

В. Т. ПОПОВ

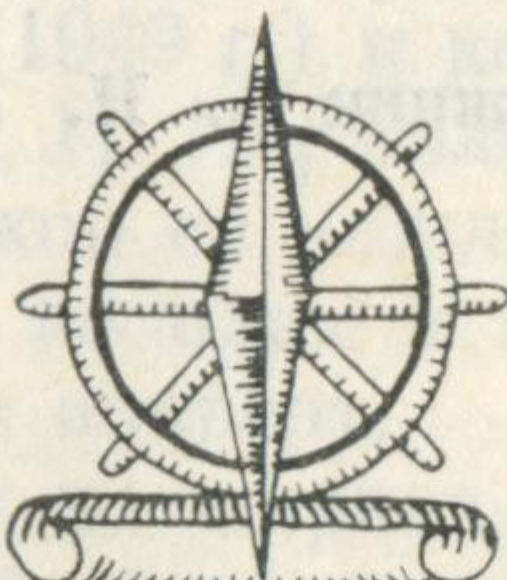
СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ФИЛАТЕЛИИ



В. Т. ПОПОВ

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ФИЛАТЕЛИИ

МУРМАНСКОЕ
КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1980



379.45+6Т4(09)
ББК76.106.+39.4Г
П58

Рецензенты: А. Л. Кауфман, председатель Мурманского областного отделения ВОФ;
Е. В. Миловидов, председатель московского клуба «Полярфил»;
И. Н. Чесноков, член Союза журналистов СССР.

Художник А. Н. Шевнин

ВВЕДЕНИЕ

Столетиями складывалась история освоения полярного края. Цепь походов и открытий, плаваний в неприступные районы Арктики к 30—40-м годам XX века составила хорошо известную летопись освоения Великого Северного морского пути.

Подобно многим областям человеческой деятельности в этой истории значительное место занимают средства связи и наиболее давнее из них, но не стареющее и сегодня — почта.

Почта арктических экспедиций! Доставляемые самолетами и теплоходами письма наших дней и остававшиеся десятилетиями в занесенных снегом, почти недоступных, уголках страны письма и дневники мужественных исследователей, надеявшихся на то, что их послания попадут к людям...

Настоящая книга — о почте Арктики и Северного морского пути, точнее, о ее иллюстративной филателистической стороне.

Ряд обстоятельств, приводимых ниже, помогут читателю понять затруднения автора в реализации замысла. Несмотря на многочисленные выпуски марок и конвертов, посвященных знаменательным событиям, многое, очень многое в летописи освоения Арктики не нашло отражения в сюжетах почтовых изданий. Сопоставляя вехи истории освоения Севера с тем наследием, которым располагает филателия, видим неравномерность отражения событий и личностей. Приведем несколько примеров. С. И. Дежнев и Ф. А. Попов плавали раньше В. Беринга в море, названном Беринговым. Дежневу посвящены марки (1949 г.) и конверт, а имя Попова в филателии забыто. В. Баренц, И. Перфильев, И. Ребров, братья Лаптевы и ряд их современников не нашли отражения в марках и конвертах. В. Берингу и его походам в 1943, 1957 и 1966 годах посвящались выпуски марок и конверт.

Ф. П. Литке показан на марках (1947 г.) и конверте, а его современник, крупнейший исследователь Новой Земли П. К. Пахтусов почтовыми эмиссиями не представлен. М. К. Сидоров, организатор плаваний из Енисея в Европу, Д. И. Шваненберг, прошедший в 1877 году на небольшой шхуне «Утренняя заря» из Енисея

в Петербург, экспедиция Российской Академии наук на шхуне «Заря» под руководством геолога Э. Толля (1900 г.) не нашли отражения в филателии. Г. Я. Седову посвящены два выпуска марок (1952 и 1977 гг.) и конверты; В. А. Русанову — конверт с оригинальной маркой, спецгашения и конверт Архангельского ПТУС, но ничем не отмечены плавания Б. В. Давыдова в 1924 году на канонерской лодке «Красный Октябрь» для установления Советской власти на острове Врангеля. С такой же целью было предпринято плавание на пароходе «Ставрополь» в 1926 году к восточной окраине СССР — к острову Геральда. А разве не заслужили мемориала спасение экипажа дирижабля «Италия» ледоколом «Красин» в 1928 году и поднятие советского флага на Земле Франца-Иосифа в 1929 году?

Было бы нелепо предполагать, что почта может откликаться на все значительные события. Вышеприведенное только поясняет вынужденную дискретность и недостаточность последовательности рассказа с точки зрения историка, который может упрекнуть автора в пристрастии к одним героям и забвении других. Такое пояснение мы сочли полезным дать читателям.

Хорошо понимая разницу между причиной и следствием, между целью экспедиции и сопутствующей ей почтовой связью, автор избрал нелегкий, но единственно правильный, на наш взгляд, план повествования. Он поставил задачу пересказать историю освоения Арктики, основываясь на имеющемся филателистическом материале. При этом нельзя было избежать кажущегося парадокса — рассказа о давних походах «домарочного периода»*, иллюстрированного почтовыми изданиями XX века. Это легко объяснимо, если вспомнить, что многие знаменательные даты повторно отмечаются в юбилейные сроки. Так и в наше время продолжает расти и пополняться коммеморативная тема филателии. Чтобы последовательнее вести рассказ и осветить некоторые исторические эпизоды, автор привлекает марки других государств.

Книга могла бы иметь и другой вариант плана, основанный на хронологии почтовых эмиссий. Так делается в справочниках и так

* Первая марка в России вышла в 1858 году.

поступали некоторые авторы тематических сборников. Однако это привело бы к полной потере последовательности в главном — в изложении истории освоения Арктики.

В годы Великой Отечественной войны Кольский залив, Баренцево и Карское моря, вся трасса Северного морского пути и Северная Атлантика были ареной тяжелых сражений и героических подвигов. Марки с изображением дважды Героя Советского Союза морского летчика Б. Ф. Сафонова и Героя Советского Союза командира дивизиона подводных лодок М. И. Гаджиева, Героя Советского Союза матроса-десантника И. М. Сивко, а также марки с изображениями ледокольных пароходов «А. Сибиряков» и «Дежнев», сражавшихся с фашистским крейсером «Адмирал Шеер», — вот филателистический материал, иллюстрирующий войну в арктических водах. Еще нет ни марки, ни конверта, посвященных героическим конвоям транспортных судов через Северную Атлантику, многим другим героическим событиям и легендарным героям Заполярья.

Суда многих экспедиций уходили на Север из Мурманска. Отсюда ушел в первое плавание и атомный ледокол «Ленин», изображение которого попало на марки многих государств, а кубинский художник даже показал его в окружении пингвинов, хотя в Арктике они не живут! 3 декабря 1979 года отмечалось 20-летие атомохода, и этому событию посвящены конверт и штемпель специального гашения.

Из Кольского залива вышел на покорение Северного полюса атомный богатырь — ледокол «Арктика», и филателисты получили целый ряд почтовых сувениров в ознаменование достижения полюса.

От тех же причалов ушел в высокоширотный рейс и третий атомоход — «Сибирь», а 7 октября 1979 года в порт приписки — Мурманск пришел первый научно-исследовательский ледокол «Отто Шмидт», изображенный на марке, вышедшей в 1980 году.

Неудивительно, что географическое положение Мурманска определило и автора книги, и ее содержание.

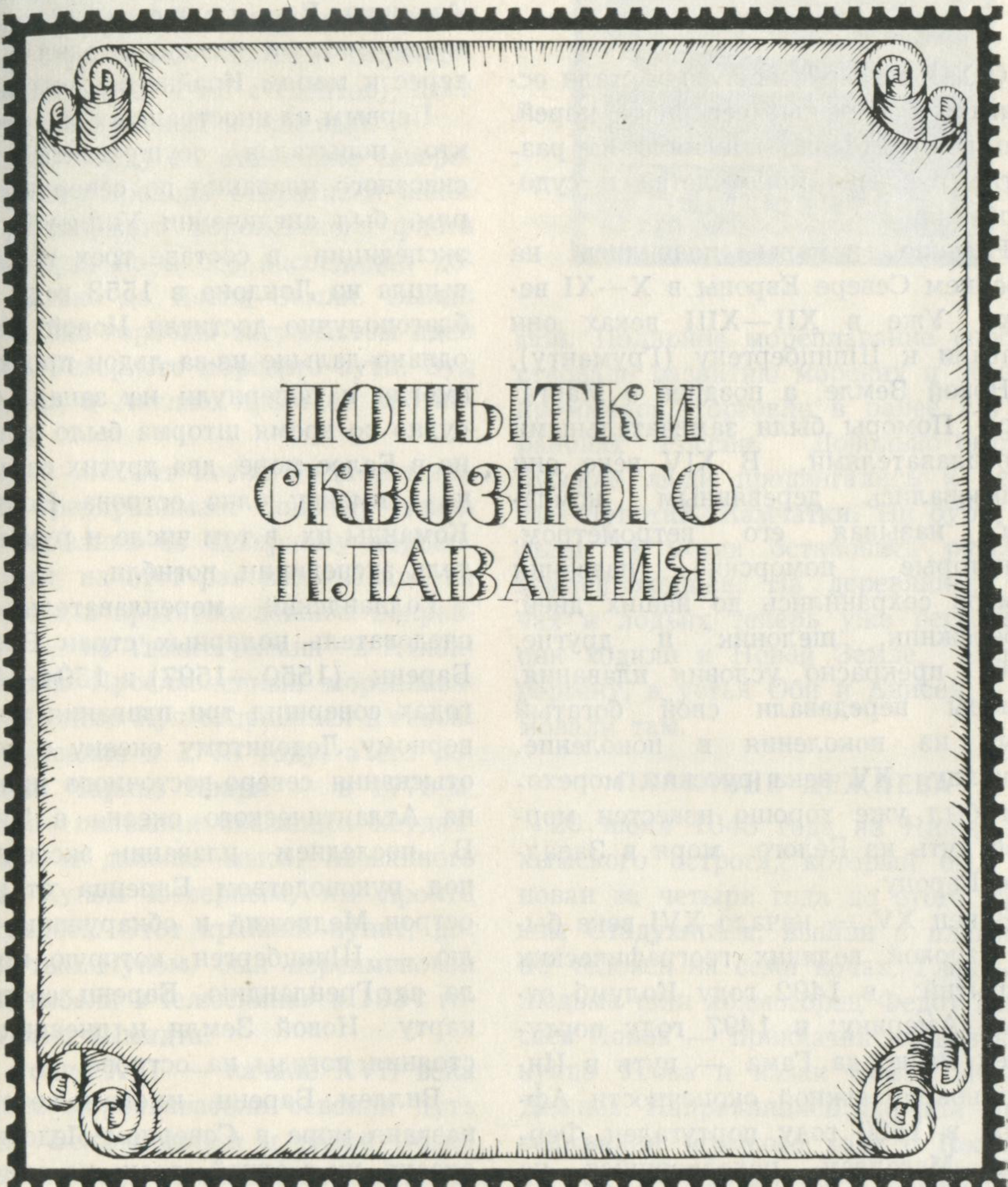
В. Т. Попов работает на маяках трассы Северного морского пути с 1952 года, и с тех пор, в штиль и в шторм, при незакатном

солнце и в лиловых сумерках Заполярья, перед его глазами прошли тысячи судов.

В 1957 году в журнале «Советский Союз» (№ 3) журналист В. Л. Иллеш писал о работе В. Т. Попова: «Вахта за вахтой. Десятые сутки беснуется норд-ост... А на острове Русском идет размеренная, привычная жизнь. В темноте полярной ночи непрерывно вращаются рубиновые лучи маяка, совсем как у сказочной ветряной мельницы. Каждые 6 часов заступает новая вахта. Секунда в секунду, по расписанию включается передатчик радиомаяка. В эфире звучат позывные. Ориентируясь по ним, направляют свой путь суда из Мурманска, с Новой Земли и Британских островов, суда, идущие по Северному морскому пути...»

Попов и сегодня работает на маяке — начальником, или, как когда-то говорили, смотрителем маяка и продолжает пополнять свою коллекцию, ставшую основой книги. Он разрабатывает фрагменты полярной филателии и экспонирует их на выставках в Мурманске и Североморске.

Действительный член Географического общества СССР А. Л. Кауфман



ПОПЫТКИ СКВОЗНОГО ПЛАВАНИЯ

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

С XII века русские люди стали осваивать побережья северных морей. Это положительно повлияло на развитие русского мореходства и судостроения.

Русские поморы появились на Крайнем Севере Европы в X—XI веках. Уже в XII—XIII веках они плавали к Шпицбергену (Груманту), к Новой Земле, а позднее в Мангазею. Поморы были замечательными мореплавателями. В XIV веке они пользовались деревянным компасом, называя его ветрометром. Некоторые поморские названия румбов сохранились до наших дней: побережник, шелоник и другие. Зная прекрасно условия плавания, поморы передавали свой богатый опыт из поколения в поколение. К концу XV века русским мореходам был уже хорошо известен морской путь из Белого моря в Западную Европу.

Конец XV — начало XVI века были эпохой великих географических открытий: в 1492 году Колумб открыл Америку; в 1497 году португалец Васко да Гама — путь в Индию вокруг южной оконечности Африки; в 1520 году португалец Фернанд Магеллан, находившийся на службе у испанского правительства,

впервые обогнул южную оконечность Америки. В то же время европейские мореплаватели начали проявлять интерес к морям Крайнего Севера.

Первым из иностранных мореходов, кто попытался осуществить идею сквозного плавания по северным морям, был англичанин Уиллоуби. Его экспедиция в составе трех кораблей вышла из Лондона в 1553 году. Они благополучно достигли Новой Земли, однако дальше из-за льдов пройти не смогли и повернули на запад. Одно судно во время шторма было вынесено в Белое море, два других остались на зимовку близ острова Нокуева. Команды их, в том числе и руководитель экспедиции, погибли.

Голландский мореплаватель, исследователь полярных стран Виллем Баренц (1550—1597) в 1594—1597 годах совершил три плавания по Северному Ледовитому океану с целью отыскания северо-восточного прохода из Атлантического океана в Тихий. В последнем плавании экспедиция под руководством Баренца открыла остров Медвежий и обнаружила землю — Шпицберген, которую приняла за Гренландию. Баренц составил карту Новой Земли и дневник состояния погоды на острове.

Виллем Баренц, именем которого названо море в Северном Ледовитом океане, ни в одной стране не отмечен специальными выпусками марок. Од-

нако на марке (м-668) *, выпущенной в Голландии в 1957 году, изображена китобойная база «Виллем Баренц». Номинал марки 7+5 с (центов), цвет красно-карминовый и красный.

В 1676 году на отыскание северо-восточного прохода отправился капитан английского королевского флота Джон Вуд, но и его экспедиция дошла только до Новой Земли. Выйдя в плавание горячим энтузиастом идеи поиска Северного морского пути, Вуд вернулся в Англию ярким ее противником.

Через сто лет после Вуда Англия снова предпринимает попытку сквозного плавания по Северному морскому пути, на этот раз не с запада на восток, а в противоположном направлении — из Тихого океана в Атлантический. Прославленный мореплаватель Джеймс Кук отправился в сквозное плавание в 1778 году, а его помощник Чарльз Кларк — в 1779-м. Однако плавания оказались неудачными, и дальше мыса, названного тогда Куком Северным, им пройти не удалось. Этот крайний пункт, достигнутый Куком, был переименован после гибели «Челюскина» в 1934 году в мыс Шмидта.

В конце XVI — начале XVII века русские мореплаватели освоили путь между Белым морем и рекой Обью, а также между реками Леной и Колы-



мой. Полярное мореплавание способствовало развитию морских и лесных промыслов, торговли в ранее глухих районах России. Довольно быстро русские люди продвигались к берегам Чукотки, Камчатки. Ни бури, ни льды не могли остановить русских землепроходцев. На деревянных кочах и лодьях теперь уже регулярно они ходили к Новой Земле, Шпицбергену, в устья Оби и Енисея и зимовали там.

ПЛАВАНИЕ ДЕЖНЕВА

20 июня 1648 года из Нижне-Колымского острога, который был основан за четыре года до этого казаком Стадухиным, вышли в плавание 90 человек на семи кочах. Главными людьми шли холмогорец Федот Алексеев Попов — приказчик московского купца Усова и казак Семен Иванов Дежнев. Направлялись они для «проезжания морского хода с Колымы на реку Анадырь» на Чукотке, бога-

* Номера иностранных марок даны по французскому каталогу «ИВЕР».

той, по слухам, пушниной и «рыбьей костью».

Ранний выход судов к Великому «морю-окияну» объяснялся тем, что опытный мореход Семен Дежнев решил вести свои суда за отступающим льдом, между берегом и стамухами — большими, севшими на мель льдинами.

В начале сентября 1648 года суда Дежнева прибыли в район, который он назвал Большим Каменным Носом — самой восточной точке Азиатского континента. Здесь на близком расстоянии от берега, у обрыва гигантского горного массива, мореходы увидели острова. Но Дежнев не ставил перед собой цель выяснить протяженность этих земель. Убедившись, что берег круто поворачивает на юго-запад, Дежнев решает более детально



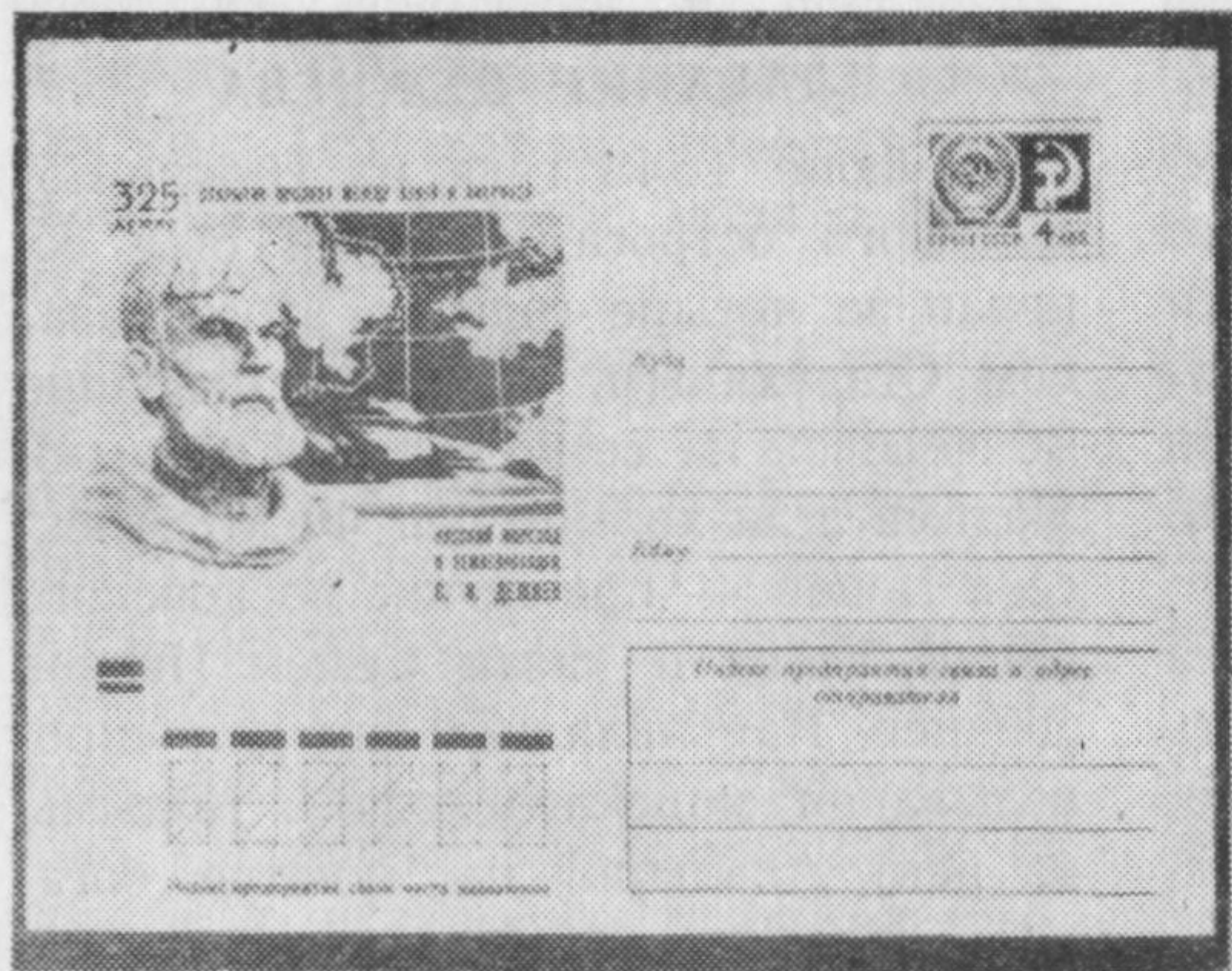
ознакомиться с Большим Каменным Носом, определиться на местности.

