людей во всех частях света.

Участие советских экспедиций в спасении экипажа «Италии» явилось не только крупным политическим событием 1928 г., но и выдающимся научным достижением. Во время плавания в Арктике советские ученые, находившиеся на борту ледокола, провели ценные исследования. Эти исследования носили уникальный характер, так как проводились впервые в столь высоких широтах. На ледоколе велись метеорологические и гидрологические наблюдения. Было выполнено пять гидрологических разрезов: вдоль северо-восточного и северо-западного берега Шпицбергена, к северу от Шпицбергена по меридиану 19°37′ до широты 81°47′, от мыса Карла XII к несуществующей Земле Джиллиса и от Земли Франца-Иосифа на юго-запад до 75° северной широты[2].

Но главнейшим результатом плавания советского ледокола и ледокольных пароходов явилось блестящее подтверждение высказанной еще

---

[1] Цитировано по книге Р. Л. Самойловича. Во льдах Арктики. Л., 1934, стр. 281—282.

[2] Вл. Березкин. Гидрологические, метеорологические и ледовые наблюдения на ледоколе «Красин». «Труды Института по изучению Севера», вып. 50, 1931.

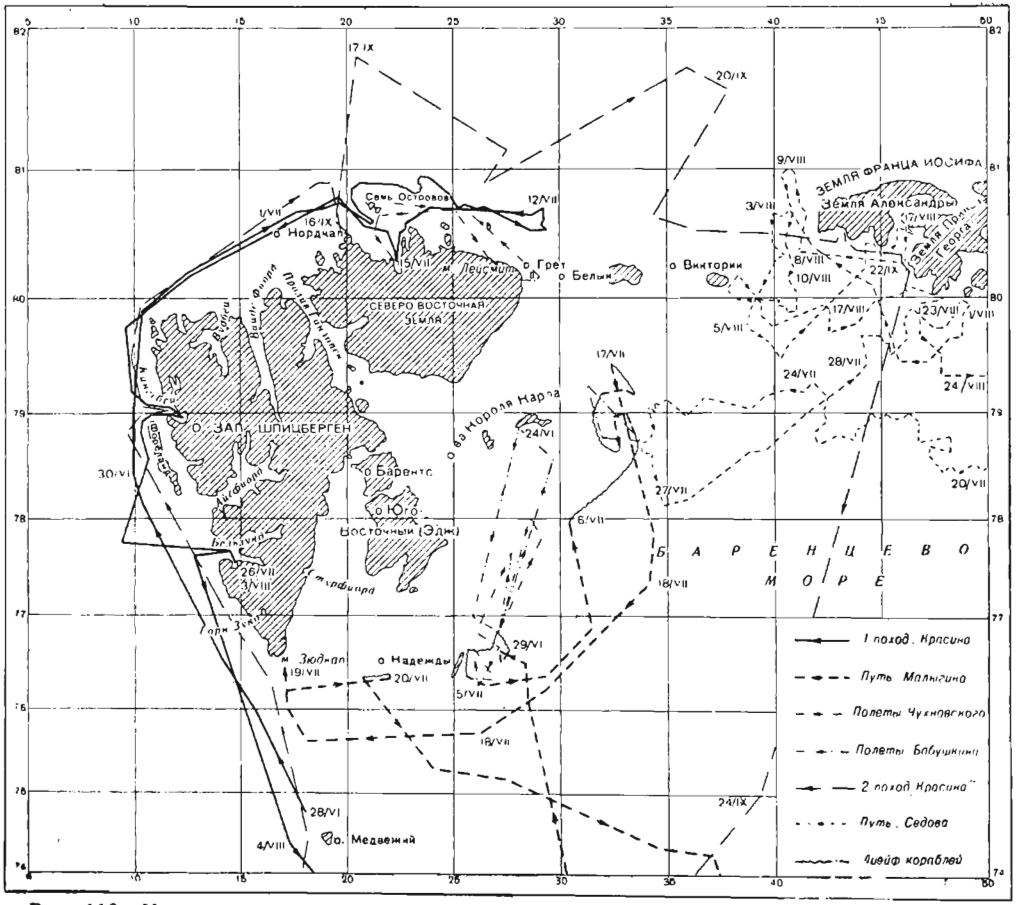


Рис. 118. Картосхема маршрутов советских экспедиций по спасению экипажа дирижабля „Италия" в 1928 г. (Составлена В. А. Березкиным и А. М. Лавровым)

адмиралом С. О. Макаровым мысли о возможности широкого применения ледокольных судов для комплексных исследований центральной Арктики и проведения транспортных операций. Обладая крепким корпусом и мощными машинами, ледокол форсировал большие ледяные поля и углублялся на далекие расстояния в тяжелые льды. Радиус действия ледокола «Красин» достигал 7 700 миль, а в случае применения жидкого топлива мог быть увеличен до 12 000 миль. Плавание «Красина» блестяще показало, какую решающую роль может играть линейный ледокол в проведении арктической навигации.

Успешные походы судов ледового класса в тяжелых арктических льдах открыли широкую перспективу их использования для совершения сквозных морских рейсов по Северному морскому пути и, прежде всего, в Карских экспедициях и Колымских рейсах. Именно это необходимо подчеркнуть, говоря об итогах кампании 1928 г. Случайное использование ледоколов в Карских экспедициях 1921 и 1922 гг. не смогло продемонстрировать их мощь тем более, что неудачи этих экспедиций вольно или невольно приписывались и ледоколам. На памяти моряков старой школы был не вполне удачный опыт первых плаваний С. О. Макарова на ледоколе «Ермак» в районах Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа и вынужденный продолжительный плен ледокола у западного берега Новой Земли, чем воспользовались враги С. О. Макарова, чтобы опорочить его идеи. Теперь, наконец, все эти сомнения были рассеяны.

Кампания 1928 г. показала, что в нашей стране выросли талантливые моряки-полярники, которые могли выполнить любое сложное поручение Партии и Правительства. Весь мир был восхищен отвагой советских капитанов и матросов, бесстрашно проведших свои корабли в тяжелых льдах высоких широт. Их дружная работа, спаянность, воля к преодолению трудностей обеспечили триумфальную победу советских моряков, с честью пронесших советский флаг над безмолвными ледяными просторами Арктики.

Вместе с тем спасательные операции 1928 г. явились генеральной проверкой возможностей молодой советской полярной авиации. Полеты М. С. Бабушкина и Б. Г. Чухновского в высоких широтах, их взлеты и посадки на дрейфующие льды убедительно показали блестящее будущее полярной авиации.

Таким образом, 1928 г. ознаменовался важными достижениями Советского государства на Севере; расширились горизонты дальнейших исследований в ранее недоступных районах, открылась реальная возможность больших морских переходов с преодолением труднопроходимых льдов и полетов в самые далекие уголки полярных стран. Не случайно, что именно в это время возникла снова мысль использовать ледокол для проникновения в центр Арктики[1].

С полным правом можно сказать, что 1928 г. явился переломным в ходе советских работ по освоению Арктики. Два важнейших средства, открывшие новый этап этих работ — ледокол и самолет — трудами советских полярников, обрели свое признание[2].

---

[1] Р. Л. Самойлович. Во льдах Арктики, стр. 329—331.

[2] Спасательным операциям 1928 г., высокоширотным плаваниям и полетам была посвящена обширная литература. Помимо фундаментальной работы Р. Л. Самойловича, следует отметить: Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 г. Под редакцией Р. Л. Самойловича. «Труды Института по изучению Севера», вып. 50, 1931, 178 с.; Поход «Красина». Сборник статей участников экспедиции. Под редакцией Р. Л. Самойловича. М.—Л., 1930, 243 с.; А. М. Розанов. Красные Звезды во льдах М.—Л., 1929, 53 с.; В. Суханов. Затерянные во льдах. Записки журналиста на «Красине». Л., 1929, 236 стр.; А. Том. Под красной звездой (на «Красине») М.—Л., 1929, 206 с.; Д. Южин. С «Красиным» на спасение «Италии», Л., 1929, 184 с., и др.

Воздушная экспедиция «Советского Севера» 1928 г.

Полеты М. С. Бабушкина, Б. Г. Чухновского и О. А. Кальвица на ледовых разведках, о которых говорилось выше, полеты Е. М. Кошелева и Э. М. Лухта в 1927 г. на остров Врангеля и из Тикси в Якутск и Иркутск, установление регулярного воздушного сообщения на Туруханском Севере и между Иркутском и Якутском упрочили положение полярной авиации. В начале 1928 г. возникла мысль о снаряжении большой трансарктической экспедиции на самолете.

Инициатива снаряжения первого советского трансарктического перелета по маршруту Владивосток—Ленинград исходила от Президиума Осоавиахима и участников летной Северо-восточной экспедиции 1927 г.

Трансарктическую экспедицию возглавил Г. Д. Красинский. Характерно, что такая экспедиция снаряжалась на обычном самолете, в то время как в западных странах основная ставка в арктических исследованиях и полетах делалась на дирижабль; самолет, как уже отмечалось, не пользовался там вниманием. Вопрос о том, какому виду воздушного транспорта будет принадлежать ведущая роль в Арктике, тогда еще не был решен.

Для советской воздушной экспедиции был выбран двухмоторный самолет типа «Дорнье-Валь», получивший название «Советский Север» (летчик А. А. Волынский, второй пилот Е. М. Кошелев, летчик-наблюдатель Н. Н. Родзевич, старший механик С. И. Борисенко). Предполагалось, что самолет возьмет старт во Владивостоке (куда он был доставлен из Севастополя на пароходе), пройдет над Чукоткой и, следуя вдоль берега Северного Ледовитого океана, посетит Колыму, Лену, побывает в Хатанге, на Таймыре, откуда совершит полет на Северную Землю с геологом на борту, затем проследует в Архангельск и финиширует в Ленинграде. Для заправки самолета устраивались базы с запасами горючего в ряде точек арктического побережья: в Уэлене, на мысе Северном, в устье Колымы, на Новосибирских островах, в дельте Лены, устье Хатангского залива[1], на о. Таймыр, в Мезени и других местах. Главной целью экспедиции являлось выяснение местных условий организации северных воздушных путей. По согласованию с Совторгфлотом, самолету предстояло посетить о. Врангеля и оказать помощь зимующей группе Г. А. Ушакова, а также совершить полет к северо-востоку от Медвежьих островов, в район легендарной Земли Андреева[2].

В августе сборы закончились, и экспедиция отправилась в путь.

Самолет «Советский Север» благополучно совершил полет над бурным Охотским морем, пересек Чукотский полуостров и приземлился в бухте Уэлен. Оттуда, пролетев от старта 6000 километров в исключи-

---

[1] В 1928 г. с большим трудом при содействии Якутской комиссии АН СССР В. М. Чистов построил бензиновую базу на мысе Нордвик (устье реки Улахан-Урях). План базы и пояснительная записка к нему хранятся в научных фондах ААНИИ (документы из личного фонда Красинского).

[2] Г. Д. Красинский. Пути Севера. М., 1929, стр. 97—142; Документы о подготовке трансарктической экспедиции имеются в Научных фондах ААНИИ (документы из личного архива Красинского). Среди них: письмо от 11 января 1927 г. и. о. непременного секретаря АН СССР акад. А. Е. Ферсмана в Президиум Осоавиахима о решении Президиума АН поддержать трансарктическую экспедицию путем постройки силами АН двух авиабаз: на Таймырском озере и в Нордвике (приложен схематический план работы Таймырской вспомогательной экспедиции); выписка из протокола Объединенного заседания Президиумов Осоавиахима СССР и Осоавиахима РСФСР от 19 января 1928 г.; протокол совещания Комитета Таймырской экспедиции от 9 февраля 1928 г.; сметы, телеграммы и письма; здесь же акт об аварии самолета «Советский Север».

тельно сложных условиях, он взял курс в Колючинскую губу, где 25 августа внезапно разыгравшимся штормом после приземления был выброшен на берег и сильно поврежден. Экипаж при этом не пострадал. Потеря радиосвязи с самолетом побудила местные советские власти принять срочные меры для поисков. На северные базы Чукотки поступили указания привлечь промышленников, занятых промыслом на побережье, обследовать местность. Но вскоре летчики сами дали о себе знать. Следуя от места аварии пешком, они прибыли на культбазу залива Лаврентия, откуда были доставлены во Владивосток.

Несмотря на неудачу, советская общественность высоко оценила значение первой попытки советских летчиков совершить трансарктический перелет. На заседании Комиссии Осоавиахима по изучению опыта трансарктического перелета самолета «Советский Север», состоявшемся 17 ноября 1928 г., были отмечены «особые трудности этого перелета и настойчивость всего состава экспедиции, что дает право ставить этот перелет в один ряд с полетами, произведенными летчиками экспедиций на «Красине» и «Малыгине» (речь идет о полетах Б. Г. Чухновского и М. С. Бабушкина в районе Шпицбергена во время спасения команды итальянского дирижабля. «Италия»). Вместе с тем, по мнению Комиссии, следовало временно, до создания соответствующих условий (постройки аэродромов и др.), отказаться от эпизодических полетов по северным маршрутам, взяв на себя задачу в первую очередь методического освоения... всех условий полета по этому пути»[1].

Вторая полярная конференция Общества «Аэроарктика». План создания дрейфующей исследовательской станции на льдах в районе Северного полюса

Неудача с перелетом самолета «Советский Север» не изменила позиции советских полярников в отношении путей воздушного освоения Арктики, так как полярная авиация и летчики к тому времени достаточно убедительно показали большие возможности самолетов в исследованиях и особенно в разведке льдов. Необходимость, в частности, быстрейшего применения самолетов на ледовой разведке не вызывала никаких сомнений.

Что же касается применения дирижабля, то катастрофа «Италии» насторожила даже тех, которые раньше безоговорочно поддерживали идею использования дирижабля для комплексных арктических исследований. Гибель «Италии» отозвалась похоронным звоном в кругах воздухоплавателей, но сторонники применения дирижабля для полетов в Арктике все же не сдавались. Как раз во время полета дирижабля «Италия» общество «Аэроарктика» организовало вторую свою конференцию, проходившую с 18 по 23 июня 1928 г. в Ленинграде под председательством Фритьофа Нансена[2].

Поддержанная германским правительством (далеко идущие захватнические цели, которые ставило оно перед своими учеными в Арктике, тогда еще не были известны), конференция приняла решение провести в ближайшем будущем два полета дирижабля над арктическими странами. В одном из них предполагалось опробовать дирижабль в условиях низких температур; во время другого, по свидетельству В. Ю. Визе[3], одного из деятельных членов «Аэроарктики», преследовалась цель: построить в районе Северного полюса научную дрейфующую станцию, проект который давно вынашивал Ф. Нансен. Последний полагал возможным при помощи дирижабля доставить во льды центральной Арк-

[1] Привет героям! «Автономная Якутия» от 10 февраля 1929 г.

[2] «Труды Второй Полярной конференции общества «Аэроарктика», Л., 1930.

[3] В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 371.

тики группу ученых с тем, чтобы она в течение года выполнила разностороннюю программу работ. По истечении годичного срока научной группе предстояло вернуться на материк также при помощи дирижабля.

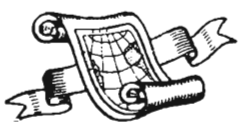
Вторую конференцию общества «Аэроарктика» приветствовали многие страны, в том числе Советский Союз. Во время ее работы поступило сообщение о решении германского правительства предоставить для полета в Арктику дирижабль «Граф Цеппелин», что, по уверению германского правительства, должно было служить «мировому хозяйству». Конференция приняла решение об организации полета дирижабля «Граф Цеппелин» уже в 1929 г.

На первый взгляд это мероприятие не вызывало сомнений в его чисто научном характере. Но, как выяснилось затем, за научными целями полета дирижабля «Граф Цеппелин» скрывались хорошо замаскированные поползновения в отношении таких советских территорий, как Земля Франца-Иосифа и Северная Земля. В этой связи, по предложению советской группы «Аэроарктики», на Второй конференции было принято специальное постановление, третий пункт которого гласил: «Необходимо произвести установку в северной части Новой Земли и на острове Франца-Иосифа метеорологических станций и обратиться для этой цели с соответствующим ходатайством к советскому правительству»[1]. Постановление было единогласно принято конференцией, хотя некоторые делегации, в частности норвежская, видимо, не выражали точку зрения своих правительств. Своей нотой советскому правительству от 19 декабря 1928 г., норвежское правительство, подтверждая спустя два с половиной года получение нотификации о Декрете ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. об арктических владениях СССР, в отношении Земли Франца-Иосифа, сделало оговорку: «королевскому правительству неизвестно, чтобы на Земле Франца-Иосифа были известны какие-либо другие интересы, кроме экономических интересов Норвегии...» Нота свидетельствовала о том, что Норвегия не оставила мысли о претензиях на Землю Франца-Иосифа, куда направлялся дирижабль «Граф Цеппелин».

На захватнические планы зарубежных государств советское правительство ответило усилением научно-исследовательской деятельности в Арктике. Речь идет, прежде всего, об архипелагах Земли Франца-Иосифа и Северной Земли (см. главу 12).

---

[1] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 339, л. 36.



ГЛАВА 10

ПЕРВЫЕ УСПЕХИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Великая Октябрьская социалистическая революция открыла горизонты новой жизни для десятков малых северных народностей и племен. Но им еще предстояло пройти большой путь, сбросить с себя гнет отсталости, родовых и патриархальных пережитков, доставшихся в наследство от прошлого. Переустройство жизни малых народностей на новых, социалистических основах с первых дней установления на Севере Советской власти стало важнейшей задачей Коммунистической партии. Выполнение этой всемирно-исторической задачи мыслилось не иначе, как путем вовлечения малых народностей в социалистическое строительство, решительного подъема их культуры, общественного самосознания, развития коллективных форм труда и производства.

Решение национальной проблемы тесно связывалось с развитием арктического мореплавания, ибо последнее, обслуживая социалистическое строительство на Крайнем Севере, само являлось составной частью этого строительства. От освоения Северного морского пути во многом зависел успех быстрейшего развития производительных сил и изменения условий жизни малых народов. Вместе с тем, и освоение Крайнего Севера, его морских и речных путей было немыслимо без активного участия малых народов.

На протяжении более чем трех веков народности и племена Севера были объектом самой безудержной и бесчеловечной эксплуатации как со стороны пришлых купцов, царских чиновников, миссионеров, так и своих богатеев-кулаков. Они испытывали на себе все виды экономического, социального и национального гнета. Жизнь рядового чукчи, ненца, эвенка всецело зависела от прихоти родоплеменной или феодализирующейся знати — князцов, шаманов и кулаков, которым принадлежала почти неограниченная власть и право распоряжаться хозяйством и личностью труженика. Северные племена были сплошь неграмотными:

даже наиболее крупные народности не имели своей письменности. Обираемые купцами и кулаками, они влачили жалкое существование.

Великая Октябрьская социалистическая революция навсегда покончила с национальным и социальным гнетом на территории бывшей царской России. Малые народности Севера так же, как и все другие народы страны, стали равноправными в семье трудящихся первого в мире государства рабочих и крестьян. «Декларация прав народов России», принятая 2(15) ноября 1917 г., торжественно провозгласила равенство всех народов, отмену всех и всяких национальных и национально-религиозных привилегий и ограничений, а также «свободное развитие национальных меньшинств и этнографических групп, населяющих территорию России».

В трудах В. И. Ленина по национальному вопросу были теоретически разработаны пути перехода народов от «первобытных форм хозяйства» к «стадии советского хозяйства, минуя промышленный капитализм». После победы Великой Октябрьской социалистической революции Советская власть повсеместно приступила к осуществлению на практике ленинской национальной политики.

Основные принципиальные положения ленинской национальной политики были ясны и не вызывали сомнений. Но методы и формы претворения в жизнь требований ленинской национальной политики в условиях Севера могли быть различными и вызвали немало дискуссий. Вот почему в первые годы продолжались настойчивые поиски форм национального строительства, организационных методов советской, партийной, хозяйственной и культурной работы. Этот период охватывает значительный отрезок времени, до организации на Севере в 1930 г. национальных округов и введения письменности у малых народов, что в основном было завершено в 1933 г. Очень важно проследить хотя бы в самых общих чертах, как и какими путями решался национальный вопрос на Севере.

Советизация Крайнего Севера

Советская власть была установлена на Севере в период с 1920 по 1923 гг., а в некоторых районах Дальнего Востока на несколько лет позже. За годы интервенции и гражданской войны положение населения Крайнего Севера резко ухудшилось. Почти прекратилась всякая связь этих районов не только с центральной Россией, но и с соседними областями Сибири, где полыхало пламя войны. Некоторые племена, спасаясь от колчаковских банд, ушли далеко в тундру, к побережью Северного Ледовитого океана, где их ждали голод и медленное вымирание. И без того хилое хозяйство тружеников Севера еще более оскудевало, традиционные пушные промыслы пришли в запустение, резко сократилось поголовье оленьих стад.

Одним из первых мероприятий Советской власти был созыв в городе Омске с 1 по 5 марта 1921 г. совещания представителей местных племен Сибири. На омском совещании якуты, буряты, остяки, алтайцы, татары киргизы, чуваши и другие народности Сибири обсудили жизненно-важные вопросы. Они ознакомились с политикой Советской власти в отношении малых народностей[1]. Совещание заслушало много сообщений с мест и в заключение своей плодотворной работы направило приветственные телеграммы ВЦИК и Наркомнацу. Важнейшим результатом

[1] Газета «Советская Сибирь» № 32 (401) от 13 февраля 1921 г.; № 47 (416) от 3 марта; № 48(417) от 4 марта; № 49(418) от 5 марта; № 50(419) от 6 марта № 52(421) от 9 марта; № 54(423) от 11 марта 1921 г.

омского совещания был факт сближения и консолидации малых народностей Сибири вокруг Советской власти.

В декабре того же года национальный отдел Томского губисполкома провел, под руководством Наркомнаца, первую конференцию туземцев Нарымского края в городе Нарыме. На этой конференции подробно разъяснялись мероприятия Советской власти, направленные на улучшение жизни коренного населения[1].

Советское национальное строительство с первых же лет пошло по линии развития автономии. В 1922 г. ВЦИК поддержал просьбу Советов Якутии об образовании Якутской Автономной республики[2]. В 1921 г., по решению ВЦИК, на территории Архангельской и Вологодской губерний была образована Автономная область комизырян. Но большинство малых народностей Севера еще не могло воспользоваться теми правами, которые давала им ленинская национальная политика. Они вели кочевой образ жизни, были разбросаны на огромных пространствах тайги и тундры. Только с помощью российского рабочего класса, советского народа они могли создать свои государственные объединения, приступить к переустройству своей жизни на социалистических началах.

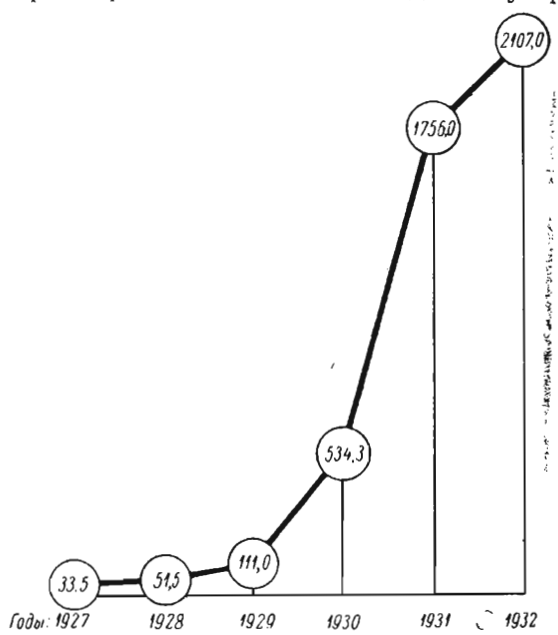


Рис. 119. Динамика завоза товаров народного потребления в районы Крайнего Севера (в млн.руб.)

Большую работу по разъяснению значения и характера советской власти, по приобщению малых народов к социалистическому строительству провел Народный Комиссариат по делам национальностей, возглавленный И. В. Сталиным. По мере очищения территории Сибири от интервентов и белогвардейских банд Наркомнац устанавливал непосредственные связи с населением освобожденных районов. Сразу после разгрома Колчака в Сибирь были направлены специальные представители Наркомнаца. Они находились при Сибревкоме и действовали от его имени. Трудности национального строительства вскоре побудили создать особый орган по работе среди северных народов. 13 марта 1922 г. Коллегия Наркомнаца постановила организовать при Отделе национальных меньшинств специальный Подотдел по охране и управлению первобытных племен Севера России. В обязанность этого Подотдела входила организация управления первобытными племенами, применительно к их культурно-бытовым особенностям и условиям жизни, охрана северных племен от всякой эксплуатации, снабжение их через соответствующие органы необходимыми средствами производства, одеждой и продовольствием[3].

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 1318, д. 1729, 1922—1923 гг., лл. 4—5.
[2] XX лет Якутской АССР. Якутск, 1942, стр. 41.
[3] ЦГАОР и СС, ф. 1318, д. 105, 1922, л. 21.

Рис. 120. Семья А. Вылка, промышленника на Новой Земле. Фото 1921 г. Ф. К. Вериго-Доровского

Полярный подотдел Наркомнаца проделал огромную работу. Он спас многие малые народы, оказавшиеся на грани физического вымирания[1]. По его представлению, решением Совета Труда и Обороны для Туруханского уезда отпускалось 110 тысяч пудов хлеба, для Нарымского края — 90 тысяч пудов; для населения бассейна реки Лены — 20 тысяч пудов. Кроме того, Сибревкому было выделено 400 тысяч пудов хлеба для снабжения местного населения полярных районов[2]. Полярный подотдел провел также подготовку социалистического переустройства хозяйства малых народностей. 8 мая 1922 г., по его представлению, Коллегия Наркомнаца приняла решение «о введении земледелия на Крайнем Севере и снабжении населения его сельхозорудиями, полевыми и огородными семенами». По этому решению в ряде точек намечалось создать земледельческие опытные станции (в Туруханске, Березове, Обдорске, Сургуте, Нарыме и других)[3]. Через Отдел нацменьшинств 9 августа 1922 г. Полярный подотдел поставил вопрос о разработке письменности малых народов Севера РСФСР. Полярный подотдел принял участие в сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставках 1923 г. в Москве. На сельскохозяйственной выставке имелся особый «Павильон полярных народностей»[4].

Важным мероприятием Полярного подотдела явился созыв в селе Самарове конференции туземных племен Сибири (24—29 июля 1922 г.).

---

[1] М. А. Сергеев. Некапиталистический путь развития малых народов Севера. М.—Л., 1955, стр. 213—216.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 1318, д. 105, 1922, л. 44.

[3] Там же, л. 35.

[4] ЦГАОР и СС, ф 1318, д. 1328, л. 7

Конференция избрала своим почетным председателем В. И. Ленина. С большим вниманием были заслушаны доклады Наркомнаца о международном и внутреннем положении Советской России, о национальной политике РСФСР и сообщения представителей с мест о хозяйственном, бытовом и культурном положении малых северных народностей. На конференции, в частности, отмечалось большое значение организации торговых рейсов по Северному морскому пути для развития производительных сил Севера[1]. Таким образом, необходимость развития арктического мореплавания уже на начальном этапе социалистических преобразований рассматривалась как насущная задача, жизненно важная для населения Крайнего Севера.

Особое решение было принято конференцией по вопросу о развитии транспорта в бассейне реки Оби как составной части Карского пути[2].

К 1924 г., когда на местах, в среде ранее забитых и угнетенных северных народностей, утвердилась Советская власть, ставшая родной и понятной трудящимся массам этих народностей, когда созрели условия для более широкого социалистического строительства, партией и правительством было принято решение организовать при Президиуме ВЦИК специальный орган, объединяющий в своих руках руководство всеми работами по переустройству жизни малых народностей Севера.

Комитет Севера

Идея создания полномочного органа по руководству работой среди северных народностей возникла в недрах Наркомнаца[3]. Еще 2 апреля 1923 г., заслушав доклад одного из крупнейших знатоков Севера профессора В. Г. Тан-Богораза об изучении и охране окраинных народов, коллегия Наркомнаца вынесла решение образовать при Наркомнаце «Комитет Содействия и Защиты малых народностей Севера и Сибири». Комитету поручалось создать институт постоянных и разъездных уполномоченных, работавших в тесном контакте с Наркомвнешторгом (организующим Карские морские экспедиции и Колымские рейсы) и Наркомпродом[4].

В связи с образованием Союза Советских Социалистических Республик 2 сессия ВЦИК 10 созыва (июль 1923 г.) признала целесообразным упразднить Наркомнац. Вместе с ним был ликвидирован и Комитет Содействия и Защиты малых народностей Севера и Сибири. На базе Полярного подотдела и указанного Комитета Президиум ВЦИК 20 июня 1924 г. образовал при ВЦИК'е Комитет содействия народностям Северных окраин (сокращенно — Комитет Севера)[5]. Комитет имел своей главной задачей «содействие планомерному устроению малых народностей Севера в хозяйственно-экономическом, административно-судебном и культурно-санитарном отношениях»[6]. В состав Комитета вошли видные общественные деятели и крупные ученые: П. Г. Смидович, В. Г. Тан-Богораз, Л. Я. Штенберг, Б. М. Житков и другие. В числе других неотложных своих задач Комитет Севера признал необходимым добиваться «поддержания и улучшения путей и средств сообщения на Северных окраинах», способствующих «урегулированию торговли и обмена».

В 1925 г. на местах при Сибревкоме, Дальневосточном Ревкоме, правительстве ЯАССР, при Архангельском, Енисейском, Томском, Иркут-

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 1318, д. 1282, 1922—1923 гг.
[2] Там же.
[3] М. А. Сергеев. Указ. соч., стр. 223.
[4] ЦГАОР и СС, ф. 1318, д. 1518, 1923.
[5] СУ, 1924, № 57, ст. 556.
[6] СУ, 1925, № 12, ст. 79.

Рис. 121. Выборы первых родовых Советов на Крайнем Севере—в Чунско-Таймырском куркогырском и Чунско-Таймырском панкагырском наслегах. Фото 1926 г. И. М. Суслова

ском и Камчатском Губисполкомах возникли местные комитеты Севера[1]. Эти местные Комитеты пользовались большим авторитетом среди населения. Они тесно увязывали свою работу с деятельностью Советов. Все национально-культурное строительство проходило при непосредственном участии Комитета Севера и его местных органов.

За годы своего существования Комитет Севера проделал гигантскую работу, заложил прочную основу для исторических преобразований в экономике и культуре северных народностей.

В 1926 г. ВЦИК и СНК РСФСР ввели в действие «Временное положение об управлении туземных народностей и племен северных окраин РСФСР»[2]. Этим актом закреплялся сложившийся к тому времени порядок административно-судебного управления. «Положение» вводилось на период подготовки населения к организации обычных советских органов. Согласно «Положения», Советы на Севере ввиду сильнейших пережитков родовых отношений строились на основе родового деления населения. Первичной формой Советской власти считался род или «другое туземное объединение (ватага, наслег, улус и т. п.)», занимавшиеся хозяйственно-промысловой деятельностью на определенной территории. На общем собрании рода выбирался родовой туземный совет. Родовые советы племен, осваивающих одну территорию, на своем съезде избирали туземный исполнительный комитет («Тузрик»)[3]. Такое построение органов власти позволяло объединить вокруг них определенные группы населения, сознающего свое этническое единство. Иного способа создания местных органов Советской власти не было. Народности, разбросанные на огромных пространствах тайги и тундры, организоваться по территориальному признаку не могли. В некоторых случаях, когда

---

[1] СУ, 1925, № 18, ст. 113.

[2] СУ, 1926, № 73, ст. 575.

[3] М. А. Сергеев. Малые народы Севера в эпоху социализма. «Советская этнография», 1947, № 4; М. А. Сергеев. Некапиталистический путь развития малых народов Севера, стр. 229—234.

Рис. 122. Сосвинская культбаза. Фото 1924 г. И. М. Суслова

это позволяла обстановка, Советы создавались по территориально-национальному признаку[1].

Возникновение родовых советов и их деятельность протекали в ожесточенной классовой борьбе с кулаками и шаманами. Пережитки традиционного подчинения племенным вождям и шаманам были тогда еще очень сильны. В результате в ряде районов родовые собрания оказались в руках кулаков. Но так было не везде. Во многих случаях во главе Советов сразу же стали представители беднейшего трудящегося населения. Примером может служить хотя бы такой отдаленный район Якутии, как Хатангско-Анабарский край.

Руководитель этнографического и экономического отряда Якутской экспедиции АН СССР, П. Б. Слепцов, побывавший в этом крае в начальный период советизации, рассказывает, как его отряд, по поручению Комитета Севера и якутских организаций, участвовал в проведении выборов в Хатангско-Анабарском районе. Здесь на территории в 560 тысяч квадратных верст в 1927—1929 гг. проживало 808 якутов, 539 долган, 3 юрака, 5 тунгусов и 89 затундровых крестьян[2]. Долгое время в этом отдаленном районе не удавалось установить Советскую власть. С 1925 г. туруханские власти, считавшие Хатангско-Анабарский район входящим в их подчинение, выдавали отдельным гражданам разного рода удостоверения на право административного управления, что привело к большой путанице и злоупотреблениям. Только с переходом территории района в ЯАССР там были организованы местные органы Советской власти.

Этнографический и экономический отряд, прибывший на Анабару и Хатангу в 1927 г., исходя из родовых признаков, провел прежде всего четкое районирование. Вся территория была разбита на три наслега (Якутский, Хатангский, Долганский), вошедшие в состав Булунского округа ЯАССР. В районе создали избирательную Комиссию из пяти

[1] «Советская этнография», 1947, № 4, стр. 129.

[2] Отчет П. Б. Слепцова о поездке на Анабар и Хатангу см. ААН, ф. 47, оп. 1, д. 303, лл. 215—238.

лиц, куда вошли представители всех трех наслегов. Комиссия составила списки избирателей и, чтобы не допустить в состав Советов кулаков и шаманов, лишила их избирательных прав (из 746 человек лишены были права голоса 51 человек). В ответ кулаки и шаманы развернули ожесточенную агитацию против выборов и допуска к ним женщин. Но благодаря умелой разъяснительной работе их агитация не дала результатов. Комиссия провела предвыборные и выборные собрания, на которых подробно рассказала о Советской власти, ее задачах, о планах социалистического строительства в ЯАССР. Были заслушаны сообщения о работе Булунского исполнительного комитета, а на предвыборных собраниях обсуждены списки избирателей. Такая подготовительная работа дала свои плоды. Население Хатангско-Анабарского района организованно провело выборы родовых Советов и Ревкома, а также представителей на окружной съезд Советов. Объявленные почти за год, эти выборы привлекли к себе большой интерес населения. В голосовании участвовало 32% населения района, что было большим достижением, если учесть крайнюю распыленность избирателей на огромной территории. В наслежные советы население избрало 24 человека. Почти все депутаты были беспартийными и неграмотными. По классовому составу в них оказалось 11 бедняков, 12 середняков и 1 зажиточный.

На первых же заседаниях наслежных советов стали рассматриваться самые разнообразные, жизненно важные вопросы, затрагивающие все области хозяйственного и национально-культурного строительства. Так, к примеру, были решены вопросы о выделении уполномоченных по району, о положении кумаланов (бедняков), об организации в наслегах кооперативов, о приеме торговыми организациями для погашения долгов и покупки товаров фабричного производства не только песцов, но и других видов продукции местного населения, об упорядочении рыбных промыслов, о сроках охраны пушных зверей, о направлении делегатов района в Якутск. Наслежные советы проявили инициативу в постановке таких важных вопросов, как постройка в селе Хатангском радиостанции, организация в районе народного образования и здравоохранения, установление вдоль северного побережья Якутии и на реках каботажного сообщения.

Примерно в такой же обстановке проходили выборы родовых и туземных советов и в других северных районах. Скоро советизация охватила всю громадную территорию Крайнего Севера. К 1930 г. у малых народов действовало 381 туземный совет и 61 Исполнительный Комитет[1].

Экономические мероприятия на Крайнем Севере. Интегральная кооперация

Для подъема благосостояния народов Севера, развития пришедших в упадок промыслов и торговли Советское государство осуществило ряд важных экономических мер. При этом внимательно учитывались особые бытовые и хозяйственные условия жизни коренного населения.

Постановлениями правительств РСФСР и СССР в период с 1923 по 1929 гг. малые народы Севера были освобождены от несения воинской обязанности[2], от уплаты налогов, сборов и пошлин[3]. На территорию северных окраин запрещался ввоз спиртных напитков[4]. По постановле-

---

[1] «Советская Азия», 1930, № 3—4, стр. 336—342.

[2] «Северная Азия», 1929, № 1, ст. 117.

[3] «Известия» ВЦИК от 21 февраля 1923 г., № 39 (1776); ЦГАОР и СС, л. 1318, д. 1799, 1922—1923 гг., л. 6.

[4] «Известия» ВЦИК от 28 декабря 1923 г., № 296; СУ, 1924, № 18, ст. 180; СУ, 1925, № 61, ст. 498.

нию от 15 июля 1924 г., снабжение северных районов стало за счет централизованных фондов, что в значительной степени предотвращало опасность недоснабжения малых народов продовольствием и орудиями промысла[1]. Завоз товаров производился за счет централизованного государственного кредита; тем самым местное население, получая в кредит необходимые орудия производства, имело реальную возможность восстанавливать и расширять свое хозяйство[2].

Наряду с борьбой против спекулянтов-частников и торговцев спиртными напитками развертывалась государственная и кооперативная торговля. В налаживании снабжения северного населения большую роль сыграли «хлебные магазины»; они были созданы по всему побережью Северного Ледовитого океана, куда доставка продуктов затруднена (на мысе Дежнева, в Аллаихе, Сиктяхах, Жиганске, Верхоянске, Туруханске и др.)[3]. С 1925 по 1929 гг. хозяйственные организации оборудовали на Севере 105 хлебных магазинов, затратив на это 1 180 000 рублей[4]. Для регулярного снабжения новоземельских охотников и звероловов и подъема их промыслов Комитет Севера добился увеличения числа пароходных рейсов из Архангельска на Новую Землю, а также предоставления в собственность властей Чукотки десяти вельботов[5]. В 1925 г. военное ведомство передало безвозмездно для охотников из коренного населения несколько десятков тысяч ружей и винтовок[6].

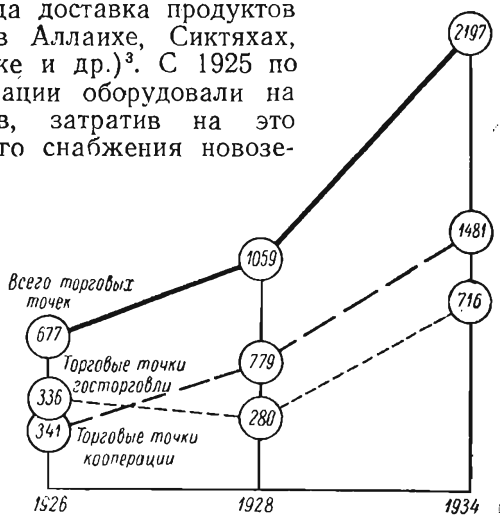


Рис. 123. Рост торговой сети в районах Крайнего Севера

Но главную роль в подъеме торговли на Севере и через нее всей экономики этих районов сыграла интегральная (смешанная) кооперация. В постановлении Президиума ВЦИК от 2 июля 1928 г., подписанным М. И. Калининым, о смешанных (интегральных) кооперативах указывалось, что их целью является «обслуживание производственных и потребительских нужд своих членов, поднятие путем кооперативной взаимопомощи их материального благосостояния и культурного уровня в направлении осуществления начал социалистического строительства»[7]. То, что в одном органе совмещалась торговля, снабжение промысловым оборудованием, скупка продукции и кредитование, сделало интегральную кооперацию на Севере мощным рычагом подъема всей экономики и культуры. По существу в условиях Севера интегральная кооперация была средством внедрения в жизнь ленинского кооперативного плана.

---

[1] «Советский Север», 1930, № 2, стр. 23.

[2] «Советская Азия», 1931, № 3—4, стр. 284; за 1927—1930 гг. общая сумма государственного кредита составила 70,6 миллионов рублей («Советский Север», 1930, № 2, стр. 23).

[3] «Северная Азия», 1927, № 1, стр. 121; «Северная Азия», 1928, № 3, стр. 97.

[4] «Советский Север», 1930, № 2, стр. 23.

[5] «Северная Азия», 1928, № 3.

[6] «Северная Азия», 1926, кн. 3, стр. 81.

[7] «Северная Азия», 1928, № 5—6, стр. 174—180.

Требование о введении интегральной системы кооперативной торговли исходило от самого населения Севера, так как условия, в которых оно жило и работало, диктовали такой смешанный производственно-потребительский характер кооперации.

Первые интегральные кооперативы появились в 1924 г.[1] Вскоре они распространились по всей территории Севера и в 1930 г охватили от 56 до 100% хозяйств северных народностей. Кооперативы стали наиболее доступной для понимания местных жителей формой советской торговли.

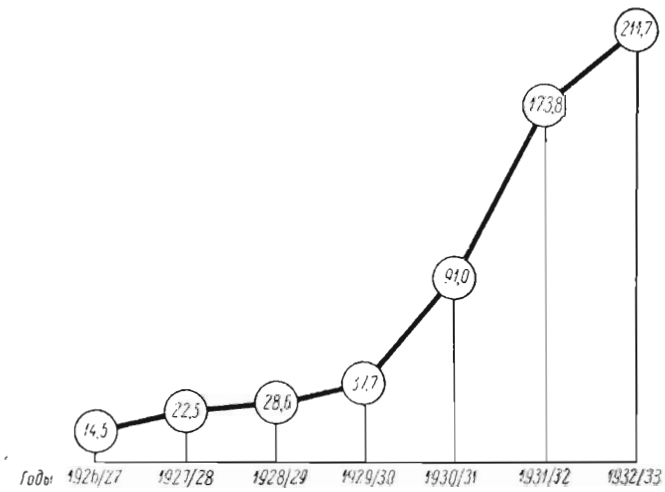


Рис. 124. Динамика капиталовложений в охотохозяйство районов Крайнего Севера (в тыс. руб.)

К этому времени на Севере имелось восемь кооперативных союзов, 134 кооператива, 389 лавок. Общий завоз потребительских товаров ежегодно составлял 37 миллионов рублей[2].

Кооперативы объединили вокруг себя основную массу промышленников - охотников, особенно в тех промыслах, которые требовали коллективных усилий. Так стихийно возникли и успешно развились простейшие формы производственных объединений: промысловые товарищества и артели по лову рыбы, добыче морского зверя в низовьях Оби, Енисея, на Чукотке. При кооперативах создавались свои ремонтные мастерские. Кооперативная торговля вытеснила скупщиков и ликвидировала всякие попытки незаконной торговли, которой контрабандисты занимались на Охотском и Беринговом морском побережьях. Годы работы интегральной кооперации подготовили почву для коллективизации сельского хозяйства Севера.

Культурное строительство на Крайнем Севере

Яркой страницей социалистического строительства на Севере явились мероприятия Советской власти в области культуры и просвещения, образования и здравоохранения. Культурному строительству на Севере Советское государство уделило исключительно большое внимание. При этом учитывалось, что его население, веками, угнетаемое пришлыми и своими местными эксплуататорами, находилось на крайне низкой ступени культурного развития. Вместе с тем, оно создало свою самобытную культуру. Надо было, сохранив все лучшее, что есть в культуре каждой народности, поднять до уровня культуры социалистических наций, привить грамоту, обогатить духовно, приобщить молодое поколение к богатству современных знаний, воспитать из молодежи свою народную интеллигенцию. Задача эта не имела себе равных по трудности. Но было со-

[1] М. А. Сергеев. Некапиталистический путь развития малых народов Севера, стр. 256—262.

[2] «Советский Север», 1930, № 2, стр. 23—24.

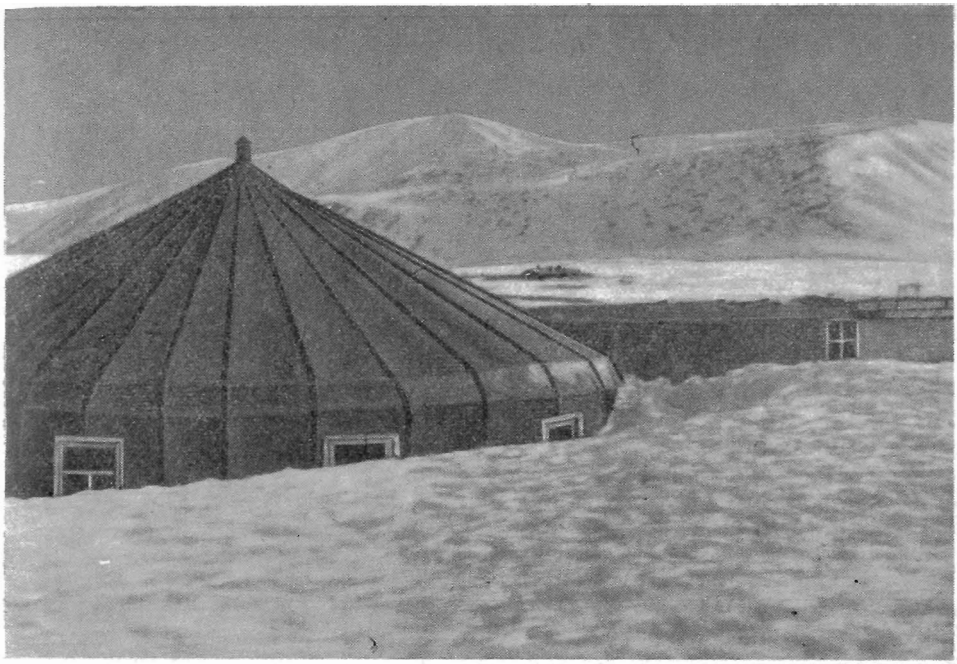


Рис. 125. Чаунская культбаза. На переднем плане здание школы, построенное по типу яранги (разборное здание)

вершенно ясно, что, только совершив подлинную культурную революцию, можно рассчитывать на вовлечение малых народностей Севера в социалистическое строительство.

Трудные вопросы организации просвещения и здравоохранения на далеком Севере стали перед Советской властью еще в годы гражданской войны. В январе 1919 г. Народный Комиссариат Просвещения образовал подотделы просвещения национальных меньшинств[1] При помощи местных органов просвещения и энтузиастов-культпросветработников им на Севере удалось развернуть свою деятельность.

Однако широкое культурное строительство здесь началось только с конца 1924 г. в результате создания сети культурных баз Комитета Севера, причем это было признано «ударной, первоочередной задачей местных комитетов Севера»[2]. Культбазы создавались в центральных районах расселения основных народностей. Каждая из культбаз включала школу-интернат с детским домом, больницу с амбулаторией и яслями, «Дом туземца», клуб, радио и киноустановки, ветеринарно-зоотехнический пункт, показательные ремесленные мастерские и исследовательскую краеведческую ячейку.

Культбазы стали важнейшими очагами культуры, превратились в центры хозяйственной и культурной жизни обширных территорий. Здесь повседневно протекала незаметная, но огромной важности работа. Дети учились в школе и, живя тут же в интернате, постигали элементарные культурные навыки. В амбулаториях лечились люди, приехавшие за сотни километров и никогда раньше не видевшие электричества, не слышавшие радио, не знавшие кинематографа. Местное население знакоми-

[1] ЦГАОР и СС, л. 1943, оп. 2, д. 47, л. 125; «Известия» ВЦИК от 31 октября 1919 г.

[2] «Северная Азия», 1926, кн. 3, стр. 84.

Рис. 126. Нанайский ансамбль, исполняющий песню с движением, изображающим плавающих рыб

лось с неизвестными ему приемами ремесленного труда, для чего при культбазах были созданы всевозможные мастерские. При некоторых из них имелись опытные агрономические и животноводческие пункты, различные курсы. В начале 30-х годов на Крайнем Севере действовало 17 культбаз, часть из которых в далеком Заполярье (Тазовская в Хельмер-Седе, Чукотская в бухте Лаврентия и другие)[1].

Со временем культурные базы превратились в крупные поселения, некоторые из них стали поселками городского типа. Обычно в месте расположения культбаз размещались туземные советы и тузрики, фактории интегральных кооперативов, радиостанции. Около баз возникали первые колхозы.

Кроме стационарных культурных центров, широкое распространение получили «красные чумы», передвигавшиеся с места на место на оленях, собаках и лодках вместе с кочующим населением. Они вели массово-политическую, культурно-бытовую и санитарно-просветительную работу.

Главным в культурной революции на Севере стало обучение грамоте детей и молодежи из среды коренного населения, не имеющего своей письменности. Этому яростно сопротивлялись все силы старого мира. В результате агитации князцов и шаманов многие родители соглашались учить своих детей с большой неохотой. Были случаи категорических отказов, детей прятали, увозили в далекие стойбища. Только путем настойчивого и терпеливого разъяснения удалось добиться перелома в школьном образовании. К 1930 г. здесь имелось 123 школы, в которых обучалось 3000 детей[2]. В связи с важным событием — созданием письменности на языках малых народов — количество школ

[1] М. А. Сергеев. Малые народы Севера в эпоху социализма, стр. 137; М. А. Сергеев. Некапиталистический путь развития малых народов Севера, стр. 262—290.

[2] «Советская Азия», 1930, № 3—4, стр. 336; «Советский Север», 1930, № 2, стр. 27.

к 1932 г. резко увеличилось и достигло 322, охватывающих 60% детей школьного возраста[1].

Воспитанники этих школ из среды коренных народностей стали получать среднее специальное и высшее образование: в Ленинграде был основан Институт народов Севера, возникли техникумы, выпускавшие своих учителей, врачей, ветеринарных работников, охотоведов. Вслед за тем появились свои писатели, поэты, композиторы и художники. Росли кадры национальной интеллигенции.

Культурная революция 20—30-х гг. положила прочную основу социалистического преобразования народностей севера СССР.

Национальное районирование

Успешное проведение национальной политики на Севере, накопленный опыт хозяйственного и национально-культурного строительства позволили коренным образом пересмотреть и систему управления. Настало время местные органы власти, действовавшие на основе «Временного положения», заменить Советами, объединяющими население определенной территории подобно тем, которые существовали в других районах страны. Подготовительная работа к этому началась еще в 1928—1929 гг.[2]

По инициативе и при непосредственном участии Комитета Севера, было осуществлено земельно-водное устройство. За каждым родом закреплялась осваемая им территория, что позволяло определить границы туземных районов и территорию расселения каждой народности,

Рис. 127. Студенты Ленинградского института народов Севера Люба Пухтина и Василий Алачев исполняют народный хантейский танец. Фото И. М. Суслова

[1] М. А. Сергеев. Малые народы Севера в эпоху социализма, стр. 144.

[2] «Советский Север», 1930, № 2, стр. 19.

и тем самым выявляло основу для оформления ее государственного объединения[1]. Каждому родовому совету тузрайисполкомом выдавалась специальная «грамота» на пользование определенной промысловой площадью. Одновременно проводилось изучение промысловых угодий. Земельно-водная реформа облегчала преобразование Советов в территориальные организации.

В 1929 г., помимо родовых советов, на Севере имелось около ста территориальных советов[2]. В 1930 г., по инициативе местного населения, стали возникать первые национальные районы (Нарымский, Ульчинский, Чукотский и Эскимосский) и национальные округа (Ненецкий). Все это повышало уровень экономической и политической жизни на Севере

Рис. 128. За чтением букваря в национальной школе-интернате в поселке Товопогол Приуральского района Ямало-ненецкого округа. Фото И. М. Суслова

и непосредственно предшествовало коллективизации, начавшейся в 1932—1934 гг.

10 декабря 1930 г. Президиум ВЦИК принял решение о повсеместной организации в районах расселения малых народностей Севера национальных объединений. Было учреждено восемь национальных округов (в составе 36 районов) и восемь национальных (тунгусских) районов, не входящих в округа[3]. На территории, непосредственно примыкающей к Северному Ледовитому океану, образовались Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Таймырский, Чукотский национальные округа. К ним на юге примыкали Ханты-Мансийский, Эвенкийский, Корякский и Эвенский округа.

Экономические, культурные и другие мероприятия Советской власти на Крайнем Севере привели к значительному росту его населения вообще и малых народов в частности. В табл. 16 показаны важные изменения в составе населения северных районов Союза в период образования национальных округов[4].

---

[1] «Северная Азия», 1928, № 4, стр. 120—126.

[2] М. А. Сергеев. Малые народы Севера в эпоху социализма, стр. 141.

[3] СУ, 1931, № 8, ст. 98.

[4] Таблица составлена на основании данных, приведенных в статье П. Орловского «Территория и население Крайнего Севера», «Советский Север», 1932, № 1.

Рис. 129. Медицинские сестры—чукчи Чукотской культбазы в бухте Лаврентия

Национальное районирование завершило работу по советизации Севера. В каждом национальном округе оформились сельские и кочевые Советы, первые действовали на основе общего положения, а кочевые — на основании особо утвержденного положения[1]. Права Советов значительно расширились. Они превратились из органов самоуправления в органы власти. Соответственно этому переустроилась и судебная система[2]. Свою работу в соответствии с требованием Советской Конституции Советы и суды вели на родном языке населения.

Таблица 16

№ п/п.	Национальные округа	Территория в тыс. гектар	Население		В т. ч. малые народности Крайнего Севера	
			1926 г.	1931 г.	1926 г.	1931 г.
1	Ненецкий	21644	11062	15900	6390	7000
2	Ханты-Мансийский (Остяко-вогульский)	59471	46422	77000	21947	23250
3	Ямало-Ненецкий	52594	16161	19700	12085	13200
4	Таймырский	85531	7477	11090	5930	6750
5	Эвенкийский	78903	5838	9000	1856	5100
6	Чукотский	68248	14931	19000	13946	15000
7	Корякский	29676	11871	15000	9857	10800
8	Эвенский (Охотский)	83794	10623	20000	8350	9200
9	Якут. Авт. Сов. Соц. Республика	306479	284780	316000	15199	16630
	Итого:	786377	409165	502690	95560	106930

[1] СУ, 1932, № 39, ст. 196.
[2] СУ, 1933, № 21, ст. 170.

Рис. 130. Беседа врача в стойбище ненцев на реке Хета. Фото 1928 г.

Национальное районирование как бы венчало собой огромную созидательную работу, проведенную на Крайнем Севере в течение 20-х годов по вовлечению малых народов в социалистическое строительство. Эта работа способствовала развитию национального самосознания, завершила собирание отдельных, разъединенных, разрозненных родов и этнографических групп в единых национальных рамках. Национальное районирование сблизило народы Севера с остальным его населением, усилило культурное влияние передовой русской нации. С организацией национальных округов облегчилась и усилилась помощь малым народам со стороны Советского государства. Еще больше вырос и окреп авторитет Советской власти, Коммунистической партии Советского Союза — вдохновителя и проводника национальной политики Советского государства. Население Крайнего Севера уже не было теперь мало организованной, распыленной, мало заметной в экономической жизни страны массой людей, а представляло собою крепко спаянные национальные единицы, перед которыми Коммунистическая партия могла выдвинуть серьезные задачи по дальнейшему освоению Севера.

Начавшееся в конце 20-х г. на Азиатском Севере строительство первых промышленных очагов проходило с учетом обрисованных выше больших перемен, которые произошли в разрешении национального вопроса на Советском Севере.

СОВЕТСКИЙ СЕВЕР В ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ (1928-1933 г.г.)

АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ НАКАНУНЕ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ВОДНОТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ НА СЕВЕРЕ СССР

ГЛАВА 11

СОЗДАНИЕ НА СЕВЕРЕ ОЧАГОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПРОБЛЕМА АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

К концу восстановительного периода основные отрасли народного хозяйства СССР достигли довоенного уровня. Перед страной Советов во весь рост встал вопрос о дальнейшем движении по пути к социализму. Руководствуясь ленинским планом построения социализма в одной стране, Коммунистическая партия СССР на своем XIV съезде (декабрь 1925 г.) приняла историческое решение о переходе к политике социалистической индустриализации. Съезд поставил задачу — создать в кратчайшие исторические сроки мощную отечественную промышленность, способную отстоять экономическую независимость страны в условиях капиталистического окружения и обеспечить техническое перевооружение всех отраслей народного хозяйства, в том числе и земледелия, на базе электрификации и машинной техники.

Социалистическая индустриализация была единственно правильной, ленинской политикой, наметившей реальные пути ликвидации вековой отсталости страны. Уже в первые годы индустриализации была заложена основа для развития народного хозяйства СССР, заново созданы многие отрасли тяжелой промышленности, построены новые заводы, рудники, шахты, электростанции, решена проблема источников социалистического накопления, обеспечен подъем производительности труда во всех отраслях промышленности. Неуклонный рост социалистической индустрии позволил Коммунистической партии поставить вопрос о переводе миллионов раздробленных и индивидуальных крестьянских хозяйств на рельсы крупного социалистического производства.

В 1927 г. на XV съезде Коммунистическая партия провозгласила политику коллективизации сельского хозяйства и приняла ряд решений, направленных на дальнейшее ускорение темпов индустриального строительства. В решении по транспортному вопросу съезд указал на необходимость в минимально короткий срок приобщить к народнохозяйственной жизни всей страны окраинные и отдаленные районы, новые огромные

источники роста производительных сил[1]. Это решение определило новый этап в освоении северных районов СССР.

Широкие работы по развитию народного хозяйства проводились в стране в соответствии с задачами, которые выдвигались пятилетними планами.

Первый пятилетний план (1928—1933 гг.) предусматривал превращение нашей страны из аграрной в индустриальную, создание собственной базы для завершения реконструкции всего народного хозяйства — базы социалистической крупной машинной индустрии, перевод основной массы раздробленного крестьянского хозяйства на рельсы расширенного социалистического производства, разрешение в СССР вопроса «кто — кого» в пользу социализма полностью и в городе, и в деревне. Все это означало построение экономического фундамента социализма.

Под руководством Коммунистической партии советский народ успешно справился с заданиями первого пятилетнего плана. К концу 1932 г. стало ясно, что в результате гигантского политического и трудового подъема народных масс первая пятилетка выполнена досрочно, в течение четырех лет и трех месяцев. Это была грандиозная, всемирно-историческая победа рабочего класса и крестьянства СССР. Построив фундамент социалистической экономики, создав передовую техническую базу для реконструкции народного хозяйства, СССР окончательно укрепился на социалистическом пути[2]. В годы первой пятилетки Советский Союз превратился в мощную индустриальную державу.

Громадные изменения в жизни страны глубоко захватили и ее северные окраины.

К 1928 г. в основных районах Советского Севера закончилось восстановление народного хозяйства: сельского хозяйства, промыслов и транспорта. К этому времени на Европейском Севере начали формироваться новые индустриальные районы, в первую очередь на Кольском полуострове (Хибины, Мурманск) и в Ухта-Печорском районе. Вскоре на путь индустриализации вступил и Азиатский Север СССР, развитие которого теснейшим образом было связано с проблемой арктического мореплавания. Громадные сдвиги, происходившие в экономике, захватившие позднее некоторые районы Северо-Востока, изменили границы зоны транспортно-экономического тяготения к Северному морскому пути.

При значительном росте арктических перевозок зона тяготения к Карскому морскому пути значительно сократилась, так как из статьи вывоза почти совершенно исчезла сельскохозяйственная продукция южных районов Сибири, ранее занимавшая главное место в экспорте. В то же время влияние Карских экспедиций локализировалось на Енисейском Севере, откуда за границу в больших количествах стал вывозиться игарский лес, надолго определивший характер этих внешнеторговых операций.

В Якутии и особенно в Колымско-Индигирском крае, где к концу первой пятилетки развернулось промышленное строительство, наоборот, зона транспортно-экономического тяготения расширилась. Здесь в нее, кроме сравнительно узкой прибрежной полосы, обслуживаемой Колымскими рейсами, теперь вошли обширные территории Верхоянья, а также Индигирки и Колымы. Ниже остановимся на развитии промышленности в каждом из перечисленных районов.

---

[1] КПСС в резолюциях.... ч. II, стр. 459—460.

[2] КПСС в резолюциях..., ч. III, стр. 201.

Европейский Север в годы первой пятилетки

Создание промышленности на Европейском Севере не было прямо связано с развитием Северного морского пути. Но поддержание мореплавания в Арктике самым тесным образом зависело от развития народного хозяйства этого района. Здесь находились базовые порты арктического флота, его судоремонтные заводы.

Европейский Север продолжал оставаться основной продовольственной и топливной базой для арктического флота. Суда, плававшие на западном участке Северного морского пути, снаряжались в Мурманске и Архангельске. Таким образом, от успехов промышленного развития Европейского Севера прямо зависели успехи освоения Арктики. Нельзя забывать также и того, что Архангельск и Мурманск вносили большой вклад в изучение Арктики, в организацию научных экспедиций, сыгравших выдающуюся роль в решении проблемы арктического мореплавания.

Европейский Север в рассматриваемый период окончательно превратился в район крупной лесоэкспортной и деревообрабатывающей промышленности. Значительное развитие получило целлюлозно-бумажное, а также лесохимическое производство. Перед Северным краем (нынешние Архангельская и Вологодская области и Коми АССР) выдвигалась задача: довести к концу первой пятилетки ежегодные лесозаготовки до 65 миллионов кубометров древесины, а экспорт — до полмиллиарда золотых рублей[1]. Эту задачу можно было выполнить только при условии технического перевооружения лесозаготовок, создания мощных лесообрабатывающих комбинатов, электростанций, улучшения транспортного хозяйства края, изучения и освоения, прежде всего, его водных артерий, среди которых морские имели решающее значение. Были осуществлены мероприятия по расширению Архангельского, Мезенского и Печорского портов. Строился новый Мурманский единственный на Севере незамерзающий порт. Развернулись работы по соединению двух морей — Белого и Балтийского — Беломорско-Балтийским каналом. Открытие последнего для эксплуатации (1933 г.) приблизило крупнейший центр страны — Ленинград к исходным базам Северного морского пути.

Для развития арктического мореплавания существенное значение имело расширение морских промыслов. Успешно развивался траловый лов. За годы первой пятилетки рыбная промышленность получила 89 новых траулеров, из них 65 траулеров было направлено в Мурманск[2]. Кроме того, на Мурмане вступило в строй 42 моторных бота. Флот колхозного лова на Мурмане насчитывал в это время 103 судна (общей мощностью двигателей 7 тысяч *л. с.*), 34 мотобота эксплуатировали различные организации Мурманска. Рыболовный флот Архангельской области состоял из 121 судна[3]. Техническая оснащенность северного рыболовного флота позволила Центральному Комитету ВКП(б) выдвинуть перед рыбной промышленностью Севера задачу: довести годовую добычу рыбы и морского зверя до полумиллиона центнеров (без учета лова траулерами)[4]. Этот план рыбаки Севера перевыполнили[5].

На Кольском полуострове с 1930 г. развернулось строительство Хибинского апатито-нефелинового горнохимического комбината —

---

[1] «Хозяйство Севера», 1931, № 3—4, стр. 4; там же, 1930, № 2, стр. 6.

[2] П. Орловский. Рыбное хозяйство Крайнего Севера. Сб. «Крайний Север к 1934 г.» М., 1934, стр. 89.

[3] Там же.

[4] Постановление ЦК ВКП(б) по докладу Северного Краевого Комитета ВКП(б), «Хозяйство Севера», 1930, № 2, стр. 14.

[5] А. Чернышев. За новый социалистический город Мурманск. «Карело-Мурманский край», 1931, № 7—8, стр. 26.

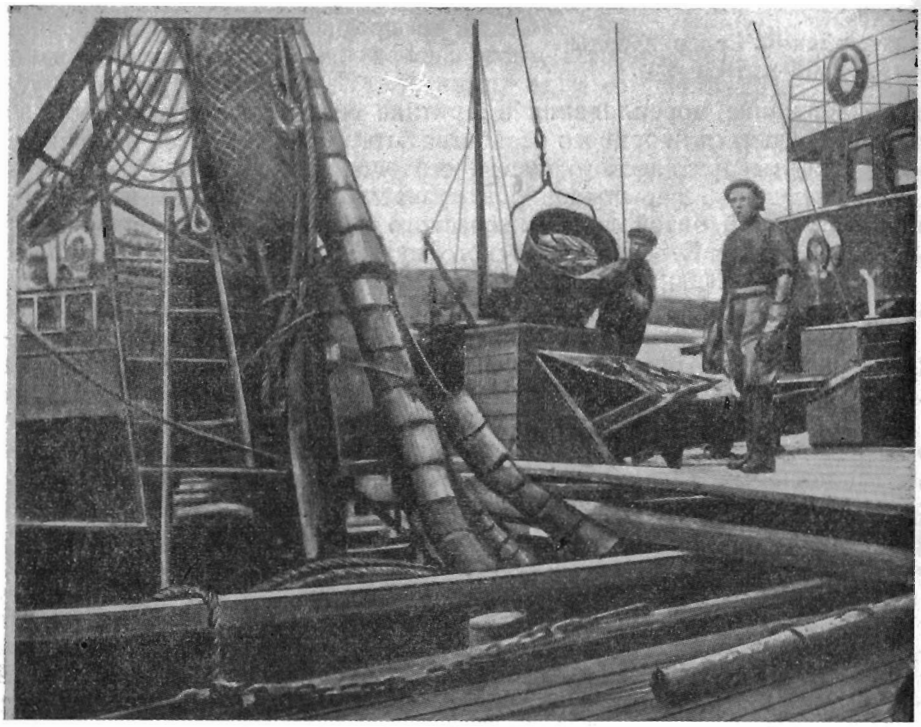


Рис. 131. Мурманск. Выгрузка рыбы (журнал „Карело-Мурманский край". 1931, № 9—10)

нового крупнейшего индустриального центра страны. Для обслуживания его была построена Нивская гидроэлектростанция — заполярный «Днепрогэс». Характерно, что уже в начале 30-х г. успехи индустриального строительства на Европейском Севере стали связывать с использованием арктического мореплавания. В печати горячо обсуждался вопрос о вывозе в Сибирь по Северному морскому пути хибинских апатитов[1].

Исключительную актуальность для Северного флота и растущей промышленности Заполярья приобрела топливная проблема. На Печоре и Ухте началась опытная разработка каменного угля и нефти. Однако на первых порах добыча твердого и жидкого топлива не могла удовлетворить потребностей народного хозяйства. Для быстрейшего решения топливной проблемы советское правительство наметило приступить к разработке каменноугольных месторождений на Шпицбергене. С этой целью в СССР образовалось общество «Русский Грумант», основным пайщиком которого стал «Северолес»[2]. На Шпицбергене были приобре-

[1] «Северная Азия», 1930, № 3—4, стр. 106—107.

[2] Из переписки, сохранившейся в архиве Министерства морского флота СССР, видно, что разработка месторождений каменного угля на Шпицбергене началась в 1925 г., когда акционерное общество «Англо-Грумант», пайщиком которого был также «Северолес», добыло 21 тысячу тонн угля, приобретенного СССР. В дальнейшем из-за финансовых затруднений, которые постоянно переживало акционерное общество «Англо-Грумант», добыча угля сократилась, и с 1928 г. рудники были законсервированы. В 1931 г. английская сторона, испытывая острый недостаток средств, продала свою долю акций Советскому Союзу.

С этого времени советские организации приступили к широкой стройке каменноугольных копей в Баренцбурге. В 1931 г. акционерное общество «Русский Грумант» ликвидировалось. И в том же году все дела по добыче каменного угля на Шпицбергене были переданы вновь организованному государственному тресту «Арктикуголь».

тены рудники, заброшенные обанкротившимися иностранными фирмами. Геологические экспедиции подтвердили благоприятные перспективы промышленной эксплуатации месторождений Баренцурга[1]. Советские угольные разработки на Шпицбергене вскоре стали основным источником снабжения арктического флота углем.

Индустриализация подготовила переустройство сельского хозяйства на социалистических началах. Еще в первой половине 20-х г. на Севере появились первые колхозы и совхозы. С 1929 г. коллективизация на Европейском Севере приобрела массовый, сплошной характер.

Началось переустройство жизни и быта малых народностей — саами, ненцев и коми. Важную роль при этом сыграло национальное районирование, о котором рассказывалось выше.

Индустриальное развитие Сибири и Азиатского Севера

При капитализме одной из сложных и неразрешимых проблем Сибири была крайняя малая емкость ее внутреннего рынка, не поглощавшего всю производимую ею сельскохозяйственную продукцию. Вместе с тем, отсталая промышленность царской России не способна была обеспечить Сибирь необходимыми промышленными товарами. Все это тормозило развитие хозяйства сибирского крестьянина и обрекало производительные силы Сибири на длительный застой.

С победой Советской власти положение коренным образом изменилось. Внутренний советский рынок сразу же предъявил повышенный спрос на сибирский хлеб, масло и другие изделия сельскохозяйственного производства. Это обеспечило известный подъем сельского хозяйства Сибири, о чем говорилось выше. К 1927 г. удалось восстановить ее зерновое хозяйство, а затем быстро превзойти его довоенный уровень. Но

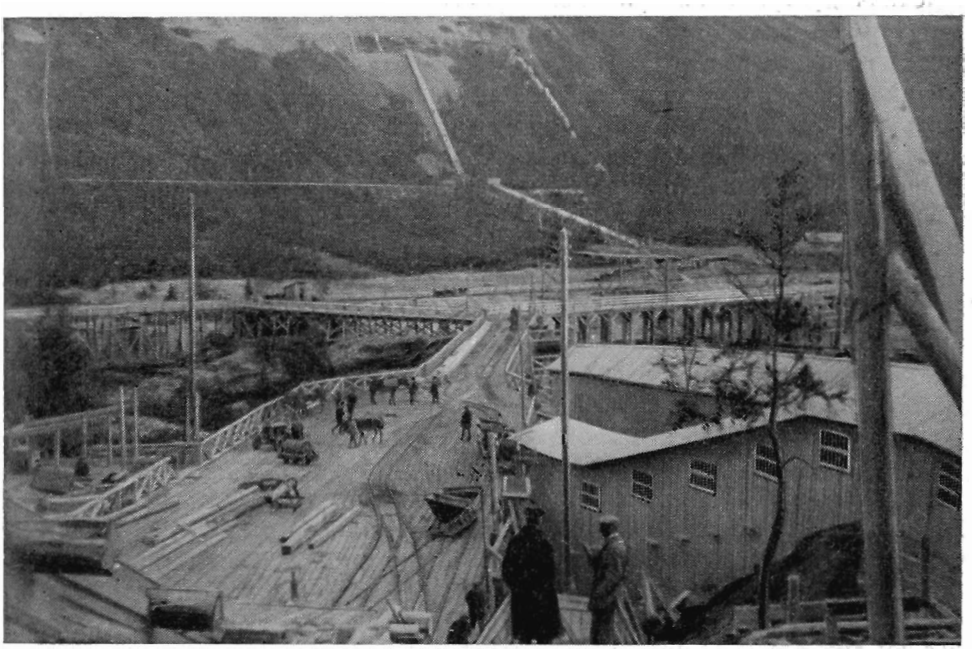


Рис. 132 Строительство Хибиногорска

[1] С. В. Обручев. На «Персее» по полярным морям. М., 1929.

при сравнительно слабых транспортных связях с центральными областями СССР развитие сибирского сельского хозяйства грозило вылиться в крупное перепроизводство товарной продукции, что могло стать сильнейшим тормозом в поступательном движении экономики Сибири. Коммунистическая партия, опираясь на закон планомерного и пропорционального развития, поставила перед Сибирью грандиозную задачу вовлечения ее населения, в том числе и отставших в своем развитии малых народов, в социалистическое строительство, задачу превращения ее из аграрной в индустриальную. Тем самым удалось предотвратить однобокое развитие народного хозяйства Сибири. К этому времени, по решению XVI съезда ВКП(б), на востоке страны стала создаваться вторая угольно-металлургическая база Советского Союза — Урало-Кузнецкий комбинат. В решениях съезда по этому поводу сказано: «Съезд поручает ЦК в дальнейшей работе по социалистической индустриализации СССР сосредоточить усилия партии на осуществлении следующих основных задач: 1) всемерное развертывание **тяжелой промышленности** как основной базы социалистического строительства (черная и цветная металлургия, производство электрической энергии, топливо, машиностроение, химия), 2) создание в ближайший период **новой мощной угольно-металлургической базы в виде Урало-Кузнецкого комбината**...»[1].

Строительство Урало-Кузнецкого комбината, т. е. крупнейших металлургических заводов, угольных шахт, железных рудников, предприятий по добыче известняков и другого металлургического сырья, а также связывающих их друг с другом железнодорожных путей, рассчитанных на перевозку сотен тысяч тонн грузов, коренным образом изменило лицо бывшей царской колонии, выдвинув ее на одно из первых мест среди высокоиндустриальных районов страны.

Индустриализация привела к быстрому росту населения, в особенности городского, что потребовало соответствующего подъема сельскохозяйственного производства. С 1930 г. в сибирской деревне развернулась сплошная коллективизация, вызвавшая дальнейший рост производительных сил. В Сибири образовался собственный емкий внутренний рынок, поглотивший всю ее сельскохозяйственную продукцию. Вековая проблема перепроизводства ее, о разрешении которой думали выдающиеся умы дореволюционной России, была решена Советским государством на базе социалистической индустриализации.

Индустриализация и создание в связи с этим крупного местного внутреннего рынка для сельскохозяйственных товаров прямо сказались на характере Карских экспедиций. Теперь меньше, чем в первые годы нэпа, Сибирь нуждалась в завозе из-за границы промышленных товаров: их давала ей отечественная промышленность. В связи с этим Карские экспедиции все больше превращались из импортно-экспортных в экспортные. Резко изменился и характер экспорта. Взамен сельскохозяйственных и промысловых товаров на мировой рынок пошел сибирский лес и отчасти графит. Массовый вывоз леса за границу потребовал перестройки лесоэкспортного дела и, прежде всего, создания на Енисейском севере мощной лесоперерабатывающей промышленности. В повестку дня с неизбежной закономерностью встал вопрос о промышленном строительстве на Азиатском севере.

---

[1] КПСС в резолюциях... ч. III, стр. 14.

Северо-Сибирское акционерное общество торговли и промышленности — «Комсеверопуть»

1928 г. был последним годом деятельности Комитета Северного морского пути. За 9 лет своего существования он оказал существенную помощь в восстановлении народного хозяйства Сибири и провел большую работу по освоению Карского морского пути. В системе Комитета Северного морского пути выросли опытные кадры хозяйственных руководителей, моряков, научных работников. Несмотря на ряд трудностей, Комитету удалось создать хотя небольшой, но хорошо работающий флот на реках Западной Сибири. Этот флот увеличивался с каждым годом.

В 1927 г. на сибирских реках эксплуатировалось несколько стальных лихтеров. В свое время появление стальных лихтеров привело к снижению речных страховых ставок, так как намного ослабило риск плавания. Но одни лихтеры не могли решить вопрос о создании достаточно совершенного речного флота, отвечающего условиям полуморского плавания на устьевых участках, что было необходимо для планомерности Карских операций. Следовало пополнить флот сильными буксирами, способными избавить речную часть Карских экспедиций от риска зимовки. Введение пошлин на импортные товары дало возможность накопить средства для строительства такого флота.

В 1926 г. на Балтийском судостроительном заводе был заложен первый мощный речной теплоход. По окончании постройки его по частям перевезли в Тюмень, где происходила сборка. Получив название «Сибкрайком ВКП(б)», теплоход впервые участвовал в навигации 1928 г. Для своего времени это был самый мощный речной буксир в мире. Его данные: длина 68,8 метров, ширина 11 метров, высота борта 3,7 метра, осадка 2,44 метра, запас нефти на 40 суток хода, мощность дизелей 1500 сил, 2 винта[1]. Теплоход мог совершить семи-восьмитысячекилометровые переходы. Судно было хорошо оборудовано и приспособлено для продолжительного плавания: на нем имелись лазарет, холодильные камеры, универмаг, столовая, хлебопекарня, баня, прачечная, радиостанция.

Во время строительства первого теплохода со стороны некоторых речников высказывалось мнение, что теплоход не может эксплуатироваться из-за недостатка квалифицированных кадров и особо трудных условий работы на сибирских реках. Даже в аппарате Комитета Северного морского пути на этот счет не имелось единого мнения. Однако испытания теплохода прошли успешно. Капитан Г. С. Демидов, совершивший первый рейс на теплоходе, отозвался о нем очень хорошо. Так был решен один из важнейших вопросов о будущем флота на сибирских реках. Применение теплоходов совершило переворот в организации Карских экспедиций.

Комитет Северного морского пути проводил также большие научные работы по исследованию природных богатств Севера.

И все же, как ни велика и ни полезна была его работа, она уже не отвечала возросшим требованиям, задачам, которые ставила перед страной Коммунистическая партия и советское правительство.

Последние годы существования Комитета Северного морского пути проходили под знаком начавшейся индустриализации Сибири и Урала. Как показано выше, постепенно втягивался в индустриальное строительство и Азиатский Север. В этих условиях требовалось создать мощную хозяйственную организацию, способную охватить все стороны Карского дела — промышленность, транспорт и торговлю, дальнейшее изу-

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 81.

чение, исследование и оборудование Карского морского пути в целях превращения его в артерию нормальной транспортной связи Сибири с внешним миром. Между тем, несмотря на ряд достижений в своей работе, Комитет Северного морского пути продолжал оставаться лишь директивной организацией, не имеющей собственных средств, торговых и промышленных функций. Это стало отрицательно сказываться на дальнейшем ходе Карских экспедиций.

В первые годы Советской власти, когда еще шла гражданская война, и вскоре по окончании ее, когда решались вопросы восстановления народного хозяйства, существование подобной организации вполне себя оправдывало. Но уже при решении первых хозяйственных дел на Севере возник вопрос о замене ее более полноценным органом типа акционерного общества. Этот вопрос возник впервые еще в 1922 г. Но тогда создание мощной хозяйственной организации на Сибирском Севере тормозилось отсутствием средств. Вопрос о реорганизации Комитета Севморпути не сходил с повестки дня вплоть до 1927 г. Коллегия Наркомторга СССР приняла решение «реорганизовать Комитет Северного морского пути в торгово-промышленный транспортный комбинат в виде акционерного общества, объединяющего торговые, промышленные и промысловые предприятия и транспорт»[1]. Образование акционерного общества поддерживал Сибирский краевой Исполнительный комитет, имея в виду ближайшие перспективы промышленного развития Сибири[2].

15 июня 1928 г. Совет Труда и Обороны, рассмотрев меры по усилению экспорта из Сибири по Северному морскому пути, решил создать в системе Народного Комиссариата внешней и внутренней торговли Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и торговли (сокращенно — а/о «Комсеверопуть»). На него была возложена обязанность «максимального развития вывоза из местностей, тяготеющих к Северному морскому пути, тех видов экспорта, которые не находят выхода на внешние рынки другими путями или удорожаются при вывозе по другим путям; развертывание промышленной деятельности по использованию экспортных рессурсов вышеназванных местностей, в частности, лесообрабатывающей промышленности, зверобойного промысла, эксплуатации недр и рыбо-консервного дела; всестороннее оборудование Северного морского пути»[3].

Акционерное общество «Комсеверопуть» получило право организации на территории, тяготеющей к Северному морскому пути, предприятий добывающей и обрабатывающей промышленности, покупать и эксплуатировать речные и морские суда. Уставной капитал общества — 10 000 000 рублей — распределялся между двумя учредителями: Наркомторгом СССР (акций на 8500 тысяч рублей) и Сибкрайисполкомом (акций на 1500 тысяч рублей). Акционерному обществу было разрешено построить в низовьях Енисея лесопильный завод, консервные предприятия, создать звероловные фактории на реке Пясине, острове Диксоне, острове Шокальского, в Гыданском заливе, организовать рыбные и зверобойные промыслы в Карском море. Ему передавались графитовые разработки на реке Курейке.

В уставе акционерного общества подчеркивалось, что оно учреждается «...в целях экономического развития севера Сибири (по Сибирскому краю и Крайнему Северу Тобольского округа Уральской

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 311, л. 190.

[2] ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 276, лл. 42—43.

[3] ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 270, лл. 19—20.

области), расширения вывоза Северным морским путем товаров из районов, тяготеющих к этому направлению, содействия освоению края, разработки его естественных богатств, изыскания и осуществления экспорта из тех районов, где этот вывоз не может быть осуществлен другими путями, планомерного использования, всестороннего оборудования Северного морского пути и превращения его в артерию постоянной, нормальной экономической связи Сибири с Европой (разрядка наша — *М. Б.*)»[1].

Таким образом, в Сибири возник мощный транспортно-промышленный комбинат, в ведении которого сосредоточились все работы по созданию на Крайнем Севере промышленности, развитию торговли, освоению морских и речных путей Советской Арктики. Акционерное общество «Комсеверопуть» — первая на Азиатском Севере комплексная организация, объединившая в себе не только хозяйственные, но научные и чисто транспортные функции. Это организация была в полном смысле предтечей Главного Управления Северного морского пути[2].

За три года своего существования акционерное общество проделало на севере большую работу, благодаря которой стало возможным открытие мореплавания по всему Северному морскому пути.

Одним из его достижений было создание порта Игарка и Игарского лесоперерабатывающего центра, ставшего форпостом индустриализации на севере Западной Сибири.

Еще в навигацию 1927 г. Комитет Северопути направил специальную промерно-изыскательскую партию во главе с инженером Л. И. Смирновым для отыскания новой перегрузочно-разгрузочной базы на реке Енисее. Речь шла о поисках вдали от устья реки места, пригодного для захода морских судов. Расположенный в низовье Енисея Усть-Порт не удовлетворял этим требованиям, так как был удален на значительное расстояние от мест сплава сибирского леса. Речной партии надлежало отыскать место отстоя речных судов и гарантированного сплава леса в плотах. Это определяло также место постройки будущих заводов по переработке леса на экспорт.

Партии инженера Смирнова удалось подробно обследовать район устья реки Курейки. Выяснилось, что этот район непригоден для приема морских и речных судов. Следуя оттуда на юг, партия промерила протоку Ангутиха, в 65 верстах от Туруханска и в 600 верстах южнее Усть-Енисейского порта. Протока оказалась защищенной от всех ветров, в нее могли заходить морские суда. Но в навигацию следующего года промерно-изыскательская партия обнаружила еще более удобную протоку на Енисее. Это была Игарская протока.

Игарскую протоку и Игарское зимовье впервые положили на карту в 1740 г. штурман Ф. А. Минин, а затем в 1897 г. — А. И. Вилькицкий. В 1928 г. в Игарском зимовье, на левом берегу реки, жило семь русских и пять самоедских семей, всего 43 человека. У противоположного правого берега течение реки разделялось островом. Между этим островом и высоким материковым берегом расположена глубоководная (от 8 до 17 метров глубиной) и широкая протока протяжением около 10 километров, хорошо защищенная от всех ветров.

Первым посетил Игарскую протоку капитан П. П. Очередько на пароходе «Тобол» в 1927 г. В следующем году судоходные качества

---

[1] ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 430, лл. 4—9.

[2] В начале 1931 г. акционерное общество «Комсеверопуть» было реорганизовано во Всесоюзное хозяйственное объединение «Комсеверопуть».