Самый восточный мыс Чукотского полуострова далеко выступает в море. Здесь водораздел между двумя океанами.

Плавание в Беринговом море продолжалось в тяжелейших условиях. Во время жестокой бури мореплаватели были выброшены на берег юго-западнее мыса Чукотского 1 октября 1648 года, на 102-й день путешествия.

Результатом этого похода было значительное географическое открытие — обнаружен пролив между Азией и Северной Америкой, тем самым доказано, что Азия и Северная Америка являются самостоятельными материками. Открытие пролива спустя 80 лет подтвердила русская экспедиция под командованием В. Беринга.

Именем Дежнева названы остров, банка в море Лаптевых,



залив в Баренцевом море, горный массив, полуостров в Беринговом проливе, мыс в Беринговом море, острова в архипелаге Норденшельда в Карском море. В 1879 году А. Э. Норденшельд в честь замечательного русского морехода Дежнева назвал мыс, расположенный на северо-восточной оконечности Азии, на Чукотском полуострове.

В 1937 году на одной из ленинградских верфей спущен на воду ледокольный пароход «Дежнев». В годы Великой Отечественной войны переименованный в СКР-19, он храбро сражался с фашистами. После войны «Дежнев» более 20 лет бороздил северные моря. В июльский день 1969 года Мурманск провожал «Дежнева» в последний рейс.

В январе 1949 года к 300-летию открытия пролива между Азией и Северной Америкой Министерство связи СССР выпустило двухмарочную серию (м-1364—1365)* по рисункам художника В. Завьялова. На марке темно-серого цвета номиналом 1 руб. (м-1365) художник запечатлел коч Дежнева на фоне карты, изображающей Чукотский полуостров, Аляску, Берингов пролив, Чукотское и Восточно-Сибирское моря, и обозначил

на карте маршрут плавания Дежнева — из устья Колымы до устья Анадыря. На 40-копеечной марке (м-1364) серии изображен мыс Дежнева. Цвет марки оливково-зеленый.

10 сентября 1973 года в честь 325-летия открытия пролива между Азией и Америкой издан художественный маркированный конверт (к-9178)**. На рисунке Б. Трифонова портрет Дежнева на фоне карты Чукотского полуострова, Аляски, Берингова пролива со схемой плавания Дежнева из Чукотского моря в Берингово.

ВИТУС БЕРИНГ

В начале XVIII века Петр I предпринимал энергичные меры для установления торговых связей с азиатскими странами. Тогда он и обратил внимание на Северный морской путь — кратчайшую дорогу в отечественных водах в Америку, Японию и Индию.

В январе 1725 года, за три недели до смерти, Петр I собственноручно написал инструкцию для экспедиции, которую возглавили офицеры русского флота Витус Беринг и Алексей Чириков. Экспедиции надлежало плыть «возле земли, которая идет на

* Номера советских марок даются по каталогу ЦФА.

** Номера конвертов даны по каталогу «Художественные маркированные конверты СССР» или по журналу «Филателия СССР».



Норд (север)... искать, где она сошлась с Америкой... И самим побывать на берегу... и поставя на карту, приезжать сюды (в Петербург. — В. П.)» *.

В июле 1728 года только что построенный на Камчатке бот «Св. Гавриил» вышел в море. За месяц плавания он дошел до Чукотского моря. Убедившись, что за Чукотским Носом (ныне мыс Дежнева) берег поворачивает на запад, Беринг счел, что он установил пролив, отделяющий Азию от Северной Америки, и повернул обратно. С Камчатки экспедиция сухопутным путем вернулась в Санкт-Петербург.

Адмиралтейств-коллегия не поверила Берингу, что он достиг пролива, и на исходе 1732 года под наблюде-

нием адмирала Головнина была снаряжена экспедиция, которую вновь возглавил Витус Беринг. Великая Северная экспедиция (1733—1743 гг.) как по масштабу задач, так и по количеству участников не имела себе равных. Морские и сухопутные отряды экспедиции должны были обследовать побережье Северного Ледовитого океана, отыскать путь из Ледовитого океана в Тихий, описать Сибирь, Камчатку, Курильские острова. Берингу была поставлена задача: пройти морем от Камчатки к берегам Америки.

В этой экспедиции, продолжавшейся десять лет, принимали участие замечательные русские исследователи С. Г. Малыгин, Д. Л. Овцын, Ф. А. Минин, супруги Прончищевы (Мария Прончищева — единственная женщина — участник экспедиции), С. И. Челюскин, Х. П. Лаптев, Д. Я. Лаптев и многие другие.

В Охотске были спущены на воду боты «Св. Петр» и «Св. Павел», а 4 июня 1741 года они вышли из Авачинской губы. Ботом «Св. Петр» командовал В. Беринг, ботом «Св. Павел» — А. И. Чириков. Каждый бот имел по 2 мачты и 14 пушек и мог поднять 6000 пудов груза.

20 июня 1741 года во время шторма корабли потеряли друг друга. Чи-

* Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. М., «Просвещение», 1967, с. 340.



риков доплыл до Аляски, однако, пройдя большое расстояние к северу вдоль берегов, повернул обратно. На пути к Камчатке открыл несколько островов из группы Алеутских. 10 октября «Св. Павел» прибыл в Петропавловск.

А Беринг тем временем, не найдя корабль Чирикова, пошел дальше и 20 июля достиг берегов Северной Америки — острова Каяк. Резкое ухудшение погоды вынудило сократить стоянку и пуститься в обратный путь. Жестокие штормы преследовали судно, среди команды начались болезни. 5 ноября обессиленные моряки увидели землю, которую приняли за Камчатку. Команда была вынуждена высадиться на берег, который, как вскоре убедились, был необитаемым островом. 8 декабря 1741 года на этом острове умер от цинги В. Беринг. Впоследствии остров был назван его именем, а вся группа островов (несколько маленьких островов



и скал) — Командорскими. Имя Беринга носят одиннадцать географических объектов в Охотском и Беринговом морях, в Тихом и Северном Ледовитом океанах.

К 200-летию со дня смерти мореплавателя В. И. Беринга в апреле 1943 года выпущена серия почтовых марок (м-854—857) по рисункам художника И. Дубасова. На марках номиналом 30 коп. (м-854 — синяя) и 1 руб. (м-856 — желто-зеленая) слева изображены корабль «Св. Петр» и гора Св. Ильи на побережье Северной Америки, которого достиг В. Беринг 17 июля 1741 года. На почтовых миниатюрах номиналом 60 коп. (м-855 — серо-зеленая) и 2 руб. (м-857 — светло-коричневая) напечатана карта с маршрутом плавания кораблей Второй Камчатской экспедиции. На ней обозначены Камчатка, южная оконечность Аляски, Алеутские острова, Тихий океан, Берингово море, Командорские ост-



рова. Справа внизу изображен корабль «Св. Петр». На всех четырех марках текст: «Памяти мореплавателя В. Беринга. 1741—1941».

В феврале 1957 года к 275-летию со дня рождения В. Беринга выпущена многоцветная марка (м-1977). На 40-копеечной миниатюре художник Е. Гундобин поместил портрет В. Беринга, оригинал которого был обнаружен в 1945 году у его правнучки Е. А. Трегубовой; ныне портрет хранится в Военно-морском архиве в Ленинграде. На географической карте обозначены Камчатка, Чукотка, Берингов пролив, Аляска, Алеутские и Командорские острова, Анадырский и Карагинский заливы, а также схемы плаваний В. Беринга и А. Чирикова во время Первой Камчатской экспедиции в 1728 году на корабле «Св. Гавриил» и во Вторую Камчатскую экспедицию в 1741 году на кораблях «Св. Петр» и «Св. Павел». Справа внизу изображен бот «Св. Петр». Марка многоцветная.

В красочной серии «Советский

Дальний Восток» (м-3446—3452), выпущенной в декабре 1966 года, пять марок относятся к плаванию В. Беринга. Серия оформлена художником Л. Шаровым. Марки многоцветные.

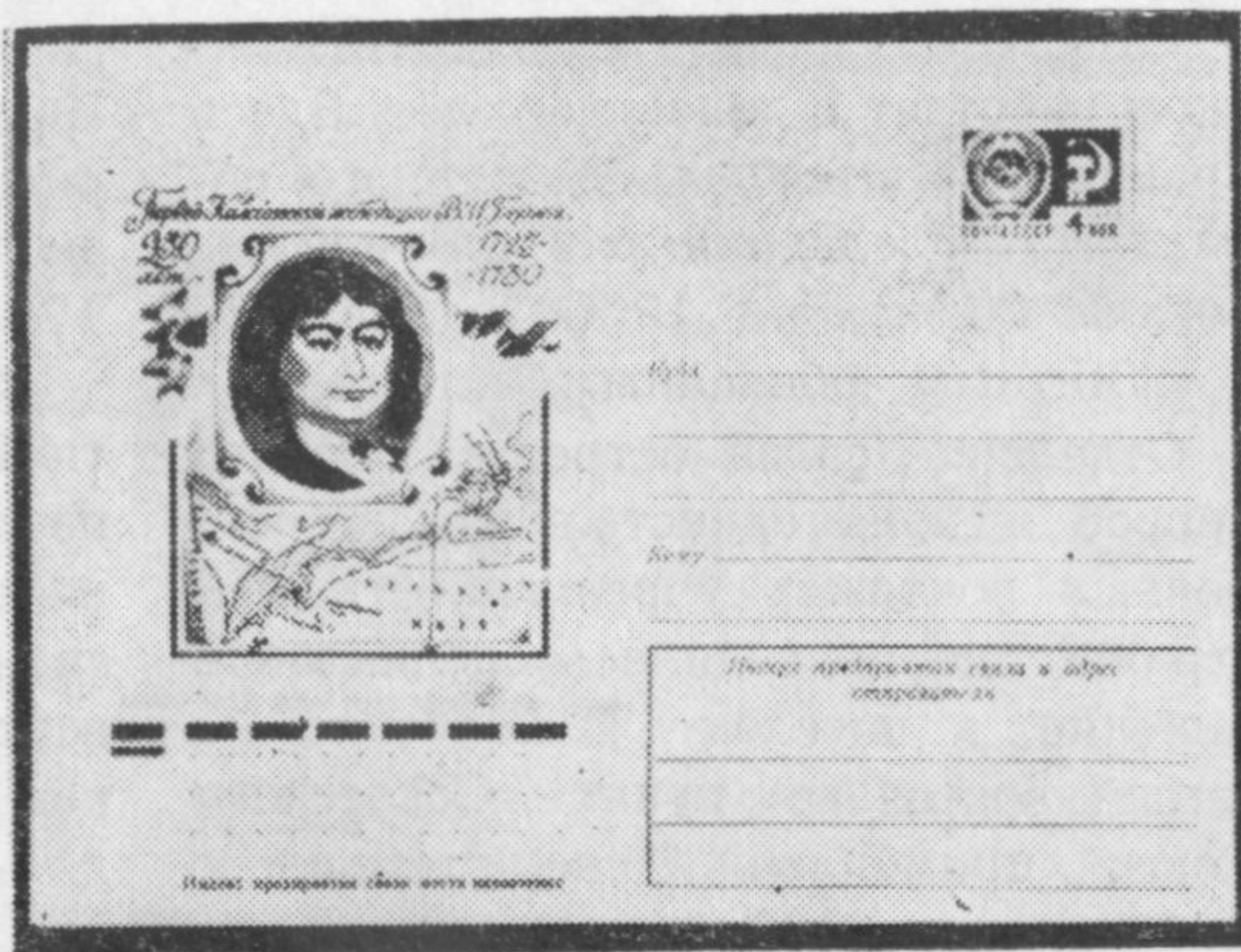
На марке (м-3446) номиналом 1 коп. — два рисунка. Слева — карта-схема плавания Беринга во время Второй Камчатской экспедиции в 1741 году от Камчатки до острова Каяк (остров Св. Ильи) у берегов Аляски и обратно до Командорских островов. Справа — под парусами экспедиционный корабль «Св. Петр». На марке надпись: «Плавание Беринга. Открытие Командорских островов. 1741 г.». На 2-копеечной марке (м-3447) изображен скалистый западный берег острова Медного, а справа — карта с обозначением островов Беринга и Медного. Внешний рейд Петропавловска-Камчатского изображен на марке (м-3448) номиналом 4 коп. Город основан капитан-командо-



ром В. Берингом в 1740 году, назван в честь зимовавших здесь судов экспедиции «Св. Петр» и «Св. Павел». Текст на марке: «Камчатка. Петропавловск. Внешний рейд». На 10-копеечной марке (м-3450) — Авачинская губа с Петропавловской бухтой. На переднем плане кекуры — «Три брата».

Лежбище морских котиков на острове Беринга изображено на марке (м-3451) номиналом 12 коп. К этому необитаемому острову 5 ноября 1741 года подошел «Св. Петр». Здесь скончался и похоронен В. Беринг. Его могила находится на юго-восточной стороне острова, а в селе Никольском Берингу сооружен памятник.

Три художественных маркированных конверта можно связать с именем Беринга: «225 лет Петропавловску-Камчатскому» (к-3862). Авиа. На рисунке художника Д. Надеждина внизу современные океанские суда в морском торговом порту, вверху — парусные корабли «Св. Петр» и «Св. Павел»; «Советский Дальний Восток» (к-4572). Авиа. На конверте изображены острова Беринга и Медный, входящие в состав Командорских, корабль «Св. Петр», памятник Витусу Берингу в поселке Никольском на



острове Беринга; «Петропавловск-Камчатский» (к-5845). Морской порт в Авачинской губе Тихого океана — одном из самых больших заливов в Мировом океане.

16 ноября 1966 года в честь 225-летия открытия Командорских островов в поселке Никольском проводилось гашение корреспонденции специальным почтовым штемпелем (ш-1805)*, изготовленным по рисунку художников Т. Киреевой и Л. Сергеева. На штемпеле изображен бот «Св. Петр» на фоне Командорских островов. Почтовая марка (м-3446), посвященная открытию Командорских островов, поступила в обращение после окончания специального гашения.

* Номера штемпелей даются по каталогу «Специальные почтовые штемпеля СССР».

Отделение связи в поселке Никольском работает с довоенных лет. Здесь хранится и штемпель довоенного образца. В последний раз его использовали 16 ноября 1966 года вместе с памятным юбилейным штемпелем.

Отделение связи острова Беринга первое и пока единственное из островных почтовых учреждений нашей страны, где проводилось специальное гашение, а поселок Никольское — самый восточный пункт Советского Союза, применявший спецштемпель.

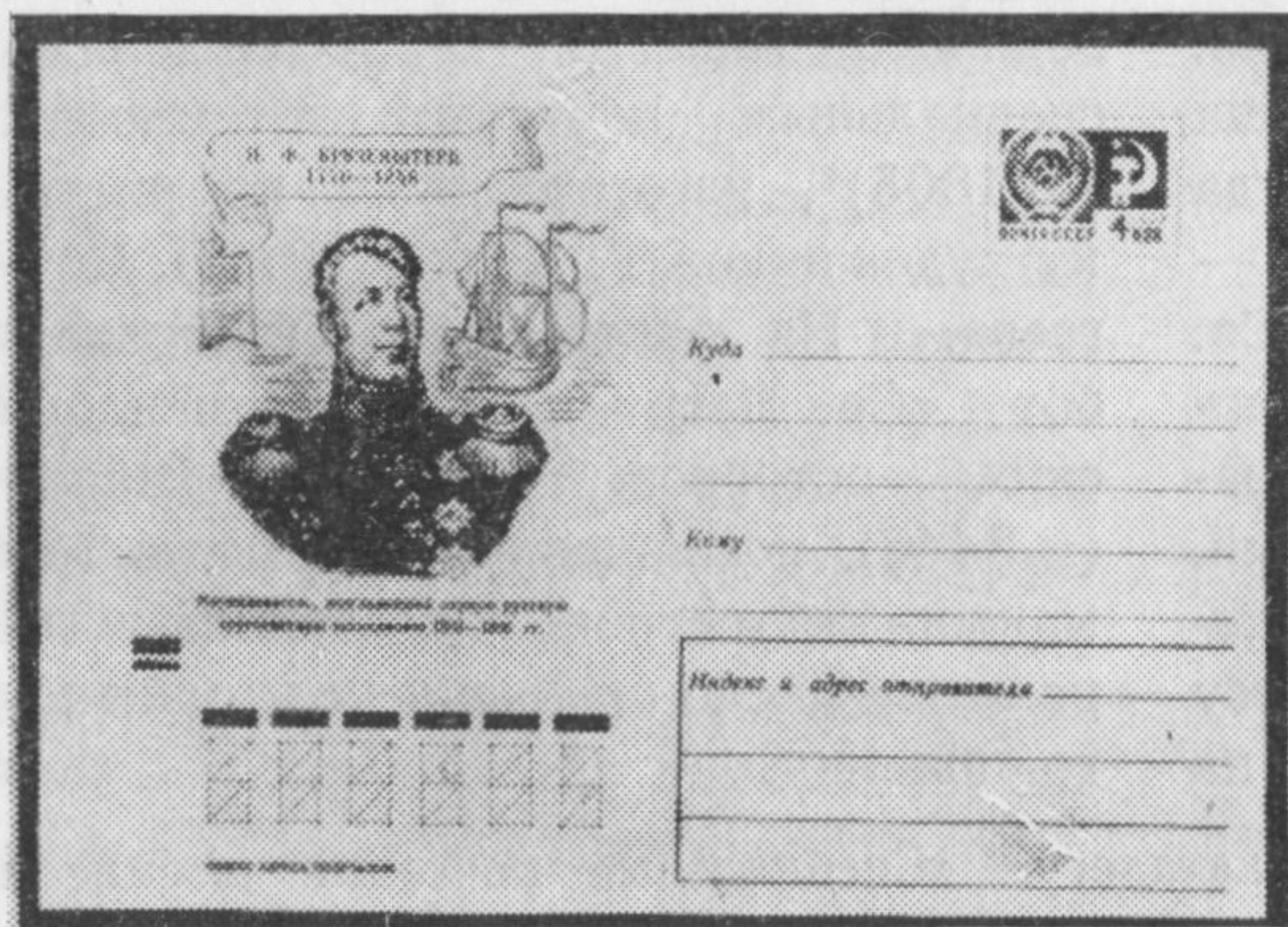
13 января 1975 года Министерство связи СССР в честь 250-летия Первой Камчатской экспедиции выпустило художественный маркированный конверт (к-4293). На рисунке художника Ю. Арцименова портрет Витуса Беринга на фоне карты, на которой изображены Берингово и Охотское моря, полуостров Камчатка, острова

Диомида, Беринга, Св. Лаврентия, Командорские и мыс Дежнева. Над рисунком текст: «Первой Камчатской экспедиции В. И. Беринга 250 лет. 1725—1730».

В Дании к 200-летию со дня смерти В. Беринга была выпущена серия из трех марок (м-278—280) номиналом 10, 20 и 40 эре. Цвет марок — синий, лиловый, розовый. Рисунок всех марок одинаков — судно, идущее под парусами. Вверху слева даты: «1741—1941».

И. Ф. КРУЗЕНШТЕРН

Известный русский мореплаватель, адмирал, почетный член Петербургской Академии наук, руководитель первой русской кругосветной экспедиции 1803—1806 годов И. Ф. Крузенштерн поддерживал идею освоения северных морей. Он интересовался исследованиями Новой Земли, принимал активное участие в подготовке Новоземельской экспедиции под командой своего ученика Ф. П. Литке в 1819 году. В следующем году по предложению И. Ф. Крузенштерна были снаряжены Янская и Колымская экспедиции, за ходом которых он внимательно следил. После завершения экспедиции И. Ф. Крузенштерн и В. М. Головнин ходатайствовали о награждении Ф. П. Врангеля



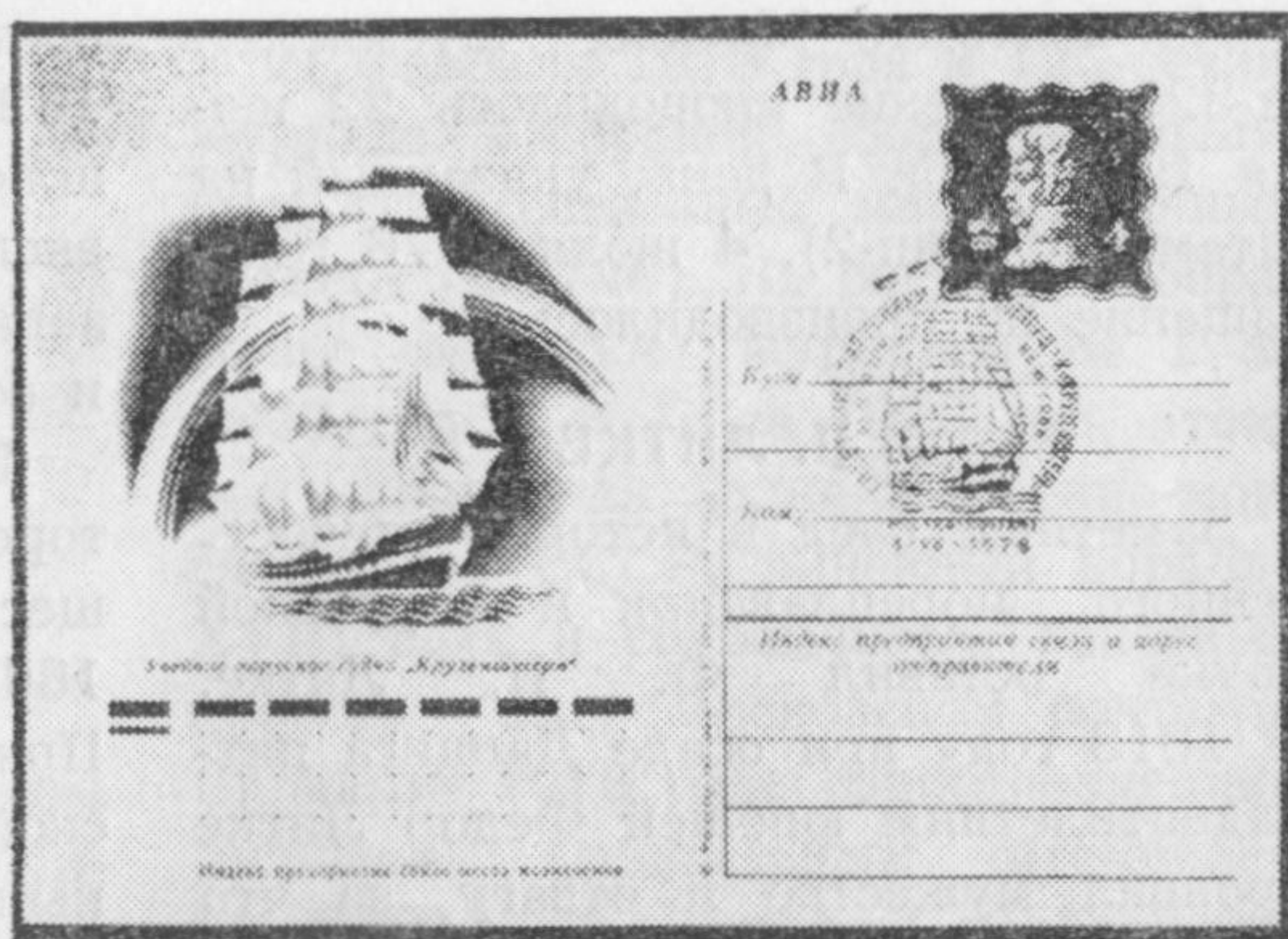
и П. Ф. Анжу за исследование Северо-Восточной Сибири.

Крузенштерну — автору многочисленных трудов об исследованиях и плаваниях в арктических и антарктических морях — посвящен маркированный конверт (к-7324), выпущенный Министерством связи СССР 23 ноября 1970 года. Художник А. Соколов изобразил портрет И. Ф. Крузенштерна на фоне парусного корабля «Надежда».

Именем Крузенштерна названы 13 географических объектов в Тихом океане, в северных морях, в Антарктиде, учебное парусное судно.

В 1975 году была выпущена авиапочтовая карточка (мк-36)*. Художник Н. Литвинов изобразил барк «Крузенштерн» на фоне сияющей над морем радуги. На оригинальной марке карточки — барельефный портрет мореплавателя. Эта карточка встречается с двумя датами утверждения: 13 ноября 1975 года и 18 июня 1976 года. Последняя вообще не была в почтовом обращении.

В международных парусных гонках в Нью-Йорке, посвященных 200-летию со дня образования Соеди-



ненных Штатов Америки, в 1976 году участвовали советские парусные суда «Товарищ»** и «Крузенштерн». К этому событию по рисунку Ю. Косорукова был изготовлен специальный штемпель (ш-3208) с изображением барка «Крузенштерн». На штемпеле — текст: «Советские парусники „Товарищ“ и „Крузенштерн“. Нью-Йорк» (наименование города на русском и английском языках). Этим штемпелем гасили почтовые карточки 13 ноября 1975 года (тип-1).

18 июня 1976 года был выпущен дополнительный тираж авиапочтовой карточки, который был полностью погашен типографским способом штемпелем ш-3208.

* Номера даются по каталогу «Односторонние почтовые карточки с оригинальными марками».

** Парусник «Товарищ» изображен на конверте (9.1.1978), а марка выпускается в 1981 году в серии «Парусные суда» (вместе с «Крузенштерном»).

На почтамте Москвы штемпелем ш-3208 гашение проводилось 22 июля 1976 года. В день, указанный на штемпеле (тип-2), 4 июля 1976 года, гашение не производилось.

Ф. П. ЛИТКЕ

Заметный след в истории отечественного мореплавания и в русской науке оставил Ф. П. Литке. В 1813 году при осаде Данцига пятнадцатилетним юношей Федор Литке проявил мужество и отвагу, за что был награжден орденом Св. Анны 4-й степени и получил первое офицерское звание — мичман флота. В 1817—1819 годах молодой офицер участвует в кругосветном плавании под командованием В. М. Головнина на шлюпе «Камчатка».

В 1821 году Адмиралтейство снарядило гидрографическую экспедицию для описания берегов Новой Земли. По рекомендации В. М. Головнина командиром только что построенного для экспедиции судна был назначен двадцатитрехлетний Федор Литке. Четырежды (1821—1824 гг.) на бриге «Новая Земля»* выходили экспедиции в арктические плавания для изучения Новой Земли, Белого моря,

восточной части Баренцева. В 1826—1829 годах Ф. П. Литке командовал шлюпом «Сенявин» в кругосветной экспедиции, во время которой описал западное побережье Берингова моря и открыл в нем ряд островов.

Ф. П. Литке — один из организаторов Русского географического общества, которым руководил в 1845—1850-м и в 1857—1872 годах. При его участии был основан «Морской сборник», издающийся и поныне.

Еще при жизни Литке, в 1872 году, была учреждена Большая золотая медаль имени Ф. П. Литке, которая ежегодно присуждается выдающимся отечественным географам-исследователям. Именем Литке названы 16 географических объектов в Баренцевом, Беринговом, Карском и Охотском морях, в Тихом океане.

В январе 1947 года к 100-летию Географического общества выпущена четырехмарочная серия по рисункам А. Толоконникова (м-1110—1113). На двух марках номиналом 20 коп. (м-1110—1111) лилово-коричневого и черно-синего цветов изображены портрет Ф. П. Литке и шлюп «Сенявин».

* Бриг «Новая Земля» построен на судовой верфи в Архангельске и спущен на воду в июне 1820 года. Длина — 24,4, ширина — 7,6 метра, грузоподъемность — 200 тонн. Вооружен шестью 3-фунтовыми пушками. Имел четыре шлюпки и хороший набор навигационных, астрономических и других приборов и инструментов. Экипаж — 43 человека.

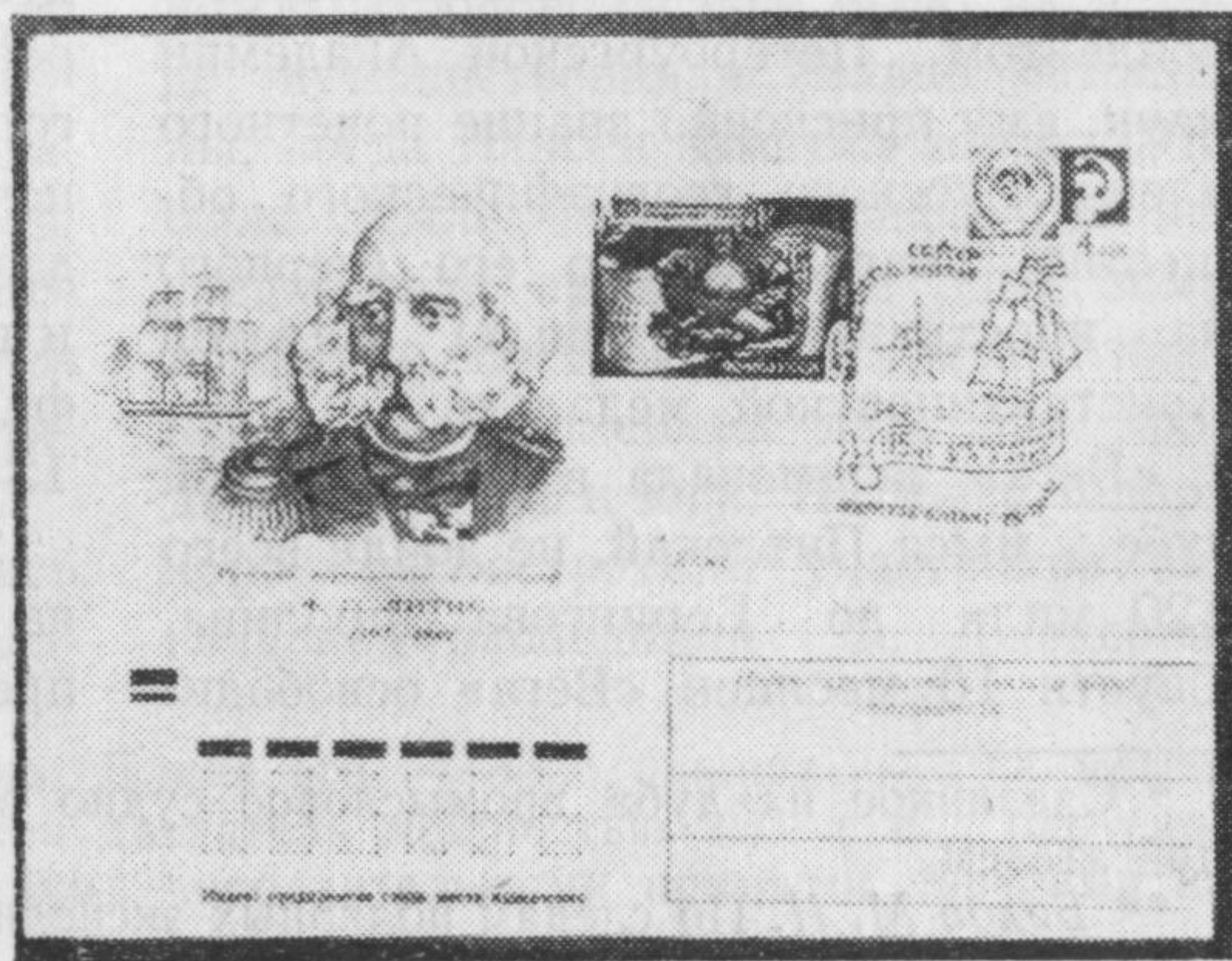


На художественном маркированном конверте (к-8409), выпущенном Министерством связи СССР 15 августа 1972 года (художник А. Соколов), — портрет Ф. П. Литке на фоне парусного корабля «Новая Земля». 28 сентября 1972 года в честь 175-летия Ф. П. Литке на Ленинградском почтамте корреспонденция гасилась специальным почтовым штемпелем (ш-2595), изготовленным по рисунку В. Остроухова. На штемпеле — парусный корабль в море, морская эмблема «роза ветров» и лента с памятным текстом. На конверте (к-8409) — марка (м-3857), выпущенная к 125-летию Географического общества. На ней художник Ю. Левиновский изобразил символы общества: ломоносовский глобус, подзорную трубу, карту, компас, книги, лавровую ветвь и контуры земных полушарий. Цвет марки лилово-коричневый, голубой, темно-синий.

21 февраля 1973 года к 125-летию журнала «Морской сборник» выпущен художественный маркированный конверт (к-8746). На рисунке изображены обложки журналов № 1 за 1848 год и № 3 за 1973 год, атомная подводная лодка и Военно-морской флаг СССР, линейный корабль XVIII века и современный ракетный крейсер. На Московском почтамте 27 марта 1973 года корреспонденция гасилась специальным штемпелем (ш-2680), на котором изображены броненосец «Потемкин» на фоне раскрытой книги, лента с памятной надписью и очертания якоря (художник Ю. Левиновский).

Э. НОРДЕНШЕЛЬД

Нильс Адольф Эрик Норденшельд родился в 1832 году в Гельсингфорсе,



в Финляндии, входившей тогда в состав России. С именем Норденшельда связаны многие вопросы изучения Арктики. Всемирно известны его путешествия на Шпицберген, в Ирландию, на Енисей и, наконец, плавание Северо-Восточным проходом, которым он первым прошел из Атлантического океана в Тихий в 1878—1879 годах на судне «Вега»*. Это плавание подвело итоги усилиям многих поколений русских и зарубежных мореплавателей и ученых.

В экспедиции участвовали ученые различных стран. «Экспедиция имела целью совершить плавание от Стокгольма вдоль северных берегов Евразии через Берингов пролив в Японию и возвратиться по южному пути»**.

Ни для одной страны мира исследования Норденшельда не имели столь важного значения, как для России. Он был избран членом-корреспондентом Петербургской Академии наук, ему присвоено звание почетного члена Русского географического общества, наградившего его (первого из иностранных ученых) Золотой Константиновской медалью.

«Вега» зазимовала в Колючинской губе у мыса Питлекай, не дойдя всего 120 миль до Берингова пролива. Спустя 10 месяцев «Вега» освободи-

лась ото льда и направилась в Берингов пролив. Затем путь следовал к берегам Аляски, в Японию, Суэцкий канал, Италию и, наконец, в Швецию. Будучи в Японии, Норденшельд продиктовал русскому посланнику записку для Русского географического общества, в которой подчеркивал, что судоходство в Северном Ледовитом океане возможно. Эту мысль он излагал и в письме А. М. Сибирякову.

Однако, несмотря на огромное значение экспедиций Норденшельда, в филателии ни ему, ни его походам не посвящено ни марок, ни конвертов, ни штемпелей.

ФРИТЬОФ НАНСЕН

Почетный член Петербургской Академии наук, лауреат Нобелевской премии, один из организаторов Международного совета по изучению морей, организатор Комитета помощи голодающим Поволжья в 1921 году, почетный член Моссовета — таков далеко не полный перечень заслуг и почетных званий норвежца Фритьофа Нансена. Ему же посвящено 13 марок.

25 октября 1892 года был спущен на воду экспедиционный корабль, предназначенный для ледового дрей-

* Сделанное из дуба промысловое судно водоизмещением 357 тонн с паровым двигателем.

** Белов М. И. По следам полярных экспедиций. Л., Гидрометеиздат, 1977, с. 26.

фа, — «Фрам» («Вперед») * (м-607). Строителем знаменитого «Фрама» был Колин Арчер, организатор общества помощи мореплавателям. К 50-летию образования этого общества в 1941 году в Норвегии была выпущена 4-марочная серия, две марки которой посвящены Арчеру. Рисунок марок одинаков: портрет К. Арчера в профиль и двухмачтовое судно. Цвет первой (м-208) — зеленый, номинал 10+10 эре; цвет второй (м-209) — серо-коричневый, номинал 15+10 эре.

24 июня 1893 года «Фрам» покинул Осло. На его борту находилось 12 человек, из них четверо ученых, в том числе Фритьоф Нансен. Судно вел закаленный в арктических походах капитан Отто Свердруп. 29 июля «Фрам» прибыл в Югорский Шар, а 28 августа достиг группы неизвестных островов у побережья Северного Таймыра. Норвежцы присвоили новому архипелагу имя Норденшельда. Не встретив на своем пути льдов, 28 сентября к северу от острова Котельного «Фрам» пришвартовался к льдине, и начался трехлетний тяжелый, но в целом удачный дрейф.

Две зимовки во льдах закончились благополучно. Ученые собрали боль-

шой материал о тех районах, куда до них еще никто не проникал. «Фрам» дрейфовал в глубоководной части Северного Ледовитого океана, глубины здесь достигали 3—4 километров. Было опровергнуто господствовавшее ранее мнение о мелководности центральной части океана.

Нансен не ставил целью достичь полюса, а проводил углубленные и разносторонние исследования в высоких широтах. И все же весной 1895 года, когда выяснилось, что дрейфующий «Фрам» не пройдет около полюса, Нансен покинул судно и вместе со своим спутником Иогансеном на собачьих упряжках отправился в опасное путешествие. Но Северного полюса норвежцы не достигли. Израсходовав больше половины продовольствия, они повернули на юг. Три месяца продолжался этот смелый поход. Продовольствие было на исходе, путешественники сильно истощены, когда Нансен заметил землю. Это была Земля Франца-Иосифа, где исследователи провели еще одну зиму в хижине, построенной из мха и камней. С наступлением лета они продолжали идти к югу. На мысе Флора норвежцы встретили участников английской экспедиции Ф. Джексона.

* «Фрам» — экспедиционное судно. Длина его — 36,2, ширина — 10,4 метра, водоизмещение — 402 тонны, паровой двигатель мощностью 220 л. с., парусное вооружение трехмачтовой шхуны с двумя дополнительными прямыми парусами на фок-мачте. Экипаж — 13 человек.



Мужественные люди были спасены и доставлены на материк.

Тем временем «Фрам» продолжал дрейф. 15 ноября 1895 года он достиг $85^{\circ}56'$ с. ш. и $66^{\circ}31'$ в. д. — точки, до которой не доходило до него ни одно судно. 13 августа 1896 года, после дрейфа, длившегося 1055 дней, «Фрам» освободился ото льда близ Шпицбергена и 20 августа вернулся на родину.

Ныне «Фрам» — мемориальный корабль-музей в Осло. 20 мая 1936 года состоялось торжественное открытие «Дома „Фрама“», где сейчас установлен и плот Тура Хейердала «Кон-Тики».

В Норвегии в разные годы вышло одиннадцать марок, посвященных Фритьофу Нансену. В 1935 году выпущены 4 марки с его портретом: м-164 номиналом 10+10 эре (зеленая), м-165 номиналом 15+10 эре (розово-коричневая), м-166 номиналом 20+10 эре (розовая), м-167 номиналом 30+10 эре (ультрамарино-

вая). В 1940 году были выпущены 4 марки (м-199—202) того же номинала и рисунка, что и в 1935 году, только меньшего формата. 100-летие со дня рождения Нансена в Норвегии было отмечено выпуском двух марок с портретом прославленного полярника: м-417 номиналом 45 эре (розовая), м-418 номиналом 90 эре (синесерая).

В декабре 1961 года Министерство связи СССР тоже выпустило почтовую марку (м-2653) к 100-летию со дня рождения норвежского путешественника, океанографа и общественного деятеля Фритьофа Нансена (1861—1930). На почтовой миниатюре, оформленной художником Л. Завьяловым, изображен портрет Ф. Нансена с гравюры А. Павлова, судно «Фрам», дрейфующее в Северном Ледовитом океане. У борта судна — Фритьоф Нансен возле нарт с собачьей упряжкой, приобретенных у русских промышленников на Новой Земле. Цвет марки черно-коричневый, серо-синий. Номинал ее 6 коп.

РУАЛЬ АМУНДСЕН

С детских лет Руаль Амундсен мечтал о море. Он освоил многие морские специальности, к 1897 году был штурманом, а затем получил и звание капитана.

Летом 1903 года на моторной яхте «Йоа» Амундсен отправился в плавание Северо-Западным проходом.

В августе 1906 года «Йоа» достигла Берингова пролива. Впервые в истории был пройден путь на запад от Гренландии до Берингова пролива в северных водах Америки.