протоки, как отмечалось выше, изучала промерно-изыскательская партия Л. И. Смирнова. Обследование показало, что Игарская протока, находящаяся в 725 километрах от устья Енисея и в 1772 километрах от Красноярска, представляет собою хорошую гавань, намного лучшую, чем другие протоки, известные в среднем течении Енисея. В Игарскую протоку могли приходить с моря океанские пароходы и сплавляться плоты из верховьев реки. Освоение Игарской протоки открывало новые перспективы для развития Карских экспедиций и промышленного строительства на Енисейском Севере. С 1929 г. в Игарку были перенесены все операции Карской экспедиции.

Строительство Игарки как порта и центра деревообрабатывающей промышленности западносибирского Севера началось в том же 1929 г. На пустынном берегу выросли причалы и жилые дома для рабочих, а в ноябре был сдан в эксплуатацию первый лесопильный завод (лесозавод № 1). В 1930 и 1931 гг. в Игарке построены лесозавод № 3 и четырехрамный лесозавод № 2, по своему оборудованию не уступающий лучшим заводам СССР и Западной Европы. В 1933 г. все Игарские лесозаводы, объединенные в лесокомбинат, отгрузили на морские пароходы 23 154 стандарта пиломатериалов[1]. С пуском лесопильных заводов Игарки отпала необходимость в перевозке пиленого леса из верховьев Енисея к месту погрузки морских судов, чем раньше был занят почти весь Енисейский речной флот. В Игарку пошел круглый лес сплавом, там он перерабатывался в пиломатериалы и затем по Карскому морскому пути вывозился на мировой рынок.

Строительство заполярного города стало хорошей школой для советских полярников. В ту пору ни у одной советской организации не имелось опыта сооружения зданий городского типа в условиях вечной мерзлоты. Не было такого опыта тогда и в мировой практике градостроительства. Дело осложнялось тем, что город строился почти в безлюдной местности, удаленной на тысячи километров от культурных центров Сибири. По решению советского правительства, для строителей Игарки были созданы исключительные благоприятные условия. Сюда прибыло много добровольцев, среди которых немало коммунистов и комсомольцев. Героическим трудом этих людей строился первенец социалистической индустрии в Заполярье. Уже в 1936 г. население Игарки насчитывало 15 000 человек. В городе имелись школы, где обучалось 2300 учащихся, клубы, больницы, мощная радиостанция, крупная молочная ферма. Огородное пригородное хозяйство и совхоз снабжали население молоком и овощами. Специальная научно-исследовательская станция вела изучение вечной мерзлоты[2].

Как центр лесоэкспортной промышленности Игарка быстро завоевала известность далеко за пределами нашей страны.

До 1929 г. в экспорте Карской экспедиции лес являлся более или менее случайным грузом. Он поступал с лесозаводов, расположенных вблизи транссибирской железнодорожной линии. Продукция этих лесозаводов предназначалась для внутреннего рынка. При небольших производственных мощностях этих лесозаводов нельзя было строить будущее Карских экспедиций. Создание Игарки позволило на деле осуществить давние планы освоения огромных и нетронутых лесных массивов Ангаро-Енисейского района (бассейн рек Тасса, Сыма, Дубчеса и др.). Задача эта была нелегкой и оказалась под силу только советским людям, не испугавшимся трудностей. А трудности таились на каждом

---

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 99.

[2] Там же.

шагу. Не хватало людей, гужевого транспорта, оборудования. Первые отряды лесорубов вообще были первыми людьми, вступившими на территорию девственной, никогда не оглашавшейся стуком топора тайги. Прошло два года. В новом районе лесозаготовок выросли десятки поселков, пролегли дороги. Ангаро-Енисейские леса стали вовлекаться в широкую эксплуатацию.

Но заготовки далеко не решали успеха всего дела. Нужно было еще наладить сплав леса. При решении этой задачи встретились не меньшие трудности. Раньше из-за многочисленных порогов и быстрого течения на сибирских реках вообще не практиковался сплав леса маточными плотами волжского типа. На стремнинах плоты развивали такую скорость, что при ударе о камень они рассыпались на отдельные бревна. Руководителям «Комсеверопути» пришлось проявить немалую инициативу и настойчивость в организации нового дела—сплава по притокам Енисея и самой этой реке. При правлении общества было создано специальное лесное управление, которое пригласило на Енисей 1200 человек квалифицированных сплавщиков и 50 десятников-прорабов для организации сплава. Это были в основном люди из Вятского края, знакомые с Камско-Волжским маточным сплавом. В бассейне Енисея решили испробовать волжский способ перегонки плотов. Главным препятствием для сплава леса служили узкие извилистые Осиновские пороги, лежащие чуть выше впадения в Енисей Подкаменной Тунгуски. В 1930 г. через Осиновские пороги прошли с плотами лоцманавятичи, причем из 52 укрупненных плотов разбился всего лишь один, тогда как раньше плоты здесь гибли десятками. В 1931 г. Осиновские пороги были взорваны[1].

Благодаря настойчивости и самоотверженному героическому труду лесозаготовителей и сплавщиков Игарка стала получать в достаточном количестве древесину. Переработанная в пиломатериалы, она шла не только на экспорт, но и многочисленные арктические новостройки: на о. Диксон, р. Пясину, в Адерму и даже в Мурманск.

Так развертывалось большевистское наступление на Север. Создание Ангаро-Енисейской сырьевой лесоэкспортной базы и Игарской лесоперерабатывающей промышленности с сетью лесозаготовительных пунктов, рабочих поселков и постоянными кадрами заготовителей и сплавщиков явилось блестящим достижением политики социалистической индустриализации на сибирском Севере.

Акционерное общество «Комсеверопуть» много внимания уделяло улучшению и использованию Обь-Енисейского речного флота. В 1929—1932 гг. буксирный паротеплоходный флот на этих реках значительно вырос и стал одним из крупнейших в Сибири. На Оби и Енисее в 1932 г. «Комсеверопуть» имел 12 теплоходов общей мощностью двигателей в 7250 сил (три из них были мощностью по 1500 индикаторных сил каждый), а также 23 моторных катера мощностью 1316 эф. сил[2].

Увеличилось также количество грузовых судов. В 1928 г. «Комсеверопуть» на Оби имел лишь 9 судов (6 из них арендовались), которые на предельных расстояниях могли обеспечить грузооборот в 47 152 тонна-километра, на Енисее — 14 собственных судов с предельной возможностью перевозки 24 170 тонна-километров. После постройки на Оби и Енисее нескольких верфей (Придивенская и др.) флот стал пополняться за счет речных деревянных судов. В 1929 г. на обеих реках

---

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 91—97.

[2] ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 40, д. б/№, лл. 1—17. Протокол совещания представителей Госплана, Госбанка, Наркомвнешторга по вопросам деятельности «Комсеверопути» на Енисейском севере, от 7 октября 1932 г.

насчитывалось уже 27 судов, в 1930 г.— 52 судна, обеспечивших грузооборот в 236 297 тонна-километров. Придивенская, Чулымская, Киренгская и Игарская верфи «Комсеверопути» выпустили в 1929 г. 6 барж и 10 других деревянных судов, в 1930 г.— соответственно 11 и 7, в 1931 г.— 4 и 9, в 1932 г.— 29 и 21, а также две бранвахты[1]. Весь этот речной флот работал на грузоперевозках, связанных с Карской экспедицией.

Труднее развертывалась горнопромышленная деятельность «Комсеверопути». Горный директорат «Комсеверопути» находился в Ногинске. Здесь велись разведочные работы на графит путем бурения и открытых горных выработок с попутной добычей, которая уже в 1931 г. выра-

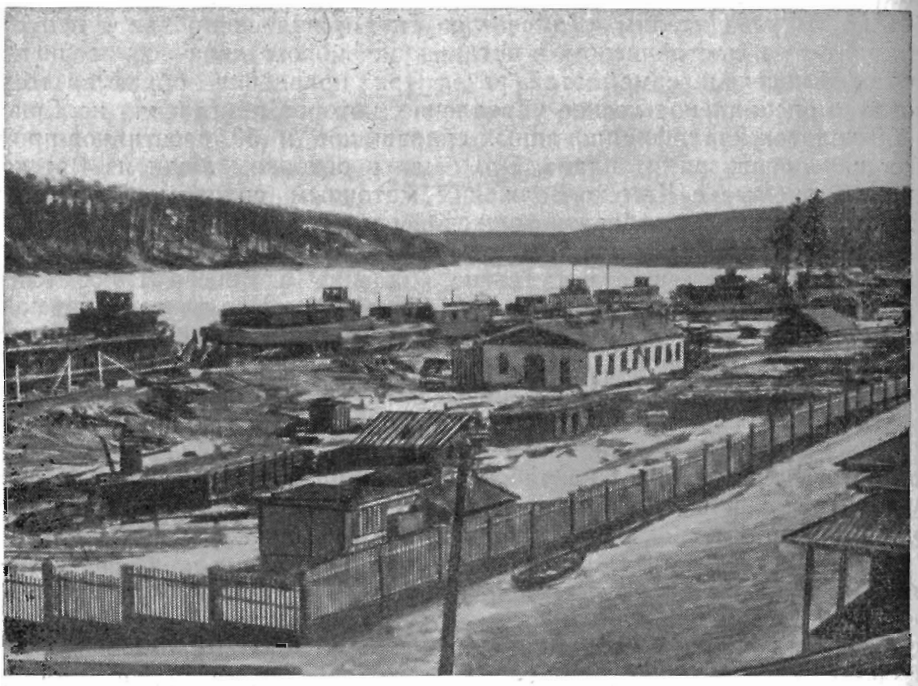


Рис. 133. Придивенская судоверфь на Енисее (журнал „Советская Арктика", 1939, № 6)

жалась 20 тысячами тонн графита. Продолжалась эксплуатация графитного рудника на реке Курейке, также дававшая около 20 тысяч тонн графита. В Игарке строилась графитная обогатительная фабрика, в Красноярске — перемолочная фабрика. Однако добыча графита не получила большого развития. Разработка залежей каменного угля, открытого геологическими экспедициями на Нижней Тунгуске, началась в 1930 г., но тоже не получила развития.

В 1931 г. экспедиция Горного отдела «Комсеверопути» открыла в системе рек Мамы и Киренги (Верхняя Лена) четыре месторождения слюды; эксплуатация их развернулась позже, во второй половине 30-х годов.

Немногое, значительно меньше, чем сделал его предшественник — Комитет Северного морского пути — удалось осуществить а/о «Комсеверопуть» по линии развития морских промыслов. Все же научно-промысловые работы в Пясинском и Гыданском заливах внесли опреде-

[1] См. материалы а/о «Комсеверопути» (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 500, лл. 78—93).

ленный вклад в освоение побережья и островов Карского моря. К 1932 г. «Комсеверопуть» имел в Усть-Енисейском порту свой консервный завод и 12 промысловых факторий[1]. На факториях работали гидрометстанции второго разряда. По побережью Карского моря насчитывалось 35 рыбных промыслов. В 1931 г. промысловый флот а/о «Комсеверопуть» состоял из трех шхун, 22 моторных лодок и 283 шлюпок[2]. Зверобойные шхуны нередко использовались для научно-исследовательских работ. Известны походы на Таймырский полуостров шхуны «Зверобой» (1929 г.), шхуны «Белуха» (1930 г.) и других судов.

Из научно-промысловых плаваний следует отметить поход летом 1930 г. шхуны «Мейснер» в Гыданский залив и р. Енисей, когда вторично после 1926 г. был определен и промерен южный морской проход из Обской губы в Енисейский залив. Это, правда, не имело уже большого значения, так как нужда в таком южном проходе к этому времени отпала: морские суда проходили теперь в Енисей севернее островов Гыданской группы. В устье реки Юрибей экспедиция на шхуне «Мейснер» основала промысловую факторию[3]. Сотрудники экспедиции составили временную карту Гыданского залива (производитель работ С. Д. Лаппо), а ее начальник А. П. Курилович совершил сухопутный переезд из устья реки Юрибей через Гыданский полуостров[4].

В 1931 г. исследования на Гыданском Севере продолжила экспедиция на теплоходе «А. Микоян» под командованием капитана Л. В. Антонова[5].

В 1931 г., по данным экспедиций на «Мейснере» и «А. Микояне», была составлена карта «Западной части Енисейского залива с Ныдоямским заливом и Юрацкой губой»[6]. По этим же материалам Научный отдел а/о «Комсеверопуть» составил план устья и бара реки Юрибей[7].

В 1932 г. исследование в юго-восточной части Гыданского залива вели экипажи двух промысловых ботов «Аврал» и «Ныдоямо» (под командованием Л. К. Шарбаронова), зазимовавших на фактории Юрибей. В светлые зимние ночи Шарбаронов занимался описью юго-восточной части залива, которая опиралась на четыре астрономических пункта. Им была составлена ледовая карта, а также лоция восточной части Гыданского залива. Экспедиция на ботах «Аврал» и «Ныдоямо» как бы завершила первоначальное изучение Гыданского севера[8].

В 1932 г. гидрографические изыскания были предприняты на богатой рыбой реке Пясине. Экспедиция а/о «Комсеверопуть» на парусно-моторном судне «36 НР-1» во главе с Е. И. Иголкиным и гидрографом Ю. М. Петранди[9] открыла судовой ход в реку Пясину. Эту задачу еще

---

[1] Фактории располагались на островах: Крестовском, Подкове, Медвежьих, Диксоне, Оленьем, Новой Земле; в бухтах: Ефремовской и Голомо; на мысах: Лескина, Песчаном, Ефремов Камень, Ныдоямо.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. б/№, д. 10, 1931.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 356, лл. 146—147.

[4] Статью А. П. Курилович а об этом переезде см. «Советский Север», 1934, № 1.

[5] Отчет С. Д. Лаппо об экспедиции 1930 г. и записки капитана Антонова о плавании на теплоходе «А. Микоян» в Ныдоямский залив в 1931 г. см. ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 394; С. Д. Лаппо. Отчет о Ныдоямской экспедиции 1931 года. «Записки по гидрографии», 1932, № 2.

[6] Карта приложена к упомянутому отчету С. Д. Лаппо.

[7] План реки Юрибей хранится в ЦА ММФ.

[8] Об экспедициях а/о «Комсеверопуть» на Гыданском Севере, см. статью М. А. Старокадомского в сб. «Летопись Севера», т. II, 1957.

[9] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 494. Материал Пясинской гидрографической экспедиции 1932 г.

в 1920 г. пыталось решить гидрографическое судно «Иней», но неудачно; шлюпка, посланная тогда с моря в устье реки, нашла проход, транзитная глубина которого не превышала двух футов. Экспедиция Ю. М. Петранди пробыла в Пясинском заливе с 1 августа по 24 сентября (в Красноярск вернулась 30 октября). Фарватер, обнаруженный Петранди, обеспечивал проход в реку морских судов, что имело существенное значение для использования реки Пясины и развития грузоперевозок в этом районе в связи со строительством Норильска. На Пясине был создан речной флот для перевозок каменного угля и руды.

Кроме а/о «Комсеверопуть», изучением Гыданского полуострова занимались экспедиции Убеко-Сибири[1], а также экспедиции Академии наук СССР. Ценные исследования Гыданского полуострова в ботаническом и общегеографическом отношениях провела в 1926—1928 гг. экспедиция Академии наук, возглавлявшаяся известным советским ботаником Б. Н. Городковым[2]. В 1931 г. на Гыданском полуострове работала агрономо-почвоведческая экспедиция Академии сельскохозяйственных наук имени Ленина при участии ботаника С. В. Говорухина, который исправил, в частности, ошибку дореволюционных географов, обозначивших в Тазовской губе несуществующий остров Ямбург.

Во всех промышленных и промысловых пунктах, принадлежавших а/о «Комсеверопуть», успешно развивалось овощное и молочное хозяйство; земледельческие культуры удалось продвинуть далеко на север. К концу рассматриваемого периода акционерное общество имело 505 га посевных площадей, расположенных почти у самого Полярного круга. В 6 совхозах, включая и Игарский совхоз, насчитывалось 122 коровы, 500 свиней, 5557 голов оленей[3].

В то же время территория деятельности а/о «Комсеверопуть» значительно продвинулась к востоку от Енисея на реку Лену. Еще при рассмотрении итогов Карской экспедиции 1930 г. на заседании Коллегии Наркомвнешторга возник вопрос об освоении транспортных путей на восток от Карского моря, на реку Лену. Коллегия отметила, что «опыт работы на Енисейском севере является достаточным для переноса его на остальные районы Севера»[4], и указала, что Наркомпуть не в состоянии решить до конца транспортную проблему Якутии. Такую точку зрения разделяло и якутское правительство, которое предложило Наркомпути передать а/о «Комсеверопуть» все работы, связанные с освоением водных путей в бассейнах северо-восточных рек. Наркомвнешторг решил перебросить на реку Лену два закупленных за границей парохода и два железных лихтера, а также приступить там к постройке двух однорамных лесозаводов для развития баржестроения[5].

При этом имелось в виду «начать работу по развитию производительных сил Якутии». А/о «Комсеверопуть» вменялось в обязанность позаботиться о расширении в морских водоемах ЯАССР зверобойного промысла, для чего намечалось построить три шхуны и организовать фактории на Новосибирских островах и острове Беннетта.

На якутской территории предполагалось вести ихтиологические исследования, горные и другие работы.

---

[1] И. Андреев-Долгов. Убеко-Сибири нужны новые суда (итоги кампании 1931 г.). «Морской сборник», 1931, № 11, стр. 34—36.

[2] Отчет о деятельности Академии наук СССР за 1927 г., II, Л., 1928, стр. 123—124; Отчет о деятельности Академии наук СССР за 1928 г., II, Л., 1929, стр. 123—131.

[3] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. б/№, д. 10, 1931.

[4] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 4.

[5] Там же.

В 1931 г. было образовано Якутское управление а/о «Комсеверопуть», в подчинении которого находились рыбозверобойные и охотничьи промыслы, огородное и оленеводческое хозяйство, лесоразработки на Киренге, лесопильный завод, фактории.

Одновременно с продвижением на Лену «Комсеверопуть» вновь выдвинул вопрос об организации плаваний к устью этой великой сибирской реки, о чем будет рассказано ниже.

В связи с расширением района хозяйственной деятельности «Комсеверопути» возникла необходимость изменить его организационные формы с тем, чтобы они лучше соответствовали новым важным задачам. 16 марта 1931 г. постановлением СНК СССР акционерное общество «Комсеверопуть» было преобразовано во Всесоюзное объединение. В его ведение вошла громадная территория от острова Колгуева на западе до Медвежьих островов (устье Колымы) на востоке. В 1932 г. центральное правление Всесоюзного объединения переехало из Омска в Москву. В Свердловске, Иркутске и Якутске остались комитеты Всесоюзного объединения на правах территориальных управлений.

Всесоюзное объединение «Комсеверопуть» просуществовало недолго. В таком большом деле, как установление транспортных связей с Якутской АССР, оно не смогло добиться чего-либо существенного. 15 декабря 1932 г. Коллегия Наркомвнешторга приняла решение о разгрузке «Комсеверопути» от «несвойственных ему функций». По этому постановлению в ведение местных органов Советской власти передавались предприятия местного значения, в частности, коммунальное хозяйство, школьное, больничное и страховое дело. Местным органам — Киренгский совхоз и хозяйственные предприятия на Лене, на базе которых правительство ЯАССР обязывалось создать местный комбинат типа а/о «Комсеверопуть»[1].

Сохранилась записка якутского правительства по поводу этого решения. Правительство ЯАССР считало необходимым создать не местный, как полагал Наркомвнешторг, а общесоюзный комбинат, достаточно мощный, чтобы взять на себя решение промышленно-транспортных проблем Якутии и, в особенности, организацию прямой морской связи ее с промышленно развитыми районами Союза. Таким образом, якутское правительство выдвинуло встречную программу работ, центральным звеном которой являлось освоение морских путей на реку Лену.

За четыре года своего существования акционерное общество, а затем Всесоюзное объединение «Комсеверопуть» проделали работу, которая составила выдающуюся страницу в летописи социалистических преобразований на севере страны. Здесь в эту пору возникли первые индустриальные очаги, послужившие базой для последующего промышленного развития. Промышленные предприятия «Комсеверопуть» были разбросаны на огромной территории от Урала до реки Лены. В 1932 г. на них было занято 35 963 рабочих и служащих. Эту армию опытных и смелых людей воспитала и вырастила Коммунистическая партия, неустанно вдохновляющая и направляющая все работы по освоению Арктики.

Еще более значительные успехи были достигнуты в освоении морских и речных путей Сибири и, прежде всего, в развитии Карских морских экспедиций. Карский морской путь в эти годы стал нормально действующей постоянной артерией транспортной связи. О Карских экспедициях на новом этапе будет подробно рассказано в главе 13.

---

[1] Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 5, л. 23.

Начало индустриализации Якутии

Позже чем в других районах началось индустриальное строительство в далекой Якутии и в особенности на ее севере. Глухой край былой политической ссылки, за годы индустриализации начал превращаться в один из промышленно-развитых районов Севера СССР.

Первенцем социалистической индустриализации ЯАССР явился горно-промышленный Алданский союзный трест «Алданзолото». Как указано в 4 главе, в 1926 г. сюда привезли первую драгу, а к концу 1932 г. на Алдане работали рудная фабрика, несколько паровых электрических драг, две крупные электростанции: Селигдарская и Незаметнинская[1]. На Алдане возникли и другие предприятия, связанные с разработкой золота. За первое десятилетие своего существования Алданская золотая промышленность давала ежегодно в среднем 20—30% общесоюзной добычи золота[2]. Она стала ведущей отраслью народного хозяйства Якутии[3]. Рост горно-добывающей промышленности и одновременный подъем сельскохозяйственного производства остро поставил вопрос о транспортных связях с ЯАССР.

Якутия располагала в ту пору крайне отсталым транспортом. Небольшой паровой флот на реке Лене насчитывал всего 26 пароходов, некоторые из них проработали уже 15—20 лет, а пароход «Лена» — 50 лет[4]. Выдвигая задачу промышленного строительства, советское правительство большое внимание уделяло развитию всех видов транспорта.

С 1925 г. для обеспечения завоза грузов на Лену началась реконструкция гужевого тракта Иркутск-Качуг. После реконструкции по этому тракту стало возможным осуществлять планомерные перевозки грузов на автомашинах. Но Качугский тракт не мог удовлетворить запросов растущей промышленности. В связи с этим в период 1926—1931 гг. было осуществлено строительство Амуро-Якутского автомобильного шоссе протяженностью 746 километров, между станциями Большой Невер и городом Томмот в Алданском районе[5]. По этой магистрали грузы могли перевозиться круглогодично.

Но и открытие Амуро-Якутского шоссе (АЯМ) не разрешало всей транспортной проблемы. Если снабжение центральных и южных районов после этого стало проходить более или менее регулярно, то северные районы республики его не получали. Колымские рейсы, завозившие грузы снабжения в Колымско-Индигирский край, не могли удовлетворить потребностей населения, проживавшего в низовьях р. Лены, в бассейнах рек Анабар, Оленек, Яна. Остро встал вопрос о морском завозе из портов Европейской части СССР к устьям восточносибирских рек. Таким образом, ход социалистического строительства настоятельно потребовал значительно расширить район арктического мореплавания.

Вместе с тем в конце 20-х и начале 30-х годов на Якутском севере возникли необходимые предпосылки для дальнейшего развития вод-

---

[1] 25 лет Якутской АССР, Якутск, 1947, стр. 87.
[2] Там же.
[3] XX лет Якутской АССР, Якутск, 1942, стр. 56.
[4] 25 лет Якутской АССР, стр. 105.
[5] Там же, стр. 106.

ного транспорта. В 1928 г. на берегу р. Лены в Сангарах (320 км к северу от Якутска) началась добыча каменного угля, который можно было использовать как флотское топливо для бункеровки пароходов, плавающих в низовьях реки, а также и морских судов, следующих по Северному морскому пути. В первый год удалось добыть 1,5 тысяч тонн угля. В 1934 г. добыча угля в Сангарах составила уже 9 тысяч тонн.

Еще в навигацию 1932 г. 250 тонн сангарского угля на баржах прибыло в бухту Тикси для бункеровки ледокольного парохода «Сибирякова», совершавшего первый сквозной рейс по Северному морскому пути[1].

В том же 1932 г. Всесоюзный Арктический институт приступил к строительству полярной станции Тикси.

Геологические исследования на Якутском севере производились еще до революции, но носили тогда случайный характер. В советское время первые геологические партии появились здесь в 1926 г. С тех пор был совершен ряд выдающихся открытий. На территории республики геологи нашли цветные металлы, золото, уголь, железо, а в последние годы редкие металлы и алмазы. Одновременно с геологическими экспедициями в ряде мест происходила добыча ископаемых, развертывались строительные работы.

На западе от реки Лены, в районе нижнего течения реки Оленек, геологи обнаружили месторождения богхедов, известных под названием «твердой нефти» — первосортного сырья для перегонки в жидкое горючее. В этом же районе найдены выходы на поверхность битумированных сланцев, свидетельствующих о нефтеносности района. К частичной разработке богхедов удалось приступить много позже, в период Отечественной войны. Несколько раньше началась эксплуатация полиметаллических богатств плато, расположенного в Верхоянском районе, который изыскательские партии Якутского Геологоразведочного треста и Арктического института посетили еще в 1931—1933 гг. (поисковые экспедиции В. М. Лазуркина и В. А. Федорцева). В результате всех этих работ на Яне геологи выявили крупное месторождение полиметаллических руд. Добычу этих руд в рассматриваемый период наладить не удалось, но большая перспективность янских месторождений побудила якутские хозяйственные организации поторопиться с установлением каботажного плавания между Леной и Яной тем более, что этот район в гидрографическом отношении был освещен раньше работами экспедиции под руководством П. К. Хмызникова (см. об этом в 9 главе). Изыскания гидрографов подтвердили, что с бассейном реки Яны вполне возможно установить каботажное сообщение.

По решению правительства ЯАССР, в навигацию 1932 г. первый рейс из р. Лены на р. Яну совершил теплоход «Эстафета» (капитан М. Пшенников) с грузами для геологических экспедиций. Морской поход протекал не совсем удачно. Хотя теплоход с баржей благополучно дошел до Казачьего, на обратном пути в губе Буорхая он потерпел аварию. На помощь ему был послан под руководством начальника Тиксинской радиостанции Е. Н. Фрейберга оказавшийся поблизости пароход «Лена», который также во время сильной бури потерпел аварию. Команду и пассажиров с теплохода и парохода подобрал бот «Пионер»[2].

---

[1] Б. Громов Поход «Сибирякова». М., 1934, стр. 164.

[2] П. К. Хмызников. Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря с 1878 по 1935 гг., стр. 90—93.

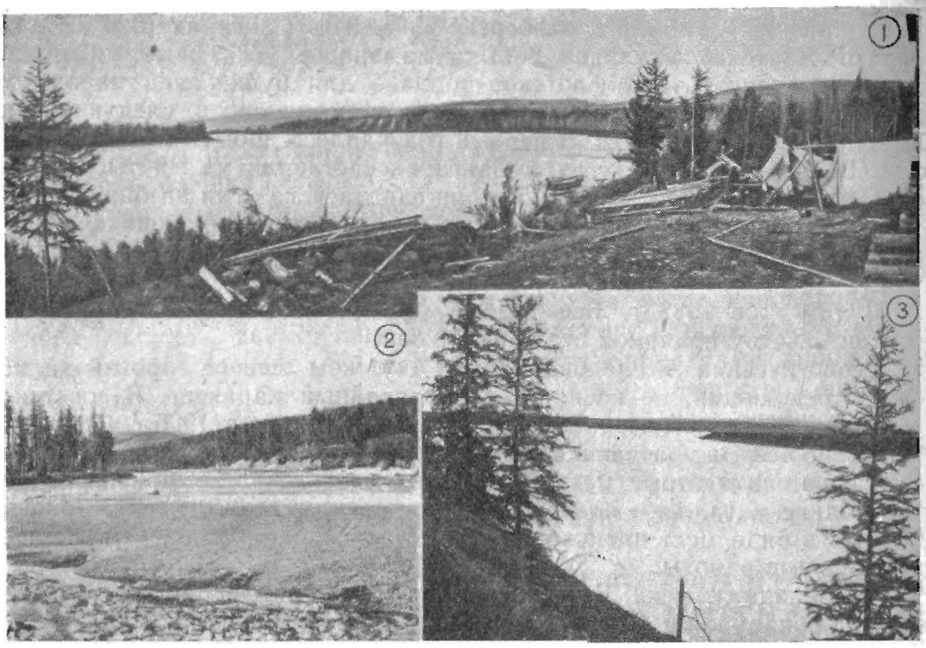


Рис. 134. Река Колыма

1. р. Колыма в верхнем течении; *2.* р. Средникан в районе приисков Верхне-Колымской приисковой конторы Союззолото; *3.* р. Колыма в нижнем течении; (фото из Сибирской энциклопедии, т. II)

Начало промышленного освоения Колымско-Индигирского края

Наиболее крупное промышленное строительство в период 1929—1932 гг. стало развертываться в бассейне среднего и верхнего течений реки Колымы, на территории так называемого Колымско-Индигирского края, который частично входил в границы Якутии. Позднее на этой территории развернул работы «Дальстрой» — Главное управление строительства Дальнего Севера.

О том, что в районе Колымы имеются запасы золотоносной руды, было известно до революции. В 1914—1926 гг. в этот район с северо-востока и юго-запада устремились небольшие группы золотопромышленников, хищников-старателей, а также американские дельцы. В 1916—1928 гг. старателями сделано 520 заявок на золотоносные участки[1]. В 1929 г., не видя возможности самолично производить добычу, они заключили соглашение о передаче золотоносных площадей в «Союззолото». Первое приисковое управление «Союззолото» прибыло на Средникан, приток Верхней Колымы, в 1928 г.[2] С этого начались планомерные геологические исследования. Одновременно развертывалась добыча золота. Новый золотопромышленный район вскоре стал одним из важнейших в СССР.

Работа исследователей этого сурового края протекала в труднейших условиях. Так, первая Колымская геологоразведочная экспедиция Геолкома под начальством горного инженера (позднее члена-корреспондента АН СССР) Ю. А. Билибина, прибывшая сюда в 1928 г., добиралась в верховья Колымы со сторон Охотского побережья, от поселка Ола

[1] П. Н. Кропоткин. История геологического и географического исследования Охотско-Колымского края и верховьев реки Индигирки 1930—1934 гг. «Материалы по изучению Охотско-Колымского края», серия I, вып. 2, М.—Л., 1936, стр. 10.

[2] Там же.

в течение нескольких недель. Помимо вьючных оленей, геологи использовали самодельные плоты. Никаких дорог в этом глухом таежном крае тогда не было. Доставка простейшего оборудования являлась почти неразрешимой проблемой. И все же первые шурфы, давшие богатые результаты, были заложены на речке Средникан уже в начале 1929 г[1]. Вскоре возник первый прииск, созданный небольшим коллективом рабочих и инженерно-технических работников, присланных «Союззолотом». С августа 1929 г. контора последнего развернула старательскую добычу на речках Таскан, Утиной, Занятой, Пригожей и на ключе Юбилейном, где возникли приисковые поселки [2].

В 1930 г. Геолком направил на Колыму новую геологическую поисковую экспедицию во главе с В. А. Цареградским, которому принадлежат большие заслуги в геологическом изучении Колымы. Высадившись в 1930 г. на берегу пустынной бухты Нагаева, эта экспедиция построила здесь небольшой поселок из нескольких домов и складов. Этим было положено начало городу Магадану, ныне одному из крупных промышленных центров советского Дальнего Востока.

Уже в следующем году началось строительство дороги от Магадана в глубь Колымской тайги, нынешнего Магаданского автомобильного шоссе, уходящего более чем на 1000 километров к берегам Индигирки.

В 1929—1930 гг. в изучении богатств Колымского края принял участие специальный геоморфологический отряд Якутской Комиссии Академии наук СССР.

Нужно отметить, что сведения о Колымском золотоносном районе просочились за границу и привлекли, в частности, внимание американских капиталистов. В 1925 г. от эмигрировавшего в США геолога И. П. Толмачева, побывавшего в районе Колымы в 1909 г., Академии наук СССР было сделано официальное предложение об организации русско-американской геологической экспедиции на Колыму, Индигирку и Яну. В записке И. П. Толмачева доказывалось, что Советскому Союзу якобы самому не справиться со снаряжением дорогостоящей геологической экспедиции и поэтому-де финансировать ее могли бы научные институты Соединенных Штатов Америки. «За последнее время,— писал И. П. Толмачев,— некоторые музеи Америки обращают серьезное внимание на изучение геологии Азии, и они всемерно поддержат геологические работы экспедиции за возможность получить некоторые коллекции»[3]. Сам И. П. Толмачев метил в руководители русско-американской экспедиции, давая понять, что в СССР для этого нет квалифицированных геологов. Президиум Академии наук единодушно отвел притязания профессора-эмигранта[4]. Почти одновременно Президиум Якутской комиссии обратился к геологу С. В. Обручеву с просьбой возглавить Колымский геоморфологический отряд. Кандидатуру С. В. Обручева от имени Геолкома поддержал Д. И. Мушкетов[5].

Отряд С. В. Обручева (в него, помимо руководителя, вошли геодезист К. А. Салищев и радист В. Бизяев) выехал из Ленинграда на Колыму 25 января 1929 г.[6]. В Якутске к ним присоединились рабочие. 8 марта исследователи вышли в длительный и тяжелый путь. Весна застала их на Алдане. Реки вскрылись, дороги испортились. Олени,

---

[1] С. Д. Раковский. Богатства недр на службу Родине. Сб. «Дальстрой». К 25-летию Магадана, Магадан, 1956, стр. 17.

[2] Там же, стр. 18.

[3] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 1060, лл. 8—25.

[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 12.

[5] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 1060, л. 96.

[6] С. Обручев. Колымско-Индигирский район. Л., 1931.

купленные на Алдане, едва дотянули до Оймякона. Отсюда на попутных лошадях отряд добрался до верховья Колымы.

Дальше пришлось пользоваться небольшой гребной лодкой. Продвигаясь в глухой, совершенно не исследованной местности часто без проводника, отряд прибыл в Средне-Колымск, где зазимовал. Зимовка была использована для обработки коллекций и записей. С февраля 1930 г. работы возобновились. Они охватили бассейн Колымы и ее притоков — Коркодона и Омолона.

За два года отряд прошел свыше 6000 километров (из них на быках — 400 километров, верхом — 605, на лодках — 3424, на оленях — 1614 километров)[1]. 13 июля 1930 г. Обручев и его товарищи прибыли в Нижне-Колымск, откуда на пароходе «Колыма» выехали во Владивосток.

За время своей деятельности Колымский отряд определил 17 астрономических и 29 магнитных пунктов, собрал 2500 килограмм геологических образцов и сделал свыше 2500 фотографий. Результаты геологических и орографических работ изложены С. В. Обручевым в книге «Колымско-Индигирский район», геомагнитные и картографические исследования — в труде К. А. Салищева «Карта маршрутов экспедиции с объяснительной запиской»[2].

Некоторые общегеографические сведения о бассейне реки Колымы собрал Ихтиологический отряд под руководством П. А. Дрягина, снаряженный Якутской Комиссией АН СССР по просьбе якутского правительства специально для обследования бассейна Колымы в рыбо-промысловом отношении. Отряд прибыл в Нижне-Колымск в 1928 г. на пароходе «Ставрополь»[3] и обследовал бассейн реки вплоть до Средне-Колымска[4]. Им было выявлено 33 вида рыб как в самой реке, так и в бассейнах трехсот прилегающих к ней озер. Кроме Колымы, ихтиологи побывали на реке Алазее. Отряд составил проект развития рыбных промыслов. Обсуждался вопрос о постройке на Колыме рыбного завода.

Экспедиция П. А. Дрягина подтвердила бедность рыбных ресурсов для создания местной продовольственной базы. Снабжение Колымско-Индигирского края должно было развиваться по линии завоза продуктов из других районов страны.

Между тем геологопоисковые работы 1928—1932 гг. привели к открытию в Колымско-Индигирском крае нескольких крупных коренных и россыпных месторождений золота и олова; тем самым была подготовлена минерально-сырьевая база для создания на Колыме горнодобывающей промышленности.

Одновременно проводились разведочные работы на месторождениях каменного угля. В 1931 г. в районе реки Зырянка (приток Колымы), по решению правительства ЯАССР, началось систематическое обследование открытого И. Д. Черским Зырянского каменноугольного месторождения. Сюда была направлена экспедиция Арктического института во главе с С. Г. Павловым. В том же году разведку угольного месторождения по реке Хасын производил В. А. Цареградский[5]. Крупные запасы каменного угля геологи открыли в бассейне р. Аркагала. Таким образом, золотодобывающая промышленность Колымы могла располагать своими топливными ресурсами.

---

[1] С. Обручев. Колымско-Индигирский район. Л., 1931, стр. 12.

[2] «Труды СОПС'а». Серия Якутская, вып. 17, т. II, ч. I

[3] ААН. ф. 47, оп. 1, д. 75, л. 168 об.

[4] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 1003. Колымский ихтиологический отряд.

[5] П. Н. Кропоткин. Указ. соч., стр. 17.

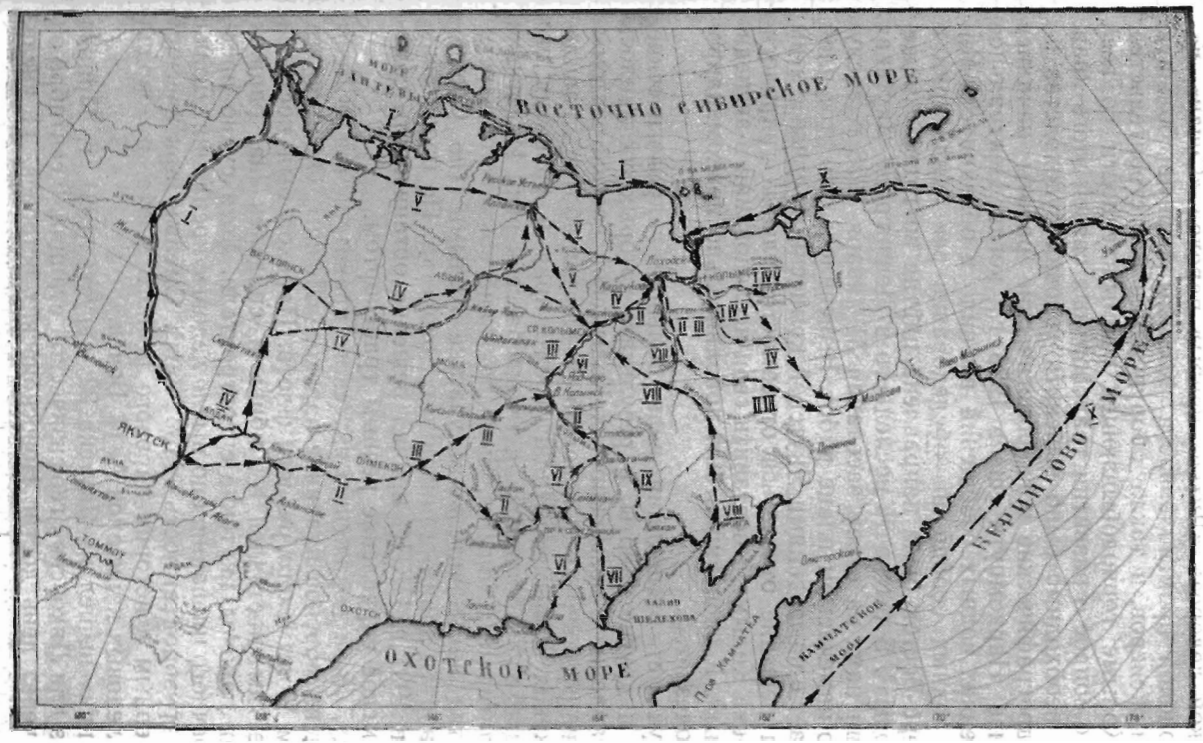


Рис. 135. Схема путей снабжения Северо-Востока (по данным работ „Партии по исследованию р. Колымы в 1928—1929 гг.")

I—Морской путь с половины XVII до второй половины XVIII века. *II*—Вьючный путь казенного снабжения со сплавом по р. Колыме с половины XVIII до начала XIX века. *III*—Тоже—сухопутный с начала XIX века до конца XIX. *IV*—Сухопутно-вьючные торговые пути конца XVIII, XIX и начала XX века. *V*—Сухопутно-нартовые торговые пути начала XX века. *VI*—Ольско-Сеймчанский нартовый путь с дальнейшим сплавом по р. Колыме с 1896 по 1912 гг. *VII*—Направление Тохтоямско-кушкачанское (Т. И. Розенфельда), практического значения не получил. *VIII*—Колымско-Гижигинское направление (отдельные оказии) 878—1895—1897—1922 гг.). *IX*—Наяхан сугойский путь (Холбос 1925 г.). *X*—Восточный вариант Северного морского пути с 1911 г. до настоящего времени.

Для быстрейшего развертывания геологических и строительных работ в 1931 г. была создана Охотско-Колымская база Главного геолого-разведочного управления. В этом же году все приисковые и эксплуатационные работы были подчинены созданному тогда Государственному тресту по промышленному и дорожному строительству в районе Верхней Колымы, преобразованному в 1932 г. в Главное управление строительства Дальнего Севера — «Дальстрой»[1]. В июле 1931 г. в бухту Нагаево под проводкой ледореза «Литке» прибыл пароход «Сучан», доставивший для молодой промышленности Колымы первую большую партию рабочих, инженеров, а также оборудование для строительства.

Создание на Колыме горнодобывающей промышленности со всей остротой поставило вопрос о развитии транспортных связей этого края.

Прежде всего необходимо было выяснить условия судоходства на реке Колыме. Гидрографические и гидрологические работы начались здесь по инициативе Наркомпути еще в 1928 г., когда Центральное управление внутренних водных сообщений вменило в обязанность Иркутскому округу водных сообщений обследование рек Индигирки и Колымы. На Северо-Восток была направлена партия во главе с инженером И. Ф. Молодых[2]. В бытность последнего в Ленинграде Якутская комиссия Академии наук на своем заседании 31 января 1928 г. заслушала его доклад о намечаемом плане работ. Выяснилось, что этот план полностью совпадает с намерениями Якутской комиссии. В связи с этим комиссия приняла решение отказаться от самостоятельных гидрологических работ на реке Колыме и поставить свои исследования в экспедиции И. Ф. Молодых[3]. К экспедиции был дополнительно прикомандирован специалист-геодезист.

В течение двух лет экспедиция вела большие гидрологические, гидрографические и другие работы, в результате которых составилось отчетливое представление о возможностях Колымской водной системы. Собранные материалы послужили основанием для выработки правильной схемы снабжения Колымско-Индигирского края и развития его водных путей. Гидрографы обследовали также бассейн реки Индигирки и междуречье Индигирки и Колымы. Была доказана возможность регулярного судоходства на значительном участке Колымы (до Средне-Колымска) и выработан план организации судоходства. По представлению экспедиции, в 1931 г. НКПС принял решение организовать самостоятельное Колымское управление речным транспортом.

В том же году, по распоряжению якутского правительства, с Лены на Колыму совершил морское плавание пароход «Ленин». Он и явился основоположником Колымского речного флота. Пароход был построен в Японии, по частям доставлен в Сибирь и сплавлен на баржах в Якутск. Собрали пароход якутские судостроители. Хотя судно предназначалось для речного плавания, оно имело ледовые крепления. Длина его — 50 метров, грузоподъемность — 100 тонн[4]. Смелым арктическим походом, беспримерным в истории парового речного флота, руководил один из опытных ледовых капитанов А. П. Бочек.

Пароход «Ленин» вышел из Якутска 22 августа 1931 г. Приняв в бухте Тикси груз для Ляховской геофизической станции, 6 сентября он вышел в море и через день достиг Новосибирских островов. 11 числа, пройдя через тяжелые льды в районе Медвежьих островов, «Ленин»

---

[1] Дальстрой. К 25-летию. Магадан, 1956, стр. 5.

[2] И. Ф. Молодых. Пути связи и снабжения Колымско-Индигирского края. Иркутск, 1931.

[3] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 562, л. 13.

[4] «Водный Транспорт», 1931, № 9, стр. 42.

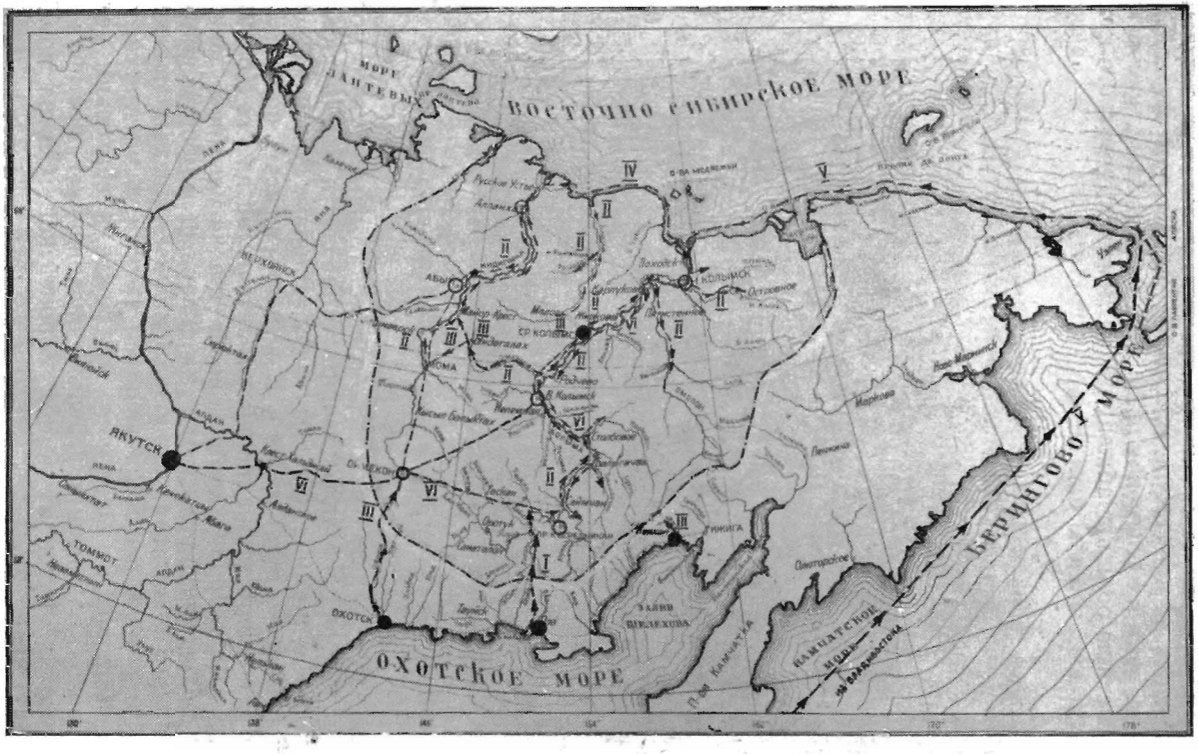


Рис. 136. Схема путей связи Колымско-Индигирского края (по данным работ „Партии по исследованию р. Колымы в 1928—1929 гг.“) Направление движения основных грузопотоков:

I — автомобильная дорога; *II* — водные пути (судоходные); *III*—зимние волоки массовых грузов; *IV*—местный морской каботаж; *V*—морской путь дополнительного снабжения; ⊙ — радиостанции (существующие); ○ — радиостанции (проектируемые); *VI*—авиалинии; — — — граница экономического Колымско-Индигирского района

прибыл в устье Колымы, а 14 сентября — в Нижне-Колымск, где был торжественно встречен населением[1]. В навигацию этого же года первый колымский пароход осуществлял перевозки в низовьях реки.

В 1932 г. с Лены на Колыму на буксире у ледокольного парохода «Сибиряков» были переведены еще два речных колесных парохода: «Партизан» и «Якут». Так постепенно создавался речной флот Колымы.

К этому времени перед северо-восточным арктическим мореплаванием, в частности, перед Колымскими рейсами, сыгравшими, как отмечалось выше, заметную роль в снабжении Колымско-Индигирского края, встали новые и более сложные задачи.

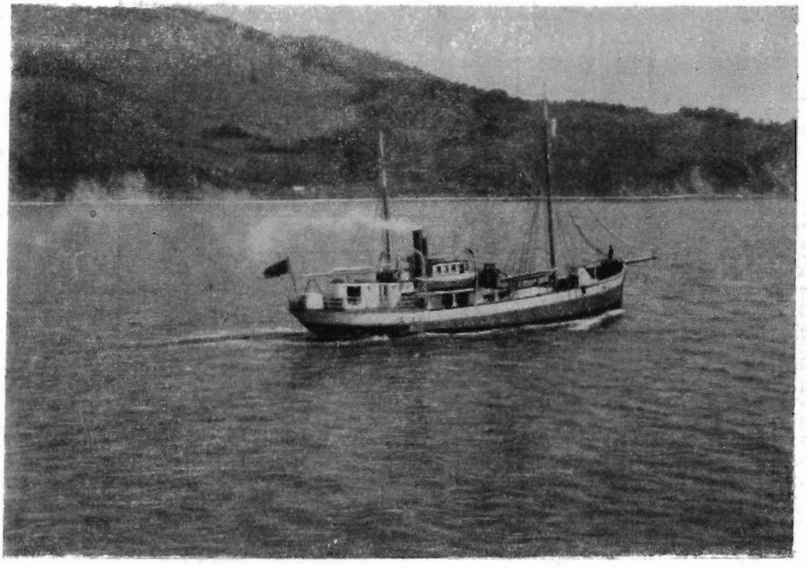


Рис. 137. Шхуна „Темп", прибывшая на р. Колыму в 1932 г.

Достигнутый уровень развития северо-восточного арктического мореплавания теперь уже не мог удовлетворить потребности промышленности Колымы, которые росли с каждым годом. В новых условиях зона транспортно-экономического тяготения к Колымским рейсам значительно расширилась: в нее вошли также районы строительства на юге Колымы. В 1932 г. трест Дальстрой поставил перед правительством вопрос о снабжении Колымы продовольственными товарами и оборудованием для форсированного развития горнодобывающей промышленности. Эта задача должна была решиться разными путями, в частности, постройкой дорог, ведущих от Охотского побережья к верховьям реки, увеличением завоза Колымскими рейсами, организацией доставки на Колыму необходимых грузов из портов Европейского Севера по Северному морскому пути.

Долгое время оставалось не ясным, смогут ли грузовые суда плавать на участке Архангельск — Колыма. На это ответила известная экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков». Строительство сухопутного тракта от Охотского побережья к Колыме Дальстрой начал немедленно, но эта дорога не могла быть готова сразу. Поэтому

[1] П. К Хмызников. Описание плаваний судов.., стр. 85—87.

в первые годы освоения Северо-Востока приходилось возлагать главные надежды на использование морского пути от Владивостока на Колыму, т. е. развитие Колымских рейсов.

Снабжение колымской промышленности оборудованием и продовольствием стало задачей большого народнохозяйственного значения. Советское правительство вынесло по этому поводу специальное решение. Наркомводу и тресту Дальстрой было предложено в навигацию 1932 г. организовать Особую Северо-восточную полярную экспедицию, которой вменялось в обязанность доставить на Колыму 6500 тонн грузов Дальстроя и выполнить задачи очередного Колымского рейса, т. е. завезти продовольствие и товары для местного населения[1].

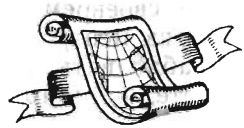
Особая Северо-восточная экспедиция Наркомвода, как и исторический поход ледокольного парохода «Сибиряков», совпали по времени с проведением Второго Международного Полярного года. В этом факте наглядно проявилась важнейшая особенность советских работ в Арктике — совмещение практических мероприятий с настойчивым научным проникновением в тайны арктической природы. Это и принесло заметные успехи. Подробнее о Северо-восточной экспедиции 1932 г. и плавании «Сибирякова» будет рассказано ниже.

Итак, в 1928—1933 гг., в период первой пятилетки, на Азиатском Севере СССР возникли очаги социалистической индустрии. Само промышленное строительство стало возможным благодаря победе ленинской политики индустриализации всей страны.

В повестку дня перед арктическим мореплаванием выдвигались новые и более сложные задачи. Жизнь требовала установления уверенных экономических связей между новыми очагами промышленности на Севере и индустриально развитыми районами Европейской части СССР. Сделать это можно было, расширив границы мореплавания и изменив сам характер арктических морских и речных операций, иными словами, соединив западный и восточный участки Северного морского пути в единую водную магистраль. В подготовке этого нового этапа в истории Северного морского пути существенную роль сыграли научные исследования.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 566, 1932. Постановление СНК СССР о создании Особой Северо-восточной полярной экспедиции от 23 января 1932 г.



ГЛАВА 12

РАЗВИТИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ВЫСОКОШИРОТНЫХ РАЙОНАХ АРКТИКИ

Дальнейшее развитие научных работ в Арктике диктовалось неотложными задачами социалистического строительства на Крайнем Севере. Вместе с тем, успешные операции советских ледоколов и молодой полярной авиации открыли перед этими исследованиями новые широкие перспективы. Опыт применения самолетов на ледовой разведке и особенно проверка, которую столь удачно выдержали ледоколы и авиация во время операций по спасению экипажа дирижабля «Италия», не оставляли сомнений в том, что современные технические средства значительно расширяют возможности научных исследований.

Объектом этих исследований должны были стать прежде всего высокоширотные районы и, в первую очередь, расположенные там архипелаги: Земля Франца-Иосифа и Северная Земля. На очередь дня встала задача создания там полярных станций — форпостов советской науки. Только посредством наблюдений на высокоширотных станциях синоптическая служба могла составлять более достоверные обзоры изменения метеорологической ситуации на всей обширной территории Советской Арктики, более или менее своевременно предупреждать о вторжении масс холодного воздуха из центральной Арктики и с большей степенью обоснованности разрабатывать прогнозы погоды. Работа по «урезанной» синоптической карте, на которой все точки наблюдения располагались вблизи материкового побережья, теперь уже не могла удовлетворить науку. К тому же накопленный опыт убедительно показал, что макропроцессы, происходящие в воздушной среде, захватывают одновременно огромные пространства, и приоткрыть закономерности, управляющие этими процессами, можно только при условии охвата наблюдениями всей арктической области. Средств для проникновения в центральную Арктику наука тогда не знала. Но выдвинутые далеко на север земли-острова были хорошим трамплином для дальнейшего продвижения в околополюсные просторы, да и сами острова могли служить хорошей базой для развертывания систематических наблюдений.

1928 г. был первым годом осуществления первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР. Плановое начало охватывало все отрасли народного хозяйства, все стороны жизни страны. В советской науке, призванной всемерно помогать социалистическому строительству, также требовалось четкое государственное планирование. Назрела необходимость в составлении долгосрочного перспективного плана исследований в Арктике. В свое время Главное гидрографическое управление составило пятилетний план гидрографических исследований на морях СССР, в число которых были включены работы на Севере. По пятилетнему плану осуществляли свои работы Якутская комиссия Академии наук и другие учреждения. Теперь пришло время координировать усилия ученых и научных учреждений, занимающихся изучением Арктики. Этого можно было достичь, разработав единый государственный план научно-исследовательских работ.

Правительственная Арктическая Комиссия. Первый пятилетний план научно-исследовательских работ в Арктике

31 июля 1928 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление об усилении научно-исследовательских работ в арктических владениях СССР [1].

В постановлении говорилось: «В связи с ходатайством ряда научных учреждений Союза ССР об усилении научно-исследовательских работ в арктических владениях Союза ССР СНК СССР постановляет:

1. Образовать при СНК СССР комиссию для организационной и финансовой проработки пятилетнего плана научно-исследовательской работы в арктических владениях Союза ССР...

2. Поручить упомянутой в ст. 1 комиссии в первую очередь разработать и представить на рассмотрение СНК СССР контрольный план:

а) организации на Земле Франца-Иосифа, Новой Земле и Северной Земле геофизических обсерваторий с соответствующими при них радиоустановками и необходимыми плавучими средствами;

б) сооружения на территории СССР причальных мачт в качестве баз для научных арктических экспедиций на воздушных кораблях» [2].

Комиссию возглавил С. С. Каменев.

В состав Комиссии вошли авторитетные ученые и общественные деятели страны, а также представители АН СССР, советской группы общества «Аэроарктика», Наркомвоенмора, Гидрографического управления, Управления Военно-воздушных сил СССР, ВСНХ СССР, Осоавиахима, Совторгфлота, Комитета по исследованию Севера, Ассоциации по изучению северных морей. Комиссия имела право привлекать к своей работе ведомства и учреждения, а также отдельных лиц и поручать им выполнение отдельных заданий.

С образованием правительственной Арктической комиссии советские полярники получили авторитетный руководящий орган, объединивший их усилия для решения назревших задач государственного значения.

Главным в работе Арктической комиссии стала разработка пятилетнего плана научных исследований. Для более детальной проработки отдельных частей плана комиссия образовала ряд секций по отдельным специальностям. Секции возглавили крупнейшие ученые

---

[1] ААН, ф. 75, оп. I, д. 23, л. 72. Копия протокола СНК СССР № 271 от 10 августа 1928 г., направленная в адрес Президиума АН СССР; «Советский Север», 1930, № 2, стр. 111.

[2] СУ, 1928, 1, Сб. 52, № 464. Советский Союз согласился построить причальные мачты для дирижаблей, желая содействовать всемерному расширению научных работ в Арктике.

страны. Особо плодотворную работу в комиссии вели А. Е. Ферсман и Н. М. Книпович. Комиссия регулировала отпуск государственных средств на проведение научно-исследовательских работ. В январе 1929 г., по ее представлению, СНК СССР принял постановление об отчислении 1,5—2,25% от доходов с промыслов и торгово-транспортных операций за Полярным кругом для финансирования научных работ[1]. 8 января 1929 г. правительство постановило суммы, полученные за спасение иностранного парохода «Монте Сервантес», передать на усиление научно-исследовательских работ в Арктике, в частности, на лабораторное оборудование и научные экспедиции Института по изучению Севера[2].

Проект пятилетних научно-исследовательских работ в Арктике был разработан и представлен на утверждение Госплана и СНК СССР только к февралю 1930 г.[3]. Он предусматривал создание на побережье и островах Советской Арктики сети новых радио-гидрометеостанций, в первую очередь на Земле Франца-Иосифа, мысе Желания, мысе Челюскина, Северной Земле, Ляховских островах, острове Врангеля и мысе Дежнева. Планировалось проведение экспедиционных исследований Северной Земли и Таймырского полуострова (экспедиция на Землю Франца-Иосифа к этому времени была осуществлена).

8 февраля 1929 г. на заседании Комиссии экспедиционных исследований АН СССР, под председательством А. Е. Ферсмана, был заслушан доклад В. Ю. Визе, в котором от имени Института по изучению Севера выдвигался проект организации в 1932 г. дрейфующей станции в центре Арктики[4]. Этот проект также был включен специальным пунктом в пятилетний план.

Обсуждение пятилетнего плана научно-исследовательских работ проходило во многих инстанциях и в результате очень задержалось. А жизнь шла вперед. Не ожидая его окончательного утверждения, советские ученые приступили к снаряжению ряда экспедиций, в частности, экспедиций, имеющих целью закрепить за нашей страной арктические территории, объявленные советскими владениями известным декретом ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. К числу таких относилась экспедиция на Землю Франца-Иосифа в 1929 г.

Поход ледокольного парохода «Г. Седов» к Земле Франца-Иосифа в 1929 г. Создание полярной станции в бухте Тихая

Учитывая развитие авиации, архипелаг Земли Франца-Иосифа представлялся одним из узловых пунктов на путях будущих воздушных трансарктических сообщений. Не удивительно, что этой землей во второй половине 20-х годов стали усиленно интересоваться некоторые капиталистические государства. Наибольшую активность развивала Норвегия, пытавшаяся объявить Землю Франца-Иосифа своей территорией, якобы по праву первооткрытия. В доказательство этого сомнительного факта норвежское правительство извлекло из архивов «документы» об «открытии» архипелага в 1865 г. норвежской полярной экспедицией капитана Гребенка[5]. В норвежской ноте указывалось также на частое посещение норвежскими промышленниками вод этого архипелага и широкое развитие там норвежского зверобойного про-

---

[1] Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Красинского.

[2] «Советский Север», 1930, № 2, стр. 113; Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Красинского.

[3] Там же.

[4] ЦА ММФ, ф. ГУСМП, оп 2505, д. «Острова СЛО».

[5] Там же.

мысла. Из норвежской печати стало известно, что в 1929 г. на средства норвежских китобоев, в частности, крупного капиталиста Ларса Кристерсена на судах «Баллеросен» и «Торнес-1» снаряжалась норвежская экспедиция на Землю Франца-Иосифа для организации там постоянного поселения. В экспедиции участвовали морские офицеры Норвегии, в том числе капитан военного флота Риссер-Ларсен, лейтенант флота И. Брейеем, доктор Г. Хорн. Один из кораблей должен был остаться на зимовку[1].

Усиление экспансионистских устремлений иностранных государств в отношении Земли Франца-Иосифа побудило советские организации поторопиться со снаряжением экспедиции, проект которой разработала Полярная комиссия Академии наук под руководством А. Е. Ферсмана. Он был одобрен правительственной Арктической Комиссией[2] 5 марта 1929 г. СНК СССР утвердил представленный проект постановления и ассигновал необходимые средства[3]. От имени Института по изучению Севера (ему поручалась организация плавания) поход возглавил профессор О. Ю. Шмидт; его заместители — Р. Л. Самойлович и В. Ю. Визе. Экспедиция отправлялась в плавание на ледокольном пароходе «Г. Седов», на борту которого находились материалы для постройки на архипелаге геофизической обсерватории[4]. Судном управлял капитан В. И. Воронин, потомок того Воронина, который спас участников австро-венгерской экспедиции на «Тегеттгофе» в 1872 г., экспедиции, впервые посетившей далекий архипелаг.

К Земле Франца-Иосифа советские суда подходили и раньше: в 1923 и 1926 гг.— г/с «Персей», в 1927 г.— научно-исследовательское судно Института по изучению Севера «Зарница», в 1928 г.— ледокол «Красин» и ледокольный пароход «Г. Седов». И все же плавание к этой Земле представлялось весьма трудным делом.

Общественность Советского Союза и, в особенности, широкие общественные круги Архангельской области, в состав которой, по правительственному решению, была включена Земля Франца-Иосифа, уделили большое внимание экспедиции. С помощью архангельских партийных и советских организаций ее удалось хорошо и быстро снабдить. Незадолго до выхода «Г. Седова» в море, 18 июля, в г. Архангельске состоялся торжественный пленум горсовета, на котором руководству экспедицией было вручено Красное знамя для водружения на этой отдаленной советской земле[5].

«Г. Седов» вышел из Архангельска 21 июля. На широте 75°47′ и долготе 44°45′ он встретился с крупнобитым льдом. С 24 июля шли вперед по разводьям. Приходилось часто останавливать машину; продвижение за некоторые сутки не превышало пяти миль, а 25 числа за вахту «Г. Седов» прошел вперед всего лишь на один корпус. Но сме-

---

[1] Р. Л. Самойлович. К Земле Северной. «Известия ЦИК СССР» от 10 июля 1930 г.

[2] Научные фонды ААНИИ, документы из личного архива Г. Д. Красинского. См. отношение правительственной Арктической Комиссии Управлению делами СНК СССР от февраля 1929 г.

[3] ЦА ММФ, ф. ГУСМП, оп. 2505, д. «Остров СЛО».

[4] Земля Франца-Иосифа. «Труды Института по изучению Севера», Л., вып. 47, 1930, Научные результаты экспедиции на Землю Франца-Иосифа летом 1929 г. «Труды Института по изучению Севера», Л., вып. 49, 1931; В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 186—187.

[5] Форпост Советского Севера (корреспонденция). «Правда Севера» от 20 июля 1929.

лость и выдержка победили. На 79°14′ с. ш. и 47°20′ в. д. судну удалось выйти на чистую воду[1]. Вскоре оно подошло к архипелагу. Это случилось в воскресенье, 29 июля, на восьмые сутки плавания.

В дни пребывания «Г. Седова» у берегов архипелага стояла туманная погода, мешавшая наблюдениям. К мысу Флора судну пришлось пробиваться в тяжелом девятибалльном льду. Из-за неудобства подхода к мысу пришлось отказаться от постройки там радиостанции, хотя санная партия достигла берега и водрузила там флаг. Руководство экспедиции решило поставить радиостанцию и обсерваторию в бухте Тихой на острове Гукера, где когда-то зимовала экспедиция Г. Я. Седова. С судна были переброшены на берег строительные материалы, продовольствие и снаряжение. Работа по выгрузке, в которой участвовал весь экипаж, проходила в две смены. 12 августа погрузка окончилась. Тем временем на берегу строились жилые дома и устанавливалась радиомачта.

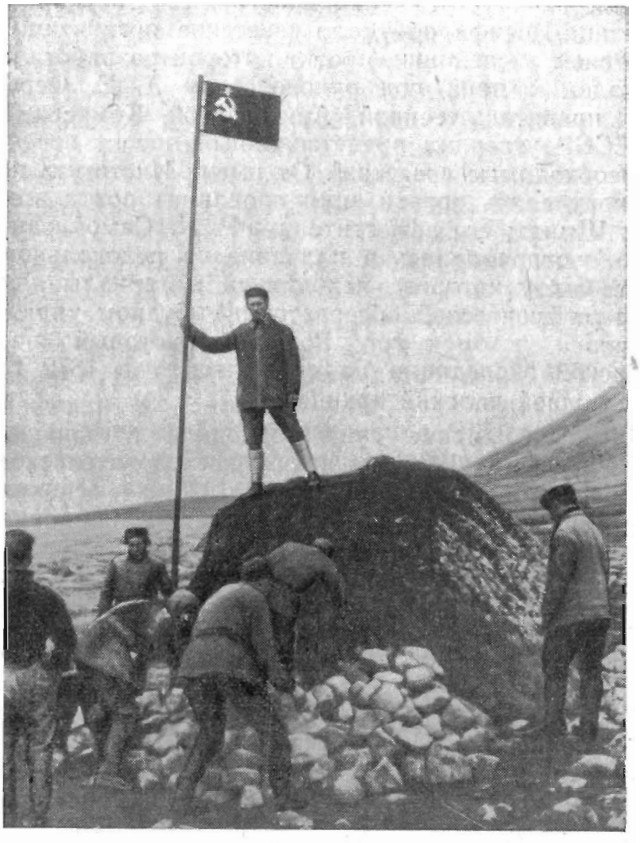


Рис. 138 Подъем советского флага на мысе Флора (Земля Франца-Иосифа) 30 июля 1929 г.

Пребывание на Земле Франца-Иосифа было решено использовать для гидрологических работ. С этой целью «Г. Седов» направился Британским Каналом на север. На острове Нансена были собраны геологические образцы. Ледокольному пароходу удалось пройти до 82°14′ с. ш., что было для этого района рекордом продвижения во льдах. При подходе к острову Рудольфа в бухте Теплиц экспедиция обнаружила три постройки: склад, будку для наблюдений и домик, принадлежавшие итальянской экспедиции на «Стелла Поляре». 24 августа во время высадки на остров Рудольфа производились поиски могилы Г. Я. Седова, которые, однако, не дали результатов. 29 августа «Г. Седов» возвратился в бухту Тихую, а на следующий день его экипаж участвовал в торжественном открытии полярной станции. В этот день в 13½ часов на самой северной радиостанции мира, во исполнение декрета ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г.,

[1] Поход л/п «Г. Седов» освещается в вахтенном журнале, копия которого хранится в научных фондах ААНИИ, № 110 235.

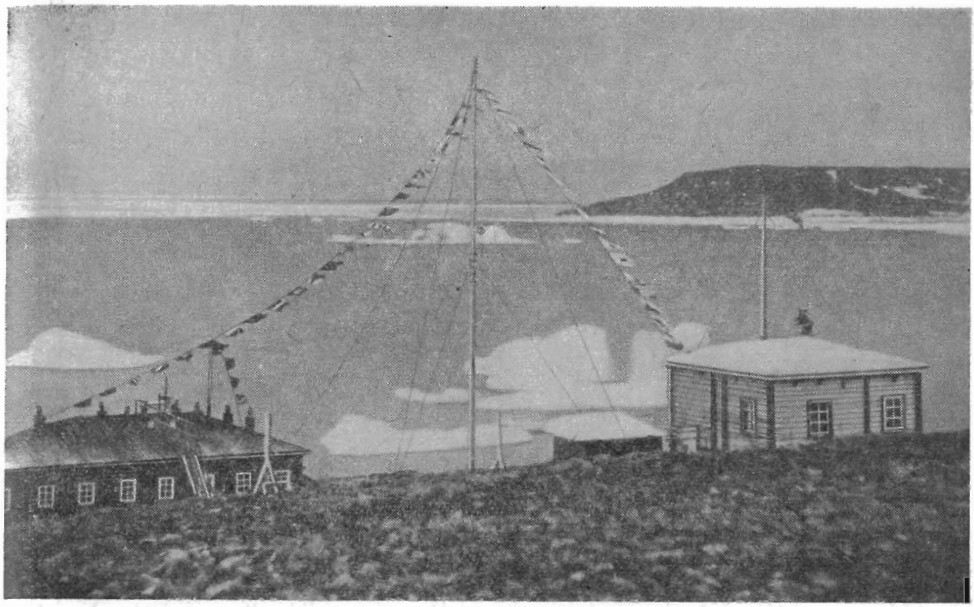


Рис. 139. Полярная станция в бухте Тихой

взвился флаг страны Советов, а в эфир была послана первая радиограмма.

«Правительство СССР,— заявил на торжественном митинге О. Ю. Шмидт,— постановило признать Землю Франца-Иосифа со всем полярным сектором входящей в состав союзных республик. В силу данных мне полномочий объявляю Землю Франца-Иосифа территорией СССР»[1].

Постройка радиостанции в бухте Тихой явилась крупным достижением.

Расположенная на самом отдаленном от материкового побережья Северного Ледовитого океана архипелаге, эта станция сыграет в будущем важную роль в изучении климатических условий Северного полушария.

Возвращаясь на материк, «Г. Седов» 4 сентября встретил четыре норвежских шхуны, безуспешно пытавшихся пройти к Земле Франца-Иосифа. На норвежских шхунах находились строительные материалы. Их капитаны признали, что они имели задание доставить на острова 65 зимовщиков и построить метеорадиостанцию. Экспедицию возглавил сподвижник Р. Амундсена Риссер-Ларсен. Тяжелые льды помешали норвежской экспедиции приблизиться к архипелагу. В том же году норвежцы отправили на Землю Франца-Иосифа еще одну экспедицию и несколько промысловых судов, но они также не достигли цели[2].

В 1930 г. норвежцы вновь повторили попытку обосноваться на архипелаге. По свидетельству начальника советской экспедиции О. Ю. Шмидта, посетившего бухту Тихую в июле 1930 г., норвежцы снарядили для достижения своих целей несколько промысловых судов. Два из них советская экспедиция встретила на пути к острову Альджер. Им было указано на необходимость иметь специальное разре-

---

[1] Бор. Громов. Объявляю Землю Франца-Иосифа территорией СССР «Известия ЦИК СССР» от 1 августа 1929.

[2] ЦА ММФ, ф. Правительственная Арктическая Комиссия.

Рис. 140. В. Ю. Визе и В. И. Воронин на верхнем плато острова Гукера в 1929 г. Фото М. С. Мурова

шение для плавания в советских территориальных водах[1]. В разговоре с капитанами норвежских судов выяснилось, что хотя они и слышали о советской полярной станции в бухте Тихой, но не верили в ее существование. В том же 1930 г. у мыса Гукера, в 9 милях от берега, советские моряки обнаружили шхуну «Викинг», пытавшуюся подойти к берегу. О. Ю. Шмидт предложил капитану шхуны немедленно покинуть советские территориальные воды[2].

Волей-неволей капиталистическим странам пришлось считаться с фактами: острова Земли Франца-Иосифа прочно вошли в состав советских арктических территорий. Начиная с 1929 г., отдаленный архипелаг ежегодно посещали советские экспедиции. В бухте Тихой круглый год работала радиостанция и геофизическая обсерватория.

Снаряжение экспедиции на Северную Землю

Программой пятилетних научно-исследовательских работ в Советской Арктике предусматривалось обследование Северной Земли, открытой русскими моряками в 1913 г.

Снаряжение советской экспедиции на Северную Землю имело довольно большую предысторию. Планы изучения этого необследованного архипелага выдвигались в разное время многими советскими научными учреждениями. Но посылка североземельской экспедиции по разным причинам из года в год откладывалась.

---

[1] ЦА ММФ, ф. ГУСМП, оп. 2505, д. «Острова СЛО». Н. Н. Урванцев. Два года на Северной Земле. Л., 1935, стр. 46.

[2] При посещении мыса Флора советская экспедиция обнаружила повреждение поставленного там в 1929 г. советского флага. Этот флаг был сделан из железа и укреплен на металлическом флагштоке. Он оказался пригнутым к земле, на которой ясно виднелись человеческие следы.

Так Полярная комиссия Академии наук СССР еще 15 апреля 1919 г. слушала доклад об организации безотлагательного и всестороннего изучения Северной Земли. Комиссия подчеркнула, что эту работу могла бы взять на себя Академия наук[1]. Осуществить тогда североземельскую экспедицию помешала гражданская война.

В 1920 г. вопрос об изучении малоизвестного архипелага пыталась поставить на реальную почву Северная экспедиция ВСНХ. Предполагалось, что судно подойдет к нему и произведет необходимые подготовительные работы для высадки там группы ученых. Это намерение также не было осуществлено.

В июне 1923 г., по указанию советского правительства, Русское Географическое общество совместно с Главным гидрографическим управлением и Полярной комиссией разработали план посылки морского судна на Северную Землю[2]. Но и тогда экспедиция не состоялась.

Еще раз этот вопрос обсуждался в марте 1925 г. в Главном гидрографическом управлении[3].

Различные проекты обследования этой Земли появились также за границей.

В июле 1925 г. проект морской североземельской экспедиции, разработанный шведским капитаном корпуса инженеров-топографов Палленом, был при посредстве нашей дипломатической миссии в Стокгольме передан в Главнауку. Паллен предлагал направить к архипелагу специальное экспедиционное судно, которое должно было служить базой для ученых в течение трехлетнего их пребывания на островах.

Академия наук не приняла проект капитана Паллена и ответила ему отказом. Одновременно было возбуждено ходатайство перед правительством об отпуске необходимых средств для организации советской североземельской экспедиции. Из-за экономических трудностей экспедицию снарядить не удалось[4].

В октябре 1925 г. на заключение Академии наук был передан проект немецкого ученого П. Лернера о североземельской воздушной экспедиции. Академия наук оценила этот проект отрицательно, считая высадку людей с воздуха крайне сложным и опасным делом. Препровождая свое мнение в Президиум Академии наук, академик А. П. Карпинский от имени Полярной комиссии писал: «Приходится вновь отметить исключительный интерес к нашим полярным окраинам, проявляемый различными иностранными исследователями... Создающееся таким образом положение заставляет с особенным вниманием отнестись к вопросу об организации в **срочном порядке** русской экспедиции в район так называемой Земли Николая II (так называлась Северная Земля до 1926 г.— *М. Б.*), работы которой были бы важны не только с чисто научной точки зрения, но и по политическим соображениям, так как только та-

---

[1] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 1-в, л. 5.

[2] Н. Н. Урванцев. Два года на Северной Земле. Л., 1935, стр. 12; А. Ф. Лактионов. Северная Земля. Л., 1946, стр. 14.

[3] В мае 1925 г. проект воздушной экспедиции на Северную Землю представили Н. И. Евгенов и Б. Г. Чухновский. См. Н. И. Евгенов. К предстоящим полетам в Арктике. «Метеорологический вестник», 1928, № 4, стр. 110—114. План обследования западной части Северной Земли весной 1925 г. представил в Академию наук Н. В. Пинегин (ААН, ф. 75, оп. 1, д. 12, л. 89); подлинные материалы и план североземельской экспедиции Н. В. Пинегина хранятся в научных фондах ААНИИ.

[4] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 12, л. 87.

ким путем возможно реально закрепить за СССР земли, лежащие у полярных берегов Сибири и частично уже открытые русскими моряками»[1].

Повышенный интерес к Северной Земле проявляли американские исследователи. Как видно из сообщений английской и американской печати, в навигацию 1928 г. Американский Естественно-исторический музей намечал снарядить туда экспедицию во главе с Гаральдом Мак-Креккеном, которую финансировал нью-йоркский делец Столл. Предполагалось пройти на судне «Моррисей» (капитан Роберт Э. Бартлетт)[2] из порта Сиэтл Беринговым проливом. Разумеется, что такая экспедиция могла состояться только с разрешения советского правительства.

В это время и в СССР не прекращались работы по уточнению и разработке новых проектов Североземельской экспедиции. Учитывая трудности достижения Северной Земли и зимовки на ней, Полярная Комиссия решила всесторонне разработать этот вопрос. В 1927 г. был создан специальный Комитет[3], возглавивший всю подготовительную работу по снаряжению североземельской экспедиции. В начале 1928 г. Комитет рассмотрел и одобрил представленный Осоавиахимом (автор Г. Д. Красинский) проект трансарктического перелета на самолете с попутным исследованием Северной Земли[4]. Предполагалось, что Таймырская экспедиция Академии наук под руководством А. И. Толмачева доставит горючее в район озера Таймыр, откуда и будет совершен полет на север. Однако из-за аварии самолета трансарктический перелет не состоялся. Неудачным оказался полет к Северной Земле и на дирижабле «Италия» (1928 г.).

Рис. 141. Капитан В. И. Воронин на борту ледокольного парохода „Седов" в 1929 г.

Для уверенного достижения архипелага на морском судне требовалось провести гидрографические и гидрологические исследования в северной и средней частях Карского моря. За годы напряженной работы советских гидрографов для этого были подготовлены необходимые условия.

В 1929 г. в правительственные органы вновь поступило несколько проектов северозомельских экспедиций. Один из таких проектов в Арктическую правительственную комиссию представил Институт по изучению Севера. По этому проекту предлагалось направить к Северной Земле ледокол «Красин». Однако ледокол «Красин» участвовал в Карской экспедиции, и проект не был принят.

1 июля 1929 г. Президиум советской группы «Аэроарктика» рассмотрел план воздушной экспедиции, разработанный летчиком Б. Г. Чух-

---

[1] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 15, л. 8.

[2] «Science» от 30 декабря 1927; «Nature» от 18 февраля 1928.

[3] ААН, ф. 75, оп. 1, д. 37, л. 96.

[4] Там же, д. 20, л. 64.

новским[1]. Полет предполагалось совершить по маршруту Архангельск — Маточкин Шар — остров Диксон и далее на Северную Землю для определения там астрономических пунктов и аэрофотосъемки. Советская группа «Аэроарктика» поддержала проект Чухновского, и летом 1929 г. попытка была предпринята[2]. Для устройства бензиновой базы в залив Миддендорфа вышла промысловая шхуна «Зверобой»[3].

16 сентября самолет «Комсеверопуть», имея на борту инициатора полета Б. Г. Чухновского и летчика-наблюдателя А. Д. Алексеева, поднялся из бухты Диксона и лег курсом на Северную Землю. По донесению Б. Г. Чухновского, первоначально полет протекал успешно, и летчики рассчитывали благополучно достичь намеченной цели. Но от Пясинского залива обстановка резко изменилась: самолет попал в полосу густого тумана и от мыса Михайлова вынужден был повернуть назад. Возвращение произошло спустя 4 часа 35 минут после вылета. Несмотря на неудачу, полет этот принес ценные сведения. Летчики установили существенную неточность карт Гидрографического управления. «Открыто и замечено,— телеграфировал Б. Г. Чухновский.— более сотни больших и малых островов, не помеченных на существующих картах; карты этого богатейшего промыслового района настолько неточны, что привязать виденное к намеченному берегу невозможно. На островах и материке наблюдается много стад оленей, большое количество перелетных птиц»[4].

Полет Чухновского показал, что воздушная экспедиция на Северную Землю требует более длительной и тщательной подготовки. Проще было отправить к берегам этой неизведанной Земли экспедицию на морском судне.

В 1930 г. советское правительство окончательно приняло решение о посылке к берегам Северной Земли морской экспедиции, на нем настаивали авторы ряда представленных в Академию наук проектов.

Изучение самой Северной Земли должна была осуществить зимовочная партия ученых. План работы такой группы предложил секретарь Полярной комиссии Г. А. Ушаков[5].

Возглавить экспедицию правительство поручило автору проекта Георгию Алексеевичу Ушакову, который как нельзя лучше подходил для такого дела. В течение трех лет он возглавлял первую советскую зимовку на острове Врангеля, условия работы и жизни на котором во многом походили на условия Северной Земли.

Снаряжение советской экспедиции на Северную Землю являлось не только научным, но и важным политическим мероприятием. Дальнейшее промедление с ее организацией не могло быть допущено, тем более, что предполагавшийся сначала в 1929 г., а затем перенесенный на 1930 г. полет дирижабля «Граф Цеппелин» имел одной из своих глав-

---

[1] ААН, ф. 47, оп. 1, д. 930; «Воздушные пути Севера», М., 1933, стр. 35; ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. б/№, л. 12. Проект полета на Северную Землю в августе 1928 г. составил также летчик О. Кальвиц. Самолет вылетел из Омска.

[2] ЦА ММФ, ф. Управление Полярной Авиации, св. 50, д. б/№, 1928/29 г., л. 61. На экспедицию было отпущено 35 тысяч рублей из резервного фонда СНК СССР.

[3] «Воздушные пути Севера», стр. 35, 145.

[4] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 335, л. 64.

[5] Окончательный вариант плана экспедиции был утвержден на заседании Полярной Комиссии в декабре 1929 г. (ААН, ф. 75, оп. 1, д. 37, л. 96). Свой проект Г. А. Ушаков излагает на страницах книги «По нехоженной земле». М.—Л., 1951, стр. 36—37.

ных задач посещение Северной Земли и высадку там группы ученых. С учетом этого и других возможных осложнений в мандате Г. А. Ушакова говорилось, что он «назначается начальником Северной Земли и всех прилегающих к ней островов со всеми правами, присвоенными местным административным органам Советской власти.

Г. А. Ушакову предоставляется, в соответствии с законами СССР и с местными особенностями, регулировать охоту и промысла на вверенной ему территории и ввоз и вывоз всяких товаров, а также устанавливать правила въезда и пребывания на Северной Земле и островах иностранных граждан»[1].

Экспедиция Г. А. Ушакова отправлялась в совершенно не изученный район. Руководителем ее научной части и заместителем начальника был назначен известный полярный исследователь геолог Н. Н. Урванцев. В течение многих лет он изучал геологию районов рек Норилки, Пясины и Таймырского полуострова. К 1930 г. его геологические исследования, как он сам об этом пишет, «продвигались все дальше и дальше на север и северо-восток. Следующим естественным этапом после Таймырской экспедиции являлась Северная Земля»[2].

При организации экспедиции учитывалось то, что зимовочной партии предстоят большие санные переходы по островам. Они могли быть эффективно осуществлены небольшой группой исследователей, численностью в два-три человека. Напомним, что труднейшие переходы Ф. Нансена (1895—1896 гг.), Р. Амундсена (1911—1912 гг.), В. Стефансона (1916 г.) осуществлялись вдвоем или втроем. Исследования Таймырского полуострова также проводились небольшими партиями. Исходя из этого опыта, Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев предложили включить в состав североземельской экспедиции всего четырех человек. Это, помимо начальника и его заместителя, были ленинградский коротковолновик В. В. Ходов, принятый на должность радиста экспедиции, и шенкурский промышленник-зверолов С. П. Журавлев.

Поход ледокольного парохода «Г. Седов» в 1930 г. Создание полярной станции на Северной Земле

Осуществление морского похода к берегам Северной Земли и высадку на них четырех отважных советских полярников правительственная Арктическая комиссия возложила на О. Ю. Шмидта, который вместе с В. И. Ворониным, капитаном ледокольного парохода «Г. Седов», получил задание: доставить на Землю Франца-Иосифа новую смену полярной станции и произвести океанографические работы в Карском море.

Таким образом, в северные районы Баренцева и Карского морей направлялась большая морская экспедиция. В нее вошли сотрудники Всесоюзного Арктического института, возглавленные В. Ю. Визе. К этому времени институт провел 170 экспедиций в Арктику и располагал значительным опытом экспедиционных исследований.

«Г. Седов» вышел из Архангельска 15 июля 1930 г. 22 июля он прибыл в бухту Тихую и после окончания разгрузочных работ направился в бухту Русская Гавань на Новой Земле, куда был доставлен из Архангельска каменный уголь. По окончании бункеровки «Г. Седов» пошел на восток, к Северной Земле. Ему предстояло пройти через ранее никем не посещавшийся район Карского моря. Можно было только предполагать, что именно в этом районе скапливаются тяжелые льды, кото-

---

[1] Г. А. Ушаков. По нехоженной земле. М.—Л., 1951, стр. 10.

[2] Н. Н. Урванцев. Два года на Северной Земле. Л., 1935, стр. 14.

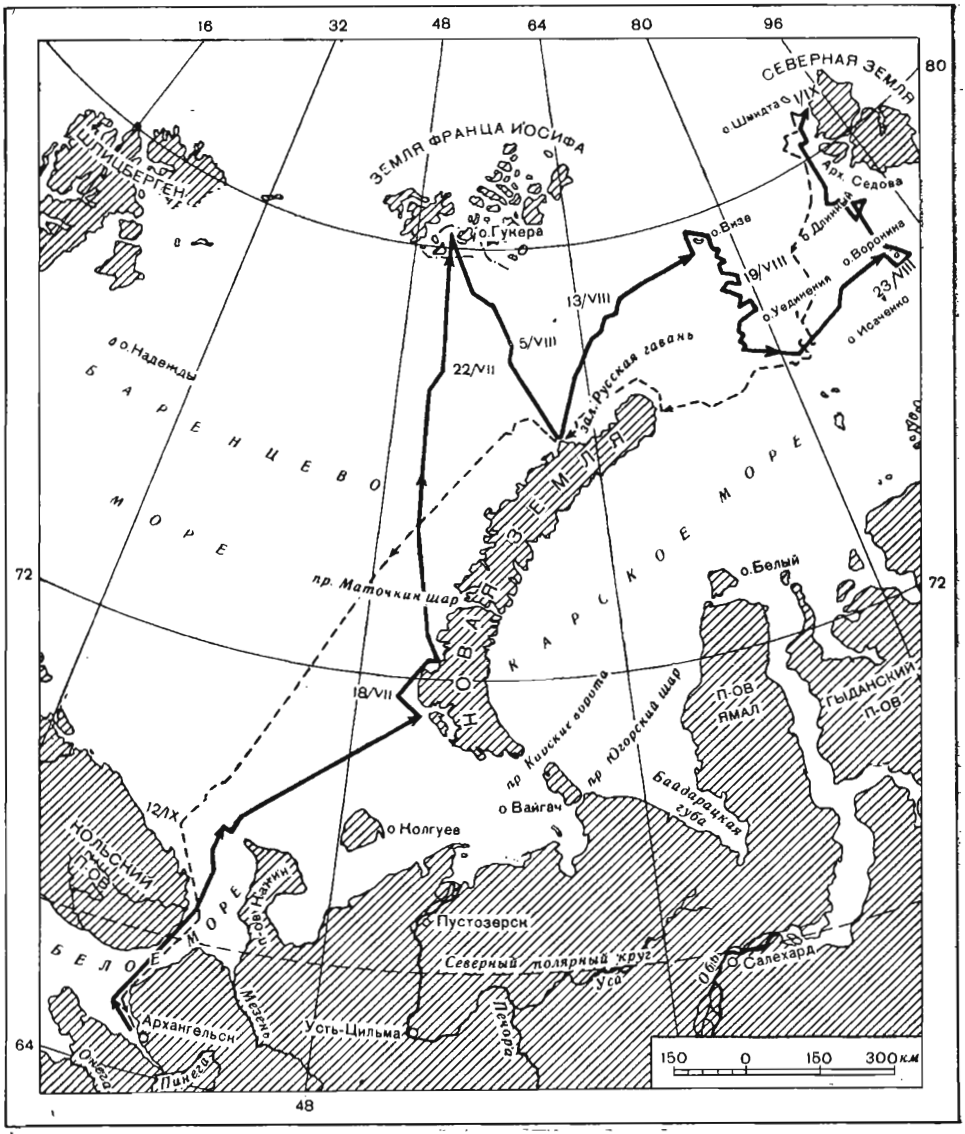


Рис. 142. Схема плавания ледокольного парохода „Г. Седов" (1930)

рые под действием северных и северо-западных ветров прижимаются к берегам Таймырского полуострова, блокируя морской проход.

По пути к Северной Земле «Г. Седову» предстояло обследовать район, лежащий на северо-восток от Новой Земли, в котором предполагалось существование еще неизвестной земли или острова. Такой прогноз высказал В. Ю. Визе в результате детального анализа данных о дрейфе «Св. Анны» (1912—1913 гг.). Местоположение предполагаемого острова было рассчитано вполне точно[1].

Следуя на северо-восток от мыса Желания на широте 79°29′ и 76°06′ в. д., 13 августа «Г. Седов» действительно обнаружил небольшой

[1] Д. Б. Карелин. Открытие острова Визе. Сб. «Русские мореплаватели». М., 1953, стр. 401.

остров, имеющий площадь примерно в 50 квадратных километров[1]. На вновь открытый остров, получивший имя Визе, высаживалась санная группа во главе с О. Ю. Шмидтом и В. Ю. Визе. Измерения глубин выявило в данном районе значительное поднятие морского дна и подтвердило наличие в северной части Карского моря мелководья.

Дальше судно продвигалось среди крупнобитых многолетних льдов. Опытный капитан искусно использовал малейшую возможность пройти вперед. «Он (Воронин — *М. Б.*) — писал Н. Н. Урванцев, — пользуясь малейшей щелью, направлял судно туда, где, казалось, ледяные поля были всего мощнее, а глядь — под самым носом появлялась, змеясь, трещина, в которую хоть со стоном и скрежетом, но все же проталкивался все дальше и дальше вперед наш «Г. Седов»[2].

Наблюдения за льдами на севере Карского моря показали, что здесь, по-видимому, в момент максимального развития приливно-отливных движений громадные ледяные поля разрывались трещинами; капитан использовал и это ослабление льда.

Все же 17 августа «Г. Седов» вошел в сплоченные льды, в которых он не мог дальше продвигаться. Пришлось окалывать судно и взрывать лед аммоналом. Но и это не помогло. «Г. Седов» лег в дрейф, ожидая благоприятных южных ветров, способных разредить льды. И эти ветры не заставили себя долго ждать. 21 августа на широте 76°40′ «Г. Седов» вышел на чистую воду и, следуя на север, обнаружил неизвестные острова. Один из них был назван именем Воронина, а другой — Исаченко. 22 числа на широте 77°12′ и долготе 90°28′ показался еще новый, искаженный рефракцией, каменистый остров, названный Длинным. Спустя некоторое время, пароход приблизился к группе небольших островов, получивших название архипелага Седова. Эта островная группа лежала в непосредственной близости к цели похода — берегам Северной Земли. Но пробиться еще ближе к ним не позволяли сплоченные ледяные поля. Дальнейшее продвижение стало невозможным. Высадку зимовочной партии решили произвести на один из островов архипелага Седова — остров Домашний.

24 августа экипаж «Г. Седова» приступил к выгрузке строительных материалов, оборудования и продовольствия для первой североземельской полярной станции. 30 числа все работы были закончены, и «Г. Седов» направился в обратный путь. На берегу пустынного острова остались четверо советских людей, которым партия и правительство поручили решение сложнейшей задачи — обследование Северной Земли и составление ее карты.

Пользуясь благоприятной ледовой обстановкой, «Г. Седов» прошел на север от острова Домашнего. Здесь выполнялись гидрологические работы. На широте 80°55′ и долготе 90°06′ открыли еще один остров, окруженный плотным кольцом льдов. К острову подойти не удалось. В честь начальника экспедиции он получил название острова Шмидта. Отсюда «Седов» повернул на юг.

3 сентября пароход достиг острова Уединения, 6-го — Русской гавани и 13-го вернулся в Архангельск.

Работа Североземельской экспедиции Г. А. Ушакова

Базой замечательной северо-земельской экспедиции Г. А. Ушакова стал остров Домашний, на косе которого экипаж «Г. Седова» построил небольшой домик, а на возвышенном месте коренного берега — радиомачту и метеостанцию. Первая североземельская полярная станция — новый форпост со-

[1] Судовой журнал ледокольного парохода «Г. Седов» на Землю Франца-Иосифа в 1930 г. (Копия). Научные фонды ААНИИ, № 101268.

[2] Н. Н. Урванцев. Два года на Северной Земле, стр. 56.

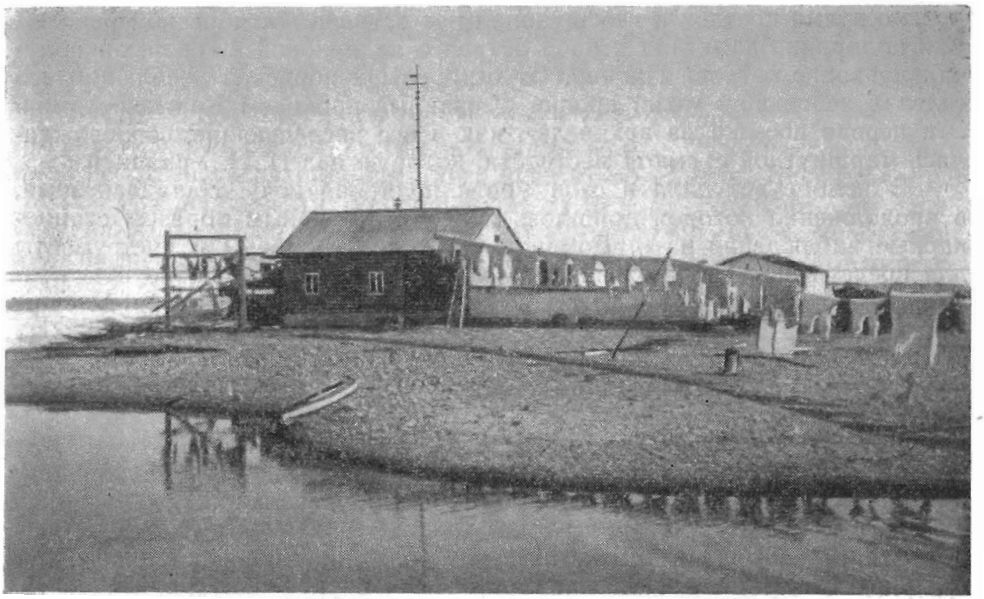


Рис. 143. Полярная станция на острове Домашнем. Фото Н. Н. Урванцева

ветской науки в Арктике являлась второй после бухты Тихой высокоширотной полярной обсерваторией. Два первые года существования этой станции приобрели исключительное научное значение благодаря огромной полевой экспедиционной работе, охватившей весь Северо-земельский архипелаг.

Экспедиция на Северную Землю тщательно подготавливалась; Г. А. Ушаков и его товарищи не испытывали недостатка в научном оборудовании и оснащении. Они располагали коротковолновой передающей и принимающей радиостанциями. Слуцкая аэрологическая обсерватория снабдила полярников радиозондами, метеорографами, шаропилотами, змеями, ветровой электроустановкой мощностью в один киловатт. Полярники имели кинокамеру, фотоаппараты, хронометры, буссоли. На остров были доставлены 43 ездовых собаки, приобретенные на Дальнем Востоке. В библиотеке полярной станции были книги Шекспира, Пушкина, Байрона, Мольера, Толстого, Тургенева, Гоголя, Шиллера, Гете, современная политическая и художественная литература. Книги помогали четверке храбрых советских людей преодолеть неизбежные трудности.

Едва только в тумане скрылся пароход, Г. А. Ушаков и его товарищи приступили к дооборудованию жилого дома и хозяйственных построек. Строительные работы продолжались без перерыва до 1 октября, когда полярники предприняли первое санное путешествие к неведомой Северной Земле. Они решили создать на крупных островах архипелага продовольственные базы, опираясь на которые потом можно было развернуть исследовательские походы. 3 октября, следуя на восток, путешественники вышли к большому острову, который получил название острова Октябрьской революции. Отстоял он от Домашнего на расстоянии примерно 50 километров. Здесь был поднят государственный флаг СССР, и Ушаков в торжественной обстановке объявил о присоединении Северной Земли к СССР. При подъеме государственного флага был дан трехкратный ружейный салют.

Во время поездок к северо-западу от острова Октябрьской революции полярники заметили второй остров с ледниковой шапкой, он получил название острова Пионер. От острова Октябрьской революции его отделял небольшой узкий пролив, названный проливом Красной Армии. Эта первая поездка на архипелаг, как и все последующие, сопровождалась маршрутной съемкой местности, которую вел Н. Н. Урванцев.

В ноябре вступила в свои права полярная ночь. Началась зима, в продолжение которой пришлось проводить главным образом стационарные наблюдения на о. Домашнем, готовить приборы и инструменты для предстоящих весенних работ. Но и в это время неослабно шла подготовка к предстоящим дальним походам. В период с декабря по март Г. А. Ушаков и С. П. Журавлев предприняли несколько поездок на острова, где организовали продовольственные депо и склады пеммикана для собак. В одну из поездок они побывали на восточной стороне острова Октябрьская революция. В конце зимы Н. Н. Урванцев приступил к съемке буссолью группы островов Седова. В марте 1931 г. Г. А. Ушаков забросил продовольственное депо к знаку, водруженному на восточной стороне острова Октябрьская революция экспедицией 1913 г.

В апреле была предпринята вторая большая санная поездка вокруг северной оконечности Северной Земли. В походе участвовали Ушаков, Урванцев и Журавлев. На полярной станции остался один Ходов. Эта тщательно подготовленная поездка прошла благополучно. Следуя от мыса Серп и Молот вдоль восточного берега острова Комсомолец, открытого еще раньше, 14 мая путешественники достигли 81°11′ с. ш., т. е. на 18′ или 23 километра севернее ранее предполагавшейся оконечности Северной Земли и мыса Жохова. 16 мая они прибыли к самому север-

Рис. 144. Г. А. Ушаков в походе. Фото Н. Н. Урванцева

ному мысу острова Комсомолец. Местоположение этого мыса Н. Н. Урванцев определил под 81°16′ с. ш. и 95°42′[1] в. д. 29 мая путешественники вернулись на основную базу.

В мае — июле 1931 г. Ушаков и Урванцев совершили объезд острова Октябрьская революция и положили его на карту. Условия путешествия из-за весенней распутицы оказались крайне тяжелыми. Продвигаясь на санях вдоль побережья, в проливе Шокальского, который ранее считали заливом, пришлось идти буквально по колено в снежной каше. Многие собаки выбились из сил, и их пришлось бросить. Это путешествие едва не окончилось гибелью людей.

Летом 1931 г. на Северной Земле ожидали самолет. Но полет с острова Диксона не был осуществлен. Дирижабль «Граф Цеппелин», пролетевший над Северной Землей, из-за тумана также не смог посетить остров Домашний. Полярники тщательно готовились ко второй зимовке. Били медведей, нерп и морских зайцев, приводили в порядок жилые помещения, переоборудовали метеостанцию, магнитную будку, разбирали материалы весенних поездок. Н. Н. Урванцев занялся вычислением 12 астропунктов, которые удалось определить в различных частях архипелага. Много времени ушло на составление карты островов.

По окончании второй полярной ночи, в апреле и мае 1932 г., исследователи совершили четвертое по счету крупное путешествие, на этот раз вокруг острова Большевик. За 45 дней было пройдено 1119 километров.

Рис. 145. Н. Н. Урванцев в походном снаряжении

Последний маршрутный поход пролегал к четвертому острову архипелага — острову Пионер, отделенному от острова Комсомолец небольшим проливом и названному Юнгштурм (Юный).

Тем временем наступило лето. Полярники с нетерпением ожидали прибытия смены. Но раньше, чем это произошло, полярную станцию посетила морская экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков», совершавшая свое историческое плавание из Архангельска во Владивосток. Радостной была встреча с теми, кто два года назад доставил зимовщиков на архипелаг: О. Ю. Шмидтом, В. Ю. Визе, В. И. Ворониным и другими друзьями. Перед выходом «Сибирякова» в море зимовщики подарили товарищам свою первую карту архипелага, которая оказала серьезную услугу во время небывалого плавания вокруг северной оконечности Северной Земли.

[1] Н. Н. Урванцев. К картографии Северной Земли. «Изв. Госуд. Географ. общества», т. 65, вып. 6, 1933, стр. 508.

Рис. 146. Предварительная гляциологическая и топографическая карта Северной Земли, составленная Н. Н. Урванцевым в 1933 г. (опубликована в кн. Н. Н. Урванцева „Северная Земля". Краткий очерк исследования, Л., 1933)

Наконец, 14 августа к острову Домашнему с новой сменой полярников прибыл ледокольный пароход «Русанов». Смену возглавила Н. П. Демме. Так окончилась двухлетняя героическая экспедиция четырех советских полярников. В истории географических исследований XX века она заняла одно из почетных мест. Почти неизвестный до того человечеству большой архипелаг был тщательно обследован и положен на карту. В географию Арктики вошли сотни новых названий, целая земля, над которой реял флаг СССР.

По данным Н. Н. Урванцева, за 152 дня маршрутной съемки было пройдено по архипелагу 3050 километров, а всего около 5000 километров, в среднем за сутки съемкой покрывалось расстояние в 14,5 километров. За время работы экспедиция определила 17 астропунктов, сред-

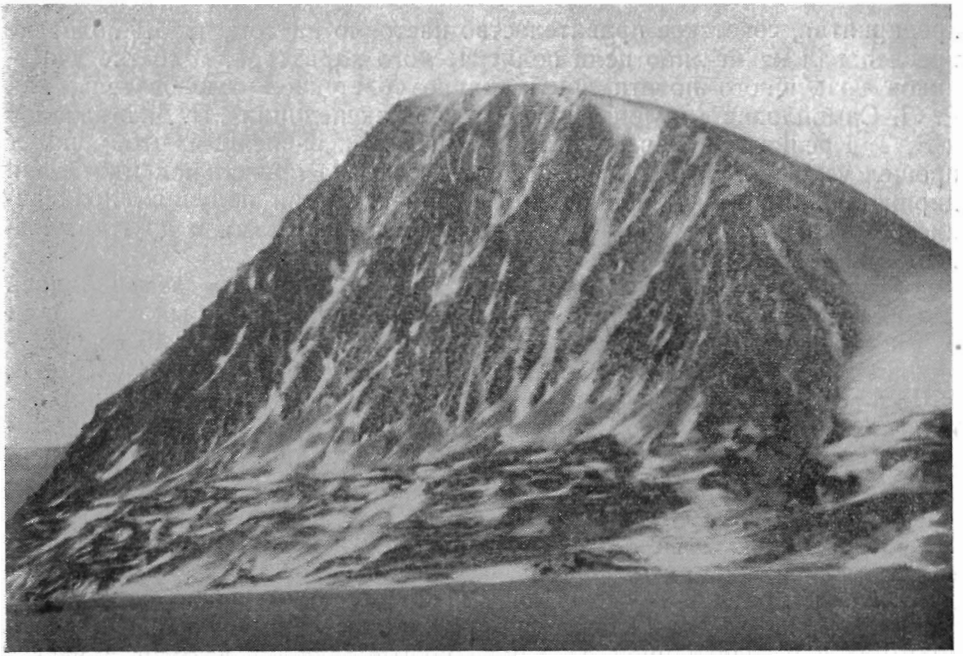


Рис. 147. Мыс Ворошилова на Северной Земле. Фото Н. Н. Урванцева

нее расстояние между которыми составляло 79 километров. Было доказано, что Северная Земля состоит из четырех крупных и ряда прилежащих к ним мелких островов. Площади крупных островов удалось определить более или менее точно. Экспедиция открыла проливы Шокальского, Красной Армии, побывала на самой северной точке архипелага. На основании маршрутной съемки Урванцев составил две карты Северной Земли — одну в стереографической проекции, другую в меркаторской проекции[1]. Кроме того, он же составил геологическую карту и геоморфологическое описание архипелага. Первые сведения были получены о геологическом строении островов и их тектонике. Помимо походных магнитных наблюдений, которыми обнаружены четыре магнитные аномалии, на базе удалось выполнить 8 полных наблюдений над элементами земного магнетизма. На основании ежечасных наблюдений в течение суток определены элементы приливо-отливных колебаний уровня моря у архипелага Седова. Большую ценность представили геоморфологические, геологические и ботанические сборы, метеорологические и ледовые наблюдения[2].

Политическим итогом североземельской экспедиции явилось закрепление Северной Земли в составе арктических территорий СССР.

Полет дирижабля «Граф Цеппелин» в 1931 г.

Выше уже отмечалось, что международным обществом «Аэроарктика» намечалось осуществить большой полет на дирижабле «Граф Цеппелин». Из-за мирового кризиса его пришлось отложить на неопределенное время, и состоялся он лишь в 1931 г. В самом начале организации этого полета, в связи с недостаточно ясными целями этого

[1] Карту см. Н. Н. Урванцев. Два года на Северной Земле. Приложение.

[2] Стенограмма отчета сессии Ученого Совета ААНИИ. Стенографический отчет о заседании от 17—18 февраля 1933 г. (Архив ААНИИ, св. 10).

предприятия, советское правительство настояло на том, чтобы полет не преследовал какие-либо цели политического характера. В состав участников воздушного полета вошли такие советские исследователи, как Р. Л. Самойлович (научный руководитель экспедиции), П. В. Молчанов и Э. Т. Кренкель, которые сделали все от них зависящее, чтобы полет прошел успешно. В Ленинграде была построена причальная мачта для дирижабля. Все советские полярные радиостанции получили приказание безотказно обслуживать аэронавтов метеосводками и другими сведениями.

Хотя экспедиция на дирижабле «Граф Цеппелин» замышлялась как международное научное предприятие, ее состав был подобран в основном из немецких воздухоплавателей и ученых. Из 46 ее участников только 7 ученых были представителями других стран: СССР — 4, США — 2, Швеции — 1. Основные командные посты в экспедиции заняли немцы. Командиром корабля являлся Гуго Эккенер, германскими подданными являлись и три его помощника. Аэрофотосъемкой руководили немецкие инженеры Ашенбреннер и Бассе, представлявшие две немецких фирмы: «Фотограмметри» и «Карл Цейс».

Не приходится говорить о том, что вокруг полета дирижабля падкая на сенсацию буржуазная пресса организовала широкую пропагандистскую кампанию. В свою очередь общество «Аэроарктика» не пожалело усилий, чтобы в глазах мирового общественного мнения поднять значение в исследованиях Арктики воздухоплавания, которое с развитием авиации стало отходить на задний план. В полет отправлялся генеральный секретарь «Аэроарктики» капитан Вальтер Брунс, горячий сторонник и инициатор трансарктических перелетов на дирижаблях. Газетный трест Херста заранее скупил у Общества всю информацию о подготовке и ходе экспедиции. Советское правительство настояло на том, чтобы во время полета дирижабля над территорией СССР информация о нем проходила через ТАСС, специальный корреспондент которого Ф. Ф. Ассберг находился на борту дирижабля[1].

Дирижабль «Граф Цеппелин» взял старт в Фридрихсгафене (Германия) 24 июля 1931 г. и через несколько часов совершил посадку на комендантском аэродроме в Ленинграде. Пополнившись здесь горючим и водородом (все технические работы были проведены советскими специалистами в сжатые сроки и вызвали восхищение экипажа), он лег курсом на север. Дальнейший полет дирижабля проходил над территорией СССР.

Для обслуживания полета дополнительными метеосводками и для передачи на борт дирижабля почты к Земле Франца-Иосифа направился ледокольный пароход «Малыгин». Их встреча произошла в бухте Тихой 27 июля. Здесь дирижабль произвел удачную посадку на свободную воду, а затем, поднявшись в воздух, совершил облет западной части Земли Франца-Иосифа, где выполнялись аэрофотосъемка и разные научные наблюдения по специальной программе. От Земли Франца-Иосифа дирижабль направился сначала на северо-восток, а потом на восток, к Северной Земле. Полет проходил в благоприятной обстановке. Немецким аэрофотосъемщикам удалось заснять на пленку значительную площадь, над которой пролегал маршрут воздушной экспедиции. Через 45 часов после вылета из Ленинграда дирижабль достиг в тумане Северной Земли. Сначала он шел вдоль восточного ее берега, считавшегося малоизученным и, оттуда, перелетев на западный берег, пытался снизиться у острова Домашнего, но безрезультатно; из-за тумана от посадки на воду пришлось отказаться.

---

[1] «Воздушные пути Севера». М., 1933, стр. 80—103.

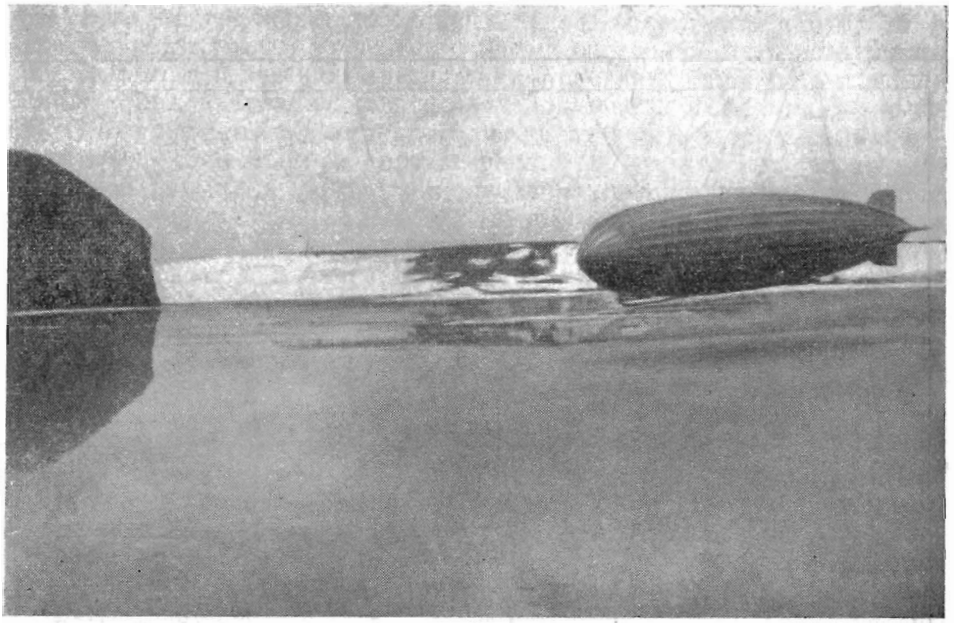


Рис. 148. Посадка дирижабля „Граф Цеппелин" на воду в бухте Тихой 27 июля 1931 г. Фото И. М. Иванова

От пролива Вилькицкого воздухоплаватели взяли курс на Таймырский полуостров, ведя по пути непрерывную аэрофотосъемку. 28 июля «Граф Цеппелин» прошел над островом Диксона, куда на трех парашютах были сброшены недоставленные Г. А. Ушакову продукты и письма. От острова Диксона дирижабль пересек Карское море и утром 29 июля вышел к северной оконечности Новой Земли.

У берегов Новой Земли аэрофотосъемка возобновилась. Особое внимание уделялось фотосъемке Маточкина Шара, для чего дирижабль снизился до возможных пределов и прошел между высокими горами, окаймлявшими пролив. Малоизвестный в Западной Европе восточный берег архипелага также привлек внимание немецких аэрофотосъемщиков.

От Новой Земли дирижабль проследовал на Архангельск и Ленинград, где посадка не производилась. 30 июля он вернулся в Германию. Весь полет продолжался 4 суток, 10 часов и 10 минут(более 106 часов). Успешному полету дирижабля способствовали благоприятные метеорологические условия.

В ходе воздушной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин» воздушный корабль этого класса был испробован для работы в Арктике. Это имело существенное значение, так как с помощью дирижабля предполагалась высадка на Северном полюсе научной дрейфующей станции, что приурочивалось ко Второму международному полярному году в 1932—1933 гг. Однако жестокий экономический кризис, который в течение ряда лет потрясал капиталистические страны, помешал осуществлению этих планов. Существенно было и то, что выдвигавшийся ранее обществом «Аэроарктика» проект Ф. Нансена не встретил поддержки у немецких воздухоплавателей. В частности, Эккенер, избранный после смерти Ф. Нансена президентом Общества, резко отрицательно отнесся к идее норвежского ученого[1]. К мнению Эккенера, разумеется, присоединились его германские коллеги.

[1] В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 372.

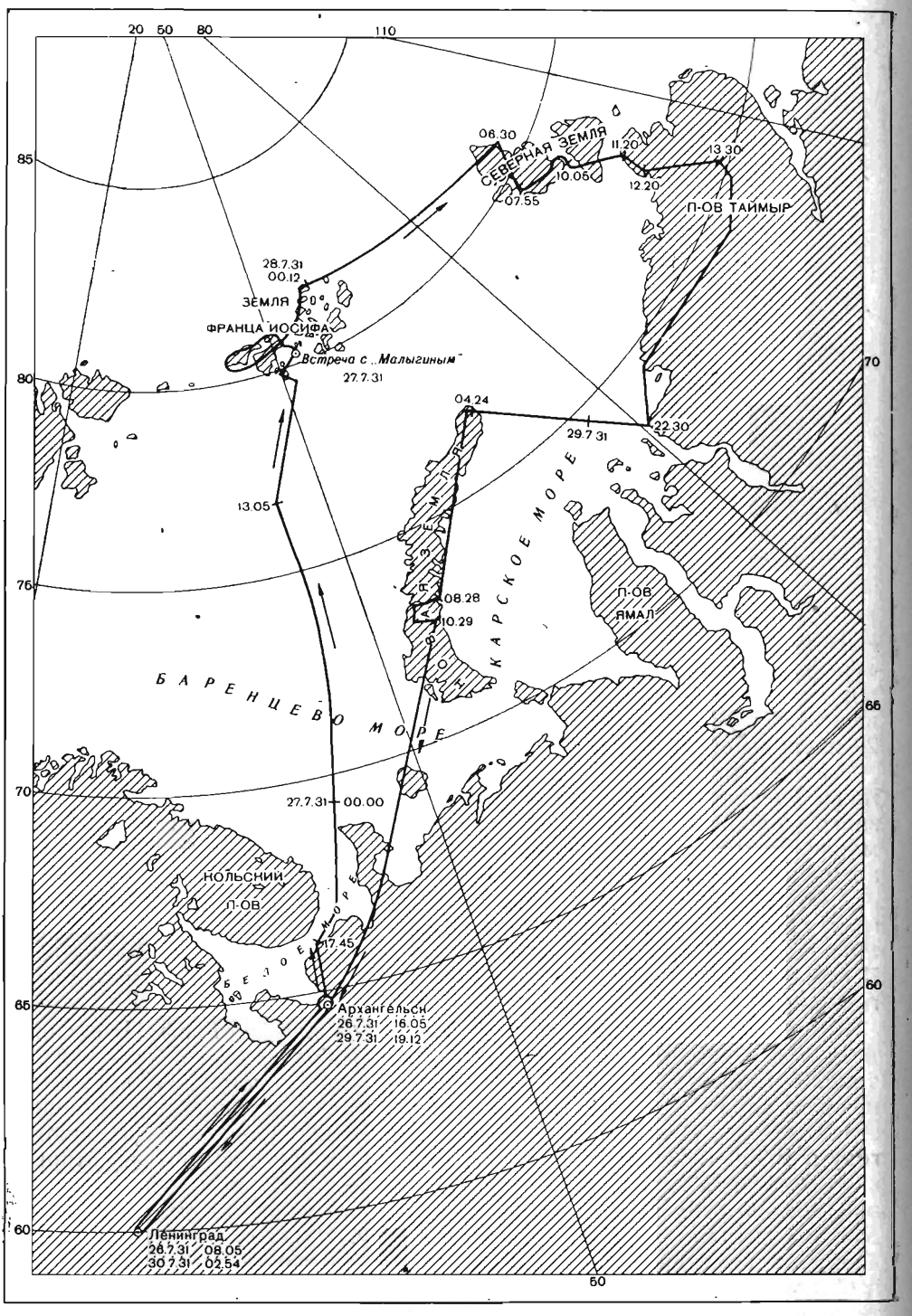


Рис. 149. Маршрут арктического рейса дирижабля „Граф Цеппелин" (опубликовано в кн. „Die Arktisfahrt des Zuffschiffs Graf Zeppelin", Gotha, 1933)

Все это подтверждает, что главной целью полета дирижабля «Граф Цеппелин» с попутным изучением условий поведения этого воздушного корабля в специфических арктических условиях, было обследование малоизвестных в Западной Европе районов советской Арктики и, в частности, аэрофотосъемка ее территории[1]. Если учесть к тому же, что результаты аэрофотосъемки, произведенной с дирижабля, через два года оказались в распоряжении реваншистского фашистского правительства Германии (материалы аэрофотосъемки СССР не были представлены), то вся экспедиция на дирижабле «Граф Цеппелин» предстанет совсем в ином свете, чем она описывалась в широковещательной рекламе «Аэроарктики». Приходится признать, что этот полет был использован не столько в научном плане, сколько в целях воздушной разведки будущего театра войны против СССР.

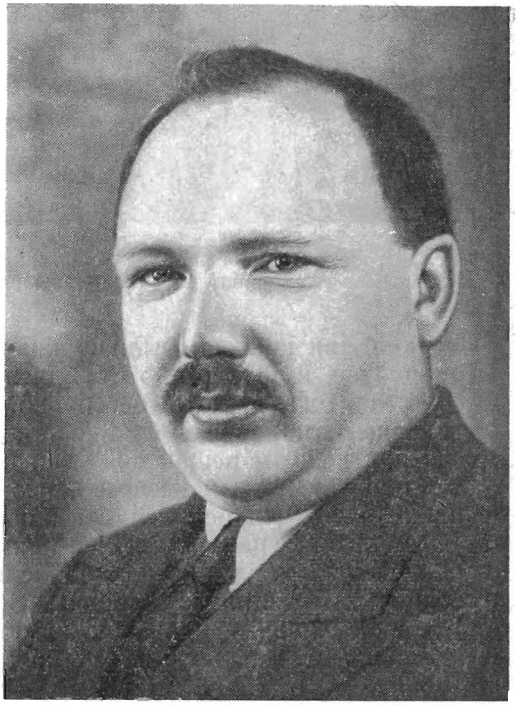


Рис. 150 Профессор П. А. Молчанов—изобретатель радиозонда

Другие, собственно научные исследования на дирижабле носили чисто опытный характер. Так, с дирижабля исследовались верхние слои атмосферы путем выпуска первых радиозондов профессора Молчанова. Всего было выпущено четыре радиозонда, поднявшихся на высоту 17—20 километров. Установить какие-либо закономерности или сделать какие-нибудь научные выводы на основании выпуска четырех радиозондов вряд ли представлялось вероятным, хотя полет дирижабля показал полную возможность производить разного рода аэрометеорологические наблюдения с борта воздушного корабля, в особенности исследования горизонтального распределения различных аэрологических элементов[2]. Существенные результаты дали геомагнитные наблюдения. Всего было произведено около 90 измерений величины магнитного напряжения, из которых некоторые на земле. Удалось также выполнить 6 измерений величины магнитного склонения. Общие географические наблюдения над Новой Землей и Северной Землей не увенчались сколько-нибудь серьезными новыми результатами, так как ко времени полета дирижабля эти острова были достаточно хорошо исследованы советскими учеными. Не представляли большой ценности и ледовые на-

---

[1] Результаты экспедиции в Арктике на дирижабле «Граф Цеппелин» изданы обществом «Аэроарктика» в 1933 г. в Германии. См. Die Arktisfahrt des Luftschiffes «Graf Zeppelin» in Juli 1931. Gotha, 1933.

[2] Письмо П. А. Молчанова Р. Л. Самойловичу после 4 апреля 1932 г., хранящееся в научных Фондах ААНИИ (архив Р. Л. Самойловича). В этом письме профессор П. А. Молчанов, создатель радиозонда, поднял вопрос о советском приоритете в изобретении и применении радиозонда.

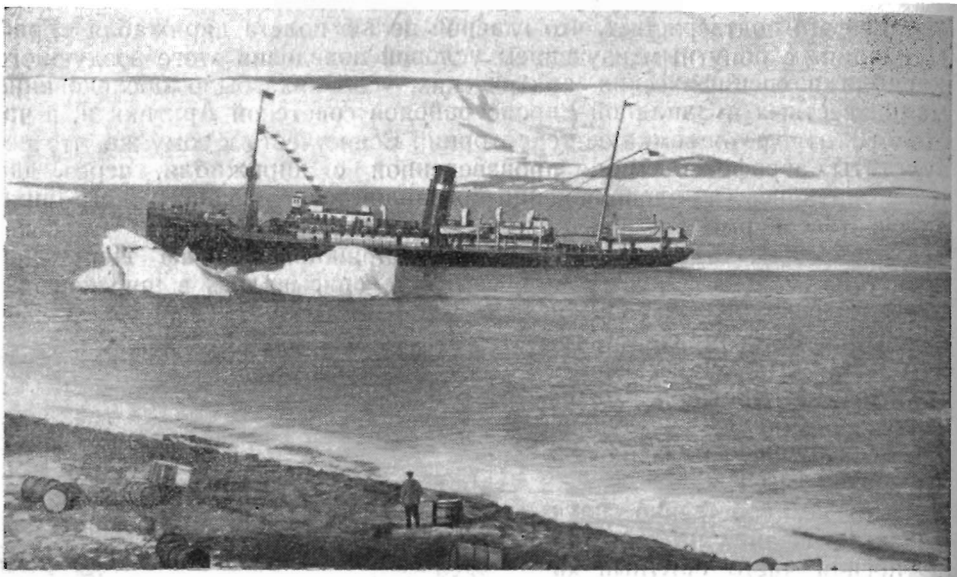


Рис. 151. Ледокольный пароход „Малыгин" в бухте Тихой в июле 1931 г. в момент посадки дирижабля „Граф Цеппелин"

блюдения, так как они были слишком отрывочны. Таким образом, это мероприятие, к которому готовились ряд лет, не увенчалось крупными научными итогами, хотя, бесспорно, полет «Графа Цеппелина» в Арктику принес новые сведения о ней.

В дальнейшем решающий удар по престижу международного общества «Аэроарктика» нанесло то, что оно попало под полный контроль фашистского государства и совершенно развалилось. С прекращением его деятельности наступил конец применению в Арктике дирижабля. Это случилось уже тогда, когда над ледяными просторами господствовали быстрокрылые самолеты Страны Советов. На них были совершены, в частности, первые трансарктические перелеты из СССР в США. Самолет одержал полную победу над дирижаблем.

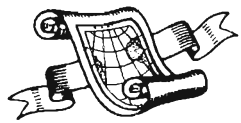
* * *

Таким образом, вторая половина 20-х и начало 30-х годов ознаменовались серьезным наступлением на высокие широты. Накопив большой и разносторонний опыт в области арктических исследований с помощью мощных ледоколов и самолетов, советские полярники добились значительных успехов в освоении и изучении подступов к центральной Арктике. Эти исследования существенно способствовали развитию арктического мореплавания.

Постройка полярных радиостанций в бухте Тихой, на Северной Земле, мысе Желания (1931 г.), а в 1932 г. на мысе Челюскина завершила создание сети полярных станций вокруг основных морских путей западной части Советской Арктики. С вступлением в строй этих полярных станций советские ученые стали получать материалы громадной научной ценности, послужившие основой для разработки методов прогнозирования в интересах арктического мореплавания.

Наступление на высокие широты окончательно закрепило за СССР его островные арктические территории.

Изучение Арктики, предпринятое во второй половине 20-х и начале 30-х годов, создало реальные предпосылки для дальнейшего развития арктического мореплавания на отдельных участках Северного морского пути, совершения сквозных плаваний. Советские полярники использовали эти благоприятные условия. Успехи в изучении Севера сказались прежде всего на решающем в этот период участке мореплавания — на Карском морском пути.



ГЛАВА 13

КАРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ НА НОВОМ ЭТАПЕ

Индустриальное строительство в Сибири и, в частности, создание на Енисее Игарского лесопромышленного центра повлекло за собой коренные изменения в характере и масштабах Карских экспедиций.

Как уже отмечалось выше, прежнее импортно-экспортное направление этих экспедиций теперь перестало отвечать задачам дня. Возникавший в Сибири достаточно емкий внутренний рынок поглощал сырье и продукты сельского хозяйства, ранее вывозившиеся в Западную Европу. Вместе с тем открылись реальные возможности снабжения Сибири промышленными товарами отечественного производства, отказавшись от ввоза их по Карскому морскому пути из-за границы. В новых условиях Карские экспедиции могли оправдать себя только как экспортные операции крупного масштаба для вывоза малотранспортабельных грузов и, прежде всего, лесоматериалов. Такое развитие Карских экспедиций потребовало изменения всей практики арктической навигации, пересмотра методов и средств, применяемых при организации мореплавания.

Старые методы проводки судов во льдах по сути дела не позволяли сколько-либо значительно расширить масштабы грузоперевозок, так как ледокольные пароходы не могли обеспечить уверенный проход транспортов даже при относительно не очень сложной ледовой обстановке. Навигаторам приходилось ориентироваться на удачное стечение обстоятельств, выжидать перегруппировки льдов, т. е. ставить успех операций в прямую и полную зависимость от ледовой обстановки в новоземельских проливах и в Карском море на трассе плавания судов.

Между тем успешный поход ледокола «Красин» в 1928 г. во льдах севернее Шпицбергена, успехи советской авиации, достижения в научном изучении Арктики создавали новые условия для решительного совершенствования практики ледового плавания. Прежнему недоверию к ледоколу был нанесен серьезный удар, на очередь дня встал вопрос о широком участии ледоколов в транспортных операциях. При этом был учтен опыт использования ледоколов в Карских экспедициях 1921 и 1922 гг.

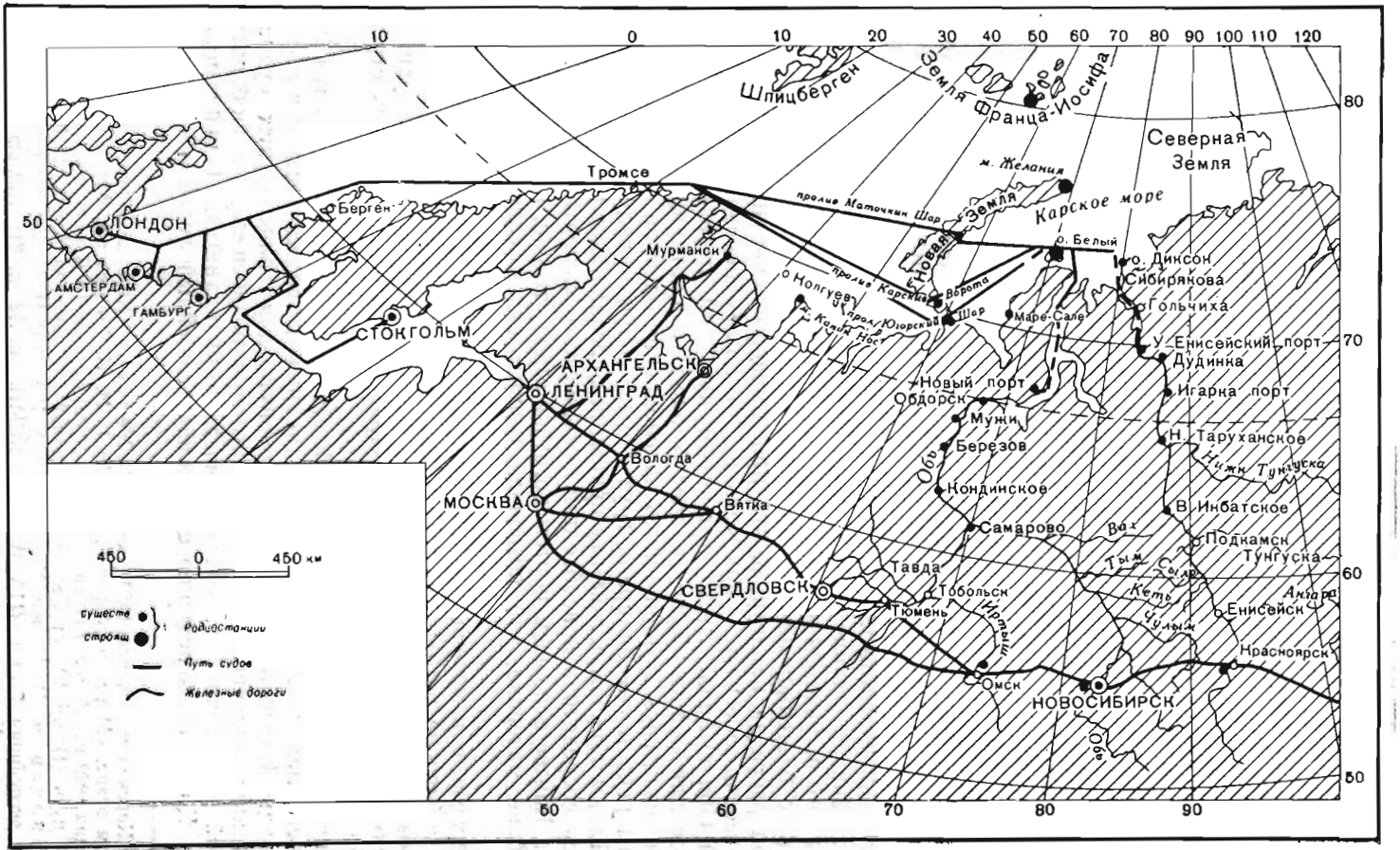


Рис. 152. Схема водного пути из Европы в Сибирь через Карское море к устьям рр. Оби и Енисея (из Сибирской энциклопедии, т. II)

Применение ледоколов и самолетов знаменовало совершенно новый этап в развитии Карских экспедиций.

Первой крупной транспортной операцией этого рода явилась экспедиция 1929 г.[1].

Карская экспедиция 1929 г.

Подготовка к этой Карской экспедиции развернулась в обстановке, когда над странами капиталистического мира нависла угроза жестокого экономического кризиса. Вместе с тем успешное развитие народного хозяйства СССР побуждало деловые круги Западной Европы идти на расширение внешнеторговых связей с Советским Союзом.

По своему объему данная Карская экспедиция превзошла предыдущие экспедиции; ее экспорт исчислялся в 60 тысяч тонн, что равнялось двум третям аналогичной статьи Карских экспедиций за предшествовавшие восемь лет. Для вывоза грузов было зафрахтовано 26 пароходов (за первые 8 лет устья Оби и Енисея посетило 42 морских парохода).

В прежние годы суда прибывали к месту назначения одновременно. В новых условиях приход сразу 26 пароходов в порты загрузки нельзя было считать целесообразным. Это потребовало бы увеличить вдвое тоннаж речного флота и к тому же при недостатке рабочей силы на Севере крайне осложнило бы погрузочно-разгрузочные операции. Выход из трудного положения нашли местные работники. Речники Енисейского и Обского бассейнов вместо обычного одного рейса решили выполнить два-три рейса за навигацию, что при имевшемся налицо количестве судов могло обеспечить намеченную программу перевозок. В дельте Малой Оби выбрали место для промежуточной перевалочной базы, удобное для подхода судов, — мыс Халас-Пугор, откуда речные суда, оставив свой груз, возвращались на сибирские базы за новым грузом. Вторым рейсом они забирали груз с мыса и доставляли его в Новый порт. Таким образом, к моменту прибытия морских судов в Новом порту удалось сосредоточить необходимое количество экспортных грузов.

На Енисее основным портом погрузки стала Игарка, расположенная в глубине материка, что позволяло речным судам совершать по три рейса.

Серьезные изменения претерпел распорядок прибытия морских судов в сибирские порты. Было решено проводить суда группами, которые возглавили групповые капитаны, назначенные из числа опытных советских судоводителей. Для прибытия судов устанавливались строгие календарные сроки.

Новый порядок проводки потребовал организации четкой службы линейного ледокола, который в случае нужды должен был форсировать льды Карского моря, открывая путь для транспортных судов. Содержание линейного ледокола благодаря возросшему грузообороту Карской экспедиции стало экономически оправданным. В навигацию 1929 г. Карскую экспедицию обслуживал линейный ледокол «Красин»

---

[1] О Карской экспедиции 1929 г. см. Н. И. Евгенов. Карские морские экспедиции на новом этапе. «Морской сборник», 1931 № 1; Н. И. Евгенов. Морская Карская экспедиция 1929 г., «Записки по гидрографии», 1929 г., т. 58; Н. Воеводин. Северный морской путь (Итоги 10 лет Карских экспедиций). «Советская Азия», 1930, № 3—4; Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 100—101; Н. И. Евгенов. Морская Карская экспедиция 1929 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 12, д. 8); Анализ движения морских судов в Карской экспедиции 1929 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 12, д. 8); Н. И. Евгенов. Предварительный отчет начальника Карской морской экспедиции о работах научно-исследовательских групп и Бюро погоды на ледоколе «Красин» за время его участия в экспедиции 1929 г. (ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 12, д. 8).

(капитан М. Я. Сорокин). Вместо судна-разведчика, которым длительное время служил ледокольный пароход «Малыгин», использовался самолет «Комсеверопуть-1» (пилот Б. Г. Чухновский).

С этого года ледовая авиаразведка стала ежегодной.

В продолжение всего плавания на ледоколе «Красин» работало метеорологическое бюро, состоявшее из двух синоптиков: Э. П. Пуйше, Г. Я. Вангенгейма. Бюро не только составляло обычные метеосводки, но давало прогнозы погоды, оказавшиеся весьма удачными. Начальник Карской экспедиции Н. И. Евгенов неоднократно отмечал успешную деятельность бюро. На борту ледокола находилась также группа гидрологов (А. С. Чечулин и Ю. К. Алексеев), выполнившая сорок глубоководных гидрологических станций. Гидрологическая группа вела наблюдения за движением льдов, составляла карты их расположения. Эти и другие меры, предусмотренные правлением «Комсеверопути», обеспечили успешную проводку морских судов в порты Сибири и своевременное возвращение их в Западную Европу.

Морскую навигацию открыли ледокольные суда. Лидер экспедиции — ледокол «Красин» 30 июля прибыл в Югорский Шар. 31 июля первая группа морских транспортных судов, пришедшая из портов Германии, достигла о. Вайгач и под проводкой ледокола вошла через Югорский Шар в Карское море. В юго-западной части моря льды не встретились, кромка льда показалась только на параллели острова Белого, но входа в Обскую губу она не затруднила. Несколько позднее ледовую разведку южной части Карского моря предпринял Б. Г. Чухновский на самолете. К сожалению, 19 августа, во время полета от Югорского Шара к острову Диксон, самолет потерпел аварию и вышел из строя. Машину в открытом море подобрал пароход «Л. Красин» и доставил на остров Диксон, откуда после небольшого ее ремонта Б. Г. Чухновский совершил полет в сторону Северной Земли. Во время полета он наблюдал большие пространства свободного ото льда моря.

Тем временем к новоземельским проливам прибывали новые группы судов. В сопровождении ледокола они благополучно и в намеченный срок приходили в сибирские порты, а затем группами возвращались назад. Ледокол бороздил Карское море много раз и по разным направлениям.

В первой половине сентября, в самый разгар экспедиции, разведка «Красина» в сторону Маточкина Шара предупредила о приближении тяжелых льдов с севера. При северных ветрах они могли создать неблагоприятные условия для судов, идущих южными проливами. В связи с этим было решено предпринять поход к мысу Желания для выяснения возможности плавания вокруг северной оконечности Новой Земли на случай закрытия южных проливов. Вскоре «Персей» и «Г. Седов» выяснили, что район северной оконечности Новой Земли свободен ото льдов, и, таким образом, морские суда в случае необходимости могли пройти севернее Новой Земли, тем более, что этот путь короче, чем через Югорский Шар.

12 сентября ледокол «Красин» прибыл на о. Диксон, установив по пути, что к северу от Оби и Енисея вода значительно прогрета по всей толще, и опасаться быстрого замерзания не приходится. От острова Диксон М. Я. Сорокин намеревался пройти к мысу Желания. Но для проводки очередной группы транспортных судов, подходивших из Игарки, у ледокола не хватало угля. Пришлось поход на север отложить и направиться вместе с судами в Югорский Шар, куда должен был подойти угольщик и где ледокол мог пополнить запасы топлива.

17 сентября в 40 милях от Югорского Шара «Красин» встретил торосистые ледяные поля, принесенные сюда с севера. Они могли ока-

заться серьезным препятствием не только для транспортных судов, но и для ледокола. К счастью, стояли безветренные дни, и лед, надвигавшийся с севера, так и не подошел к южным проливам.

Последняя группа судов Карской экспедиции, задержавшихся в речных портах, покинула Карское море 4 октября, только ледокольный пароход «Сибиряков» задержался там некоторое время[1].

Столь крупная морская операция была осуществлена впервые в истории Карского морского пути. Она положила начало регулярной эксплуатации этого пути. Посылка мощного ледокола вполне себя оправдала: он появлялся на самых трудных участках и всюду успешно преодолевал льды.

В результате успеха этой Карской экспедиции резко снизились ставки страхования судов и грузов (см. табл. 17).

Таблица 17

Периоды	Страховые ставки в % от стоимости грузов[2]			
	на море		на реках	
	суда	грузы	суда	грузы
До революции	8	6	—	6,5
1921 год	7	5	Не страховались	
1924 год	4,75	2,75	1,84	4,25
1929 год	2,25	0,8	1,45	0,4

Иными словами, если в 1921 г. страховка морского корабля стоимостью в 250 000 рублей обходилась в 17 500 рублей, то в 1929 г. за это судно приходилось платить только 5625 рублей. По всей массе грузов Карской экспедиции общая сумма экономии достигла в 1929 г. 126 500 рублей[3].

При вывозе за границу стоимость перевозки одной тонны сибирских товаров обходилась по железной дороге через Ленинград 60 рублей 82 копейки, по Северному морскому пути — 44 рубля 64 копейки. Стоимость провоза одного стандарта пиломатериалов из Красноярска в Лондон Северным морским путем составляла 69 рублей против 151 рубля через Ленинградский порт[4].

Сокращение накладных расходов и страховых ставок свидетельствовало об успехах, достигнутых в освоении северных морей. По всем своим экономическим показателям Карский морской путь стал в один ряд с давно освоенной морской дорогой из Архангельска в Европу. Он превращался в обычную водную магистраль. Таков был итог десятилетней работы советских моряков. Без иностранной помощи, проявляя незаурядный героизм и мужество, они поставили на службу социалистическому государству арктический морской путь.

Нужно заметить, что с 1929 г. Карские экспедиции нельзя считать экспедициями в полном смысле слова. С введением в их состав линей-

---

[1] ЦА ММФ, ф. а/с «Комсеверопуть» оп. 1, д. 47, лл. 183—200.

[2] Н. Воеводин. Северный морской путь. «Северная Азия», 1930, № 3—4, стр. 103.

[3] Там же, стр. 103—106.

[4] Там же, стр. 104.

ного ледокола, с расчленением транспортных судов на отдельные группы, каждая из которых имела своего начальника в лице старшего капитана, график прибытия и отхода, вся операция в целом утратила прежний экспедиционный характер и форму. Что касается экономической стороны Карских операций, то с превращением их в хорошо освоенное хозяйственное мероприятие они также утратили значение экспедиции, которая обычно имеет эпизодический смысл, в данном же случае, с финансовой точки зрения — это были обыкновенные морские транспортно-хозяйственные операции Наркомвнешторга.

В литературе можно встретиться с указанием на то, что с конца 20-х годов собственно Карские экспедиции прекратились и с этого времени осуществлялись морские операции. Однако такая замена одного названия другим не вскрывает существа дела. В новых условиях эксплуатация арктического морского пути, т. е. решение транспортной задачи, потребовало сложной организации, включая привлечение больших научных сил, ледокольных кораблей и авиации. Поэтому было бы более правильным, начиная с 1929 г., именовать Карские морские экспедиции Карскими арктическими рейсами. Но чтобы не вносить новыми определениями известную сложность, в данной работе за нами в дальнейшем сохранено общепринятое название экспедиций.

Карская экспедиция 1930 г.

Какие большие возможности расширения грузовых операций открылись в связи с успешным применением ледокола и самолетов в проводке транспортов во льдах, ярко продемонстрировала навигация 1930 г. По объему грузооборота, количеству участвовавших судов и условиям ее проведения эту экспедицию можно считать началом нормальной хозяйственной эксплуатации Карского морского пути, продолжающейся по сей день. Экспорт ее превысил 132 тысячи тонн. За один год по Карскому морю под проводкой ледокола прошло больше грузов, чем за все предшествовавшее время. В операциях участвовало 46 пароходов, в том числе четыре советских («Искра», «Крестьянин», «Володарский», «Сакко»), 4 германских, 21 норвежский и 17 английских[1]. На время навигации они поступали в полное распоряжение «Комсеверопути». Правда, хозяева ряда зафрахтованных иностранных пароходов направили старые суда, заканчивающие сроки своей эксплуатации, рассчитывая, видимо, на их гибель во льдах и получение за них крупной страховки. В тайном сговоре с хозяевами состояли капитаны этих судов. Однако введение института групповых капитанов позволило отстранить иностранных судоводителей от самостоятельного выбора маршрута плавания при проходе ледовой зоны Карского моря, тем самым были парализованы попытки использовать плавание во льдах для неблаговидных действий[2].

Среди вывезенных в Сибирь товаров необходимо отметить продовольствие и фураж для северных окраин, доставленных из Ленинграда (6321,5 тонны).

Осуществление крупной хозяйственной операции в Карском море потребовало выработки и согласования широкой программы действий.

---

[1] О Карской экспедиции 1930 г. см. Отчет по Карской экспедиции 1930 г. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 397; Н. И. Евгенов. Предварительный отчет начальника морской части Карской операции о научно-исследовательских работах, производившихся на борту ледокольного парохода «Малыгин» в навигацию 1930 г. (ЦА ММФ, ф. а/о «Комсеверопуть», оп. 1, д. 317). Н. И. Евгенов. Карские морские экспедиции на новом этапе. «Морской сборник», 1931, № 1; Отчет о работе акционерного общества «Комсеверопуть» за 1930 г. (Архив МВТ СССР, ф. КСМП, оп. 5574, д. 4).

[2] В. Ю. Визе. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря. М.—Л., 1946, стр. 67—68.

Этому вопросу в марте—апреле 1930 г. в Москве было посвящено несколько совещаний с участием крупных специалистов. На совещаниях решено было усилить ледокольную службу, расширить ледовую авиационную разведку и др. Для руководства арктической навигацией совещания рекомендовали опытных моряков. Бессменный на протяжении пяти лет начальник Карских экспедиций Н. И. Евгенов снова возглавил ее морскую часть. В качестве групповых капитанов были рекомендованы И. Э. Рекстин, И. А. Лукашевич, В. Г. Шибинский, А. А. Эльзенгер, М. В. Иванов, Т. В. Слюнин, П. Г. Ставинский, Н. М. Николаев и С. З. Рекикайнен. Эти капитаны немедленно выехали к месту работы на Обь, Енисей и в Лондон.

Рис. 153. Летчик А. Д. Алексеев. Фото Вл. А. Березкина

В навигацию 1930 г. «Комсеверопуть» зафрахтовал у Совторгфлота ледокол «Ленин», ледокольный пароход «Малыгин» и в качестве резерва — ледокол «Красин». В авиаразведке приняли участие три самолета: «Комсеверопуть-1», «Комсеверопуть-2» и «Комсеверопуть-3»;[1] два из них купили в Италии; несколько задержавшись в Одессе, они прибыли на север с опозданием (летчики И. К. Иванов, А. Д. Алексеев). Самолет «Комсеверопуть-1» (пилот Б. Г. Чухновский) был собран в Иркутске и своевременно перелетел на остров Диксон, откуда он вел ледовую разведку в восточной части Карского моря[2].

Авиационная разведка 1930 г. ознаменовалась значительными успехами. Впервые ее маршруты покрыли почти всю площадь Карского моря (см. картосхему на стр. 378)[3].

По решению правительства, для лучшего обслуживания транспортных судов в навигации 1930 и 1931 гг. силами Главного гидрографи-

---

[1] Н. И. Евгенов. Самолет на службе Северного морского пути. Сб. «Воздушные пути Севера». М., 1933.

[2] Самолеты, построенные в Италии с учетом опытов полетов в Арктике, по мнению Б. Г. Чухновского, являлись для своего времени лучшими самолетами для длительной работы в условиях отрыва от своих баз. «Эти самолеты, — писал Б. Г. Чухновский А. М. Горькому в 1930 г.,— работают самостоятельно, как, скажем, гидрографические суда находятся в «отдельном плавании». На наших самолетах мы сами выбираем место стоянки у берега; бросаем якоря; имеем складные лодки; постели, ружья, приборы — все, чтобы работать далеко от бензиновых баз, у необитаемых островов в течение 2—3 недель. Радио на самолетах (работы летчика-наблюдателя Алексеева) сильнее всех радиостанций Карского моря, и в воздухе и на плаву мы постоянно поддерживаем связь с ними» (Архив А. М. Горького. Письмо Б. Г. Чухновского А. М. Горькому от 15 декабря 1930 г.).

[3] Подводя итоги работы ледовых авиаразведчиков в 1930 г. Б. Г. Чухновский в указанном выше письме к А. М. Горькому сообщал: «Вся разведка льдов в Карском, необходимая для переводки 46 торговых судов, была сделана самолетами. В результате большая экономия угля (раньше разведку очень медленно и часто неверно производили ледоколы)». Это мнение Б. А. Чухновского не совсем точно.

С самолета было найдено место главного лова белухи в шхерах Минина (Архив А. М. Горького. Указ. письмо Б. Г. Чухновского).

ческого управления были сооружены две новые радиостанции: одна на мысе Желания, другая на острове Белом. На борту ледокольного парохода «Малыгин» находилась научная группа, работа которой обслуживала Карскую экспедицию.

Всем гидрографическим судам, находившимся в Карском и Баренцевом морях, было вменено в обязанность оказывать всемерную помощь транспортным судам. Для освещения навигационных условий «Комсеверопуть» и Главное гидрографическое управление издали на русском и английском языках первую лоцию Карского моря и Новой Земли, составленную Н. И. Евгеновым, и новые карты.

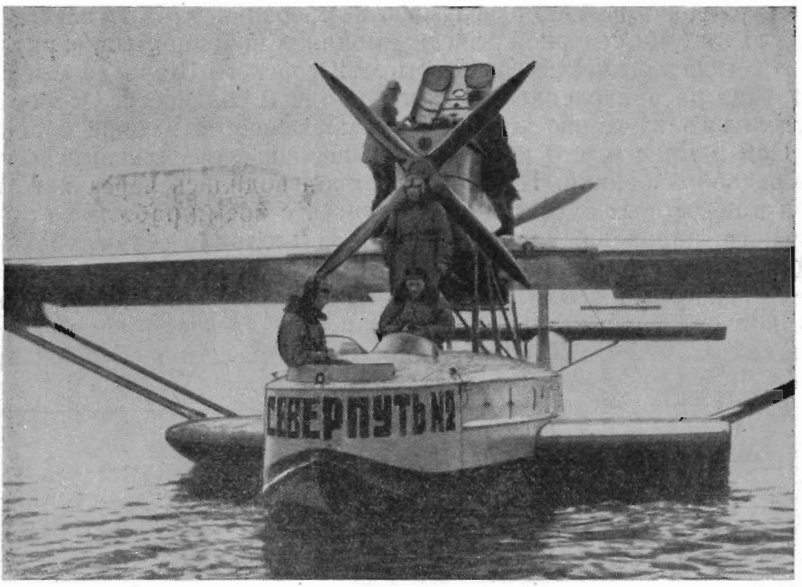


Рис. 154. Самолет „Комсеверопуть № 2" Карской экспедиции 1930 г. На борту самолета экипаж во главе с командиром И. К. Ивановым (из альбома Ю. А. Алексеева)

Все это не в малой степени способствовало успеху транспортной экспедиции.

Навигацию в Карском море открыл «Малыгин». Ледовая разведка от Югорского Шара к острову Белому, начатая им 22 июля, обнаружила на пути следования транспортных судов сплоченный лед. Аналогичную картину выявил ледокол «Ленин», прибывший через Маточкин Шар в Карское море на 7 суток позже.

Ледовая обстановка грозила сорвать своевременное прибытие судов в порты Оби и Енисея. Но вскоре направление ветра изменилось, и южные проливы Карского моря быстро очистились от льда. Разведка, произведенная Б. Г. Чухновским, подтвердила, что южная часть Карского моря, районы островов Диксон и Белый также свободны ото льдов[1]. Поэтому в начале августа грузовые суда смогли уже самостоятельно пройти эту часть моря.

На случай осложнения обстановки и непредвиденных обстоятельств руководство экспедиции разделило ледокольные суда на две группы:

---

[1] Н. И. Евгенов. Самолет на службе Северного морского пути. Сб. «Воздушные пути Севера». М., 1933, стр. 150.

первая во главе с ледоколом «Ленин» осуществляла проводку судов в юго-западной части Карского моря, при ней находился самолет; вторая группа во главе с ледокольным пароходом «Малыгин» продолжала проводку до Енисейского залива. В ее состав входило два самолета.

Суда Карской экспедиции, идущие в Игарку, были разделены на шесть групп, а направлявшиеся в Новый Порт — на семь групп. Первая енисейская группа судов прибыла к месту погрузки 5 августа, первая обская — 8 августа. Возвращались в Баренцево море с Енисея девятью группами, из Оби — семью. Первая енисейская группа вышла в обратный путь 13 августа, первая обская — 21 августа.

В период погрузочно-разгрузочных операций «Малыгин» вел разведку льдов в северной части моря. Свободно маневрируя, он прошел с гидрологическим разрезом от Югорского Шара до мыса Желания, изучая распределение температур воды и солености. Особое внимание уделялось изучению того, как распределяются в море опресненные воды Оби и Енисея, что имело решающее значение для выяснения процесса ледообразования. Наблюдения производились через каждые два часа, а в некоторых случаях — ежечасно. За время работы на борту ледокольного парохода научная группа выполнила 42 глубоководные станции, из них 5 в районе мыса Желания, а остальные — в южной части Карского моря. В Пясинском заливе, у острова Расторгуева, была взята полусуточная станция. Разведка «Малыгина» не обнаружила льда в северной части Карского моря, что подтвердил «Седов», прошед-

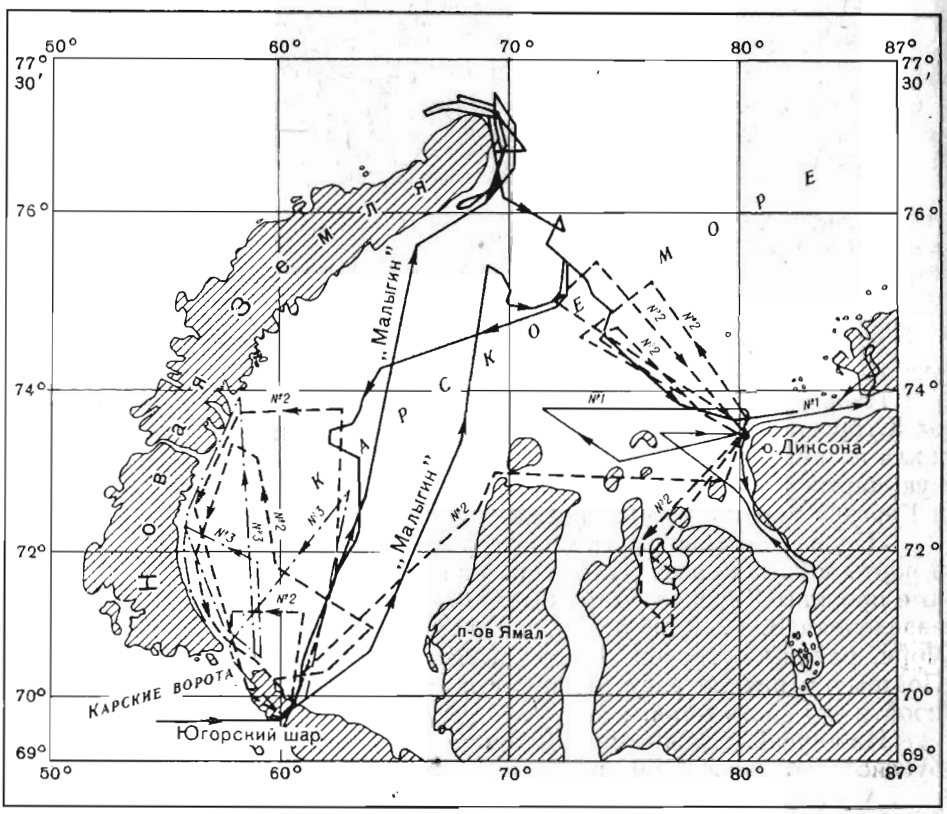


Рис. 155. Картосхема маршрутов ледовой авиаразведки и плаваний ледокольного парохода „Малыгин" в навигацию 1930 г. (составлена Н. И. Евгеновым, принимавшим участие в отдельных полетах).

ший через этот район от мыса Желания в сторону Северной Земли. Зверобойное судно «Смольный», достигшее мыса Желания 7 августа, также не встретило льдов.

Еще в 1929 г. руководство Карской экспедицией намечало осуществить проводку части судов мимо мыса Желания. Тогда это намерение не удалось осуществить. Теперь после разведки «Малыгина» и «Седова» было принято твердое решение осуществить первый поход транспортных судов вокруг северной оконечности Новой Земли. 28 августа ледоколь-

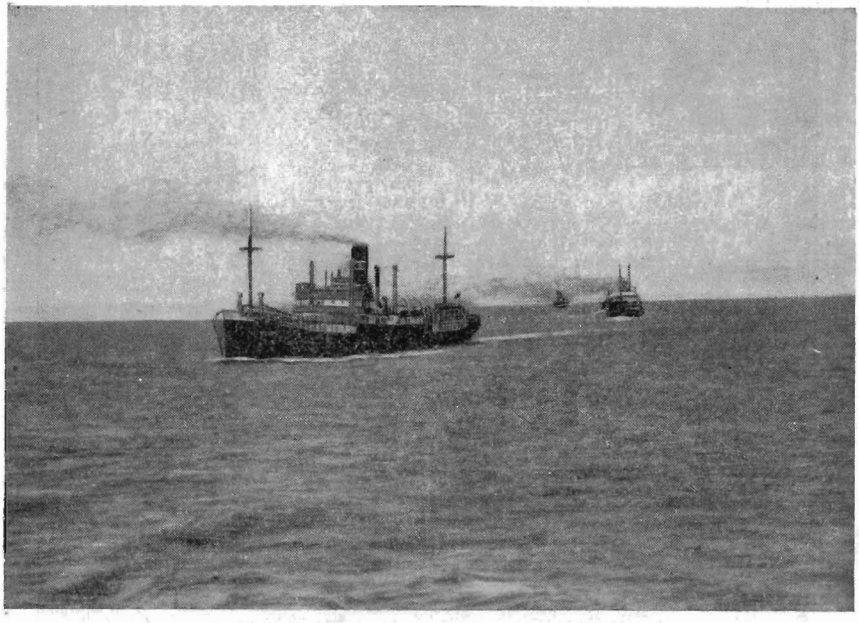


Рис. 156. Караван судов экспедиции в Карском море, 1929 г.

ный пароход «Малыгин» с двумя судами прошел от острова Диксон к мысу Желания. Дальнейший путь транспортные суда прошли самостоятельно.

Последняя группа судов Карской экспедиции под проводкой ледокола «Ленин» проследовала на Запад через Югорский Шар 14 октября.

Карские экспедиции 1931 и 1932 гг.

В 1931 и 1932 гг. Карские экспедиции вновь проходили при активном участии ледоколов и авиации Комсеверопути.

В 1931 г. на 16 зафрахтованных пароходах было вывезено за границу 49 014 тонн разных грузов и завезено для Урала, Туркестана, Западной и Восточной Сибири 18 103 тонны, в том числе черных металлов 8572 тонны, удобрений — 2000 тонн[1]. Экспорт значительно сократился в связи с углублением экономического кризиса в капиталистических странах. Капиталистический рынок резко сузился, и поэтому отпала необходимость вывоза многих сибирских товаров.

---

[1] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 110—114. Начальником Карской экспедиции по-прежнему оставался Н. И. Евгенов. В научно-оперативном обслуживании приняли участие зоолог Г. П. Горбунов, океанограф Н. Н. Гакен, гидролог Ю. К. Алексеев, метеоролог К. А. Радвиллович и др.

В 1932 г. советским торговым организациям удалось договориться с капиталистическими фирмами о том, что в обмен на товары, продаваемые СССР, они принимали советскую продукцию. В связи с этим объем экспорта несколько расширился. В 1932 г. по Карскому морю было вывезено 80 106 тонн разных грузов, главным образом леса. На Обь и Енисей пришло 28 пароходов[1].

Освоенность Карского морского пути сказалась, в частности, в том, что на эту трассу стали направляться крупнотоннажные морские суда. Увеличение тоннажа морских судов, участвовавших в арктической операции, подтверждало рост доверия к ним, к самой проблеме Северного

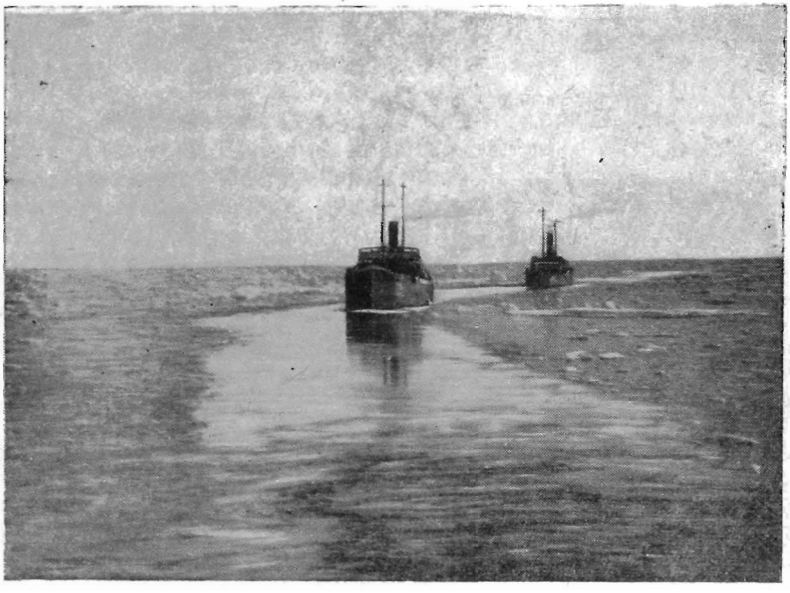


Рис. 157. Проводка судов в Карском море. Из альбома Н. И. Евгенова.

морского пути. Характерны некоторые показатели роста морского тоннажа Карских экспедиций. Например, общее число судов, груженных экспортными пиломатериалами, выросло с 11-ти в 1930 г. до 25-ти в 1933 г. Судов, взявших менее 800 стандартов, в 1930 и 1933 гг. вообще не оказалось. Зато судов, принявших от 1200 до 1400 стандартов, в 1930 г. было 1, а в 1933 г. — 4, от 1400 до 1600 стандартов — соответственно 0 и 3[2].

Участие в навигации крупных морских судов существенно сказалось на уменьшении издержек эксплуатации, что определило снижение стоимости арктических перевозок.

Некоторые итоги Карских экспедиций 1929—1932 гг.

Изменения, происшедшие в характере и масштабах Карских экспедиций за рассматриваемый период, проявились во многих сторонах их деятельности.

Следует прежде всего отметить резкое увеличение длительности арктической навигации (т. е. времени пребывания транспортных судов в водах Карского моря и сибирских рек). Напомним, что на протяжении

[1] Карские рейсы успешно осуществлялись и в последующие годы. В 1933 г. за границу было вывезено 100 253 тонны разных грузов, в 1934 г.— 112 722 тонны. В последний предвоенный год, 1940 г., грузооборот Карского морского пути составлял 148 300 тонн.

[2] Н. Сибирцев и В. Итин. Указ. соч., стр. 106.

1922—1928 гг. продолжительность арктической навигации лишь в отдельные годы достигла 42—48 суток, а обычно колебалась от 23 до 32. Данные же за годы первой пятилетки, показанные в табл. 18, говорят о больших достижениях.

Уже один этот факт — увеличение сроков навигации до 2,5 месяцев, вдвое против прежних сроков, — неоспоримо свидетельствовал о крупных успехах, достигнутых в освоении Карского морского пути.

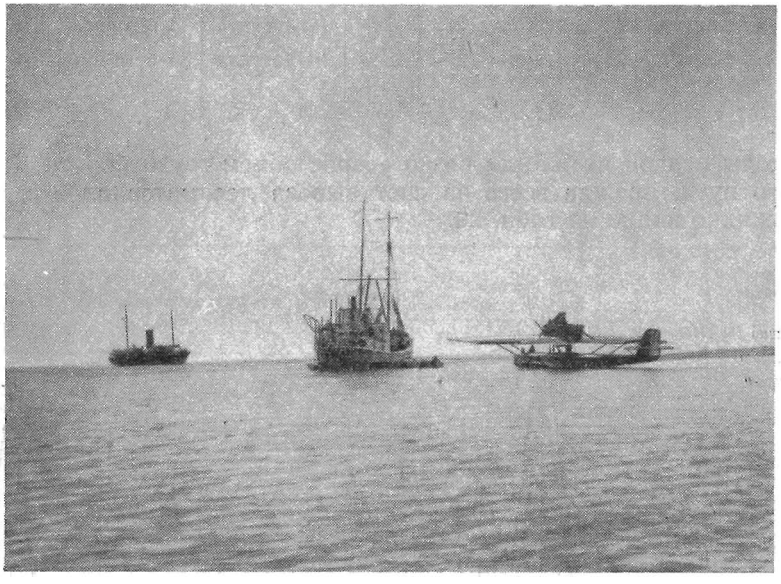


Рис. 158. Ледокольный пароход „Малыгин", шхуна „Белуха" и гидросамолет „Комсеверопуть". (Из альбома Н. И. Евгенова)

Соответственно расширились и сроки работы сибирских портов. Напомним, что в предшествовавший период длительность работ на Оби не превышала 24—26 суток, а на Енисее — 17—19 суток[1].

Годы 1929—1932 и в этом отношении были переломными (см. табл. 19).

Таблица 18

Годы	Дата прохода на восток первого судна через новоземельские проливы	Дата выхода на запад последнего судна через новоземельские проливы	Длительность арктической навигации в сутках
1929	Юшар 31 июля	Юшар 4 октября	65
1930	Юшар 31 июля	Юшар 14 октября	76
1931	Юшар 1 августа	Юшар 16 октября	77
1932	Маташар 4 августа	Юшар 8 октября	66

Самое раннее начало погрузочно-разгрузочных работ (5 августа) и наиболее позднее их окончание (6 октября) приходится на 1930 г., когда эти порты больше всего приняли транспортных судов (46 единиц).

[1] См. выше, стр. 210—211.

Таблица 19

Годы	На Оби				На Енисее			
	Сроки работ		всего суток работы	количество судов	Сроки работ		всего суток работы	количество судов
	начало	окончание			начало	окончание		
1929	17 августа	26 сентября	40	13	19 августа	28 сентября	40	13
1930	28 августа	28 сентября	51	20	5 августа	6 октября	62	26
1931	17 августа	13 сентября	27	4	8 августа	3 октября	56	12
1932	15 августа	13 сентября	29	3	13 августа	30 сентября	48	25

В годы первой пятилетки резко возрос объем грузооборота Карского морского пути, прежде всего за счет вывоза лесоматериалов с Енисея. Это наглядно видно из табл. 20.

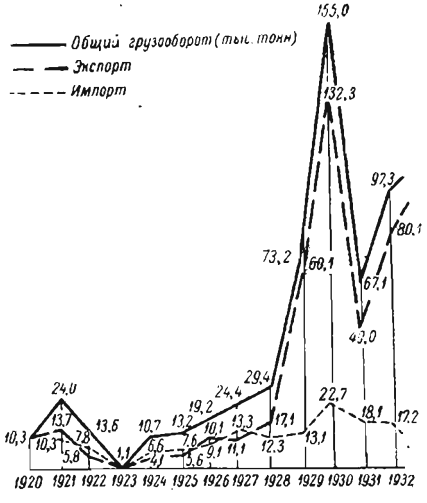


Рис. 159. Грузооборот Карских экспедиций (в тыс. тонн)

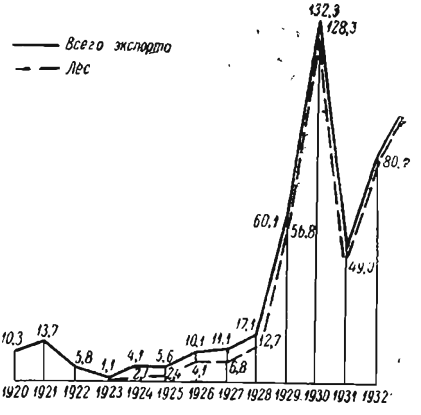


Рис. 160. Лес в экспорте Карских экспедиций (в тыс. тонн)

Как показано в таблице, за рассматриваемые годы доля экспорта в общем грузообороте выросла до 81,9%, а ввоза уменьшилась до 18,1%, тогда как в предшествующие годы вывоз и ввоз примерно уравновешивались.

Характерные изменения в структуре грузооборота показаны в табл. 21 и 22.

Так данные в табл. 21 свидетельствуют, что в экспорте лесные грузы решительно вытеснили продукцию животноводства и земледелия.

Столь же характерны изменения и в структуре ввоза по Карскому морскому пути (см. табл. 22).

Доля ввоза из-за границы сырья, полуфабрикатов, простейшего сельскохозяйственного инвентаря и товаров широкого потребления сокращалась. И вместе с тем, многие остронеобходимые промышленные товары и оборудование стали поступать из Европейской части страны.