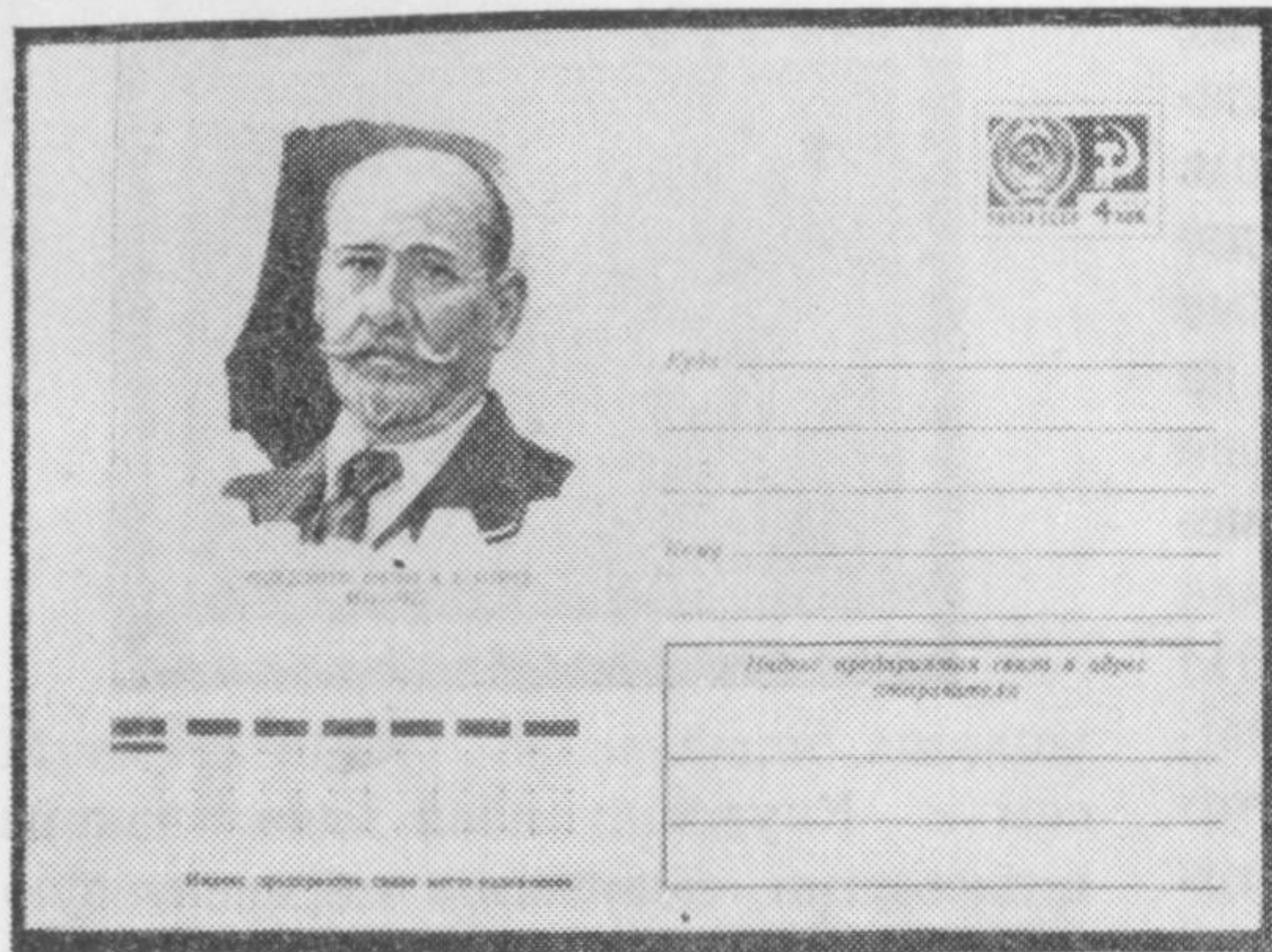
На норвежской марке (м-301) (цвет ее коричнево-оранжевый), выпущенной в 1947 году в серии, которая посвящена была 300-летию норвежской почты, изображены Нансен и Амундсен, и это не случайно. Вслед за Нансеном Амундсен посвятил свою жизнь изучению Арктики, стал первым человеком, достигнувшем Южного полюса.

Несомненный интерес для филателистов представляют специальные открытки, прошедшие почту во время плавания Амундсена на судне «Мод» в 1918—1920 годах из Норвегии вдоль берегов нашей страны до Берингова пролива.

Осенью 1919 года с мыса Челюскин, где зимовало судно «Мод», Амундсен решает отправить почту, среди которой находилась и часть открыток, погашенных ручным и машинным штемпелями с изображением парусника. На борту шхуны, изображенной на штемпеле, ее название — «Мод» и надпись: «Полхавет» (Приполюсный океан). Моряки Тес-



сем и Кнудсен, взяв два пакета с письмами, зашитыми в брезентовую сумку, отправились в беспрецедентный в истории почты переход, около 900 километров. С огромными трудностями морякам удалось пройти большую часть пути, но в устье реки Пясины умер обессиленный Кнудсен. Тессем погиб, когда до цели оставалось всего два километра... В 1922 году Н. Н. Урванцев и Н. А. Бегичев в бассейне Пясины обнаружили «почту Амундсена». Один из конвертов, находившихся в пакете, адресовался в Чикаго — в Магнитный институт, другой — в Норвегию. В пакетах обнаружили также визитные карточки Амундсена, которые он дал матросам для облегчения их почтовой миссии. Надпись на карточках гласила: «Милостивый государь, не откажите во всевозможном содействии г-ну П. Л. Тессему при отправлении телеграмм и дальнейшем продолжении пути с почтой в Норвегию».



пустило художественный маркированный конверт по рисунку художника Н. Бенделя. На конверте портрет путешественника и текст: «Исследователь Арктики Н. А. Бегичев. 1874—1927».

Амундсен с большим интересом относился к нашей стране и русским людям. В антарктическом плавании на «Фраме» штурманом был назначен Александр Кучин, будущий капитан русановского «Геркулеса»; а в плавании на шхуне «Мод» вме-

сте с норвежцами зимовал русский радиотелеграфист Геннадий Олонкин.

Постепенно Амундсен пришел к убеждению, что добраться до Северного полюса морским путем невозможно. В 1924 году он начинает готовить воздушную экспедицию. Амундсен обращается к властям с проектом выпуска специальных почтовых марок для франкирования уже продававшихся населению «полюсных» открыток. Идея Амундсена была одобрена. Он добился выпуска не одной марки, как первоначально предлагал, а целой серии из семи марок с изображением белого медведя (м-101—107).

Летом 1925 года самолет Амундсена достиг 88° северной широты и

Все письма Амундсена и открытки хорошо сохранились*.

На Диксоне бережно хранят память о мужественном переходе двух норвежских моряков. На пустынном материковом берегу когда-то стоял крест. В 1958 году по инициативе полярников Диксона воздвигнут гранитный памятник. Надпись на камне гласит: «Тессем, норвежский моряк, член экспедиции м/ш «Мод», погиб в 1920 г.».

О судьбе открыток (первого и второго выпусков) достаточно подробно пишет Е. П. Сашенков в книге «Полярная почта».

16 сентября 1974 года Министерство связи СССР в честь исследователя Арктики Н. А. Бегичева вы-

* Белов М. И. По следам полярных экспедиций. Л., Гидрометеиздат, 1977, с. 34.



возвратился в Норвегию из-за технических неполадок. 11 мая 1926 года Руаль Амундсен вновь вылетел к полюсу со Шпицбергена на дирижабле «Норге» («Норвегия») и, пролетев над Северным полюсом 14 мая, благополучно приземлился на Аляске.

Министерство связи СССР, отмечая 100-летие со дня рождения норвежского полярного путешественника и исследователя Руаля Амундсена, в июле 1972 года выпустило почтовую марку (м-4146). Художник П. Шевцов изобразил Р. Амундсена на фоне арктического пейзажа. Над портретом дирижабль «Норвегия», на котором экспедиция Амундсена совершила перелет по маршруту Шпицберген — Северный полюс — Аляска. Цвет марки — оливково-коричневый, темно-ультрамариновый.

Всемирно известный покоритель обоих полюсов, 50-летний Руаль Амундсен поспешил на гидросамолете на помощь экипажу дирижабля «Италия», потерпевшему катастрофу в

Арктике. Самолет получил повреждения, и Амундсен погиб в арктических льдах в 1928 году.

В ноябре 1977 года в Венгрии вышли многокрасочная серия марок и блок, посвященные истории дирижаблестроения. На многоцветной марке (м-404) номиналом 3 форинта художник Ш. Легради изобразил портрет Р. Амундсена, летящий дирижабль «Норвегия» над торосистыми льдами и белыми медведями. В день выпуска марки и блок гасились специальным штемпелем.

В честь судов «Мод», «Фрам» и «Йоа» — покорителей северных морей — почтовое ведомство Норвегии в 1972 году выпустило серию (м-606—608). На марке номиналом 60 эре среди полярных льдов (м-606) изображена шхуна «Мод». Цвет марки темно-оливковый. На марке





(м-607) стоимостью 80 эре изображен вмерзший во льды «Фрам»; цвет марки кирпично-красный с черным.

На марке (м-608) номиналом 1,20 кроны изображена летящая по волнам полярного моря «Йоа». Цвет синий с красно-бурым. Автор рисунков марок серии художник Г. Вельд.

Ю. М. ШОКАЛЬСКИЙ

Выдающийся советский ученый Ю. М. Шокальский, научная деятельность которого была исключительно многогранна, большое внимание уделял вопросам изучения и освоения Северного морского пути. Не участвуя в полярных экспедициях непосредственно, он внимательно следил за всеми научными предприятиями, происходившими за Полярным кругом, знал лично многих полярных

исследователей, всячески поддерживал арктические экспедиции.

В начале 1920 года была организована Северная научно-промысловая экспедиция, основной целью которой были «производство научно-технических исследований и изучение естественных производительных сил Русского Севера для всестороннего и наилучшего их практического использования путем согласования производимых на Севере органами и учреждениями разных ведомств научно-технических работ по эксплуатации богатств Севера».

В ученый совет экспедиции, почетным председателем которого был избран президент Академии наук СССР академик А. П. Карпинский, вошли виднейшие ученые и общественные деятели страны: академик А. Е. Ферсман (заместитель председателя), пре-



зидент Русского географического общества Ю. М. Шокальский, профессор Н. М. Книпович, писатель А. М. Горький и другие.

Работам в Арктике и связанным с ней проблемам были посвящены и многие выступления Юлия Михайловича на международных конгрессах. В честь Ю. М. Шокальского — знатока полярных проблем — названо большое количество полярных географических объектов, из них десять в Северном полушарии и один в Южном.

В ноябре 1956 года Министерство связи СССР выпустило почтовую марку (м-1964) к 100-летию со дня рождения океанографа, картографа и географа Ю. М. Шокальского (1856—1940). На рисунке марки портрет академика Ю. М. Шокальского на фоне земных полушарий. Внизу рисунка расположены книги и памятный текст. Рисунок художника Ю. Гржешкевича. Номинал 40 коп. Цвет — коричневый, ультрамариновый.

ЛИНЕЙНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»

Степан Осипович Макаров, оценивая значение полярных морей для Русского государства, писал: «Россия — здание, фасад которого обращен



к Ледовитому океану». Он предполагал, что в восточной части Северного Ледовитого океана нет льдов ледникового происхождения, и этим обосновывал возможность освоения морских путей с помощью мощных ледоколов.

Однако средства для постройки такого судна морское министерство выделить отказалось. Горячо поддерживал С. О. Макарова великий русский ученый Д. И. Менделеев, который живо интересовался изучением Арктического бассейна. В конце концов царское правительство отпустило средства на постройку ледокола.

Первый в мире морской ледокол был построен в Англии. Руководил его постройкой С. О. Макаров. Назвали его в честь покорителя Сибири «Ермаком». После заводских испытаний 19 февраля 1899 года на ледоколе был поднят русский флаг*.

* «Ермак»: длина — 97,75, ширина — 21,8 метра, водоизмещение — 8700 тонн, мощность машины — 7500 л. с. (по другим данным — 9000 л. с.).



Первое плавание через льды Балтийского моря прошло благополучно. 16 марта 1899 года кронштадтский рейд стал свидетелем удивительного плавания. Сокрушая лед Финского залива, достигавший 70 см, к острову двигался необычный корабль.

Первый поход на этом ледоколе адмирал Макаров совершил летом 1899 года. Ледокол достиг Шпицбергена, где встретил мощные ледяные поля. Он сделал несколько попыток пробиться через многолетний торосистый лед, но получил пробоину в носовой части и вынужден был идти в Англию, в Ньюкасл.

После ремонта «Ермак» вернулся в Кронштадт и в течение зимы проводил торговые суда через Финский залив.

6 февраля 1900 года в море унесло льдину, на которой находилась группа рыбаков. А. С. Попов собственноручно передал следующую радиогранму: «Командиру ледокола «Ермак». Около Лавенсари оторвало

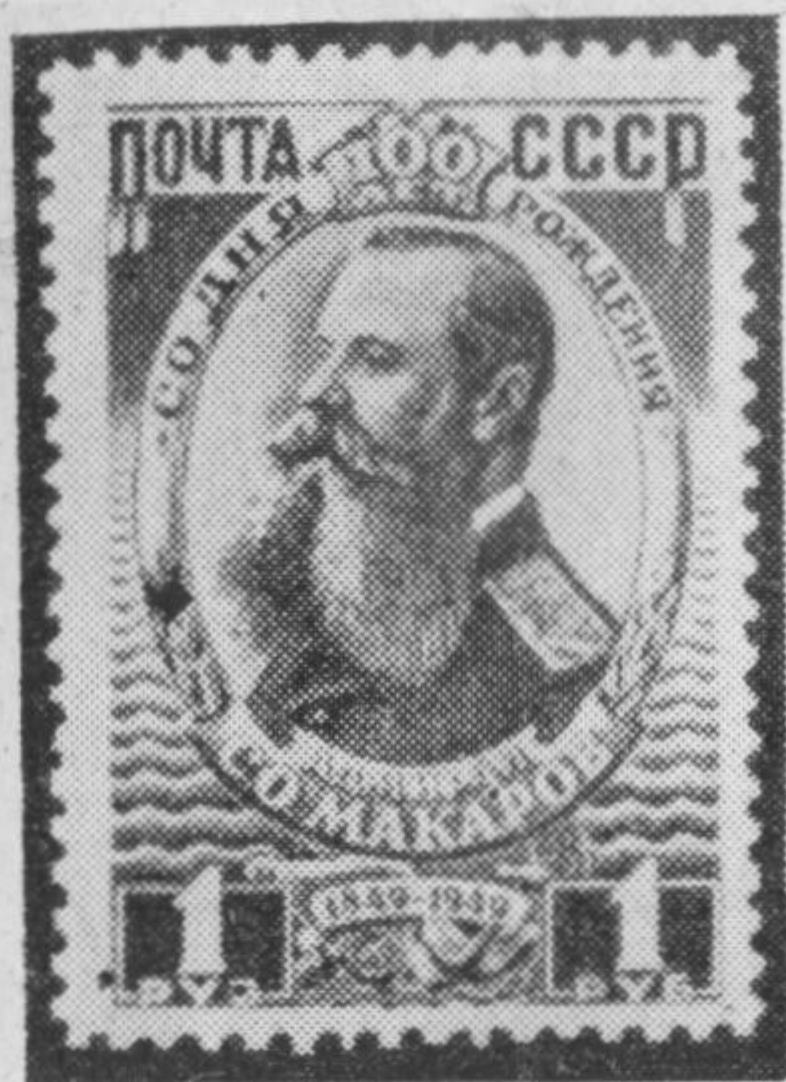
льдину с рыбаками. Окажите помощь».

«Ермак» тотчас же вышел в море и направился на поиск погибавших рыбаков. К вечеру ледокол вернулся со спасенными рыбаками.

На марке (м-2287), выпущенной в 1959 году к 100-летию со дня рождения изобретателя радио А. С. Попова (1859—1906), художник Н. Круглов изобразил это историческое событие. Номинал марки 40 коп., цвет — серый, коричневый, черный. В мае 1949 года Министерство связи СССР выпустило серию марок к Дню радио. На марке (м-1396) рисунок художника И. Дубасова по картине И. Сорокина «А. С. Попов демонстрирует адмиралу С. О. Макарову первую в мире радиоустановку». Номинал марки 50 коп., цвет — темно-коричневый.

В июне 1901 года Макаров вновь отправляется в Арктику. На этот раз ученый намеревался пройти к северу от Новой Земли, исследовать западный берег острова. На подходе к Новой Земле «Ермак» вошел в сплошной лед и продвигался исключительно медленно, но участникам похода удалось выполнить съемку западных берегов Новой Земли. Затем ледокол ходил дважды к Земле Франца-Иосифа.

В ходе этой полярной экспедиции русские ученые под руководством



С. О. Макарова собрали обширные сведения по ледоведению, провели глубоководные и магнитные исследования и составили карту Новой Земли. Но в центральную часть Арктики, к северу от Новой Земли, «Ермак» не смог пробиться.

К 100-летию со дня рождения флотоводца вице-адмирала С. О. Макарова (1849—1904) Министерство связи СССР в марте 1949 года выпустило серию из двух почтовых марок (м-1373—1374) номиналом 40 коп. и 1 руб. Цвет марок соответственно синий и красно-коричневый. На обеих марках художник В. Андреев изобразил С. О. Макарова по фотокопии портрета, опубликованного в его книге «„Ермак“ во льдах», 1901.

В 1936 году первый переход на Дальний Восток по Северному морскому пути предприняли военные корабли Краснознаменного Балтийского

флота «Войков» и «Сталин». Они вышли из Кронштадта. По Беломорско-Балтийскому каналу перешли в Архангельск. В Карском море эсминцы проводил «Ермак». 17 октября 1936 года «Войков» и «Сталин» прибыли во Владивосток. Этот переход доказал возможность успешного плавания военных кораблей из Баренцева моря в Тихий океан по Великому Северному морскому пути.

21 июля 1937 года гидрографические суда «Океан» и «Охотск» вышли из Мурманска и взяли курс на восток. В районе Карского моря они встретились с тяжелыми льдами. Преодолеть ледовую преграду судам помог ледокол «Ермак», сопровождавший их до пролива Вилькицкого. 24 сентября они благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский.

15 марта 1938 года в 16 часов в Ленинградский порт вошел ледокол



«Ермак» с четырьмя героями-папанинцами, снятыми с дрейфующей станции «Северный полюс-1». В их честь в июне 1938 года была выпущена серия почтовых марок (м-602—605). На двух последних номиналом 30 и 50 коп. (м-604—605) — дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин, Герои Советского Союза Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

Эти миниатюры единственные среди «папанинских» марок являются документально точным воспроизведением факта.

Художник И. Дубасов выполнил рисунок марки по фотоснимку, сделанному в момент возвращения участников экспедиции. Участники дрейфа сфотографированы на капитанском мостике.

В 1939 году «Ермак» достиг 83° с. ш., побив рекорд свободного плавания во льдах Арктики. «Дедушка» русского ледокольного флота запечатлен на художественно маркирован-



ном конверте (к-185), выпущенном в 1955 году.

22 декабря 1976 года Министерство связи СССР выпустило серию «Отечественный ледокольный флот» (м-4662—4666). На 6-копеечной марке (м-4663) художник А. Аксамит изобразил ледокол «Ермак».

Последняя навигация ледокола закончилась в 1965 году в Белом море. В 1974 году в Финляндии по заказу СССР построен самый мощный в мире дизель-электрический ледокол «Ермак». Порт его приписки — Владивосток. На борту ледокола имеется сувенирный штемпель.

В 1978 году в серии «Ледокольный флот СССР» вышла марка (м-4928) с изображением дизель-электрического ледокола «Адмирал Макаров», названного в честь про-

славленного мореплавателя. Номинал марки 12 коп.

В 1965 году Мурманское производственно-техническое управление связи выпустило два немаркированных конверта, на обоих изображен «дедушка» русского ледокольного флота — «Ермак». На первом типе конвертов «Ермак» занимает более трети конверта, под ледоколом текст: «Ордена Ленина ледокол «Ермак». 1899—1965 гг.» На втором типе конвертов изображение ледокола обрамлено кругом, в который вписано: «Ледокол „Ермак“», над кругом — «1899—1965 гг. Мурманск». Между датой и словом «Мурманск», обрамляя окружность снизу, расположены две скрещенные ветви. На некоторых конвертах есть штемпель, проставлен он синей мастикой и повторяет рисунок другого типа.

В. А. РУСАНОВ

1912 год оказался недобрым для русских полярных исследователей. Четыре экспедиции отправились в Арктику, три из них — В. А. Русанова, Г. Я. Седова и Г. Л. Брусилова — окончились трагически.

В. А. Русанов родился 15 ноября 1875 года в Орле. В студенческие го-

ды за революционную деятельность он был сослан в Вологодскую губернию, где занимался краеведением. После ссылки выехал во Францию и учился в Сорбонне. Но его влечет Северный Ледовитый океан, острова Карского и Баренцева морей. И когда во Франции создавалась экспедиция на Новую Землю, Русанов вошел в ее состав. Пять раз он участвует в походах к Новой Земле.

В 1912 году царское правительство поручает Русанову, известному специалисту по Арктике, возглавить экспедицию на Шпицберген, официальной задачей которой было исследование природных богатств архипелага, в частности залежей каменного угля.

В Норвегии был приобретен небольшой зверобойный парусно-моторный бот «Геркулес»*, приспособленный для плавания во льдах. Капитаном судна Русанов назначает А. С. Кучина, уроженца Архангельской губернии, потомственного помора, опытного полярника.

9 июля 1912 года судно вышло из Екатерининской гавани и отправилось к берегам Шпицбергена. Среди 14 человек экспедиции была и невеста Русанова — студентка медицинского факультета Парижского университета

* «Геркулес»: длина — 73,6, ширина — 19,6 фута, тоннаж — 63,4 тонны, двигатель — 24 л. с., скорость под мотором — 5,5—6 узлов.

Жюльетта Жан, назначенная судовым врачом.

Спустя полтора месяца экспедиция Русанова свое задание выполнила. Однако домой вернулись лишь трое полярников. Русанов, используя благополучно сложившиеся обстоятельства, решил осуществить заветную мечту — совершить сквозное плавание по Северному морскому пути.

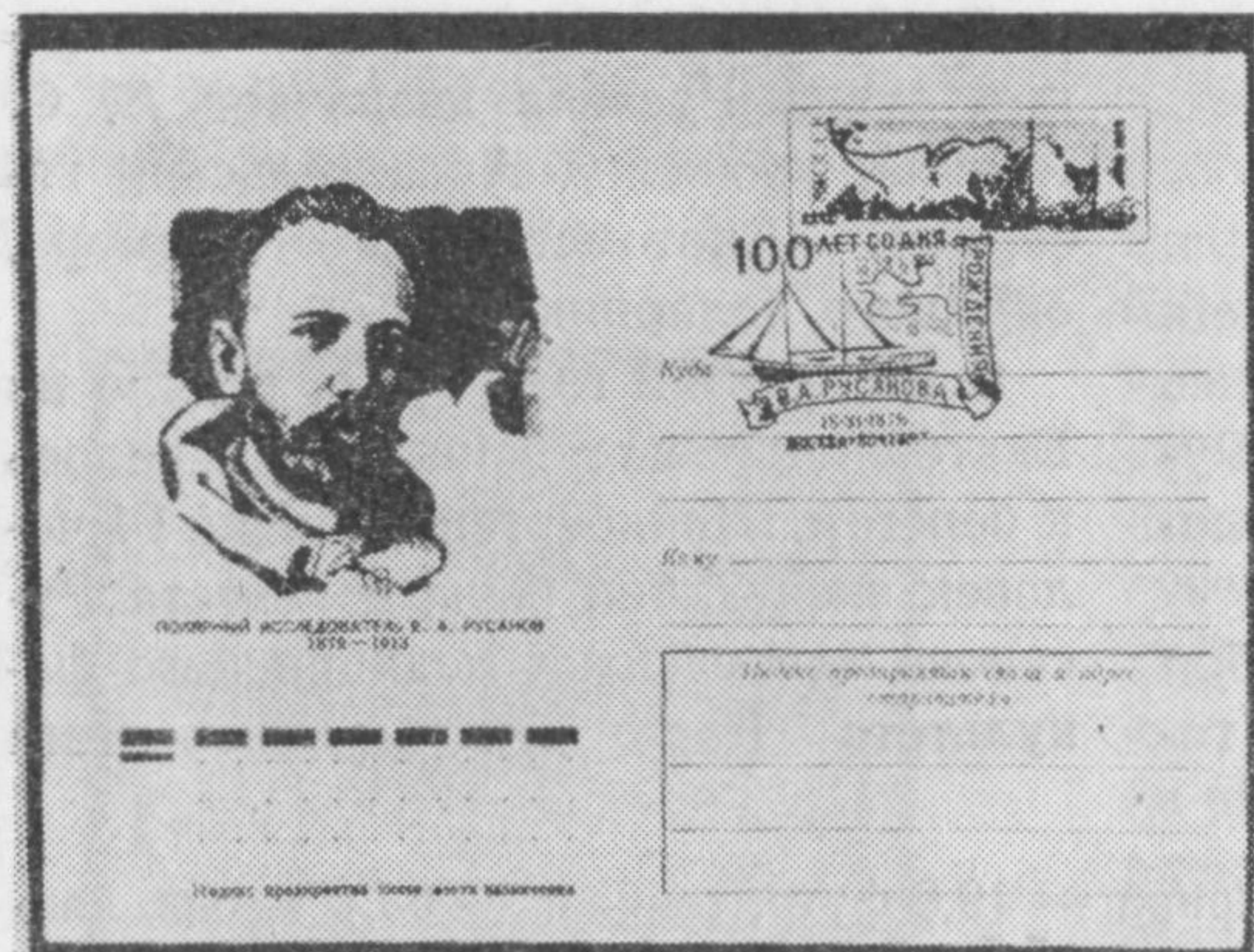
31 августа 1912 года Русанов оставил на Маточкином Шаре телеграмму для отправки в Петербург. В ней сообщалось: «Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направляюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским и Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов». Это была последняя весть об экспедиции. Русанов, Кучин,

Жюльетта Жан и другие члены экипажа исчезли во льдах Арктики.

В 1934 году советские полярники на островах Мона в Красноярском крае нашли бревно высотой в рост человека, торчащее среди камней. Бревно было все в трещинах, верхний край истерт, посредине на небольшом стесанном участке вырезано: «„Геркулес“ 1913 г.». В честь этой находки остров переименован в Геркулес, а бревно хранится в музее Арктики и Антарктики в Ленинграде. Спустя два года на безымянном острове в шхерах Минина обнаружили документы матросов судна Попова и Чукчина. Нет сомнений в том, что Русанову удалось в 1912 и 1913 годах осуществить первую часть своего замысла — проникнуть в Карское море, пользуясь не южными проходами, а обогнув Новую Землю с севера.

Отмечая 100-летие со дня рождения В. А. Русанова, Министерство связи СССР выпустило в августе 1975 года художественный маркированный конверт (к-4811) с оригинальной маркой.

На рисунке конверта на фоне арктических льдов художник П. Бендель изобразил портрет В. А. Русанова, а на марке — шхуну «Геркулес» и маршрут экспедиции.



Почта отметила юбилей В. А. Русанова специальным гашением (ш-3111) в Орле, Архангельске и Москве 15 ноября 1975 года. Художник В. Остроухов изобразил на штемпеле «Геркулес» на фоне северного сияния. Вверху на ленте и внизу справа надпись: «100 лет со дня рождения В. А. Русанова».

10 сентября 1976 года выпущен художественный маркированный конверт (к-6014), на котором изображен памятник В. А. Русанову, установленный в городе Печоре, Коми АССР. На памятнике — надпись: «Исследователю Печорского края».

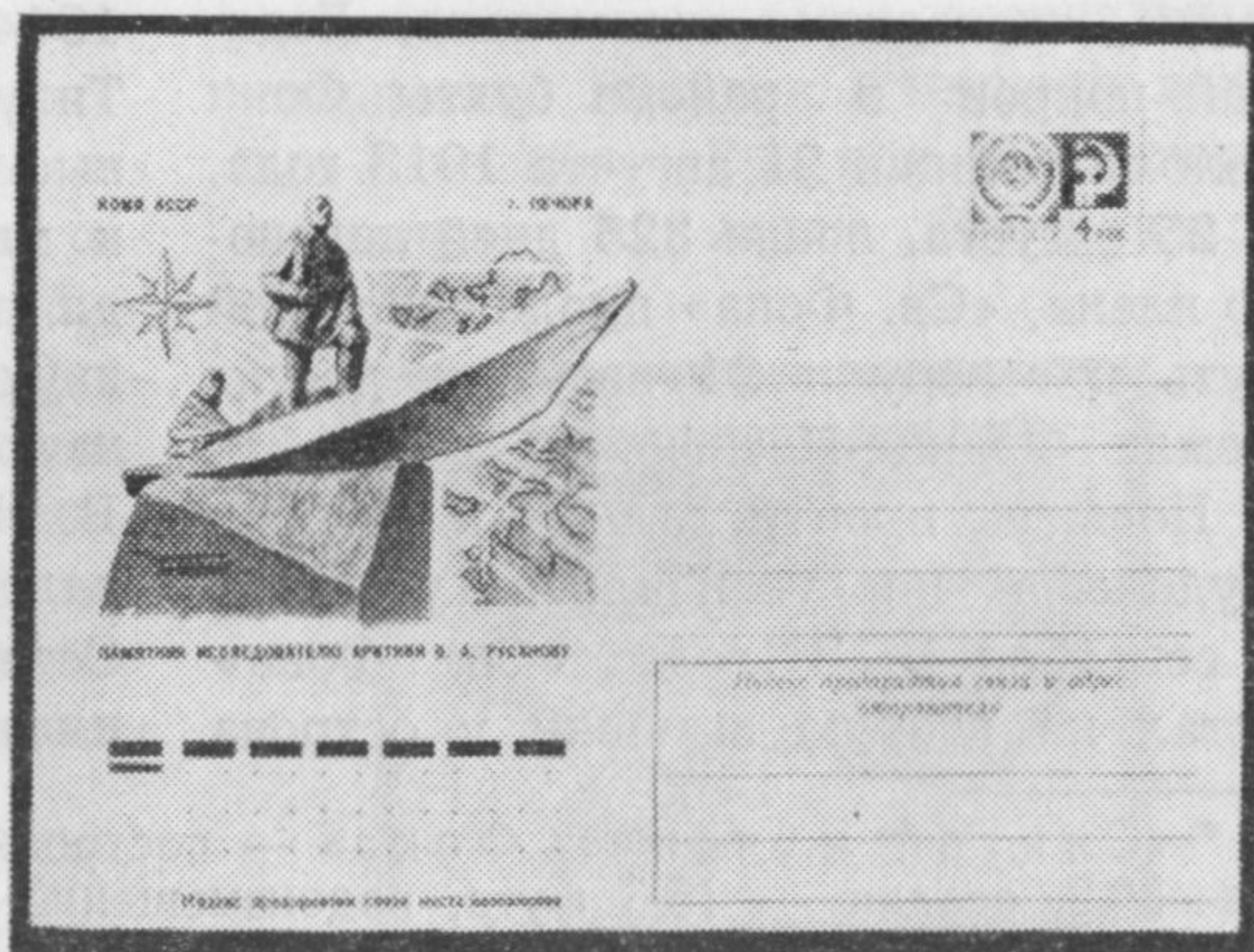
Г. Я. СЕДОВ

Гидрограф и полярный исследователь Г. Я. Седов с 1902 года участвовал в гидрографических работах в Северном Ледовитом океане.

Летом 1910 года Г. Седов в составе гидрографической экспедиции работал на Новой Земле, где производилась съемка Крестовой губы. Именно тогда у него окончательно созрел план организации первой русской экспедиции к Северному полюсу. Морское министерство поддержало проект, однако царское правительство в деньгах отказало.

Верный своей идее, Г. Я. Седов был вынужден обратиться

к общественности. 5 марта 1912 года петербургская газета «Новое время», рассказывая о готовящейся экспедиции, писала: «...и вот теперь появляется отважный человек с русским сердцем, молодой, полный энергии и веры в себя и в свою миссию. Препятствия арктические экспедиции, так блестяще доведенные им до конца, — залог того, что в данном случае он не погибнет, а поддержит честь русского имени...» Идею Г. Я. Седова поддержала русская интеллигенция: Ф. И. Шаляпин, Л. В. Собинов, А. В. Нежданова давали в пользу экспедиции концерты. Были выпущены открытки, сбор от продажи которых шел на приобретение снаряжения и провианта. Каждое частное лицо, пожертвовавшее более ста рублей, получало памятный жетон.



В конце августа 1912 года шхуна «Св. Фока» * из Архангельска направилась к Новой Земле. В составе экспедиции были В. Ю. Визе — будущий знаменитый советский полярник, художник Н. В. Пинегин и известный впоследствии полярный капитан Н. М. Сахаров.

Путь к Новой Земле был пройден при сильном шторме. В Крестовой губе пришлось устранять повреждения корпуса и такелажа судна. Отсюда в Архангельск вернулись пятеро больных членов экипажа. Вскоре «Св. Фока» направился к Земле Франца-Иосифа, но, следуя на север вдоль западного берега Новой Земли, встретил непроходимые льды.

20 сентября 1912 года шхуну «Св. Фока» затерло льдами у острова Панкратьева.

Здесь в бухте, названной по имени судна, экспедиция зазимовала. Ледяной покров в районе бухты Фоки взломало лишь 21 августа 1913 года, а 25 августа, после 325 дней ледового плена, «Св. Фока» продолжил свой путь к северу и 31 августа достиг Земли Франца-Иосифа.

Попытки пройти дальше к острову Рудольфа не увенчались успехом, 7 сентября 1913 года «Св. Фока» встал на вторую зимовку у острова

Гукера в бухте, названной Седовым Тихой. Вторая зимовка проходила в очень тяжелых условиях. На судне подошло к концу топливо. Измученный неудачами, тяжелобольной Г. Я. Седов предпринял отчаянную попытку достичь полюса пешком. 2 февраля 1914 года с двумя матросами — Линником и Пустошным — он отправился в путь. Но силы быстро покидали Седова. 20 февраля, не дойдя мили до острова Рудольфа, Г. Я. Седов умер. Товарищи похоронили его на мысе Аук. С огромными трудностями матросы вернулись в Тихую.

В 1938 году на мысе Аук зимовщики полярной станции на острове Рудольфа нашли вещи Седова и флаг, предназначенный им для установки на полюсе.

Со вскрытием льда 17 июля 1914 года «Св. Фока» покинул бухту Тихую и, с трудом преодолев ледовые преграды, 20 июля подошел к мысу Флора. Здесь неожиданно для всех встретили и взяли на борт двух участников экспедиции лейтенанта Брусилова — штурмана В. И. Альбанова и матроса А. Э. Конрада (в 1912 году попытку пройти Северным морским путем предприняла другая русская экспедиция во

* «Святой мученик Фока» — постройки 1870 года, длина — 133,3, ширина — 30,2, осадка — 15,6 фута, водоизмещение — 273 тонны, мощность — 100 л. с. скорость — 6—7 узлов.



главе с лейтенантом флота Г. Л. Брусиловым. Все участники этой экспедиции, кроме Альбанова и Конрада, доставивших материалы экспедиции на родину, погибли). 8 августа «Св. Фока» вышел на чистую воду и 17 августа достиг берега Мурмана у становища Рында, а 24 августа — Архангельска.

Именем Г. Я. Седова названы ледакольный пароход и десять географических объектов на побережье Баренцева, Карского морей и моря Лаптевых, их островах и в Антарктиде. Именем корабля «Св. Фока» названы бухты Баренцева моря у Новой Земли и архипелага Земли Франца-Иосифа, мыс архипелага Норденшельда в Карском море.

В июле 1952 года Министерство связи СССР выпустило почтовую

марку (м-1686) к 75-летию со дня рождения исследователя Арктики Г. Я. Седова (1877—1914). На рисунке Д. Ключева — портрет Седова по фотографии 1903 года на фоне арктического пейзажа. Цвет марки серо-коричневый, серо-синий, зеленый, номинал 40 коп.

К 100-летию со дня рождения Г. Я. Седова 25 января 1977 года выпущена многоцветная марка (м-4675). Слева от портрета Г. Я. Седова — арктический пейзаж и парусно-моторное судно «Св. Фока». Рисунок марки художника П. Бенделя.

26 января 1977 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-5971) с портретом Г. Я. Седова, а 3 мая 1979 года в Москве, Архангельске и на родине отважного мореплавателя — в поселке Седове почтовая корреспонденция гасилась специальным штемпелем. Рисунок штемпеля везде был одинаков. Рисунок на конверте выполнил художник П. Бендель,





а штемпель изготовлен по эскизу художника А. Медведева.

Два вида немаркированных конвертов были выпущены Архангельским областным отделением связи. Первый конверт, где изображен портрет Г. Я. Седова на фоне «Св. Фоки» (художник Н. Наговицын), был посвящен 50-летию с начала экспедиции к Северному полюсу. Отправку писем в этих конвертах приурочивали к 27 августа 1962 года со штемпелем гашения Архангельского узла связи. В 1977 году Архангельский ПТУС в честь 100-летия со дня рождения Г. Я. Седова повторил издание

конверта с тем же рисунком, но зеленого цвета.

ОТКРЫТИЕ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

В 1909 году в Петербурге на Невском судостроительном заводе были построены ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач»*, специально предназначенные для экспедиционных работ в Арктике.

Знаменательным было плавание гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1913 года. К северу от

Новосибирских островов экспедиция на «Таймыре» обнаружила остров, который называли островом Вилькицкого. Затем экспедиция двинулась к мысу Челюскин. Однако пройти в Карское море суда «Таймыр» и «Вайгач» не смогли: всюду стоял тяжелый лед. Решено было обогнуть ледяной массив с севера. Следуя вдоль кромки льда, утром 21 августа на широте $78^{\circ}24'$ и долготе $106^{\circ}22'$ вахтенные офицеры Л. М. Старокадомский (на «Вайгаче») и Н. И. Евгенов (на «Таймыре») увидели на северо-западе гористую землю, оказавшуюся целым архипелагом.

* «Вайгач» и «Таймыр» — однотипные гидрографические суда ледокольного типа. Длина — 54, ширина — 11 метров, водоизмещение — 1200 тонн, мощность машин — 1200 л. с., скорость — 10,5 узла. Оборудованы приемо-передающими радиостанциями с радиусом действия 150 миль. Суда имели вспомогательное парусное вооружение. Экипажи: 48 человек на «Вайгаче» и 50 человек на «Таймыре».

«Вайгач» затонул в Енисейском заливе в 1918 году, наскочив на подводную скалу.

В приказе начальника экспедиции по поводу столь выдающегося события говорилось: «При исполнении приказа начальника Главного гидрографического управления пройти после работ на запад, в поисках Великого Северного пути из Тихого океана в Атлантический... нам удалось достигнуть мест, где еще не бывал человек, и открыть земли, о которых никто не думал. Мы установили, что вода на север от мыса Челюскин — не широкий океан, как его считали раньше, а узкий пролив. Это открытие само по себе имеет большое научное значение, оно объяснит многое в распределении льдов океана и даст новое направление поискам великого пути».

Открытие архипелага Северная Земля явилось крупнейшим географическим открытием XX века.

В 1914 году по инициативе Главного гидрографического управления русского флота ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач» получили задание пройти Северным морским путем из Владивостока в Архангельск. Руководителем экспедиции был назначен известный исследователь Арктики Б. А. Вилькицкий.