Приведенные данные убедительно показывают, что применение новых методов и средств проводки транспортных судов по Карскому мор-

Таблица 20

Годы	По Оби			По Енисею			Всего по Карскому морскому пути		
	вывоз	ввоз	всего	вывоз	ввоз	всего	вывоз	ввоз	всего
1929	26,3	8,2	34,5	33,7	5,0	38,7	60,0	13,2	73,2
1930	44,5	11,9	56,4	87,9	10,7	98,6	132,4	22,6	155,0
1931	10,8	8,6	19,4	38,2	9,5	47,7	49,0	18,1	67,1
1932	8,5	6,5	15,0	71,6	10,7	82,3	80,1	17,2	97,3
Всего за 4 г.	90,1	35,2	125,3	231,4	35,9	267,3	321,5	71,1	392,6
Среднее за год	22,5	8,8	31,3	57,8	9,0	66,8	80,3	17,8	98,1

Таблица 21

Наименование грузов	Вывоз за 1929—1932 гг.		Удельный вес отдельных видов грузов в вывозе за 1925—1928 гг.
	в тыс. тонн	в %	
Лес пиленый	186,6	58,0	48,3
Лес круглый и тесаный	127,0	39,5	11,2
Пшеница	—	—	12,1
Жмыхи	0,5	0,2	10,2
Волокно	4,5	1,4	8,0
Продукты животноводства (волос, щетина, кожевенное сырье, шерсть)	2,5	0,8	6,8
Графит и асбест	—	—	3,2
Разный экспорт	0,4	0,1	0,2
	321,5	100,0	100,0

Таблица 22

	Ввоз за 1929—1932 гг.		Удельный вес отдельных видов грузов в ввозе за 1925—1928 гг.
	в тыс. тонн	в %	
а) Из-за границы			
Сырье для промышленности (в основном цветные металлы) и полуфабрикаты	33,1	45,5	64,3
Оборудование	12,2	17,2	6,8
Сельскохозяйственный инвентарь	2,0	2,8	21,3
Предметы широкого потребления	3,6	5,1	7,6
Всего:	50,9	71,6	100,0
б) Из Европейской части СССР Разные грузы	20,2	28,4	—
Итого:	71,1	100,0	100,0

скому пути — ледокола и самолетов позволило превратить Карские экспедиции в нормальные транспортные рейсы. Благодаря достижениям науки и арктического мореплавания Западная Сибирь получила надежный выход на морские просторы.

Представляют известный интерес диаграммы экспорта леса в Карских экспедициях (рис. 160) и сибирских пиломатериалов (рис. 161), указывающие на возросшую роль леса в вывозе и степень участия в нем отдельных сибирских заводов.

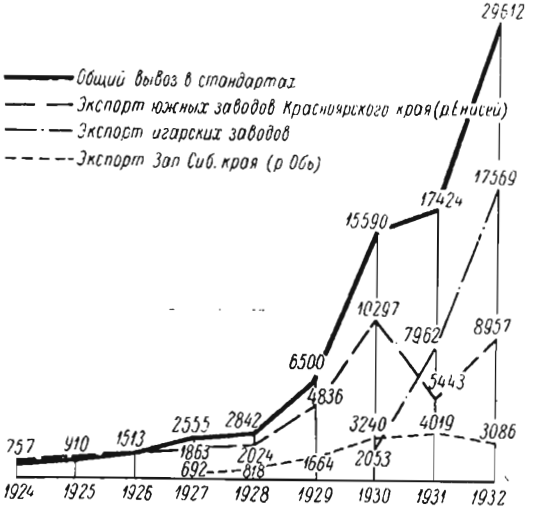
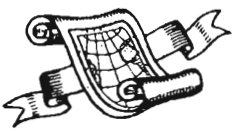


Рис. 161. Экспорт сибирских пиломатериалов (по Н. Н. Сибирцеву)

Освоение Карского морского пути явилось важным звеном в решении всего комплекса транспортных задач, поставленных партией перед советскими полярниками. Здесь был накоплен опыт, опробованы методы навигации, подготовлены кадры, способные решать еще более сложную задачу — расширить район арктического мореплавания, приступить к освоению сквозного Северного морского пути.



ГЛАВА 14

РАЗВИТИЕ КОЛЫМСКИХ РЕЙСОВ. ПОПЫТКИ ПРОЛОЖИТЬ МОРСКОЙ ПУТЬ В УСТЬЕ РЕКИ ЛЕНЫ С ЗАПАДА

Успехи, достигнутые на восточном фланге Северного морского пути, были далеко не столь значительны, как на западе. Плавания на Колыму с востока по-прежнему совершались одиночными пароходами. Только в конце рассматриваемого периода, одновременно со сквозным походом ледокольного парохода «Сибиряков» по Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток, впервые из Владивостока на Колыму была направлена крупная морская экспедиция в составе шести грузовых пароходов, возглавленных ледорезом «Ф. Литке». После неудачного плавания парохода «Колыма» в 1928 г. попытки установления прямой морской связи из Владивостока с устьем реки Лены не возобновлялись. Окончились неудачей также попытки проложить морской путь на Лену с запада (см. ниже о плавании шхуны «Белуха» в 1930 и 1931 гг.).

И все же при всем этом и на востоке накапливался ценный опыт, который готовил почву для решения задачи сквозных плаваний по всему Северному морскому пути. Каждая навигация приносила что-то новое и ценное. Постепенно и здесь совершенствовалась тактика ледовых плаваний, расширялся круг сведений о ледовом режиме и навигационных особенностях морей Северо-Востока, об опасностях, встречающихся на пути мореплавателей. И здесь благодаря планомерной и настойчивой работе советских людей с Арктики срывался покров таинственности, и проблема уверенного и регулярного мореплавания завоевывала на свою сторону все большее число сторонников.

Рейс «Ставрополя» на Колыму в 1929 г.

В 1929 г. рейс из Владивостока на Колыму на пароходе «Ставрополь» с доставкой в Нижне-Колымск 420 тонн груза было поручено осуществить П. Г. Миловзорову.

Желая использовать это плавание для научных наблюдений, Якутская комиссия АН направила на «Ставрополе» своего сотрудника Ю. В. Кречмана. Пароход вышел из Владивостока 11 июля.

22 июля «Ставрополь» прибыл в Петропавловск-на-Камчатке, где принял некоторый дополнительный груз[1]. 31 июля у мыса Дежнева были встречены первые льды, а 1 августа пароход вошел в тяжелые льды у острова Идлидля, что вызвало остановку, использованную Ю. В. Кречманом для взятия гидрологической станции на 12-саженной глубине. Дальнейшее плавание протекало в тяжелых льдах, сплоченностью 5—7 баллов.

4 августа пароход достиг мыса Северного, где пришлось выждать перегруппировки льдов. Здесь стояли две шхуны Свенсона «Нанук» и «Елизиф». Несколько позднее «Елизиф», сжатая у мыса Биллингса со всех сторон льдами, была выброшена на берег. Экипаж ее и часть груза спасли советские моряки.

18 августа «Ставрополь» прошел мыс Большой Баранов, а 20 числа бар реки Колымы. 26 числа он отдал якорь в Нижне-Колымске.

После окончания разгрузки, 31-го августа, «Ставрополь» вышел в обратный путь. 6 сентября у мыса Северного встретились непроходимые льды. Попытка пройти по разводьям не привела к успеху. Судно оказалось зажатым во льдах. В таком же положении недалеко от «Ставрополя» находилась шхуна «Нанук», возвращавшаяся с Колымы. В довершение всего 16 сентября тяжело заболел воспалением легких капитан П. Г. Миловзоров. С большим трудом судно удалось вывести под защиту мыса Северного. Зимовка стала неизбежной (о ней см. ниже).

Рейс ледореза «Литке» на остров Врангеля в 1929 г.

В том же 1929 г. совершил поход на остров Врангеля ледорез «Литке». Перед руководством экспедиции правительство поставило задачу: во что бы то ни стало пробиться к острову, доставить туда смену Г. А. Ушакова и его товарищей, а также продовольствие. Необходимо было оборудовать на острове радиостанцию, так как дальше нельзя было оставлять его без связи с Большой Землей.

Осенью 1928 г. вопрос об острове Врангеля неожиданно привлек внимание широкой общественности. На страницах иностранных газет появились сенсационные заметки о якобы бедственном положении его жителей[2]. Эти слухи особенно усилились после неудачного похода «Ставрополя». Немецкая газета «Berliner Illustrirte Nachtausgabe» 10 ноября 1928 г. посвятила целую страницу россказням об «ужасной судьбе» зимовки на острове Врангеля. В середине марта 1929 г. руководители Госторга, не разобравшиеся в истинном положении дел, согласились «спасение» советских полярников поручить американским летчикам, собиравшимся в полет к берегам Чукотки для вывоза пушнины, закупленной компанией Свенсона. Конец этим спекулятивным происка м был положен решением советского правительства о снаряжении в навигацию 1929 г. специальной морской экспедиции на остров Врангеля.

В постановлении Совета Народных Комиссаров СССР указывалось, что предстоящая экспедиция снаряжается как «для упрочения и обслуживания советской зимовки, так и в целях надлежащего использования острова в промысловом и научно-исследовательском отношениях»[3]. Организация экспедиции поручалась Народному Комиссариату Путей Сообщения и Акционерному Камчатскому обществу (АКО). Правительство обязало АКО обеспечить советскую зимовку «потребными товаро-продуктами, из расчета на 3 года, с последующим снабжением не реже од-

[1] О Колымском рейсе 1929—1930 гг. см. Рейсовый отчет капитана Алексеева (Научные фонды ААНИИ, № 1120).

[2] «Известия ЦИК СССР», от 12—14 и 16 октября 1928 г.

[3] Документы из личного архива Красинского (Научные фонды ААНИИ).

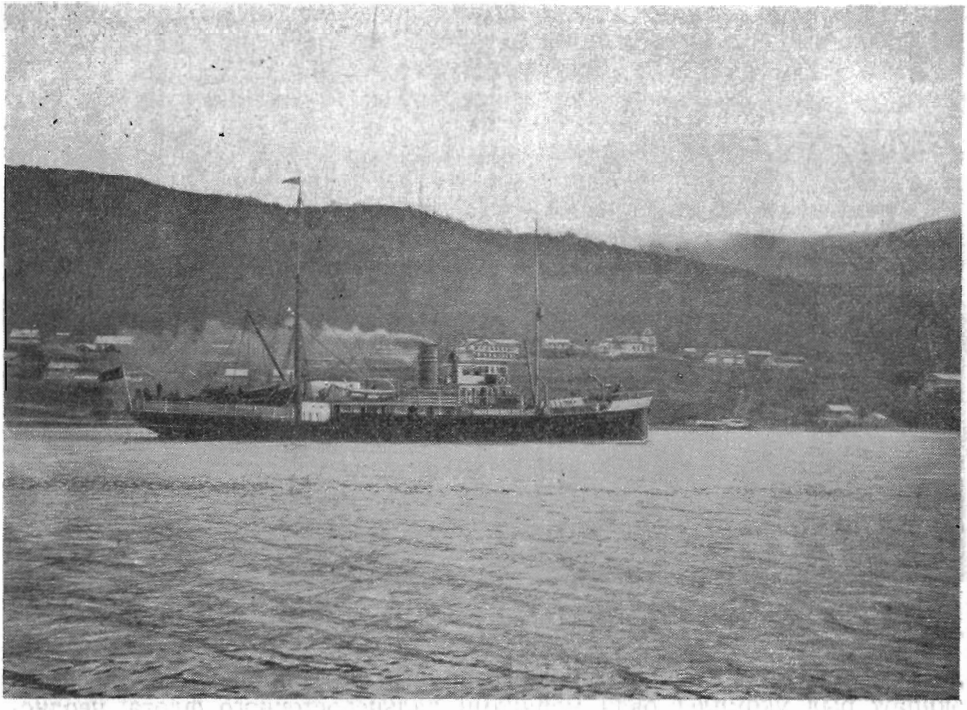


Рис. 162. Пароход „Ставрополь" в Петропавловске-на-Камчатке. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина

ного раза в 2 года, при переходящем годичном запасе: необходимыми строениями и мореходными средствами, с организацией на острове песцового хозяйства и с проведением возможного геологического обследования». НКПС было поручено установить на острове радиостанцию и наладить аэро-гидрометеорологические наблюдения. Поход к острову Врангеля предлагалось использовать для попутных гидрографических, гидробиологических, метеорологических и других наблюдений.

Большие трудности встречались при выборе корабля. Рейс на далекий остров мог совершить пароход «Колыма», но в это время он зимовал у острова Шалаурова. Пароход «Ставрополь» для ледового плавания вдали от берегов не подходил. Это стало ясно во время его рейса к острову Врангеля в предыдущую навигацию. То, что «Ставрополь» в 1926 г. смог пройти к острову, по мнению капитана К. А. Дублицкого, явилось случайностью, так как поход протекал на редкость в благоприятной обстановке. Кроме того, нельзя было отменять предстоящий Колымский рейс, в который намечалось послать «Ставрополь». Все это побудило принять решение перевести на Дальний Восток из других морских бассейнов СССР приспособленное для плавания во льдах специальное судно.

Выбор пал на ледорез «Литке», который в то время находился в Черном море. Среди моряков он был хорошо известен как судно, приспособленное для плавания во льдах Северного Ледовитого океана. Его две машины общей мощностью в 7 тысяч индикаторных сил, прочный ледовый пояс, необычно крепкая конструкция набора и форштевня позволяли надеяться на преодоление тяжелых льдов, если они встретятся на пути к острову.

Совершив переход через тропики, 4 июля 1929 г. ледорез под управ-

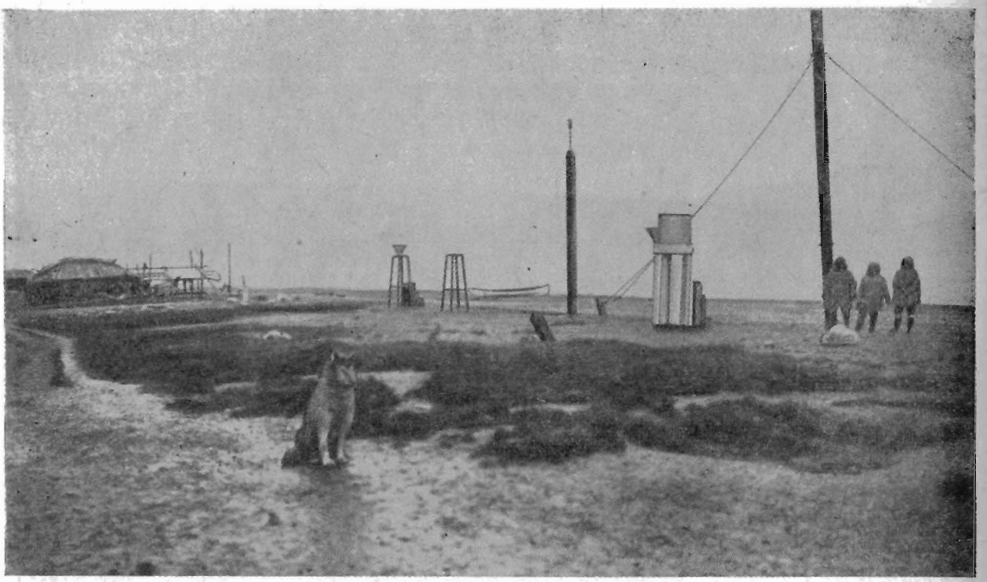


Рис. 163. Метеорологическая станция Уэлен. Фото 1929 г. Вл. А. Березкина

лением капитана К. А. Дублицкого прибыл во Владивосток. Здесь его экипаж был укомплектован моряками дальневосточного флота, неоднократно бывавшими в арктических плаваниях. «Собрался на редкость хороший и дружный экипаж, — пишет К. А. Дублицкий, — что в соединении с хорошим состоянием судна подавало радужные надежды на успешное завершение предстоящего плавания»[1].

Во главе новой смены полярников для острова Врангеля Дальневосточный Крайком ВКП(б) поставил коммуниста, красного партизана Арефа Ивановича Минеева. На далекую арктическую зимовку вместе с ним направлялась его жена В. Ф. Власова, наблюдатель гидрометеорологической станции К. М. Званцев, радисты Ф. Т. Шатинский и В. Ф. Богатов, врач Н. Е. Синадский и повар Петрик[2]. Полярники взяли с собой разборные дома, оборудование для радио и метеорологической станции, два китобойных вельбота, три кунгаса, моторный катер, собак. Хорошо была подобрана небольшая библиотечка. Камчатское Акционерное общество (сменившее в 1927 г. ОКАРО) направило на остров первоклассное снаряжение и высокосортное продовольствие с расчетом на пять-шесть лет.

Поскольку рейс на остров Врангеля представлял большой научный интерес, в состав экспедиции вошли ученые: геофизик и метеоролог Вл. А. Березкин, гидролог Г. Е. Ратманов, геоморфолог В. П. Кальянов, зоолог П. В. Ушаков; им удалось произвести ценные исследования в Чукотском море[3]. На борту корабля находился также кинооператор.

Общее руководство экспедицией правительство возложило на Арктическую комиссию.

---

[1] К. А. Дублицкий. Плавание ледореза «Ф. Литке» в 1929 г. из Севастополя к острову Врангеля. «Труды Гос. Океанографического института», 1933, т. II, вып. 3, стр. 7.

[2] А. И. Минеев. Пять лет на о. Врангеля, Л., 1936; Его же. Остров Врангеля. М.—Л., 1946.

[3] В. П. Кальянов. Отчет о геоморфологических работах в рейсе ледореза «Ф. Литке» к острову Врангеля в 1929 г. с картой о. Врангеля, составленной по материалам Г. А. Ушакова. «Труды Гос. Океанографического ин-та», М., 1934, т. IV, вып. 2.

14 июля, приветствуемый всеми стоявшими в гавани русскими и иностранными судами, ледорез «Ф. Литке» вышел из Владивостока. 5 августа он достиг мыса Дежнева, где за два дня до этого южными ветрами лед взломало и унесло от берега.

В это время с борта самолета О. А. Кальвица (см. ниже), совершавшего перелет вдоль побережья и незадолго до этого посетившего остров Врангеля, поступили сведения о том, что пролив Лонга забит многолетними тяжелыми льдами. В связи с этим пришлось срочно изменять ранее намеченный маршрут плавания. Было решено идти к острову испытанным маршрутом: от американского берега по 174 меридиану к острову Геральд. Прокладку этого маршрута капитан произвел по английской карте, оказавшейся весьма неточной, что привело к задержке судна. Советская карта этого района почему-то не была использована.

Следуя от американского берега к острову Геральд, 6 августа ледорез вошел в сплоченные льды и дрейфовал с ними до 26 августа. Только 10 августа от Г. Д. Красинского из Нижне-Колымска, куда прибыл самолет О. А. Кальвица, пришла опоздавшая телеграмма, в которой высказывалось сомнение в возможности прохода к острову Геральд с востока. Г. Д. Красинский основывал свои сомнения на данных ледовой разведки, произведенной во время перелета. Капитану «Литке» оставалось только пожалеть, что телеграмма застала его на полпути к острову Геральд, во льдах, когда о возвращении назад не приходилось думать.

11 августа ледорез стало сносить на восток-юго-восток. В течение трех суток экипаж боролся со льдами, пытаясь вырваться из ледового плена. Льдом был поврежден корпус, в носовой части обнаружилась

Рис. 164. Ледорез „Ф. Литке" в тяжелых льдах на переходе к острову Врангеля Фото 1929 г. Вл. А. Березкина

Рис. 165. Вторая смена полярников на острове Врангеля во главе с начальником А. И. Минеевым

течь. Но люди были полны решимости выполнить правительственное задание и пройти к острову Врангеля.

26 числа, после 20 дней напряженной борьбы, «Литке» удалось достичь острова Геральд. К северу от него лежало свободное море. Дальнейшее плавание протекало без больших трудностей. Следуя переменными курсами, ледорез 28-го числа достиг косы Брукса (северо-восточное побережье острова Врангеля), а на следующий день отдал якорь в бухте Роджерса. Против ожидания моряков здесь их никто не встретил. Полярники знали о походе «Ф. Литке» от летчиков, но видя, что остров блокирован льдами, потеряли надежду на приход судна и разъехались по острову, готовясь к четвертой зимовке. «Эту предстоящую зимовку, — пишет К. А. Дублицкий, — люди могли бы еще выдержать, так как успешно применились к полярным условиям и имели запасы моржового и медвежьего мяса»[1]. Вскоре, однако, на гудки «Ф. Литке» явились начальник острова Г. А. Ушаков, врач Н. П. Савченко и промышленник И. М. Павлов. Все трое выглядели превосходно. Трехлетнее пребывание на острове не оставило на них какого-либо отпечатка. Так же хорошо выглядели и остальные. Россказни об их тяжелом и бедственном положении не подтвердились.

После обмена сердечными приветствиями команда «Ф. Литке» приступила к выгрузке материалов и продовольствия. Новая смена съехала на берег. Закипела дружная работа. На косе, окаймляющей бухту Роджерса, скоро выросли новый жилой дом, радиостанция, баня и склад.

Когда «Литке» стал собираться в обратный путь, эскимосы, согласившиеся остаться на острове еще на несколько лет, послали своим родственникам на материк подарки: тюленьи шкуры и фотокарточки. Из старой смены на острове остался также промышленник И. М. Павлов. Всего на острове, кроме эскимосов, на этот раз осталось

[1] К. А. Дублицкий. Указ. соч., стр. 8.

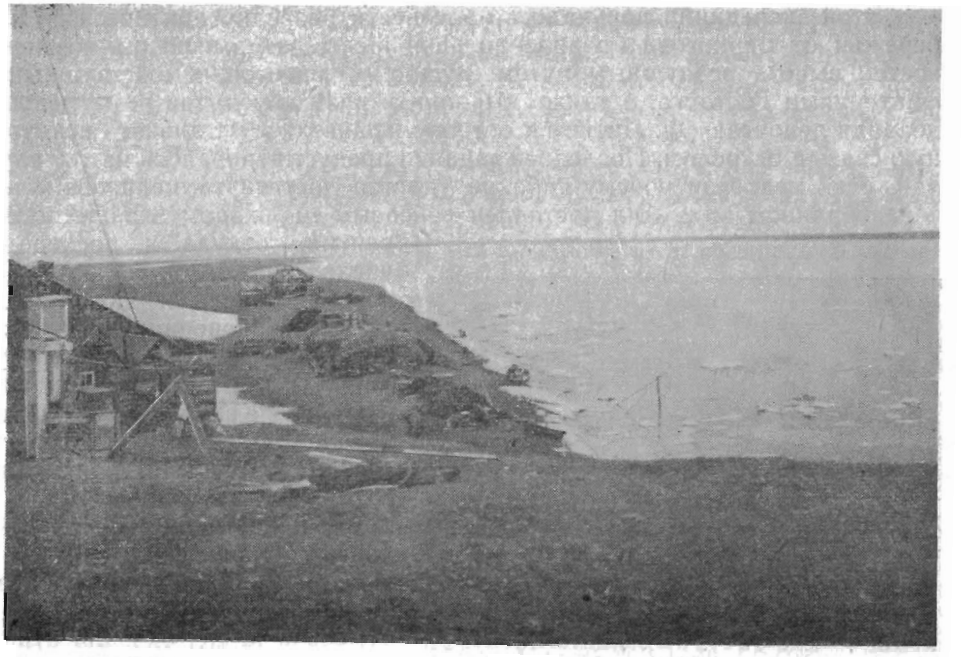


Рис. 166. Вид на косу бухты Роджерса, где расположены построенные в 1929 г. новые здания радиостанции, бани, склада. Фото Вл. А. Березкина

зимовать 8 отважных русских людей. Они с честью справились с порученным делом. Теперь уже в течение пяти лет ни одно судно не могло подойти к острову, хотя почти ежегодно делались такие попытки. И все эти пять лет, не теряя бодрости духа и уверенности в своих силах, А. И. Минеев и его товарищи вели на острове большую плодотворную работу. Они вписали яркую, незабываемую страницу в летопись Арктики.

«Литке» покинул остров 5 сентября. На обратном пути сколько-нибудь серьезные трудности в Чукотском море не встретились. Направляясь к материку, К. А. Дублицкий предложил американской шхуне «Нанук» и пароходу «Ставрополь», совершавшему Колымский рейс, оказать им помощь в проводке через льды от мыса Северного. Капитаны обоих судов ответили, что рассчитывают своим ходом выйти к мысу Дежнева. Как указано выше, такое суждение оказалось преждевременным. К. А. Дублицкий не настаивал, так как ледорез сам был сильно поврежден и дальнейшее его пребывание в Северном Ледовитом океане грозило для него неприятностями. 12 сентября «Литке» пришел в залив Лаврентия, 26 сентября — в Петропавловск-на-Камчатке и 7 октября — во Владивосток. Важное правительственное задание было выполнено. При его исполнении экипаж ледореза проявил незаурядное мужество и трудовую доблесть.

Воздушная экспедиция на самолете «В-33»

Одновременно со снаряжением похода «Ф. Литке», по предложению Арктической Комиссии, Осоавиахим направил на Северо-Восток воздушную экспедицию на самолете «В-33» (летчик О. А. Кальвиц, уполномоченный Наркомторга СССР Г. Д. Красинский) [1].

[1] Воздушные пути Севера. М., 1933, стр. 35—36. В документах из личного архива Красинского (Научные фонды ААНИИ) хранится переписка по вопросам снаряжения Северного разведочного перелета, как он официально именовался.

Этой экспедиции поручалось произвести разведку арктического побережья от Берингова пролива до реки Лены для выяснения возможностей вывоза воздушным путем пушнины, заготовляемой пушными факториями Госторга, а также выполнить разведку льдов по пути следования ледореза «Ф. Литке» к острову Врангеля и установить воздушную связь с островом. Последнее задание предусматривалось на тот случай, если ледорезу почему-либо не удастся достигнуть цели. Самолет в разобранном виде был доставлен рейсовым пароходом в залив Лаврентия, откуда в последних числах июля он поднялся в воздух. После посадки у мыса Дежнева экспедиция направилась к мысу Северному. 30—31 июля Г. Д. Красинский и О. А. Кальвиц совершили перелет в бухту Роджерса (остров Врангеля), сообщив сотрудникам полярной станции о предстоящем походе ледореза. Проведенная ими по пути разведка ледовой обстановки в проливе Лонга, как отмечено выше, оказала существенную помощь командованию «Литке».

Рис. 167. О. А. Кальвиц — советский летчик, совершивший ряд выдающихся полетов на Северо-Востоке.

Благополучно завершив полет к острову Врангеля, экспедиция направилась в Нижне-Колымск, оттуда в Русское Устье, а 18 августа к острову Большому Ляховскому, где авиаторов гостеприимно встретил коллектив геофизической станции АН СССР. В тот же день самолет перелетел в Казачье и затем в Булун. К сожалению, дальнейшие полеты из-за поломки мотора пришлось прекратить. Всего экспедиция пробыла в воздухе 41 час и покрыла расстояние в 5450 километров.

6 сентября самолет «В-33» был погружен на баржу, направлявшуюся вверх по Лене, а летчик О. А. Кальвиц пересел на аэроплан В. А. Галышева, прибывший в Булун из Якутска[1]. На этом самолете участники воздушной экспедиции прибыли 17 сентября в Якутск, а через два дня — в Иркутск.

Экспедиция на самолете «В-33» дала много ценного для изучения летных условий в обширном и малодоступном районе, наметила места возможной посадки самолетов. Вместе с полетом «Советского Севера» (1928 г.) воздушной разведкой было охвачено арктическое побережье общей протяженностью свыше 10,5 тысяч километров.

[1] Сб. «Воздушные пути Сезера», стр. 36.

Спасательные полеты советских летчиков на Чукотке зимой 1929—1930 г.

Зима 1929—1930 г. на Чукотском полуострове была отмечена выдающимися для своего времени полетами в связи с разыгравшимися там печальными событиями.

Выше отмечалось, что вблизи мыса Северного в тот год зазимовал пароход «Ставрополь» и шхуна американца О. Свенсона «Нанук» с грузом пушнины. На «Ставрополе», кроме команды, с больным капитаном Миловзоровым, находилось 30 пассажиров. Зимовка американской шхуны с ценным грузом приносила О. Свенсону большие убытки, и он решил переправить пушнину на самолете на американский берег, в Аляску. Организовать такую воздушную экспедицию взялась авиационная компания «Аляска Эйруйэс», директором которой состоял известный американский летчик Бен Эйелсон. Почти одновременно для оказания помощи пассажирам «Ставрополя» и вывоза с зимовки капитана Миловзорова из Владивостока были направлены два советских самолета типа Юнкерс «В-33» (летчики М. Т. Слепнев и В. А. Галышев). Самолеты из Владивостока в бухту Провидения, выбранную базой полетов, доставил ледорез «Ф. Литке», только что вернувшийся из рейса на остров Врангеля[1].

С 28 ноября по 7 декабря советские летчики совершили ряд полетов, но достичь зимовки парохода не смогли. Пришлось примириться с мыслью, что полеты следует отложить до более светлого времени. Вместе с тем, в ноябре из Нома к месту вынужденной зимовки американской шхуны совершил один удачный полет Бен Эйелсон. Но во время второго полета он не вернулся на базу. По указанию правительства СССР, советские летчики немедленно приступили к поискам пропавших без вести американских авиаторов. 13 и 18 февраля трупы Эйелсона и бортмеханика Борланда были обнаружены в устье реки Амгуемы. Летчик Галышев привез тела погибших американцев на мыс Северный, откуда 4 марта вылетел с пассажирами «Ставрополя» в бухту Лаврентия. М. Т. Слепнев доставил тела американских летчиков на Аляску[2].

За время пребывания на Северо-Востоке наши летчики совершили многочисленные полеты в сложных метеорологических условиях. Один только пилот Галышев пробыл в воздухе 37 часов 50 минут и покрыл 5565 километров.

Зимовка парохода «Ставрополь» 1929—1930 гг.

Зимовка у мыса Северного парохода «Ставрополь» прошла благополучно. Этому во многом способствовало строгое соблюдение установленного на судне режима и распорядка работ. Ни на один день не прекращались научные наблюдения, которые возглавил Ю. В. Кречман. Его подробные донесения, представленные в Якутскую комиссию Академии наук[3], явились, по существу, первыми исследовательскими работами, выполненными в Чукотском море в зимнее время.

Наблюдения велись над температурой и влажностью воздуха, скоростью и направлением ветра, температурой и удельным весом воды, изменениями ледовой обстановки, данные о которых заносились на специальную карту. Кроме того, Кречман и члены экипажа совершили ряд санных поездок вдоль побережья.

---

[1] Возвращаясь в декабре во Владивосток, в Охотском море «Ф. Литке» попал в жестокий шторм. Это серьезное испытание, потребовавшее большого напряжения сил и мужества, команда ледореза выдержала с честью.

[2] М. Т. Слепнев. Из опыта полярных полетов. «Самолет», 1930, № 10—12.

[3] Донесения Ю. В. Кречмана и приложенные к ним материалы наблюдений хранятся в ААН, ф. 47, оп. 1, д. 281, лл. 36, 89—90, 103, 128.

Сохранился путевой журнал санной партии, ходившей к мысу Биллингса в период между 19 апреля и 10 мая. В ее состав, кроме руководителя партии Кречмана, вошел студент Политехнического института А. И. Дубравин, принимавший активное участие в судовых наблюдениях, и матрос К. Я. Якобсон. Каюрами были сыновья известного Алитета — Ямкукай и Айметыргин. Поездка предпринималась для исследования ледяного покрова. Полярники изучали характер льда, торосы, обследовали кромку. В заключительной поездке их сопровождал Алитет. Были собраны интересные данные о распределении зимнего льда на значительном участке Чукотского моря. В пути измерялась толщина льда, высота снежного покрова, температура воды, глубины моря. В нескольких случаях были взяты образцы льда для испытаний на изгиб. У мыса Якан путешественники посетили американскую шхуну «Елизиф», недалеко от которой на материке зимовал ее экипаж во главе с капитаном Крукс. У мыса Кекурного полярники обнаружили пустой домик — землянку.

Вблизи места зимовки велись систематические наблюдения за колебаниями уровня моря. Прибор для регистрации колебаний был устроен по образцу Русской полярной экспедиции Э. Толля на шхуне «Заря» с некоторыми конструктивными изменениями. Прибор стоял в 2,1 мили от мыса Северного на ровной площадке молодого льда, в 30 метрах от правого борта корабля. Систематические наблюдения по прибору начались с 1 ноября и окончились 20 мая. На льду разместилась и гидрометстанция, сведения которой передавались на остров Врангеля, в Усть-Камчатку, Средне-Колымск и Якутск. За зиму в прибрежной полосе взято 10 гидрологических станций, 36 проб воды на соленость, 46 проб планктона, 5 раз производилось траление дна. Таким образом, впервые в течение всей зимы на одном из важнейших участков колымской трассы были проведены океанографические исследования по широкой программе.

По окончании зимовки летом 1930 г. пароход «Ставрополь» вернулся во Владивосток.

Колымский рейс 1930 г.

В навигацию 1930 г. очередной рейс к устью реки Колымы организовал Якутторг совместно с Совторгфлотом на пароходе «Колыма». Возглавил этот рейс капитан Д. Н. Сергиевский[1].

В связи с тем, что в прошлую навигацию на Колыму не удалось доставить все необходимые грузы, на этот раз на борт парохода было принято несколько больше грузов, чем обычно, 720 тонн. Рейс был объявлен ударным. Экипаж «Колымы» вызвал на социалистическое соревнование ряд пароходов, плававших в Беринговом море, в частности, шхуну «Чукотка», получившую задание доставить грузы в Чаунскую губу. В арктических водах это был первый случай соревнования судов. В последующие годы метод социалистического соревнования получил среди моряков-полярников широкое распространение.

Пароход «Колыма» вышел из Владивостока 26 июня и 15 июля достиг Берингова пролива. Вслед за ним сюда пришла из Нома шхуна Свенсона «Кориза», также следовавшая на Колыму по договоренности с Якутторгом.

Рейс протекал в тяжелых условиях. Еще на подходах к бухте Лаврентия пароход получил серьезные повреждения. У мыса Сердце-

[1] О рейсе парохода «Колыма» в навигацию 1930 г. см. А. Виноградов. Когда льды отступили... Арктический поход «Колымы» в 1930 г. Очерки, ОГИЗ, 1931; А. Д. Яковлев. Опыт Рейсовых донесений по коммерческим рейсам. (ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 981).

Камень он вошел в лед. Во многих случаях для преодоления ледовых перемычек приходилось применять аммонал. У мыса Икигур льдиной повредило винт. Только 23 июля пароходу удалось подойти к мысу Северному. Шхуна «Чукотка» шла следом за «Колымой», то обгоняя пароход, то следуя в кильватере за ним. Американская шхуна «Кориза» тоже шла в кильватере за «Колымой». У мыса Северного суда были остановлены непроходимыми льдами. Взрывали лед, продвигались вперед, пользуясь каждой щелью и каждым разводьем. В этой борьбе пароход получил ряд повреждений: кое-где лопнула обшивка, основательно погнуло шпангоуты. По свидетельству участников этого плавания, «старая посудина буквально трещала по всем швам».

У острова Айон «Колыма» получила настолько большую пробоину, что стала садиться на нос. Пришлось выброситься на песчаный берег. Из трюмов выгрузили груз, после чего заделали пробоину. Работа не прекращалась ни днем, ни ночью. В этой сложной обстановке особенно наглядно сказалась сила и сплоченность коллектива, принявшего на себя выполнение правительственного задания. Хотя капитан имел все основания повернуть назад, он этого не сделал. С общего согласия было решено продолжить рейс.

6 августа пароход снялся с мели и прибыл на бар реки Колымы. Только 11 августа удалось войти в реку. Лоцманская служба на Колыме была поставлена так плохо, что лоцман несколько раз сажал пароход на мель, хотя, начиная с 1911 г., пароходы из Владивостока неоднократно приходили в устье Колымы.

Наконец, 13 августа «Колыма» бросила якорь в Нижне-Колымске. Следом за ней сюда пришла шхуна «Кориза».

Прибытие парохода из Владивостока радостно приветствовало все население Нижней Колымы, испытывавшее большие продовольственные трудности.

Окончив разгрузку 22 августа, «Колыма» немедленно вышла в обратный путь, приняв на борт 20 пассажиров, в том числе 11 детей.

Этот путь оказался тоже весьма сложным. Продвигаясь во льдах, пароход снова получил повреждения: 16 шпангоутов вогнулись внутрь корпуса на полтора-два фута. Срезало одну лопасть винта. С большим трудом 27 августа «Колыма» добралась до острова Шалаурова. Нашлись паникеры, которые предложили поставить судно на зимовку. Но партийная группа парохода, насчитывавшая 8 коммунистов, мобилизовала на преодоление трудностей весь экипаж. Было решено продолжать плавание до Владивостока. 31 августа на переходе к мысу Северному пароход попал в особо трудное положение. Льдами разорвало швартовы, и потерявшую ледовый якорь «Колыму» понесло к берегу. Бросив якорь, команда освободила винт от намотавшегося на него каната, и машина снова заработала. 3 сентября «Колыма» остановилась у фактории мыса. Здесь были пополнены запасы угля, в котором судно испытывало острую нужду.

Дальше опять встретились тяжелые, непроходимые льды. Капитану советовали прекратить рейс, но он, опираясь на поддержку коммунистов и комсомольцев, решил идти вперед. Несколько ледовых перемычек успешно пробили при помощи динамита. Подтягивались на ледовых якорях. За восемь дней удалось отойти от мыса Северного всего на несколько миль. За 8 сентября пароход продвинулся только на одну милю. Но команда не падала духом. В протоколе заседания треугольника, состоявшегося в районе мыса Сердце-Камень, записано: «Учитывая состояние судна, а также убытки, причиняемые зимовкой парохода государству, считаем необходимым приложить все усилия к тому, чтобы избежать зи-

мовки и выйти на чистую воду. Учитывая все могущие встретиться при продвижении во льдах трудности, а также неизбежное повреждение судна, считаем все же, что все это не должно служить препятствием к продвижению вперед. Нашей основной задачей должно быть выполнение в нынешнем году рейса без зимовки».

Преодолевая ледяные поля в туман и пургу, «Колыма» продвигалась вперед. 11 сентября с борта парохода увидели мыс Дежнева. Льды остались позади. Арктический поход окончился. Победили непреклонная воля коллектива, героизм и мужество советских моряков. Команда парохода «Колыма» с честью вышла победительницей в социалистическом соревновании.

Ледовый поход 1930 г. — несомненно одно из наиболее трудных и в то же время героических плаваний в истории Колымских рейсов. Вместе с тем, это плавание обнаружило существенные недостатки в организации транспортных операций на востоке. На Колыме не было речного флота, который мог бы сократить время пребывания морского судна на реке. В 1930 г. на проход к Нижне-Колымску и возвращение назад пришлось затратить больше полумесяца. В низовьях реки отсутствовала сколько-либо надежная лоцманская служба и гидрографическое ограждение. Но особенно сказывалось то, что рейсовому пароходу приходилось совершать плавание в мало изученных морях без ледокола и при отсутствии лоции северо-восточных морей. В опасных местах капитан вынужден был вести свой корабль, полагаясь только на собственный опыт. Не велось и разведок льдов, если не считать того, что каждый капитан перед выходом в море сам собирал среди местного населения сведения о льдах, да иногда вел наблюдения с возвышенных мест берега. На Чукотском побережье не имелось ни одной угольной базы. Уголь приходилось везти из Петропавловска-на-Камчатке.

Капитаны не раз ставили перед якутским правительством и Владивостокским морским пароходством вопрос о лучшей организации Колымских рейсов. Но недостаток средств в ту пору не позволил вплотную заняться оборудованием арктической трассы между Владивостоком и устьем Колымы.

Колымский рейс 1931 г.

Последним в ряду «одиночных» колымских рейсов было плавание 1931 г. Оно совершалось в условиях, ничем не отличающихся от всех предыдущих рейсов. Новым было лишь то, что из Владивостока на Колыму отправлялись не один, как раньше, а два парохода: «Колыма» и «Лейтенант Шмидт». Кроме того, на факторию Чаунской губы была послана шхуна «Чукотка», в прошлом году уже совершившая туда благополучное плавание. В связи с ростом потребностей края в промысловом оборудовании и продовольствии пароходы, уходившие в Колымский рейс, приняли на борт значительно больше грузов. Так, пароход «Лейтенант Шмидт» взял 1450 тонн разных товаров, на перевозку которых в прежние годы потребовалось бы три рейса.

Однако увеличение объема завоза отнюдь не привело к каким-либо качественным изменениям в организации навигации. Каждое судно действовало самостоятельно, без ледокольного сопровождения, не было и ледовой разведки. По существу эти плавания нескольких судов являлись такими же «одиночными», как и в прошлые годы.

1—2 июля суда покинули Владивосток и 31 августа — 3 сентября благополучно достигли Колымы[1]. Рейсовое задание было выполнено. На обратном пути, встретившись с непроходимыми льдами, пароход «Лейтенант Шмидт» зазимовал в Чаунской губе, а пароход «Колыма» — у мыса Шалаурова Изба.

Шхуна «Чукотка» (капитан Фонарев), которая, помимо прямого задания, получила распоряжение на обратном пути зайти на остров Врангеля, вышла из Владивостока 8 июля. 12 августа она прибыла к мысу Ванкарем. Дальнейшее продвижение остановили тяжелые льды. При попытке пробиться на запад шхуна повредила винт, а в корпусе образовалась большая пробоина. У мыса Северного шхуна попала в ледовый плен и была раздавлена льдами. Ее экипаж перешел на пароход «Колыма», который, к счастью, находился поблизости.

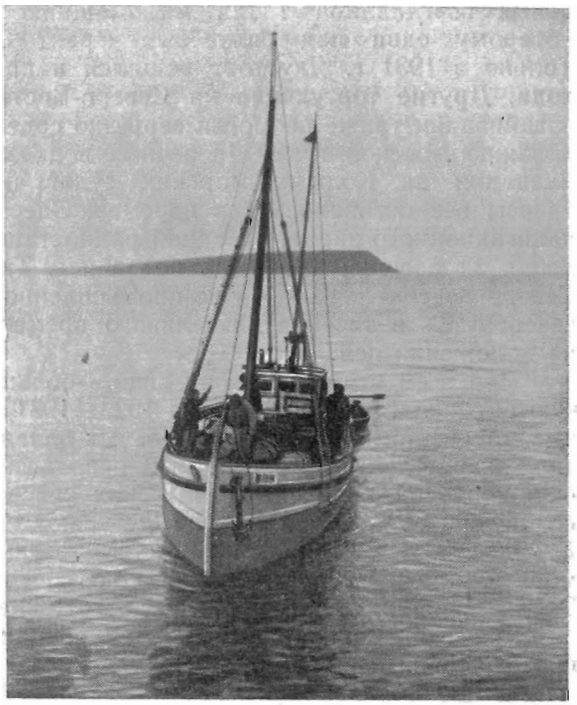


Рис. 168. Моторный бот „Пионер"

В навигацию 1931 г. на реке Колыме продолжал работать моторный бот «Пионер», совершивший четыре грузовых рейса: три из бухты Амбарчик в устье Индигирки и один на остров Крестовский[2].

Несмотря на рост некоторых морских операций, уровень арктического мореплавания на Северо-Востоке значительно отставал от роста народного хозяйства в Колымско-Индигирском крае.

Первые же годы разведок показали, что золотопромышленность Колымы может быстро вырасти в промышленность союзного значения, тогда как морской транспорт, обслуживающий ее, по-прежнему развивался очень медленно. Вместе с тем Колымские рейсы оставались еще убыточными. За 1923—1929 гг. советское правительство израсходовало на дотацию по семи Колымским рейсам около полумиллиона рублей[3], не считая потерь на двух вынужденных зимовках пароходов в 1924—1925 и 1928—1929 гг. За девять лет, несмотря на некоторые успехи в мореплавании, фрахт и различные сборы по перевозкам

---

[1] См. П. Г. Миловзоров. Экспедиция на пароходе «Лейтенант Шмидт» в Чукотском и Восточно-Сибирском морях в навигацию 1931/32 г. (Выписка из рейсового донесения и дополнения к нему о Колымском рейсе. (Научные фонды ААНИИ, № 101 664); Д. Н. Сергиевский. Выписка из вахтенного журнала парохода «Колыма». Колымский рейс 1931—1932 гг. (Научные фонды ААНИИ, № 101 661).

[2] П. К. Хмызников. Описание плавания судов..., стр. 87. В 1930 г. мотобот «Пионер» выполнил два каботажных рейса между Колымой и Индигиркой.

[3] И. Ф. Молодых. Пути связи и снабжение Колымско-Индигирского края. «Материалы партии по исследованию реки Колымы», вып. 5. Иркутск, 1931, стр. 122.

в Чукотском море ничуть не снизились. Наоборот, они росли из года в год. Убытки от каждого Колымского рейса намного превышали стоимость товаров, которые Якутторг завозил на Колыму. По официальному отчету Совторгфлота, стоимость рейса парохода «Колыма» в 1928—1929 гг. определилась в 456 308 рублей, а выручка едва достигала 98 351 рубля, т. е. убыток от рейса составил 357 957 рублей[1].

Таким образом, и в экономическом отношении Колымские рейсы не шли ни в какое сравнение с Карскими экспедициями, которые в те годы уже приносили государству прибыль. Сказывалось то, что Колымские рейсы возглавляла такая маломощная организация, как Якутторг, которому едва под силу был фрахт одного рейсового парохода. Только в 1931 г. Якутторг решился направить на Колыму два парохода. Другие торгующие на Северо-Востоке советские хозяйственные организации также не могли серьезно содействовать изучению и оборудованию морской трассы и речных подъездных путей к ней. За 9 лет плавания на Колыму морских судов, по существу, в оборудовании трассы все оставалось без перемен. Здесь не прибавилось ни одного навигационного знака, ни одной радиостанции. Систематические наблюдения за погодой и льдами не велись. Таким образом, отсутствие на Северо-Востоке транспортно-промышленной организации типа «Комсеверопуть» в течение длительного времени отрицательно отражалось на положении дел.

При всем этом нельзя не видеть большой положительной роли, какую сыграли Колымские рейсы 1923—1931 гг. в освоении северо-восточных морей. Как опыт безледокольных плаваний, они, бесспорно, представили значительный интерес для мореплавателей. Ведь небольшие, со слабым корпусом пароходы Колымских рейсов плавали в морях, которые по ледовитости не только не уступают, но значительно превосходят Карское море. Невзирая на все трудности, в течение девяти навигаций моряки Дальнего Востока ежегодно совершали плавания на Колыму. Это, бесспорно, их выдающееся достижение.

Ход Колымских рейсов в этот период характеризуется данными, представленными в табл. 23.

Таблица 23

Годы	Название судна, капитан	Выход из Владивостока	Проход Беринговым проливом	Прибытие в устье р. Колымы (мыс Медвежий)	Дата выхода в обратный рейс	Обратный проход Беринговым проливом	Всего суток пребывания в Арктике	Ходовые сутки: прямого пути	Ходовые сутки: обратного пути	Количество перевезенного груза, *т*
1929—1930	„Ставрополь" П. Г. Миловзоров	11.07	13.07	20.08	31.08[1]	16.07	11 мес. 16 сут.	20	$\frac{16^{3}}{3}$	420
1930	„Колыма" Д. Н. Сергиевский	26.06	15.07	6.08	22.08	11.09	28 сут.	22	20	720
1931—1932	„Колыма" Д. Н. Сергиевский	2.07	18.07	30.08	9.09[2]	29.08	13 мес. 11 сут.	43	$\frac{9^{3}}{37}$	650
1931—1932	„Лейтенант Шмидт" П. Г. Миловзоров	2.07	21.07	31.08	9.09[2]	28.08	13 мес. 7 сут.	41	$\frac{15^{3}}{37}$	1450

[1] С 16 сентября 1929 г. по 13 июля 1930 г. — зимовка.
[2] С 18 сентября 1931 г. по 23 июля 1932 г. — зимовка.
[3] В числителе ходовые сутки до зимовки, а в знаменателе — после зимовки.

[1] И. Ф. Молодых. Пути связи и снабжение Колымско-Индигирского края. «Материалы партии по исследованию реки Колымы», вып. 5, Иркутск, 1931, стр. 122.

Колымские рейсы помогли восстановлению всей хозяйственной жизни северных районов Колымско-Индигирского края и подготовили хорошую почву для разворота в этих районах промышленного строительства.

Переломным в истории Колымских рейсов явился 1932 г., когда состоялась Особая Северо-восточная экспедиция Наркомвода. Ее отличало от Колымских рейсов 1923—1931 гг. не только количество судов, участвовавших в навигации (7 единиц), но, главным образом, то, что в ней были применены новые методы проводки транспортных пароходов. В экспедиции участвовал ледокол, ледовая разведка осуществлялась с помощью самолета. На борту ведущего корабля, по примеру Карских экспедиций, работала научно-оперативная группа — штаб начальника экспедиции.

Проведение этой экспедиции совпало с большими работами Второго Международного полярного года. Сама экспедиция, помимо транспортных функций, провела большую работу по программе МПГ. О ней подробнее будет рассказано в следующей главе.

Попытки морских плаваний в устье р. Лены с Запада. Походы парусно-моторной шхуны «Белуха» в 1930 и 1931 гг.

Успешное развитие Карских экспедиций на западе и ежегодные плавания морских судов в устье реки Колымы на востоке ни в какой степени не решали проблемы транспортных связей с бассейном реки Лены. Между тем этот вопрос становился все острее и острее.

В 1930 г. СНК ЯАССР представил в правительство РСФСР проект посылки к устью реки Лены транспортных судов из западных портов (Архангельска или Мурманска). Правительство Якутии считало, что этот путь с запада должен быть использован как основная морская магистраль, обслуживающая хозяйство северных районов Якутии, испытывавших в этот период острую нужду в продовольствии и промысловом оборудовании.

Доставка в эти районы разных грузов по железной дороге, автомобильным трактом (от Иркутска до Верхоленска или Жигалово) и затем по реке обходилась крайне дорого. Мнение якутского правительства поддержали многие организации, в том числе а/о «Комсеверопуть». Последнее, как отмечалось выше, имело на реке Лене свои промышленные предприятия, которые в ближайшие годы предполагалось расширить.

Летом 1930 г. «Комсеверопуть» решил направить из Архангельска к устью р. Лены моторно-парусное судно «Белуха». Это была первая в советский период попытка преодолеть слабо изученный и трудный участок морского пути — в обход Таймырского полуострова.

В задачу экспедиции на «Белухе» входило изучение морской трассы, огибающей Таймырский полуостров, как наиболее короткого пути из индустриальной части Союза в Якутию. В инструкции, врученной начальнику экспедиции, отмечалось, что обследуемая трасса является вместе с тем важным транспортным направлением в случае войны на Дальнем Востоке. Попутно экспедиция должна была изучить промысловые ресурсы Таймырского полуострова, а на мысе Челюскина и близ устья Хатанги основать промысловые зимовья. «Необходимость проведения этого рейса в настоящем году, — говорилось в инструкции,— помимо прочих причин, определяется также и тем, что в следующем году, возможно, придется этим путем отправлять часть зверобойных судов, имеющих быть построенными в Енисее»[1]. Научной группе экспедиции поручалось выполнить гидрологические разрезы в проливе Вилькицкого и в море Лапте-

[1] Научные фонды ААНИИ, № 101 257, л. 1.

вых — от бухты Марии Прончищевой до островов Семеновского и Васильевского; вести гидрографические, геологические, метеорологические и экономические исследования. Предполагалось, что при благоприятных ледовых условиях поход «Белухи» будет продолжаться одну навигацию, при неблагоприятных — две, с зимовкой в районе Таймырского полуострова.

Научные работы на судне возглавил П. К. Хмызников, ранее работавший в устье Лены и на реке Яне. Капитан «Белухи» А. К. Бурке одновременно был назначен начальником экспедиции[1].

«Белуха» вышла из Архангельска 24 августа и благополучно миновала Баренцево и значительную часть Карского морей. 2 сентября шхуна прибыла в бухту Диксон. Приняв здесь на борт некоторые грузы,

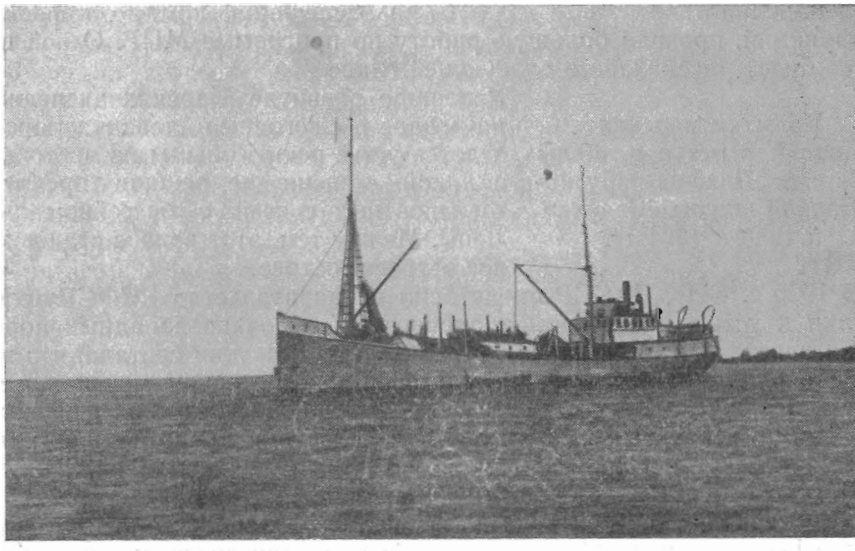


Рис. 169. Моторное судно „Белуха"

она вышла в дальнейший поход к берегам Таймырского полуострова[2]. Во время плавания велись научные работы: выполнено 18 гидрологических станций в Пясинском заливе, открыто и положено на карту несколько неизвестных ранее островов. По пути определялись астрономические пункты.

Но в тот момент, когда судно успешно продвигалось на северо-восток, А. К. Бурке получил приказание срочно оказать помощь шхуне «Зверобой», потерпевшей крушение в Пясинском заливе. Новое задание предопределило срыв ранее намеченной программы работ. Спасение экипажа «Зверобоя» отняло много времени. Оставшиеся до конца навигации дни А. К. Бурке использовал для доставки промышленников в шхеры Минина. Там, на пустынных островах, расположенных под 74°56′ с. ш. и и 86°34′ в. д., экипаж «Белухи» выстроил промысловое зимовье. В нем осталась небольшая группа охотников — семья потомственных енисейских промышленников Колосовых. Ныне эта группа островов носит название Колосовых.

---

[1] П. К. Хмызников. К гидрологии восточной части Карского моря. «Исследование морей СССР», вып. 18, № 1, 1933.

[2] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 356, лл. 134—138; П. К. Хмызников. К гидрологии восточной части Карского моря, стр. 1.

В октябре «Белуха» еще раз ходила из Усть-Енисейского порта в Пясинский залив, на этот раз к зимовью Громадского, куда доставила продовольствие и промысловые грузы. 28 октября судно вернулось в Архангельск.

Мысль о походе к устью реки Лены однако не была оставлена. Вторичная попытка осуществить такое плавание была предпринята «Комсеверопути» в навигацию 1931 г. Поддержанное якутским правительством, правление «Комсеверопути» на этот раз решило провести экспедицию из устья реки Лены на запад в Карское море. Во главе этой Ленско-Таймырской экспедиции был поставлен Ширген, его заместителем стал П. К. Хмызников. Весной 1931 г. Ленско-Таймырская экспедиция приступила к постройке на средней Лене нескольких речных судов. Развернулась деятельная подготовка к предстоящему морскому походу[1]. Неожиданно смета экспедиции была сокращена, и работы пришлось почти полностью приостановить.

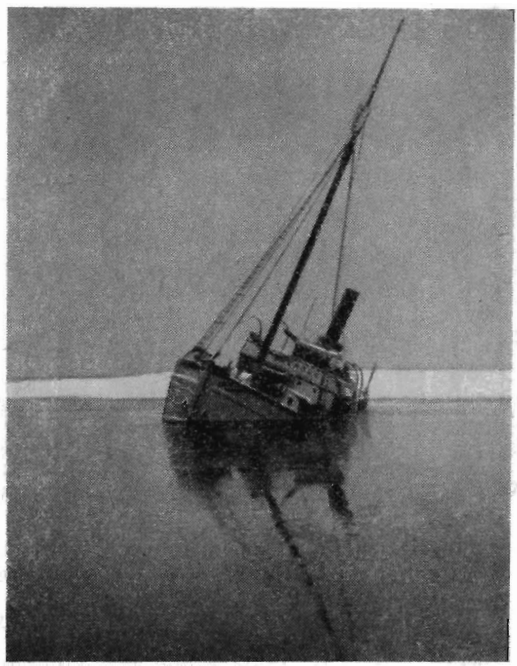


Рис. 170. Шхуна „Зверобой", погибшая в устье р. Пясины в 1930 г.

Практически удалось осуществить лишь экспедицию на шхуне «Белуха», которая продолжила работы, начатые в 1930 г. Помимо основного задания, капитан получил распоряжение вести промысловые и гидрологические исследования[2].

Поход начался 8 августа. После посещения Белушьей губы, где были высажены промышленники, «Белуха» проливом Югорский шар направилась в Карское море. Здесь судно получило повреждения, для исправления которых пришлось идти на о. Диксон. В дальнейшем при плавании у побережья Таймырского полуострова «Белуха» пользовалась данными ледовой авиаразведки, которую производил Б. Г. Чухновский на самолете «Комсеверопути-1». От островов Колосовых шхуна пыталась пройти на север, но встретила сплоченный тяжелый лед и вынуждена была повернуть назад. Произведенная 4 и 5 сентября воздушная ледовая разведка (на борту самолета находился А. К. Бурке) показала, что у мыса Михайлова и мыса Стерлегова лед вплотную подходит к берегу, и путь для дальнейшего плавания закрыт. Только мористее, к северу от этих мысов, тянулась полоса чистой воды. Это побудило продолжить плавание. С помощью авиаразведки «Белухе» удалось миновать перемычку у зимовья Колосовых, но попытка пройти сквозь льды у мыса Стерлегова оказалась без-

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 487.

[2] Описание и научные результаты экспедиции см. у П. К. Хмызникова. К гидрологии восточной части Карского моря; Отчет о походе шхуны «Белуха» в 1931 г. (Архив ААНИИ, св. 7); И. Сендик. Описание плавания м/с «Белуха» в 1931 г. «Записки по гидрографии», 1932, № 6.

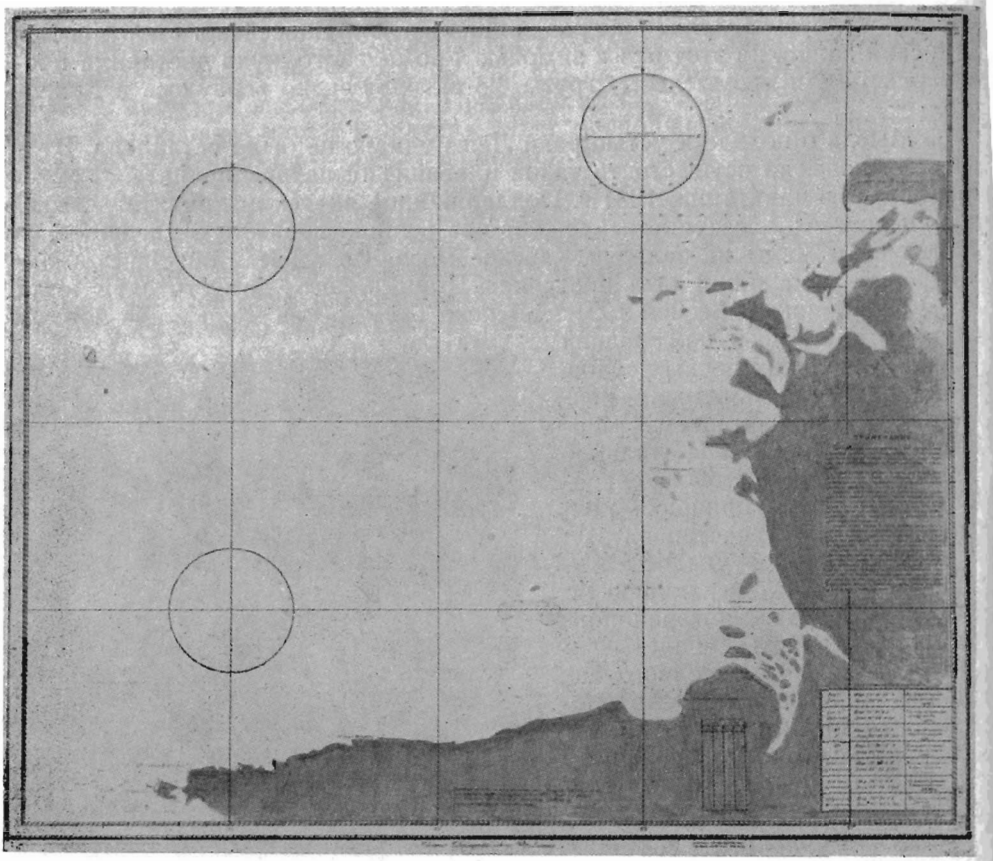


Рис. 171. Карта северо-восточной части Карского моря от острова Диксона до полуострова Михайлова (1933 г.)

Составлена по работам шхуны „Белуха" (1930 и 1931 гг.), самолетов „Комсеверопуть № 1 и № 2" (1930 и 1931 гг.), гидрографического судна „Прибой" (1930), шхуны „Зверобой" (1929) и данных прежних исследований (ЦКП ВМС, архив карт № 1103)

успешной. 7 сентября судно легло на обратный курс. Так неудачно закончился второй поход «Белухи» к устью реки Лены.

На обратном пути к острову Диксона экспедиция на мысе Михайлова организовала еще одну промысловую зимовку.

Результаты научных работ во время плавания «Белухи» 1931 г. оказались весьма ценными. В слабо изученной восточной части Карского моря были проведены наблюдения над морскими течениями; у зимовья Колосовых экспедиция установила футшток для ежечасных наблюдений над колебаниями уровня моря, в трех пунктах определено магнитное склонение, а на мысе Михайлова — астрономический пункт. Было уточнено положение Северо-Восточных островов, очертания берегов Пясинского залива и острова Моржевого, с борта самолета зарисованы шхеры Минина, а также острова, лежащие севернее шхер, что было сделано впервые.

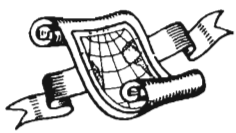
Причины неудачи двукратных попыток проложить морскую трассу в устье реки Лены и тем самым связать разобщенные фланги Северного морского пути, надо видеть в слабой подготовке обеих экспедиций на «Белухе». Экспедиции были загружены посторонними заданиями, что сковывало их действия, не позволяло сосредоточить силы на выполнении основной задачи — плавании к устью реки Лены. Посылая судно в столь

необычный и дальний поход в трудных ледовых условиях, «Комсеверопуть» в то же время возложил на него решение ряда промысловых вопросов, устройство промысловых зимовий, проведение научно-промысловых исследований. Это распыляло внимание капитана шхуны и экипажа, хотя они, насколько это от них зависело, сделали все возможное для достижения главной цели.

Неудачным оказался и выбор маршрута. В обоих случаях «Белуха» при плавании на восток от Диксона прижималась к берегу Таймырского полуострова. Правда, научный руководитель экспедиции П. К. Хмызников высказывал пожелание, чтобы от Диксона «Белуха» не шла в шхеры Минина и оттуда вдоль побережья к заливу Миддендорфа, а выбрала бы путь севернее, мористее, к острову Свердрупа и острову Уединения, где наблюдалось разрежение льдов и даже чистая вода. Но из-за недостатка сведений об этом районе капитан «Белухи» не решился выбрать более северный вариант плавания. Таким образом, все упиралось в неизученность района плавания, и это стало основной причиной неудачи разведки морского пути в бассейн реки Лены.

Все же, несмотря на то, что конечная цель не была достигнута, плавания на шхуне «Белуха» принесли немалые результаты. Составленные на основе этих плаваний карты, данные самолетных ледовых разведок, гидрологические материалы послужили существенным дополнением к имевшимся до того отрывочным сведениям о восточном районе Карского моря. Эти данные способствовали развитию мореплавания у западных берегов Таймыра. Ошибки и недостатки в организации плаваний «Белухи» были учтены при снаряжении экспедиции по Северному морскому пути на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г.

И все же время для решения сложной транспортной проблемы — открытие морского пути в устье Лены близилось с каждым годом. Хотя необходимые научные предпосылки для организации регулярных морских плаваний между устьем реки Лены, Диксоном и Беринговым проливом еще отсутствовали, сама жизнь настоятельно требовала быстрее проложить такой морской путь. Практически он был открыт в следующем 1932 г. походом «Сибирякова». С созданием Главного управления Северного морского пути отпала и другая трудность — то, что организации, работавшие над осуществлением Ленских рейсов, действовали разрозненно, распыляя силы и средства. Объединение усилий в одном направлении позволило уже в навигацию 1933 г. положить начало регулярным плаваниям из Архангельска на Лену, несмотря на то, что научное изучение этой трассы за время, прошедшее с момента походов «Белухи» (за два года), не ушло далеко вперед.



ГЛАВА 15

УЧАСТИЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ВО ВТОРОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ПОЛЯРНОМ ГОДЕ. ПЛАВАНИЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА „А. СИБИРЯКОВ" ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ В ОДНУ НАВИГАЦИЮ

В 1932—1933 гг. Советский Союз принял участие в крупнейшем международном научном предприятии — в проведении Второго Международного полярного года (МПГ). Ученые ряда стран, объединившиеся для совместного изучения Арктики и Антарктики, решили в течение этого периода вместо разрозненных и разновременных наблюдений провести по точно координированной программе и методике в заранее условленных пунктах побережья и островах Северного Ледовитого океана и Антарктиды широкие наблюдения за ходом природных процессов на протяжении целого года. Этому способствовал значительный прогресс в методике полярных наблюдений, достигнутый за последние годы, а также появление новых приборов, как, например, радиозонда профессора П. А. Молчанова, позволившего приступить к изучению верхних слоев атмосферы.

Исследования 2-го МПГ должны были привести к более глубокому познанию многих, в ту пору еще остававшихся загадочными явлений природы полярных стран.

Основное внимание уделялось исследованиям в Арктике. Ученые рассчитывали собрать здесь ценные научные материалы с тем, чтобы найти ответ на многие вопросы, затрагивающие народнохозяйственные интересы стран северного полушария. Наша страна, обширные пространства которой обращены к Арктике, также была заинтересована в накоплении метеорологических и других наблюдений по арктической зоне. Приступив к социалистическому переустройству своих северных окраин, к работам по освоению Северного морского пути, СССР, естественно, принял самое активное участие во всех мероприятиях 2-го МПГ.

Участие СССР в Международном полярном году по сути дела явилось новым этапом грандиозного научного наступления в Арктике. Результаты его непосредственно сказались на расширении района арктического мореплавания. Советские ученые выдвинули ряд смелых проектов новых исследовательских экспедиций. Так, Всесоюзный арктический институт предложил направить в Арктический бассейн ледокол «Красин», превратив его в дрейфующую научную лабораторию. Вместе с тем, советские ученые поддержали предложение об организации исследовательской станции в районе Северного полюса на дрейфующих льдах, по идее, в свое время высказанной норвежским ученым Ф. Нансеном[1]. Однако в связи с мировым кризисом, глубоко потрясшим экономику капиталистических стран, Международная Комиссия по Полярному году, возглавлявшаяся датским геофизиком Д. Лакуром, сочла несвоевременной организацию дрейфующей станции в районе Северного полюса.

К подготовке наблюдений в Арктике по международной программе Советский Союз приступил раньше других стран. На островах советской Арктики и на материковом ее побережье в 1928—1931 гг. была создана сеть полярных станций: на Новосибирских островах, в бухте Тихой, на острове Домашнем, на мысе Желания.

Было решено построить такие полярные станции в бухте Тикси, на мысе Челюскина, мысе Северном (ныне мыс Шмидта), на острове Рудольфа (Земля Франца-Иосифа). Для постройки этих станций направлялось несколько экспедиций, о которых будет рассказано ниже. Всего со стороны СССР во 2-м МПГ участвовали 92 станции, из которых 33 станции открыты вновь[2].

Для руководства всеми научными работами в период Второго Международного полярного года в СССР был создан специальный Комитет под председательством крупного советского метеоролога профессора А. Ф. Вангенгейма. Секретарем этого комитета был избран профессор Н. Н. Зубов. В работе Комитета приняли участие О. Ю. Шмидт, Ю. М. Шокальский, В. Ю. Визе, П. А. Молчанов, В. В. Шулейкин, М. А. Бонч-Бруевич, И. И. Месяцев и другие.

Наиболее замечательное событие Второго Международного полярного года в Арктике — это осуществление первого сквозного плавания по Северному морскому пути в одну навигацию.

Вопрос о Северном морском пути стоял в программе МПГ как крупнейшее мероприятие большого политического, научного и практического значения. Для успешного осуществления такого плавания налицо имелись благоприятные условия. К началу 30-х годов советские ученые и моряки достигли бесспорных успехов в освоении Арктики и ее морских путей. На западном участке ежегодно осуществлялись Карские экспедиции с участием многих морских и речных судов, ледоколов, самолетов ледовой авиаразведки. Проведение морских операций опиралось на сеть радиостанций, расположенных в важнейших пунктах побережья и островов. Для Баренцева и Карского морей уже составлялись метеорологические и ледовые прогнозы, ставшие затем традиционными.

Известные успехи были достигнуты также в изучении и освоении северо-восточных морей. Колымские рейсы подтвердили возможность

---

[1] В. Ю. Визе. Международный полярный год. Л., 1932.

[2] А. Ф. Лактионов. Международный Геофизический год в Антарктике. Л., 1957, стр. 7.

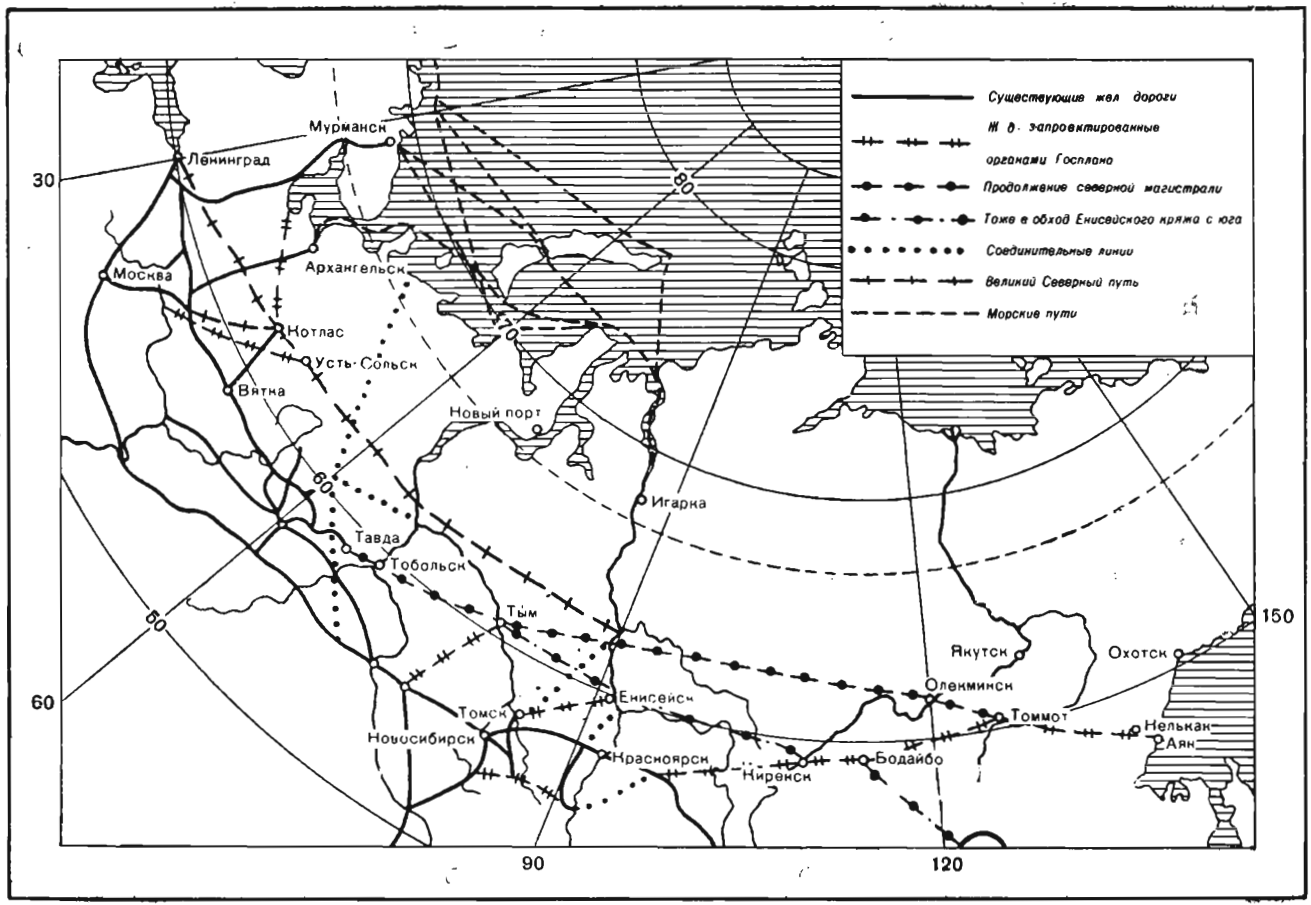


Рис. 172. Проект Великого Северного пути (картосхема из кн. В. Итин, Н. Лазарев, А. Том „Какой путь?", 1931)

морского плавания вдоль берегов Чукотского полуострова, в Восточно-Сибирском и Чукотском морях, считавшихся ранее недоступными. В свою очередь Ленские рейсы показали возможность каботажных плаваний между Леной и Колымой. В рейсах к острову Врангеля советские моряки продемонстрировали свое возросшее мастерство в проводке судов сквозь тяжелые льды. На Северо-Востоке тоже расширялась сеть гидрометеорологических станций: они были созданы на Колыме, Индигирке, Яне, Ляховских островах.

Однако до 30-х г. арктическое мореплавание на флангах Северного морского пути развивалось обособленно друг от друга. На каждом из участков мореплавания решались свои задачи. На западе Карские экспедиции, на востоке Колымские рейсы осуществлялись главным образом судами торгового флота, принадлежащими одному ведомству — Совторгфлоту, но последний никакой организующей роли в проведении арктических операций не играл.

В новых условиях разворота работ по социалистическому строительству на севере Сибири достигнутый уровень развития перевозок на флангах арктической трассы уже не мог удовлетворить. Требовалось создать единую транспортную систему, основным стержнем которой мог быть сквозной Северный морской путь, связывающий по кратчайшему расстоянию порты Европейского Севера с портами севера Сибири и Дальнего Востока.

Северный морской или Великий Северный железнодорожный путь?

Успешное выполнение первой пятилетки, возросшая индустриальная мощь нашего государства подготовили благоприятные условия для решения одного из самых сложных транспортных вопросов на Севере — освоение сквозного Северного морского пути. В прошлом эта идея наталкивалась на многие преграды: косность бюрократов и высших сановников царской России, недальновидность и ограниченность господствующих классов помещиков и капиталистов, невежественность купцов и предпринимателей. Великая Октябрьская социалистическая революция сбросила в мусорный ящик истории все эти реакционные силы.

Выше было показано, что с первых месяцев существования Советского государства вопрос об освоении Северного морского пути ставился как вполне реальная и важная народнохозяйственная задача. По мере того, как укреплялся социалистический строй и нарастали темпы промышленного строительства, по мере накопления опыта и знаний об Арктике эта задача приобретала все большую актуальность и злободневность.

Однако у Северного морского пути оставалось немало противников.

В свое время они выступали с предложением о ликвидации Карских экспедиций и Колымских рейсов, подчеркивая их нерентабельность. Жизнь доказала их неправоту. Во второй половине 20-х гг., когда мореплавание в Карском море достигло довольно высокого уровня, нападки на Северный морской путь почти прекратились. Но они вновь возобновились, когда встал вопрос о соединении фланговых участков Северного морского пути в единую воднотранспортную систему. Споры о целесообразности освоения этого пути получили довольно широкий характер в связи с проектом сооружения высокоширотной железнодорожной трассы, известной под именем «Великого Северного пути».

Еще в 1928 г. в газете «Известия» появилась статья профессора В. М. Воблого и полярного художника А. А. Борисова, в которой выска-

зывалось предложение о строительстве Великого Северного железнодорожного пути, который соединил бы собою три океана — Северный Ледовитый, Атлантический и Тихий[1]. Авторы проекта ратовали за постройку трансконтинентальной железнодорожной линии от Советской Гавани на востоке через Хабаровск, Киренск, Енисей, устье Иртыша, Урал, Котлас, Сорока, Мурманск. Строительство магистрали трех океанов, по мысли авторов, могло решить все транспортные проблемы Севера и привести к значительному подъему производительных сил страны.

Проект строительства трансконтинентальной железной дороги недостаточно учитывал реальные возможности и не содержал сколько-либо обоснованных технико-экономических расчетов, что в те годы было в известной мере характерно для некоторых советских хозяйственных работников. Вместе с тем, авторы проекта исходили из неправильной посылки о бесперспективности Северного морского пути; они всячески порочили Северный морской путь и ратовали за прекращение арктического мореплавания. В печати того времени неоднократно отмечалась необоснованность заявлений профессора Воблого относительно Северного морского пути и слабое экономическое обоснование его проекта железной дороги[2]. Однако Воблый и его сторонники не унимались[3]. В 1930 г. они добились организации при Главконцессконе и Госплане СССР постоянного совещания по проблемам Севера и Комиссии по сооружению Великого Северного пути[4]. В результате более чем годичной работы был составлен проект Великого Северного пути[5].

2—5 августа 1930 г. состоялось междуведомственное совещание, признавшее эффективными и рациональными 18 вариантов основной трассы Великой Северной железной дороги. Среди авторов проектов был И. Ф. Молодых, давний противник Колымских морских рейсов. Основным докладчиком на конференции являлся В. М. Воблый. Он потребовал срочно, уже в текущем (1930) году, приступить к изысканиям Великого железнодорожного пути.

Второе совещание комиссии, состоявшееся при Совете по изучению производительных сил Академии наук СССР в октябре 1930 г., также согласилось с основными положениями доклада В. М. Воблого[6]. Комитет приступил к подготовке издания журнала «Великий Северный путь».

В ноябре 1931 г. в Москве был созван первый пленум постоянного совещания по проблемам сооружения Великого Северного пути, на котором присутствовали представители центральных Наркоматов, ученые Москвы и Ленинграда, руководители плановых органов Урала, Сибири и Дальнего Востока[7]. На этом пленуме выступили не только сторонники проекта Воблого, но и его противники. Представители

---

[1] В. Л. Попов. Перспективы и проекты магистральных путей Сибири. «Северная Азия», 1928, № 4.

[2] С. Славин. Социалистическое освоение Севера во втором пятилетии. «Советский Север», 1932, №№ 4 и 5.

[3] Сторонники Воблого выступали не только в периодической печати, но на многих заседаниях и совещаниях, доказывая неотложность сооружения Великого Северного пути. Среди сторонников Воблого было немало экономистов. Характерно, что к ним не присоединился ни один сколько-нибудь видный моряк или ученый.

[4] «Советская Азия», 1931, № 7—8; ААН, ф. 138, оп. 1, д 848.

[5] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 849.

[6] ААН, ф. 138, оп. 1, д. 848, л. 32.

[7] «Советская Азия». 1931, №№ 7—8.

НКПС, говоря о перспективах транспортного строительства на Севере, подвергли проект Великого Северного пути, как необоснованный, резкой критике[1]. Большинство выступавших высказалось против проекта Воблого. Сооружение трансконтинентального железнодорожного пути было отвергнуто, и признана целесообразной постройка железных дорог только на участках Тайшет — Усть-Кут и к побережью Тихого океана[2]. Вместе с тем, учитывая в общем положительные результаты арктического мореплавания, пленум совещания рекомендовал всемерно развивать его во второй пятилетке. Перед «Комсеверопути» была выдвинута задача быстрейшего освоения восточной части Северного морского пути, что «даст возможность, — как говорилось в решении пленума, — установить смычку его через Таймыр с освоенным Карским морем»[3]. Пленум указал «Комсеверопути» на необходимость перестройки всей его работы в сторону обслуживания внутреннего рынка Союза, в частности, перевозки графита и слюды, а также освоения рыбных и зверобойных бассейнов. По докладам О. Ю. Шмидта (Арктический институт) и А. И. Толмачева (Полярная Комиссия АН СССР), пленум совещания решил объединить планирование и координацию всех работ на Севере в одном органе — специальном бюро при президиуме Академии наук СССР[4].

Окончательное поражение сторонники Великого Северного пути потерпели на Всесоюзной конференции по размещению производительных сил на Севере во второй пятилетке, состоявшейся при Госплане СССР в ноябре 1931 г.[5]. В заключительном слове, подводя итоги конференции, представитель Президиума Госплана подчеркнул, что экономическую политику на Севере следует ориентировать не на создание магистрали «трех океанов», а на включение народного хозяйства Севера в общее социалистическое строительство Союза[6].

Представителем «Комсеверопути» был поднят вопрос об объединении всей работы на Севере «в каком-нибудь одном органе». Он предложил превратить в такой орган Комитет по делам северного хозяйства при Совете Народных Комиссаров СССР.

Полемика с группой профессора Воблого активизировала советских ученых разных специальностей и объединила их усилия в разработке проблем арктического мореплавания. Участие СССР во Втором Международном полярном году способствовало этому. В кругах советской научной общественности сложилось твердое убеждение в реальности сквозного плавания по Северному морскому пути.

Быстрейшее установление морского сообщения между портами Европейской части СССР и Дальнего Востока диктовалось также и международной обстановкой. Мировой экономический кризис обострил противоречия между империалистическими государствами. Выход из кризиса некоторые империалистические государства искали в развязывании войны против Советского Союза. Наиболее агрессивную политику на Дальнем Востоке вела Япония, готовившая нападение на Советское Приморье. Таким образом, на Востоке возник очаг войны.

---

[1] «Советская Азия», 1931, №№ 7—8, стр. 218—219.

[2] В дальнейшем, уже в предвоенные годы, а частично в послевоенные годы, строительство этих железных дорог было осуществлено.

[3] «Советская Азия», 1931, №№ 7—8, стр. 220.

[4] Там же.

[5] См. бюллетень «Проблемы Севера» № 1—10 (1932), издаваемый Оргкомитетом по созыву Первой Всесоюзной конференции по размещению производительных сил на Севере.

[6] «Проблемы Севера», 1932, № 10.

Советское правительство вынуждено было усиленно укреплять обороноспособность Дальневосточного края. В 1932 г. был создан Тихоокеанский, а в следующем году Северный военно-морской флот. В связи с обострением международной обстановки чрезвычайно важно было, в случае надобности, использовать Северный морской путь как военную коммуникацию. В какой степени можно на это рассчитывать, тогда еще было неясно[1].