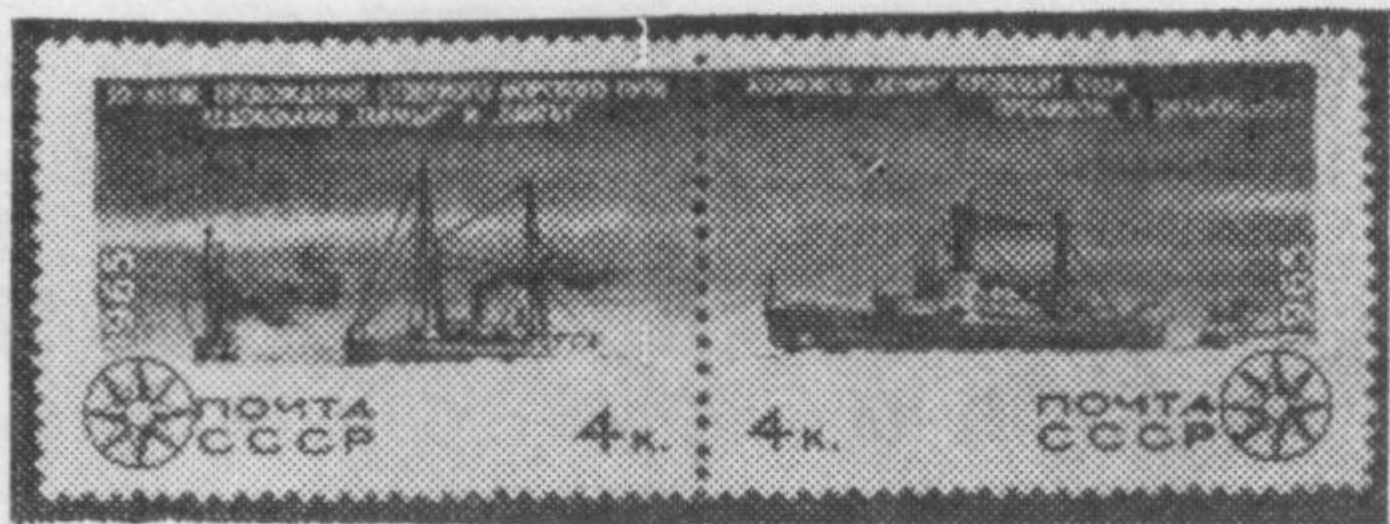
24 июня 1914 года суда, команды которых были укомплектованы военными моряками, покинули Владивосток. Они благополучно миновали Берингов пролив и вышли в Чукотское

море. На подходе к острову Врангеля суда встретились с тяжелыми льдами, но сумели обойти их и Восточно-Сибирским морем направились дальше на запад. В начале сентября 1914 года «Таймыр» и «Вайгач» подошли к полуострову Таймыр. Недалеко от мыса Челюскин их затерло льдами, и они были вынуждены встать на зимовку в открытом заливе и к тому же в неисследованном районе.

К середине октября стало поддерживать сообщение между «Таймыром» и «Вайгачом», которые находились друг от друга на расстоянии 16 миль. В том же октябре впервые в истории полярных экспедиций была установлена радиосвязь между «Таймыром» и «Вайгачом» и зимовавшим в 145 милях от них (у мыса Вильда) «Эклипсом» под командованием О. Свердруп.

Главную трудность экспедиции составлял ограниченный запас продовольствия, тем более, что возможность повторной зимовки не исключалась. Поэтому весной 1915 года было решено часть экипажа перевести на борт «Эклипса», а затем отправиться к устью Енисея.

В начале мая отряд из 39 человек вышел с места зимовки «Таймыра». Путь к устью Енисея эта партия прошла по тундре под руководством Н. А. Бегичева, который участвовал в русской полярной экспедиции



1900—1903 годов в качестве боцмана на яхте «Заря» под командованием Э. В. Толля. Вилькицкий считал этот переход исключительно трудным.

В июле 1915 года началось движение льда. Суда получили возможность продолжить свое плавание на запад, и 3 сентября они благополучно прибыли в Архангельск. «Таймыр» и «Вайгач» впервые в истории мореплавания прошли весь Северный морской путь с востока на запад. Это был выдающийся подвиг русских моряков. Они внесли существенный вклад в изучение Арктического бассейна и освоение Северного морского пути.

В ноябре 1915 года в ознаменование плавания и трудов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по исследованию Северного морского пути восемьдесят участников экспедиции, входивших в состав команд судов, были отмечены медалями «За усердие», а ряд офицеров — орденами.

Ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач», которым по праву при-

надлежит честь открытия архипелага Северная Земля, достаточно отражены и в филателии.

К 50-летию прохода Северного морского пути ледокольными пароходами «Таймыр» и «Вайгач» Министерство связи СССР выпустило марку (м-3267), на которой художник Ю. Ряховский изобразил оба судна во льдах Арктики. На фоне хмурого неба сверху марки текст, внизу слева — условное изображение картушки компаса. Марка многоцветная, номинал ее 4 коп. Марка 3267 печаталась в паре с маркой 3268 на одном листе (по две пары в каждом горизонтальном ряду). В честь этого же события 16 сентября 1965 года на Архангельском узле связи проводилось гашение специальным штемпелем (ш-1502). На нем были изображены контуры географической карты СССР с обозначением маршрута перехода. Вверху штемпеля — корабли на фоне северного сияния и памятный текст: «Первый переход Северным морским путем с востока на запад под командованием Б. Вилькицкого. Владивосток 1914 — Архангельск 1915».

23 октября 1965 года применялся штемпель (ш-1537) первого дня для гашения марки (м-3267). На штемпеле изображена географическая карта с маршрутом перехода; вверху — корабли на фоне северного сияния, лента с текстом: «Первый переход Се-

верным морским путем с востока на запад под командованием Б. Вилькицкого ледокольных пароходов «Таймыр» и «Вайгач». Владивосток 1914 — Архангельск 1915. Первый день». Штемпель использовался в качестве сопроводительного, календарная дата на нем отсутствовала.

В июне 1938 года выпущена известнейшая серия почтовых марок (м-602—605), посвященная снятию со льдины полярников научной станции «Северный полюс». На марках серии (м-602—603) номиналом 10 и 20 коп. художник И. Дубасов изобразил полярников станции, приветствующих экипажи «Мурмана» и «Таймыра» — кораблей, пришедших для снятия их со льдины. Цвет марки м-602 коричнево-лиловый, м-603 — темно-синий.

В сентябре 1958 года Министерство связи СССР издало почтовый

блок (м-2229) «Научная дрейфующая станция „Северный полюс“» в оформлении художника В. Волкова. В блоке четыре одинаковые марки (м-1853) художника И. Рубана, на которых изображен момент определения координат дрейфа. Внизу блока — общий вид полярной станции, ледокольное судно «Таймыр», белый медведь и сполохи северного сияния.

В августе 1932 года была выпущена серия из двух марок, посвященная Второму Международному полярному году (1 августа 1932 г. — 31 августа 1933 г.). На марке (м-390) три отдельных рисунка, разделенных вертикальными линиями. На левом рисунке внизу изображено гидрографическое судно «Таймыр». Научная экспедиция на этом судне была организована Главным гидрографическим управлением Военно-Морского Флота и производила исследовательские ра-





боты в морях Северного Ледовитого океана. «Таймыр» — первый корабль, прошедший проливом Шокальского. Над «Таймыром» изображен самолет «АК-1», которому посвящена марка (м-4728) в серии «История советского авиастроения», выпущенной в августе 1977 года.

КРЕЙСЕРЫ «ВАРЯГ» И «АВРОРА»

«Варяг»* — крейсер 1 ранга — унаследовал имя 18-пушечного парусно-винтового корвета «Варяг», находившегося в строю в 1862—1886 годах. Построен на судостроительном заводе «В. Кремп» в Филадельфии и был спущен на воду в 1899 году, а в 1901 году включен в состав русского флота. Крейсер погиб в бою у Чемульпо 27 января 1904 года. Был поднят японцами, а в 1916 году куплен Россией за 15 миллионов рублей золотом вместе с двумя другими кораблями.

* Крейсер «В а р я г»: длина 127,9, ширина — 15,85 метра, водоизмещение — 6500 тонн, скорость — 23 узла, вооружение — 34 разнокалиберных орудия, 6 торпедных аппаратов. Экипаж 580 человек.

27 марта 1916 года на «Варяге» вновь поднят Андреевский флаг. А 17 ноября 1916 года, преодолев восемь морей и два океана, «Варяг» прибыл на рейд Александровска (ныне город Полярный) и был зачислен во флотилию Северного Ледовитого океана. Кое-как залатанный корпус и плохо отремонтированные машины не позволили «Варягу» активно участвовать в плаваниях. Октябрьская революция застала крейсер в Ливерпуле (Англия), где он находился на ремонте и был незаконно присвоен адмиралтейством Великобритании. В 1925 году крейсер «Варяг» разрезали на металл. Такова история славного крейсера.

В марте 1958 года выпущена многоцветная марка (м-2135), посвященная участнику русско-японской войны 1904—1905 годов командиру крейсера «Варяг» В. Ф. Рудневу (1855—1913). На марке художник И. Дубасов поместил портрет капитана 1 ранга В. Ф. Руднева, крейсер «Варяг», сражавшийся с японской эскадрой в январе 1904 года.

На марке (м-4182) номиналом 3 коп. в серии «История отечественного флота. Военно-морские суда» (м-4181—4185), вышедшей в ноябре 1972 года, художник В. Завьялов

достоверно изобразил крейсер «Варяг». Гравюру на металле выполнил А. Ткаченко.

Крейсер «Варяг» изображен на художественном маркированном конверте (к-8140), поступившем в почтовое обращение 22 марта 1972 года. Рисунок на конверте художника В. Завьялова.

Командир крейсера В. Ф. Руднев был страстным филателистом. Его сын Н. В. Руднев, также известный филателист, — хранитель и продолжатель коллекции отца. 5 января 1959 года в городе Калининне состоялась встреча коллекционеров-филателистов с Н. В. Рудневым. Производилось гашение корреспонденции специальным штемпелем (ш-401). Цвет мастики — красный.

Ни один боевой корабль мира не может соперничать с легендарным революционным крейсером «Аврора»* по количеству посвященных ему почтовых марок. Они выпущены почтовыми ведомствами Советского Союза, Чехословакии, Румынии, Болгарии, Польши, ГДР, Албании, Вьетнама и других стран.

В октябре 1927 года вышла серия (м-296—302) марок к 10-летию Ве-



ликой Октябрьской социалистической революции. На одной из них (м-299) художник К. Максимов изобразил матроса, на бескозырке которого сверкает имя «Аврора». Сам же крейсер появился на почтовой миниатюре (м-304) спустя несколько месяцев, в феврале 1928 года, когда советский народ отмечал 10-летие Вооруженных Сил. И тогда была выпущена серия (м-303—306) марок по рисункам Д. Голядкина. На 14-копечной марке изображен моряк на фоне крейсера «Аврора» и флага Военно-Морского Флота. Это были первые марки, посвященные «Авроре». В последующие годы было выпущено: марок — 18, конвертов — 63, штемпелей — 16.

В настоящей книге мы ведем речь об «Авроре» потому, что она

* «Аврора» построена на петербургском судостроительном заводе «Новое Адмиралтейство». Заложена 23 мая 1897 года, вступила в строй 16 июля 1903 года. Водоизмещение — 6731 тонна, длина — 123,7, ширина — 16,8 метра, скорость хода — 20 узлов. Вооружение: 32 разнокалиберных орудия, 2 десантные пушки, 3 торпедных аппарата. Команда 570 человек.



в 1924 году заходила в порт Мурманск. В 20—30-х годах в северных морях проводились учебные плавания курсантов военно-морских учебных заведений. Первое такое плавание было совершено летом 1924 года на крейсере «Аврора» и учебном судне «Комсомолец». Выйдя из Кронштадта, курсанты посетили Мурманск и Архангельск. В 1925 и 1930 годах «Аврора» и «Комсомолец» вновь предприняли походы на Север. По пути они заходили в норвежские и шведские порты — Берген, Тронхейм, Кристиансунн и Гетеборг. Трудящиеся Скандинавских стран тепло встречали советских моряков.

В ноябре 1948 года корабль-ветеран был приведен к набережной Ленинграда напротив здания Нахимовского училища и установлен здесь на вечную стоянку.

В серии «Боевые корабли Военно-Морского Флота СССР» (м-3909—3913), выпущенной в июле 1970 года к Дню Военно-Морского Флота,

на 3-копеечной марке (м-3909) крейсер «Аврора» изображен на фоне двух орденов: Красного Знамени, которым он был награжден в канун 10-летия Великого Октября, и Октябрьской Революции, которого «Аврора» удостоена в день 50-летия Вооруженных Сил СССР. Рисунок марки художника В. Завьялова.

СЕВЕРНАЯ НАУЧНО-ПРОМЫСЛОВАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

Огромное значение для развития и изучения Севера имела образованная Советским правительством 4 марта 1920 года Северная научно-промысловая экспедиция. Ее первым начальником был назначен Р. Л. Самойлович. В состав ученого совета входили президент Академии наук СССР А. П. Карпинский, академик А. Е. Ферсман, Н. М. Книпович, К. М. Дерюгин, Ю. М. Шокальский, А. М. Горький и другие.

В марте 1925 года Северная научно-промысловая экспедиция была превращена в научно-исследовательский институт по изучению Севера, впоследствии его называли: Институт по изучению Севера; Всесоюзный Арктический; Арктический и антарктический научно-исследовательский.

Летом 1920 года на Кольский полуостров направились первые семь

отрядов северной экспедиции, через год работало уже 23 самостоятельные экспедиции, входившие в единую Северную научно-промысловую. «Свыше 400 сотрудников в начале двадцатых годов вели исследования в Белом, Баренцевом, Карском морях, на Кольском полуострове, в Большеземельской тундре, в Печорском крае, на Ухте, на берегах Оби» *.

Именно Северная научно-промысловая экспедиция положила начало открытию и промышленному освоению не имеющего себе равного в мире хибинского апатита.

Месторождения апатита на Кольском полуострове обнаружила экспедиция под руководством А. Е. Ферсмана.

В 1966 году Министерство связи СССР в серии «Ученые нашей Родины» (м-3343—3346) выпустило марку, посвященную минералогу и геохимику А. Е. Ферсману (м-3343) номиналом 4 коп., многоцветную. На марке художника С. Соколова изображен портрет ученого.

Огромный вклад в изучение северных морей внес Н. М. Книпович — крупнейший ученый нашей страны, основоположник рыбохозяйственных исследований. Он был руководителем многих научно-исследовательских и промысловых экспедиций. Его име-



нем названы улица в Мурманске, корабль и Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО).

17 мая 1974 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-3750) с рисунком художника А. Яр-Кравченко. На конверте — портрет Н. М. Книповича, под портретом текст: «Ученый и революционер Н. М. Книпович. 1862—1939».

По предложению А. В. Луначарского и группы ученых-океанографов В. И. Ленин 10 марта 1921 года подписал постановление СНК РСФСР об организации Плавучего морского научно-исследовательского института (Плавморнина). В том же году уче-

* Каневский З. Директор Арктики. М., Политиздат, 1977, с. 13.

ные Плавморнина во главе с И. И. Месяцевым совершили первую экспедицию на ледоколе «Малыгин». За 47 дней они получили ценные данные о гидрологии Баренцева и Карского морей.

К концу 1922 года институт получил первое в СССР специальное научно-исследовательское судно «Персей», построенное в Архангельске. На этом судне работники института совершили около 100 плаваний в северных морях, собрали огромный материал, имевший важное научное и практическое значение для освоения плавания в северных морях и организации рыбных промыслов.

С первых дней Великой Отечественной войны «Персей» нес дозорную службу на подступах к Кольскому заливу. 25 июля 1941 года «Персею» было поручено доставить из губы

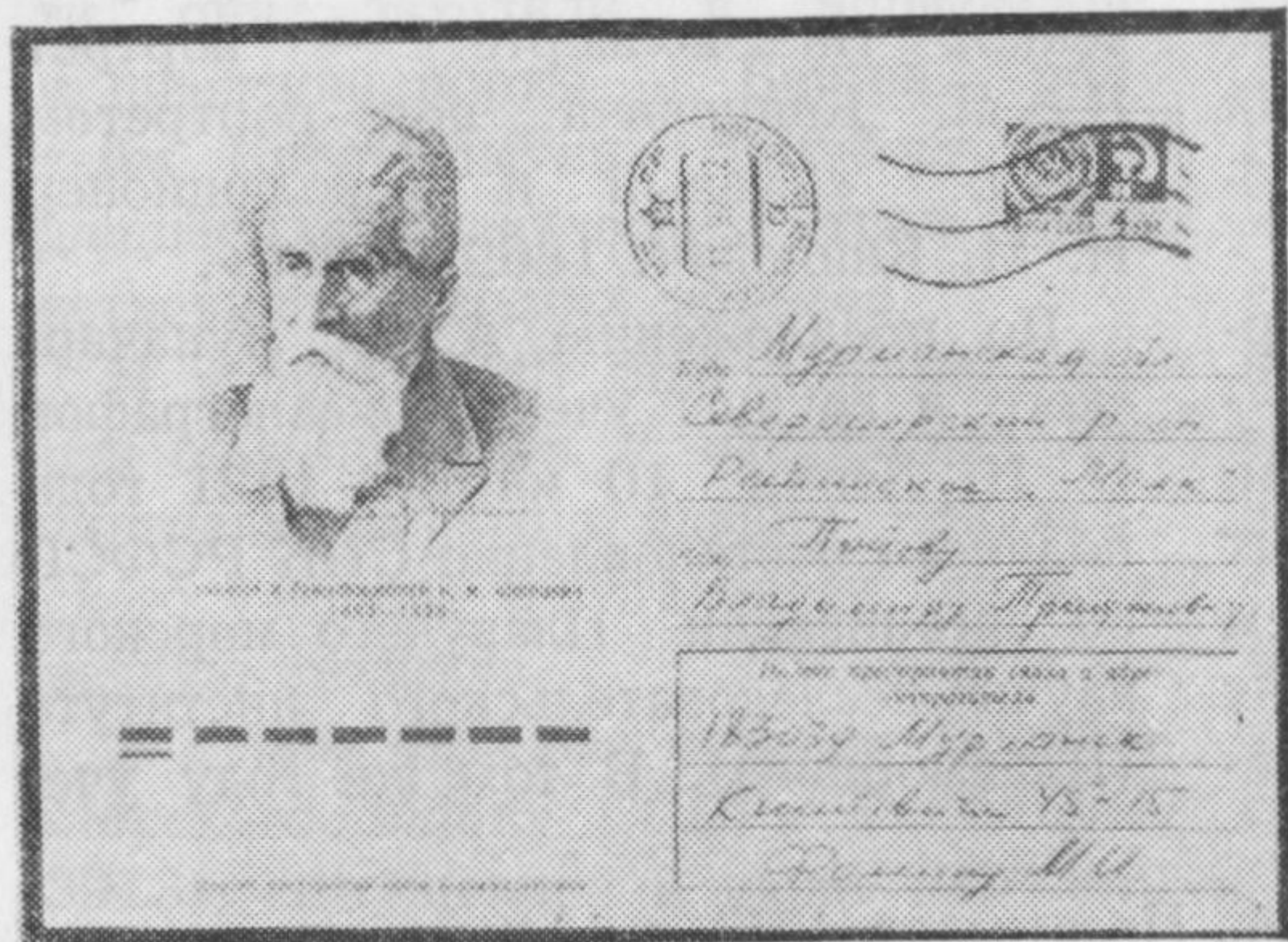
Эйна в Мурманск семьи пограничников. Во время погрузки в губе Эйна судно было атаковано восемью фашистскими самолетами и затонуло.

11 мая 1979 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-7665), на нем художник Ю. Левиновский изобразил судно «Персей» во льдах, над ним синий флаг с созвездием Персея (автором семизвездного флага является моряк-художник Владимир Голицын). Под рисунком текст: «Первенец советского научно-исследовательского флота „Персей“».

10—12 марта 1971 года в честь 50-летия советской океанологии находился в обращении штемпель (ш-2399), выполненный по рисунку Ю. Арцименова. На штемпеле в центре изображено судно первой океанологической экспедиции «Персей» на фоне современного научно-исследовательского судна типа «Академик Курчатов». Гашение проводилось черной мастикой на юбилейном пленуме в Московском Доме ученых.

КАРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ

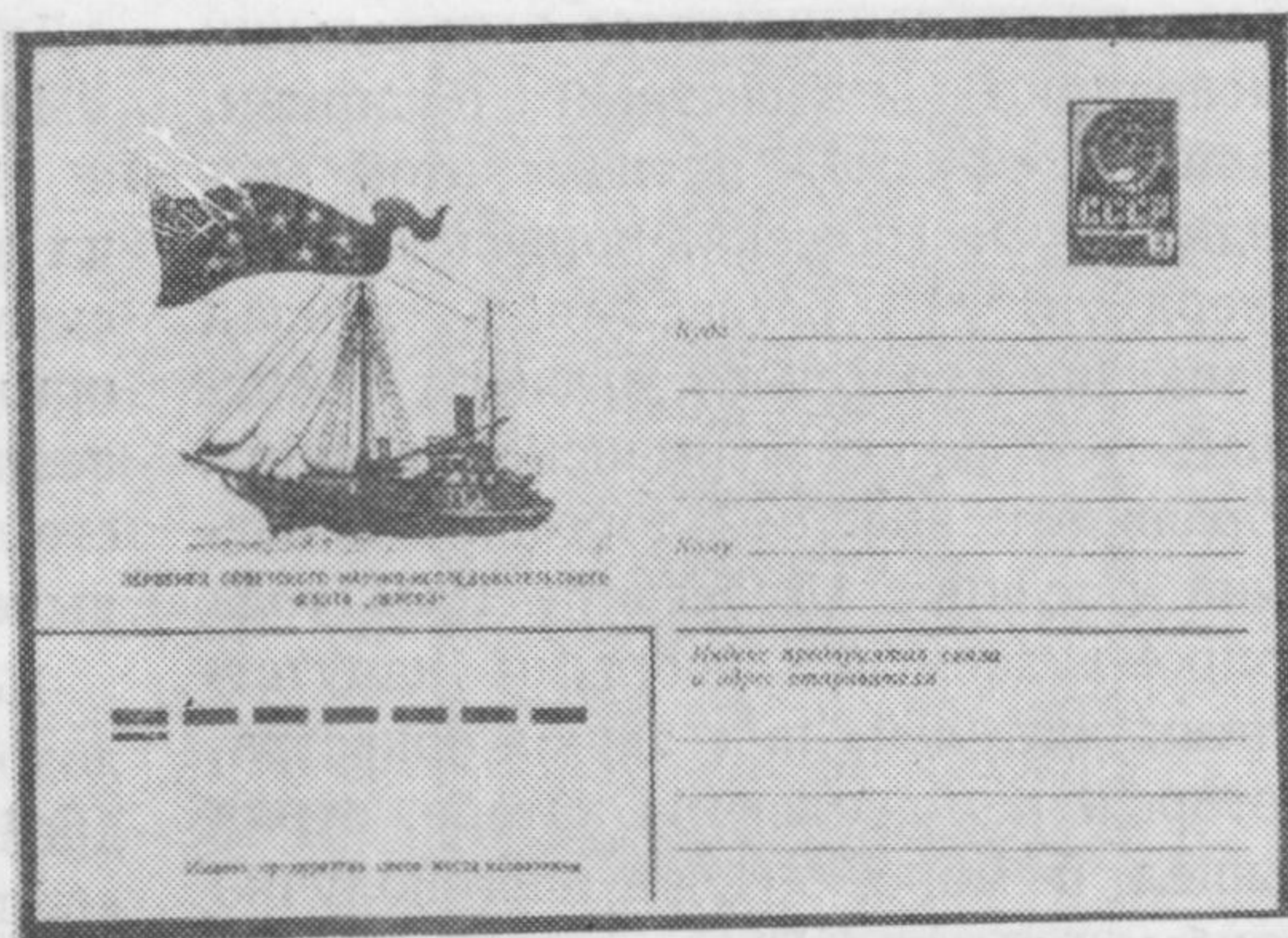
27 мая 1921 года на заседании Совета Труда и Оборона, проходившем под председательством В. И. Ленина, по докладу члена коллегии Нарком-



внешторга П. Л. Войкова было принято постановление об организации экспедиции в Сибирь через Карское море, на которую отпускалось 7 миллионов рублей золотом для закупки товаров, судов. Для восстановления сельского хозяйства Сибири предполагалось купить 1000 сенокосилок, 500 конных грабель, 500 жнеек, 500 культиваторов, 500 соломорезок, 11 500 метров кожаных приводных ремней, 20 000 дюжин стальныхвил, 200 000 плотничьих топоров, 15 000 напильников. В обмен на это Сибирь должна была поставить в Западную Европу графит, асбест, кожсырье, шерсть и волос*.

Карские товарообменные экспедиции сыграли выдающуюся роль в развитии арктического мореплавания, помогли прорвать экономическую блокаду Советской Республики, усилили экономическую заинтересованность капиталистического мира в нормализации отношений с Советским Союзом.

По решению Советского правительства отряд судов должен был сопровождать ледокол. К этому времени удалось выкупить у Англии заказанный Россией еще в годы первой ми-



ровой войны ледокол «Александр Невский». 3 августа 1921 года в Эдинбурге (Англия) ледокол был передан Советской России. Ледокол получил имя вождя социалистической революции В. И. Ленина. За границей было куплено пять морских судов, которые были оборудованы дополнительными ледовыми креплениями в носовой части, радиостанциями, прожекторами. 8 августа суда экспедиции прибыли в Мурманск.

Сохранились скупые записи о тех днях. 9 августа по случаю прибытия судов состоялось экстренное заседание губисполкома, а 10 августа в центральном рабочем клубе — заседание президиума губисполкома совместно с командирами и представителями от судовых команд. На этих

* Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3, Л., «Морской транспорт», 1959, с. 162.

заседаниях присутствовал начальник экспедиции — известный полярник, капитан «Фрама» в знаменитой экспедиции Ф. Нансена, норвежец Отто Свердруп. Был заслушан доклад о значении торгового договора с Англией и о роли Мурманского порта в развитии внешней торговли Советской России. 15 августа 1921 года сопровождаемый добрыми напутствиями жителей, под звуки оркестра, который помещался на катере, отряд вышел в море. Суда благополучно прибыли в устье Енисея.

16 сентября отряд судов вышел в обратное плавание и спустя две недели прибыл в Мурманск. В ту навигацию морские суда, совершавшие плавание в Карском море, впервые обеспечивались гидрографической службой. Мурманск и Архангельск стали по указанию Ленина базами штурма полярных морей. Карские экспедиции стали повторяться из года в год.

Ледокол «Ленин» принимал активное участие в работах по программе Второго Международного полярного года. В 1935—1936 годах «Ленин» вместе с другими ледоколами участвовал в арктических навигациях, обеспечивая первые рейсы грузовых судов в сквозном плаваньи по Северному морскому пути.

В 1937 году из-за сложившихся тяжелых ледовых условий ледокол

«Ленин» с группой судов («Рабочий», «Ильмень», «Тов. Сталин», «Диксон» и «Камчадал») был вынужден стать на зимовку в северной части Хатангского залива. В ноябре под влиянием приливно-отливных течений и южных ветров лед в заливе взломало, и вместе с дрейфующим льдом пароходы вынесло в море.

По инициативе ученых на борту ледокола «Ленин» с первых же дней дрейфа приступила к наблюдениям «полярная станция», организованная из сотрудников, которые ехали на зимовку. Изучение дрейфа ледокола, вмерзшего в лед в одном из самых трудных районов плавания по Северному морскому пути, дало сведения, которыми до того времени ученые не располагали.

Дрейф продолжался с 1 ноября 1937 года по 3 августа 1938 года в северном направлении. К концу дрейфа ледокол оказался на 77° с. ш. и 120° в. д., откуда его «Ермак» вывел на чистую воду.

В 1940 году подводная лодка «Щ-423» вышла из Полярного во Владивосток по Северному морскому пути. От Маточкина Шара до бухты Тикси лодку в тяжелых ледовых условиях сопровождал ледокол «Ленин». В навигацию 1942 года ледокол «Ленин» обслуживал проводку транспортов в море Лаптевых. Всю войну ледокол провел в боевых походах.

В серии марок «Отечественный ледокольный флот» (м-4662—4666), выпущенной в декабре 1976 года, на 16-копеечной миниатюре (м-4665) художник А. Аксамит изобразил ледокол «Ленин», который после вступления в строй атомного ледокола «Ленин» был переименован и назван «Владимир Ильич».

ПОИСКИ И СПАСЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ УМБЕРТО НОБИЛЕ

Конструктор жестких дирижаблей итальянец Умберто Нобиле в 1928 году совершил полет к Северному полюсу на дирижабле «Италия». Дирижабль на обратном пути потерпел крушение к северу от Северо-Восточной Земли (Шпицберген). Советское правительство, советский народ с большим вниманием следили за полетом Нобиле. 29 мая 1928 года Комитет помощи при Осоавиахиме, организованный как только стало известно о катастрофе, обратился по радио к населению Европейского и Азиатского Севера СССР с просьбой об оказании помощи исчезнувшему экипажу итальянского дирижабля.



5 июня комитет принял решение послать в район Восточного Шпицбергена ледокольный пароход «Малыгин», на борту которого находился самолет летчика М. С. Бабушкина. Ледокольный пароход «Г. Седов» направился к Земле Франца-Иосифа на поиски экспедиции. В район Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа отправился также ледокол «Красин»*.

Примером мужества и гуманизма стала экспедиция ледокола «Красин», которую возглавил известный полярный исследователь Р. Л. Самойлович. Ледокол вел капитан К. П. Эгги. На

* Построен в Англии для России в 1916 году под именем «Святогор». В том же году направлен в Архангельск для работы в Архангельском порту. В 1918 году ледокол угнали английские интервенты, и только через три года Советская Россия выкупила его за 20 тысяч фунтов стерлингов. В 1927 году переименован в честь советского государственного и партийного деятеля Л. Б. Красина.

Ледокол «Красин»: длина — 98,5, ширина — 21,6 метра, водоизмещение — 10 800 тонн, мощность — 10 000 л. с.

борту находился самолет «Красный медведь» летчика Б. Г. Чухновского.

По пути к Шпицбергену «Красин» получил сообщение, что вылетевший из Норвегии на поиски экспедиции Нобиле Руаль Амундсен пропал без вести. Последнее радиодонесение от Амундсена поступило в то время, когда его самолет находился близ острова Медвежьего. Советским судам «Малыгину» и «Красину» поручено было одновременно вести и поиски Амундсена.

6 июля «Красин» в шестидесяти милях от основного лагеря экипажа «Италии» был остановлен тяжелыми льдами. В этот день шведский летчик Лундберг нашел лагерь Нобиле и вывез раненого Нобиле на Шпицберген.

Дальнейшее продвижение во льдах казалось невозможным, было решено направить в разведку самолет. 8 июля, во время повторного полета, Б. Г. Чухновский обнаружил двигающуюся из лагеря группу Мальмгрена, но из-за тумана он совершить посадку не смог и был вынужден приземлиться у полуострова Вреде. При посадке повреждены шасси и пропеллер самолета.

Получив от Чухновского сообщение о местонахождении группы Мальмгрена, «Красин» немедленно двинулся ей навстречу и 12 июля на широте $80^{\circ}39'$ и долготе $26^{\circ}07'$ подобрал двух итальянцев: Цаппи и Мариано.

В тот же день, 12 июля, с дрейфующей льдины сняли пятерых оставшихся в живых спутников Нобиле.

К 50-летию полета дирижабля «Италия» через Северный полюс в 1978 году в Италии была выпущена аэрограмма с напечатанной маркой достоинством 200 лир. Марка — многоцветная, продолговатая, в середине ее летящий дирижабль с надписью на борту: «Италия». В левом нижнем углу красная палатка. В том же, 1978 году в Румынии вышла серия марок, посвященная дирижаблестроению. На марке достоинством 2,15 леи (м-256-А) изображен дирижабль «Италия» у причальной мачты в Кингсбее 24 мая 1928 года. Марка многоцветная, в правой части ее надпись: «Северный полюс».

Большой объем работ по изучению Северного морского пути провел «Красин» в 1934—1935 годах, когда проводились гидрологические исследования в проливе Де-Лонга, Восточно-Сибирском и Чукотском морях; в 1938 году освобождал из ледового плена ледокол «Ленин» («Владимир Ильич») в Баренцевом море.

В 1941—1942 годах «Красин» совершил в условиях второй мировой войны выдающееся плавание вокруг света. Следуя из Карского моря на восток, миновав порт Провидения, ледокол прошел через океан в Америку, в порт Сиэтл. Затем «Красин»

прошел Панамским каналом, бросив якорь в Балтиморе, и двинулся через Норфолк, Нью-Йорк, Портленд, канадский порт Галифакс. В середине марта 1942 года ледокол прибыл в английский порт Глазго, а затем отбыл в Исландию.

5 мая 1942 года «Красин» вошел в Кольский залив, закончив плавание в Мурманске.

После переоборудования в Висмаре в 1960 году мощность ледокола была увеличена до 11 400 л. с., и он продолжал работать на трассах Северного морского пути. В начале 1970 года корпус ледокола был капитально отремонтирован, установлены новые котлы, смонтирована электростанция, судно переоборудовали в экспедиционное, научно-исследовательское. Переоборудованный «Красин» и внешне стал отличаться от прежнего: вместо двух труб осталась одна. 4 апреля 1972 года «Красин» был передан Министерству геологии РСФСР, затем вновь переоборудован и 22 июля 1974 года вышел в экспедиционный рейс.

22 мая 1976 года в связи с постройкой нового ледокола «Красин» переименован в «Леонид Красин».

* В 1912 году в Англии был спущен на воду ледокольный пароход «Соловей Будимирович», построенный по заказу России. Впоследствии пароход был переименован в «Малыгин». Водоизмещение — 1790 тонн, длина судна — 76, ширина 11,3 метра, грузоподъемность — 316 тонн, мощность машины — 2800 л. с., скорость по чистой воде — 10 узлов.

В серии марок «Отечественные ледоколы» (м-4662—4666), вышедшей 22 декабря 1976 года, художник А. Аксамит изобразил ледокол «Красин» на марке номиналом 20 коп. (м-4666).

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «МАЛЫГИН»

В филателии тридцатых годов серия «малыгинских марок» имела исключительное значение. А марок в те годы было немало. Только за одно десятилетие, с 1931 по 1940 год, Министерство связи СССР выпустило 42 марки полярной тематики.

Много славных дел и походов было на счету «Малыгина», носящего имя знаменитого русского штурмана, участника Великой Северной экспедиции Степана Гавриловича Малыгина.

В январе 1920 года «Малыгин» * отправился с грузом продовольствия в устье Индигирки.

Однако рейс оказался неудачным. В проливе Вилькицкого судно затерли льды, и его вынесло в Карское море. И лишь через полгода «Малыгина» освободили из ледового плена ледоколы «Красин» и «Ф. Литке».

В 1928 году «Малыгин» вместе с «Красиным» участвует в поисках экспедиции Нобиле.

18 июля 1931 года «Малыгин» вышел из Архангельска, имея на борту, кроме иностранных туристов, группу советских ученых. Так начался первый советский туристский арктический рейс. Предполагалось достичь острова Рудольфа — самого северного из островов Земли Франца-Иосифа и встретиться там с дирижаблем «Граф Цеппелин», который вылетел из Берлина в Ленинград и должен был проследовать через Архангельск к Земле Франца-Иосифа.

Цель полета дирижабля — аэрофотосъемка и поиски легендарной Земли Санникова. Дирижабль должен был взять на борт советскую экспе-

дицию. Встреча с «Малыгиным», на котором иностранные туристы совершали поездку по Арктике, предполагалась с самого начала, во время встречи планировался обмен почтой.

К арктическому рейсу «Малыгина» выпустили серию авиапочтовых миниатюр (м-379—386), состоящую из восьми марок: четыре без зубцов и четыре с зубцами на бумаге с водяным знаком. Рисунок всех марок был одинаков. Художник И. Дубасов изобразил встречу ледокола с дирижаблем в бухте Тихой. На марках напечатан текст на французском языке: «СССР — Северный полюс. 1931». Марки на письмах гасились двумя штемпелями (ш-16, 17), выполненными по рисунку В. Завьялова. Кроме того, конверты и открытки, принятые на борт дирижабля, снабжались удостоверяющими полет штемпелями.

Штемпель (ш-16) имел календарную переводную дату и применялся дважды. Штемпель с календарной датой «18.07.31» использовался для гашения почтовых марок на корреспонденции, отправленной из Архангельска для передачи на дирижабль «Граф Цеппелин». Для регистрации заказной корреспонденции применялся особый штамп с текстом на французском языке: «З. №...



Ледокол „Малыгин”». Цвет мастики лиловый. Штемпель с календарной датой «27.03.31» использовали для гашения корреспонденции (штемпель ставили в качестве контрольного сопроводительного на лицевой стороне отправок), полученной с дирижабля «Граф Цеппелин» и доставленной далее ледокольным пароходом «Малыгин» адресатам. На штемпеле изображен якорь, обросший льдом, и текст на французском языке: «Ледокол „Малыгин”. Арктика». Цвет мастики черный.

На другом штемпеле (ш-17) — очертания дирижабля и текст на французском языке: «По авиа „Цеппелин” Ленинград». Штемпель имел календарную переводную дату, но применялся только с датой «25.07.31» для гашения почтовой корреспонденции, отправляемой специальным рейсом. Для этого рейса был установлен специальный тариф: дополнительный авиасбор за почтовую карточку плюс 1 рубль, за закрытое письмо — 2 рубля, причем принимали к отправке только заказную корреспонденцию. Для заказной корреспонденции применялся особый штемпель с текстом на французском языке: «З. №... Ленинград. Центральный почтамт».

На всех почтовых отправлениях, доставленных дирижаблем, стоял дополнительный штамп лилового цвета с изображением дирижабля на фоне

лучей солнца с текстом: «Воздушный корабль „Граф Цеппелин”. Полярный рейс. 1931» — на немецком языке (все сопроводительные штампы были изготовлены организаторами полета). Начальником почтового отделения на «Малыгине» был И. Д. Папанин.

Встреча ледокольного парохода и дирижабля состоялась 30 июля в бухте Тихой. Именно этот момент и изображен на марках серии. Хотя марки были выпущены до этого события, художнику удалось создать выразительную композицию. На всех письмах и открытках, принятых с дирижабля и сданных с «Малыгина», стояла дата «27.07.31». Тотчас после обмена почтой «Граф Цеппелин» поднялся в воздух.

«Малыгин» вернулся в Архангельск 20 августа 1931 года, пройдя за месяц 8 тысяч километров. Среди пассажиров был известный итальянский полярник Умберто Нобиле.

«Малыгинская» серия марок стала первой полярной и первой серией с изображением арктического судна.

В декабре 1932 года «Малыгин» вместе с «Г. Седовым» шел на Шпицберген. У самого Баренцбурга из-за неправильно зажженных огней маяка судно село на камни. Ледокол «Ленин» и буксирный пароход «Руслан» начали спасательные операции в конце января, и только 24 марта «Руслан» на буксире повел поврежденное

судно. Начался шторм. Водяные валы сорвали крепление пластырей, которыми временно были заделаны пробоины парохода, и «Малыгин» стал тонуть. С огромными трудностями моряки «Руслана» привели его в Баренцбург.

Всю страну интересовала судьба «Малыгина». С. М. Киров радировал на Шпицберген: «Все труженики города Ленина с восхищением следят за героической эпопеей моряков». Из Сорренто пришла телеграмма от М. Горького: «Баренцбург. Борт «Малыгина». Привет героям Арктики! Вы, товарищи, совершили один из тех подвигов, которые говорят о несокрушимой силе рабочего класса Советского Союза. Крепко обнимаю всех вас, героев. Максим Горький».

Через месяц «Малыгин» вышел в море и своим ходом благополучно добрался до Мурманска.

В 1933 году «Малыгин» прошел на север от острова Рудольфа и сумел пробиться до 82° 28' северной широты, поставив рекорд свободного плавания во льдах. 27 октября 1940 года во время шторма «Малыгин» затонул в Беринговом море.

В феврале 1934 года к 10-летию гражданской авиации СССР и совет-

ской авиапочты была выпущена авиапочтовая серия из десяти марок (м-444—453): пять на бумаге без водяного знака и пять на бумаге с водяным знаком. На всех марках серии изображен самолет «АНТ-9». На марках (м-448 и 453) номиналом 80 коп. под самолетом арктический пейзаж, ледокольный пароход «Малыгин» во льдах. Цвет марки — фиолетовый.

В 1977 году Монголия выпустила почтовый блок, посвященный воздухоплавателям братьям Монгольфьер и строителю дирижаблей Фердинанду Цеппелину. Блок содержит перфорированную марку, внутри которой помещена советская марка «малыгинской» серии (м-379).

ЭКСПЕДИЦИЯ НА «А. СИБИРЯКОВЕ» ПОД РУКОВОДСТВОМ О. Ю. ШМИДТА

В январе 1932 года Советское правительство решило организовать экспедицию с целью сквозного плавания по Северному морскому пути в одну навигацию с запада на восток на ледокольном пароходе «А. Сибиряков» *.

Снаряжал экспедицию на «А. Сибирякове» Всесоюзный Арктический институт. Руководителем экспедиции

* «А. Сибиряков» — ледокольно-транспортное судно арктического флота СССР. В 1916 году приобретен Россией у Англии. Длина корабля — 73, ширина — 11 метров, водоизмещение — 3217 тонн, мощность машины — 2000 л. с.

назначили выдающегося советского ученого профессора О. Ю. Шмидта, а его заместителем по научной части — известного полярника, участника рейса Г. Я. Седова к Северному полюсу в 1912—1914 годах профессора В. Ю. Визе. Вел судно опытный полярный капитан В. И. Воронин.