Историческое плавание ледокольного парохода «А. Сибиряков» по Северному морскому пути в одну навигацию

План советской морской экспедиции по Северо-восточному проходу из Архангельска во Владивосток выдвинул Всесоюзный арктический институт. Одновременно Главное гидрографическое управление для быстрейшего освоения морской трассы снарядило в северную часть Карского моря специальную комплексную экспедицию на г/с «Таймыр». Таким образом, в воды северных морей направлялись две советские экспедиции, в задачу которых входило освоение Северного морского пути. Одна из них, по выражению В. Ю. Визе, имела навигационно-показательный характер, другая призвана была заняться всесторонним изучением гидрологии и гидрографии акваторий, прилегающих к Таймыру и Североземельскому архипелагу. Всесоюзный арктический институт, помимо этого, снарядил две экспедиции для постройки радиостанций (на мысе Челюскина и в бухте Тикси), что также предусматривалось планом Второго Международного полярного года.

Согласно плану 2-го МПГ, в арктические моря направлялись экспедиции и других организаций. Государственный Океанографический институт (был создан на базе Плавморнина), снарядил экспедицию на экспедиционном судне «Н. Книпович» (начальник Н. Н. Зубов) и «Персее» (начальник В. А. Васнецов). Они работали в Баренцевом море, в частности, выполняли гидрологические наблюдения по Кольскому меридиану (выяснение температурного режима Норкапского течения). Государственный гидрологический институт послал экспедицию в Карские ворота на судне «Североиод» (начальник Ю. К. Петров). Специальная экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе «Малыгин» вышла на Землю Франца-Иосифа для постройки метеорологической станции на острове Рудольфа и проведения ряда научных работ. Попутные гидрологические наблюдения производились с судов Карской экспедиции, а также с судов «Совет» в Чукотском море и «Дальневосточник» в Беринговом море[2]. В общий план этих больших работ входила Северо-Восточная полярная экспедиция Наркомвода, которая, как упоминалось выше, отправилась в плавание по наиболее трудному участку Северного морского пути — вдоль берегов Чукотского полуострова к реке Колыме.

Таким образом, в отличие от прошлых лет, когда в плавании по Северному морскому пути участвовали лишь одиночные суда, в навигацию 1932 г. на штурм его вышло несколько крупных экспедиций, десятки судов.

Это было смело задуманное наступление.

---

[1] В «Морском сборнике» № 3 за 1932 г. помещена статья Н. И. Евгенова «Северный Морской путь (Проход вдоль берегов Таймырского полуострова)». В этой статье содержалось следующее утверждение: «Путь вокруг Таймыра обычно весьма труден, но не всегда непреодолим. Дело — в его изучении и освоении». В статье развивалась мысль об освоении морских плаваний с Запада в Якутскую Советскую республику.

[2] Гидрологические наблюдения морских экспедиций 2-го МПГ 1932—1933 гг. Вып. 1. Общие сведения о работах морских экспедиций. Под редакцией И. А. Киреева. Л.—М., 1937.

Проект сквозного плавания, представленный директором Всесоюзного арктического института О. Ю. Шмидтом, получил одобрение правительства еще в начале января 1932 г., когда СНК СССР вынес постановление об участии Советского Союза в организации и проведении Второго Международного полярного года. Специальной комиссии поручалось в пятидневный срок рассмотреть смету экспедиции и свое заключение представить в правительство[1]. После тщательного изучения вопроса 15 февраля СНК СССР постановил организовать в 1932 г. экспедицию по Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток для изучения физико-географических и судоходных условий омывающих Сибирь морей. На осуществление экспедиции выделялся один миллион рублей[2].

Тем временем в Арктическом институте обсуждалась программа предстоящих работ на заседаниях Совета института, состоявшихся 23 и 24 января, где представители 25 заинтересованных учреждений высказали свою точку зрения на характер и цели плавания по Северному морскому пути[3]. Представитель «Комсеверопути» заявил о намерении направить к устью реки Лены шхуну «Белуха». Он высказал сомнение в надобности организации двух параллельных экспедиций Арктического института и «Комсеверопути». Отвечая ему, В. Ю. Визе указал на различие целей этих экспедиций. Экспедиция Арктического института, учитывая горький опыт «Белухи», не брала на себя решение промысловых вопросов, к чему стремился «Комсеверопуть», и не намеревалась без особой надобности приближаться к берегу. Представитель Гидрологического института К. М. Дерюгин, горячо поддержав экспедицию по Северному морскому пути, считал чрезвычайно важным сосредоточить внимание на изучении Таймырского района, что, по его мнению, без зимовки сделать было невозможно. Другие ученые тоже высказались за зимовку. Совет института не согласился с ними и признал главной задачей экспедиции сквозное плавание по всей трассе в одну навигацию, без зимовки.

В объяснительной записке к смете экспедиции, представленной в правительство, Всесоюзный арктический институт подчеркивал, что открытие Северного морского пути должно оказать большое влияние на развитие производительных сил востока страны. «Вопрос о связи центральной области Восточной Сибири, — говорилось в записке, — при помощи ее главной водной артерии — реки Лены — и омывающих северные берега Сибири морей с важнейшими портами СССР (Мурманск, Архангельск — на Западе, Владивосток — на Востоке) и через них с мировым рынком, является все еще не разрешенным, несмотря на его исключительное значение для экономической жизни Сибири. Вопрос о разработке естественных богатств северной Якутии упирается в вопрос дешевого подвоза предметов первой необходимости и предметов промышленного оборудования. До тех пор, пока такой путь не будет найден и освоен, о сколько-нибудь широком использовании естественных производительных сил северной Якутии не может быть и речи, также как не может быть речи о достаточном заселении этого края...»[4].

Совет института подчеркнул большое научное значение предстоящей правительственной экспедиции и обязал ее руководство сосредоточить внимание на выполнении исследований по всем естественно-

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, л. 1.

[2] Там же, л. 30.

[3] Протокол заседания. Архив ААНИИ, Арх. 1.

[4] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, л. 8.

историческим дисциплинам: изучении дна морей, химии и физических свойств вод, растительного и животного мира, метеорологии, земного магнетизма, актинометрии и гравитации. Было обращено внимание на необходимость исследования «белых пятен» (Земли Андреева).

Подготовка экспедиции проходила в Архангельске — в основной базе арктического мореплавания. По постановлению Правительства, Наркомвод должен был предоставить в распоряжение Всесоюзного арктического института ледокольный пароход «Г. Седов». Вскоре выяснилось, что послать это судно в длительное плавание не представляется возможным из-за ветхости его котлов[1].

Два других ледокольных парохода: «В. Русанов» и «А. Сибиряков» Управление Северным морским бассейном также рекомендовало для экспедиции. Наркомвод советовал направить в сквозное плавание по Северному морскому пути ледокольный пароход «Таймыр». Но его сочли более целесообразным послать с Таймырской гидрографической экспедицией. Таким образом ледокольный пароход «А. Сибиряков» оказался единственно возможным судном для сквозного плавания по Северному морскому пути; ледокольный пароход «Русанов» отправлялся на Северную Землю с новой сменой полярников и к мысу Челюскина для строительства станции.

Ледокольный пароход «Сибиряков», ранее называвшийся «Bellaventure», был построен в Англии. Он имел водоизмещение 1383 регистровых тонны, длина его равнялась 73,4 метра, ширина — 10,9 метра, мощность машины — 2000 индикаторных сил. Запас топлива на четырехмесячное плавание составлял 1210 тонн.

Арктический институт, на ответственность которого возлагалось руководство экспедицией, согласился принять л/п «Сибиряков», так как на навигацию 1932 г. ученые предсказывали благоприятные условия плавания[2]. При менее благоприятных ледовых перспективах, возможно, пишет В. Ю. Визе, пришлось бы поставить вопрос о замене «Сибирякова» более мощным ледоколом[3].

Составление прогноза на предстоящую арктическую навигацию всегда является серьезным делом, прогноз же на навигацию 1932 г. был особенно ответственным. По свидетельству В. Ю. Визе, сведения о погоде стали собирать еще с осени 1931 г. За каждый истекший месяц составлялись карты давления, ветров, температуры. К началу лета прогноз был сформулирован. По нему получалось, что 1932 г. будет «мало ледовитым»[4]. К сожалению, предсказать состояние ледовитости можно было только до меридиана Новосибирских островов, так как в те годы от более восточных метеорологических станций сведения поступали с большим опозданием либо вообще не доходили до Ленинграда. Да и станций этих на Северо-Востоке было очень мало.

Начальником экспедиции Правительство назначило проф. О. Ю. Шмидта, руководителя морских походов на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю. Капитаном ледокольного парохода «Сибиряков» стал В. И. Воронин, до того времени командовавший «Г. Седовым». Руководителем научных работ был назначен В. Ю. Визе. В состав экспедиции вошли ведущие сотрудники Всесоюзного арктического института (П. П. Ширшов, Я. Я. Гаккель, А. Ф. Лактионов, В. И. Владавец и др.), а команду корабля пополнили лучшие полярные моряки.

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, л. 31.

[2] В. Ю. Визе. «На Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря, М.—Л., 1946, стр. 65.

[3] Там же.

[4] Более подробно о составлении прогноза на 1932 г. см. В. Ю. Визе. На «Сибирякове» в Тихий океан. Л., 1934, стр. 35.

По окончании небольшого ремонта на соломбальском заводе «Красная кузница» «Сибиряков» подошел к причалу Архангельского порта, где были погружены продовольствие, снаряжение и научное оборудование. На борт корабля предполагалось принять самолет, вылетевший из Ленинграда, но из-за порчи мотора машина задержалась на пути к Архангельску, и летная группа не смогла включиться в экспедицию[1]. Отсутствие на борту «Сибирякова» самолета не раз давало о себе знать в ходе плавания в наиболее трудные дни.

28 июля, в день выхода «Сибирякова» в исторический рейс, набережные Архангельска, пристань и стоявшие на рейде суда расцветились праздничными флагами. Общественность Архангельска устроила сибиряковцам торжественные проводы.

Сколько экспедиций отправилось отсюда в далекие арктические походы, прежде чем стало возможным плавание «Сибирякова»! В 1920 г. архангельский рейд покинули суда советской Сибирской хлебной экспедиции. В 1921 г. отсюда отправился в научную экспедицию ледокольный пароход «Малыгин». В 1923 г. вышел в свой первый научный рейс построенный руками архангельских рабочих «Персей». В 1925 г. архангелогородцы провожали «Зарницу», научно-промысловое судно Института по изучению Севера, совершившее плавание вокруг Новой Земли. В 1928 г. ледокольный пароход «Г. Седов» вышел с архангельского рейда на поиски экипажа дирижабля «Италия». В 1929 и в 1930 г. из Архангельска на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю ходили экспедиции на ледокольном пароходе «Г. Седов».

Не было ни одной сколько-нибудь крупной советской экспедиции в западную часть Арктики, в которой бы ни приняли участия архангелогородцы. Но еще никогда раньше не приходилось этому старинному морскому городу провожать корабль, отправлявшийся по Северному морскому пути на Дальний Восток. Это придавало проводам «Сибирякова» особую значимость.

Нельзя не вспомнить, что здесь, в Поморье, зародилась сама мысль о возможности плавания на Восток Северо-восточным проходом, мысль, которую еще в XVI веке сформулировал московский посол в Риме Дмитрий Герасимов. На протяжении нескольких столетий эта идея продолжала жить, хотя даже в самом конце XIX века такой выдающийся полярный авторитет, как А. Норденшельд, совершивший поход из Европы на Дальний Восток по Северо-восточному проходу за две навигации, пришел к выводу о нецелесообразности транспортной эксплуатации этого морского пути. Взгляд Норденшельда господствовал долгое время. Его не смогло поколебать плавание русских судов «Таймыр» и «Вайгач»; он еще более укрепился в связи с неудачей экспедиции Р. Амундсена на судне «Мод». Ученые Европы и Америки почти единодушно утверждали, что плавание с Запада на Восток по Северо-восточному проходу за один навигационный сезон невозможно. И только советские ученые и моряки, унаследовавшие мечту поморов о покорении «моря-океана», верили в будущее арктической трассы. Все, что делалось в Арктике на протяжении первых лет

---

[1] Самолет потерпел аварию на пути из Ленинграда, в районе Онежского озера. Новый мотор доставили из Архангельска, на что ушло несколько дней. Когда самолет прибыл в Архангельск, «А. Сибиряков» уже был в море. По распоряжению О. Ю. Шмидта, машина должна была следовать дальше до о. Диксон. По пути летчик И. К. Иванов сделал промежуточную посадку на мысе Канин Нос. Дальше он не мог продолжать полет из-за недостатка бензина. Пришлось возвращаться в Архангельск. По пути самолет потерпел вторичную аварию, на этот раз над морем, где и погиб. Летчика И. К. Иванова подобрали рыбаки, которые доставили его в Архангельск.

советских работ, было, по сути дела, кропотливой, упорной, настойчивой, терпеливой подготовкой к совершению сквозного рейса. Экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» должна была увенчать эти героические усилия новой, решающей победой.

«Сибиряков» вышел из Архангельска, приветствуемый гудками десятков пароходов, стоявших на рейде, и в сопровождении многочисленных катеров и яхт. Получив от судов, находящихся в Югорском Шаре, сведения, что юго-западная часть Карского моря забита льдами, командование экспедиции решило провести судно через Маточкин Шар. На всем пути до пролива стояла благоприятная погода. В Маточкином Шаре при приближении к выходу в Карское море была встречена первая и единственная льдина, которая благодаря журналистам и фотокино-корреспондентам, находившимся на борту корабля, «вошла в историю».

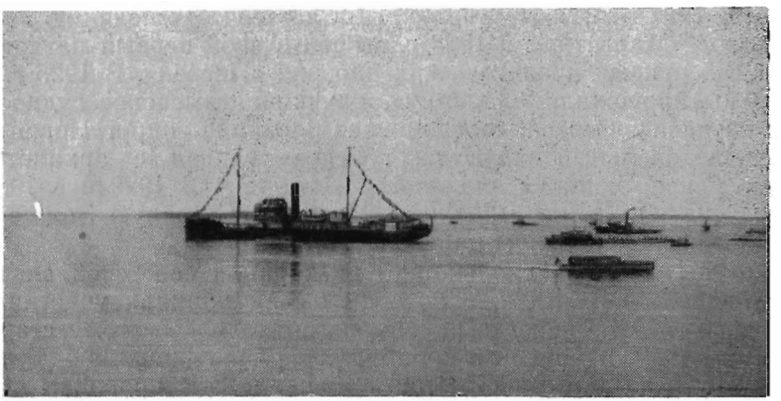


Рис. 173. Проводы ледокольного парохода „Сибиряков" в Архангельске 28 июля 1932 г. Фото С. К. Добронравова

В Маточкином Шаре сибиряковцы встретились с командой прибывшего сюда ледокола «Ленин». Ледокол выполнил в Карском море ледовую разведку и готовился к проводке грузовых судов Карской экспедиции. 1 августа «Сибиряков» отправился дальше. Собственно с этого момента и начинается его арктический поход, не совсем обычно, но все же успешно окончившийся в районе Берингова пролива.

Первые льды встретились в 25 милях по выходе из Маточкина Шара. Слабый мелкобитый лед не представлял затруднений для плавания ледокольного парохода. На меридиане острова Белого судно вышло на чистую воду и следовало до острова Диксона по уже освоенному участку пути без каких-либо задержек. На пути к острову Диксона сибиряковцы сносились по радио с гидрометеорологическими станциями Карского моря. Радиостанция Диксона, построенная в 1916 г., развертывалась в связи с проведением 2-го МПГ в Полярную геофизическую обсерваторию. Еще на подходе к ней сибиряковцы получили радостную весть, что в северной части Карского моря ожидаются благоприятные условия плавания. В этой части моря стояла теплая, мягкая зима.

На острове Диксон «Сибирякову» пришлось задержаться на несколько дней в связи с опозданием парохода-угольщика. В ожидании угольщика «Сибиряков» совершил рейс к пустынному и еще никем не посещенному острову Свердрупа. Во время рейса производились гидрологические работы (разрез) и биологические сборы (траление). Сиби-

ряковцы побывали на острове и определили там астрономический пункт. В походе к острову Свердрупа (также с разрезом по параллельному галсу) принял участие прибывший следом за «Сибиряковым» к острову Диксон ледокольный пароход «Русанов». Совместными усилиями остров был положен на карту.

11 августа «Сибиряков» вышел из гавани Диксона; за ним вскоре отправился на север и «Русанов». На другой день с левого борта «Сибирякова», а вскоре и с правого борта «Русанова», шедшего параллельным курсом, был замечен не положенный на карту остров, получивший название острова Сидорова[1]. Как выяснилось позднее, здесь находился архипелаг, названный островами Арктического института.

В тот же день «Русанов» обнаружил еще один остров, принадлежащий к другому, открытому позднее (в 1933 г.) архипелагу, названному по предложению В. Ю. Визе островами Известий ЦИК[2].

Плавание «Сибирякова» в северо-восточной части Карского моря проходило беспрепятственно. В 1932 г. здесь вовсе не было льдов. Благодаря этому даже на параллели 79° с. ш. температура воды достигала +6°, что, конечно, являлось исключительным случаем. Экспедиция могла убедиться в правильности составленного Гидрологическим институтом прогноза ледовитости Карского моря на 1932 г.[3] 13 августа «Сибиряков» подошел к острову Домашнему, где их сердечно приветствовала отважная четверка первых исследователей Северной Земли. Недолгое пребывание сибиряковцев на острове Домашнем оказалось для них очень полезным. Г. А. Ушаков и его товарищи сообщили руководству экспедиции ценные сведения о ледовом режиме североземельского района, а Н. Н. Урванцев представил сибиряковцам копию только что составленной им карты Северной Земли. Руководство экспедиции

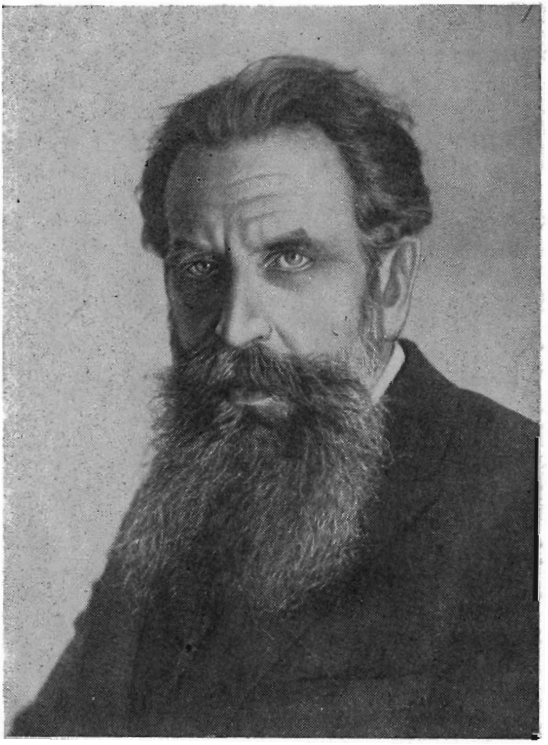


Рис. 174. О. Ю. Шмидт — начальник экспедиции на ледокольном пароходе „Сибиряков" в 1932 г.

---

[1] Остров назван в честь одного из старейших гидрографов, бывшего командира гидрографического судна «Пахтусов» К. Е. Сидорова. Силами экипажа «Пахтусова» строились первые полярные станции Карского моря (Юшар и другие).

[2] В. Ю. Визе. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря, стр. 89.

[3] Прогноз Гидрологического института гласил: «Ледовые условия в северо-восточной части Карского моря, к западу от Северной Земли, будут в 1932 году более благоприятными, чем обычно. Остров Домашний будет доступен для обыкновенных судов».

окончательно решило следовать на восток не проливом Вилькицкого, а огибая северную оконечность Северной Земли.

Рассказывая о том, в какой обстановке принималось решение об этом походе, В. Ю. Визе пишет: «Я разложил перед Ворониным урванцевскую карту Северной Земли. Вот видите, Владимир Иванович, — начал я, — для нас, научных работников, было бы очень интересно пройти проливом Шокальского. Правда, этим проливом никто никогда не плавал, глубины его вовсе неизвестны, да и островков всяких на карте показано немало, а потому возможно, что в проливе имеются и подводные рифы. Как вы думаете насчет этого пролива?» Капитан внимательно рассматривал карту и хранил молчание. Лицо его нахмурилось. «Пролив Красной Армии тоже любопытно обследовать, — продолжал я, — он, вероятно, представляет еще большие опасности для мореплавателя, чем пролив Шокальского. Есть еще третий путь — обход Северной Земли с севера. Опасаться подводных банок на этом пути едва ли приходится, но зато нас ждет там другой враг — льды...» «Дело все в том, что на льды мы и шли, — отвечал Владимир Иванович, продолжая изучать карту. — Льды нам не страшны, и «Сибиряков» с ними справится. Вы сами видите, какой год выдался удачливый. А в проливы я бы не советовал соваться. Это дело специального гидрографического судна, наша же главная задача — поскорее пройти в Тихий океан. Проливы нам все дело могут испортить». «Так вы, Владимир Иванович, не возражаете против обхода Северной Земли?» — «Если выбирать между этим путем и проливом Шокальского, то я — за обход с севера». Итак, вопрос решен...»[1].

Рис. 175. В. И. Воронин — капитан ледокольного парохода „Сибиряков", в 1932 г.

При следовании от острова Домашнего на север «Сибиряков» встретился с кромкой льда, не доходя трех десятков миль до северной оконечности архипелага, на широте 81°07′. Вначале пароход продвигался по разводьям, но они скоро кончились. То и дело приходилось пробивать перемычки. Наконец, самый северный мыс остался позади. Но теперь, следуя на юго-восток, «Сибиряков» все чаще стал застревать во льдах. В ход шли пешни и даже аммонал. На широте пролива Красной Армии 16 августа пароход вошел в поле еще не нарушенного припая. Этот лед пришлось форсировать, используя машину на полную мощность. Среди припая на мели сидело множество айсбергов. Тяжелые льды

[1] В. Ю. Визе. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря, стр. 96.

встретились также на подходе к острову Большевик. Только 22 августа у острова Малый Таймыр пароход вышел на чистую воду. Недельный обход Северной Земли с севера окончился благополучно. К сожалению, этот беспримерный поход «Сибирякова» до сих пор еще не пыталось повторить ни одно судно, хотя успех такого похода при благоприятных условиях не вызывает сомнений.

После обхода Северной Земли личный состав экспедиции был полон надежд на быстрое окончание плавания. Общий энтузиазм конкретно проявился в решении руководства экспедиции направить судно вокруг Новосибирского архипелага, т. е. много севернее маршрута, каким шли в 1913—1914 гг. «Вайгач» и «Таймыр». Правда, этот энтузиазм несколько остыл, когда, следуя у восточного берега Таймырского полуострова, «Сибиряков» снова оказался во льдах, причем настолько тяжелых, что обломал одну из лопастей гребного винта. От похода севернее Новосибирских островов пришлось отказаться.

Заход в устье реки Лены стал неизбежным, так как здесь необходимо было пополнить запасы топлива. Вместе с тем посещение «Сибиряковым» бухты Тикси имело большое политическое значение; оно ознаменовало бы собой начало морской связи Якутской автономной республики с западными промышленно-развитыми районами страны.

Рис. 176 В. Ю. Визе — заместитель начальника экспедиции на ледокольном пароходе „Сибиряков" в 1932 г.

В Тикси «Сибиряков» прибыл в ночь на 26 августа. Его приветствовал вышедший навстречу тамошний ветеран — пароход «Лена», в свое время пришедший в устье реки Лены вместе с норденшельдовской «Вегой». «Сибиряков» пополнил запасы топлива сангарским углем, специально доставленным в Тикси на барже по предварительному заказу экспедиции.

Во время погрузки угля участники экспедиции посетили залив Сого, где тогда строилась гидрометеорологическая станция Арктического института. Сотрудникам станции была оказана помощь в строительных работах.

В бухте Тикси в это время находились три колесных речных парохода, прибывшие с реки Лены. По плану Северо-восточной экспедиции Наркомвода, предполагалось эти суда под проводкой «Литке» перебросить в устье реки Колымы. Однако по причинам, о которых будет сказано ниже, ко времени захода в бухту Тикси «Сибирякова» возникло обоснованное опасение, что «Литке» не сможет прийти сюда за этими двумя пароходами. После недолгих колебаний О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин согласились взять на попечение «Сибирякова» два из этих речных пароходов: «Партизан» и «Якут».

Пароходы «Партизан» и «Якут» были приняты на буксир. 30 августа «Сибиряков» вышел в море. Плаванию сопутствовала хорошая погода. Суда продвигались на восток по чистой воде. 3 сентября караван

«Сибирякова» благополучно достиг мыса Медвежьего (устье реки Колымы). Здесь экспедиция «Сибирякова» встретилась с только что подошедшими сюда с востока судами Северо-восточной экспедиции Наркомвода.

Начальник Северо-восточной экспедиции Н. И. Евгенов, прибывший на ледорезе «Литке», сообщил нерадостные вести: Чукотское море забито льдами, ледорезу «Литке» лишь с большим трудом удалось довести до Колымы транспорты и шедшие на буксире баржи.

Но как бы то ни было, в устье этой реки, вернее, в Колымском заливе, в августе 1932 г. собралась невиданная эскадра: восемь судов Северо-восточной экспедиции и три судна, прибывшие с запада. В числе этих 11 судов два было ледокольных, и хотя это обстоятельство до

Рис. 177. Начало стройки Полярной станции Тикси. Фото 1932 г. Е. Н. Фрейберга

некоторой степени сложилось случайно, оно убедительно свидетельствовало об успехах в освоении северных морей.

В то же время, именно в навигацию 1932 г., ярко выявились серьезные недостатки в организации мореплавания на Северо-Востоке. Восточнее Новосибирских островов и вообще на материковом побережье Восточно-Сибирского и Чукотского морей не было организованной гидрометеорологической службы. Единственная гидрометеорологическая станция на Новосибирских островах — на острове Б. Ляховском (ныне эта станция именуется мыс Шалаурова), при посещении сибиряковцами оказалась в крайне запущенном состоянии, тогда как при первом ее начальнике Н. В. Пинегине и затем при Н. Н. Шпаковском она содержалась в образцовом порядке. Далее на восточном участке Северного морского пути имелась одна станция на острове Врангеля, а на материковом побережье — только что отстроенная станция на мысе Северном (ныне мыс Шмидта) и, наконец, в Уэлене. Таким образом, в гидрометеорологическом отношении большая часть северо-восточной трассы не освещалась.

Рис. 178. Встреча 3 сентября 1932 г. в устье Колымы О. Ю. Шмидта с участниками Северо-восточной экспедиции Наркомвода на л/р „Литке", начальником ее Н. И. Евгеновым, его заместителем А. П. Бочеком и флагманским врачом Л. М. Старокадомским. На заднем плане ледокольный пароход „Сибиряков"

Оставляло желать лучшего и навигационное оборудование этих морей. В начале 30-х годов на побережье Чукотки гидрографам удалось кое-где расставить навигационные знаки. Но они вскоре были уничтожены местными охотниками-чукчами, полагавшими, что знаки отпугивают морского зверя. Гидрографическая экспедиция Берингова моря под руководством Л. А. Демина в сложных условиях, нередко рискуя судами и жизнью людей, приступила к съемке восточного побережья Чукотского полуострова и успела довести ее до бухты Провидения. В 1932 г. гидрографические суда посетили также пролив Беринга и произвели там некоторые гидрологические наблюдения. Но «Сибиряков» и «Литке» не могли пользоваться этими наблюдениями, да и их было далеко недостаточно. «Сибирякову» предстояло совершить дальнейшее плавание, руководствуясь сведениями, почерпнутыми у экспедиции на «Литке», а также донесениями о прошлых походах «Ставрополя» и «Колымы».

При расставании с «Литке» руководство экспедиции на «Сибирякове» считало вполне реальной опасность вынужденной зимовки во льдах и в этом случае предполагало использовать судно в качестве станции для производства наблюдений по программе 2-го Международного полярного года[1].

4 сентября «Сибиряков» снялся с якоря у мыса Медвежьего и лег курсом на мыс Шелагский. Льды были встречены сразу же по выходе в море. С этого момента «Сибирякову» пришлось все время идти в более

[1] В. Ю. Визе. «На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря», стр. 127.

или менее сплоченных и тяжелых льдах, пробивая перемычки своим ходом или взрывая их аммоналом. Все же судно продвигалось успешно. 8 сентября достигли мыса Шмидта, где сотрудники экспедиции посетили новую метеорологическую станцию. Здесь чукчи рассказали В. И. Воронину, что на их памяти еще не было столь ледовитого года, как 1932 г. Это не могло порадовать участников экспедиции. На судне только и слышались разговоры о тяжелых льдах, о трудных условиях плавания.

От мыса Шмидта «Сибиряков» продвигался вперед, придерживаясь берега, иногда разбивая перемычки взрывами аммонала. Положение осложнялось тем, что состояние льдов дальше видимого горизонта капитану не было известно. Это, по существу, было плавание вслепую. Вот когда экспедиции особенно мог бы приходиться свой самолет, будь он на борту корабля. Судя по наблюдениям геолога С. В. Обручева, летавшего в сентябре с материка на остров Врангеля, а также по сообщениям парохода «Совет», продвигавшегося к острову Врангеля, чукотское побережье действительно оставалось блокированным льдами. Но севернее, мористее долгое время держалась свободная обширная полоса открытой воды, начиная от Берингова пролива. Не уверенный в правильности сведений С. В. Обручева и капитана парохода «Совет», поскольку они не производили специальной ледовой разведки, капитан «Сибирякова» не решился рисковать судном. Он продолжал плавание, придерживаясь берега, как поступали до него и капитаны Колымских рейсов. Тем же путем незадолго до «Сибирякова» прошли транспорты Северо-восточной экспедиции. Начальник экспедиции при встрече с «Сибиряковым» у мыса Медвежьего также советовал В. И. Воронину придерживаться именно этого маршрута.

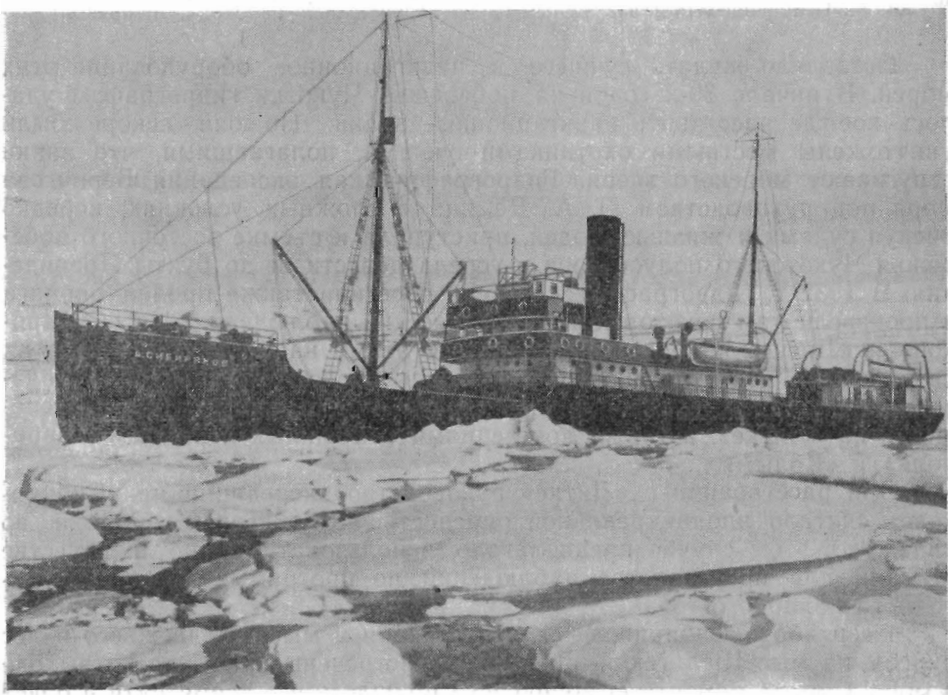


Рис. 179. Ледокольный пароход „Сибиряков".

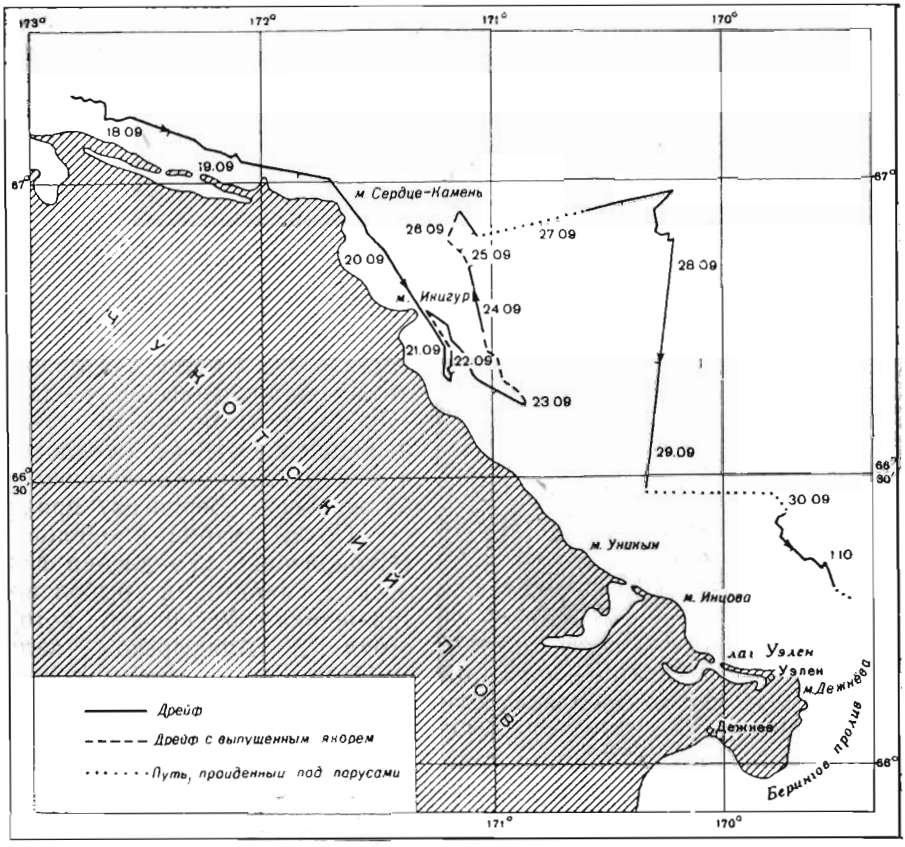


Рис. 180. Картосхема дрейфа „Сибирякова" в Чукотском море с 18 сентября по 1 октября 1932 г.

Впрочем до мыса Онман плавание протекало успешно. Настроение у экипажа было хорошее. Цель плавания — Берингов пролив — с каждым часом становилась все ближе и ближе. Но отсюда и начались наиболее серьезные испытания. После сильных ударов винта по одной из льдин, ночью, в районе о. Колючина «Сибиряков» вдруг потерял ход. После осмотра винта выяснилось, что одна лопасть совершенно срезана, а три остальных обломаны больше чем наполовину. Тяжелая авария случилась тогда, когда ее меньше всего ожидали. Обсудив создавшееся положение, руководство экспедиции приняло решение снять поломанные лопасти и заменить их новыми тут же, на плаву, среди дрейфующих льдов[1].

[1] Смена поломанных лопастей или всего гребного винта в портовых условиях, но без постановки судна в док с помощью водолазов ныне не является редким случаем в Арктике, тем более, что случаи поломки лопастей от ударов гребного винта об лед, нередки в практике арктического мореплавания. Но на «Сибирякове» в составе экипажа не было водолаза. Ремонт винта «Сибирякова» и по условиям — он был выполнен в открытом море, среди дрейфующих льдов, — и по способу, не имел прецедента в истории мореплавания. Чтобы получить доступ к глубокосидящему винту, следовало максимально поднять корму судна. Для этого необходимо было как можно больше загрузить его носовую часть, т. е. создать максимально возможный дифферент на нос. В то же время нельзя было переступать через критическую величину дифферента, дабы судно, потеряв остойчивость, не перевернулось. Математические расчеты начальника экспедиции О. Ю. Шмидта позволили определить эту крити-

Весь экипаж и личный состав экспедиции был разделен на две бригады, закипела круглосуточная работа. На смену лопастей, считая, конечно, и подготовительные перегрузочные работы, в общей сложности ушло 6 суток. 16 сентября «Сибиряков» возобновил плавание. Но через день он вновь потерял одну из лопастей винта. Еще более серьезное происшествие, на этот раз непоправимое, случилось 18 сентября. Оно было замечено по тому, как судно резко содрогнулось, а машина заработала совершенно необычным, бешеным ритмом. Через несколько минут выяснилось, что во время форсирования хода обломался конец гребного вала, который вместе с винтом пошел ко дну. Теперь ледокольный пароход, потеряв движитель, стал пассивным судном, игрушкой течений и ветров.

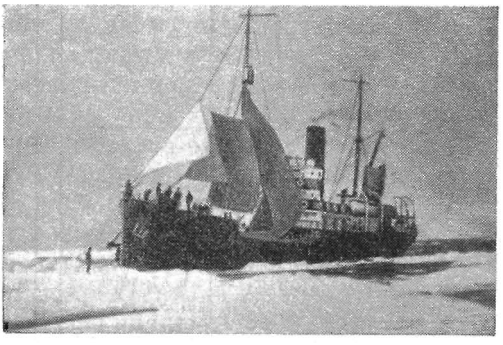


Рис. 181. „Сибиряков" под импровизированными парусами в Чукотском море. Фото М. А. Трояновского.

Вначале лед дрейфовал на юго-восток. Вместе со льдом в этом направлении перемещался «Сибиряков». Время от времени направление дрейфа менялось, но в общем первое время судно приближалось к Берингову проливу.

После аварии командование «Сибирякова» немедленно связалось с капитаном рыболовного тральщика «Уссурнец», который стоял в Анадырском заливе. В. И. Воронин просил «Уссуриец» немедленно выйти в Берингов пролив, чтобы взять «Сибирякова» на буксир.

За первые три дня весьма сильного дрейфа «Сибиряков» приблизился к мысу Дежнева на 45 миль. Однако неожиданно 21 сентября направление дрейфа льда изменилось на обратное. Сибиряковцы пытались удержаться на месте при помощи якоря, но с относительным успехом. Время от времени лед наваливало на якорный канат, тогда якорь приходилось выбирать, и судно безудержно несло назад. В эти дни, как видно из телеграмм О. Ю. Шмидта и Н. И. Евгенова в адрес Арктической комиссии, «Сибиряков» установил связь с ледорезом «Литке» и договорился с ним о помощи на крайний случай[1].

К счастью, 27 сентября задул довольно сильный северо-западный ветер. Сибиряковцы решили воспользоваться благоприятным обстоятельством и пройти дальнейший путь под парусами. Эти импровизированные паруса были сшиты из брезентов, покрывавших трюмные люки; использовались по своему назначению и шлюпочные паруса. С этим парусным вооружением, — писал В. Ю. Визе, — «ледокол принял странный, почти фантастический вид. Из «баржи ледокольного типа» он был немедленно переименован в «Летучего голландца»[2].

ческую величину. Риск оставался только в отношении погоды; если бы поднялся штормовый ветер во время ремонта, то не исключалось, что «Сибиряков» мог перевернуться.

Для максимальной загрузки носовой части водой был затоплен фонарик и канатный ящик; весь груз из носового трюма подняли на палубу и сложили штабелями на полубаке; наконец, в освобожденный носовой трюм перегрузили уголь, 400 тонн которого, не считая бункерного, находились в кормовом трюме. *(Примечание редакции).*

[1] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, лл. 48—49.

[2] В. Ю. Визе. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря, стр. 147.

В те дни «Уссуриец», прибывший в Берингов пролив, упорно продвигался навстречу «Сибирякову». 28 сентября суда сблизились настолько, что ночью сигналили друг другу ракетами. Но за ночь «Уссуриец» отнесло вместе со льдами на 20 миль обратно к Берингову проливу[1]. Надежда на встречу исчезла. Тем временем, хотя и черепашьим шагом, «Сибиряков» под парусами приближался к мысу Дежнева. И, наконец, 1 октября, на 66 сутки после выхода из Архангельска, под самодельными парусами «Сибиряков» самостоятельно выбрался из льдов и вошел в Берингов пролив. Здесь к нему по чистой воде подошел «Уссуриец».

Впервые в истории Северо-восточный морской проход был пройден за одну навигацию. «Сибиряков» совершил историческое плавание, положившее начало существованию Северного морского пути как транспортной магистрали.

От Берингова пролива до Петропавловска-на-Камчатке и далее в Японию «Сибиряков» следовал на буксире «Уссурийца». Ко времени его прибытия в Петропавловск на имя руководства экспедиции была получена радиограмма руководителей Партии и Правительства. В телеграмме говорилось:

«Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

Успехи Вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность.

Мы входим в ЦИК СССР с ходатайством о награждении орденом Ленина и Трудового Знамени участников экспедиции».

Рис. 182. „Сибиряков" в бухте Провидения на буксире у „Уссурийца". Фото П. К. Новицкого.

4 ноября «Сибиряков» прибыл в японский порт Иокогаму, откуда после ремонта в начале 1933 г. отправился в плавание южными морями. Вернувшись в Мурманск, ледокольный пароход совершил второе после «Веги», но гораздо менее продолжительное плавание вокруг евразийского материка.

Участников исторического похода на «Сибирякове» по всему пути следования из Владивостока в Москву и в самой Москве тепло приветствовали сотни тысяч советских людей. Этот замечательный коллектив ученых и рядовых моряков, вписавших в летопись покорения Арктики славную незабываемую страницу, были приняты руководителями Партии и Правительства.

Для изучения Арктики и условий арктического мореплавания большое значение имели наблюдения, произведенные во время экспедиции советскими учеными. Накопленные ими данные по гидрологии, метеорологии, геофизике и другим областям знаний сыграли крупную роль в исследованиях арктических морей[2].

---

[1] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, л. 49.

[2] Материалы научных наблюдений экспедиции Арктического института на ледокольном пароходе «Сибиряков» были изложены в сб. «Гидрологические наблюдения морских экспедиций 2-го МПГ 1932—1933 гг.», вып. 1. Общие сведения о работах морских экспедиций, Л.—М., 1937.

Особая Северо-восточная полярная экспедиция 1932—1933 гг.

Важное место в работах 2-го Международного полярного года занимает Особая Северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода, имевшая целью доставку из Владивостока на Колыму грузов в адрес Дальстроя[1]. Эта экспедиция, как уже отмечалось выше, открыла новый этап в истории северо-восточного мореплавания и внесла существенный вклад в решение задачи освоения Северного морского пути.

В рейс на Колыму в составе этой экспедиции отправлялось восемь судов Дальневосточного флота: лидер экспедиции — ледорез «Ф. Литке», пароходы: «Анадырь», «Сучан», «Север», «А. Микоян», «Урицкий», «Красный партизан» и шхуна «Темп». Суда возглавили опытные полярные капитаны. Ледорез «Ф. Литке» шел под управлением капитана Н. М. Николаева. В караван входили также две железные баржи, перегонявшиеся для пополнения Колымского речного флота. Восемь деревянных барж в разобранном виде помещалось на пароходах. Кроме того, из реки Лены ожидалось прибытие на Колыму трех речных пароходов и двух барж. На суда экспедиции было принято 6500 тонн разных грузов[2], почти столько же, сколько перевезли на Колыму морские пароходы за 9 предшествовавших лет.

Поход на реку Колыму в навигацию 1932 г. коренным образом отличался от предыдущих Колымских рейсов не только по количеству судов и характеру грузов, но и по организации и методам проводки. Начальником Особой Северо-восточной полярной экспедиции был назначен бессменный руководитель Карских экспедиций известный полярный гидрограф, капитан дальнего плавания Н. И. Евгенов. Этим назначением советское правительство подчеркивало необходимость быстрее передать полярникам Дальнего Востока опыт Карских экспедиций.

По примеру Карских экспедиций на этот раз транспортные суда должны были идти во льдах под непосредственной проводкой судна ледокольного класса. Для проводки Колымских судов во льдах был выделен ледорез «Ф. Литке», на борту которого, по примеру Карских экспедиций, разместился штаб операции.

В Карских экспедициях того времени ледовая разведка осуществлялась не только ледоколом, но и с помощью самолетов, принявших участие и в Северо-восточной экспедиции. Летчик А. М. Бердник на самолете «Р-5» (на поплавках) производил ледовую разведку, базируясь на пароходе «Сучан». Другой самолет «Савойя-62» (лодка), пилотируемый Е. М. Кошелевым, вылетал на разведку с берега. За 22 часа Бердник покрыл разведкой свыше 3290 километров. На Северо-Востоке это была первая ледовая разведка, непосредственно связанная с проводкой транспортных судов.

Руководство Карских экспедиций при проводке судов широко пользовалось результатами научной работы советских ученых, в частности, прогнозами погоды и льдов. Этим опытом в Колымских рейсах не удалось воспользоваться, ледовый прогноз основывался не столько на научных данных, сколько на опыте отдельных капитанов. Однако в Колымской экспедиции 1932—1933 гг. был сделан значительный шаг

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, оп. 1, д. 566. Постановление СНК СССР о создании Особой Северо-восточной полярной экспедиции от 23 января 1932 г.

[2] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 682. О Северо-восточной полярной экспедиции см. также ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2. дд. 677, 682, 705, 708—716; Архив Министерства речного флота СССР, ф. Совторгфлот, оп. 133, дд. 13, 57—63; Н. И. Евгенов. Северо-Восточная экспедиция 1932 г. «Бюллетень Арктического института», 1933, № 5.

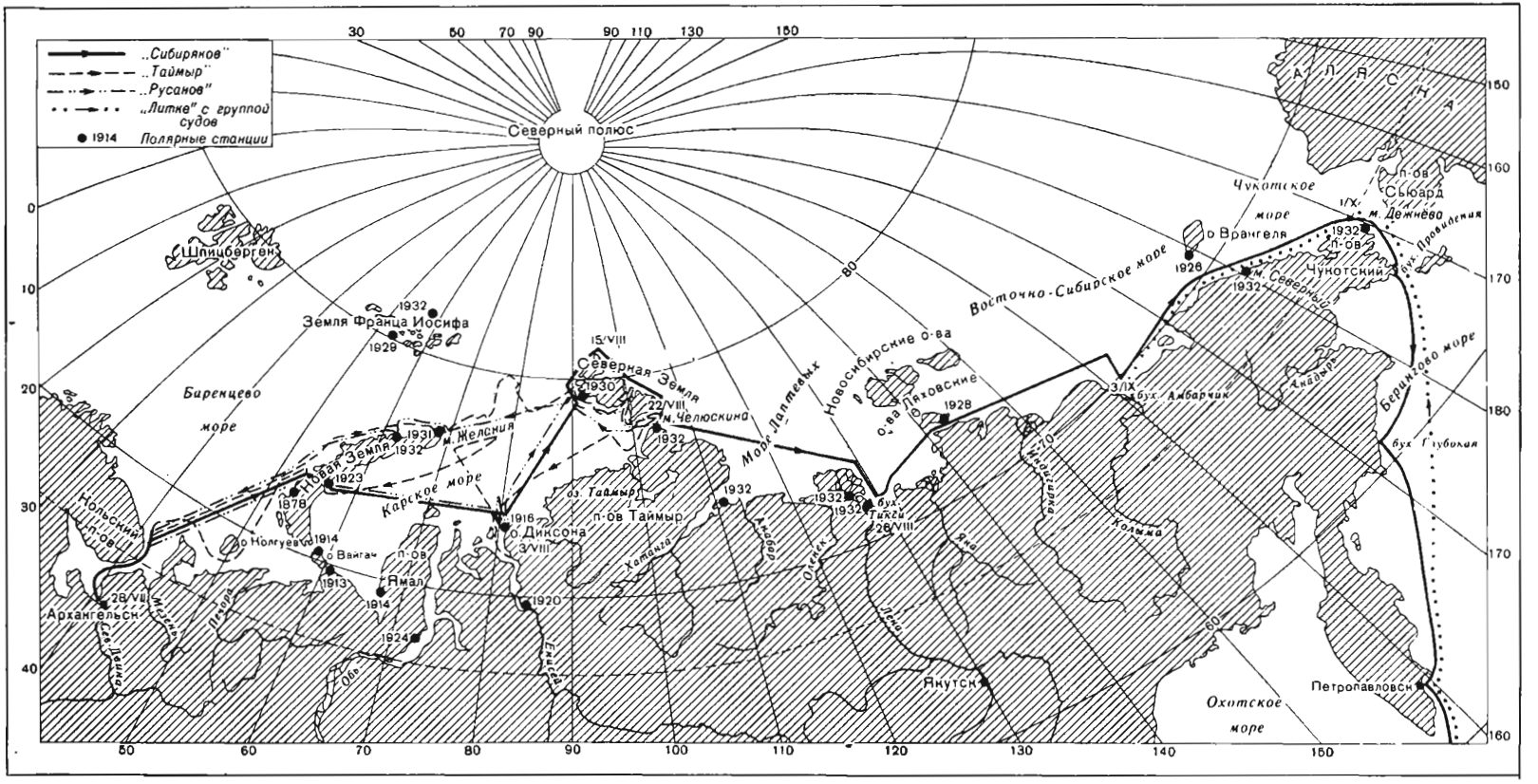


Рис. 183. Картосхема маршрутов экспедиции на ледокольном пароходе „Сибиряков" и плаваний других судов по Северному морскому пути в навигацию 1932 г.

вперед и в этом отношении. Используя опыт Карских экспедиций, Н. И. Евгенов образовал при штабе операций Бюро погоды и научную исследовательскую группу для гидрометеорологического изучения северо-восточных морей. В эту группу вошли А. Г. Геворкянц, К. А. Равиллович, Н. Н. Гакен и др. На них была возложена также исследова-

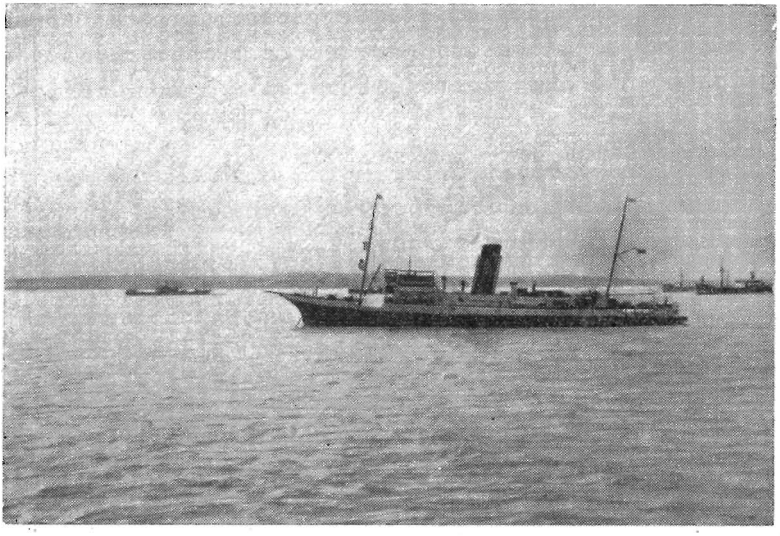


Рис. 184. Суда Северо-восточной полярной экспедиции у м. Медвежьего. Караван судов возглавляет ледорез „Ф. Литке". Фото Я. Я. Гаккеля.

тельская работа по программе 2-го Международного полярного года. Работой группы ученых руководил Гидрокомитет СССР.

Особая Северо-восточная полярная экспедиция положила начало новому этапу в транспортном освоении северо-восточных морей, продолжавшемуся вплоть до Великой Отечественной войны. Тем самым было покончено с Колымскими рейсами в старом значении этого понятия.

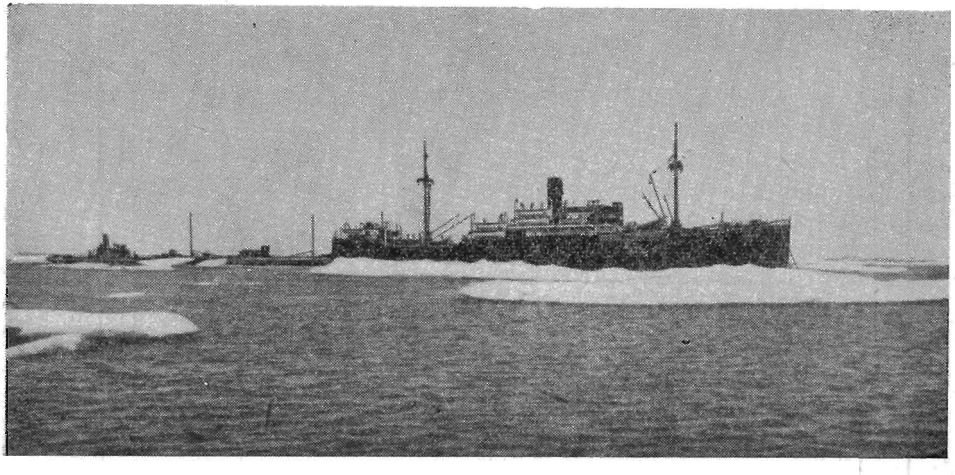


Рис. 185. Пароход „Анадырь" ведет в разреженном крупнобитом льду на своем буксире 250-тонную баржу и паровой катер.

Суда Особой Северо-восточной полярной экспедиции покинули Владивосток между 24 июня и 5 июля[1]. 23 июля пароходы «Анадырь» и «Сучан» вошли в Северный Ледовитый океан. Ледовая обстановка оказалась крайне тяжелой. Это подтвердил летчик А. М. Бердник, поднявшийся в воздух с ледяного поля у борта парохода «Сучан». Летчик донес, что у мыса Сердце-Камень стоят непроходимые льды, сплошная полоса которых уходит далеко на северо-запад. Была предпринята попытка обойти мористее эту полосу, но успеха эта попытка не имела.

Тем временем остальные суда экспедиции сконцентрировались у мыса Дежнева. 31 июля, отделившись от каравана, ледорез «Ф. Литке» пошел на выручку парохода «Анадырь», затертого льдами, но вынужден был из-за тяжелых льдов вернуться обратно, не достигнув цели. На разведку снова пошел самолет. Вблизи мыса Онман он встретил возвращавшиеся во Владивосток суда «Лейтенант Шмидт» и «Колыма», безрезультатно пытавшихся пробить полосу тяжелых льдов и выйти в Берингов пролив. Оценив сложившуюся обстановку, руководство экспедиции приняло решение, не дожидаясь перегруппировки льдов, форсировать их силою ледореза, а в образовавшийся проход ввести грузовые суда.

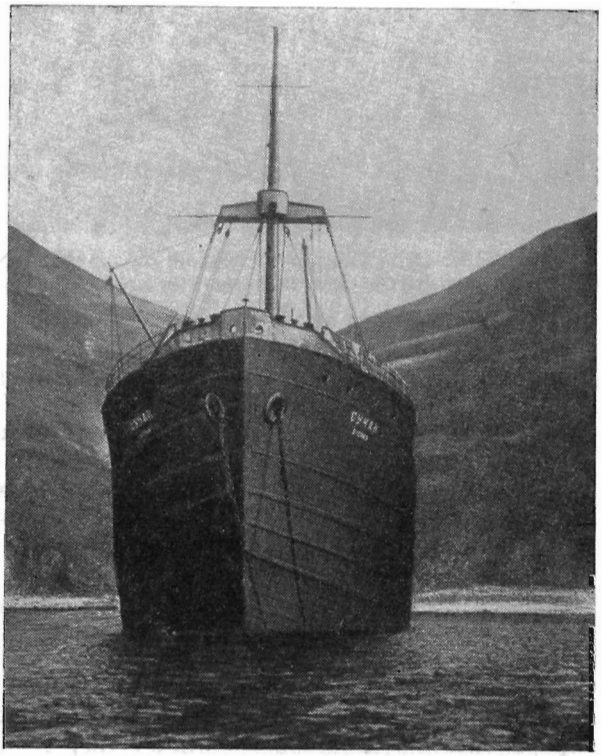


Рис. 186. Пароход „Сучан" берет воду в бухте Провер. Фото 1932 г. В. Г. Канаки

Не желая упустить и без того короткие сроки навигации в Чукотском море, 16 августа экспедиция тронулась в свой тяжелый ледовый поход. Во главе шел ледорез «Ф. Литке», за ним пароход «Сучан» с катером на буксире, лесовоз «Красный Партизан», пароход «Север» с баржами, лесовоз «А. Микоян» и пароход «Анадырь» с баржей и катером. Кильватерную колонну замыкал пароход «Урицкий». Продвигались во льдах только днем. 18 числа суда миновали мыс Сердце-Камень. Ледовая авиаразведка сообщила, что на трассе перехода к Колючинской губе южным ветром лед разломало и отнесло на север. Условия плавания несколько улучшились. Но за Колючинской губой снова встретились непроходимые льды. С помощью ледореза суда все же пробились к мысу Онман, где стояли пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Колыма». Последним было передано некоторое количество угля, после чего они продолжали свой путь на восток и благополучно вышли в Берингово море.

---

[1] ЦА ММФ, ф. КСМП, 1932, оп. 1, д. 566. Отчет о проведении Северо-восточной экспедиции Наркомвода.

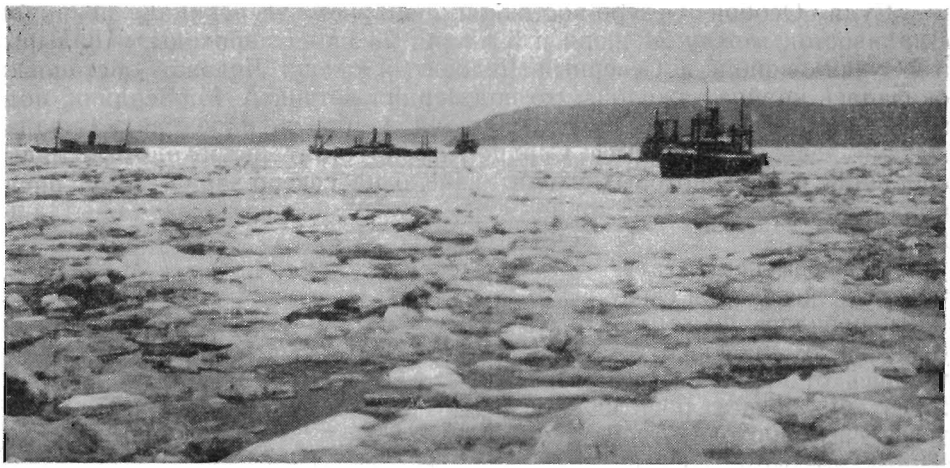


Рис. 187. Суда Северо-восточной полярной экспедиции в сплоченном льду между мысом Сердце-Камень и островом Идлидля. Фото И. Ф. Молодых

Тем временем экспедиция, пройдя мыс Онман, продвигалась в многолетних тяжелых льдах. Милю за милей проходили по разводьям, лавируя и останавливаясь ежечасно. 31 августа подошли к мысу Биллингса. Ледовая обстановка стала улучшаться. 2 сентября экспедиция миновала мыс Шелагский. 4-го числа все суда благополучно прибыли в бухту Амбарчик (мыс Медвежий). В это время к мысу Медвежьему подошел с запада «Сибиряков», за которым следовали с Лены два колесных речных парохода «Якут» и «Партизан».

Достигнув устья Колымы, Особая Северо-восточная экспедиция выполнила первую часть правительственного задания. Еще предстояло выгрузить тяжеловесы в бухте Амбарчик. К этому важному делу приступили немедленно. Работы производились в трудных рейдовых условиях, в нескольких десятках километров от берега. Разыгравшийся вскоре шторм сорвал разгрузку. На берег удалось отправить всего 1200 тонн[1]. 21 сентября командование экспедиции приняло решение прервать работы по разгрузке и отвести суда на зимовку в Чаунскую губу, под остров Раутан[2]. В начале зимовки заболевшего Н. И. Евгекова заменил А. П. Бочек.

Только с наступлением следующей навигации суда смогли разгрузиться в устье Колымы и своим ходом выйти в обратный путь. Так завершилась Особая Северо-восточная полярная экспедиция, открывшая новую полосу ледовых плаваний из Владивостока на Колыму.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Русанов»

По программе работ 2-го Международного полярного года в навигацию 1932 г. Арктический институт осуществил еще одну экспедицию, результаты которой оказались очень ценными для освоения сквозного плавания по Северному морскому пути. Эта экспедиция на ледокольном пароходе «Русанов» должна была построить радиостанцию на самом северном мысе евразийского материка — мысе Челюскина, сменить полярников на острове Домашнем, обследовать североземельские проливы, ведущие к морю Лаптевых, и организовать на Новой Земле (в Русской Гавани) высокогорную гляциологическую станцию. Возглавлял экспедицию заместитель директора Арктического института Р. Л. Самойлович.

[1] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 682, л. 5.

[2] Пароход «Урицкий» (кап. Спрингес), отделившись от каравана в тумане, был затерт льдами и увлечен в дрейф, из которого вышел с помощью ледореза в следующем году.

«Русанов» вышел из Архангельска 31 июля[1], имея на борту 34 человека команды, 17 членов экспедиции — сотрудников института и 27 плотников. Кроме того, на пароходе находилась группа Н. П. Демме, отправлявшаяся на остров Домашний на смену отважной ушаковской четверке.

4 августа проливом Маточкин Шар судно прошло в Карское море, а через два дня достигло острова Диксон. После совместных работ с «Сибиряковым» у острова Свердрупа и бункеровки на Диксоне, экспедиция направилась к Северной Земле. По пути, как отмечалось выше, были обнаружены ранее неизвестные острова. 14 августа «Русанов» подошел к острову Домашнему. Высадив здесь группу Н. П. Демме и приняв на борт экспедицию Г. А. Ушакова, «Русанов» направился в пролив Шокальского. На одном из его берегов была выстроена хижина и в ней оставлен провиант для тех, кто будет совершать пешие походы по Северной Земле. На шлюпках около берега производился промер. После этого «Русанов» направился к югу, подошел к мысу Челюскина, где сгрузил на берег продовольствие и строительные материалы. На пустынном берегу мыса плотники построили здание радиостанции, ряд других построек и установили мачту. Так возникла новая полярная станция на мысе Челюскина.

По окончании гидрологических работ в проливе Вилькицкого «Русанов» вернулся в Архангельск. Его плавание продолжалось 55 дней.

Во время плавания «Русанова» проводились большие океанографические работы, было сделано 7 полных гидрологических разрезов, открыты шесть новых островов.

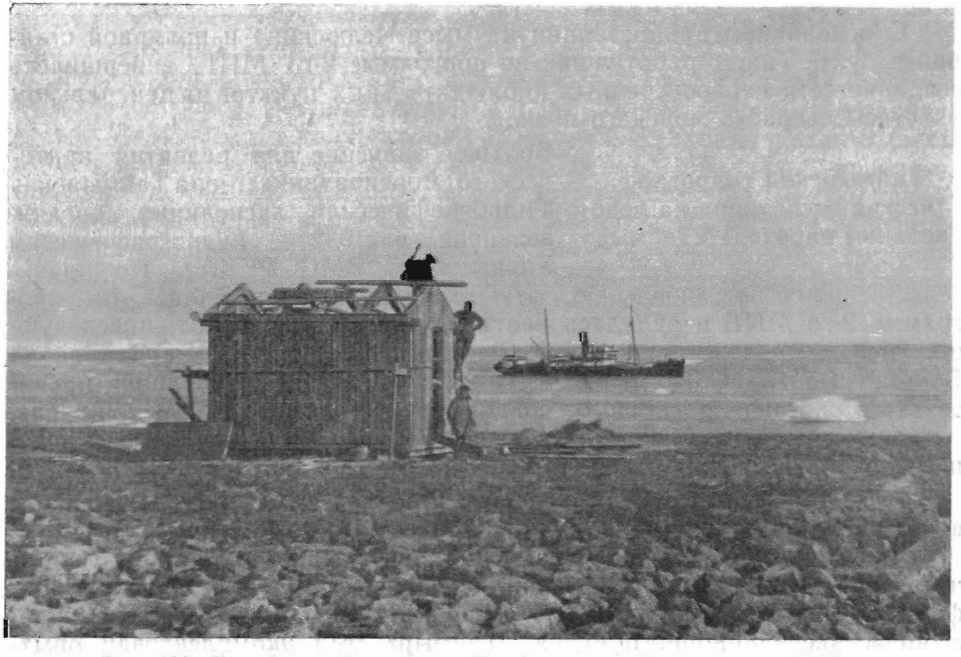


Рис. 188. Ледокольный пароход „Русанов" у м. Челюскина в 1932 г.
Фото С. К. Добронравова

[1] О плавании «Русанова» в навигацию 1932 г. см. Вахтенный журнал, хранящийся в научных фондах ААНИИ, № 101326; результаты научных работ экспедиции см. в Трудах ВАИ, т. 42, 1936; Б. Г. Островский. Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере, Арх., 1933, стр. 63—65.

Рис. 189. Полярная станция на мысе Челюскина

С основанием радиостанции на мысе Челюскина и полярной станции в бухте Тикси, работавших по программе 2-го МПГ, завершилось создание сети первоочередных наблюдательных пунктов на центральном участке Северного морского пути.

Таймырская гидрографическая экспедиция на ледокольном пароходе «Таймыр»

Большое значение для развития арктического мореплавания имела Таймырская Гидрографическая экспедиция, организованная в 1932 г. Гидрографическим Управлением ВМС РККА[1]. По правительственному постановлению, эта экспедиция снаряжалась по программе 2-го МПГ и являлась неотъемлемой частью работ, преследующих целью проложить сквозной Северный морской путь с Запада на Восток[2]. Во главе Таймырской Гидрографической экспедиции правительство поставило видного советского гидрографа А. М. Лаврова, участника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1911—1915 гг.

В состав Таймырской экспедиции 1932 г. входило 53 человека, в том числе ряд научных сотрудников Всесоюзного арктического института и других учреждений: известный своими гидрометеорологическими исследованиями Вл. А. Березкин, океанограф Вс. А. Березкин, профессор, ныне академик, В. В. Шулейкин, инженер А. И. Дубравин и др. Экипаж экспедиционного судна «Таймыр» был укомплектован опытными моряками.

Экспедиции поручались исследования северо-восточной части Карского моря и проливов, ведущих из этого моря на Восток. Работами

[1] «Труды Таймырской Гидрографической экспедиции», Л., 1935, 3 части.
[2] ЦГАОР и СС, ф. 7458, оп. 2, д. 704, лл. 1—3.

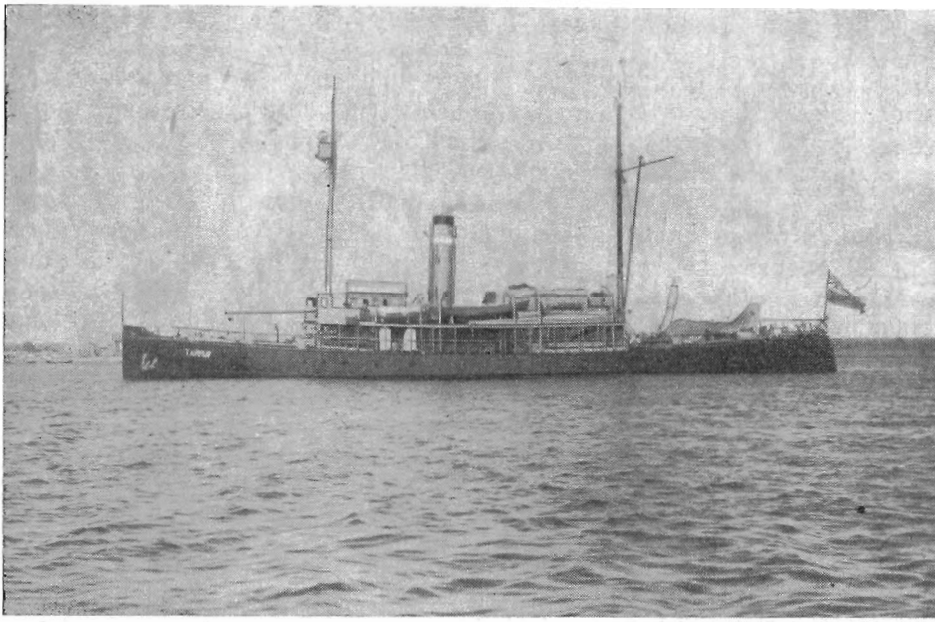


Рис. 190. Ледокольный пароход „Таймыр" в плавании в 1932 г.

экспедиции охватывались северо-западные берега Таймырского полуострова от мыса Челюскина до Таймырского залива, а также шхеры Минина и архипелаг Норденшельда. Экспедиции было поручено обследовать два возможных варианта плавания в северо-восточной части Карского моря: от мыса Желания на восток к Северной Земле и мористее островов, расположенных в прибрежном районе у западных берегов Таймырского полуострова.[1] Попутно экспедиция должна была изучить поведение корпуса и механизмов судна в различных условиях плавания по арктическим морям для выработки типа научно-исследовательского судна, наиболее приспособленного к работам в специфических ледовых условиях. Специальные приборы автоматически регистрировали поведение корабля и механизмов при различных условиях плавания во льдах и на волне.

«Таймыр» был оборудован современными приборами, в том числе гирокомпасами, впервые примененными в Арктике при плавании в высоких широтах. Для разведки льдов на борту судна находился самолет. Так же, как на «Сибирякове» и «Русанове», на нем был установлен эхолот.

Следует отметить, что в навигацию 1932 г. Гидрографическое управление развернуло на Севере широкий фронт исследовательских работ. Помимо экспедиции на «Таймыре» в водах северных морей работало еще три гидрографические экспедиции: Северная гидрографическая (начавшая исследование в районе Новой Земли с 1924 г.), экспедиция Убеко-Сибири[2] и гидрографическая экспедиция Берингова моря.

«Таймыр» вышел из Архангельска 30 июня. Вдоль западного берега Новой Земли судно проследовало к мысу Желания, где в 1931 г. с его

---

[1] А. Лавров. Таймырская гидрографическая экспедиция. «Морской сборник», 1932, № 11, стр. 156—157.

[2] С. Д. Лаппо. Гидрографический очерк Ныдоямского залива. «Записки по гидрографии», 1932, № 2.

Рис. 191. Первая смена станции на мысе Желания.

участием была построена радиостанция (первый состав полярной станции возглавлял М. Ф. Малов, зимовавший до этого в Арктике восемь раз)[1]. Из-за тумана до 6 августа «Таймыру» не удавалось подойти к берегу. Высадившись, сотрудники экспедиции выполнили в районе мыса Желания магнитные и астрономические наблюдения, а также наблюдения за приливо-отливными колебаниями уровня моря с помощью мареографа. 10 августа судно взяло курс на остров Визе. Следовали к нему с гидрологическим разрезом[2]. На этом пути первые льды встретились в пятидесяти милях от мыса Желания. Здесь были произведены первые наблюдения за поведением корабля во льду.

От острова Визе судно прошло к острову Шмидта, не прерывая гидрологического разреза. Встреченные в пути сплоченные льды вынудили отклониться от ранее принятого курса. В результате судну первоначально не удалось выйти к острову Домашнему. Продвигаясь по разводьям, «Таймыр» остановился у острова Пионер, в заливе Калинина, где были выполнены астрономические наблюдения. 18 августа, спустившись к югу, экспедиция подошла к полярной станции на острове Домашнем. Здесь гидрографам так же, как экспедиции на «Сибиря-

[1] По рассказу А. М. Лаврова (см. его дневник, хранящийся в фондах ААНИИ), полярники хорошо провели первую зимовку, несмотря на то, что жилые помещения не удалось сделать достаточно благоустроенными. Морозы зимой достигали —30°. За зиму удалось упромыслить 22 белых медведя, 12 оленей и 40 песцов.

[2] А. Лавров. Таймырская гидрографическая экспедиция 1932 г. «Труды Таймырской гидрографической экспедиции», 1935, ч. 1.

кове», была передана первая карта Северной Земли, составленная Н. Н. Урванцевым.

Дальнейшие работы экспедиция вела в проливе Шокальского, впервые пройденном с промерами на всем его протяжении. Выяснилось, что пролив этот очень глубок. Местами глубины достигают 250—300 метров. «Таймыр» был первым судном, прошедшим из Карского моря в море Лаптевых проливом Шокальского.

Судовой промер пролива производился одновременно с работой береговых партий и при выходе на север сомкнулся с промером 1913 г., выполненным «Таймыром» и «Вайгачом». У южного входа в пролив экспедиция обнаружила две группы небольших островов, названных Краснофлотскими и Опасными.

28 августа участники экспедиции у мыса Анучина видели оленье стадо. Было убито 3 оленя. Это были первые сведения об обитании оленей на Северной Земле.

От пролива Шокальского «Таймыр» прошел к мысу Челюскина, куда доставил горючее для самолета А. Д. Алексеева, предпринявшего полет над Северной Землей (второй пилот М. И. Козлов; на борту самолета находился Н. Н. Урванцев). Следуя проливом Вилькицкого с промером, экспедиция подошла к западным берегам Таймырского полуострова и приступила к морской описи последнего, что делалось впервые. В то же время с корабля выпускались радиозонды Молчанова.

17 сентября «Таймыр» прибыл в Енисейский залив. Приняв уголь и зайдя по пути на остров Диксона, судно снова вышло в Карское море. Теперь ему предстояло определить южную границу мелководья в средней части моря. По пути производился гидрологический разрез. 3 октября, немного не дойдя до мыса Желания, судно повернуло

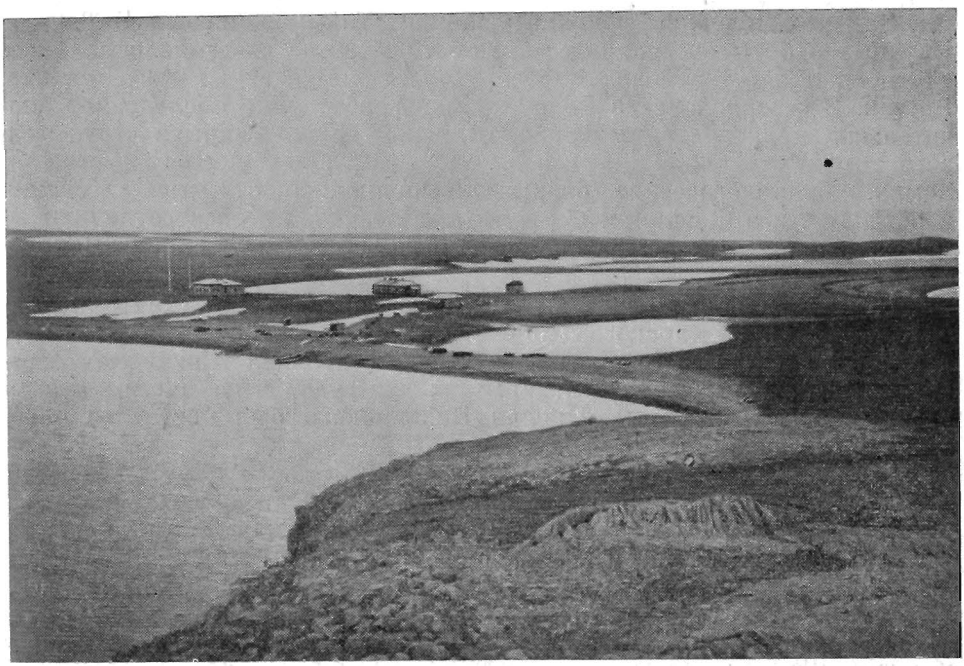


Рис. 192. Полярная станция на мысе Желания.

Рис. 193. Восточный берег (фиорд) пролива Шокальского. Фото 1932 г. Вл. А. Березкина.

к острову Уединения, рассчитывая произвести там астрономические наблюдения. Этот остров, известный со времени Э. Иоганнесена, не имел точных астрономических координат. Однако сильный ветер, развивший большую волну, заставил командование прервать этот галс[1]. Через несколько дней «Таймыр» прибыл в Маточкин Шар, а 13 октября — в Архангельск.

За два с половиной месяца плавания «Таймыр» прошел 4720 миль. Научные работы экспедиции дали обстоятельные сведения о наиболее трудно доступных районах Карского моря и выходах из этого моря на Восток. В северной части Карского моря экспедиция обследовала значительное мелководье, названное Карским. Была открыта струя теплого течения, идущая на север, вдоль западного берега Северной Земли. Гидрологические разрезы выполнялись от мыса Желания к острову Визе и далее к Северной Земле, от Енисейского залива до мыса Желания, два поперечных и один продольный в проливе Шокальского.

На основе новых данных Вс. Березкин построил схемы приливов и течений Карского моря[2]. Экспедиция составила морскую карту западного берега Северной Земли и пролива Шокальского, собрала лоцийный материал об укрытиях для судов и по многим другим навигационным вопросам. Пролив Вилькицкого был обставлен навигационными знаками.

---

[1] Норвежский шкипер-промышленник Э. Иоганнесен открыл о. Уединения в 1878 г. Впервые на о. Уединения высадились моряки со шхуны «Эклипс», искавшие в 1915 г. в Карском море следы пропавшей без вести полярной экспедиции В. А. Русанова. Положение острова не было точно определено, и поэтому в 1930, а затем в 1932 г., вначале ледокольный пароход «Г. Седов», а потом «Русанов», безуспешно искали этот остров там, где его обозначил Иоганнесен. Только в 1933 г. случайно этот остров обнаружил «Челюскин» во время своего известного сквозного рейса.

[2] Вс. Березкин. Некоторые выводы из обработки наблюдений Таймырской гидрографической экспедиции 1932 г. «Записки по гидрографии», 1933, № 3.

Уже из этого краткого перечня видно, какой большой вклад внесла Таймырская гидрографическая экспедиция 1932 г. в общее дело освоения сквозных плаваний по Северному морскому пути. Она заняла видное место в истории открытия Северо-восточного морского прохода.

Плавание судна «Н. Книпович» вокруг Земли Франца-Иосифа

Выдающееся плавание в высоких широтах Арктики было совершено судном Государственного океанографического института «Н. Книпович» (капитан С. В. Попов). В экспедиции, которую возглавлял Н. Н. Зубов, приняли участие гидрологи Ф. Е. Белов и А. Д. Добровольский, геолог моря М. В. Кленова, гидрохимик А. В. Трофимов,

Рис. 194. Моторный бот „Николай Книпович", совершивший плавание вокруг Земли Франца-Иосифа в навигацию 1932 г.

гидробиолог Ю. Б. Болдовский и др. Маленькое судно, водоизмещением 100 тонн с мотором в 125 лошадиных сил, впервые в истории Арктики обогнуло с севера Землю Франца-Иосифа[1].

По программе 2-го Международного полярного года, помимо этого, работало еще 15 гидрологических экспедиций (на судне «Персей», ле-

[1] Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов. М., 1954.

доколах «Ленин» и «Красин», шхуне «Белуха», траулере «Красноармеец» и других[1].

Значение работ 1932 г. Итак, в 1932 г., по указанию Коммунистической партии и правительства СССР, советские полярники осуществили в арктических морях грандиозное наступление, связанное с участием СССР в проведении 2-го Международного полярного года. В результате Северный морской путь был открыт для сквозного плавания. Ранее разобщенные участки арктического мореплавания были соединены в единую транспортную систему. Сквозная морская трасса связала между собою устья великих сибирских рек: Оби, Енисея, Лены и Колымы, отныне ставших как бы подъездными путями к морской трассе. Эти крупнейшие реки Сибири благодаря установлению сквозной трассы приобрели важное значение для дальнейших работ по социалистическому строительству на Севере Азиатской части СССР.

Существенно изменились и задачи арктического морского транспорта. Если раньше он обслуживал главным образом внешне-торговые операции СССР, то с прокладкой сквозного морского пути в Тихий океан усилилось его внутригосударственное значение. Северный морской путь становился неотъемлемой составной частью транспортных коммуникаций страны. Внешнеторговые функции арктического транспорта отодвигались на второй план. Позднее внешнеторговые операции Карских экспедиций, как вполне освоенные, были выделены из общей системы арктических перевозок и полностью переданы Совторгфлоту и Народному Комиссариату Внешней Торговли, которые самостоятельно осуществляли операции по перевозкам в юго-западной части Карского моря и в устьях Оби и Енисея.

Вместо этого на плечи арктических мореплавателей легли новые большие задачи по снабжению промышленным оборудованием и предметами первой необходимости Якутской АССР и Колымско-Индигирского края.

Таким образом, успешный сквозной поход ледокольного парохода «Сибиряков» не только соединил ранее изолированные районы арктического мореплавания, но, что особенно важно, положил начало существованию новой транспортной системы на Севере страны, в которой Карские экспедиции и Колымские рейсы перестали играть прежнюю исключительную роль. В первые же годы сквозных плаваний большое значение приобрели морские перевозки из портов Европейского Севера СССР в устья Лены и Колымы.

Для технического оснащения этой новой транспортной коммуникации и превращения ее в магистраль регулярных транспортных перевозок требовалось создать специальную транспортно-хозяйственную и в то же время научную комплексную организацию. Ни Всесоюзное объединение «Комсеверопуть», ни какое-либо другое учреждение не были в состоянии по своей структуре и мощности осуществить новые грандиозные задачи, стержнем которых являлось поддержание уверенных транспортных связей между индустриальными центрами страны и ее северными и северо-восточными окраинами, вступающими в полосу индустриализации. Такой организацией стало Главное управление Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров Союза ССР,

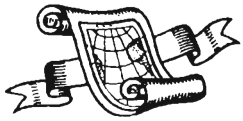
---

[1] Сб. «Гидрологические наблюдения морских экспедиций 2-го МПГ 1932—1933 гг.», вып. 1. Общие сведения о работах морских экспедиций. Л.—М., 1937, стр. 12—13.

мощный транспортно-промышленный комбинат, в ведение которого правительство передало все дела, касающиеся дальнейших работ по транспортному освоению и развитию производительных сил Крайнего Севера СССР.

1932—1933 гг., ознаменовавшиеся великими достижениями советского народа в деле социалистической индустриализации, досрочным выполнением первого пятилетнего плана, являются переломными и в истории Северного морского пути. Поход «Сибирякова» как бы подвел итоги первого пятнадцатилетнего периода работ Советского государства в Арктике и, вместе с тем, открыл собою новую полосу в освоении арктического мореплавания и организации социалистического транспорта на Севере.

Задачи этого нового этапа четко определились постановлением советского правительства об организации Главного управления Северного морского пути. Перед управлением, согласно постановлению СНК СССР от 17 декабря 1932 г., ставилась задача: «Проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Первые 15 лет социалистического освоения Севера, проходившего по предначертанию В. И. Ленина, ознаменовалось выдающимися достижениями как в области промышленного, транспортного строительства, так и в части научных исследований. За сравнительно короткий срок Советскому государству удалось заложить прочный фундамент для развертывания крупного индустриального строительства на территории северных окраин. За полярным кругом возникли первые индустриальные очаги. На Кольском полуострове, в Хибинах, строился гигантский комбинат по добыче и переработке апатитов, на Ухте и Воркуте создавался новый крупнейший промышленный район эксплуатации угля и нефти, на Енисейском Севере возникли лесообрабатывающие комбинаты Игарки. Промышленное строительство захватило и далекую Якутию, и глухую еще недавно колымско-индигирскую тайгу.

Важнейшим результатом социалистических преобразований на Севере явилось создание единой водно-транспортной системы — Северного морского пути, соединившего ранее обособленные участки арктического мореплавания.

И на арктических морях, и на сибирских реках, которые являются подъездными путями к морской трассе, Советской власти пришлось во всем в буквальном смысле закладывать начало. Не было ни флота, способного уверенно работать в условиях Арктики, ни топливных баз, портов, радиостанций, пунктов гидрометеорологических наблюдений, не хватало кадров моряков, знакомых с условиями плаваний в Арктике, не было системы научно-оперативного обслуживания арктической навигации. И, что, пожалуй, было главным, у многих не хватало веры в то, что через ледовые моря можно проложить безопасный и надежный путь.

Большой школой и проверкой всех далеко идущих планов, рожденных революционной энергией первых лет социалистического строительства, явилось освоение Карской морской трассы. Почти десять лет напряженного труда ушло на то, чтобы в конце концов превратить Карский морской путь в обычную транспортную водную магистраль. В процессе освоения этого пути, проходившего с возрастающей силой благодаря заботе Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского Правительства, благодаря энергии советского народа и мощному подъему производительных сил страны были решены многие вопросы создания флота и организации мореплавания.

В эти годы возникла разветвленная сеть полярных станций, как бы

двумя дугами охватывающая морские и речные трассы Карских экспедиций. Создание этой сети гарантировало полноту научной информации о состоянии погоды и льдов в Карском море. Станции первой дуги располагались в южных карских проливах, а также в Новом Порту, Марре-Сале, Усть-Порту, Обдорске, Енисейске, Дудинке, на Диксоне; второй — на мысе Желания, в бухте Тихой, на острове Домашнем, на мысе Челюскина. Теперь еще до начала навигации ученые могли проследить за развитием природных процессов на наиболее ответственных участках прохода морских судов и заблаговременно предупредить руководителей морских операций о трудностях, которые встретятся на пути кораблей. Ученые вместе с тем накопили богатейший материал для составления краткосрочных и долгосрочных прогнозов, качество которых за десять лет заметно выросло.

Первой специализированной службой погоды являлось Мурманское телеграфное бюро Карской экспедиции 1921 г. В следующем году Бюро погоды и льдов возникло в Новом Порту. А с 1927 г. на борту ведущего ледокольного парохода имелось плавучее бюро погоды и информации, в составе которого работали видные синоптики Главной физической обсерватории.

В обслуживании Карских экспедиций участвовали центральные научные организации страны. В 1924 г. Гидрометбюро ЦУМОР'а составляло прогноз погоды для Баренцева моря, позднее такие прогнозы давались и для Карского моря. Прогностическое дело совершенствовалось с каждым годом и вылилось в крупное научное мероприятие. К 1932 г. прогнозы погоды и льдов составлялись для значительной части Советской Арктики: от Баренцева до Восточно-Сибирского моря.

По мере накопления сведений о климате и льдах такие прогнозы стали отходить от слишком общих положений и приближаться к частным и конкретным: они составлялись не только на навигацию, но и на отдельные ее периоды: месяцы и полумесяцы.

В советских Карских экспедициях было положено начало широкому применению ледоколов для проводки судов во льдах, а с 1929 г. ледокол стал неотъемлемой частью транспортных операций. В 30-е годы без ледокола уже не мыслилось осуществление Карских экспедиций. Экономические успехи этих экспедиций сделали целесообразным фрахт не только ледокольных пароходов, но и мощных линейных ледоколов. Так постепенно складывалась ледокольная служба, развитие которой в более позднее время определило решающие успехи на Северном морском пути.

В Карских экспедициях для обслуживания мореплавания начали систематически использоваться самолеты. С первых же навигаций самолет показал себя надежным средством ледовой разведки. Полеты Б. Г. Чухновского, М. С. Бабушкина, А. Д. Алексеева и других пионеров советской полярной авиации убедительно показали, какие перспективы перед мореплавателями открывает применение ледовой авиаразведки.

Освоение Карского морского пути и плавания на Колыму позволили советским хозяйственным и научным организациям накопить богатый практический опыт в организации и осуществлении больших арктических транспортных операций, что было с успехом использовано во всей последующей работе по освоению арктических морей. Таким опытом не располагало и не могло располагать ни одно государство мира, в том числе и страны, непосредственно прилегающие к Арктике. С 1924 г. опыт проведения Карских экспедиций обобщался в виде специальных отчетов «Комсеверопути». Систематически публиковались результаты научных работ многочисленных полярных экспедиций.

В эти же годы сложилась система научных организаций, ведущих по широкой программе исследовательские работы на суше и в морях Севера. Надо напомнить, что царская Россия, если не считать возникшей перед первой мировой войной Полярной комиссии Академии наук, не располагала специальными научными учреждениями, занимавшимися исследованиями Арктики. Таких научных учреждений не было и в других капиталистических странах. Иначе сложилось дело в Советской России. Еще в первые годы существования Советского государства при ближайшем участии В. И. Ленина Советом Народных Комиссаров было организовано два научных института, возглавивших изучение естественных производительных сил Севера: Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ и Плавучий морской научный институт (Плавморнин) при Народном Комиссариате Просвещения. Активное участие в изучении северных морей принял ряд ведомственных организаций, и в первую голову Главное гидрографическое управление ВМС, Гидрометбюро, различные комиссии Академии наук.

Советские исследовательские работы коренным образом разнились от дореволюционных. Уже в рассматриваемый пятнадцатилетний период они отличались большой интенсивностью, последовательностью и охватом значительных пространств. Но наиболее важно то, что научные исследования с первых же лет советских работ стали неотъемлемой частью социалистического освоения Арктики, планируемого в общегосударственном масштабе. Плановость в изучении составляет одну из отличительных и сильных сторон этих работ. Понятно, что такая плановость не возникла сразу, она внедрялась постепенно и охватывала все больший и больший круг вопросов, пока, наконец, не стала основным, руководящим принципом. В 1928 г. уже существовал первый пятилетний план исследований в Арктике, в соответствии с которым развивались работы всех научных учреждений и экспедиций.

Другой очень важной чертой советских исследований являлся их разносторонний, комплексный характер, тесно увязанный с практикой социалистического строительства. Первые советские научные экспедиции еще не вполне освободились от практики прошлых лет. Это были по преимуществу гидрографические экспедиции с попутным картированием местности и астрономическими наблюдениями, мало чем отличавшиеся от большинства дореволюционных арктических экспедиций. Среди первых советских экспедиций заметное место заняли общегеографические, опять-таки очень похожие на дореволюционные. С течением времени в практику советских научно-исследовательских работ входил и прочно утверждался в них широкий комплексный подход к изучению природы. Помимо обычных наблюдений над морскими течениями, теплообменом между водой и атмосферой, температурой воды на различных горизонтах, ледообразованием, характером и направлением дрейфа льдов, действием солнечной радиации, советские ученые работали над выяснением основных закономерностей в ходе природных процессов, разрабатывали и совершенствовали методику прогноза погоды, ледовитости, прохождения радиоволн для нужд связи и т. д. Параллельно развернулись большие экономические, научно-промысловые, геологические исследования. Особый размах приобрели геологические изыскания, охватившие собой громадные пространства Советского Севера.

Принцип комплексного изучения Арктики осуществлялся на практике уже в начале двадцатых годов в работах Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ, насчитывавшей в своем составе до 23 отрядов по различным специальностям, а также в работах Якутской экспедиции Академии наук и Плавучего морского научного института.

В арктических морях: Баренцевом, Карском, Чукотском — было поставлено изучение их в плане широкого гидрометеорологического комплекса. Большое значение имели работы по изучению распространения теплых атлантических вод в Северном Ледовитом океане и их влияния на ледовый режим и животный мир арктических морей. Метеорологи уже в тот период начали исследования процессов циркуляции атмосферы в Западной Арктике.

Значительное внимание уделялось гидрографическому изучению Баренцева и Карского морей. В результате появились лоции и навигационные карты. По вполне понятным причинам особенно подробному гидрографическому обследованию был подвергнут Обь-Енисейский район.

Большие работы велись на арктических островах. В общегеографическом изучении и промысловом освоении Новой Земли особую роль сыграл Институт по изучению Севера. Новоземельские экспедиции этого института, начиная с 1921 г., проводились почти ежегодно. На острове Врангеля и на Северной Земле, работавшие там небольшие группы советских полярников, составили первые карты этих земель и провели комплексные исследования, создавшие отчетливые научные представления о природе и богатствах этих территорий.

Значительным событием этого периода явились первые попытки вторжения в высокие широты. Они, эти попытки, имели важное политическое и научное значение. Используя возросшие возможности нашей страны, в частности, ледокольный флот и полярную авиацию, советские полярники вплотную подошли к недавно еще недоступным областям центральной Арктики, открывая тем самым путь науке в предполюсные пространства. Создание полярных станций на Земле Франца-Иосифа, Северной Земле, на островах северной части Карского моря позволило советской науке прочно закрепиться на этих землях. Отныне 80° с. ш. перестал быть пределом дерзких мечтаний человека.

Накапливаемый опыт позволил центральным правительственным органам постепенно совершенствовать структуру хозяйственных и научных организаций, работавших на Севере. Поиски как более совершенной организации, способной объединить усилия в освоении Арктики, начались еще в первые месяцы существования Советской власти. В начале 1918 г. всю научную и навигационную работу в Арктике предполагалось передать Главному гидрографическому управлению, а решение хозяйственных вопросов, передать хозяйственным организациям Архангельска и Западной Сибири. После окончания гражданской войны единой хозяйственной и соответствующей научной организацией для Карского района Арктики стал Комитет Северного морского пути при Сибревкоме. С 1928 г. новой транспортно-хозяйственной организацией, преемницей Комитета Северного морского пути, было акционерное общество «Комсеверопуть», преобразованное в 1931 г. во Всесоюзное объединение «Комсеверопуть». Однако в круг обязанностей «Комсеверопути» не входила организация и координация научно-исследовательских работ на Севере. Поэтому данной организации не удалось до конца объединить в одних руках руководство всей деятельностью по освоению Арктики.

В 1928 г. для руководства научными работами, проводимыми в Арктике, Совет Народных Комиссаров образовал Арктическую правительственную комиссию. Этот высокоавторитетный орган провел большую работу по организации планомерного изучения Арктики. Но транспортно-хозяйственная деятельность по-прежнему развивалась в известном отрыве от научных исследований, что сказывалось на темпах освоения Арктики. Неправильность такого положения стала

ощущаться с особой силой после того, как Центральный Комитет Коммунистической партии, следуя указаниям В. И. Ленина, поставил перед советскими полярниками новые задачи: проложить и освоить сквозной Северный морской путь. Эти задачи могла выполнить лишь организация, наделенная широкими полномочиями и объединяющая в себе все средства и направления работ по освоению Арктики. Так сама жизнь подготовила появление Главного Управления Северного морского пути, специальной правительственной организации для руководства всем комплексом работ по освоению Арктики. Создание такого управления стало возможным в итоге самоотверженного труда советских полярников.

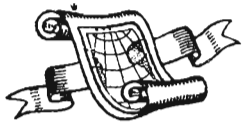
Немаловажным по значению итогом пятнадцатилетней деятельности Советского государства на Крайнем Севере явился успех в проведении национальной политики. Благодаря неустанной заботе Коммунистической партии народы Севера сделали значительный шаг вперед в развитии своей экономики и культуры. Советская торговля помогла подъему традиционных северных форм хозяйства: оленеводства, пушного промысла, и привела к тому, что всякого рода скупщики и спекулянты были вытеснены. Материальная и финансовая помощь социалистического государства малыми народностями, решительная их борьба с кулаками и шаманами укрепили социальную базу Советской власти на Севере.

Успехам национальной политики не в малой степени способствовали земельно-водное устройство и национальное районирование.

В эти годы на Севере были достигнуты крупные успехи в осуществлении культурной революции. Через созданную Комитетом Севера сеть культбаз и красных чумов удалось организовать обучение молодежи, а также культурное и медицинское обслуживание населения. Культбазы служили форпостами социалистической культуры, местом сосредоточения растущей национальной интеллигенции, очагами коллективного труда. Выдающуюся революционную роль в жизни малых народностей сыграло создание письменности у многих народностей и этнических групп, которые до революции ее не имели. С письменностью появилась грамотность, а последняя облегчила формирование национальной интеллигенции. На Севере появились свои талантливые художники и поэты, инженеры, врачи и учителя.

Все это помогало местному населению быстрее включаться в общую жизнь страны, способствовало общему подъему производительных сил Севера.

Пятнадцатилетний период работы в Арктике показал, что советский народ своими силами, не прибегая к посторонней помощи, может справиться с решением таких задач, которые на протяжении веков не смогло решить общество, основанное на эксплуатации человека человеком. За короткий срок были подготовлены условия для еще более широкого и решительного наступления. Плавание ледокольного парохода «Сибиряков» в 1932 г. показало, что подготовительный период успешно завершился. Теперь перед советскими полярниками встали новые, еще более грандиозные задачи, над решением которых они продолжают трудиться и в настоящее время.



ПРИЛОЖЕНИЯ

I. ПЕРЕЧЕНЬ ГЛАВНЫХ СОБЫТИЙ НА СОВЕТСКОМ СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ С 1918 ПО 1932 г.

Даты	События
	1918 год
23 января (5 февраля)	Декрет Совета Народных Комиссаров о национализации торгового флота.
25 февраля	Постановление Совета Народных Комиссаров, подписанное В. И. Лениным, об организации Чрезвычайной Комиссии по разгрузке Архангельского порта.
27 февраля	Гидрограф К. К. Неупокоев представил в демобилизационный отдел флотилии Северного Ледовитого океана предложение о создании научно-промыслово-гидрографической экспедиции к устью р. Лены по Северному морскому пути.
5 марта	Декрет Совета Народных Комиссаров об управлении морским речным флотом и водными сообщениями.
Март	Начало англо-американо-французской интервенции на Европейском Севере России. 2 марта представители Антанты заключили «словесное соглашение» с предателем Юрьевым, ставленником Троцкого, возглавившим Мурманский Краевой Совет, о передаче управления края в руки интервентов. 9 марта в Мурманске высадился первый английский десант.
12 марта—22 апреля	Героический переход советского военного и торгового флота из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт («Ледовый поход»). Проводку судов во льдах осуществляли «Ермак» и другие ледоколы Балтики.
26 марта	Главное гидрографическое управление представило в Коллегию Народного Комиссариата по морским делам доклад о восстановлении гидрографических работ на Севере России (второй, более подробный доклад был представлен 9 апреля).
3 апреля	Начало формирования Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.
12 апреля	На заседании Совнаркома под председательством В. И. Ленина обсуждался вопрос о поручении Академии наук работ по изучению естественных богатств России.
13 апреля	В. И. Ленин руководил заседанием Совнаркома, на котором обсуждался вопрос об обороне Мурманска.

Даты	События
22 апреля	Декрет Совета Народных Комиссаров о национализации внешней торговли.
28 апреля	Опубликована статья В. И. Ленина «Очередные задачи Советской власти».
Апрель	В. И. Ленин направил в Академию наук свои указания об основных направлениях исследовательских работ («Набросок плана научно-технических работ»).
Апрель	В Академии наук при Комиссии по изучению естественных производительных сил России создана Коллегия по исследованию Севера (впоследствии была преобразована в Комиссию по Северу).
6—11 мая	Нефтяная секция Геологического Комитета командировала геологов К. П. Кальницкого и А. А. Стоянова для обследования Ухтинского района.
9 мая	Главное гидрографическое управление обратилось в Коллегию по Управлению воздушным флотом с просьбой привлечь авиацию к исследованиям в Северном Ледовитом океане.
10 мая	Пермский Губсовнархоз направил в ВСНХ предложения Пермского университета об организации экспедиции для всестороннего комплексного изучения Печорского края.
20 мая	Совещание при Главводе рассмотрело вопрос о сооружении Камско-Печерской водной магистрали по направлению Кама—Вишера—Колва—Печора. Строительство признано «первоочередным». Совещание признало также целесообразным постройку морского порта в Индигской губе.
25—31 мая	Контрреволюционный мятеж чехословаков. Восставшими захвачен Ново-Николаевск (Новосибирск), Томск и другие города Сибири.
Май—июнь	Ихтиологическая экспедиция под руководством О. Ю. Шмидта обследовала на Мурмане состояние рыбных промыслов.
7 июня	Телеграмма В. И. Ленина Архангельскому Совету об опасности появления в советских северных портах военных судов стран Антанты.
20 июня	Коллегия Народного Комиссариата по морским делам приняла решение об ассигновании средств для нужд Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.
25 июня	ВСНХ представил в правительство смету по проведению Печорской экспедиции Пермского университета (предложение не было принято из-за неблагоприятного отзыва научного отдела Наркомпроса и профессора Московского университета акад. Павлова).
Июнь	Председатель Русского Географического Общества Ю. М. Шокальский обратился в правительство с докладом о необходимости развития гидрографических исследований в Северном Ледовитом океане.
Июнь—июль	В Архангельске снаряжается портоизыскательская партия инженера Наливайко для обследования Индигской губы.
Июнь—июль	Архангельские советские организации развернули подготовку по снаряжению Сибирской хлебной экспедиции в устья Оби и Енисея.
2 июля	СНК принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об отпуске одного миллиона рублей на снаряжение Гидрографической экспедиции Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана с последующим утверждением этой суммы Комиссией Совнаркома.

Даты	События
3 июля	Комиссия Совнаркома утвердила решение об ассигновании Наркомвоенмору для Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана одного миллиона рублей.
13 июля	Постановление СНК об отпуске средств на организацию Печорской экспедиции. СНК поручил ВСНХ внести предложение по обследованию нефтяных и угольных богатств Печорского края.
Июль	В воды советской Арктики прибыла Норвежская Полярная экспедиция Р. Амундсена на судне «Мод», ставившая своей целью повторение дрейфа нансенского «Фрама» в Арктическом бассейне. «Мод» покинула Варде 18 июня, достигла Югорского шара 25 июля, о. Диксона — 31 августа, м. Челюскина — 9 сентября. 18 сентября «Мод» стала на первую зимовку.
Конец июля	Комиссия СНК отклонила, как несостоятельное, предложение норвежского банка Ганневег о сдаче ему в концессию постройки Великой Северной железной дороги.
2 августа	Оккупация Архангельска англо-французским десантом. При содействии, интервентов организовано белогвардейское «правительство Севера России».
6 августа	Белогвардейское «правительство Севера России» приняло постановление об отмене Сибирской хлебной экспедиции в устья Оби и Енисея.
16 августа	Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» направлены архангельскими белогвардейцами в устья сибирских рек для установления связи с контрреволюцией Сибири.
4 сентября	Высадка американских интервенционных войск в Архангельске.
18 ноября	Захват власти в Сибири ставленником Антанты — адмиралом Колчаком, объявленным в Омске «верховным правителем России».

1919 год

30 января	Коллегия Народного Комиссариата торговли и промышленности образовала Комиссию по изучению и практическому использованию Русского Севера (сокращенно Комиссия по Русскому Северу). Практически эта комиссия находилась в ведении Петроградского отделения Научно-технического отдела ВСНХ.
1 февраля	Предложение норвежского банка Ганневег о концессии на строительство Великой Северной железной дороги рассматривалось на Президиуме ВСНХ.
3 февраля	Комиссия по Русскому Северу организовала Печорскую экспедицию во главе с геологом Н. А. Куликом для обследования Печорского края. Экспедиция работала на средства, выделенные Чрезвычайной Комиссией по снабжению Красной Армии (Чусоснабарм) и, помимо исследовательской работы, помогала доставке в армию продуктов промыслов и охоты Северного края.
4 февраля	СНК, по предложению В. И. Ленина, признал принципиально приемлемой и практически желательной осуществление концессии на прострой Великого Северного железнодорожного пути.

Даты	События
Март	Летчик Казаков представил в ВСНХ проект авиационной экспедиции в район Карского моря для изучения льдов и ведения ледовой авиаразведки.
9 апреля	Постановление СНК за подписью В. И. Ленина о создании Комиссии для выяснения вопроса об ухтинской нефти.
23 апреля	Комиссия по Русскому Северу рассмотрела доклад о состоянии гидрографических исследований в Северном Ледовитом океане.
25 апреля	При контрреволюционном колчаковском правительстве создан Комитет Северного морского пути, в задачу которого входило использование морской трассы для переброски военных подкреплений из-за рубежа в Сибирь.
30 апреля	Комиссия по Русскому Северу организовала Ухтинское бюро.
10 июня	Наркомпрос принял постановление о создании Российского гидрологического института.
24 июня	СНК принял постановление, подписанное В. И. Лениным, разрешающее Комгосоору израсходовать пять миллионов рублей на строительство грунтовой дороги Половники — Ухта, протяженностью 181 километр.
19 августа	После зимовки у берегов Таймыра возобновило плавание на восток судно «Мод» экспедиции Р. Амундсена. 16 сентября «Мод» вышла на чистую воду вблизи островов Петра, 22 сентября прошла устье Колымы и на следующий день встала на вторую зимовку у западного берега о. Айон.
Лето	Комиссия по Русскому Северу направила в северные районы ряд исследовательских экспедиций. Экспедиция во главе с А. А. Стояновым в Вологодской губернии обследовала Тотемские и Леденгские солеваренные заводы; экспедиция во главе с В. М. Тимофеевым изучала месторождение точильного и жернового камня в Олонецкой губернии и др.
Лето	В Норильске работает геологическая экспедиция Западно-Сибирского отделения Геолкома, возглавленная Н. Н. Урванцевым.
Лето	В Ухту выехала рекогносцировочная экспедиция Геологического Комитета.
1 сентября	На остров Диксон из Архангельска прибыл отряд гидрографических судов, сформированных К. К. Неупокоевым (впоследствии составивший основное ядро Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда).
Сентябрь	В Обской губе разгружаются 8 пароходов (6 прибыло из Архангельска, один — английский, один — шведский).
26—27 сентября	Эвакуация войск интервентов из Архангельска. Власть остается в руках белогвардейского генерала Миллера.
30 сентября	В. И. Ленин знакомится с запиской сотрудника Отдела Труда г. Москвы и Московской области А. С. Соловьева об Ухтинской нефти. Президиуму ВСНХ дано задание ответить, «что именно сделано по этому вопросу».
Осень	Провал попытки колчаковского правительства организовать Колымский рейс на пароходе «Ставрополь» (капитан Гросберг). Судно зимовало в Колючинской губе, не достигнув Колымы.
Октябрь	При Наркомпросе создан Отдел просвещения национальных меньшинств.

Даты	События
14 ноября	Красной Армией освобожден от колчаковцев Омск, «столица» Колчака.
14 декабря	Освобожден от колчаковцев Ново-Николаевск (Новосибирск).
22 декабря	Освобожден от колчаковцев Томск.

1920 год

16 января	Верховный Совет Антанты принял решение о прекращении блокады Советской России и возобновлении с ней торговых отношений.
Начало февраля—19 июня	Ледокольный пароход «Соловей Будимирович» (позднее «Малыгин»), затертый льдами вблизи Печорского берега, вынесен дрейфом в Карское море. В операциях по спасению «Соловья Будимировича» принимали участие ледокол «Святогор» (позднее «Красин») и ледорез «III Интернационал» (позднее «Ф. Литке»).
19 февраля	Созванное в Вологде, по инициативе Печорской экспедиции Главснабарма, междуведомственное совещание при Особой продовольственной Комиссии Северного фронта приняло постановление о необходимости создания «Северного научно-промыслового Комитета» для централизованного руководства всей работой по изучению и освоению Крайнего Севера.
21 февраля	Части Красной Армии вступили в Архангельск.
25 февраля	Реввоенсовет 6-й Армии обратился с телеграммой к В. И. Ленину с просьбой создать «Особый вневедомственный орган, ведающий всеми вопросами научно-промыслового исследования Северного края». Телеграмма направлена В. И. Лениным в ВСНХ.
4 марта	По решению Президиума ВСНХ, при его Научно-техническом отделе образована Северная научно-промысловая экспедиция (Северная экспедиция ВСНХ).
7 марта	Части Красной Армии вступили в Иркутск.
9 матра	В. И. Ленин направил в Архангельск представителю президиума ВСНХ Г. И. Ломову телеграмму с заданием разыскать печатные материалы об ухтинской нефти.
13 марта	Части Красной Армии вступили в Мурманск.
Весна	В Белом и Баренцевом морях начали работать советские траулеры.
2 апреля	При Сибревкоме образован Комитет Северного морского пути для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути с целью превращения его в артерию постоянной практической связи.
Апрель	Комитет Северного морского пути при Сибревкоме и Главное гидрографическое управление внесли предложение об устройстве радиостанций в Маточкином Шаре и на мысе Желания.
Апрель—июнь	Советская торговая делегация во главе с Л. Б. Красиным в Лондоне ведет переговоры об участии иностранных торговых фирм в Карской экспедиции.
Июнь	В Лондоне образовано англо-советское акционерное общество «Аркос» — контрагент Карских экспедиций.

Даты	События
Июнь—июль	Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд (начальник К. К. Неупокоев) ведет гидрографические работы и опись устьевых районов Оби и Енисея.
7—27 июля	После зимовки у острова Айон 7 июля судно «Мод» норвежской экспедиции Р. Амундсена возобновило плавание на восток. 21 июля «Мод» обогнула м. Дежнева, а 27 июля прибыла в Ном на Аляске.
29 июля	Совет народных комиссаров под председательством В. И. Ленина постановил ассигновать 41,3 миллиона рублей для обеспечения безопасности кораблевождения в морях Северного Ледовитого океана.
Июль—октябрь	Возобновлены работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (на судах «Таймыр», «Арктур», «Беднота», «Пахтусов», «Бонни»).
7 августа	Из Архангельска вышла в плавание Сибирская хлебная экспедиция (начальник М. В. Николаев).
8 августа	Партия гидрографа А. И. Осипова обнаружила на западном берегу Обской губы удобную для разгрузки морских судов бухту — Новый Порт.
23—31 августа	Норвежская экспедиция на судне «Хеймен» во главе с О. Свердрупом разыскивает в районе Таймыра пропавших без вести спутников Р. Амундсена — Тессема и Кнутсена. Встретив тяжелые льды, «Хеймен» зазимовал на острове Диксона.
28 августа—20 сентября	В бухте Находка (на Оби) и Усть-Порту (на Енисее) с речных караванов на морские суда Сибирской хлебной экспедиции перегружено 10,3 тыс. тонн муки и других продовольственных грузов для населения Европейского Севера.
Лето	В Норильске работают геологическая экспедиция, возглавляемая Н. Н. Урванцевым, и экспедиция по железнодорожным изысканиям. Обе экспедиции снаряжены Комитетом Севморпути.
Лето	Сев. экспедиция ВСНХ направила ряд отрядов для изучения природных богатств Севера. Отряды работают в Хибинах, на Мурмане, в Белом море и в других районах.
Лето	В дельте реки Лены работает экспедиция под начальством Ф. А. Матисена. Обследована Быковская протока — основной путь, связывающий Лену с морем, с бухтой Тикси.
1 сентября	СНК РСФСР образовал при ГОЭЛРО Комиссию по Сибири.
3 октября	В Архангельск вернулась Сибирская хлебная экспедиция.
21 декабря	Наркомпродом издан приказ об учреждении Мурманского областного Управления рыбных и зверобойных промыслов.
1920 г.	Белоэмигрант П. Г. Кушаков представил проект создания международного акционерного общества по эксплуатации Карского морского пути.

1921 год

10 марта	Председатель СНК РСФСР В. И. Ленин подписал декрет о создании Плавучего морского научного института (Плавморнина) с биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геолого-минералогическим отделениями; районом деятельности института определен: Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающим к нему побережьем РСФСР.

Даты	События
30 марта	СТО принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об усилении рыбного и зверобойного промыслов на Мурманском побережье.
Март	В Омске состоялся Всесибирский съезд туземных племен Сибири.
Март—май	Транспортная экспедиция во главе с Н. Н. Березкиным прошла из Средне-Колымска к Охотскому побережью.
1 апреля	СНК принял постановление, подписанное В. И. Лениным, о восстановлении пяти крупнейших портов страны, в том числе Мурманского и Архангельского. Эти работы признаны имеющими государственное значение и подлежащими включению в программу работ республики.
6 апреля	СТО принял декрет о снаряжении Ямальской экспедиции для обследования Ямальского и Мангазейско-Туруханского водного пути и выяснения возможностей устройства железнодорожных и гужевых путей через местные водоразделы.
8 апреля	СТО принял постановление об усилении беломорских промыслов рабочей силой.
Апрель—октябрь	Была организована советская экспедиция во главе с Н. А. Бегичевым для поисков спутников Р. Амундсена — Тессема и Кнутсена.
16 мая	Коллегия Наркомнаца под председательством И. В. Сталина приняла решение о снаряжении экспедиции в Зырянскую область для всестороннего изучения природных богатств Печорского края. На этом же заседании рассмотрены вопросы об организации отдела национальных меньшинств при Сибревкоме и об автономии Якутии.
24 мая	Сибирский Комитет государственных сооружений принял проект постройки между Дудинкой и Норильском узкоколейной железной дороги.
24 мая	СНК принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об охране рыбных и зверобойных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море.
25 мая	СТО принял постановления, подписанные В. И. Лениным, о включении в программу государственного строительства сооружение порта в устье реки Енисей.
27 мая	СТО принял постановления, подписанные В. И. Лениным, «Об организации экспедиции в Сибирь через Карское море». На ее осуществление ассигновано семь миллионов рублей золотом. На том же заседании СТО принято решение об организации Колымских рейсов.
28 мая	СТО постановил закупить за границей суда для Карской экспедиции.
31 мая	Опубликован декрет СНК РСФСР об объявлении побережья Северного Ледовитого океана, за исключением Мурманска, свободным для рыбного промысла.
Май	Состоялся первый советский рейс по Кольскому меридиану на судне «Соколица».
Май	Северная экспедиция ВСНХ направила 23 отряда для изучения производительных сил Европейского Севера.
Май	СТО под председательством В. И. Ленина принял постановление об ассигновании 1 миллиона 100 тысяч золотых рублей для закупки за границей предметов промыслового оборудования для Мурмана.

Даты	События
Весна	Состоялась первая советская зверобойная экспедиция в Горло Белого моря с участием ледокольных пароходов «А. Сибиряков» и «Г. Седов».
4 июня	СНК принял постановление о восстановлении почтово-пассажирской связи с Якутией.
Июнь—сентябрь	На Новой Земле работает норвежская геологическая экспедиция Хольтедаля на шхуне «Блофьелле».
Июнь—сентябрь	Отдельный Обь-Енисейский Гидрографический отряд ведет работы по обвехованию и промеру Енисейского залива и Обской губы. Открыт остров Олений.
11 июля	В. И. Ленин направил управделами СНК записку о тщательном контроле за ходом подготовки Карской экспедиции.
Июль	Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана в составе пяти партий обследовала обширную акваторию от Канина Носа до острова Белого, произвела морскую съемку Байдарацкой губы и выполнила описные работы на восточном берегу северного острова Новой Земли.
3 августа	В Эдинбурге (Англия) состоялась передача ледокола «Ленин», на котором был поднят советский флаг.
17 августа	Постановление СТО, подписанное В. И. Лениным, о создании государственного объединения «Северолес».
Август	Британскими властями возвращен уведенный интервентами советский ледокол «Святогор» (получил имя «Красин»).
10 августа— 28 сентября	Первая советская товарообменная Карская экспедиция, возглавлявшаяся Отто Свердрупом. К северо-востоку от о. Белого стоял тяжелый, крупнобитый торосистый лед. В проводке 11 транспортных судов участвовал ледокол «Ленин».
22 августа	В составе РСФСР образована автономная область Коми-зырян.
11 августа — 27 сентября	Первая полярная экспедиция Плавморнина на ледокольном пароходе «Малыгин». За 47 дней пройдено около 3000 миль, выполнено 60 комплексных океанографических станций в водах Баренцева и Карского морей у берегов Новой Земли и о. Диксона.
Август—сентябрь	Усть-Ленская экспедиция во главе с Н. И. Евгеновым продолжала работы в устьях рек Лены и Оленек.
Август—октябрь	Новоземельский отряд Северной экспедиции ВСНХ на шхуне «Шарлотта» совершил плавание на Новую Землю и провел гидрографические работы в губах Крестовой, Белушьей и Рогачева.
Лето	В Мурманске работает служба погоды Карской экспедиции.
Лето	Ямальская экспедиция Эльпорта исследует возможности соединения Обской губы через Ямал с юго-западной частью Карского моря.
Лето	В Норильске продолжают работать железнодорожная экспедиция и геологическая экспедиция во главе с Н. Н. Урванцевым.
14 сентября	Во льдах Карского моря погиб пароход «Енисей».
20 сентября	Во льдах Карского моря погиб пароход «Обь».
Сентябрь	Плавание ледокольного парохода «Таймыр» в Маточкин Шар с целью выбора места для будущей радиостанции.
26—27 декабря	Первая конференция туземцев Нарымского края, созванная Наркомнацем.
Декабрь	При Архангельском Губисполкоме образовано управление островным хозяйством Северного Ледовитого океана.

Даты	События
1921 г.	По распоряжению Канадской меховой компании В. Стефансона, на острове Врангеля была высажена группа канадцев во главе с Аллоном Крауфордом, незаконно объявившая этот остров владением Великобритании.
	1922 год
Январь	СТО принято постановление об участии в Карской экспедиции, кроме Сибири, также Урала, Киргизского края и Дальнего Востока и об учреждении должности особоуполномоченного СТО по Карской экспедиции.
15—18 февраля	Первое междуведомственное совещание при НКПС по вопросам Северного морского пути.
13 марта	Коллегией Наркомнаца при Отделе национальных меньшинств создан подотдел по охране и управлению первобытных племен Севера России (Полярный подотдел).
27 апреля	Образована Якутская автономная социалистическая республика.
3 мая	СТО утвердил экспортно-импортный план 2-й Карской экспедиции.
8 мая	Коллегия Наркомнаца приняла решение о создании на Севере земледельческих опытных точек.
Весна	На базе Отдельного Обь-Енисейского отряда образовано Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и в устьях сибирских рек (Убеко-Сибирь).
18 июня—11 августа	Плавание гидрографического судна «Агнесса» в Гыданский залив и открытие острова Шокальского.
Июль	В селе Самаровском состоялась конференция туземных племен Полярного Севера.
5 августа—7 сентября	Поход из Петрограда в Карское море гидрографического судна «Метель» под руководством К. К. Неупокоева.
Август—октябрь	2-я советская Карская товарообменная экспедиция, возглавляемая М. В. Николаевым. В Баренцевом и Карском морях наблюдалось благоприятное состояние льдов. Морские транспорты сопровождал ледокол «Ленин».
Сентябрь	Плавание гидрографического судна «Варшава» из Архангельска на реку Обь.
Сентябрь	Гидрографическое судно «Орлик» совершило плавание из реки Оби на реку Енисей.
7 ноября—19 ноября	Окончание постройки и торжественный спуск на воду первого советского экспедиционного судна «Персей».
19 ноября	Постановление Госплана о заселении Новой Земли и о постройке радиостанции в Маточником Шаре и на мысе Желания.
8 декабря	Состоялось междуведомственное совещание при Главном гидрографическом управлении о дальнейшем развитии арктического мореплавания.
1922 г.	Старейший русский авиатор Б. И. Россинский представил проект о полете самолета на Северный полюс.
1922 г.	Первый вывоз леса из Архангельска на капиталистический рынок.
1922—1924 гг.	Дрейф норвежского судна «Мод» в водах Чукотского и Восточно-Сибирского морей.

Даты	События
	1923 год
6 марта	СНК СССР принял постановление о проведении в навигацию 1923 г. Карской товарообменной экспедиции «на основах коммерческого расчета».
7 марта	Принято постановление СТО о постройке радиостанции Маточкин Шар. Строительство возложено на Главное гидрографическое управление.
Апрель	Организован золотодобывающий государственный трест «Якутзолото», позднее преобразованный в «Алданзолото».
18 мая	Постановление СТО о расформировании Карской экспедиции в связи с обострением международной обстановки, и о разрешении Центросоюзу провести экспедицию в значительно меньшем размере за счет проводки на Енисей построенных за границей судов.
11 июня	Постановление СТО о проведении Карской экспедиции 1923 года.
Июнь—июль	Первый рейс «Персея» в Белом и Баренцевом морях.
Июль—октябрь	Первый советский рейс в устье р. Колымы на пароходе «Ставрополь».
Август—сентябрь	Третья Карская товарообменная экспедиция, была организована Центросоюзом и прошла в благоприятных условиях: лед встретился лишь вблизи берегов Новой Земли.
Август—октябрь	Новоземельский отряд Северной экспедиции ВСНХ во главе с Р. Л. Самойловичем продолжал работы в районе Южного острова Новой Земли (западный берег) на боте «Грумант».
Август—октябрь	Второй рейс экспедиционного судна «Персей» в Арктику. На борту судна — третья морская экспедиция Плавморнина во главе с И. И. Месяцевым.
Август—октябрь	Отдельный Северный Гидрографический отряд, возглавляемый Н. Н. Матусевичем, осуществил постройку радиостанции Маточкин Шар. Открытие радиостанции состоялось 6 октября. (В 1924 г. радиостанция Маточкин Шар была преобразована в Полярную геофизическую обсерваторию).
Лето	Новоземельская партия Государственного гидрологического института (П. В. Ушаков, Лозинский и др.), находившаяся на г/с «Мурман» совместно с Н. И. Евгеновым и другими гидрографами, вела гидрологические и гидробиологические исследования в Маточкином Шаре.
11 сентября	Торжественное открытие Нового Порта.
Осень	Закладка на Балтийском заводе двух больших стальных лихтеров для Карской экспедиции.
Декабрь	Полярная Комиссия АН СССР заслушала доклад К. К. Неупокоева о ленском каботаже.
1923 г.	Нота протеста советского правительства правительствам Канады и Великобритании против незаконной деятельности меховой компании Стефансона на советском острове Врангеля.
1923 г.	Образована из Бюро исследования рек Сибводпути Партия по исследованию рек Ленского и Байкальского бассейнов.
1923 г.	Экспедиция Института прикладной минералогии добыла первые тонны графита на реке Курейке.
	1924 год
Апрель	При Президиуме АН СССР образована Комиссия по изучению производительных сил Якутской автономной республики (Якутская комиссия).

Даты	События
Май	Постановление СТО об организации срочного обязательного Колымского рейса Доброфлота и о выдаче ему государственной дотации.
Весна	В Лондоне при АРКОСе образовано Бюро Северного морского пути.
15 июля	Советское правительство приняло постановление о снабжении районов Крайнего Севера на счет государственных кредитов.
20 июля	Образование при Президиуме ВЦИК Комитета содействия народностям северных окраин (Комитета Севера).
Лето	Первый торговый рейс к побережьям Чукотки на пароходе «Память Ленина», организованный ОКАРО.
Июль—октябрь	Особая Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока на канонерской лодке «Красный Октябрь» посетила остров Врангеля, водрузила на нем государственный флаг СССР.
Июль—октябрь	Северная гидрографическая экспедиция (в составе мурманского, печорского и новоземельского отрядов) во главе с Н. Н. Матусевичем производила работы по достройке радиостанции Маточкин Шар. Велись также гидрографические исследования в проливе.
Июль 1924 г.— август 1925 г.	Второй Советский Колымский зимовочный рейс на пароходе «Ставрополь» (капитан П. Г. Миловзоров). Зимовка у острова Шалаурова.
Август—сентябрь	Четвертая Карская экспедиция. Первый опыт массового вывоза за границу сибирского леса. В Карском море была благоприятная ледовая обстановка.
Август—сентябрь	Участие в проводке Карской экспедиции первой гидрометеорологической группы.
Август—сентябрь	Впервые в Арктике применен самолет для гидрографических работ и разведки льдов в целях навигации. Командир самолета Б. Г. Чухновский совершил авиаразведку вдоль восточного побережья Новой Земли, базируясь на радиостанцию Маточкин Шар. Всего было выполнено 12 полетов, во время которых производилась аэрофотосъемка берега и кромки льда.
Август—октябрь	Новоземельский отряд Северной экспедиции ВСНХ во главе с Р. Л. Самойловичем на боте «Грумант» посетил восточное побережье Новой Земли (Южный остров), где обнаружил несколько новых бухт.
Лето	Морская экспедиция Российского гидрологического института на судне «Норд» и ледокольном пароходе «Малыгин» исследовала распределение льдов и приливно-отливных течений в Карском море.
Лето	Норильская экспедиция Геолкома во главе с Н. Н. Урванцевым, помимо разведки, произвела первую пробную добычу руды.
Лето	Экспедиционное судно «Персей» высадило группу советских геологов на Шпицбергене. В бухтах Уэльс-бей и Агартбей восстановлены заявочные столбы на угольные месторождения.
Декабрь	Состоялось специальное совещание при Комитете Северного морского пути в Новосибирске о мероприятиях по улучшению работы Карской экспедиции.
1924 г.	Основано Международное общество по изучению Арктики при помощи воздушного корабля («Аэроарктика»). Председатель общества — Ф. Нансен.

Даты	События
1924 г.	Главное гидрографическое управление составило пятилетний план научно-исследовательских и гидрографических работ на морях Советского Союза (1924—1929 гг.).
1924 г.	На Крайнем Севере появились первые интегральные (смешанные) кооперативы.
1924 г.	Конфискация имущества американской компании Свенсона на Чукотке за активную помощь контрреволюции и интервенции.
	1925 год
Февраль	Съезд Убеко-морей в Ленинграде одобрил программу гидрографических работ в Баренцевом и Карском морях.
18 марта	Северная научно-промысловая экспедиция преобразована в Институт по изучению Севера.
18 марта	Постановление СТО о Карской экспедиции 1925 года. Введены пошлинные сборы на ввозимые в Сибирь из-за границы товары.
Май	Неудачный трансарктический перелет Р. Амундсена от Шпицбергена на Аляску на двух самолетах. Во время вынужденной посадки один самолет погиб, другому с трудом удалось подняться в воздух и возвратиться на Шпицберген.
Июль—сентябрь	Новоземельская экспедиция Института по изучению Севера во главе с Р. Л. Самойловичем на судне «Эльдинг» посетила Северный остров Новой Земли, произвела географические исследования на его восточном побережье, где обнаружила ряд не нанесенных на карту заливов и бухт.
Июль	Начало работ экспедиций Якутской комиссии АН СССР в составе шести отрядов.
Июнь—октябрь	Третий Советский Колымский рейс на пароходе «Колыма» (капитан П. Г. Миловзоров).
Июль—октябрь	Северная Гидрографическая экспедиция продолжала работы у берегов Новой Земли и на Мурманском берегу.
25 августа	СТО рассмотрел вопрос о заселении острова Врангеля.
Август—сентябрь	Пятая советская Карская экспедиция, возглавляемая М. В. Николаевым. В первую половину навигации при входе в Обь и Енисей встретились тяжелые льды. Во вторую часть лета ледовая обстановка резко улучшилась и транспорты благополучно возвратились в порты отправления.
Август—сентябрь	Воздушная экспедиция на Новую Землю в составе двух самолетов «Ю-20» под руководством Б. Г. Чухновского при участии морских летчиков О. А. Кальвица и Н. Н. Родзевича. Маршрут полета: Ленинград — Петрозаводск — Архангельск — Три острова — остров Колгуев — Обсерватория Маточкин Шар. Самолеты выполнили задание по ледовой разведке, оказав помощь судам Карской экспедиции.
Август—сентябрь	Новоземельская геологическая экспедиция Российского гидрологического института совместно с другими институтами Академии наук во главе с Г. Е. Ратмановым проводила работы на западном и восточном побережье Северного острова Новой Земли.
Август—сентябрь	Новоземельская экспедиция Российского гидрологического института во главе с К. М. Дерюгиным на карбасе обследовала побережье Черной губы (Южный остров).

Даты	События
Ноябрь	Открытие Якутской национальной библиотеки.
18—31 декабря	Состоялся XIV съезд ВКП(б), взявший курс на индустриализацию СССР.
1925 г.	Образование местных Комитетов Севера.
1925—1929 гг.	Восстановление метеорологических станций на Северо-Востоке Союза: в Якутске, Олекминске, Вилюйске, Булуне, Верхоянске, Средне-Колымске, селах Хатангском, Петропавловском, Казачьем, Русское Устье, Абые и Оймяконе.
	1926 год
20 января	СТО вторично рассмотрел вопрос о заселении Советского острова Врангеля.
Январь	Междуведомственное совещание при Главном гидрографическом управлении по вопросам ледового плавания.
2 апреля	Постановление СТО о проведении экспортно-импортной Карской экспедиции в навигацию 1926 года.
15 апреля	Декрет ЦИК СССР о владениях СССР в Арктике.
Апрель—май	Первые посадки на дрейфующий лед самолета под управлением летчика М. С. Бабушкина во время зверобойного промысла в Горле Белого моря.
9 мая	Полет от Шпицбергена в район Северного полюса американского летчика Р. Берда.
11—13 мая	Трансарктический перелет Р. Амундсена — У. Нобиле на дирижабле «Норвегия» со Шпицбергена через Северный полюс на Аляску.
Май	В Маточкином Шаре создано Бюро ледовой службы для оповещения по радио мореплавателей о состоянии ледовой обстановки в Карском море и новоземельских проливах.
Июнь	В Новом Порту приступило к работе постоянное синоптическое бюро, обслуживающее Карскую экспедицию.
Июнь—октябрь	Морская экспедиция на остров Врангеля на пароходе «Ставрополь» (капитан П. Г. Миловзоров), доставившая в бухту Роджерса группу зимовщиков во главе с Г. А. Ушаковым.
23 июля—29 октября	Экспедиция КСМП на пароходе «Север» для поисков южного морского пути в Гыданском заливе.
Июль—октябрь	Четвертый советский Колымский рейс на пароходе «Колыма» (капитан К. А. Дублицкий).
11 августа	Первый полет советского гидроплана над островом Врангеля (пилот О. А. Кальвиц).
17 августа	Подъем государственного флага СССР над островом Геральд.
Август—сентябрь	Первое плавание советского судна «Полярная звезда» (капитан И. А. Корольков) из устья Колымы к устью реки Лены.
Август—октябрь	Шестая советская Карская товарообменная эксцедиция, возглавляемая Н. И. Евгеновым. Одна из самых тяжелых по ледовым условиям навигация в Карском море. Льдами были забиты новоземельские проливы и закрыт путь вокруг мыса Желания. Проводку судов через Маточкин Шар осуществлял л/п «Г. Седов».
Ноябрь	Первое общее собрание «Аэроарктика» в Берлине.

Даты	События
1926 г.	Введено в действие «Временное положение об управлении туземных народностей и племен Северных окраин РСФСР».
1926 г.	Советский государственный трест «Русский графит» приступил к разработке Курейского месторождения.
1926 г.	Между Наркомвнешторгом и американским предпринимателем О. Свенсоном заключен договор на поставку товаров с Аляски на Чукотку и Колыму.
1926—1928 гг.	Ботаническая экспедиция АН СССР во главе с Б. Н. Городковым на Гыданский полуостров.
1926—1929 гг.	Героическая трехлетняя зимовка советских полярников во главе с Г. А. Ушаковым на острове Врангеля.
1926—1930 гг.	Северная гидрографическая экспедиция во главе с Н. Н. Матусевичем производила работы на Новой Земле и побережье Баренцева и Белого морей.

1927 год

5 января	Постановление СНК РСФСР о совершении в предстоящую навигацию пробного морского рейса из Владивостока в устье реки Лены.
26 мая	Решение СТО о проведении седьмой Карской товарообменной экспедиции.
26 мая	Провокационный налет на англо-советское акционерное общество «Аркос». Образование при Советском торгпредстве в Берлине Бюро Северного морского пути.
Июнь—сентябрь	Первый Ленский рейс на пароходе «Колыма» (капитан П. Г. Миловзоров).
Июнь—сентябрь	Пятый советский Колымский рейс на пароходе «Ставрополь» (капитан К. А. Дублицкий).
Июль	Новоземельская экспедиция Института по изучению Севера на судне «Эльдинг», закончив работы на Новой Земле, совершила плавание к Земле Франца-Иосифа.
Июль—август	Морской отряд Якутской экспедиции АН СССР во главе с Ю. Д. Чирихиным на шхуне «Полярная звезда» совершил плавание из бухты Тикси к мысу Шалаурова (остров Б. Ляховский). Выбрано место для устройства геофизической обсерватории и доставлены строительные материалы.
Июль—август	Северо-восточная воздушная экспедиция Осоавиахима под начальством Г. Д. Красинского (летчики Э. М. Лухт и Е. М. Кошелев).
Август—сентябрь	Седьмая советская Карская экспедиция, возглавляемая Н. И. Евгеновым. В начале навигации суда встретили тяжелые льды. Позднее море было почти безледно.
Лето	Геологическая партия экспедиции Геолкома во главе с Н. Н. Урванцевым обнаружила месторождения полиметаллов «Норильск-2».
Лето	Морская экспедиция Плавморнина на экспедиционном судне «Персей» вторично после «Эльдинга» совершила плавание вокруг Новой Земли, следуя от Карских ворот вдоль восточного берега.
Лето	Советская геологическая экспедиция во главе с С. В. Обручевым на Шпицберген.
2—19 декабря	Состоялся XV съезд ВКП(б), принявший решение о проведении политики коллективизации сельского хозяйства.

Даты	События
1927 г.	Объединение советских золотодобывающих организаций в акционерное общество «Союззолото».
1927 г.	Образование Акционерного Камчатского Общества.
1927—1928 гг.	Гыданская ботаническая экспедиция АН СССР во главе с Б. Н. Городковым.
1927—1928 гг.	Янский гидрологический отряд Якутской экспедиции АН СССР во главе с П. К. Хмызниковым произвел гидрографическую опись реки Яны и ее устья, а также определил гидрологический режим реки.
	1928 год
Февраль—октябрь	Таймырская географическая экспедиция АН СССР во главе с А. И. Толмачевым посетила озеро Таймыр.
11—25 мая	Полет дирижабля «Италия» в центральную Арктику. 25 мая, возвращаясь из района Северного полюса на Шпицберген, дирижабль разбился, некоторые члены его экипажа погибли, остальные, во главе с У. Нобиле, остались на дрейфующей льдине.
29 мая	Образован Советский Комитет помощи экипажу дирижабля «Италия».
15 июня	Постановление СТО о мерах по усилению экспорта из Сибири через Северный морской путь и о создании Северо-Сибирского государственного акционерного общества промышленности и торговли (акционерное общество «Комсеверопуть»).
Июнь	Вторая конференция общества «Аэроарктика» в Ленинграде, одобрившая проект Ф. Нансена об устройстве дрейфующей станции во льдах центральной Арктики и принявшая решение о подготовке полета «Цеппелина».
Июнь	Организация советской экспедиции на поиски экипажа дирижабля «Италия» на ледокольном пароходе «Малыгин» (нач-к экспедиции В. Ю. Визе, капитан Д. Т. Чертков, летчик М. С. Бабушкин).
Июнь 1928 г.— сентябрь 1929 г.	Повторный Ленский рейс на пароходе «Колыма» (капитан П. В. Сиднев). Пароход возвратился от пролива Дм. Лаптева, не достигнув р. Лены. Судно зимовало у мыса Шалаурова Изба.
Июнь—октябрь	Походы ледокола «Красин» (начальник экспедиции Р. Л. Самойлович, капитан К. П. Эгги, летчик Б. Г. Чухновский) к северу от Шпицбергена на поиски дирижабля «Италия».
Июнь — октябрь	Колымско-врангелевский рейс на пароходе «Ставрополь» (капитан П. Г. Миловзоров).
2 июля	Постановление Президиума ВЦИК о смешанных (интегральных) кооперативах на Севере.
6 июля	Полет и благополучная посадка на лед шведского летчика Лундборга в лагере Нобиле. Больной Нобиле доставлен в Кингс-бей (Шпицберген).
12 июля	Ледокол «Красин» снял с дрейфующих льдов группу Мальмгрена и Вильери.
31 июля	СНК СССР принял решение об усилении научно-исследовательских работ в арктических владениях СССР. В целях координации и объединения научных работ в Арктике образована Комиссия «для организационной и финансовой проработки пятилетнего плана научно-исследовательских работ» (правительственная Арктическая комиссия). Комиссию возглавил С. С. Каменев.

Даты	События
Июль	Советская экспедиция в район Земли Франца-Иосифа на поиски экипажа дирижабля «Италия» на ледокольном пароходе «Г. Седов» (капитан В. И. Воронин). Гибель Р. Амундсена во время авиационной катастрофы в районе острова Медвежий.
Июнь — август	Плавание шхуны «Полярная звезда» из Якутска на остров Б. Ляховский. На Ляховскую Геофизическую обсерваторию доставлена первая смена зимовщиков во главе с Н. В. Пинегиным.
25—27 августа	Ледокол «Красин» по пути в Норвегию спас в районе Шпицбергена туристский океанский пароход «Монте-Сервантес», получивший пробоину во время удара о лед.
Август	Первая трансарктическая воздушная экспедиция Осоавиахима на самолете «Советский Север» во главе с Г. Д. Красинским (летчики А. А. Волынский, Е. М. Кошелев, Н. Н. Родзевич). От Владивостока через Охотское море самолет перелетел в Колюченскую губу, где во время шторма был выброшен на берег и погиб. Экипаж спасся.
Август — сентябрь	Промерно-изыскательская партия во главе с Л. И. Смирновым обнаружила Игарскую протоку, удобную для строительства Нового Порта.
Август — сентябрь	Восьмая советская Карская экспедиция под руководством Н. И. Евгенова. Ледовые условия благоприятствовали плаванию. Льды держались только до восточных берегов Новой Земли.
17 сентября	Во время второго своего похода от Шпицбергена к Земле Франца-Иосифа ледокол «Красин» поставил рекорд свободного продвижения во льдах (81°47′ с. ш.).
Сентябрь	Экипаж ледокола «Красин» водрузил флаг СССР на мысе Ниль (Земля Франца-Иосифа).
21 октября	На острове Б. Ляховском вступила в строй первая на Северо-Востоке геофизическая обсерватория.
1928 г.	Участие в Карской экспедиции первого речного теплохода.
1928 г.	Начало добычи каменного угля в Сангарах (низовья реки Лены).
1928 г.	Партия по исследованию реки Колымы во главе с И. Ф. Молодых произвела гидрологические и гидрографические исследования обширного Колымско-Индигирского края.
1928 г.	Колымская геолого-разведочная экспедиция Геолкома под руководством Ю. А. Билибина.
1928—1929 гг.	На Колыме работал ихтиологический отряд Якутской экспедиции во главе с П. А. Дрягиным.
1928 г.	По решению советского правительства, в районах Крайнего Севера начато земельно-водное устройство.
1928—1929 гг.	Индигирский гидрологический отряд Якутской экспедиции во главе с Ю. Д. Чирихиным за две навигации произвел гидрографическую опись реки Индигирки от впадения в нее реки Момы до устья.

1929 год

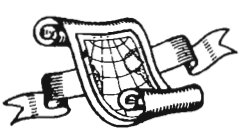
Январь	Решение советского правительства об отчислении с промысловых и торгово-транспортных операций за полярным кругом средств в размере 1,5—2,25% на проведение научных работ в Арктике.

Даты	События
8 февраля	На заседании Комиссии экспедиционных исследований АН СССР был заслушан доклад В. Ю. Визе, в котором, от имени Института по изучению Севера, выдвигался проект организации в 1932 г. дрейфующей станции в центре Арктики.
Весна	Начало строительства города Игарки.
Июнь—октябрь	Рейс ледореза «Литке» (капитан К. А. Дублицкий) на о. Врангеля. Ледорез доставил на остров новую смену во главе с А. И. Минеевым и вывез старую смену, возглавлявшуюся Г. А. Ушаковым.
21—29 июля	Совершено плавание к Земле Франца-Иосифа советской морской экспедиции во главе с О. Ю. Шмидтом на ледокольном пароходе «Г. Седов» (капитан В. И. Воронин).
29 июля	Над островом Гукера (архипелаг Земли Франца-Иосифа) поднят советский флаг.
Июль	Третья воздушная Северо-восточная экспедиция Осоавиахима на самолете «В-33» во главе с Г. Д. Красинским (летчик О. А. Кальвиц). Были совершены полеты от мыса Северного на о. Врангеля, а также от мыса Северного вдоль морского побережья до селения Булун на р. Лене.
Июль — октябрь	Девятая советская Карская экспедиция с участием линейного ледокола «Красин». Начальник экспедиции — Н. И. Евгенов. Проводка морских судов при благоприятной ледовой обстановке осуществлялась группами во главе с групповыми капитанами.
Июль 1929—1930 гг.	Седьмой советский, зимовочный Колымский рейс на пароходе «Ставрополь» (капитан П. Г. Миловзоров). Зимовка прошла у мыса Северного.
19 августа	В Игарку прибыли первые лесовозы Карской экспедиции.
30 августа	Торжественное открытие полярной станции в бухте Тихая (о. Гукера, Земля Франца-Иосифа).
Август	Во время похода ледокольного парохода «Г. Седов» в архипелаге Земли Франца-Иосифа был поставлен рекорд свободного плавания во льдах (82°14′ с. ш.).
Август	Гибель у мыса Биллингса американской шхуны «Елизиф».
Август — сентябрь	Участие самолета «Комсеверопути-1» во главе с Б. Г. Чухновским в Карской экспедиции. Начало ледовой авиаразведки для обслуживания арктической навигации.
Август — сентябрь	Шхуна «Зверобой» совершила плавание у западного побережья Таймыра.
Сентябрь	Попытка летчика Б. Г. Чухновского на самолете, следуя от о. Диксона, достичь Северной Земли.
Ноябрь	Сдан в эксплуатацию Игарский лесопильный завод № 1.
Ноябрь	Американская воздушная экспедиция из Нома на помощь зимующим у берегов Чукотки судам О. Свенсона (летчик Б. Эйелсон). Авария самолета и гибель летчика. Полеты советских летчиков на поиски их.
Ноябрь	Советская воздушная экспедиция из Владивостока на Чукотку с целью помощи экипажу «Ставрополь» (летчики М. Т. Слепнев и В. А. Галышев).
1929 г.	Начало работы золотых приисков в верховьях Колымы (Юбилейный, Утиный и др.).

Даты	События
1929—1930 гг.	Геоморфологический отряд Якутской экспедиции во главе с С. В. Обручевым производил работы на реке Колыме и ее притоках — Омолоне и Коркодоне. Составлена точная карта посещенных мест, опирающаяся на 17 астрономических и 29 магнитных пунктов.
Зима 1929/1930 гг.	Организация первых гидрометеорологических наблюдений в зимнее время на побережье Чукотки, на месте стоянки парохода «Ставрополь».
1929—1931 гг.	Создание Ангаро-Енисейской лесоэкспортной базы (центр — гор. Иркутск).
	1930 год
13 и 18 февраля	Летчики М. Т. Слепнев и В. А. Галышев обнаружили труп погибшего в устье реки Амгуемы американского летчика Б. Эйелсона и доставили его на Аляску.
Июнь — сентябрь	Восьмой советский Колымский рейс на пароходе «Колыма» (капитан Д. Н. Сергиевский). Первый ударный рейс в Арктике.
26 июня — 13 июля	Состоялся XVI съезд ВКП(б), принявший решение о всемерном развертывании тяжелой промышленности и о создании новой угольно-металлургической базы на востоке СССР.
Июнь—август	Плавание на шхуне «Чукотка» из Владивостока в Чаунскую губу.
Июль—сентябрь	Морская комплексная экспедиция ВАИ на ледокольном пароходе «Г. Седов» (капитан В. И. Воронин) во главе с О. Ю. Шмидтом на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю. На Северную Землю доставлена экспедиция ВАИ во главе с Г. А. Ушаковым.
Июль — октябрь	Десятая советская Карская экспедиция. Начало хозяйственной эксплуатации Карского морского пути.
28 августа	Первая проводка части судов Карской экспедиции из Енисея вокруг мыса Желания, выполненная л/п «Малыгиным».
Август — сентябрь	Авиаразведка Карского моря тремя самолетами «Комсеверопуть».
Август — сентябрь	Плавание шхуны «Мейснер» в Гыданский залив. Вторичное обнаружение и промер южного морского прохода из Оби в Енисей. Постройка промысловой фактории в устье реки Юрибей.
Август — сентябрь	Пароход «А. Микоян» (капитан Л. В. Антонов) производил описание и промерные работы в Гыданском заливе.
Август — сентябрь	Плавание парусно-моторного судна «Белуха» (капитан А. К. Бурке) из Архангельска к берегам Западного Таймыра с целью прохода на реку Лену. Судно возвратилось назад, не достигнув цели.
Лето	Плавание между Колымой и Индигиркой мотобота «Пионер».
1—3 октября	Первая санная поездка на остров Октябрьская революция Г. А. Ушакова и его товарищей. На острове поднят государственный флаг СССР.
Октябрь	Североземельская экспедиция ВАИ во главе с Г. А. Ушаковым построила на острове Домашнем (Северная Земля) радиостанцию.
22 ноября	Президиумом ЦИК СССР утверждено положение о Всесоюзном Арктическом институте, подписанное М. И. Калининым.
10 декабря	Постановление Президиума ВЦИК о создании на Крайнем Севере национальных округов.

Даты	События
Декабрь 1930 г. — март 1931 г.	Г. А. Ушаков и его товарищи предприняли ряд выдающихся санных переходов по архипелагу Северная Земля.
1930 г.	Начало апатитовых разработок на Кольском полуострове.
1930 г.	Колымская геологическая экспедиция Геолкома во главе с В. А. Цареградским.
1930 г.	Начало строительства города Магадана.
1930 г.	Наркомвнешторг и акционерное общество «Комсеверопуть» поставили перед советским правительством вопрос о прокладке морского пути в Якутию.
	1931 год
16 марта	Постановлением СНК СССР преобразовано акционерное общество «Комсеверопуть» во Всесоюзное объединение «Комсеверопуть».
Апрель — май	Санная поездка Г. А. Ушакова и его товарищей вокруг северной оконечности Северной Земли.
24—30 июля	Полет дирижабля «Граф Цеппелин» по маршруту Фридрихсгафен (Германия) — Ленинград—Земля Франца-Иосифа (бухта Тихая) — Северная Земля — Таймырский полуостров—остров Диксона — Новая Земля — Архангельск—Ленинград—Германия.
Июль	Плавание шхуны «Чукотка» (капитан Г. И. Фонарев) из Владивостока в Чаунскую губу. Гибель ее у мыса Северного.
Июль — сентябрь	Девятый советский зимовочный Колымский рейс на пароходах «Колыма» и «Лейтенант Шмидт» (пароход «Лейтенант Шмидт» зимовал в Чаунской губе, а пароход «Колыма» — у мыса Шалаурова Изба).
Июль — октябрь	Одиннадцатая советская Карская экспедиция под начальством Н. И. Евгенова. Суда на пути льдов не встретили.
Август — сентябрь	Повторное плавание парусно-моторного судна «Белуха» (капитан А. К. Бурке) из Архангельска к берегам Западного Таймыра с целью прохода на реку Лену. Встретив в восточной части Карского моря льды, судно возвратилось назад.
Август — сентябрь	Экспедицией Главного гидрографического управления построена радиостанция на мысе Желания (Новая Земля).
Август — сентябрь	Морское плавание речного парохода «Ленин» (капитан А. П. Бочек) из Лены на Колыму.
Лето	Четырехкратный рейс мотобота «Пионер» из бухты Амбарчик на Индигирку и остров Крестовский.
1931 г.	Создание Главного управления строительства на Дальнем Севере (Дальстрой).
1931 г.	Образовано Колымское управление речным транспортом НКПС.
1931 г.	Акционерное общество «Комсеверопуть» для руководства своими предприятиями на реке Лене организовало Якутское управление.
1931 г.	При Совете по изучению производительных сил АН СССР создана Якутская секция. Якутская Комиссия АН СССР ликвидирована.
1931 г.	Экспедиция Горного отдела акционерного общества «Комсеверопуть» на верхней Лене (Киренга) открыла месторождения слюды.
1931 г.	Экспедиция ВАИ во главе с С. Г. Павловым обследовала Зырянское месторождение каменного угля.
1931—1932 гг.	Поисковые геологические экспедиции в Верхоянский район под руководством В. М. Лазуркина и В. А. Федорцева обнаружили полиметаллические руды.

Даты	События
	1932 год
27 января	Постановление СНК СССР о проведении 2-го Международного полярного года.
15 февраля	Постановление СНК СССР об организации морской экспедиции ВАИ для осуществления плавания по Северному морскому пути в одну навигацию.
Апрель — май	Г. А. Ушаков и его товарищи совершили санный поход на остров Большевик.
Июнь — октябрь	Поход ледокольного парохода «Сибиряков» из Архангельска на Дальний Восток по всей трассе Северного морского пути (начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, капитан В. И. Воронин).
Июль — октябрь	Экспедиция ВАИ на ледокольном пароходе «В. Русанов» в Карское море во главе с Р. Л. Самойловичем.
Июль — октябрь	Двенадцатая советская Карская экспедиция. Начальник экспедиции М. И. Шевелев. Льды на пути судов не встретились.
Июль — октябрь	Таймырская гидрографическая экспедиция ГГУ на ледокольном пароходе «Таймыр» во главе с А. М. Лавровым в район Карского мелководья, архипелага Северной Земли и побережья Западного Таймыра.
Август	Начало строительства полярной станции в бухте Тихой.
Август — сентябрь	Экспедиция акционерного общества «Комсеверопуть» на парусно-моторном судне «36 НР-1» во главе с Ю. М. Петранди открыла судовой фарватер в устье реки Пясины.
Август — сентябрь	Первый коммерческий рейс с Лены на Яну на теплоходе «Эстафета» (капитан М. Пшенников).
Август — сентябрь	Гидрографические суда «Аврал» и «Ныдоямо» (руководитель экспедиции А. К. Шарбаронов) продолжали исследования Гыданского залива.
3 сентября	Морская экспедиция ГОИН'а во главе с Н. Н. Зубовым на экспедиционном судне «Н. Книпович» обогнула архипелаг Земли Франца-Иосифа.
Сентябрь	Экспедиция ВАИ на ледокольном пароходе «Малыгин» для постройки полярной станции на о. Рудольфа (Земля Франца-Иосифа).
Сентябрь	Экспедицией ВАИ на ледокольном пароходе «Русанов» построена полярная станция на мысе Челюскина.
17 декабря	Постановлением СНК СССР образовано Главное управление Северного морского пути.
1932 г.	На мысе Северном (Шмидта) построена полярная станция.
1932—1933 гг.	Особая Северо-восточная полярная экспедиция из Владивостока в устье р. Колымы в составе восьми судов под начальством Н. И. Евгенова, а затем А. П. Бочека. Экспедиция протекала в тяжелых ледовых условиях. Суда зимовали в Чаунской губе.



II. РУКОПИСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ЗА ПЕРИОД 1918—1932 гг., ХРАНЯЩИЕСЯ В НАУЧНЫХ ФОНДАХ ААНИИ И ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ В НАСТОЯЩЕЙ РАБОТЕ

К части первой (1917—1920 гг.)

Борьба за Советский север в 1918—1919 гг. (копии архивных документов). № 2246.

Бутаков. Докладная записка о плавании ледокола «Владимир Русанов» в Карском море по снабжению радиостанции в проливе Югорский Шар, остров Вайгач и Марре-Сале в 1917 г. № 101830.

В борьбе за Советский север 1918—1921 гг. (копии архивных документов и выдержки из газет). № 2233.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 1918 года (копии архивных документов). № 2244.

Гидрографическое обслуживание Северного Ледовитого океана в 1918—1919 гг. (копии архивных документов). № 2141.

Декреты и распоряжения советского правительства о национализации торгового флота в 1918 г. (копии архивных документов и комментарии В. Коринфского). № 26354.

Документы об обеспечении безопасности кораблевождения в Белом и Карском морях 1918—1919 гг. (копии архивных документов). № 2193.

Из отчета командира ледокольного парохода «Соловей Будимирович» о дрейфе во льдах Карского и Баренцева морей. № 2293.

Инструкция Ревизионной комиссии Главного гидрографического управления и отчет Комиссии о деятельности гидрографических отрядов и учреждений в Сибири и Европейской части России за 1920 год. № 2268.

Интервенция на Севере и Северный морской путь в 1918—1920 гг. (копии архивных документов). № 2271.

Интервенция на Севере (переписка генерала Миллера) 1919—1920 гг. (копии архивных документов). № 2143.

Интервенция на Севере 1918—1919 гг. (копии архивных документов). № 2195.

Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера в 1919 г. (копии архивных документов). № 2160.

Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера в 1919 г. (копии архивных документов и комментарии А. С. Жирмунского). № 2190.

Лаппо С. Д. Обь-Енисейский гидрографический отряд 1918—1920 гг. № 2267.

Материалы по спасению ледокольного парохода «Соловей Будимирович» в 1920 году (копии архивных документов). № 27033.

Материалы центральных и местных сибирских и архангельских учреждений по снаряжению Карской экспедиции 1920 года (копии архивных документов и комментарии К. Д. Егорова). № 27039.

Неупокоев К. К. О создании отдельного Обь-Енисейского отряда Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. (Доклад с приложением инструкции и отчета ревизионной комиссии. № 27016.

Обзор работы первой Карской экспедиции 1920 года (копии архивных документов, комментарии К. Д. Егорова и Н. Я. Болотникова). № 27040.

Об организации работ по исследованию Северного морского пути. О финансировании и снабжении этих работ 1918—1920 гг. (копии архивных документов). № 2198.

Обско-Тазовская экспедиция 1920 года (копии архивных документов). № 27025.

Обь-Енисейский гидрографический отряд в 1920 году (копии архивных документов и комментарии С. Д. Лаппо). № 27017.

Освоение Севера и Сибири (выписки из газет за 1920—1921 гг.). № 26360.

Отчет о работах гидрографических партий Отдельного Обь-Енисейского отряда (копии архивных документов). № 2242.

Переписка по спасению ледокола «Соловей Будимирович» и участников норвежской экспедиции Амундсена. По поводу выступления проф. Месяцева в газете «Волна» (копии архивных документов). № 27032.

Попытки интервентов и белогвардейцев использовать Северный морской путь в 1918—1919 гг. (копии архивных документов). № 26355.

Продовольственное положение Севера в 1918—1923 гг. (копии архивных документов). № 26393.

Проект водных путей. Докладная записка инженера Б. Ступина от 28 июня 1920 г. (копии архивных документов). № 26394.

Проект концессии железнодорожного строительства на Крайнем Севере 1918—1919 гг. (комментарии А. С. Жирмунского к архивным документам). № 2249.

Северный морской путь (беседа корреспондента газеты «Сибирская речь» с г. Лидом 8 марта 1919 г.). № 26682.

Сооружение портов в устьях рек Оби и Енисея (копии архивных документов). № 26389.

Сооружение портов в устьях рек Оби и Енисея в 1920 г. (комментарии документов А. С. Жирмунского). № 2199.

Состояние Архангельского порта и Печорская изыскательская экспедиция 1918—1920 гг. № 27026.

Ухто-Печорская проблема. 1918—1920 гг. (копии архивных документов и комментарии К. Д. Егорова). № 2247.

Участие академических учреждений в изучении Севера в 1918—1922 гг. (копии документов из архива Географического общества). № 26382.

Экспедиция по спасению ледокольного парохода «Соловей Будимирович» 1920 г. (копии архивных документов). № 27034.

К части второй (1921—1928 гг).

Аяно-Колымская товарообменная экспедиция 1921 г. (копии архивных документов). № 26398.

Бобров Н. С. Зарождение Советской полярной авиации (приложены документы). № 2243.

Вилькицкий Б. А. Карская экспедиция Центросоюза 1923 г. № 27053.

Выписки из протоколов заседаний СТО и Наркомторга по Карской экспедиции 1923 г. (копии архивных документов). № 27052.

Деятельность особоуполномоченного СТО по Северному морскому пути (1922 г.) № 2192.

Документы и материалы 1920—1927 гг. из истории деятельности Комитета Северного морского пути при Сибревкоме (копии архивных документов, составитель В. П. Рожин). № 2813.

Дублицкий К. А. Рейсовое донесение о плавании в Нижне-Колымск в 1926 г. № 101216.

Евгенов Н. И. Предварительный краткий отчет о Карской морской экспедиции 1927 г. Плавание ледокольного парохода «Малыгин», № 101218.

Евгенов Н. И. Отчет по Карской экспедиции 1928 г. Краткое описание плавания ледокольного парохода «Малыгин». № 101222.

Егоров К. Д. Карские морские операции 1923—1928 гг № 26701.

Егоров К. Д. Первые советские Карские морские экспедиции. № 26836.

Из истории Комитета Северного морского пути при Сибревкоме. 1920—1927 гг. (копии архивных документов и комментарии В. Перевалова). № 26697.

Карская операция 1921 г. (копии архивных документов и комментарии К. Д. Егорова). № 27043.

Карская операция 1922 г. (копии архивных документов и комментарии К. Д. Егорова). № 27051.

Карская экспедиция 1924 г. (копии архивных документов). № 2513.

Карская экспедиция 1925 г. (копии архивных документов). № 27056.

Карские торговые операции 1923—1938 гг. (копии архивных документов и комментарии). № 27068.

Карские экспедиции 1924—1925 гг. Походные дневники плавания ледокольного парохода «Малыгин» во время Карской экспедиции 1924 и 1925 гг. № 101213.

Комитет содействия и защиты малых народностей Севера и Сибири в 1923—1924 гг. (копии архивных документов). № 27071.

Комитет содействия сооружению Великого Северного железнодорожного пути (копии документов). № 26930.

Коринфский В. К. Карская экспедиция 1922 г. № 2278.

Корольков И. А. Рейсовое донесение капитана шхуны «Полярная звезда» о плавании от устья р. Колымы до устья р. Лены в 1926 г. № 101215.

Красинский Г. Об ошибках, допущенных редакцией «Ленинских сборников» по поводу указаний В. И. Ленина о Северном морском пути. № 26686.

Краткий очерк о деятельности Убеко-Сибири (копии архивных документов). № 2258.

Краткое описание Карской экспедиции 1924 г. Положение о Комитете Северного морского пути. № 2255.

Ленская гидрографическая экспедиция 1920—1922 гг. (копии архивных документов). № 27020.

Линицкий П. М. Отчет Бюро Северного морского пути об организации Карской морской экспедиции в навигацию 1926 г. № 102037.

Материалы и переписка по организации международного общества «Аэроарктика» за 1926—1929 гг. № 26924.

Материалы Комитета Северного морского пути 1920—1922 гг. (копии архивных документов). № 26385.

Материалы по Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана за 1920—1922 гг. (копии архивных документов). № 27021.

Материалы по освоению месторождения хибинских апатитов за 1925—1930 гг. (копии документов). № 1015.

Материалы советской экспедиции по розыскам спутников Амундсена — Тессема и Кнутсена (копии документов 1920—1922 гг.). № 2239.

Мероприятия Сибирского Революционного Комитета по организации и работе Комсеверопути (копии архивных документов). № 2234.

Миловзоров П. Г. Плавания морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигацию 1911—1928 гг. Рейс парохода «Ставрополь» к устью реки Колымы в 1923 г. № 170.

Миловзоров П. Г. Плавания морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигацию 1911—1928 гг. Рейс парохода «Ставрополь» к устью Колымы в навигацию 1924—1925 гг. № 171.

Миловзоров П. Г. Плавания морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигацию 1911—1928 гг. Рейс парохода «Ставрополь» к острову Врангеля в навигацию 1926 г. № 172.

Миловзоров П. Г. Дополнение к донесению по рейсу 1926 г. к острову Врангеля. № 101692.

Миловзоров П. Г. Плавания морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигацию 1911—1928 гг. Рейс парохода «Ставрополь» к устью реки Колымы и острову Врангеля в навигацию 1928 г. № 177.

Миловзоров П. Г. Рейсовое донесение по Колымско-Врангелевскому походу на пароходе «Ставрополь» в 1928 г. № 101226.

Мурманские промыслы, их восстановление и развитие (копии архивных документов). № 26351.

Мурманский порт и железная дорога в 1921—1924 гг. (копии архивных документов). № 26371.

Наркомат национальностей и народы Севера. 1922—1926 гг. (копии архивных документов). № 26365.

Научные экспедиции академических учреждений по изучению естественных производительных сил России в 1918—1922 гг. (копии архивных документов). № 27024.

Национальный вопрос на Крайнем Севере. 1918—1925 гг. (копии архивных документов). № 26363.

О выполнении отдельных работ по освоению Северного морского пути за 1920—1921 гг. (копии архивных документов). № 2235.

О предоставлении концессии на Великий Северный железнодорожный путь. 1919 г. (копии архивных документов). № 26369.

О работе Карской экспедиции 1924 г. (копии архивных документов — отчеты Б. А. Вилькицкого, Г. Я. Герштейна, А. Я. Попова-Введенского). № 27054.

Отчет о научно-исследовательских работах Института по изучению Севера за 1925 г. № 26933.

Отчет о научно-исследовательских работах Института по изучению Севера за 1926 г. № 26229.

Отчет о научно-исследовательских работах Института по изучению Севера за 1927 год. № 26244.

Отчет о научно-исследовательских работах Института по изучению Севера в 1928 г. № 26991.

Переписка сибирских учреждений с Совнаркомом и другими правительственными органами по вопросу оживления народного хозяйства Сибири. 1918—1921 гг. (копии архивных документов). № 26397.

Планы и программы экспедиции на Новую Землю в 1924 г. № 27015.

Плавучий морской научный институт 1920—1923 гг. (копии архивных документов). № 26383.

Правительственные постановления о снаряжении второй Карской экспедиции 1922 г. (копии архивных документов и выписки из газет того времени). № 27035.

Проблемы исследования Норильского месторождения угля 1920—1923 гг. (копии архивных документов). № 2252.

Проект Ботанико-Географической Таймырской экспедиции под руководством. Б. С. Семенова. 1921 г. (копии архивных документов). № 27027.

Работы Гидрографического отряда в Обь-Енисейском районе в 1922 г. (копии архивных документов). № 2240.

Радиостанция Маточкин Шар. 1918—1923 гг. (копии архивных документов и комментарии Е. Н. Боковой). № 2508.

Различные материалы Северной научно-промысловой экспедиции и Института по изучению Севера. 1918—1924 гг. (копии архивных документов). № 1452.

Решения Совета Труда и Обороны о Карской экспедиции 1921 г (копии архивных документов). № 27045.

Рыбные и зверобойные промыслы на Европейском Севере в 1920—1922 гг. (копии архивных документов и комментарии С. В. Михайлова и Т. С. Расса). № 26379.

Самойлович Р. Л. О полярной экспедиции на «Красине». Доклад от 17 ноября 1928 г. № 26987.

Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ. 1920—1924 гг. (копии архивных документов и комментарии А. С. Жирмунского). № 27030.

Северная научно-промысловая экспедиция (материалы о планах научно-промысловых работ на 1924—1929 гг.). № 26932.

Северо-Западная Сибирская экспедиция Географического общества под руководством Р. Е. Кольса. 1922—1923 гг. (доклады, записки и выписки). № 27013.

Сергеевский Б. А. Документы, использованные при составлении очерка гидрографических работ на морях Северного морского пути. 1917—1923 гг. № 2701.

Сергеевский Б. А. Очерк гидрографических исследований на морях Северного Ледовитого океана в 1917—1923 гг. № 2181.

Советская экспедиция по розыскам участников экспедиции Амундсена — Тессема и Кнутсена в 1920—1922 гг. (копии архивных документов). № 2274.

Советская экспедиция по розыскам спутников Амундсена — Тессема и Кнутсена в 1920—1922 гг. (копии архивных документов и комментарии Н. Я. Болотникова). № 26578.

Судовой журнал мотобота «Эльдинг» за навигацию 1926 г. (с 18 июля по 7 сентября). Научно-исследовательский институт по изучению Севера ВСНХ СССР. № 26925.

Трансарктическое воздухоплавание. 1924 г. (копии архивных документов). № 2237.

Харьков Г. И. Карская экспедиция 1921 г. № 27044.

Чешская экспедиция 1926 г. Института по изучению Севера. № 26222.

Ямальская экспедиция 1921 г. (копии архивных документов). № 27023.

К части третьей (1929—1932 гг.)

Анализ Карских экспедиций 1929 и 1930 гг. № 2613.

Бобров Н. Первый полет на Северную Землю (1932 г.) № 2257.

Вахтенный журнал экспедиции ВАИ на ледокольном пароходе «Русанов» в 1932 г. № 101326.

Дублицкий К. А. Рейсовое донесение о походе парохода «Совет» к острову Врангеля в 1932 г. № 102665.

Евгенов Н. И. Отчет Бюро погоды Карской морской экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1930 г. и состояние туманности в Карском море. № 101274.

Карта состояния льдов вдоль побережья Чукотского моря летом 1930 г. по наблюдениям с парохода «Ставрополь». № 101266.

Карты с обозначением пути моторного судна «Белуха» и самолета «Комсеверопуть № 1» (Экспедиция а/о. «Комсеверопуть», 1931 г.). № 101303.

Колонизация острова Врангеля в 1924 г. (копии архивных документов). № 26392.

Копия вахтенного журнала ледокольного парохода «Георгий Седов» экспедиции на Землю Франца-Иосифа в 1929 г. № 101235.

Копия судового журнала ледокольного парохода «Георгий Седов» экспедиции на Землю Франца-Иосифа в 1930 г., с 7 августа по 14 сентября. № 101268.

Копия судового журнала парохода «Ломоносов» экспедиции ВАИ в бухту Тихая в 1931 г. № 101282.

Краткий отчет о работе научной группы Особой Северо-Восточной экспедиции Наркомвода по линии 2-го Международного полярного года. (Экспедиция на ледорезе «Литке» в 1932 г.). № 101318.

Материалы из истории деятельности Государственного Северо-Сибирского Акционерного общества «Комсеверопуть». 1928—1932 гг. (копии архивных документов, составитель В. П. Рожин). № 2864.

Миловзоров П. Г. Плавания морских судов в Восточно-Сибирском и Чукотском морях в навигацию 1911—1928 гг. Рейс парохода «Колыма» к устью реки Лены в навигацию 1927 г. Дополнение к донесению Управляющему Дальневосточной главной конторой «Совторгфлота». № 173.

Миловзоров П. Г. Экспедиция на пароходе «Лейтенант Шмидт» в Чукотском и Восточно-Сибирском морях в навигацию 1931—1932 г. (выписки из рейсового донесения и дополнение к нему). № 101664.

Отчет научной группы и рейсовый отчет капитана экспедиции ВАИ на ледокольном пароходе «Русанов» в 1932 г. № 101325.

Отчет о научно-исследовательской работе Всесоюзного Арктического института за 1932 г. № 26936.

Отчет о работе Арктического научно-исследовательского института (ВАИ) за 15 лет (1920—1935 гг.). № 26918.

Правительственные документы по истории Северного морского пути СССР (1918—1931 гг.). № 26538.

Протоколы заседаний Ученого Совета ВАИ и Особой комиссии представителей Ученого Комитета за 1931 г. № 26943.

Протоколы Коллегии Института по изучению Севера за 1929 г. № 26236.

Сергиевский Д. Н. Выписка из вахтенного журнала парохода «Колыма» (Колымский рейс 1931—1932 гг.). № 101661.

Фонарев Г. И. Экспедиция на шхуне «Чукотка» в Чукотском море 1930—1931 гг. (выписки из рейсового донесения). № 101635.

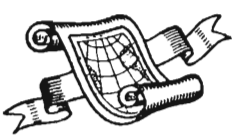
Хмызников П. К. План и программа работ Полярной научно-исследовательской экспедиции Комсеверопути на моторном судне «Белуха» в 1930 г. по изучению морского пути. № 101257.

Чукотская летная экспедиция ВАИ 1932 г. (переписка по организации экспедиции). № 26238.

Шибинский В. Г. Дневник Карской морской экспедиции 1930 г. № 101849.

Экспедиция к Таймырскому полуострову на зверобойном судне «Белуха» в 1931 г. (переписка по организации экспедиции). № 26224.

Экспедиция на Северную Землю. План организации полярных станций на пятилетие 1928—1933 гг. Станция на Земле Франца-Иосифа. (Проекты и планы). № 26944.



III. ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

по истории социалистического освоения Севера и арктического мореплавания (период с 1917—1932 гг.)

Ленин В. И. Империализм как высшая стадия капитализма. Соч., т. 22.

Ленин В. И. Очередные задачи советской власти. Соч., т. 27.

Ленин В. И. Набросок плана научно-технических работ. Соч., т. 27.

Ленин В. И. О предоставлении концессии на Великий северный ж.-д. путь. Проект постановления СНК (4 февраля 1919 г.). «Ленинский сборник», т. XXIV, М., 1933.

Ленин В. И. Записка заместителю председателя ВСНХ (30 сентября 1919 г.) «Ленинский сборник», т. XXXIV, М., 1942.

Ленин В. И. Пометки на телеграмме члена Сибревкома (16 декабря 1919 г.). «Ленинский сборник», т. XXIV, М., 1933.

Ленин В. И. Г. М. Кржижановскому. Документ № 235, соч., т. 35.

Ленин В. И. Доклад о работе ВЦИК и Совнаркома на первой сессии ВЦИК VII созыва. (2 февраля 1920 г.). Соч., т. 30.

Ленин В. И. Телеграмма Г. И. Ломову (9 марта 1920 г.). «Ленинский сборник», т. XXIV, М., 1933.

Ленин В. И. Первоначальный набросок тезисов по национальному и колониальному вопросам. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Доклад комиссии по национальному и колониальному вопросам 26 июля 1920 г. (II конгресс Коммунистического интернационала). Соч., т. 31.

Ленин В. И. Наше внешнее и внутреннее положение и задачи партии. (Речь на Московской губернской конференции РКП(б) 21 ноября 1920 г.) Соч., т. 31.

Ленин В. И. Речь на собрании секретарей ячеек Московской организации РКП(б) 26 ноября 1920 г. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Речь на собрании актива Московской организации РКП(б) 6 декабря 1920 г. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Доклад о концессиях на фракции РКП(б) VIII съезда Советов 21 декабря 1920 г. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Доклад о деятельности Совета Народных Комиссаров. 22 декабря 1920 г. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Проект резолюции VIII съезда Советов по докладу об электрификации. Соч., т. 31.

Ленин В. И. Об едином хозяйственном плане. Соч., т. 32.

Ленин В. И. Отчет о политической деятельности ЦК РКП(б) (8 марта 1921 г.) [X съезд РКП(б)]. Соч., т. 32.

Ленин В. И. Доклад о замене разверстки натуральным налогом (15 марта 1921 г.) [X съезд РКП(б)]. Соч., т. 32.

Ленин В. И. Доклад о концессиях на заседании Коммунистической фракции ВЦСПС (11 апреля 1921 г.). Соч., т. 32.

Ленин В. И. Заключительное слово по докладу о замене разверстки натуральным налогом (15 марта 1921 г.) [X съезд РКП(б)]. Соч., т. 32.

Ленин В. И. О продовольственном налоге. (Значение новой политики и ее условия). Соч., т. 32.
Ленин Б. И. О концессиях и развитии капитализма. Соч., т. 32.
Ленин В. И. Записка Л. Б. Красину (май 1921 г.). «Ленинский сборник», т. XXXV, М., 1945.
Ленин В. И. Доклад на X Всероссийской конференции РКП(б) о продовольственном налоге (26 мая 1921 г.). Соч., т. 32.
Ленин В. И. Заключительное слово на X Всероссийской конференции РКП(б) по докладу о продовольственном налоге (27 мая 1921 г.). Соч., т. 32.
Ленин В. И. Тезисы доклада о тактике РКП на III конгрессе Коммунистического Интернационала (первоначальный проект). Соч., т. 32.
Ленин В. И. Записка В. А Смольянинову о Карской экспедиции (11 июля 1921 г.). «Ленинский сборник», т. XX, М., 1932.
Ленин В. И. О внутренней и внешней политике Республики. Отчет ВЦИК и СНК IX Всероссийскому съезду Советов 23 декабря 1921 г. Соч., т. 33.
Программа Российской Коммунистической партии (большевиков) (VIII съезд РКП(б) Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. 1, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюция IX съезда РКП(б) об очередных задачах хозяйственного строительства. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. 1, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюция X съезда РКП(б) о замене разверстки натуральным налогом. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. 1, изд. 7-е, М., 1954.
Советская Россия в капиталистическом окружении. (Резолюция X съезда РКП(б). Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. 1, изд. 7-е, М. 1954
Резолюция XIII конференции РКП(б) об очередных задачах экономической политики. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций, и пленумов ЦК», ч. 1, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюции и постановления XIV съезда ВКП(б) по отчету Центрального Комитета. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7-е, М., 1954
Резолюции XV конференции ВКП(б) о хозяйственном положении страны и задачах партии. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7-е, М., 1954.
Директивы по составлению пятилетнего плана народного хозяйства. (Тезисы, одобренные Объединенным пленумом ЦК и ЦКК ВКП(б) 23 октября 1927 г.). Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюция XV съезда ВКП(б) о директивах по составлению пятилетнего плана народного хозяйства. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюция XVI конференции ВКП(б) о пятилетнем плане развития народного хозяйства. Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7-е, М., 1954.
Резолюции XVI съезда ВКП(б) по отчету Центрального Комитета ВКП(б). Сб. «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. III, изд. 7-е, М., 1954.
Амундсен Р. На корабле «Мод» (Экспедиция вдоль северного побережья Азии). М.—Л., 1929.
Амундсен Р. Северо-восточный проход. Экспедиция на «Мод» вдоль северного побережья Азии. Собр. соч., т. 3, Л., 1936.
Амундсен Р. Моя жизнь. Собр. соч., т. 5, Л., 1937.
Английская угроза нашим северным территориальным водам. «Бюллетень Главного Управления по рыболовству и рыбной промышленности в России». (Главрыба), 1922, № 17—18. Хроника.
Англичане на Севере (1918—1919 гг.). Вступительная статья И. Минца. «Красный Архив», 1926, т. 6 (19), изд. 1927.
Англо-русский конфликт и лесная торговля. «Северное хозяйство», 1927, № 4—6.
Андреев-Долгов И. Убеко-Сибири нужны новые суда. (Итоги кампании 1931 г.). «Морской Сборник», 1931, № 11.
Антонов А. Гыдаямский залив. «Записки по гидрографии». 1932, № 2.
Ануфриев И. О ледокольном флоте. «Северное хозяйство», 1923, № 7.
Ануфриев И. Ледокольная практика и полярные ледовые плавания в Северном Ледовитом океане. «Записки по гидрографии», т. 50, 1925.
Ануфриев И. Заметки из плавания у северной части Новой Земли в 1930 г. «Записки по гидрографии», 1932, № 1.

Архангельская торговая биржа за 1922 г. «Северное хозяйство, 1923, № 1.
Бабушкин М. С. 10 лет борьбы за социализм. «Хозяйство Севера». 1931, № 3—4.
Бабушкин М. С. Моя первая посадка на лед. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Белов М. И. Глубже и шире освещать историю социалистического освоения Советской Арктики. «Известия Всес. Географ. об-ва», т. 88, вып. 5, 1956.
Белов М. И. Северный морской путь. М., 1957.
Березин В. Водный транспорт Якутии и его задачи. «Советская Азия». 1931, кн. 5—6.
Березкин А. США — активный организатор и участник военной интервенции против Советской России (1918—1920 гг.). М., 1952.
Березкин Вл. Поход ледокола «Федор Литке» к о. Врангеля. «Записки по гидрографии», т. 58, 1929.
Березкин Вс. Некоторые выводы из обработки наблюдений Таймырской гидрографической экспедиции 1932 г. «Записки по гидрографии», 1933, № 3.
Библиографический указатель по Колымскому краю Якутской АССР под ред. И. Ф. Молодых. «Материалы партии по исследованию реки Колымы», вып. 3, Иркутск, 1931.
Блинов С. П. и Мессер П. В. Столетие Гидрографического управления. Л., 1927.
Болдырев В. Г. Северный морской путь. «Жизнь Сибири». Новосибирск, 1926, № 1—2.
Болотников Н. Дрейф и освобождение ледокольного парохода «Соловей Будимирович». «Советская Арктика», 1941, № 4.
Болотников Н. Никифор Бегичев М., 1954.
Болотников Н. Я. Сибирская хлебная экспедиция 1920 г. «Летопись Севера», т. 2, 1957.
Бонч-Осмоловский А. Камчатско-Чукотский край. «Северная Азия», 1925, кн. 1—2.
Борисов П. Г. Современное состояние рыбного промысла в низовьях реки Лены и пути его развития. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», в. 28, 1928.
Борисов П. Г. Предварительные данные о рыбном промысле в низовьях реки Колымы. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», в. 32, 1929.
Борьба за Советы на Севере (1918—1919 гг.). Сб. Истпарта Архангельского Губкома ВКП(б)., Арх., 1926.
Брейтфус Л. Об экспедиции по спасению ледокола «Соловей Будимирович». «Записки по гидрографии», т. III (XLIV), 1921.
Вангенгейм Г. Я. Синоптическая метеорология на службе Карских экспедиций. «Метеорологический вестник», № 9—12, 1929.
Вангенгейм Г. Я. Материалы для синоптической характеристики Карского моря. «Приложение к лоции Карского моря и Новой Земли». Л., 1930.
Василевич Г. Комиссия экспедиционных исследований Академии наук. Институт по изучению Севера. Ленинградское филиальное отделение Комитета Севера. «Советский Север», 1930, № 1.
Васильев В. Н. Северный морской путь. (Краткий исторический очерк). «Сибирские огни», 1924, № 5.
Васильев Н. Карская экспедиция. Птгр., 1921.
В.В.С. Англо-американские притязания на о. Врангеля. «Северная Азия», 1925, кн. 1—2.
Великий Северный путь. «Народное хозяйство», 1919, № 3.
Великий Северный путь. «Новый путь», орган ВСНХ Северного района, 1919, № 9.
Вердеревский В. Работа авиагруппы гос. акц. об-ва «Комсеверопуть» в летнюю кампанию 1930 г. «Бюллетень Арктич. ин-та», № 3—4, 1931.
Визе В. Ю. О возможности предсказания состояния льдов в Баренцевом море. «Изв. Центр. Гидрометеор. Бюро», 1923, вып. 1.
Визе В. Ю. Состояние льдов в Баренцевом и Карском морях летом 1923 г. «Изв. Центр. Гидрометеор. Бюро», 1923, вып. II.
Визе В. Ю. Гидрологический очерк моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 5, 1926.
Визе В. Ю. Колымский рейс парохода «Ставрополь» в 1924—1925 гг. «Изв. Центр. Гидромет. Бюро», в. 6, 1926.
Визе В. Ю. О применении самолета в условиях арктического плавания для целей ледовой разведки. «Изв. Центр. Гидромет. Бюро», в 8, 1929.
Визе В. Ю. На Землю Франца-Иосифа. М.—Л., 1930.
Визе В. Ю. Плавание северо-восточным проходом на л/п «Сибиряков». «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 11—12.
Визе В. Ю. Международный полярный год. Л., 1932.

Визе В. Ю. Рейс ледокола «Малыгин» на Землю Франца-Иосифа в 1931 г. «Труды Арктического ин-та», т. VI, 1933.
Визе В. Ю. На «Сибирякове» в Тихий океан. Л., 1934.
Визе В. Ю. История исследования советской Арктики. Карское и Баренцево моря. Изд 3-е испр. и доп., Архангельск, 1935.
Визе В. Ю. Владивосток — Мурманск на «Литке». Л., 1936.
Визе В. Ю. Северный морской путь Л.—М., 1940
Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря. М.—Л., 1946.
Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. М.—Л., 1948.
Визе В. Ю. и Кедроливанский В. Н. Новые данные по гидрологии Карского моря. Гидрологические и метеорологические наблюдения в Карском и Баренцевом морях в 1921 г. «Записки по гидрографии», т. XLVII 1923.
Вилькицкий Б. Карская экспедиция Центросоюза 1923 г. «Иностранное торговое обозрение», Лондон, 1923.
Вительс Л. Карская морская экспедиция 1930 г. «Бюллетень Арктического ин-та», 1931, № 3—4.
Вительс Л. А. и Синягин А. А. Метеорологическое обслуживание Карских экспедиций в 1930 г. «Известия Всес. Географ. об-ва», т. 63, вып. 1—2, 1931 г.
Виттенбург П. В. Якутская экспедиция Академии наук. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 1, 1925.
Воблый В. М. Великий Северный путь. «Советский Север», 1931, № 3—4.
Воблый В. М. и Борисов А. А. Великий Северный путь. В. Устюг, 1929.
Воеводин Н. Морской путь в Сибирь. «Советский Север», 1930, № 3.
Воеводин Н. Северный морской путь. (Итоги 10 лет Карских экспедиций). «Советская Азия», 1930, № 3—4.
Воеводин Н. 15 лет Карских экспедиций. Новосибирск, 1935.
Воздушные пути Севера. Сборник статей, посвященных вопросам освоения Севера. М., 1933
Воробьев Б. Н. Задачи и перспективы воздушного сообщения на дирижаблях. «Советская Азия», 1930, № 3—4.
В. С. Герои гидрографии. «Красный флот», 1923, № 1—2.
Вся Сибирь и Дальний Восток. Справочная книга по вопросам хозяйства Сибири и Дальнего Востока на 1926 г. М.—Л., 1926.
Вышнепольский С. А. Мировые морские пути и судоходство. М., 1953.
Гаккель Я. Я. За четверть века. М.—Л., 1945.
Гаккель Я. Я. Наука и освоение Арктики. Л., 1957.
Галышев В. Л. Эвакуация пассажиров «Ставрополя». Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Генкина Э. Б. Переход Советского государства к новой экономической политике (1921—1922 гг.) М., 1954.
Гидрографическое исследование морей, рек и озер СССР в 1915—1929 гг. (По работам Гидрографического управления), сост. Г. А. Мигалкин, ред. Н. Н. Матусевич, ч. 1, Л., 1931.
Гидрологические наблюдения морских экспедиций 2-го МПГ 1932—1933 гг. Вып. I. Общие сведения о работах морских экспедиций. Л.—М., 1937. Вып. IV—V. Карское море с проливами и море Лаптевых, Л.—М., 1937. Вып. VI—VII, Восточно-Сибирское и Чукотское моря, Берингов пролив и Берингово море. Под ред. И. А. Киреева. Л.—М., 1936.
Гиршфельд А. О роли США в организации антисоветской интервенции в Сибири и на Дальнем Востоке. «Вопросы истории», 1948, № 8.
Главное Управление Северного морского пути. «Бюлл. Аркт. ин-та» 1933, № 1—2.
Гоголев З. В. Колхозное движение в Якутии в 1930—1934 гг. «Сборник статей по истории Якутии советского периода». Якутск, 1955.
Городков Б. К использованию Северного морского пути. «Хозяйство Урала», 1925, № 2.
Городков Б. Экспедиционное обследование Сибирского Севера. «Советский Север», 1930, № 3.
Грибановский Н. Н. Библиография Якутии, чч. 1—2. «Труды Совета по изучению производительных сил». Серия Якутская, 1932, в. 9; 1934, в. 15; 1935, в. 23.
Григорцевич С. Из истории американской агрессии на русском Дальнем Востоке (1920—1922). «Вопросы истории», 1951, № 8.
Губкин И. М. Доклад на Первом Всероссийском съезде административных и технических сил горного дела. «Горное дело», 1920, № 6.
Губкин И. М. Воспоминания о В. И. Ленине. Сб. «Воспоминания о В. И. Ленине», т. 2, М., 1957.
Давыдов Б. В. В тисках льда. Л., 1925.
Дальстрой. К 25-летию. Сборник статей. Магадан, 1956.

Дауге М. Морская авиация за полярным кругом. «Вестник воздушного флота», 1922, № 12.
Десять лет социалистического строительства автономной области Коми с 1921 по 1931 г. (Материалы к отчету облисполкома Автономной области перед Правительством о состоянии советского хозяйственного и культурного строительства за 10 лет). Сыктывкар, 1931.
10 лет Якутской АССР. (Материалы к юбилейному отчету правительства ЯАССР). Якутск, 1932.
XX лет Якутской АССР (1922—1942). Якутск, 1942.
25 лет Коми АССР. 1946.
XXV лет научной деятельности Арктического института. Сборник статей. Л.—М., 1945.
25 лет Якутской АССР (1922—1947). Якутск, 1947.
Дегтярев Н. Н. Проблемы транспорта Сибири. «Северная Азия», 1926, кн. 4.
Демин Л. А. Экспедиция на о. Врангеля. Сб. «Русские мореплаватели», М., 1953.
Дербер П. Я. и Шер М. Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. М.—Л., 1927.
Дерюгин К. М. Баренцево море по Кольскому меридиану. «Труды Северной научно-промысловой экспедиции», в. 19, 1924.
Дерюгин К. М. Исследование Баренцева и Белого морей и Новой Земли. 1912—1924 гг. Архангельск, 1925.
Деятельность Гос. акционерного общества «Комсеверопуть» в 1932 г. «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 2.
Директивы Госплана РСФСР по составлению перспективного пятилетнего плана по социалистической реконструкции и развитию народного хозяйства Крайнего Севера РСФСР. «Советский Север», 1930, № 1, официальный отдел.
Доброхотов К. В. Природные богатства Мурманской губернии и ее экономические задачи. Мурманск, 1922.
Добровольский И. Д. Проблемы развития производительных сил Охотско-Камчатского и Анадырско-Чукотского края (Из доклада на конференции по развитию производительных сил Д. В. Края). «Северная Азия», 1927, кн. 4.
Дублицкий К. А. Плавание ледореза «Ф. Литке» в 1929 г. из Севастополя к о. Врангеля. «Труды Гос. Океанографического ин-та», т. II, в. 3, М., 1933.
Евгенов Н. И. Краткие предварительные данные о работах Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г. «Записки по гидрографии», т. XLV, 1922.
Евгенов Н. И. Значение Северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни севера Восточной Сибири. «Записки по гидрографии». т. XLVIII, 1924.
Евгенов Н. И. Северно-морской путь. (Доклад, прочитанный в заседании Сиббюро 3 августа 1922 г.). «Материалы Госплана», кн. 1. Перспективы хозяйства Сибири. М., 1924.
Евгенов Н. И. Льды Карского моря в навигацию 1925 г. «Записки по гидрографии», т. LI, 1926.
Евгенов Н. И. Посылка гидрографической партии на л/п «Малыгин» в Карское море в 1924 и 1925 гг. «Записки по гидрографии», т. LI, 1926.
Евгенов Н. И. Материалы по лоции бухты Тикси и устья Быковской протоки дельты реки Лены. «Хозяйство Якутии», 1927, № 2 (март — апрель).
Евгенов Н. И. Плавание шхуны «Полярная звезда» из устья реки Колымы в устье реки Лены. «Водный транспорт», 1927, № 4.
Евгенов Н. И. К предстоящим полетам в Арктике. «Метеорологический Вестник», 1928, № 4.
Евгенов Н. И. Плавание л/п «Г. Седов» у берегов Земли Франца-Иосифа в 1928 г. «Морской сборник», 1928.
Евгенов Н. И. Морская Карская экспедиция 1929 г. «Записки по гидрографии», т. LVIII, 1929.
Евгенов Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека. «Труды Комиссии по изучению Якутской АССР», т. III, ч. 1, 1929.
Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли, Л., 1930.
Евгенов Н. И. Карские морские экспедиции на новом этапе. «Морской сборник», 1931, № 1.
Евгенов Н. И. Доклад о гидрографической изученности северных морей Всесоюзной конференции по развитию производительных сил во второй пятилетке. «Проблемы Севера» (Бюллетень, издав. Госпланом СССР), 1932, № 10.
Евгенов Н. И. Северный морской путь (Проход вдоль берегов Таймырского полуострова). «Морской сборник», 1932, № 3.
Евгенов Н. И. Самолет на службе Северного морского пути. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Евгенов Н. И. Б. В. Давыдов и остров Врангеля. «Советская Арктика», 1936, № 8.
Евгенов Н. И. Материалы по лоции о-ва Врангеля и о-ва Геральд. Л., 1937.

Евгенов Н. И., Хмызников П. К. и Чирихин Ю. Д. Атлас проток дельты реки Лены, низовий реки Оленека и бухты Тикси. «Труды комиссии по изучению Якутской АССР», т. III, ч. 3, 1928.
Евгенов Н. И., Хмызников П. К. и Чирихин Ю. Д. Атлас реки Лены от Якутска до дельты с описанием судового хода. «Труды комиссии по изучению Якутской АССР», т. III, ч. 2, 1928.
Егоров К. и Славин С. В. И. Ленин и освоение Советской Арктики. «Советская Арктика», 1941, № 1.
Ермолаев М. М. История открытия Новосибирского архипелага, его исследование и развитие островных промыслов. Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском, ч 1. «Труды Совета по изучению производительных сил», Серия Якутская, в. 7, 1932.
Ефременков И. Г. Борьба с англо-франко-американской интервенцией на Севере в 1918 г. Сб. статей «Из истории борьбы советского народа против иностранной военной интервенции и внутренней контрреволюции в 1918 г.», М., 1956.
Жилинский А. К вопросу об охране самоедов. «Северное хозяйство», 1923 № 9.
Жилинский А. Промыслы белухи на Севере. «Северное хозяйство», 1925, № 4.
Жирмунский А. Северная научно-промысловая экспедиция Высшего Совета Народного Хозяйства (1920—1922 гг.). «Советская Арктика», 1941, № 3.
За индустриализацию Советского Востока. Сборник, М., 1934.
Заключительное слово члена Президиума Госплана СССР Г. И. Смирнова на закрытии конференции по размещению производительных сил на Севере. «Проблемы Севера» (Бюллетень, изд. Госпланом СССР), 1932, № 10.
Западно-Сибирский край. Города и районы (основные показатели). Под ред. В. Ф. Тинунова. Новосибирск, 1936.
За полярным кругом. Работы Академии наук на Кольском полуострове за годы советской власти (1920—1939). Под ред. акад. А. Е. Ферсмана. Л., 1939.
Земля Франца-Иосифа. «Труды института по изучению Севера», в. 47, 1930.
Зенкевич Л. Работа Плавучего морского научного института на судне «Персей», «Советская Арктика», 1941, № 2.
Зингер М. В битве за Север. М.. 1948.
Зотин М. И. Развитие сети полярных станций. Сб. «Проблемы Арктики», 1957, вып. 1.
Зубов Н. Н. 20 дней на ледовом море (Баренцево море). М., 1932.
Зубов Н. Н. В центре Арктики. Очерки по истории исследования и физической географии центральной Арктики. М.—Л., 1948.
Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М., 1954.
Зубов Н. Н. и Черненко М. Б. Русские люди в Арктике и Антарктике. М., 1950.
Иванов И. М. Промысловые работы исследовательской станции на Земле Франца-Иосифа в 1930—1931 гг. «Землеведение», т. XXXV, № 4, 1933.
Известия научно-промысловой станции института, т. 1, «Труды Института по изучению Севера», в. 48, 1931.
Интервенция на Севере в документах. Сост. И. Минц, М., 1933.
Использование интервентами Северного морского пути (1918—1919). Вводная статья Т Шепелевой. «Красный архив», 1941, № 1 (104).
Итин Вивиан. Морские пути Советской Арктики. М., 1933.
Итоги пушных заготовок в Архангельской губ. «Северное хозяйство», 1925, № 5.
Итоги работы Комитета Содействия Народностям Северных окраин при Президиуме ВЦИК. «Северная Азия», 1926, кн. 3.
Кальвиц О. А. Первый исследовательский рейс. Сб. «Воздушные пути Севера». М., 1933.
Канторович В. С. Карской экспедицией по Северному морскому пути. М.—Л., 1930.
Канторович В. Два похода во льдах. «Наши достижения», 1930, № 4.
Карелин Д. Б. Открытие острова Визе. Сб. «Русские мореплаватели», М., 1953.
Карская экспедиция. «Северное хозяйство», 1927, № 4—6.
Карская экспедиция 1923 г. «Северное хозяйство», 1923, № 7, отдел Транспорт.
Карская экспедиция Центросоюза в 1923 г. «Аркос». Коммерческий бюллетень, 1923, № 17.
К истории гражданской войны в Якутии в 1922 г. Вводная статья И. Мартынова. «Красный архив», 1937, № 3(82).
К истории интервенции в Сибири. «Красный Архив», т. 34, 1929.
Колымская геологическая экспедиция 1929—1930 гг. «Труды Совета по изучению производительных сил». Серия Якутская, в. 11, 1932.
Колымская геологическая экспедиция 1929—1930 гг., т. 2, ч. 1, «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, в. 17, 1934.
Кравков Н. Порт Игарка. «Наши достижения», 1930, № 4.

Крайний Север к 1934 г. Сборник материалов по хозяйственному и культурному строительству. (Приложение к журналу «Советский Север»), М., 1934.
Красинский Г. Д. На советском корабле в Ледовитом океане. М., 1925.
Красинский Г. Д. Колонизация острова Врангеля. «Водный транспорт», 1927, № 1.
Красинский Г. Д. Первый Ленский рейс. «Хозяйство Якутии», 1928, № 1.
Красинский Г. Д. Пути Севера. (Северные воздушные экспедиции 1927 и 1928 гг. Остров Врангеля и первый Ленский рейс). М., 1929.
Краткие отчеты о работах отрядов Якутской экспедиции Академии наук СССР 1925—1926 гг. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», в. 10, 1929.
Краткий обзор гидрологических экспедиционно-исследовательских работ, произведенных в 1924 г. «Изв. Рос. Гидролог. ин-та», 1925, № 15.
Краткий отчет о деятельности Отдельного Северного Гидрографического отряда за кампанию 1923 г. Постройка радиостанции на Новой Земле. Л., 1924.
Кример Ф. Э. АКО. «Советская Арктика», 1936, № 5.
Кропоткин П. Н. История геологического и географического исследования Охотско-Колымского края и верховьев р. Индигирки. «Материалы по изучению Охотско-Колымского края», серия 1. Геология и геоморфология, в. 2, М.—Л., 1936.
Кротов В. А. Земледелие в бассейне Колымы. «Материалы партии по исследованию реки Колымы», в. 9, 1932.
Кротов М. Борьба с контрреволюцией в северо-восточной Якутии. «Пролетарская революция», 1928, № 5(76).
Кротов М. Родная Якутия. Якутск, 1952.
Кручинин Д. П. Экономический и культурный расцвет народов Советского Севера. «Вопросы истории», 1953, № 2.
Курилович А. П. Самолет на Енисейском Севере. «Северная Азия», 1926, кн. 4.
Курилович А. П. Великий Северный морской путь и его значение в социалистическом хозяйстве Советского Союза. «Плановое хозяйство», 1933, № 1—2.
Лавров А. М. Исследование Ныдоямского района в Карском море. «Изв. Гос. Рус. Географ. об-ва», т. LX, в. 2, 1928.
Лавров А. М. Таймырская гидрографическая экспедиция. «Морской сборник», 1932, № 11.
Лавров А. М. Таймырская гидрографическая экспедиция 1932 г. на г/с «Таймыр». «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 11—12.
Лавров Б. Оживающий Север. «Наши достижения», 1930, № 4.
Лаврова М. А. О геологических работах Новоземельской экспедиции 1921 г. «Изв. Российской Акад. наук», 1922.
Лактионов А. Ф. Северная Земля. 2-е изд. М., 1946.
Лактионов А. Ф. Северный полюс. 3-е изд. М., 1955.
Лактионов А. Ф. Международный Геофизический год в Антарктике Л., 1957.
Лаппо С. Д. Гидрографический очерк Ныдоямского залива. «Записки по гидрографии», 1932, № 2.
Лахтин В. Л. Права на северные полярные пространства. М., 1928.
Лахтин В. Л. Борьба за Арктику. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Левинский К. Н. «Малыгин» и «Цеппелин» в Арктике. «Карело-Мурманский край», 1931, № 7—8.
Леонов Н. И. На фронте Крайнего Севера (о работе Комитета Севера за 1927—1928 гг.). «Северная Азия», 1928, кн. 3.
Лесозаготовки превысили довоенные. «Северное хозяйство», 1927, № 9—10.
Лесоэкспорт в 1924 г. «Северное хозяйство», 1925, № 5.
Летопись Севера, т. 1, 1949.
Летопись Севера, т. 2, 1957.
Л. З. Государственный Океанографический институт. «Советский Север», 1930, № 1.
Ллойд Джордж. Военные мемуары. Перев. с англ., т. 6, М., 1937.
Лукс К. Я. Институт Народов Севера. «Советский Север», 1930, № 1.
Лухт Э. М. Полет на остров Врангеля. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Лухт Э. и Бобров Н. Год на острове Врангеля. Северная воздушная экспедиция. М., 1929.
Лященко П. И. История народного хозяйства СССР, т. III, Социализм. М., 1956.
Марголин А. Пути завоза грузов на Крайний Север. «Советская Арктика», 1939, № 6.
Марголин А. Англо-французская интервенция на севере России и Северный морской путь. «Советская Арктика», 1940, № 11.
Марголин А. Б. Международная интервенция 1918—1920 гг. и Северный морской путь. «Летопись Севера», № 1, 1949.
Матисен Ф. Экспедиция к устью реки Лены в связи с использованием Северного морского пути. Иркутск, 1921.

Матусевич Н. Н. Краткий отчет о деятельности Отдельного Северного Гидрографического отряда за кампанию 1923. Постройка радиостанции на Новой Земле. Л., 1924.
Матусевич Н. Н. и Соколов А. В. Новая Земля, Вологда, 1927.
Международственное совещание от 15—18 февраля по вопросам Северного морского пути. Птгр., 1922.
Мельчин А. И. Разгром американо-японских интервентов на Советском Дальнем Востоке в 1920—1922 гг. Всесоюзн. об-во по распространению полит. и научн. знаний, М., 1953.
Месс Е. Основные результаты научно-промысловых исследований ГОИН'а в Баренцевом море в 1930 г. «За соц. рыбное хоз-во», 1931, № 6.
Местные органы власти и хозяйственные организации на Крайнем Севере. (Справочник для работников Севера). М., 1934.
Местоположение полярных станций и даты их оснований. (Таблица). «Бюлл. Аркт. ин-та», 1934, № 5.
Месяцев И. И. Изучение северных морей (доклад И. И. Месяцева Арханг. Губэкосо 14 ноября 1922 г.). Газ. «Волна» от 24 ноября 1922 г.
Месяцев И. И. Изучение северных морей. Газ. «Волна» от 16 января 1923 г.
Месяцев И. И. Плавучий морской научный институт и его полярная экспедиция 1921 г. Отчет начальника полярной экспедиции И. И. Месяцева. М., 1922.
Месяцев И. И. Первая экспедиция «Плавморнина» (1921 г.). «Труды Плавучего морского научного института», т. 1. в. 1. 1926.
Миловзоров П. Г. Рейс «Ставрополя» к о. Врангеля. «Советская Арктика», 1936, № 8.
Минеев А. И. Пять лет на о. Врангеля, Л., 1936.
Минеев А. И. Остров Врангеля. М.—Л., 1946.
Минц И. Английская интервенция и Северная контрреволюция. М., 1931.
Молодых И. Ф. Водные пути Восточной Сибири и ближайшие задачи развития их. Проблемы капитального строительства Восточной Сибири. Сб. статей, в. II. Пути сообщения. Иркутск, 1926.
Молодых И. Ф. Пути сообщения Якутии. Сборник «Якутия», Л., 1927.
Молодых И. Ф. К вопросу о снабжении Верхне-Колымского приискового района Союззолото. Иркутск, 1930.
Молодых И. Ф. К материалам по вопросу снабжения Верхне-Колымского приискового района Союззолото. Иркутск, 1930.
Молодых И. Ф. Транспортная проблема Восточной Сибири. М., 1930.
Молодых И. Ф. Задачи транспортного строительства на северо-востоке Якутии. «Известия Биолого-географического научно-исследовательского института при Госуд. Иркутском университете», т. V, в. 4, 1931.
Молодых И. Ф. Пути связи и снабжение Колымско-Индигирского края. «Материалы партии по исследованию реки Колымы», в. 5, Иркутск, 1931.
Молодых И. Ф., Миротворцев К. Н., Хлудов П. А., Чертовских Е. П. Транспортная проблема Восточной Сибири. М., 1930.
Мымрин Г. Е. Англо-американская военная интервенция на Севере и ее разгром (1918—1920). Арх., 1953.
Мымрин Г., Пирогов М. и Кузнецов Г. Разгром интервентов и белогвардейцев на Севере. Архангельск, 1940.
На траулерах в Баренцево море. Двадцать пять лет советского тралового флота. Л., 1946.
Наливайко Г. Я. и Марютин Т. П. Предварительный отчет о портовых изысканиях в устьях рек Индиги и Пеши Северного Ледовитого океана, произведенных в 1920—1922 гг. «Труды отдела водного строительства», в. LXIV, 1922.
Народное хозяйство РСФСР. Статистический сборник. М., 1957.
Наумов Н. П. Охотхозяйство Севера во втором пятилетии. Сборник статей «Крайний Север к 1934 г.». М., 1934.
Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 году. «Труды Института по изучению Севера», в. 50, 1931.
Научные работы экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» в Баренцевом море летом 1928 года. «Труды Института по изучению Севера», в. 45, 1929.
Научные результаты арктической экспедиции на «Седове» в 1930 г. Гидрология и метеорология. «Труды Арктического ин-та», т. I. Л., 1933.
Научные результаты экспедиции на Землю Франца-Иосифа летом 1929 г. «Труды Института по изучению Севера», в. 49, 1931.
Научные результаты экспедиции на «Малыгине» на Землю Франца-Иосифа в 1932 г. «Труды Арктического ин-та», т. XXXIV, 1935.
Научные результаты экспедиции на «Сибирякове» в 1932 г., ч. 1, «Труды Арктического ин-та», т. X, 1933.
Наше островное хозяйство (по материалам Губэкосо). «Северное хозяйство», 1923, № 2.

Непряхин М. Г. Рыбная государственная промышленность на Севере СССР. «Северная Азия», 1927, кн. 5—6.
Неупокоев К. К. Материалы по лоции Сибирского моря. Приложение к «Запискам по гидрографии», т. XLVI, 1923.
Неупокоев К. К. Работы Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда в кампанию 1921 г. «Записки по гидрографии», т. XLV, 1922.
Никифоров В. В. Север Якутии. «Северная Азия», 1925, кн. 1—2.
Новая Земля. Библиографический указатель. Л., 1935.
Новая Земля. Экспедиция 1921—1927 гг. под начальством Р. Л. Самойловича. «Труды Института по изучению Севера», в. 40, М., 1929.
Новгородов А. И. Образование Якутской Автономной Советской Социалистической Республики. «Сборник статей по истории Якутии советского периода». Якутск, 1955.
Новиков В. Д. К истории освоения Северного морского пути в первые годы Советской власти. «Летопись Севера» № 1, 1949.
Новиков В. Д. Из истории освоения Советской Арктики, М., 1956.
Новые становища на островах Северного Ледовитого океана. «Северное хозяйство», 1927.
Новый лесовоз «Товарищ Сталин». «Северное хозяйство», 1927 г., № 9—10.
Норвежцы на Новой Земле. «Северное хозяйство», 1927, № 7—8.
Ноткин Ал. И. Северный морской путь (К вопросу о хозяйственном развитии Северной Азии). «Северная Азия», 1925, кн. 1—2.
Н. Очередные задачи эксплуатации Новой Земли. «Северное хозяйство», 1925, № 5.
Н. П. Результаты промыслов норвежских зверобойных судов в Белом море в зиму 1923 года. «Северное хозяйство», 1923, № 6.
Обручев В. А. Мои путешествия по Сибири. М.—Л., 1948.
Обручев С. В. На «Персее» по полярным морям. М., 1929.
Обручев С. В. Геоморфологическое исследование р. Колымы в 1929 г. «Известия АН СССР», VII серия, отд. физико-математических наук, 1930, № 6.
Обручев С. В. Два года на Колыме. «Советская Азия», 1931, кн. 7—8.
Обручев С. В. Колымско-Индигирский район. Географический и геологический очерк. «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, вып. 1, 1931.
Обручев С. В. Чукотская летная экспедиция. «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 11—12.
Обручев С. В. На самолете в восточной Арктике. Л., 1934.
Обручев С. В. В неизведанные края. Путешествия на Север 1917—1930 гг., М., 1954.
О ввозе русского леса в Англию в предыдущем году. «Северное хозяйство», 1927, № 7—8.
О Карской экспедиции. Постановление Сибирского Революционного Комитета. «Жизнь Сибири», 1923, № 1, Официальный отдел.
О колонизации Новой Земли. «Северное хозяйство», 1923, № 1, отд. Экономическая хроника.
Орлов А. Арктическая комиссия. (Пятилетний план научно-исследовательской работы в Арктических владениях СССР). «Советский Север», 1930, № 2.
Орловский П. Н. Коллективизация на Севере. «Советский Север», 1930, № 1.
О состоянии металлургических предприятий Сибири. «Жизнь Красной Сибири», 1920, № 2.
Островский Б. Г. Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере. Архангельск, 1933.
Островский Б. Г. Остров Врангеля. Архангельск, 1935.
Отчет о деятельности Комитета Севера. «Северная Азия», 1927, кн. 1.
Петров М. К. Наша страна — родина ледокола. «Летопись Севера», № 1, 1949.
Петров П. У. О разгроме якутских буржуазно-националистических банд в 1921—1922 гг. «Сборник статей по истории Якутии советского периода», Якутск, 1955.
Пинегин Н. В. Экспедиция Академии наук СССР на остров Большой Ляховский в 1927—1930 гг. Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском, ч. 1. «Труды Совета по изучению производительных сил». Серия Якутская, вып. 7, 1932.
Пинегин Н. В. Новая Земля, Архангельск. 1935.
Пинегин Н. В. Записки полярника М., 1936, 2-е изд., 1952.
Пинегин Н. В. Над Новой Землей. Из записной книжки участника Северной гидрографической экспедиции 1924 года. «Летопись Севера», т. 2, 1957.
По вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов. «Экономическая жизнь Дальнего Востока», 1924, № 1(5).
Полюдов Е. В. Транспортная проблема Советской Азии. «Советская Азия», 1930, кн. 3—4.
Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском, ч. 1—2. «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, вв. 7 и 8, 1932.

Попов В. Задачи Комитета Северного морского пути. «Жизнь Красной Сибири», 1920 № 4.
Попов В. Л. Перспективы и проекты магистральных путей Сибири. (Экономико-географический очерк). «Северная Азия», 1928, № 4.
Попов В. Л. Перспективы и проекты транспорта Сибири. «Северная Азия», 1928, кн. 5—6.
Попов В. Л. Три магистрали. «Советская Азия», 1930, кн. 3—4.
Постановление ВЦИК об утверждении Положения о смешанных (интегральных) кооперативных объединениях на Крайнем Севере. «Северная Азия», 1928, кн. 5—6.
Постановление ЦК ВКП(б) по докладу Северного краевого комитета ВКП(б). «Хозяйство Севера», 1930, № 2.
Потапов С. Реконструкция народного хозяйства Якутии. «Советская Азия», 1931, кн. 7—8.
Поход «Малыгина». Сборник статей участников экспедиции. М.—Л., 1929.
Предварительные отчеты о работах Индигирского отряда Якутской экспедиции Академии наук СССР 1929—1930 гг. «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, в. 6, 1932.
Проблемы освоения севера Западной Сибири. Под общей редакцией С. Я. Эдельмана, Новосибирск, 1935.
Производительные силы Кольского полуострова, под ред. акад. А. Е. Ферсмана, т. 1, М.—Л., 1940.
Промыслы. «Северное хозяйство», 1925, № 7—8.
Промыслы на островах Северного Ледовитого океана. «Северное хозяйство», 1927, № 7—8.
Протокол заседания расширенного пленума Комитета Севера. «Северная Азия», 1928, кн. 4.
Пуйше Э. Северный морской путь и Карские экспедиции. «Наука и техника», 1928, № 32.
Рабо Ш. и Виттенбург П. Полярные страны 1914—1924 гг. Л., 1924.
Работы Мурманской биологической станции, под ред. Г. А. Клюге, т. 2, 1926.
Развитие лесного хозяйства в области Коми. «Северное хозяйство», 1925, № 5.
Развитие экспорта леса из Северной России. (Из заграничной печати). «Северное хозяйство», 1923, № 1.
Расширенный пленум Комитета Севера при Президиуме ВЦИК. «Северная Азия», 1927, кн. 3. Отд. Советское строительство.
Рашкович С. Л. Экономические районы Севера. Петроградско-Мурманский район. Птгр., 1921.
Результаты промыслов на островах Сев. Ледовитого океана. «Северное хозяйство», 1923, № 1.
Рекстин И. Э. 1000-мильный дрейф во льдах Баренцева и Карского морей с 25 января по 25 июня 1920 г. «Морской сборник», 1921, № 3—6.
Рихтер З. У белого пятна. Спасательная экспедиция ледореза «Литке» на остров Врангеля. М., 1931.
Родзевич Н. Н. Гибель «Советского Севера». Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Родзевич Н. Н. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 году. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Розанов М. П. Промысел морского зверя на Чукотском полуострове. «Советский Север», 1931, № 6.
Розе Н. В. Вероятное состояние льдов Карского моря в 1921 г. «Метеорологический вестник», т. XXX, № 12, 1920.
Розе Н. В. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана за 1920 г. «Изв. Главной Физической обсерватории», 1920, № 3.
Розе Н. В. О ледяном покрове Карского моря в навигацию 1921 г. «Метеорологический Вестник», т. 31, 1921.
Розе Н. В. Очерк работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1921 г. «Записки по гидрографии», т. XLV, 1922.
Розе Н. В Установка магнитной обсерватории на Новой Земле. «Записки по гидрографии», т. XLVII, 1923.
Русские мореплаватели. Сб. статей. М., 1953.
Рыбин С. А. Северный морской путь из Европы к устьям Обн и Енисея. (Его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время). Новониколаевск, 1924.
Савенко Н. П. Из моих воспоминаний. (Врач колонии Ушакова). «Советская Арктика», 1936, № 8.
Салищев К. А. Астрономические и геомагнитные определения Колымской геологической экспедиции. «Труды Совета по изучению производительных сил». Серия Якутская, в. 11, 1932.

Самойлович Р. Л. Первый поход «Красина», М., 1928.
Самойлович Р. Л. Изучение Арктики. «Советский Север», 1930, № 5.
Самойлович Р. Л. Поход «Красина». «Труды Института по изучению Севера», вып. 50, 1931.
Самойлович Р. Л. Во льдах Арктики. (Поход «Красина» летом 1928 г.) 3-е изд. вновь просмотр. и доп. Л., 1934.
Самойлович Р. Л. Пятнадцать лет научной работы в Арктике. «Советская Арктика», 1935, № 1.
Сборник статей по истории Якутии советского периода. Якутск, 1955.
Сборник статистико-экономических сведений по Сибирскому краю. «Сельское хозяйство», в. 2, Новосибирск, 1927.
Сведения о состоянии льдов на морях, в. 1, Л., 1926; в. II, Л., 1927; в. III, Л., 1928; в. IV, Л., 1929; в. V, Л., 1930.
Свердруп Г. У. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», в. 30, 1930.
Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Комитет Северного морского пути. Омск, 1921.
Семенов-Тянь-Шанский В. Русское Географическое общество и освоение Арктики и Крайнего Севера в 1917—1928 гг. «Советская Арктика», 1940, № 12.
Сендик И. Описание плавания м/с «Белуха» в 1931 г. «Записки по гидрографии», 1932, № 6.
Сергеев И. А. Пополнить флот Советской Азии. «Советская Азия», 1931, кн. 5—6.
Сергеев М. А. Народное хозяйство Камчатского края Совет по изучению производительных сил Академии наук СССР, М., 1936.
Сергеев М. А. Малые народы Севера в эпоху социализма. «Советская этнография», 1947, № 4.
Сергеев М. А. Некапиталистический путь развития малых народов Севера. М—Л., 1955.
Сергеевский Б. А. Условия плавания в Карском море в связи с ледовым состоянием его. «Северная Азия», 1928, кн. 3.
Сергеевский Б. А. Современные карты полярного моря у берегов Сибири. (Краткий обзор). «Северная Азия», 1928, № 4.
Сергеевский Б. А. Северный морской путь и гидрографическая служба в Сибири. «Северная Азия», 1928, № 5—6.
Сергеевский Б. А. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря. Обь-Енисейский район. Л., 1936.
Сибирцев Н. и Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936.
Силин Г. И. Условия воздушных сообщений на Севере. Сб. «Воздушные пути Севера», М., 1933.
Скачко Ан. Пять лет работы Комитета Севера. «Советский Север», 1930, № 2.
Славин С. Социалистическое освоение Севера во втором пятилетии. «Советский Север», 1932, № 4, 5.
Сластников Г. С. Промыслы Новой Земли. «Советская Арктика», 1936, № 2.
Слепнев М. Т. Из опыта полярных полетов. «Самолет», 1930, №№ 10—12.
Смидович П. Г. Работа Комитета Севера и ее перспективы. «Северная Азия», 1926, кн. 3.
Смидович П. Г. Советизация Севера. «Советский Север», 1930, № 1.
Совещание Комитета Севера при ВЦИКе. «Северное хозяйство», 1925, № 5.
Современное состояние Архангельского порта. «Северное хозяйство», 1923, № 1.
Соколов А. В. Задачи гидрографических исследований в Сибирском море. «Северная Азия», 1928, кн. 3.
Соколов А. За ледяной стеной. (Остров Врангеля). М.—Л., 1929.
Соколов А. Морские пути на Севере (К работам Гидрографии). «Советский Север», 1930, № 3.
Соловьянов Г. Н. Пути промышленного развития Мурманской области. «Изв. Всесоюзн. географ. общества», т. 73, в. 1, 1941.
Список фабрик, заводов и других промышленных предприятий Западно-Сибирского края по районам (По данным всесоюзной регистрации социалистической промышленности на 1 января 1934 г.), в. 3, Новосибирск, 1935.
Старокадомский М. А. Экспедиция Комсеверопути на Гыданский Север. «Летопись Севера», т. 2, 1957.
Статистика Сибири. Сборник статей и материалов, в. 2, Новосибирск, 1930.
Статистический сборник по Северному краю за 1929—1933 гг. Арх., 1934.
Статистический сборник по Архангельской губернии за 1917—1924 годы. Архангельск, 1925.
Суетин А. Некоторые данные о работе Северной конторы Совторгфлота. «Северное хозяйство», 1927, № 9—10.
Тарасенков Г. Н. Туруханский край. Экономический обзор с историческим очерком. Красноярск, 1930.

Тарасенков Г. Н. Обский Север и его экономика. «Советская Арктика», 1937, № 5.
Тарасов В. В. Борьба с интервентами на Мурмане в 1918—1920 гг. Л., 1948.
Тарбеев Д. В. Плавание шхуны «Полярная звезда» в море Лаптевых в 1928 году. «Труды СОПСа», серия Якутская, в. 8, 1932.
Тимофеев В. Великим Северным путем — к устью р. Лены. «Сибирские огни», 1928, кн. 2.
Т. К. 2-й съезд «Аэроарктики», «Метеорологический Вестник», 1928, № 7.
Толмачев А. И. Предварительный отчет о поездке в низовья Енисея и в прибрежную часть Гыданской тундры летом 1926 г. «Известия Академии наук СССР». VI серия, т. XX, 1926.
Толмачев А. И. Из новейших исследований Новой Земли. «Северная Азия», 1927, кн. 1.
Толмачев А. И. Полярная Комиссия Академии наук СССР. «Советский Север», 1930, № 1.
Толмачев А. И. Предварительный отчет о работах Таймырской экспедиции Академии наук в 1928 году. «Труды Полярной Комиссии АН СССР», в. 1, 1930.
Торговля Архангельской губернии за последние три года. «Северное хозяйство», 1927, № 9—10.
Тоцкий Н. М. Транспортная проблема Советской Азии и сверхмагистрализация Сибирского направления. «Советская Азия», 1930, кн. 3—4.
Траловые работы Северной научно-промысловой экспедиции в Северном Ледовитом океане в 1920—1921 гг. «Труды Северной научно-промысловой экспедиции», в. 23, 1925.
30 лет Якутской АССР (1922—1952). Якутск, 1952.
Трофимов Ф. Киров и Советский Север. «Карелия», 1936, № 2.
Труды Второй полярной конференции. Ленинград 18—23 июня 1928 года. Под ред. и с пред. проф. П. В. Виттенбурга, Л., 1930.
Труды Таймырской Гидрографической экспедиции, чч. 1—3, Л., 1935.
Тяпкин Н. Д. Восточная ветвь Севморпути. Каботажное плавание из р. Лены до устья р. Колымы. «Жизнь Сибири», 1925, № 3(31).
Урванцев Н. Н. Роль Северной Земли и проблема Северо-восточного прохода. «Водный транспорт», 1933, № 2—3.
Урванцев Н. Н. Северная Земля. Краткий очерк исследования. Л., 1933.
Урванцев Н. Н. К картографии Северной Земли. «Известия Гос. Географического общества», т. 65, в. 6, 1933.
Урванцев Н. Н. Два года на Северной Земле. Л., 1935.
Успехи гидрографии на Севере. «Водный транспорт», М., 1927, № 1.
Ушаков Г. А. Робинзоны острова Врангеля (экспедиция 1926—1929 гг.). М.—Л., 1931.
Ушаков Г. А. Остров Врангеля. «Советская Арктика», 1936, № 8.
Ушаков Г. А. По нехоженной земле. М.—Л., 1-е изд., 1951; 2-е изд. 1953.
Ушаков П. В. Новоземельская экспедиция Российского Гидрологического института. «Изв. Рос. Гидрологич. ин-та», 1925, № 14.
Ушаков П. В. На Новую Землю. Научно-популярный очерк (из экспедиционного дневника). Л., 1929.
Ферин В. Р. Северные парторганизации в гражданской войне. Архангельск, 1939.
Фор. Рейсы к устью реки Колымы. «Торговый флот», 1925, № 3—4.
Ханов А. И. Воздушные пути по Северному и восточному побережью СССР. «Советская Азия», 1930, кн. 3—4.
Ханов А. И. Десять лет полярной авиации. «Советская Арктика», 1936, № 2.
Хмызников П. К. Предварительный отчет о работе Янского гидрологического отряда Якутской экспедиции 1927—1929 гг. и вопросы судоходства по реке Яне. «Материалы комиссии по изучению Якутской АССР», в. 35, 1930.
Хмызников П. К. Некоторые данные о зимнем режиме в 1927—1928 гг. проливов архипелага Новосибирских островов и Янского залива. «Исследование морей СССР», в. 15, 1932.
Хмызников П. К. Плавание судна «Белуха». «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 2.
Хмызников П. К. Лено-Таймырская экспедиция «Комсеверопути». «Бюллетень Арктического ин-та», 1932, № 5.
Хмызников П. К. К гидрологии восточной части Карского моря (научные результаты плаваний мот. судна «Белуха» к западному Таймыру в 1930 и 1931 гг.) «Исследования морей СССР», в. 18, № 1, 1933.
Хмызников П. К. Атлас реки Яны. Л., 1934.
Хмызников П. К. Материалы по лоции реки Яны (Приложение к атласу). Л., 1934.
Хмызников П. К. Гидрология бассейна реки Яны. «Труды Совета по изучению производительных сил». Серия Якутская, в. 19, 1934.

Хмызников П. К. Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря с 1878 по 1935 гг. Л., 1937.
Храпаль А. А. К вопросу о создании собственной сельскохозяйственной базы. «Советская Арктика», 1937, № 6.
Храпаль А. А. Сельское хозяйство Азиатского Севера. Л.—М., 1940.
Чеботаревский А. Культурные базы Комитета Севера. «Советский Север», 1930, № 1.
Чеботаревский А. Н. Седьмой расширенный пленум Комитета Севера. «Советская Азия», 1930, кн. 3—4.
Чемезов В. Н. Об экономической помощи русского рабочего класса трудящимся Якутии с 1920—1923 гг. «Сборник статей по истории Якутии советского периода», Якутск, 1955.
Черненко М. Б. История Северного Морского пути в кривом зеркале. «Советская Арктика», 1941, № 1.
Чернышев А. За новый социалистический город Мурманск. «Карело-Мурманский край», 1931, № 7—8.
Черняк Б. Л. Советскую торговлю на Крайний Север. «Советская Арктика», 1936, № 4.
Чирихин Ю. Д. Плавание шхуны «Полярная звезда» в навигацию 1927 г. «Труды СОПС'а», серия Якутская, в. 8, 1932.
Чухновский Б. Г. Морская авиация в полярных странах. «Морской сборник», 1925, № 2.
Чухновский Б. Г. Полеты у берегов Новой Земли в 1924—1926 гг. «Морской сборник», 1926, № 7.
Чухновский Б. Г. Во льдах Севера. «Наши достижения», 1930, № 4.
Шипилов И. Ф. В. И. Ленин и развитие авиации в первые годы Советской власти. «Вестник воздушного флота», 1956, № 6.
Шипчинский А. В. Полярные радиостанции Гидрографического управления в 1931 г. «Записки по гидрографии», 1932, № 6.
Шмидт О. Ю. Сквозной Северный морской путь. «Советский Север», 1933, № 1.
Шнакенбург Н. Пути сообщения Чукотского полуострова. «Арктика», 1935, кн. 3.
Шольц Ф. А. Северный морской путь. Результаты экспедиции 1920 г. «Жизнь Красной Сибири», 1920, № 4.
Шурыгин А. П. Борьба против иностранной интервенции и внутренней контрреволюции на Дальнем Востоке (ноябрь 1917 — сентябрь 1918 г.). Сб. статей «Из истории борьбы советского народа против иностранной военной интервенции и внутренней контрреволюции в 1918 г.», М., 1956.
Эдлинский С. Ф. Морской транспорт за 40 лет Советской власти. «Морской флот», 1957, № 7 и 8.
Эдлинский С. Ф. 40 лет советской Северной ледокольной флотилии. Архангельск, 1958.
Экспедиция Гидрографического управления в 1932 г. «Бюллетень Арктического ин-та», 1933, № 5.
Экспедиция на Новую Землю. «Северное хозяйство», Арх., 1924, № 7.
Экспедиция на пароходе «Ленин» в устье реки Колымы. «Бюллетень Арктического института», 1931, № 8.
Экспорт и импорт через Архангельский порт. «Северное хозяйство», 1927, № 9—10.
Экспорт Северолеса. «Северное хозяйство», 1923, № 1.
Экспорт через Северный порт. «Северное хозяйство», 1927, № 7—8.
Якутия, Сб. статей. Л., 1927.

IV. АРХИВЫ

1. Архив Академии наук СССР (ААН). Фонды: 75 — Полярная комиссия; 47 — Якутская комиссия; 174 — Совет по изучению производительных сил; 138 — Комиссия экспедиционных исследований Академии наук СССР.

2. Центральный государственный архив Военно-морского Флота СССР. (ЦГАВМФ). Фонд 180 — Главное гидрографическое управление.

3. Центральный Архив Министерства морского флота СССР (ЦА ММФ). Фонды: КСМП — Комитет Северного морского пути; а/о «Комсеверопуть» — Северо-сибирское акционерное общество торговли и промышленности.

4. Архив Министерства Внешней торговли СССР. Фонды: Комитет Северного морского пути, Всесоюзное кооперативное объединение «Аркос», Акционерное общество «Комсеверопуть», Торгпредство СССР в Англии, Добровольный Флот.

5. Центральный государственный Архив Октябрьской революции и социалистического строительства (ЦГАОР и СС). Фонды: 130 — Совет Народных Комиссаров и Совет Труда и Обороны РСФСР, 374 — Народный Комиссариат Рабоче-крестьянской инспекции, 478 — Народный Комиссариат Земледелия РСФСР, 1318 — Народный Комиссариат по делам национальностей РСФСР, 1417 — Сибирская контрреволюция, 1943 — Народный Комиссариат продовольствия РСФСР (Наркомпрод РСФСР), 2259 — Главное управление государственного строительства ВСНХ РСФСР, 2262 — Управление вспомогательных по транспорту сооружений Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР, 2274 — Управление по сооружению водного хозяйства Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР, 2307 — Главное управление научными, научно-художественными, музейными и по охране природы учреждениями Наркомпроса, 3984 — Комитет хозяйственной политики ВСНХ РСФСР, 17(3909) — Контрреволюция на Севере, 3977 — Комитет содействия народностям Северных окраин при ВЦИК, 4372 — Государственная плановая Комиссия СССР (Госплан СССР), 5208 — Государственная комиссия по электрификации России (ГОЭРЛО), 5455 — Центральный Комитет Всесоюзного Союза рабочих водного транспорта, 6956 — Центральное Управление Морского транспорта, 7458 — Народный Комиссариат Водного транспорта.

6. Архив Внешней политики СССР. Фонд 528.

7. Мурманский областной архив.

8. Архангельский областной архив.

9. Государственный архив Октябрьской революции и социалистического строительства Ленинградской области (ЦГАОР и СС Ленинградской области).

10. Центральный Партийный архив Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.

V. ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Абрамов Г. И., уполномоченный Сибревкома по организации Сибирской хлебной экспедиции. 78
Алачев В., хант. 315
Александров М. В., инженер-картограф. 114, 144
Алексеев А. Д., полярный летчик. 355, 376, 433, 439
Алексеев Ю. К., гидролог. 373, 377, 379
Алессандрини, участник экспедиции на дирижабле «Италия». 285, 286, 294, 295
Алилуев П. С., геолог. 149
Алитет, зажиточный чукча. 217, 394
Альялик, эскимос, переселившийся на о. Врангеля. 243
Амундсен Руал, норвежский полярный исследователь. 93, 153—159, 281, 282, 288, 289, 356, 447, 448, 450, 456, 457, 460, 466, 467, 468, 471
Аналько, эскимос, переселившийся на о. Врангеля. 243, 246
Андреев-Долгов И., гидрограф. 472
Андриевский, сотрудник а/о «Доброфлот». 218
Антонова А., гидрограф. 472
Антонов Л. В., полярный капитан. 333, 462
Ануфриев И. П., полярный капитан. 131, 472
Армистед, английский предприниматель. 60, 61, 62
Армстронг Т., английский географ. 18
Арсеньев В. К., заведующий отделом морских и звериных промыслов реки Анадырь ОКАРО. 218
Атаев, торговец на Чукотке. 218
Ассберг Ф. Ф., спецкорреспондент ТАСС на борту дирижабля «Граф Цеппелин». 364
Ахматов В. В., гидрограф, начальник Главного гидрографического управления. 116
Ашербренер, немецкий аэрофотогравиметрист. 364
Айметыргин, каюр чукча. 394.

Б

Бабушкин М. С., полярный летчик. 279, 286, 288, 299, 300, 301, 439, 457, 459, 472
Бадунов В., сотрудник ОКАРО. 217
Баженова Т. И., биолог. 114
Базаров, енисейский промышленник. 158
Балдаков А. М., историк. 86
Бартлетт Р., американский капитан. 354
Бассе, немецкий аэрофотогравиметрист. 364
Башмурина Н. И., историк. 6,19
Баярунас Т. В., геолог. 114
Бегичев Н. А., полярный исследователь. 157, 158, 159, 451, 472
Бегуонек, чехословацкий геофизик. 284, 285
Белов М. И., историк 472
Белов Ф. Е., гидролог. 435
Беннетт Ф., американский летчик. 282
Бенуа А., академик живописи. 127
Бенуа К. А. 151
Берг Л. С., географ, один из ведущих сотрудников РГИ. 146
Берд Р., американский полярный летчик. 281, 282, 457
Бердник А. М., полярный летчик. 424, 427

Березин В. 472
Березкин А., историк. 472
Березкин Вл. А., гидролог. 27, 98, 106, 118—122, 246, 247, 250, 251, 287, 288, 292—298, 376, 387, 388. 389, 391, 430, 434, 472
Березкин Вс. А., океанограф. 430, 434, 472
Березкин Н. Н. 222, 451
Биаджи, участник экспедиции на дирижабле «Италия». 285
Билибин Ю. А., геолог. 338, 460
Биркенгоф А. Л., географ. 265
Блекджек Ада, эскимоска, зимовавшая на о. Врангеля. 230
Блинов С. П. 472
Бобров Н., летчик. 19, 249, 271, 466, 468, 476
Богатов В. Ф., радист. 388
Богатырев А. Д., полярный капитан, якут по происхождению. 272, 273
Боголепов Н. П., сотрудник Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ. 135
Бокова Е. Н. 468
Болдовский Ю. Б., гидробиолог. 435
Болдырев В. Г. 472
Болотников Н. Я., литератор. 18, 19, 66, 72, 74, 157, 466, 468, 472
Бонч-Бруевич М. А., инженер по радиосвязи. 405
Бонч-Осмоловский А., экономист. 472
Борисов, енисейский промышленник. 158
Борисов А. А., полярный художник. 108, 407, 473
Борисов П. Г., ихтиолог. 151, 472
Борисов С. И., авиамеханик. 300
Борланд, американский авиатор. 393
Бочек А. П., полярный капитан. 342, 419, 428, 463, 464
Бочкарев, белогвардеец. 266, 240
Брейем И., норвежский морской офицер. 349
Брейнкоф, советский капитан. 290
Брейтфус Л. Л., гидрограф, белоэмигрант. 66, 67, 472
Брунс, В., немецкий воздухоплаватель, генеральный секретарь «Аэроарктики». 364
Брусенин В. П. 222
Брусилов Г., руководитель русской полярной экспедиции на шхуне «Св. Анна». 111
Буревич С., биохимик. 146
Бурке А. К., полярный капитан. 400, 401, 462
Бутаков, историк. 465
Брюханов, коммерсант на Чукотке. 218
Бялокоз Е. Л. первый выборный начальник ГГУ ВМС. 36

В

Вангенгейм А. Ф., метеоролог. 405
Вангенгейм Г. Я., метеоролог. 207, 373, 472
Варнек А. И., гидрограф. 115
Василевич Г., этнограф. 472
Васильев В. Н., один из организаторов Карских экспедиций. 14, 472
Васильев Н., сотрудник Комитета Северного морского пути. 168, 472
Васнецов В. А., океанограф. 410
Ватагин, художник. 142
Вейнберг Б. П., сотрудник Института исследования Сибири. 73
Вербов, авиамеханик. 121
Вердеревский В. В., летчик (штурман). 472
Вериго-Доровский Ф. К., фотограф. 131, 132
Веселаго Г., белогвардейский офицер. 54
Визе В. Ю., гидрометеоролог, научный руководитель полярных экспедиций. 16, 113, 115, 116, 136, 152, 164, 195, 205, 213, 237, 262, 268, 269, 285, 286, 301, 348, 349, 352, 356, 358, 361, 365, 375, 405, 410, 411, 412, 415, 416, 417, 419, 422, 459, 461, 472, 473
Викорст, адмирал царского флота, 55
Вильери, итальянский воздухоплаватель. 285, 287, 291, 292, 294, 295
Вилькицкий А. И., военный гидрограф, начальник Северной гидрографической экспедиции начала XX в. 147
Вилькицкий Б. А., военный гидрограф, начальник Гидрографической экспедиции СЛО, перешедший в 1918 г. на сторону белых. 37—39, 41, 57, 58, 61, 109, 183, 189, 454, 455, 456, 466, 467, 473
Виноградов А., журналист. 394
Вистин, член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Вистинг Оскар, норвежский капитан. 154, 155, 156, 282
Вительс Л. А., метеоролог. 473
Виттенбург П. В., геолог, секретарь Якутской комиссии АН СССР. 116, 127, 128, 130, 150, 151, 152, 267, 269, 479, 481
Владавец В. И., вулканолог. 312
Власова В. Ф., полярный исследователь. 388
Воблый В. М., профессор-экономист, ярый противник Северного морского пути. 108, 223, 407, 409, 473
Воейков, капитан. 231
Войков, советский дипломат. 162, 204
Волынский А. А., полярный летчик. 300, 460
Воробьев Б. Н., воздухоплаватель. 473
Воронин В. И., полярный капитан. 286, 349, 351, 352, 354, 356, 358, 361, 412, 416, 417, 420, 422, 460, 461, 462
Вострогин С. В., городской голова г. Енисейска, руководитель колчаковского Комитета Северного морского пути. 60
Вышнепольский С. А., экономист. 473

Г

Газдарев, коммерсант. 218
Гаккель Я. Я., географ, редактор тома.

6, 16, 169, 412, 426, 473
Гаккен Н. Н., океанограф. 379, 426
Галышев В. А., полярный летчик. 392, 393, 461, 462, 473
Ганневич Х., норвежский капиталист. 59, 447
Гатиев, коммерсант. 218
Геворкянц А. Г., гидролог. 426
Генкина Э. Б., историк. 88, 160, 473
Герштейн Г. Я. 467
Гиршфельд А., историк. 473
Григорцевич С., историк. 220, 473
Говорухин С. В., ботаник. 334
Гоголев З. В., историк. 473
Головочев М. А., гидрограф. 265
Гольц Э., член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Гонак-Сан., командующий японских оккупационных отрядов на Дальнем Востоке. 217
Горбунов Г. П., зоолог. 379
Городков Б. Н., геоботаник. 150, 334, 458, 459, 473
Горький А. М., писатель. 126, 376
Грибановский Н. Н., библиограф. 473
Григорьев А. А., геоморфолог. 128, 151
Григорьев В. В. 294
Гришин, авиамеханик. 121
Громов Б., журналист. 337, 351
Гросберг Г. М., капитан. 224, 448
Губкин И. М., геолог, академик. 33, 48, 52, 473

Д

Давыдов Б. В., гидрограф. 231, 232, 235, 473, 474
Дандич Б. Г., архитектор. 266
Дауге М., летчик. 279
Дзержинский Ф. Э., народный комиссар. 173
Дегтярев Н. Н., экономист. 474
Демби, секретарь по морским делам США. 277
Демидов Г. С., капитан. 327
Демин Л. А., гидрограф. 230, 419, 474
Демме Н. П., зоолог. 362, 429
Деникин, царский генерал, глава контрреволюции на юге России. 63
Дербер П. Я., историк. 219, 474
Дерюгин К. М., гидролог. 126, 146, 147, 411, 456, 474
Дитриксон, воздухоплаватель. 281
Добровольский А. Д., гидролог. 435
Добровольский И. Д. 474
Доброхотов К. В. 474
Добронравов С. К., фотокорреспондент. 414, 427
Доминиковский М. А., комиссар Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока. 234, 235
Дробов В. П., ботаник. 151
Дрягин П. А., ихтиолог. 340, 460
Дублицкий К. А., полярный капитан. 240, 249, 250, 255, 387, 388, 390, 391, 457, 458, 461, 466, 468, 474
Дубравин А. И., корабельный инженер. 394

Е

Евгенов Н. И., гидрограф, капитан дальнего плавания, начальник Карских экспедиций. 6, 25, 118, 121, 122, 123, 124, 133, 147, 171, 178, 195, 197, 200, 201, 202, 204, 205, 207, 208, 258, 259, 261, 353, 372, 373, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 410, 419, 422, 424, 426, 428, 452, 454, 457, 458, 460, 461, 464, 466, 468, 474, 475
Егоров К. Д., историк. 18, 19, 465, 466, 475
Ермолаев М. М., геолог. 266, 268, 475
Ефременко И. Г., историк. 475

Ж

Жаринов И. А., военный моряк. 72
Жилинский А., историк. 475
Жирмунский А. С., экономист. 19, 465, 466, 468, 475
Житков Б. М., зоогеограф. 307
Журавлев С. П., промысловый охотник. 356, 360

З

Залесский Н. А., корабельный инженер. 65, 68, 177
Званцев К. М., наблюдатель гидрометстанции. 388
Зенкевич Л. А., гидробиолог. 138, 145, 146, 475
Зернов С. Л., гидробиолог. 138
Зингер М., журналист. 475
Зубов Н. Н., океанолог. 16, 138, 142, 143, 146, 230, 410, 435, 464, 475

И

Иванов И. К., полярный летчик. 376, 377, 413
Иванов И. М., геоморфолог. 288, 289, 290, 475
Иванов И. Н., гидрограф XIX века. 115
Иванов М. В., капитан. 376
Иголкин Е. И., гидрограф. 334
Иерок, промышленник-эскимос с острова Врангеля. 243, 246
Иоганнесен Э., норвежский полярный исследователь. 433, 434
Иохельсон В. И., этнограф. 127
Исаченко Б. Л., микробиолог. 278
Итин В., сибирский писатель. 14, 15, 17, 169, 179, 180, 181, 182, 200, 206, 208, 209, 210, 213, 327, 330, 331, 372, 379, 380, 406, 475, 480

К

Казаков, инженер-технолог. 53
Калинин М. И., председатель ЦИК СССР. 143, 311, 462
Калитин П. Н., геофизик. 113
Калицкий К. П., геолог. 32, 446

Кальвиц О. А., полярный летчик. 242, 245, 279, 300, 355, 389, 391, 392, 456, 457, 461, 475
Кальянов В. П., геоморфолог. 388
Каменев С. С., председатель Арктической Комиссии при СНК СССР. 347, 459
Каминский А. А., метеоролог. 152
Канаки В. Г. метеоролог-наблюдатель. 427
Кантарович В. С. 475
Караваевы, коммерсанты на Чукотке. 217, 220
Карелин Д. Б., океанограф. 357, 475
Карпинский А. П., президент АН СССР. 94, 126, 353
Кедроливанский В. Н., гидрограф. 115, 473
Керзон, английский министр иностранных дел. 66
Керцелли С. В., зоолог. 127
Киреев И. А., гидролог. 310, 473
Киселев С. В., комиссар Сибирской экспедиции. 74, 78
Кленова М. В., геолог моря. 146, 435
Клюге Г. А., ихтиолог. 479
Книпович Н. М., ихтиолог, океанолог. 126, 130, 136, 145, 146, 348
Кнутсен П., норвежский моряк. 93, 155, 157, 158, 159, 450, 451, 467, 468
Кнюпфер Н. П., начальник полярной станции Маточкин Шар. 97
Козаков, летчик. 279
Козлов М. И., полярный летчик. 433
Колчак, царский адмирал, глава сибирской контрреволюции. 57, 58, 59, 62, 63, 220, 447, 448
Кольс Р. Е. 468
Комаров В. Л., ботаник, академик. 39, 151, 267
Коринфский В. К., экономист. 19, 467.
Корольков И. А., капитан. 250, 259, 260, 261, 262, 457, 467
Кота-Декайзер П., секретарь министерства авиации Франции. 280
Котельников Д. Ф., гидрограф. 59
Кошелев Е. М., полярный летчик. 249, 270, 271, 300, 424, 458
Кравков Н. 475
Красин Л. Б., народный комиссар. 46, 69, 70, 108, 449, 471
Красинский Г. Д., особоуполномоченный СТО по Карскому морскому пути, полярный исследователь. 173, 216, 230, 233, 234, 235, 241, 249, 251, 263, 270, 271, 272, 300, 354, 389, 391, 392, 458, 461, 467, 476
Красюк А. А., почвовед. 151
Крауффорд Аллан, агент английской Ванкуверской компании, руководитель оккупационной группы на о. Врангеля. 230, 452
Кржижановский Г. М., инженер-гидроэнергетик, академик. 470
Кренкель Э. Т., радист. 364
Кречман Ю. В., гидролог. 385, 386, 393
Кример Ф. Э. 476
Кристерсен Л., норвежский капиталист. 349
Кропоткин П. Н., геолог. 338, 340, 476
Кротов В. А., экономист. 476
Кротов М. А., экономист. 219, 476
Круцких, председатель судкома парохода «Ставрополь». 245
Кручинин Д. П., этнограф. 476
Кузнецов Г., историк. 477
Кузнецов П., член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Кук Ф. А., американский путешественник на Северный полюс. 278
Кулик Н. Д., геолог. 47, 447
Курилович А. Н., гидрограф. 333, 476
Кухарский А. А., гидролог. 263
Кушаков П. Г., участник русской экспедиции Г. Я. Седова на Северный полюс, белоэмигрант. 109, 450

Л

Лавров А. М., гидрограф. 37, 129, 136, 177, 199, 200, 202, 286, 298, 430, 431, 432, 464, 476
Лавров Б., экономист. 476
Лаврова М. А., геолог. 476
Лазарев Н. 406
Лазуркин В. М., геолог. 337, 464
Лактионов А. Ф., географ. 16, 353, 404, 405, 412, 476
Лаппо Д. Д., инженер-строитель. 105
Лаппо С. Д., гидролог. 19, 333, 430, 465, 466, 476
Лахтин В. Л., юрист. 277, 476
Левицкий К. Н. 476
Лежава А., заместитель Народного комиссара Внешней торговли. 165
Ленин В. И. 8, 10, 13, 14, 30, 32, 33, 34, 41, 44, 46, 47, 49, 50, 52, 64, 69, 83, 84, 86, 88, 89, 90, 98, 106, 108, 111, 112, 138, 139, 143, 160, 161, 162, 165, 166, 167, 182, 221, 277, 279, 304, 438, 440, 442, 445—452, 467, 470, 471, 475, 482
Леонов А., журналист. 209
Леонов Н. И. 476
Лернер П. 353
Лид Иоанас, норвежский предприниматель. 26, 28, 29, 56, 59, 109, 466
Линицкий П. М. 467
Ллойд Джордж, премьер-министр Великобритании. 55, 476
Лозинский, гидробиолог. 97, 454
Ломов Г. И., заместитель председателя ВСНХ. 52, 108, 470
Лошкин Савва, мореход XVIII в. 131
Лукашевич И. А., капитан. 376
Лукс К. Я., этнограф. 476
Луначарский А. В., народный комиссар. 30
Лундборг, шведский летчик. 289
Лухт Э. М., полярный летчик. 249, 270, 271, 300, 458, 476
Лысенко В. А., гидрограф. 201
Ляхницкий В., инженер-портоизыскатель. 48
Лященко П. И., историк-экономист. 63, 69, 476

М

Макаров С. О., адмирал, создатель первого линейного ледокола «Ермак». 146, 161, 299
Мак-Крекен Г., американский путешественник. 354
Маклаков В. А., посол временного правительства Керенского в Лондоне. 58
Мальмгрен Ф., шведский геофизик. 282, 284, 285, 289, 290, 291, 459
Марголин А. Б., экономист-географ. 18, 37, 38, 60, 476
Мариано, участник воздушной экспедицией на дирижабле «Италия». 285, 290, 291, 293
Мартынов И., историк. 476
Марютин Т. П., гидролог. 477
Матисен Ф. А., гидрограф. 41, 123, 223, 450, 476
Матусевич Н. Н., гидрограф, начальник Северной гидрографической экспедиции. 95, 116, 117, 119, 120, 200, 454, 455, 458, 476, 477
Мелехов А. П., полярный капитан. 239
Мельчин А. И., историк. 217, 477
Месс Е. 477
Мессер И. В., офицер царского военно-морского флота. 61
Мессер П. В., гидрограф. 472
Месяцев И. И., один из организаторов Плавморнина, начальник экспедиций на «Персее». 93, 136, 137, 138, 141, 405, 454, 466, 477
Мецайк К. А., военный моряк. 72
Мигалкин Г. А., гидрограф. 15, 119, 473
Миллер Е. К., царский генерал, фактический глава контрреволюции на Севере России. 56, 58, 59, 60, 62, 63, 64
Миловзоров П. Г., полярный капитан. 19, 226, 227, 228, 237, 238, 239, 241, 242, 243, 245, 251, 252, 253, 254, 255, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 385, 393, 397, 398, 454, 456, 457, 458, 459, 461, 467, 468, 469, 477
Минеев А. И. географ, начальник зимовки на острове Врангеля. 242, 388, 390, 391, 461, 477
Минеев Л., инженер. 228, 229, 259
Минин Ф. А., гидрограф XVIII в. 329
Минц И., историк, академик. 16, 477
Миротворцев К. Н., экономист. 477
Миттельман С. Я., инженер. 128
Михайлов С. В., ихтиолог. 19, 468
Михель Н. М., зоолог. 265
Молодецкий К. Г. (псевдоним К. Криптон), американский историк-экономист. 18
Молодых И. Ф., инженер-гидрограф, руководитель Партии по исследованию Колымы. 37, 151, 222, 223, 257, 258, 342, 397, 398, 408, 428, 460, 472, 477
Молчанов П. А., метеоролог, изобретатель радиозонда. 364, 367, 404, 405, 433
Морозов К. И., представитель Лондонской конторы «Закупсбыт Лимитед». 60, 109
Мультановский Б. П., метеоролог. 195, 213
Муравьев А., член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Муров М. С., наблюдатель на полярных станциях 352
Мушкетов Д. И., геолог. 339
Мымрин Г. Е. 477

Н

Нагурский Я. И., полярный летчик. 53, 279
Наливайко Г. Я., инженер-портоизыскатель. 446, 477
Нансен Ф., норвежский полярный исследователь, председатель общества «Аэроарктика». 66, 147, 153, 156, 278, 279, 280, 356, 365, 455, 459
Наумов Н. П., экономист. 477
Недригайлов С. Н., лесовод. 151
Непряхин М. Г., экономист. 477
Неупокоев К. К., гидрограф, начальник Убеко-Сибири. 36, 37, 40, 61, 73, 133, 164, 176, 243, 258, 271, 445, 448, 450, 453, 454, 465, 478
Никифоров В. В. 478
Николаев М. В., военный моряк, капитан. 69, 74, 75, 77, 78, 169, 175, 176, 177, 178, 193, 195, 196, 198, 450, 453, 456
Николаев Н. М., полярный капитан. 376, 424
Нобиле У., итальянский конструктор дирижаблей, полярный исследователь. 282, 283, 285, 289, 292, 457, 459
Новгородов А. И., историк. 478
Новиков В. Д., историк. 16, 32, 52, 72, 112, 478
Новицкий П. К., фотокорреспондент. 423
Новопашенный П. А., гидрограф. 41, 52, 53
Нойс, капитан канадской шхуны. 230, 231
Ноткин А. И., экономист. 102, 478

О

Оболин Р. И., геоботаник. 151
Обручев С. В., геолог. 143, 325, 339, 340, 420, 458, 462, 478
Олонкин Г. И., участник экспедиции на шхуне «Мод». 154, 155
Ольденбург С., филолог, вице-президент АН СССР. 267
Ольсон, американский коммерсант. 218
Омдаль, воздухоплаватель. 282
Орас П. Ю., морской инженер. 292, 293, 294
Орлов А. 478
Орловский П. Н., этнограф. 102, 316, 323, 478
Осипов А. И., гидрограф. 73, 105, 450
Островский Б. Г., журналист. 429, 478
Очередько П. П., капитан. 329

П

Павлов И. М., один из первых зимовщиков на о. Врангеля. 243, 245, 390

Павлов А. П., геолог. 32, 446
Павлов С. Г., геолог. 340, 464
Паллен, шведский инженер-топограф. 353
Палю, промысловый охотник, эскимос. 243
Паттин, норвежский рабочий. 296
Пахтусов П. К., гидрограф XIX в. 131, 134
Пепеляев, руководитель белогвардейских банд в Якутии. 216, 217
Перевалов В., географ. 466
Петранди Ю. М., гидрограф. 334, 464
Петрик, повар полярной станции о. Врангеля. 388
Петров М. К., инженер. 478
Петров П. У., историк. 216, 217, 219, 222, 478
Петров Ю. К., гидролог. 410
Пинегин Н. В., полярный исследователь и художник. 18, 118, 266, 267, 268, 353, 418, 460, 478
Пири Р., американский путешественник на Северный полюс. 268, 284
Пирогов М., историк. 477
Подвойский П. И., комиссар Мурманской экспедиции СНК РСФСР. 34
Полежаева А. А., историк. 86
Полисадов А. П., капитан. 133
Полюдов Е. В. 478
Пономарев П. А., полярный капитан. 290
Попов А. В., генерал-майор царской армии, председатель колчаковского Комитета Северного морского пути. 59
Попов А. Н., историк. 86, 87
Попов Виктор, охотник, обнаруживший выходы нефти на реке Воркуте. 52
Попов В. Л., экономист. 214, 478, 479
Попов С. В., капитан. 435
Попов-Введенский А. Я. 467
Потапов С., этнограф. 479
Пробст А. Е., экономист. 31
Продскин, канадский коммерсант. 218
Прончищев В., гидрограф., XVIII в. 124
Протопопов И. М., гидролог. 263
Прохоров Н. И., почвовед. 128
Пуйше Э. П., метеоролог. 204, 373, 479
Пухтина Л. 315
Пушкарев, енисейский промышленник. 158
Пшенников М., капитан. 464

Р

Рабо Ш. 479
Радвиллович К. А., метеоролог. 379 424
Рагозин Н. М., гидрограф XIX в. 115
Расс Т. С., ихтиолог. 19, 468
Ратманов Г. Е., гидролог. 147, 388, 456
Раковский С. Д., геолог. 339
Рашкович С. Л. 479
Рекикайнен С. З., капитан. 376
Рекстин И. Э., полярный капитан. 65 66, 165, 175, 183, 201, 376, 479.
Рисер-Ларсен, норвежский полярный исследователь. 281, 282, 349
Рихтер З., журналист. 479
Родзевич Н. Н., летчик-наблюдатель. 120, 300, 456, 479
Розанов А. М. 299
Розанов М. П. 479
Розе Н. В., военный гидрограф, начальник Советской Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. 96, 112, 113, 114, 116, 164, 166, 479
Розмыслов Ф. Ф., гидрограф XVIII в. 95
Рожин В. П., экономист. 466, 469
Романов Михаил Алексеевич, великий князь. 59
Росляков Афанасий, поморский промышленник. 144
Россинский Б. И., старейший русский авиатор. 280, 453
Россолимо А. И., гидролог, директор Плавморнина. 138, 142
Руднев Д. Д., геолог. 128
Ружек А. А., военный моряк. 72
Русанов В. А., геолог, руководитель экспедиции на шхуне «Геркулес». 94, 111, 434
Рыбин С. А., экономист. 181, 479
Рынин Н. А., советский ученый, работавший в области воздухоплавания. 279.
Рынякин, второй помощник капитана парохода «Ставрополь». 245

С

Савенко П. Н., врач. 242, 245, 247, 390, 479
Салищев К. А., картограф. 339, 479
Саляев А. П., капитан. 163, 167, 170, 177
Самойлович Р. Л., геолог, начальник Сев. экспедиции ВСНХ, директор Института по изучению Севера, руководитель арктических экспедиций. 15, 33, 46, 125, 126, 127, 130, 133, 137, 283, 286, 288, 290, 293, 294, 297, 299, 349, 364, 367, 428, 454, 455, 456, 459, 463, 464, 468, 479, 480
Сахаров, гидрограф. 243, 245
Свенсон Олаф, американский предприниматель. 218, 219, 220, 223, 226, 252
Свердруп Г. У., норвежский полярный исследователь. 154, 155, 480
Свердруп Отто, норвежский полярный капитан. 66, 157, 165, 266, 452
Седов Г. Я., гидрограф, руководитель русской экспедиции на Северный полюс. 133, 350
Семенов Б. С. 468
Скачко А., этнограф, один из деятельных сотрудников Комитета Севера. 480
Сластников Г. С. 480
Слепнев М. Т., полярный летчик. 393, 461, 462, 480
Семенов-Тяншанский В., географ. 480
Сендик И., гидрограф. 401, 480
Сергеев И. А., 480
Сергеев М. А., этнограф. 306, 307, 308, 312, 314, 315, 316, 480
Сергеевский Б. А., гидрограф, начальник Убеко-Сибири. 15, 19, 41, 73, 122, 164, 176, 183, 201, 204, 379, 468, 480

Сергиевский Д. Н., полярный капитан. 394, 397, 398, 462, 469
Сибирцев Н. Н. (Воеводин Н. Н.), один из руководителей а/о «Комсеверопуть». 14, 15, 17, 169, 179, 180, 181, 182, 200, 206, 208, 209, 210, 213, 215, 327, 330, 331, 372, 374, 379, 380, 473, 480
Сиднев П. В., капитан. 274, 275, 276, 459
Сидоров К. Е., полярный капитан. 415
Синадский Н. Е., врач. 388
Синягин А. А., метеоролог. 473
Славин С. В., экономист. 18, 19, 108, 217, 475. 480, 481
Слепцов П. Б., этнограф. 309
Слюнин Т. В., капитан. 376
Смесов А. Н., географ. 266, 268
Смидович П. Г., этнограф. 307, 480
Смирнов Г. И. 475
Смирнов И. Н., председатель Сибревкома, впоследствии видный троцкист. 165
Смирнов Л. И., инженер. 329, 330, 460
Смирнов М. И., морской министр «правительства» адмирала Колчака. 59
Смольянинов В. А., сотрудник аппарата СНК. 166, 471
Соболев Л., сотрудник Музея Приенисейского края. 73
Соколов А. В., гидрограф. 95, 120, 477, 480
Соловьев А. С., автор проекта освоения Ухтинского нефтеносного района. 49, 50, 448
Соловьянов Г. Н., экономист. 480
Сорокин М. Я., полярный капитан. 373
Сошкина Е. Д., геолог. 129
Спрингес, капитан. 428
Ставинский П. Г., капитан. 376
Сталин И. В. 171, 305, 451
Старокадомский Л. М., врач. 419, 480
Старокадомский М. А., географ, 184, 333, 480
Стеклов Ю., математик, академик. 136
Стефанссон В., канадский предприниматель, полярный исследователь. 230, 231, 259, 356
Столл, нью-йоркский бизнесмен. 354
Стоянов А. А., геолог. 32, 33, 46, 446
Стрельников И. Д., биолог. 114
Ступин Б., инженер. 466
Суетин А. 480
Суслов И. М., этнограф, один из деятельных сотрудников Комитета Севера. 308, 309, 315, 316
Суслов С. П., географ. 124
Суханов В. 299

Т

Тан-Богораз Г. В., этнограф. 127, 128, 307
Тарасенков Г. Н., экономист. 102, 480
Тарасов В. В., историк. 54, 55, 481
Тарбеев Д. В., гидролог. 481
Тессем, норвежский моряк. 93, 155, 157, 158, 159, 450, 451, 467, 468
Тимонов В. В., гидролог. 133
Тимофеев В. 481
Тимофеев В. М., геолог. 46, 448
Тимофеевский Н. Ф., гидрограф, начальник Убеко-Сибирь. 194
Тирон К. Д., гидролог. 266
Тиунов В. Ф. 475
Тихомиров И., член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Толль Э., русский полярный исследователь. 394
Толмачев А. И., зоолог, секретарь Полярной Комиссии АН СССР 95, 150, 354, 409, 459, 481
Толмачев И. П., геолог. 46, 339
Том А. 299, 406
Тоцкий Н. М., экономист. 481
Трофимов А. В., гидромеханик. 435
Трофимов Ф., историк. 481
Трояни, участник экспедиции на дирижабле «Италия». 285
Трояновский М. А., кинорежиссер. 422
Тяпкин Н. Д. 481

У

Ульсен-Хансен, норвежский рабочий. 293
Урванцев Н. Н., геолог, руководитель геологических работ на Таймыре. 15, 136, 147, 148, 149, 158, 159, 352, 353, 356, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 415, 430, 433, 448, 450, 452, 455, 458, 481
Ушаков В. И., моторист. 266
Ушаков В. И., зоолог. 152
Ушаков Г. А., полярный исследователь. 15, 230, 241—248, 250, 251, 271, 300, 355, 356, 358, 359—361, 365, 388, 390, 415, 427, 457, 458, 461, 462—464, 481
Ушаков П. В., гидробиолог. 97, 136, 146, 388, 454
Уэльс, руководитель оккупационной группы канадцев на о. Врангеля. 231, 234

Ф

Федорцев В. А., геолог. 337, 464
Федоров М., член судовой команды парохода «Ставрополь». 245
Ферин В. Р., историк. 54, 55, 481
Ферсман А. Е., геолог, академик. 46, 126, 127, 128, 129, 136, 150, 258, 300, 348, 349, 475, 479
Фонарев Г. И., полярный капитан. 397, 463, 469
Фор. 481
Фрейберг Е. Н., первый начальник Тиксинской полярной станции. 273, 337, 418

Х

Ханов А. И. 481
Харьков Г. И., экономист. 19, 69, 468
Хлудов П. А., экономист. 477
Хмызников П. К., гидролог, начальник полярных экспедиций. 15, 123, 254, 261, 263, 264, 270, 274, 337, 344, 397, 400, 401, 459, 469, 474, 481.
Ходов В. В., радист. 356

Хольтедаль Олаф, норвежский геолог. 92, 93
Хорн Г., норвежский ученый. 349
Храпаль А. А., экономист. 102, 482
Хренов П., старший помощник капитана парохода «Ставрополь». 245

Ц

Цаппи, участник воздушной экспедиции на дирижабле «Италия». 285, 290, 291
Цареградский В. А., геолог 339, 340, 463

Ч

Чайковский Н. В., глава белогвардейского контрреволюционного Управления Северной области. 56, 57
Чеботаревский А., этнограф. 482
Чемезов В. Н., историк. 221, 222, 482
Черненко М. Б., редактор тома. 6, 19, 475, 482
Чернышев А. 323, 482
Чернышев Ф. Н., геолог. 130
Чернов Г. А., геолог. 128, 129
Черняк Б. Л., экономист. 482
Черский И. Д., геолог. 340
Чертков Д. Т., полярный капитан. 170, 195, 207, 286, 459
Чертовских Е. П., экономист. 477
Чечионе, участник экспедиции на дирижабле «Италия». 285
Чечулин А. С., гидролог. 373
Чирихин Ю. Д., гидролог, начальник полярных экспедиций. 123, 264, 265, 460, 474, 482
Чистов В. М., этнограф. 300
Чистов В. Н., аэролог. 151
Чичерин Г. В., народный комиссар по иностранным делам — 66, 216
Чухновский Б. Г., полярный летчик. 118, 119, 120, 197, 279, 288, 289, 290, 292, 299, 300, 301, 353, 355, 356, 373, 376, 401, 439, 455, 456, 459, 461, 482
Чуцкаев, заместитель председателя Сибревкома. 165

Ш

Шарбаронов Л. К., гидрограф. 333, 464
Шатинский Ф. Т., радист. 388
Шевелев М. И., начальник XII Карской экспедиции. 464
Шеклтон Э., английский полярный исследователь. 56
Шепелева Т., историк-архивист. 40, 475
Шер М. Л., историк. 219, 474
Шибинский В. Г., капитан. 207, 376, 469
Шипилов И. Ф. 482
Шипчинский А. В., гидрометеоролог. 115, 482
Ширген, руководитель Лено-Таймырской экспедиции. 401
Ширшов П. П., гидролог. 312
Шмидт, радиолюбитель. 285
Шмидт О. Ю., математик, академик, начальник полярных экспедиций. 349, 351, 356, 358, 361, 405, 409, 411, 412, 413, 415, 417, 419, 421, 422, 461, 462, 464, 482
Шмидт П. Ю., зоолог. 65, 127, 446
Шнакельбург Н. 482
Шокальский Ю. М., президент РГО. 39, 116, 126, 200, 405, 446
Шольц Ф. А., экономист. 482
Шпаковский Н. Н., метеоролог. 268, 418
Шрейберг Л. Я., этнограф. 307
Шрейберг С. Е., врач-гигиенист. 151
Штернберг Л. Я., этнограф. 127
Шулейкин В. В., океанолог, академик. 146, 405, 430
Шурыгин А. П., историк. 482

Э

Эгге К. П., капитан. 288, 291, 459
Эдельман С. Я. 479
Эдлинский С. Ф., историк. 482
Эйелсон Б., американский летчик. 393, 461
Эккенер Г., немецкий воздухоплаватель, глава общества «Аэроарктика». 364, 365
Элсворт Л., американский капитан. 281, 282, 364
Эльзенгер А. А., капитан. 376

Ю

Юденич, царский генерал, организатор контрреволюционного военного похода на Петроград в 1919 г. 63
Южин Д. 299
Юрьев (Алексеев), будучи председателем Мурманского Совета, в марте 1918 г. вступил в сговор с англо-французскими интервентами, оккупировавшими Мурманский край. 54, 445

Я

Яворский А. А., сотрудник Музея приенисейского края. 73
Якоби Н. О., метеоролог. 113
Якобсен, норвежский капитан. 157
Якобсон К. Я., матрос. 394
Яковлев, фенолог. 73
Яковлев А. Д., экономист. 240, 250, 252, 394
Ямкукай, каюр. 394

VI. ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Абый, метеорологическая станция — 265
Абый, село — 152, 240, 265, 457
Авачинская губа — 26
Австрия — 165
Агарт-Бей, бухта (Шпицберген) — 143, 455
Адвент-Бей, бухта (Шпицберген) — 143
Азия — 84, 138, 139, 152, 154, 264, 339, 471, 478, 480, 481
Айон, остров — 155, 227, 237, 240, 250, 252, 256, 271, 395, 448, 450
Алазея, река — 340
Алдан, населенный пункт — 99, 101, 336
Алдан, река — 150, 222, 339, 340
Алданский район — 336
Аллаиха, селение — 311
Алтайско-Мариинский район — 99
Альджер, остров — 351
Аляска — 156, 220, 223, 231, 232, 282, 393, 450, 456—458, 462
Амбарчик, бухта — 249, 397, 428, 463
Амга, река — 217
Амгуема, река — 393, 462
Амдерма, рабочий поселок — 331
Америка — 30, 107, 109, 278, 281, 339, 413
Анабар, река — 309, 336
Анадырск (Ново-Мариинск, ныне Анадырь) — 155, 157, 218, 220, 226, 239, 265
Анадырская губа — 38
Анадырская радиостанция — 155, 252
Анадырский залив — 422
Анадырский край — 218
Анадырский уезд — 218
Анадырско-Чукотский край — 474
Анадырь, река — 217, 243
Анадырь, фактория — 218
Ангара, река — 99
Ангаро-Енисейский район — 330
Англия (Великобритания) — 26, 42, 54, 56, 60—62, 66, 68, 109, 161, 165, 167, 178, 180, 182, 183, 186, 189, 199, 204, 230, 231, 412, 452—454, 478, 483
Ангутиха, протока (р. Енисей) — 329
Антарктида (Антарктика) — 284, 404, 405, 475, 476
Ануфриева, губа — 131
Ануфриева, река — 131
Анучина, мыс — 433
Арктика — 5, 8, 9, 11, 12, 14—16, 18—20, 26, 31, 33, 35, 38, 52—55, 57, 71, 77, 79, 93, 94, 106, 111—113, 116—119, 123, 125, 134, 136, 137, 145, 146, 150, 153, 157, 163, 166, 167, 180, 189, 199, 209, 212, 213, 230, 242, 245, 249—251, 255, 265, 268, 271, 275—286, 294, 296, 297, 299—302, 323, 329, 335, 345—349, 352, 353, 356 359 362—365, 367—369, 376, 385, 391, 398, 404, 405, 407, 413, 421, 423, 431, 435, 437—442, 445, 447, 454, 455, 457, 459—462, 472—476, 478, 479, 480
Арктического института, острова — 415
Аркагала, река — 340
Архангельская, губа — 133
Архангельская область (губерния) — 9, 31, 45, 85, 86, 91, 305, 323, 349, 475, 480, 481
Архангельск, город (порт) — 23, 24, 28, 34—36, 38—42, 47, 52, 54—62, 64—69, 71—75, 77, 78, 85—88, 91, 93, 95, 97, 106, 109, 112, 113, 115, 117, 119, 120, 122, 130, 132, 133, 137, 140, 141, 143, 161, 163—165, 169, 170, 174, 176, 184, 189, 190, 195, 198, 205, 209, 268, 295, 300, 311, 323, 344, 349, 355, 356, 358, 361, 365, 374, 385, 399—401, 403, 410—414, 423, 429, 431, 434, 441, 445—451, 453, 456, 462—464, 466, 473, 474, 477, 478, 480—482

Атлантический океан — 5, 408
Аян, порт — 216, 221

Б

Байдарацкая, губа — 115, 452
Байкальский бассейн — 222, 454
Бакинский район — 32, 33
Баку, город — 31
Балтийское море — 40, 41, 97, 323
Баренца, мыс — 135
Баренца, острова — 135
Баренцбург, поселок — 324, 325
Баренцево море — 23, 25, 38, 39, 52, 66, 67, 78, 85, 88, 90, 115, 116, 121, 127, 135, 138, 142—147, 153, 163, 175, 177, 178, 189, 194, 203, 205, 206, 209, 286, 288, 356, 377, 378, 400, 405, 410, 439, 441, 449, 452—454, 456, 458, 465, 472—475, 477, 479
Безымянная, губа — 95, 130
Белое море — 14, 23, 25, 28, 34, 62, 74, 88—91, 113, 116, 117, 119, 121, 127, 130, 153, 163, 164, 199, 279, 323, 449—451, 454, 458, 465, 474, 478
Беломорский бассейн — 162
Беломорско-Балтийский канал — 323
Белушья, губа — 129, 131, 144, 401, 452
Белый, остров — 38, 62, 71, 77, 113, 141, 145, 164, 167, 169, 174, 189—191, 194—198, 201—203, 208, 209, 373, 377, 414, 452
Беннетта, остров — 334
Березов, город — 306
Березов, радиостанция — 204
Берингово море — 45, 236, 245, 394, 419, 427, 431, 473
Берингговоморское побережье — 312
Берингов пролив — 25, 38, 52, 71, 153, 155, 220, 226, 228, 232, 235—237, 240, 243, 249, 250, 252, 253, 255, 268, 274, 276, 392, 394, 398, 403, 414, 419—423, 427, 473
Берлин, город — 70, 204, 205, 278, 283, 457 458
Бийск, город — 98
Биллингса, мыс — 227, 271, 272, 386, 394, 428, 461
Благовещенск, город — 38
Благополучия, залив — 115, 133
Ближнее, зимовье — 263
Блоссом, мыс — 246
Большая Бараниха, река — 238, 255
Большая Кармакульская, губа — 119
Большая Кожва, река — 129
Большевик, остров — 361, 417, 464
Большой Баранов, мыс — 227, 252, 259, 386
Большой Диомид, остров — 253
Большой Ляховский, остров — 265—268, 272, 274, 275, 392, 418, 458, 460, 475, 478
Большой Невер, железнодорожная станция — 101, 336,
Борроу, мыс — 253, 254
Бреховские острова — 73
Британский канал — 350
Бритвин, мыс — 119, 121
Брок, остров — 285, 288
Брукса, коса (о. Врангеля) — 390
Бруснева, остров — 262
Буй, город — 49
Булун, поселок — 152, 263, 266, 272, 273, 392, 457, 461
Булункан, залив — 262
Булунский, округ — 270, 309
Буолкалах, река (приток р. Оленек) — 124
Буорхая, губа — 337
Буорхая, мыс — 264, 274
Бухта Провидения, фактория — 218
Быкова, полуостров — 39
Быков, мыс — 272
Быковская протока — 39, 123, 124, 450, 474
Быковский, поселок — 124

В

Вайгач, остров — 38, 53, 61, 91, 92, 113, 172, 373, 465
Вайгач, радиостанция — 166, 172, 178, 204
Ванкарем, мыс — 226, 397
Ванкарем, фактория — 218
Варде, порт — 66, 447
Варнека, бухта — 202
Варшава, город — 204
Васильевский, остров — 261, 400
Великий Устюг, город — 473
Великобритания (см. Англия)
Верхне-Имбатское, радиостанция — 204
Верхоянск, город — 152, 216, 263—265, 311, 399, 457
Верхоянский округ — 270
Верхоянский район — 337, 464
Верхоянский хребет — 151
Визе, остров — 357, 358, 432, 434, 475
Вильда, мыс — 157
Вилькицкого, остров — 174
Вилькицкого, пролив — 365, 399, 416, 429, 433, 434
Вильнева, бухта — 131
Вилюй, река — 150
Вилюйск, город — 152, 457
Витим, река — 272
Витней, бухта — 115
Вишера, река — 33, 446
Владивосток, город (порт) — 38, 55, 58, 59, 124, 217, 221, 222, 224, 226—229, 232, 237, 238, 240, 245, 250, 251, 254, 255, 258, 259, 264, 268—274, 276, 300, 301, 340, 345, 361, 385, 388, 389, 391, 393—398, 410, 411, 423, 424, 427, 428, 458, 460—464, 473
Владивостокская бухта — 240
Владивостокская обсерватория — 270
Вознесенье-Вохма, село (Северный край) — 285
Волга, река — 64
Вологда, город — 23, 95, 120, 449, 477
Вологодская область (губерния) — 45, 46, 86, 91, 305, 323, 448
Воркута, населенный пункт — 129
Воркута, река — 52, 129, 438
Воронина, остров — 358
Ворошилова, мыс — 363
Восточная Сибирь — 10, 379, 411, 474, 477

Восточно-Сибирское море — 15, 25, 112, 152, 155, 226, 239, 254, 256, 261, 270, 274, 337, 397, 407, 418, 439, 453, 467, 469, 472, 473, 480, 481
Врангеля, остров — 156, 216, 219, 228, 230—235, 240—256, 266, 270, 271, 274, 300, 348, 355, 386—390, 392—394, 397, 407, 418, 420, 441, 453—458, 461, 467, 468, 472, 474, 476—481
Вреде, полуостров — 289
Вымь, река — 49
Выходной, мыс — 113

Г

Гавай, мыс (о. Врангеля) — 233, 244
Галла, мыс — 118
Гамбург, порт — 205
Гельсингфорс (Хельсинки), город — 74, 445
Генриетта, остров — 230
Геральд, банка — 254
Геральд, остров — 156, 230, 232, 233, 241, 243, 244, 245, 252, 254, 389, 390, 457, 474
Германия — 42, 44, 58, 164, 167, 182, 204, 205, 278, 364, 365, 367, 373, 462
Гижига, населенный пункт — 222
Глубокая губа (бухта) — 157, 158
Голец, остров — 118
Голомо, зимовье — 333
Гольчиха, населенный пункт — 73
Горбовы, острова — 133
Горло Белого моря — 74, 88, 120, 121, 141, 143, 452, 457
Гренландия — 145, 284
Грибова, губа — 92, 130
Грин-Харбур (Шпицберген) — 143
Грозный (Орджоникидзе), город — 31
Громадского, зимовье — 401
Гукера, остров — 350, 352, 461
Гусиная губа (р. Индигирка) — 261
Гыданская тундра — 481
Гыданский (Ныдоямский, Гыдаямский) — 176, 177, 183, 195, 204, 328, 332, 333, 431, 453, 457, 462, 464, 471, 476
Гыданский полуостров — 184, 333, 334, 458
Гыданский север — 177, 204, 333, 480

Д

Дальний Восток — 8, 10, 16, 24, 27—29, 37, 44, 107, 207, 213, 217, 219, 220, 226, 231, 233, 234, 236, 242, 268, 304, 339, 359, 387, 398, 399, 407—409, 413 424, 453, 455, 464, 473, 474, 477, 478, 482
Дальний, мыс — 133
Данди (Денди), порт в Англии — 206
Датский пролив — 26
Дежнева, мыс — 38, 39, 71, 155, 218, 223, 230, 232, 234—236, 249, 253, 272, 311, 348, 386, 389, 391, 392, 396, 422, 423, 427, 450
Диксон, бухта — 355, 400
Диксон, остров — 38, 61, 71, 73, 154, 155, 157—159, 174, 183, 189, 194, 196, 201, 203, 208, 209, 328, 331, 333, 355, 361, 365, 373, 376, 377, 379, 401—403, 413—415, 429, 433, 439, 447, 448, 450, 452, 461, 463
Диксон, порт — 73, 415
Диксон, радиостанция — 26, 57, 77, 113, 159, 166, 172, 176, 178, 183, 204, 208, 267, 414
Длинный, остров — 358
Дмитрия Лаптева, пролив — 155, 261, 263, 266, 269, 271, 272, 274, 276, 459
Днепр, река — 64
Долганский, наслег — 309
Домашний, остров — 358, 362, 364, 405, 415, 416, 428 429, 432, 439, 462
Дровяной, мыс — 172
Дубчес, река — 330
Дудинка, населенный пункт — 57, 73, 109, 148, 149, 157, 166, 439, 451
Дудинская радиостанция — 57, 58, 176

Е

Евгенова, бухта — 133
Европа — 30 38, 58, 84, 138, 139, 157, 189, 214, 280, 281, 329, 371, 374, 413, 479
Европейская часть СССР (России) — 24, 32, 35, 48, 56, 71, 117, 150, 153, 161, 212, 258, 268, 336, 345, 382, 383, 409, 465
Европейский Север — 8, 23, 25, 35, 69, 85, 86, 88, 91, 104, 108, 125, 126, 161, 173, 286, 322—325, 334, 344, 407, 436, 445, 450, 451, 468
Енисей, река — 23—26, 28, 35, 37, 38, 40, 56—60, 69, 71—74, 77, 78, 101, 102, 106, 122, 141, 157, 161—164, 168, 169, 173—177, 181—184, 187, 189, 190, 192, 194, 197, 199, 200, 203—211, 214, 228, 312, 328—334, 370—373, 376—378, 380, 381—383, 399, 408, 436, 446, 447, 450, 451, 453, 454, 456, 462, 466, 479, 481
Енисейская губерния — 24, 45, 59
Енисейск, город — 60. 439
Енисейский бассейн — 103, 104, 210, 372
Енисейский залив — 25, 58, 73, 122, 167—169, 194, 195, 200, 204, 208, 333, 378, 433, 434, 452
Енисейский район — 99
Енисейский Север — 5, 10, 147, 322, 326, 330, 331, 438, 476
Ерга, населенный пункт — 265
Ефремов Камень, мыс — 57, 58, 333
Ефремовская, бухта — 333

Ж

Жаннетта, остров — 230
Желания, мыс — 94, 115, 120, 133, 174, 189, 201, 202, 209, 348, 357, 368, 373, 377—379, 405, 431—434, 439, 449, 453, 457, 462, 463
Жигалово, населенный пункт — 222, 399
Жиганск, город — 311
Жохова, мыс — 360

З

Забайкалье — 99
Занятая, река — 339

Западная Европа — 70, 107, 162, 173, 174, 199, 209, 214, 215, 278, 330, 365, 367, 370, 372, 373
Западная Сибирь — 10, 31, 61, 105, 107, 214, 327, 329, 379, 384, 441, 479
Западно-Верхоянский горный район — 151
Западно-Сибирский край — 102, 475, 480
Западно-Сибирский север — 330
Заполярье — 314, 324, 330
Земля Александры — 294
Земля Андреева (гипотетическая) — 300, 412
Земля Георга, остров — 296
Земля Джиллиса, (гипотетическая) — 284, 296, 297
Земля Франца-Иосифа, архипелаг — 12, 134, 135, 143, 283 284, 286, 294—297, 299, 302, 346—352, 356, 358, 364, 410, 412, 413, 435, 441, 458, 460—464, 468, 469, 472—474, 475, 477
Золотой Рог, бухта — 242
Зубова, губа (Мурманский берег) — 120
Зырянка, река — 340
Зырянская, область — 451

И

Игарка, порт — 10, 329—332, 372, 373, 378, 438, 461, 475
Игарское зимовье — 329
Игарская протока (р. Енисей) — 210, 329, 330, 460
Идлидля, остров — 252, 386, 428
Ижма, река — 129
Известий ЦИК, острова — 415
Икигур, мыс — 395
Индига, река — 34, 47, 53, 477
Индигирка, река — 216, 240, 254, 259, 261—265, 322, 338, 339, 342, 397, 407, 460, 462, 463, 476
Индигская губа — 34, 134, 446
Иокогама, порт — 423
Иркутская губерния — 24
Иркутск, город — 28, 41, 98, 222, 223, 257, 258, 270, 272, 330, 335, 336, 342, 376, 392, 399, 449, 462, 476, 477
Иртыш, река — 59, 101, 163, 178, 408
Исаченко, остров — 358
Италия — 282, 283, 286, 376

К

Казахстан — 10, 206, 207
Казачье, село — 152, 263, 264, 268, 337, 392, 457
Калинина, залив — 432
Кама, река — 33, 446
Каменный, мыс — 73
Камчатка — 84, 216, 217, 219—221
Камчатский край — 480
Камчатско-Чукотский край — 472
Канада — 454
Кандалакша, город — 143
Кандалакшский залив — 128
Канин Нос — 25, 38, 113, 413, 452
Канин, полуостров — 25
Канкрина, мыс — 118
Кап-Вреде — 289
Карельская АССР — 31
Карельское побережье — 25
Карла XII, мыс — 297
Карла XII, острова — 289
Карские ворота, пролив — 38, 53, 65—68, 78, 112—115, 131, 134, 135, 141, 174, 197, 201, 201, 210, 410, 458
Карское, мелководье — 434, 464
Карское море — 12, 15, 25, 35, 38—40, 52, 56—59, 61, 65—67, 69, 73, 77, 78, 85, 92, 95, 103, 109, 112, 113, 115, 116, 122, 128, 140—142, 145, 147, 153, 161, 162, 164, 166, 167, 169, 175, 177, 178, 180, 183, 184, 186—190, 194—205, 208—210, 213, 215, 279, 328, 333, 334, 354, 356, 358, 370—380, 398, 400—405, 407, 410, 414, 415, 429—431, 433, 434, 436, 439, 441, 448, 449, 451—453, 455, 456, 457, 462—465, 468, 472—474, 476, 479—481
Каспийское море — 36
Качуг, пристань на Верхней Лене — 222, 336
Кекурный, мыс — 227, 394
Кембридж, город — 18
Кемский порт — 23
Кербенский, поселок — 38
Кильдин, остров — 25
Кингс-Бей (Шпицберген) — 143, 281, 282, 284, 285, 295, 459
Киргизия — 10
Киргизский край — 173, 453
Киренга, река — 332, 335, 463
Киренск, город — 408
Кировский край — 331
Книповича, бухта — 131
Колва, река — 33, 446
Колгуев, остров — 91, 92, 133, 134, 142, 146, 456
Колосовых, зимовье — 401, 402
Колосовых, острова — 400, 401
Колыма, река — 10, 38, 39, 52, 71, 124, 155, 216, 217, 219—222, 224, 226—229, 231, 232, 237, 238, 240, 242, 249—252, 254—256, 258, 259, 261, 262, 264, 268, 271, 272, 274—276, 300, 322, 335, 338—345, 385, 386, 394—399, 407, 410, 417—419, 424, 428, 436, 439, 448, 454, 457, 458, 460—464, 467, 472, 474, 476—478, 481, 482
Колымская (Восточная), протока р. Индигирки — 261, 265
Колымский бассейн — 218, 478
Колымский залив — 418
Колымский-золотоносный район — 339
Колымский край — 150, 228, 339, 472
Колымский округ — 224, 239, 270
Колымский район — 224
Колымско-Индигирская тайга — 438
Колымско-Индигирский край — 11, 216, 217, 222, 224, 226, 228, 241, 322, 336, 338—340, 342—344, 397—399, 436, 460, 477
Колымско-Индигирский район — 478
Кольский полуостров — 5, 25, 55, 56, 64, 88, 92, 128, 164, 322, 323, 438, 462, 475, 479
Кольский Север — 10
Колючин, остров — 243, 421
Колючино, фактория — 218

Колючинская губа — 218, 226, 236, 243, 251—254, 274, 301, 427, 448, 460
Коми АССР — 31, 33, 86, 323, 474, 479
Комсомолец, остров — 360, 361
Кондинское, радиостанция — 204
Корельский, мыс (Новая Земля) — 121
Коркодон, река (приток р. Колымы) — 340, 462
Короля Карла, острова — 288
Корсаковский остров — 163
Костин Шар, пролив — 131
Кось-Ю, река — 129
Котельный, остров — 263, 268
Котлас, город — 47, 49, 108, 408
Крайний Север — 5, 6, 16, 30, 33, 53, 91, 102, 106, 125, 303—308, 310—312, 314, 316—318, 328, 329, 346, 429, 436, 442, 449, 455, 456, 460, 463, 466, 467, 474, 476—480, 482
Красино, становище (на Новой Земле) — 131
Красной Армии, пролив — 360, 363, 416
Краснофлотские, острова — 433
Красноярск, город — 10, 56, 73, 77, 102, 149, 157, 164, 171, 182, 187, 330, 332, 333, 374, 480
Креста, залив — 218, 220
Крестовая, гора — 131
Крестовая губа — 92, 128, 130, 141, 147, 452
Крестовский остров (Восточно-Сибирское море) — 261, 274, 463
Крестовский остров (Енисейский залив) — 333
Кресты, фактория — 218
Кронштадт, порт — 74, 117, 297, 445
Круглый, мыс — 73
Крута, населенный пункт — 265
Куба, остров — 262
Кузнецкий угольный район (Кузбасс) — 98, 99, 102
Курейка, река — 101, 200, 210, 328, 329, 332, 454,
Куя, населенный пункт — 38

Л

Лаврентия, бухта — 253, 254, 314, 317, 393, 394
Лаврентия, залив — 232, 301, 391, 392
Лаптевых, море — 15, 25, 152, 155, 254, 261, 269—271, 274, 275, 337, 399, 428, 433, 472, 473, 480, 481
Лена, пролив — 158
Лена, река — 11, 23—25, 36—39, 52, 71, 99, 123, 124, 151, 152, 221, 222, 228, 229, 240, 250—252, 257—259, 261, 262, 264, 266, 268—276, 300, 306, 332, 334—337, 342, 344, 385, 392, 399—403, 407, 411, 417, 424, 428, 436, 445, 450, 452, 457—464, 467, 469, 472, 474—476, 481
Ленинград (Петроград), город, порт — 27, 28, 33, 40, 41, 44, 45, 55, 106, 126, 130, 135, 137, 149, 151, 164, 176, 184, 194, 206, 214, 262, 266, 268, 278, 282, 288, 296, 297, 300, 301, 315, 323, 339, 342, 364, 365, 374, 375, 408, 412, 413, 453, 456, 459, 463, 481
Ленинградская область — 31, 483
Ленские прииски — 99
Ленский бассейн — 218, 222, 258, 259, 454, 478
Ленско-Алданское плато — 151
Ленско-Амгинский водораздел — 151
Ленско-Вилюйская равнина — 151
Ленско-Витимский район — 99
Лескина, мыс — 333
Ливерпуль, порт — 60—62
Лисбурн, мыс — 254
Ловозерская тундра — 128
Лонга, пролив — 232, 234, 271, 389, 392
Лондон, город, порт — 15, 55, 59, 70, 109, 162, 165, 175, 189, 191, 195, 198—200, 205, 206, 214, 374, 376, 449, 455, 473
Лофотенские острова — 145
Ляховская геофизическая станция — 264, 266—268, 274, 342, 460
Ляховские острова — 348, 407

М

Магадан, город — 339, 342, 463, 473
Майкопский район — 32
Майор-Крест, населенный пункт — 265
Малая Кожва, река — 129
Малая Обь, протока — 372
Малое, зимовье — 263
Малыгина, пролив — 73, 174, 175, 189, 208
Малые Кармакулы, становище — 129, 130, 140, 141, 147
Малый Ляховский, остров — 261
Малый Таймыр, остров — 154, 417
Мама, река (приток р. Витим) — 332
Мамонта, полуостров — 184
Марии Прончищевой, бухта — 400
Марково, село (р. Анадырь) — 243
Марре-Сале, мыс — 38, 113
Марре-Сале, радиостанция — 113, 166, 183, 189, 465
Марре-Сале, фактория — 439
Маточкин, мыс — 118
Маточкин Шар, пролив — 26, 38, 53, 92—97, 117—122, 129—133, 146, 147, 174, 175, 187, 194, 197, 198, 200—210, 335, 365, 373, 377, 381, 414, 429, 434, 449, 452—454, 457
Маточкин Шар, обсерватория — 96, 97, 117, 134, 150, 174, 187, 204, 268, 454—456, 468
Машигина, губа — 92
Мая, река — 222
Медвежий, мыс — 227, 228, 240, 255, 398, 418—420, 426, 428
Медвежий остров (Баренцево море) — 145, 288, 294, 460
Медвежьи, острова (Восточно-Сибирское море) — 156, 274, 300, 335, 342
Медвежьи, острова (Карское море) — 333
Мезень, город — 300
Мезень, река — 28, 69, 78, 143
Мезенский порт — 323
Мечигменская губа — 218
Мечигмен, фактория — 218
Миддендорфа, залив — 355, 403
Минина, шхеры — 333, 376, 400, 402, 403, 431

Митюшева, остров — 118
Митюшиха, губа — 94, 118
Михайлова, мыс — 355, 401, 402
Михайлова, полуостров — 402
Мод, бухта — 154, 155, 157, 159
Моллера, залив — 119
Мома, река (приток Индигирки) — 264, 265, 460
Монголия — 37
Моржево, остров — 402
Моржовец, остров — 38
Морозова, остров — 113
Москва — 33, 40, 49, 52, 55, 58, 69, 126, 138—140, 157, 162, 163, 174, 190, 197, 280, 296, 297, 306, 335, 376, 408, 423, 448
Московская область — 49, 448
Мудьюг, остров — 55
Мужи, радиостанция — 204
Муксунский, мыс — 163
Мурман (Мурманский берег) — 14, 25, 34, 45, 54, 56, 90, 108, 117, 119, 120, 127, 128, 323, 446, 450, 451, 456, 481
Мурманская область — 9, 31, 85, 474, 480
Мурманск, город, порт — 31, 34, 35, 38, 54—56, 65, 66, 85, 87, 88, 108, 121, 145, 166, 167, 171, 172, 213, 288, 295, 322—324, 331, 399, 408, 411, 423, 445, 449, 451, 452, 473, 474, 481
Мурманский край — 34, 56
Мурманский район — 91
Мыс Дежнев, фактория — 218

Н

Нагаева, бухта — 339, 342
Надежды, остров — 288
Нарым, город — 305, 306
Нарымский край — 305, 306, 452
Нарымский округ — 102
Нарымский район — 316
Нарьян-Мар, порт — 74
Находка, бухта (Обская губа) — 38, 42, 57, 62, 73, 74, 77, 105, 109, 168, 172, 210, 450
Наяхан (Наякан), поселок — 38
Нева, река — 297
Неелова, залив — 123
Незаметный ключ, прииск — 99, 101
Незнаемый залив (Новая Земля) — 147
Немецкое море (ныне Северное) — 183
Неупокоева, залив — 133
Неупокоева, остров — 164
Нижне-Колымск, населенный пункт — 155, 221, 226, 227, 235, 249, 250, 252, 255, 259, 262, 272, 273, 340, 344, 385, 386, 389, 392, 395, 396, 466
Нижне-Колымский район — 230
Нижняя Тунгуска, река — 101, 332
Николаевск-на-Амуре, порт — 38
Никольский Шар, пролив — 143, 144
Ниль, мыс — 296, 460
Новая Земля, архипелаг — 12, 25, 40, 66, 71, 88, 91—96, 113—115, 117—122, 127, 129—136, 140, 141, 143, 144, 147, 150, 153, 174, 188, 189, 198, 201, 202, 205, 207, 209, 279, 284, 286, 295, 299, 302, 306, 311, 333, 347, 356, 365, 367, 373, 377, 380, 413, 428, 431, 441, 452—456, 458, 460, 463, 468, 471, 472, 474, 476—482
Новосибирские острова — 156, 230, 263, 266, 300, 334, 342, 405, 412, 417, 418, 475, 481
Новосибирск (Новониколаевск), город — 15, 74, 164, 187, 192, 197, 214, 446, 449, 455, 472, 473, 475, 479, 480
Новый Порт, порт (Обская губа) — 10, 73, 105, 106, 163, 166, 168, 169, 171, 176, 178, 179, 180, 185, 186, 190, 192, 196—198, 200, 203—206, 208, 210, 372, 378, 439, 454, 457, 460
Новый Порт, бухта — 105, 450
Новый Порт, радиостанция — 176, 204, 267
Ногинск, город — 332
Ном, город (Аляска) — 155, 223, 226, 233, 259, 282, 394, 450, 461
Норвегия — 45, 61, 66, 68, 93, 132, 153, 154, 157, 158, 161, 182, 183, 190, 195, 266, 269, 280, 282, 288, 292—294, 296, 302, 348, 349, 460
Нордвик, мыс — 300
Нордвик, поселок — 300
Норденшельда, архипелаг — 154, 431
Норилка, река — 147, 150, 356
Норильск, город — 147, 148, 149, 333, 448, 450, 451, 452
Норильский район — 147, 149, 150
Ночуев ручей (Новая Земля) — 95
Ныдоямо, зимовье — 333
Нью-Йорк, город — 18, 26, 29, 59, 219

О

Обдорск (ныне Салехард), город — 38, 66, 73, 109, 166, 172, 192, 279, 306, 439
Обдорская радиостанция — 204
Обская, губа — 73, 75, 77, 78, 105, 106, 122, 164, 167, 176, 177, 189, 192, 194—197, 200, 202, 206, 208, 333, 374, 448, 450, 452
Обский бассейн — 372
Обский север — 279, 480
Обь-Енисейский бассейн — 40, 59
Обь-Енисейский район — 35, 85, 122, 379, 441, 468, 480
Обь-Енисейский север — 10, 105, 215
Обь-Иртышский бассейн — 103, 104
Обь-Иртышский район — 102, 212
Обь, река — 25, 26, 28, 37, 38, 40, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 69, 71—74, 101, 102, 105, 108, 113, 122, 161, 163, 164, 173—178, 181, 183—185, 187, 189, 190, 192, 197, 199, 200, 203, 204, 206—211, 214, 307, 312, 331, 371—373, 376—378, 380—383, 436, 446, 447, 450, 453, 456, 462, 466, 479
Одесса, порт — 376
Ожогино, населенный пункт — 265
Оймякон, метеорологическая станция — 265
Оймякон, населенный пункт — 152, 340, 457
Октябрьской революции, остров — 359—361, 462
Ола, порт — 222, 338,

Олекминск, город — 152, 457
Оленек, река — 123, 124, 336, 337, 452, 474, 475
Оленекская протока (р. Лена) — 123, 124
Олений, остров — 164, 184, 333, 452
Олонецкая губерния — 31, 45, 448
Омолой, река — 264
Омолон, река — 340, 462
Омская, губерния — 160
Омск, город — 10, 42, 57, 59, 72, 73, 162—164, 171, 176, 179, 182, 187, 258, 304, 335, 355, 447, 449, 451, 480
Онега, река — 28
Онего-Беломорский канал — 31
Онежский залив — 25
Онежское озеро — 413
Онман, мыс — 421, 427, 428
Опасные, острова — 433
Орлов, мыс — 90, 141
Осиновские пороги (р. Енисей) — 331
Осло (Христиания), город — 29, 59, 92, 154
Остров Лорин, фактория — 218
Охотск, город — 38, 216, 217, 226
Охотское море — 300, 393, 460
Охотское побережье — 216, 217, 221, 222, 312, 338, 344, 451
Охотско-Камчатский край — 474
Охотско-Камчатское побережье — 226
Охотско-Колымский край — 338, 476

П

Панкратьева, остров — 92
Паньков, остров — 198
Панькова Земля, побережье — 118, 130
Париж, город — 204
Пахтусова, остров — 92
Пермская губерния — 45
Пермь, город — 28, 40
Песчаный, мыс — 333
Петра, острова — 448
Петрозаводск, город — 456
Петропавловск-на-Камчатке, город — 38, 226, 232, 237, 249, 270, 386, 387, 391, 396, 423
Петропавловское, село — 152, 457
Печора, река — 5, 31—34, 38, 46, 47, 49, 64, 69, 108, 117, 127, 128, 130, 171, 324, 446
Печорская губа — 34
Печорская область — 91
Печорский бассейн — 10
Печорский край — 32, 34, 46, 52, 128, 446, 447, 451
Печорский лиман — 117
Печорский порт — 323
Печорское море — 91
Печорское побережье — 25, 40, 449
Пеша, река — 477
Пионер, остров — 360, 361, 432
Подкаменная Тунгуска, радиостанция — 204
Подкаменная Тунгуска, река — 331
Подкова, остров — 333
Половники, населенный пункт — 49, 448
Польша — 71, 72
Поморье — 56, 69, 72, 79, 85, 413
Порчниха, губа (Мурманский берег) — 135, 136
Пост Дежнева, поселок — 237, 243
Правая, протока (р. Яны) — 264
Превен, пролив — 158
Приамурье — 99
Прибалтика — 44
Пригожая, река — 339
Приенисейский край — 73
Приморская область — 45
Приморский край — 229, 409
Приуральский район — 316
Провидения, бухта — 218, 220, 223, 226, 232, 237, 242, 243, 393, 419
Пролив Беринга, фактория — 218
Пузино, мыс — 216
Пуховый, залив — 119, 121, 130, 147
Пясина, река — 52, 73, 158, 195, 328, 331, 333, 356, 401, 464
Пясинский залив — 73, 332, 333, 355, 378, 400, 401, 402

Р

Расторгуев, остров — 378
Раутан, остров — 428
Рогачева, залив — 129, 452
Роджерса, бухта — 233, 234, 244, 249, 271, 390—392, 457
Россия — 5, 9, 18, 23, 24, 27, 30—35, 37, 38, 44—46, 49, 53—56, 58, 60, 68, 70, 71, 84—86, 93, 107, 110, 117, 138, 146, 150, 161, 167, 172, 217, 221, 224, 230, 304, 305, 307, 325, 326, 407, 440, 445—447, 449, 453, 467, 471, 472, 476, 479, 483
Ростов-на-Дону, порт — 106
Рудольфа, остров — 350, 405, 410, 464
Русанова, залив — 133
Русская Гавань, залив — 135, 356, 358, 428
Русское Устье, населенный пункт — 152, 265, 392, 457
Русское Устье, метеорологическая станция — 265
Русско-Устьинская, протока (р. Индигирка) — 265
Рыбачий, полуостров — 119
Рыбинск, город — 40
Рыркарпий, фактория — 218

С

Савина, река — 131
Самарово, радиостанция — 204
Самарово, село — 306, 453
Самолет, гора — 131
Сангары, угольный рудник — 337, 460
Санникова, пролив — 261, 263, 266, 269, 271
Свердловск (Екатеринбург), город — 59, 335
Свердруп, остров — 403, 414, 415, 429
Святой Нос (Кольский полуостров) — 38, 121, 143
Святой Нос (пр. Дмитрия Лаптева) — 271
Севастополь, порт — 300, 388, 474
Север — 5—12, 14—16, 18, 21, 23, 25, 27—37, 42—47, 52—57, 64, 65, 69, 72,

74, 78, 79, 83—88, 90—92, 94, 101, 107—112, 116, 120, 125—132, 134, 136, 138, 145, 150, 153, 157, 174, 175, 212, 214, 215, 243, 249, 271, 277, 279, 280, 283, 293, 294, 297, 300, 303—308, 310—319, 321—323, 327—329, 331, 334, 336, 338, 342, 347—349, 354, 355, 364, 369, 372, 375—377, 391, 392, 407—409, 413, 431, 436—438, 440—442, 445, 446, 450, 453, 458, 459, 461, 465—467, 469, 471—473, 475—482

Северная Азия — 102, 478

Северная Двина, река — 25, 27, 28, 49, 55, 64, 142, 165

Северная Земля, архипелаг — 12, 15, 127, 283, 284, 300, 302, 346—348, 352—364, 367, 368, 373, 379, 412, 413, 415—417, 429, 431—434, 441, 461—464, 468, 469, 476, 481

Северная область — 33

Северный Гусиный Нос, мыс — 121

Северный край — 52, 74, 75, 86, 91, 129, 285, 323, 447, 480

Северный Ледовитый океан — 8, 10, 12, 14, 25, 28, 34—37, 39—42, 45, 52, 55, 57, 58, 64, 66, 88—93, 95, 111, 112, 114, 116, 123, 126, 132, 138—141, 145, 151, 152, 154—156, 163—166, 175, 178, 229, 230, 232, 234, 240, 243, 245, 250, 254, 261, 270, 281, 300, 304, 311, 316, 351, 387, 391, 404, 408, 412, 422, 427, 430, 441, 445—448, 450, 451, 453, 465, 467, 468, 471, 476—479, 481

Северный полюс — 153, 156, 277, 278, 280—284, 299, 365, 405, 453, 457, 459, 464, 476

Северный (Рыркарпий, ныне Шмидта), мыс — 38, 218, 223, 226—228, 234, 237, 238, 240, 243, 251, 252, 271, 272, 276, 300, 301, 386, 391—395, 397, 405, 418, 420, 461, 463

Северо-восточная Земля (Шпицберген) — 285

Седова, архипелаг — 358, 360, 363

Седова, залив — 133, 135

Семеновский, остров — 261, 400

Сердце-Камень, мыс — 155, 218, 236, 237, 240, 251—253, 394, 395, 427, 428,

Сердце-Камень, фактория — 218

Серебрянка, губа — 92

Серп и Молот, мыс — 360

Сетный, мыс — 179

Сибирь — 10—12, 16, 23—28, 30, 34—36, 40—42, 44, 49, 53—63, 69—75, 77—79, 85, 98, 99, 101—104, 106—110, 150, 160—162, 164, 171—173, 175, 180—182, 184—187, 191, 192, 199, 200, 204, 206, 207, 211, 213, 214, 216, 219, 220, 223, 230, 262, 304, 305, 307, 322, 324—331, 335, 342, 354, 370, 371, 373, 375, 407, 408, 411, 436, 446—448, 450, 451, 453, 456, 459, 465—468, 473—475, 478—480

Сибирякова, остров — 174

Сидорова, остров — 415

Сиктях, населенный пункт — 311

Синявино, фактория — 218

Сиэтл, порт (США) — 219, 354

Скандинавия — 26, 60, 93

Скандинавский полуостров — 117

Слуцкая аэрологическая обсерватория — 359

Советская гавань, порт — 408

Сого, залив — 417

Сого, речка — 123

Сомнительная, бухта (о. Врангеля) — 233, 234, 245

Сопочная карга — 163

Сорока, город — 23, 108, 408

Сосвинская культбаза, (р. Сосьва) — 309

Среднее, населенный пункт (р. Индигирка) — 265

Средне-Колымск, населенный пункт — 38, 152, 155, 222, 239, 340, 342, 394, 451, 457

Средний, остров (пр. Никольский Шар) — 143

Средникан, река (приток р. Колымы) — 338, 339

Средняя Азия — 85, 173, 191, 213

Средняя, протока (р. Индигирка) — 261, 265

Ставангер, город — 292, 293, 294

Старокадомского, остров — 154

Стерлигова, мыс — 402

Стокгольм, город — 206, 353

Столбовой, мыс (Новая Земля) — 118, 121

Столбовой, остров — 249, 261, 262

Строгановская пристань — 109

Сульменева, губа — 129

Сургут, город — 306

Сухарный, остров — 249

Сухой Нос, мыс — 118

США — 18, 26, 29, 54, 158, 165, 216, 217, 219, 230, 277, 268, 286, 339, 364, 368, 472, 473

Сыктывкар, город — 474

Сым, река — 330

Т

Тазовская губа — 40, 73, 195, 334

Тазовская культбаза (р. Таз) — 314

Таймыр, озеро — 300, 354, 459

Таймыр, остров — 300

Таймырский залив — 431

Таймырский полуостров (Таймыр) — 25, 38, 150, 154, 155, 157, 268, 300, 333, 348, 356, 365, 399, 400, 401, 403, 409, 410, 417, 430, 431, 433, 448, 450, 461—464, 469, 474, 481

Таймырский район — 410

Тайшет, железнодорожная станция — 409

Тамбей, бухта — 197

Тара, город — 180

Таран, мыс (Обская губа) — 77

Тасс, река — 330

Теплиц, бухта — 350

Териберки, становище — 144

Теллер, населенный пункт (в районе г. Нома) — 282

Терский берег — 188

Тикси, бухта — 71, 123, 250, 259, 261, 262, 267, 271—276, 300, 337, 342, 405, 410, 417, 430, 450, 458, 474, 475

Тикси, порт — 123, 417

Тикси, полярная станция — 337, 418

Тимптон, населенный пункт — 151

Тихая, бухта — 348, 350—352, 356, 359, 364, 365, 368, 405, 439, 461, 463, 464, 468
Тихий океан — 5, 28, 38, 45, 156, 164, 229, 280, 408, 409, 412, 416, 436, 473
Тобольская губерния — 45
Тобольск, город — 59, 62
Тобольский округ — 328
Товопогол, поселок (Ямало-Ненецкий округ) — 316
Томмот, город — 336
Томская губерния — 24
Томск, город — 62, 180, 446, 449
Таскан, река — 339
Триест, город — 283
Три острова, острова — 456
Тромсе, город, (порт) — 66, 92, 154, 178, 180, 183, 198, 205, 292
Трофимовская протока (р. Лена) — 123, 124
Туматская протока — 124
Туркестан — 379
Туруханск, город — 56, 204, 306, 311
Туруханский край — 101, 102, 480
Туруханский север — 300
Туруханский уезд — 306
Тыреть, река — 222
Тюмень, город — 185, 327
Тяньцзинь, город — 204

У

Уединения, остров — 230, 358, 403, 433, 434
Украина — 44
Уларовская, протока (р. Индигирка) — 265
Улахан-Урях, река — 300
Урал — 10, 16, 40, 44, 49, 59, 60, 85, 99, 102, 103, 173, 206, 207, 327, 335, 379, 408, 453
Уральская область — 328
Усть-Енисейский порт — 10, 34, 38, 73, 77, 106, 109, 122, 147, 148, 163, 164, 166, 168, 169, 176, 177, 183, 190, 197, 200, 203, 204, 205, 206, 208, 210, 227, 329, 333, 401, 439, 450
Усть-Кут, пристань на р. Лене — 409
Усть-Камчатка, населенный пункт — 394
Усть-Оленекское, населенный пункт — 124
Усть-Цильма, населенный пункт — 34, 47, 109
Усть-Янск, населенный пункт — 263
Утиная, река — 339
Уфа, город — 60
Ухта, населенный пункт — 49, 448
Ухта-Печорский край — 32, 33, 46—48, 52, 64, 92
Ухта-Печорский край — 32, 33, 46—48 52, 64, 92
Ухта-Печорский район — 322
Ухта, река — 31—33, 47—49, 52, 128, 129, 324, 438
Ухтинский район — 32, 33, 48, 49, 446
Уэлен, бухта — 300
Уэлен, метеорологическая станция — 388
Уэлен, селение — 226, 236, 243, 245, 251, 253, 254, 270, 272, 300, 418
Уэлен, фактория — 218
Уэльс-Бей, бухта (Шпицберген) — 143, 455
Уэринг, мыс — 244

Ф

Фалькландские, острова — 230
Фатьяниха, река (приток р. Енисей) — 101
Финляндия — 88, 90, 120
Флора, мыс — 135, 143, 350, 352
Фойн, остров (Шпицберген) — 285, 288
Франция — 165, 280, 286
Фридрихсгафен, город — 364, 463

Х

Хабарово, поселок — 154, 167, 203
Хабаровск, город — 38, 408
Хакодатэ, порт Японии — 270, 274
Хальмер-Седе (Тазовское), населенный пункт — 314
Хаманельская Обь — 183
Харасовой, мыс — 66, 174, 208
Хасын, река — 340
Хатанга, река — 52, 300, 309, 399
Хатангский залив — 300
Хатангское, село — 152, 310, 457
Хатангский наслег — 309
Хатангско-Анабарский район — 309
Хета, река — 318
Хибиногорск (ныне Кировск), город — 325
Хибинский район — 10
Хибины, горный хребет — 127, 128, 130, 322, 438, 450
Хищников, река (о. Врангеля) — 233
Хоп, мыс — 254
Хромская, губа — 274
Хромцова, полуостров — 119
Хрящевой, мыс (Новая Земля) — 118

Ч

Чай-Поварня, населенный пункт — 263
Чаплина, мыс — 243
Чаунская губа — 217, 227, 237, 394, 396, 397, 428, 462, 463, 464
Чаунская культбаза (Чаунская губа) — 313
Чаун, фактория — 218
Чекина, залив — 129
Челюскин, мыс — 12, 39, 52, 71, 154, 195, 348, 368, 399, 405, 410, 412, 428—431, 433, 439, 447, 464
Черемховский угольный район — 98
Черная, губа (Новая Земля) — 113, 115, 131, 135, 147, 456
Черное море — 36, 97, 387
Четырехстолбовой, остров — 239
Чешская губа — 65, 117, 134, 135
Чикаго, город — 158
Чита, город — 162
Чукаченье, населенный пункт — 265
Чукотская культбаза (бухта Лаврентия) — 314, 317

Чукотский берег — 234
Чукотский край — 220
Чукотский полуостров (Чукотка) — 11, 84, 155, 216—221, 223, 224, 240, 241, 251, 271, 274, 300, 301, 311, 312, 386, 393, 407, 410, 419, 455, 456, 458, 461, 462, 479, 482
Чукотско-Анадырский район — 218
Чукотское море — 153, 220, 224, 226, 231, 232, 237, 243, 251, 254—256, 274, 388, 391, 393, 394, 397, 398, 407, 410, 418, 421, 422, 427, 441, 453, 467—469, 473
Чукотское побережье — 232, 237, 243, 249, 396

Ш

Шалаурова Изба, мыс — 227, 397, 459, 463
Шалаурова, мыс — 266, 267, 418, 458
Шалаурова, остров — 238, 239, 249, 275, 276, 387, 395, 455
Шанхай, город — 204, 226
Шапкина, река (приток р. Печоры) — 128
Швеция — 60, 165, 167, 218, 286, 364
Шелагский мыс — 227, 237, 250, 251, 419, 428
Шенкурский район — 46
Шмидта, остров — 358, 432
Шокальского, остров — 177, 328, 453
Шокальского, пролив — 361, 363, 416, 429, 433, 434
Шпицберген, архипелаг — 143, 282, 284—289, 292, 294, 296, 297, 299, 301, 324, 325, 370, 455—460
Шуберта, залив — 131
Шуберта, мыс — 118

Ц

Центральная Сибирь — 85

Э

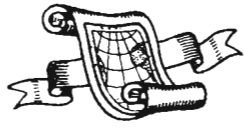
Эдинбург, город — 167, 452
Эмма, бухта — 216
Этерикан, пролив — 263

Ю

Юбилейный ключ, прииск — 339, 461
Югорский Шар, пролив — 38, 53, 61, 74, 77, 112, 115, 121, 127, 141, 142, 154, 167, 169—171, 174, 178, 183, 189, 190, 194—196, 201, 207—210, 373, 377, 378, 379, 381, 401, 414, 447, 465
Югорский Шар, радиостанция — 26, 66, 77, 96, 113, 166, 172, 178, 204, 415
Южная Сибирь — 85
Южный полюс — 154
Юрацкая губа — 184, 333
Юрибей, река — 177, 333, 462
Юрибей, фактория — 333

Я

Явай, полуостров — 164, 177
Якан, мыс — 226, 234, 394
Якутия (Якутская АССР) — 5, 10, 11, 16, 19, 84, 99, 124, 150—153, 155, 213, 216, 221—223, 226, 228—230, 237, 239, 240, 257—259, 262—264, 266—270, 273, 274, 305, 307, 309, 310, 317, 322, 334—338, 340, 399, 410, 411, 417, 436, 438, 451—454, 463, 472—482
Якутская область — 45
Якутск, город — 16, 38, 41, 124, 152, 217, 221, 222, 224, 229, 262, 266, 268—270, 272, 274, 300, 310, 335—337, 339, 342, 392, 394, 457, 460, 473, 475, 476, 478, 480
Якутские Юрты, населенный пункт — 265
Якутский наслег — 309
Якутский север — 152, 336
Якутское Жилье, населенный пункт (р. Индигирка) — 265
Ямал, полуостров — 66, 73, 189, 196, 207, 209, 279, 452
Ям-Сале, мыс — 73, 163
Яна, река — 152, 259, 262—264, 336, 337, 339, 400, 407, 459, 464, 481
Янда-бай, фактория — 218
Янова, остров (пролив Карские ворота) — 113
Янский залив — 481
Япония — 342, 409
Ярославль, город — 112



VII. ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Стр.

В. И. Ленин. Набросок плана научно-технических работ. Апрель 1918 г. . . . 13

Обложки советских книг об Арктике: Вивиан Итин. «Морские пути Советской Арктики». Н. Сибирцев и В. Итин. Северный морской путь и Карские экспедиции 15

Обложки советских журналов 20-х и начала 30-х годов: «Северная Азия», «Советский Север», «Карело-Мурманский край», «Советская Азия». . . .

Ледокольные пароходы: «Сусанин», «Соловей Будимирович» и «Омск» в Архангельске 24

Ледокол «Минин» 27

Ледорез «Канада» (ныне «Ф. Литке») 29

Е. Л. Бялокоз, первый выборный начальник Главного гидрографического управления 36

К. К. Неупокоев — руководитель первых советских гидрографических работ на рр. Обь и Енисей 37

Карта Севера Европейской России с указанием пунктов портовых изысканий на побережье Северного Ледовитого океана, а также существующих и проектируемых сухопутных и водных путей сообщения, составленная в 1918 г инженером В. Ляхницким 48

Письмо А. С. Соловьева об Ухтинской нефти 50

Записка Ленина заместителю председателя ВСНХ Г. И. Ломову 51

Памятник жертвам интервенции в Архангельске 54

Место гибели ледокольного парохода «Вайгач» у Ефремова камня. Видны остатки судна 57

Ледокольный пароход «Соловей Будимирович» в дрейфе 65

Схема дрейфа ледокольного парохода «Соловей Будимирович» в Баренцевом и Карском морях в феврале—июне 1920 г. 67

Ледокол «Святогор» («Красин») 68

Капитан М. В. Николаев — начальник первой советской морской хлебной экспедиции в Сибирь 75

Схема плавания Сибирской хлебной экспедиции 1920 г. 76

Декрет Совета Народных Комиссаров об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море 89

Н. Н. Матусевич — начальник Северной Гидрографической экспедиции . . . 95

Обсерватория Маточкин Шар 96

Первая смена персонала обсерватории Маточкин Шар (1923—1924 гг.) . . . 97

Золотопромышленность 100

Схема бухты Новый порт 105
Усть-Енисейский порт. Вид с пристани 106
Схема маршрутов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1921 г. 114
Гидрографическое судно «Азимут» 116
Гидрографическое судно «Мурман» 118
А. В. Соколов — участник Северной Гидрографической экспедиции 119
Самолет Е. Г. Чухновского в Маточкином Шаре перед взлетом 120
Экипаж самолета в Маточкином Шаре 121
«Таймыр» в Маточкином Шаре 122
Дельта р. Лены 124
А. Е. Ферсман. Руководитель геологических работ на Хибинах 129
Экспедиционное судно «Шарлотта» Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ в Маточкином Шаре 130
Состав Новоземельского отряда Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ в 1925 г. 131
Участники экспедиции на Новую Землю в 1923 г. 132
Экспедиционное судно Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ бот «Грумант» на буксире в Маточкином Шаре 135
«Эльдинг» — судно Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ . . . 134
Залив Седова на Новой Земле, открытый Северной научно-промысловой экспедицией в 1925 г. 135
Декрет Совета Народных Комиссаров о создании Плавморнина 139
Маршрут экспедиции Плавучего морского научного института на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1921 г. 140
И. И. Месяцев — начальник экспедиций Плавучего морского научного института . 141
Океанографическое судно «Персей» 142
Маршруты экспедиций Плавучего морского научного института на экспедиционном судне «Персей» в 1923—1929 гг. 144
Н. М. Книпович — выдающийся советский океанограф 145
Участники Норильской геологической экспедиции 1921 г. В середине второго ряда Н. Н. Урванцев 148
Н. Н. Урванцев — начальник геологических экспедиций на Таймыре 149
Геофизическая обсерватория в г. Якутске 152
Амундсен — выдающийся норвежский полярный исследователь и путешественник 154
Картосхема дрейфа судна «Мод» Норвежской арктической экспедиции 1922—1924 гг. 156
Участники Пясинской экспедиции 1922 г., принимавшие участие в розысках Тессема и Кнутсена 158
Памятник норвежскому моряку Тессему на острове Диксона 159
Записка В. И. Ленина В. А. Смольянинову с предложением лично проверить ход подготовки первой Карской экспедиции 166
Схематическая карта Первой Карской экспедиции 1921 г. 168
Ледокол «Ленин» 169
Капитан Д. Т. Чертков 170
Ледокольный пароход «Малыгин» помогает транспортным судам Карской экспедиции 1925 г. выходить из льдов 171
Начальник Карской экспедиции М. В. Николаев на мостике парохода «Аркос» . 176
Гидрографическое судно «Орлик» на рейде Усть-Порта 177
Транспортные суда Карской экспедиции 1925 г. в море 178
Карская экспедиция. Палуба баржи с погруженными на нее сельскохозяйственными машинами 179

Полярная станция на острове Диксон 183
Буксировка деревянной баржи старого типа в Новом Порту 185
Новый железный лихтер Карской экспедиции в Новом Порту 186
Маточкин Шар 187
Карта распределения льдов в Карском море в навигацию 1925 г. по наблюдениям с ледокольного парохода «Малыгин» 188
Ледокольный пароход «Малыгин» во льду к северо-западу от о. Белого. Карская экспедиция 1925 г. 191
Транспортные суда Карской экспедиции в Новом Порту 192
Участники Карской экспедиции 1925 г. на пароходе «Казанец» 193
Суда Карской экспедиции проходят через льды к северу от острова Белый . 196
Речной пароход Карской экспедиции 1925 г. «Казанец» в бухте Нового Порта . 198
Н. И. Евгенов — начальник советских Карских экспедиций с 1926 г. . . . 200
Карта распределения льдов в Карском море между 5 августа и 6 октября 1926 г. по наблюдениям с ледокольного парохода «Седов» 202
Пароход «Аркос» Карской экспедиции у с. Хабарово 203
Суда Карской экспедиции 1927 г. у западного входа в Маточкин Шар . . . 205
Руководство Карской экспедиции 1928 г. на борту «Малыгина» 207
Груженные лесоматериалами транспорты Карской экспедиции 1928 г. в Югорском Шаре 208
Структура грузооборота (ввоза) Карских экспедиций в периоды 1920—1924 гг. и 1925—1928 гг. 213
Структура грузооборота (вывоза) Карских экспедиций в периоды 1920—1924 гг. и 1925—1928 гг. 215
Схема Колымских рейсов в 1923—1932 гг. 225
Капитан П. Г. Миловзоров — один из организаторов Колымских рейсов . . . 227
Пароход «Ставрополь» во льдах 229
Б. В. Давыдов — начальник экспедиции 1924 г. на острове Врангеля 231
Канонерская лодка «Красный Октябрь» 232
Подъем государственного флага СССР 20 августа 1924 г. на острове Врангеля . 233
Флагшток Б. В. Давыдова, установленный на острове Врангеля в 1924 г. . . 235
Схематическая карта маршрутов Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока на канонерской лодке «Красный Октябрь» в 1924 г. 236
Пароход «Колыма» во льдах Восточно-Сибирского моря 239
Г. А. Ушаков — начальник первой зимовки на острове Врангеля 242
Остров Геральд 244
Гидрометеостанция на острове Врангеля 246
Первые советские зимовщики на острове Врангеля (1926—1929 гг.) 247
Карта острова Врангеля, составленная Г. А. Ушаковым 248
Песцы, добытые на острове Врангеля в период 1926—1929 гг. Г. А. Ушаков за укладкой песцовых шкурок 250
Группа эскимосов, зимовавшая на острове Врангеля с Г. А. Ушаковым . . . 251
Колымско-Врангелевский рейс парохода «Ставрополь» в 1928 г. 253
Плавание парусно-моторной шхуны «Полярная звезда» в 1926 г. 260
Н. В. Пинегин — известный полярный исследователь 266
Постройка полярной станции на мысе Шалаурова (Большой Ляховский остров) в 1928 г. 267
Ветеран ленского речного парового флота — пароход «Лена» и ее капитан, якут А. Д. Богатырев — старейший ленский лоцман 273
Рейсы парохода «Колыма» в 1927 и 1928—1929 гг.— в устье реки Лены . . 275

Фр. Нансен — выдающийся норвежский исследователь Арктики. Председатель общества «Аэроарктика» 279
Дирижабль «Италия» 284
Ф. Мальмгрен — участник экспедиции на дирижабле «Италия» 286
Участники спасательной экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1928 г. 287
Ледокол «Красин» во льдах к северу от Шпицбергена во время продвижения к лагерю Вильери 287
М. С. Бабушкин — выдающийся полярный летчик 288
Р. Л. Самойлович — начальник советской спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 г. 289
Б. Г. Чухновский — начальник летной группы спасательной экспедиции 1928 г. на ледоколе «Красин» 290
К. П. Эгге — капитан ледокола «Красин» 291
Дымовые костры на льду около «Красина» — знаки для самолета Б. Г. Чухновского во время полетов на поиски лагеря экипажа «Италия» 292
Группа потерпевших аварию Мариано и Цаппи (из группы Мальмгрена) . . 293
«Красин» у лагеря группы Вильери 294
Группа спасенных и участников спасательной экспедиции у лагеря Вильери . . 295
Советский ледокол «Красин» и итальянское судно «Читта ди Милано» в заливе Кенигс-бей. На заднем плане самолет «Красный медведь» 295
Ледокол «Красин» у мыса Ниль 296
Возвращение «Красина» 297
Картосхема маршрутов советских экспедиций по спасению экипажа дирижабля «Италия» в 1928 г. 298
Динамика завоза товаров народного потребления в районы Крайнего Севера . 305
Семья А. Вылка, промышленника на Новой Земле 306
Выборы первых родовых Советов на Крайнем Севере — в Чунско-таймырском куркогырском и Чунско-таймырском панкагырском наслегах 308
Сосвинская культбаза 309
Рост торговой сети в районах Крайнего Севера 311
Динамика капиталовложения в охотхозяйство районов Крайнего Севера . . 312
Чаунская культбаза. На переднем плане здание школы, построенное по типу яранги 313
Нанайский ансамбль, исполняющий песню с движением, изображающим плавающих рыб 314
Студенты Ленинградского института народов Севера Люба Пухтина и Василий Алачев исполняют народный хантейский танец 315
За чтением букваря в национальной школе-интернате в поселке Товопогол Приуральского района Ямало-ненецкого округа 316
Медицинские сестры — чукчи Чукотской культбазы в бухте Лаврентия . . . 317
Беседа врача в стойбище ненцев на реке Хета 318
Мурманск. Выгрузка рыбы 324
Строительство Хибиногорска 325
Придивинская судоверфь на Енисее 332
Колыма 338
Схема путей снабжения Северо-Востока 341
Схема путей связи Колымско-Индигирского края 343
Шхуна «Темп», доставленная на р. Колыму в 1932 г. 344
Подъем советского флага на мысе Флора (Земля Франца-Иосифа) 350
Полярная станция в бухте Тихой 351

В. Ю. Визе и В. И. Воронин на верхнем плато острова Гукера в 1929 г. . . . 352
Капитан В. И. Воронин на борту ледокольного парохода «Седов» в 1929 г. . 354
Схема плавания ледокольного парохода «Г. Седов» 357
Полярная станция острова Домашнего 359
Г. А. Ушаков в походе 360
Н. Н. Урванцев в походном снаряжении 361
Предварительная гляциологическая и топографическая карта Северной Земли, составленная Н. Н. Урванцевым в 1933 г. 362
Мыс Ворошилова на Северной Земле 365
Посадка Цеппелина на воду в бухте Тихой 27 июля 1931 г. 365
Маршрут арктического рейса дирижабля «Граф Цеппелин» 366
Профессор П. А. Молчанов изобретатель радиозонда 367
Ледокольный пароход «Малыгин» в бухте Тихой в июле 1931 г. в момент посадки дирижабля «Граф Цеппелин» 368
Схема водного пути из Европы в Сибирь через Карское море к устьям рр. Обь и Енисея 371
Летчик А. Д. Алексеев 376
Самолет «Комсеверопуть № 2» Карской экспедиции 1930 г. На борту самолета экипаж во главе с командиром И. К. Ивановым 377
Картосхема маршрутов полетов самолетов ледовой разведки и плаваний ледокольного парохода «Малыгин» в навигацию 1930 г. 378
Караван судов экспедиции в Карском море, 1929 г. 379
Проводка судов в Карском море 380
Ледокольный пароход «Малыгин», шхуна «Белуха» и самолет «Комсеверопуть» 381
Грузооборот Карских экспедиций 382
Лес в экспорте Карских экспедиций 382
Экспорт сибирских пиломатериалов 284
Пароход «Ставрополь» в Петропавловске-на-Камчатке 387
Метеорологическая станция Уэлен 388
Ледорез «Ф. Литке» в тяжелых льдах на переходе к острову Врангеля . . 389
Вторая смена зимовщиков на острове Врангеля во главе с А. И. Минеевым . 390
Вид на косу бухты Роджерса, где расположены построенные в 1929 г. новое здание радиостанции, баня, склад 391
О. А. Кальвиц — советский летчик, совершивший ряд выдающихся полетов на Северо-Востоке 392
Мотобот «Пионер» в плавании 397
Моторное судно «Белуха» 400
Шхуна «Зверобой», погибшая в устье Пясины в 1930 г. 401
Карта северо-восто-восточной части Карского моря от острова Диксон до полуострова Михайлова (1933 г.) 402
Проект Великого Северного пути 406
Проводы ледокольного парохода «Сибиряков» в Архангельске 28 июля 1932 г. 407
О. Ю. Шмидт — начальник экспедиции на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г. 415
В. И Воронин — капитан ледокольного парохода «Сибиряков» в 1932 г. . . . 416
В. Ю. Визе — заместитель начальника экспедиции на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г. 417
Начало стройки полярной станции Тикси 418
Встреча 3 сентября 1932 г. в устье Колымы О. Ю. Шмидта с участниками Северо-восточной экспедиции Наркомвода на л/р «Литке» 419

Ледокольный пароход «Сибиряков» 420
Картосхема дрейфа «Сибирякова» в Чукотском море с 18 сентября до 1 октября 1932 г. 421
«Сибиряков» под импровизированными парусами в Чукотском море 422
«Сибиряков» в бухте Провидения на буксире «Уссурийца» 423
Картосхема маршрутов экспедиции на ледокольном пароходе «Сибиряков» и плаваний других судов по Северному морскому пути в навигацию 1932 г. 425
Суда Северо-восточной полярной экспедиции у м. Медвежьего. Караван судов возглавляет ледорез «Ф. Литке» 426
Пароход «Анадырь» проводит в разреженном крупнобитом льду на своем буксире паровой катер и 25-тонную баржу 426
Пароход «Сучан» берет воду в бухте Пловер 427
Суда Северо-восточной полярной экспедиции в густом сплоченном льду между мысом Сердце-Камень и островом Идлидля 428
Ледокольный пароход «Русанов» у м. Челюскина в 1932 г. 429
Полярная станция на мысе Челюскина 430
Ледокольный пароход «Таймыр» в плавании 1932 г 431
Первые зимовщики на мысе Желания 432
Полярная станция на мысе Желания 433
Восточный берег (фиорд) пролива Шокальского 434
Моторный бот «Николай Книпович», совершивший плавание вокруг Земли Франца-Иосифа в навигацию 1932 г. 435

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие 5
Введение 7

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

СОВЕТСКИЙ СЕВЕР И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И ИНОСТРАННОЙ ВОЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918—1920 гг.)

Глава 1. **Первые шаги в социалистическом освоении северных окраин России и арктических морей** 23
Национализация морского и речного флота. Первые мероприятия по развитию производительных сил Севера. Планы транспортного и и портового строительства на Севере. Проекты освоения Северного морского пути. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана. Подготовка морской хлебной экспедиции в Сибирь.

Глава 2. **Мероприятия Советского государства по освоению Севера в 1919 году. Попытки использования Северного морского пути интервентами** 44
Комиссия по изучению и практическому использованию производительных сил Севера. Работы по изучению Ухта-Печорского края. Обсуждение вопроса о возможностях мореплавания по Северо-восточному проходу. Интервенты на Севере. Белогвардейская Карская экспедиция 1919 года.

Глава 3. **Работы по освоению Северного морского пути в 1920 году. Первая советская морская экспедиция в Сибирь** 63
Спасение ледокольного парохода «Соловей Будимирович». Подготовка товарообменной Карской экспедиции Образование Комитета Северного морского пути при Сибревкоме, Сибирская хлебная экспедиция 1920 года.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

РАЗВИТИЕ МОРЕПЛАВАНИЯ НА КРАЕВЫХ УЧАСТКАХ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ (1921—1928 гг.) НАЧАЛО ПЛАНОМЕРНЫХ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Глава 4. **Восстановление народного хозяйства Советского Севера** 83
Восстановление промышленности и промыслов на Европейском Севере. Происки зарубежной реакции в отношении Новой Земли.

Стр.

Строительство радиостанции Маточкин Шар. Восстановление народного хозяйства Сибири. Строительство арктических портов на севере Западной Сибири. Вопрос о концессиях на Севере.

Глава 5. **Начало планомерных работ по комплексному изучению Советского Севера** 111
Гидрографические исследования. Гидрографические исследования в устье реки Лены в 1920—1921 гг. Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ. Организация и деятельность Плавучего морского института (Плавморнин). Океанографические рейсы (разрезы) Мурманской биологической станции по Колымскому меридиану. Арктические исследования Российского гидрологического института. Горно-геологические изыскания в Норильском районе. Комплексные исследования Полярной и Якутской комиссий Академии наук. Итоги первых советских научных экспедиций. Норвежская полярная экспедиция на судне «Мод». Розыски спутников Р. Амундсена — Тессема и Кнутсена.

Глава 6. Карские морские товарообменные экспедиции 1921—1928 годов . . 160
Первая советская товарообменная Карская экспедиция 1921 года. Организация Карской экспедиции 1922 года. Междуведомственное совещание по вопросам Северного морского пути. Вторая Карская товарообменная экспедиция 1922 года. Итоги второй Карской товарообменной экспедиции. Дискуссия о целесообразности продолжения Карских операций. Карская экспедиция 1923 года. Карская экспедиция 1924 года. Первый опыт вывоза за границу сибирского леса. Карская экспедиция 1925 года. Карская экспедиция 1926 года. Карская экспедиция 1927 года. Карская экспедиция 1928 года. Итоги Карских экспедиций 1921—1928 гг.

Глава 7. **Морские рейсы в устье реки Колымы и на о. Врангеля в 1923—1928 гг.** 216
Экономическое и политическое положение северо-восточных окраин. Американская контрабандная торговля на Северо-Востоке. Первые мероприятия Советской власти по организации транспортных связей с Северо-Востоком. Первый советский рейс на Колыму в 1923 году. Дискуссия о целесообразности организации Колымских рейсов. Попытки захвата острова Врангеля американцами и канадцами. Плавание на о. Врангеля канонерской лодки «Красный Октябрь». Плавание парохода «Ставрополь» на Колыму в 1924 году и его зимовка у Чукотского побережья. Третий Колымский рейс в 1925 году. Рейс парохода «Ставрополь» к о. Врангеля в 1926 году. Основание советского поселения на острове. Колымский рейс 1926 года. Колымский рейс 1927 года. Колымско-врангелевский рейс парохода «Ставрополь» в 1928 году. Некоторые итоги колымских морских экспедиций за 1923—1928 годы.

Глава 8. **Первые попытки установления морских сообщений с бассейном реки Лены** 257
Обсуждение проектов каботажного плавания между устьями рек Колымы и Лены. Первое каботажное плавание с р. Колымы на р. Лену в 1926 году. Исследовательские работы в устьях рек Яны и Индигирки. Организация геофизической станции на острове Большой Ляховский. Повторная дискуссия о возможности Ленского каботажа. Первый Ленский рейс парохода «Колыма» в 1927 году. Второй Ленский рейс парохода «Колыма» в 1928 году.

Глава 9. **Развитие полярных исследований с помощью авиации. Первая советская высокоширотная экспедиция на ледоколе «Красин»** 277
Самолет или дирижабль? Споры о путях воздушного завоевания Арктики. Общество «Аэроарктика». Полеты на аэропланах и дирижаблях в центральную Арктику в 1925—1926 гг. Полеты дирижабля «Италия» в 1928 году. Советские спасательные экспедиции. Высокоширотные плавания ледокола «Красин». Воздушная экспедиция «Советского Севера» 1928 г. Вторая полярная конференция Общества «Аэроарктика». План создания дрейфующей исследовательской станции на льдах в районе Северного полюса.

Глава 10. **Первые успехи национальной политики Советского государства на Крайнем Севере** 303
Советизация Крайнего Севера. Комитет Севера. Экономические мероприятия на Крайнем Севере. Интегральная кооперация. Культурное строительство на Крайнем Севере. Национальное районирование.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

СОВЕТСКИЙ СЕВЕР В ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ (1928—1933 гг.). АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ НАКАНУНЕ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ВОДНО-ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ НА СЕВЕРЕ СССР

Глава 11. **Создание на Севере очагов промышленности и проблема арктического мореплавания** . . . . . .
Европейский Север в годы первой пятилетки. Индустриальное развитие Сибири и Азиатского Севера. Северо-Сибирское акционерное общество торговли и промышленности — «Комсеверопуть». Начало индустриализации Якутии. Начало промышленного освоения Колымско-Индигирского края

Глава 12. **Развитие научных исследований в высокоширотных районах Арктики** . . . . . .
Правительственная Арктическая комиссия. Первый пятилетний план научно-исследовательских работ в Арктике. Поход ледокольного парохода «Г. Седов» к Земле Франца-Иосифа в 1929 году. Создание полярной станции в бухте Тихая. Снаряжение экспедиции на Северную Землю. Поход ледокольного парохода «Г. Седов» в 1930 году Создание полярной станции на Северной Земле. Работа Северо-земельской экспедиции Г. А. Ушакова. Полет дирижабля «Граф Цеппелин» в 1931 году.

Глава 13. **Карские экспедиции на новом этапе** . . . . . .
Карская экспедиция 1929 года. Карская экспедиция 1930 г. Карские экспедиции 1931 и 1932 годов. Некоторые итоги Карских экспедиций 1929—1932 годов.

Глава 14. **Развитие Колымских рейсов. Попытки проложить морской путь в устье реки Лены с Запада** . . . . . .
Рейс «Ставрополя» на Колыму в 1929 году. Рейс ледореза «Литке» на остров Врангеля в 1929 году. Воздушная экспедиция на самолете «В-33». Спасательные полеты советских летчиков на Чукотке зимой 1929—1930 гг. Зимовка парохода «Ставрополь» 1929/30 гг. Колымский рейс 1930 года. Колымский рейс 1931 года. Попытки морских плаваний в устье р. Лены с запада. Походы парусно-моторной шхуны «Белуха» в 1930 и 1931 годы.

Глава 15. **Участие Советского Союза во Втором Международном Полярном годе. Плавание ледокольного парохода «А. Сибиряков» по Северному морскому пути в одну навигацию** . . . . . .
Северный морской или Великий Северный железнодорожный путь? Историческое плавание ледокольного парохода «Сибиряков» по Северному морскому пути в одну навигацию. Особая Северо-Восточная полярная экспедиция Наркомвода 1932—1933 гг. Экспедиция на ледокольном пароходе «Русанов». Таймырская гидрографическая экспедиция на ледокольном пароходе «Таймыр». Плавание судна «Н. Книпович» вокруг Земли Франца-Иосифа. Значение работ 1932 года

Заключение . . . . . .

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. Перечень главных событий на Советском Севере и в Арктике с 1918—1932 гг. . . . . .
II. Рукописные материалы за период 1918—1932 гг., хранящиеся в научных фондах ААНИИ и использованные в настоящей работе . . . . . .
III. Основная литература по истории социалистического освоения Севера и арктического мореплавания (период с 1917—1932 гг.) . . . . . .
IV. Архивы . . . . . .
V. Именной указатель . . . . . .
VI. Географический указатель . . . . . .
VII Перечень иллюстраций . . . . . .

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать
28	2 снизу	hoppiness	happiness
138	10 снизу	задавал труды	издавал труды
139	подпись под рис. 40	Главморнина	Плавморнина
184	12 снизу	которой исчезли	с которой исчезли
195	3 сверху	вынудили судна	вынудили суда
196	18 снизу	Пароход	Проход
231	22 сверху	для пересечения действия	для пресечения действия
254	10 снизу	на острове Врангеля	на остров Врангеля
281	12 сверху	в центральную Америку	в центральную Арктику
296	подпись под рис. 116	у мыса Нуль	у мыса Ниль
366	подпись под рис. 149	des Zuffschiffs	des Luftschiffes
442	20 сверху	малыми нардностями	малым народностям
446	27 снизу	О. Ю. Шмидта	П. Ю. Шмидта
486	именной указатель	Ганневич Х.,	Ганевег Х.,

Заказ № 10.

Советское арктическое мореплавание 1917—1932 гг.

Белов Михаил Иванович

Редактор изд-ва *З. С. Фришман*

Техн. редактор *О. И. Котлякова* Корректор *Р. В. Добринская*

М-24456. Сдано в произв. 2/I 1959 г. Подписано к печ. 25/IX1959 г. Бумага 70×108¹/₁₆. Усл. печ. л. 43,84 Уч.-изд. л. 45,35. Бум. л. 21,92. Изд. № Л/200. Тираж 3000 экз. Цена 34 р. 25 к. Заказ 10.

2-я тип. Трансжелдориздата МПС. Ленинград, ул. Правды, 15.