28 июля 1932 года «А. Сибиряков» вышел из Архангельска. На следующий день он уже был в Горле Белого моря, затем пересек юго-восточную часть Баренцева моря. В Карское море «А. Сибиряков» прошел проливом Маточкин Шар. У входа в эту узкую, неприметную с моря щель, разделяющую два острова Новой Земли, «А. Сибиряков» встретил ледокол «Ленин» и транспорты, направляющиеся за лесом в Енисей. В бухте Диксон (порта в те годы там еще не было) стояли еще четыре парохода и два моторных бота. Карский (западный) участок ледового пути уверенно осваивался.

Когда «А. Сибиряков» покидал бухту Диксон, еще не был решен вопрос, каким путем экспедиция пройдет в море Лаптевых. В конце концов избрали совершенно новый маршрут — вокруг Северной Земли. Прежде «А. Сибиряков» посетил полярную станцию на острове Домашнем, где ее начальник Г. А. Ушаков дал морякам необходимые гидрографические и другие сведения.

Встречая лишь отдельные ледяные поля, «А. Сибиряков» благополучно обошел Северную Землю и ночью 26 августа вошел в бухту Тикси.

Через несколько дней, пополнив запасы угля, пароход двинулся дальше, имея на буксире два маленьких речных колесных парохода — «Партизан» и «Якут». Они направлялись с людьми и строительными грузами на Колыму.

2 сентября «А. Сибиряков» пересек 152-й меридиан. А через день у мыса Медвежьего, неподалеку от устья Колымы, на горизонте показались огни: под проводкой ледокола «Ф. Литке» навстречу двигались суда Северо-Восточной экспедиции (шесть транспортов и парусно-моторная шхуна «Темп»).

Вблизи мыса Северного (ныне мыс Шмидта) льды поджали пароход почти вплотную к берегу. Непроходимые ледовые перемычки приходилось взрывать. Впереди на горизонте отчетливо виднелось «водяное небо», темный отблеск больших пространств чистой воды, о которых с берега радировал С. В. Обручев — руководитель авиационной экспедиции Арктического института, производивший съемку Чукотского полуострова.

У острова Колючин случилась авария: льдами обломало лопасти гребного винта. Механики, коченея в ледяной воде, заменили винт, и «А. Си-



бияков» снова пошел вперед. С каждой милей бороться со льдами становилось все тяжелее. 17 сентября «А. Сибиряков» потерял одну из лопастей, поставленных с таким трудом, потом в машине сломался упорный подшипник, в носовой части корпуса появилась изрядная течь. А 18 сентября, на четырнадцатый день упорной борьбы со льдами, когда до Берингова пролива оставалось 100 миль, конец гребного вала обломился и винт ушел на дно Чукотского моря.

Казалось, исход экспедиции предрешен. «А. Сибиряков» стал неуправляемой баржей, игрушкой течений и ветров. Льды, окружавшие беспомощный корабль, подхватили его. Одиннадцать дней судно описывало замысловатые петли между мысами Сердце-Камень и Икигур. Оставалось одно: ждать благоприятного ветра. И долгожданный северо-западный ветер пришел. Соорудили паруса из больших брезентов, служивших для

прикрытия трюмных люков. Судно «ожило» и «понеслось» по разводьям... со скоростью в пол-узла. Однако судно двигалось и, главное, двигалось самостоятельно.

Наконец открылся мыс Дежнева. На востоке чернело чистое ото льда море. 1 октября в 14 часов 45 минут ледокольный пароход «А. Сибиряков» вышел в Берингов пролив. Историческое плавание закончилось. Впервые северо-восточный проход был пройден без зимовки в одну навигацию. Путь «Веги» от острова Диксон до Берингова пролива занял 348 дней, «Таймыр» и «Вайгач» шли от Берингова пролива до Архангельска 407 дней, «Мод» от города Вардё (Норвегия) до мыса Дежнева — 735 дней. Этот же путь от Архангельска до Берингова пролива «А. Сибиряков» прошел за 65 дней.

Поход «А. Сибирякова» положил начало регулярным плаваниям по Северному морскому пути.

В Великую Отечественную войну экипаж «А. Сибирякова» повторил подвиг бессмертного «Варяга» — погиб, не спустив флага перед врагом.

27 июля 1977 года Министерство связи СССР продолжило выпуск серии «Ледокольный флот СССР» семью марками. На многоцветной марке (м-4718) номиналом 4 коп. художник А. Аксамит изобразил ледокольный пароход «А. Сибиряков».



ТРАССА РАБОТАЕТ

ЭПОПЕЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

В конце 1932 года было организовано Главное управление Северного морского пути при СНК СССР. Накануне этого — осенью 1932 года — экспедиция на ледокольном пароходе «А. Сибиряков» под руководством О. Ю. Шмидта прошла весь Северный морской путь за одну навигацию. Плавание было чрезвычайно трудным, но в результате его было доказано, что Северный морской путь может стать важнейшей для страны транспортной артерией, связывающей Сибирь, Дальний Восток с центром России.

Освоение Северного морского пути в начале тридцатых годов приняло широкий, поистине грандиозный размах. Известный полярный исследователь академик Е. К. Федоров напишет впоследствии: «Не могли мы представить того, что уже через 4—5 лет десятки кораблей будут ежегодно проходить этим путем, завозя с севера, с моря, грузы, необходимые для развития огромной заполярной территории нашей страны, а через 40—50 лет мощные атомные ледоколы пойдут в океан напролом вплоть до полюса,

и навигация здесь станет круглогодичной, — сначала на западном участке магистрали, а потом и на всем ее протяжении» *.

В 1933 году решено было повторить поход «А. Сибирякова» на пароходе «Челюскин» — совершить второй сквозной рейс с запада на восток, чтобы проверить и окончательно доказать проходимость Северного Ледовитого океана в одну навигацию.

Начальником экспедиции на «Челюскине» ** стал только что назначенный начальником Главного управления Северного морского пути профессор О. Ю. Шмидт. Экспедиция была задумана и в большей своей части осуществлена как комплексная.

10 августа «Челюскин» вышел из Мурманска в Арктику. В Карском море встретились льды, корпус парохода получил повреждения, и капитан В. И. Воронин был вынужден по радио просить помощи у ледокола «Красин».

21 августа «Красин» вывел «Челюскина» на чистую воду, и корабли пошли каждый по своему назначению: первый — на Диксон, второй — на восток. Теперь капитан «Челюскина» мог рассчитывать только на авиаразведку. Самолет М. С. Бабушкина, находившийся на борту парохода, 22 ав-

* Федоров Е. К. Полярные дневники. Л., Гидрометеониздат, 1979, с. 73.

** «Челюскин» построен в Копенгагене в 1933 году: длина — 100, ширина — 16,6 метра, водоизмещение — 7500 тонн, мощность — 2400 л. с.

густа совершил свой первый вылет, пробыв в воздухе 1 час 15 минут. В практике транспортных операций в Арктике это был первый случай, когда самолет ледовой разведки использовал пароход как базу.

Дальнейшее продвижение «Челюскина» осуществлялось под проводкой подошедшего к острову Уединения ледокольного парохода «Г. Седов». «Челюскин» благополучно миновал море Лаптевых, Восточно-Сибирское море.

Более месяца пароход дрейфовал в Чукотском море, и только 4 ноября «Челюскина» вынесло в Берингов пролив. До чистой воды оставалось 3—4 километра. В этот же день в судовом журнале было записано: «В 18 ч 00 мин замечен незначительный дрейф на NNO». А через 2 часа в том же журнале отмечено: «Судно дрейфует на NNO со скоростью $1/4$ мили в час».

Шедший на помощь ледорез «Ф. Литке» не смог пробиться к «Челюскину».

Неудачи начали преследовать пароход. Во время разворота был поврежден руль, и «Челюскин» стал неуправляем. Утром 17 ноября, при попытке Бабушкина вылететь на разведку, самолет зацепился за трос и надолго вышел из строя. С мыса Северного (мыс Шмидта) сообщили, что самолет «Н-4», на котором предпо-

лагалось вывезти на материк часть челюскинцев, сломал шасси. А судно тем временем все дальше и дальше уносило от берега. Становилось ясно, что зимовки не избежать. С момента объявления зимовочного положения каждый челюскинец знал точный распорядок дня — от подъема до отбоя. Челюскинцы, оказавшиеся в плену у Арктики, не чувствовали себя оторванными от жизни Советской страны, жили с ней одними думами и стремлениями. В адрес «Челюскина» со всех концов страны шли ободряющие телеграммы.

13 февраля 1934 года корпус судна не выдержал, в нескольких местах был прорван борт, в трюмы хлынула вода. Нос судна быстро погружался в воду. Однако челюскинцы успели выгрузить на льдину продовольствие, одежду, палатки, горючее, научную аппаратуру. Последними покинули судно капитан В. И. Воронин, О. Ю. Шмидт. Через несколько секунд «Челюскин» ушел под воду.

Челюскинцы приступили к организации лагеря: стали строить барак и склады, устанавливать палатки.

В спасении челюскинцев участвовала вся страна. Была создана специальная правительственная комиссия. Первоначально решено было организовать переход спасательной экспедиции на собачьих нартах с северного побережья Чукотки к лагерю Шмид-



та, но подувший с юга ветер взломал льды и отогнал лагерь от берега. Самолет «АНТ-4» летчика А. В. Ляпидевского, базировавшийся на побережье Чукотки, вылететь в лагерь не смог из-за сильных снежных зарядов.

В конце концов правительственная комиссия приняла решение эвакуировать челюскинцев с помощью авиации. И чтобы предупредить любые случайности, кроме самолетов, к берегам Чукотки был направлен ледокол «Красин», который досрочно отремонтировали ленинградские судостроители. Под командованием капитана П. А. Пономарева «Красин» через Атлантику и Панамский канал направился в Чукотское море.

Самолет А. В. Ляпидевского первым совершил посадку в лагере Шмидта и вывез 12 человек — всех женщин и детей. После этого рейса больше месяца погода не позволяла продолжать полеты, и только 7 апреля самолеты летчиков М. Т. Слепнева, В. С. Молокова и Н. П. Камани-

на, вылетевшие из Ванкарема, достигли цели. К 12 апреля в спасательной операции приняли участие летчики М. В. Водопьянов и И. В. Доронин. Всего за шесть дней работы летчики доставили в Ванкарем 84 человека. На льдине оставалось только 6 челюскинцев.

Последняя запись в вахтенном журнале: «13 апреля 1934 г. ...12 ч 25 мин. Бобров, Кренкель и Воронин покинули лагерь... Сюда больше не прилетят самолеты. Люди все спасены. В 13 ч 35 мин все три самолета прибыли в Ванкарем. Люди с «Челюскина» все на берегу. Так закончилось наше плавание. Капитан Воронин».

Эпопея «Челюскина» — одна из славных страниц истории нашего народа — и до нынешних дней служит примером бесстрашия и мужества.

Этому подвигу посвящена серия авиапочтовых марок (м-486—495), выпущенная в январе 1935 года по рисункам художника В. Завьялова. На марке (м-486) номиналом 1 коп. изображены портрет капитана парохода «Челюскин» В. И. Воронина и пароход «Челюскин» во льдах Арктики. Цвет марки — оранжевый. На 3-копеечной марке (м-487) — руководитель полярной экспедиции Герой Советского Союза профессор О. Ю. Шмидт, а слева изображен ледовый лагерь челюскинцев. Марка

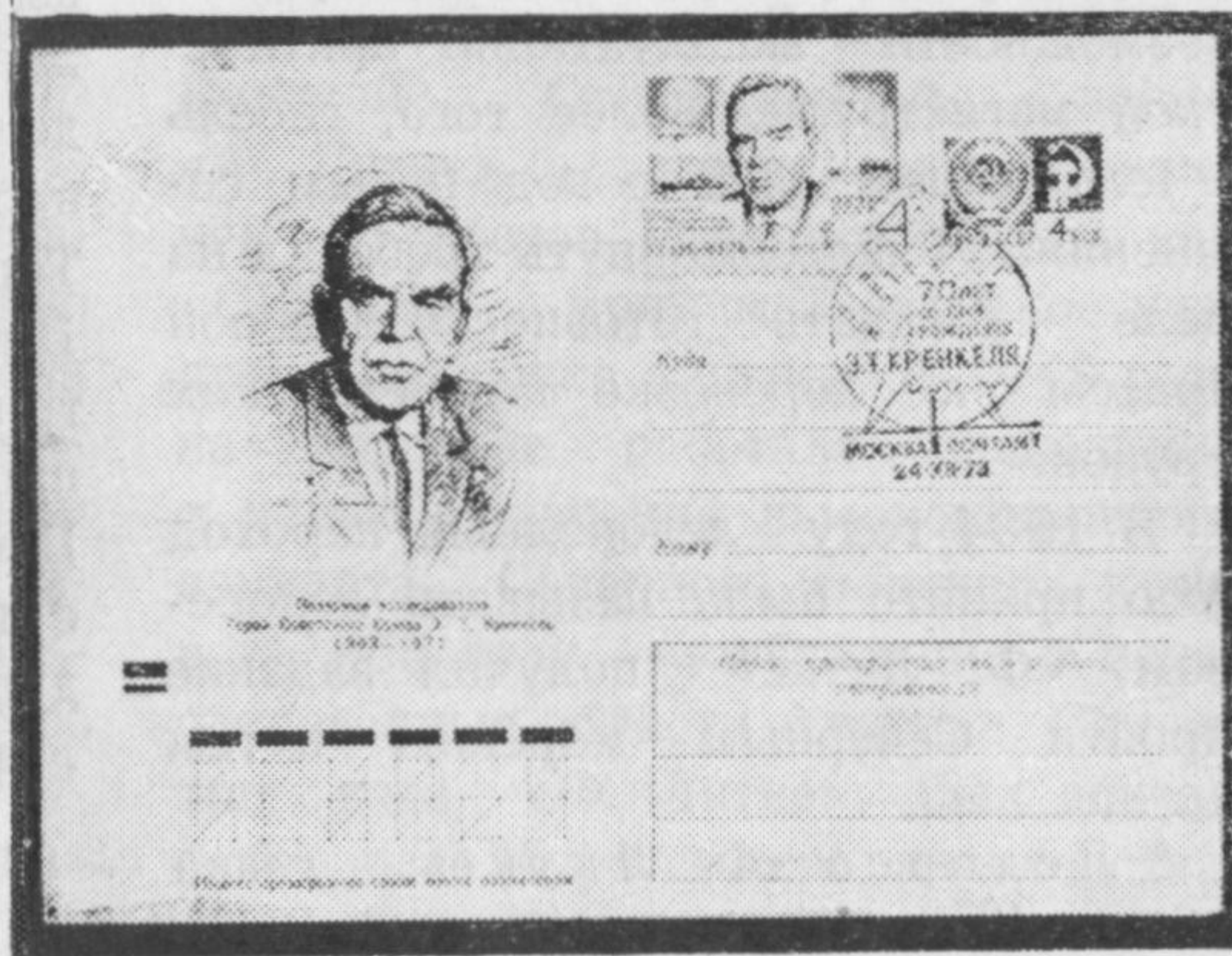
карминового цвета. На семи марках (м-488—494) — портреты летчиков первых Героев Советского Союза: А. В. Ляпидевского, С. А. Леваневского, М. Т. Сlepнева, И. В. Дорони-на, М. В. Водопьянова, В. С. Молоко-ва, Н. П. Каманина и самолеты, на которых летали летчики. На марке (м-495) серии — покинутый лагерь после снятия челюскинцев со льдины. Все марки серии отпечатаны на бума-ге с водяным знаком.

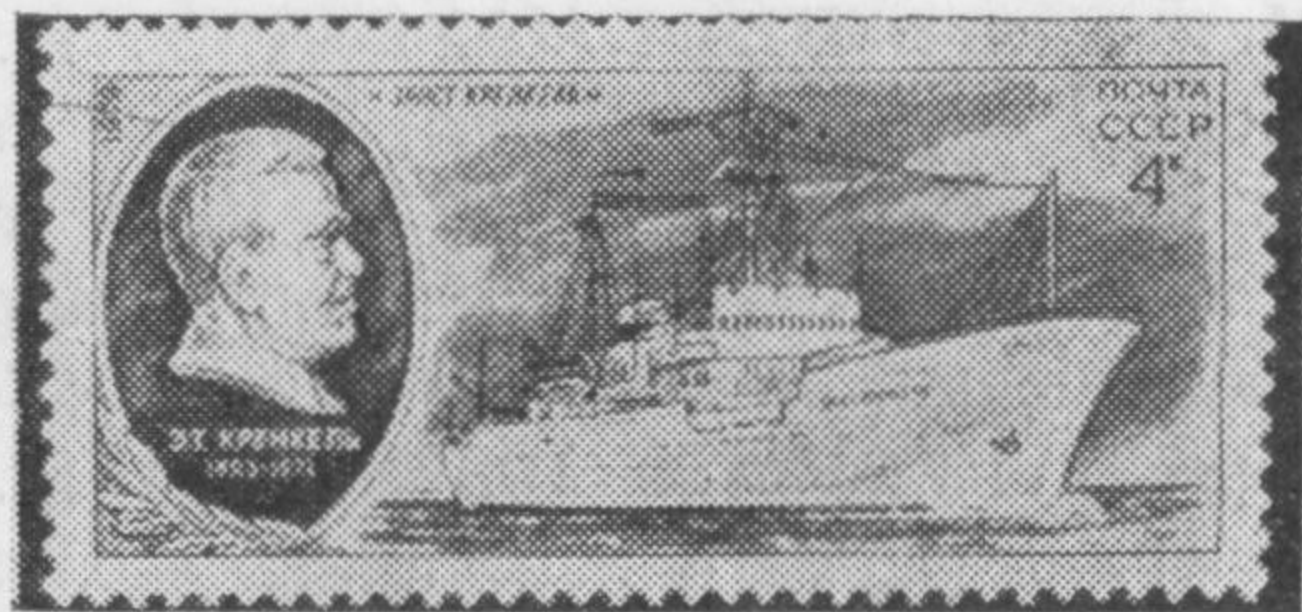
К 75-летию со дня рождения ис-следователя Арктики Героя Совет-ского Союза академика О. Ю. Шмид-та (1891—1956) в серии «Ученые нашей Родины» вышла серо-коричне-вая и серо-синяя марка (м-3346) с изображением портрета выдающего-ся ученого. Рисунок художника Н. Акимушкина.

В мае 1973 года к 70-летию со дня рождения советского полярного исследователя, первого предсе-дателя правления Всесоюзного общества филателистов Э. Т. Кренкеля выпущена марка (м-4236) по рисунку художни-ка Е. Анискина. Гравюра на металле Ю. Смирнова. На ми-ниатюре изображены портрет Героя Советского Союза Э. Т. Кренкеля и объекты арктиче-ских экспедиций, в которых Кренкель принимал участие: геофизическая обсерватория на

Маточкином Шаре (1924—1925 гг.), скованный дрейфующими льдами па-роход «Челюскин» (1933—1934 гг.) и палаточный лагерь первой в мире дрейфующей научной станции «Се-верный полюс-1» (1937—1938 гг.). Номинал марки 4 коп., цвет — олив-ковый, серо-ультрамариновый.

16 октября 1973 года Министерст-во связи СССР выпустило художест-венный маркированный конверт (к-3315) с портретом Э. Т. Кренкеля по рисунку художника А. Яр-Крав-ченко. 24 декабря 1973 года на поч-тамте Москвы марки м-4236 и кон-верт гасились специальным почтовым штемпелем (ш-2800) с изображением радиомачты, окружностей, символизи-рующих распространение радиоволн, с позывными Э. Т. Кренкеля «РАЕМ». Внутри штемпеля текст: «70 лет со дня рождения Э. Т. Крен-





келя». Рисунок художника Е. Анискина. Цвет мастики — черный.

В декабре 1979 года вышла серия марок «Корабли науки». На марке (м-5026) номиналом 4 коп. изображено научно-исследовательское судно «Эрнст Кренкель», слева вверху в овале портрет Э. Т. Кренкеля.

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «Ф. ЛИТКЕ»

Плавание «Челюскина» по Северному морскому пути не подтвердило возможности эксплуатации арктической магистрали. Более того, гибель «Челюскина» дала повод новым сомнениям. Главсевморпуть требовал на деле доказать готовность ледовой трассы к перевозке коммерческих грузов.

В 1934 году ледокольный пароход (его принято было называть ледорезом) «Ф. Литке»* получил задание пройти Северным морским путем

с востока на запад. Командовал судном капитан Н. М. Николаев, научным руководителем экспедиции был назначен В. Ю. Визе.

Ледорез был построен в 1909 году в Англии и получил название «Эрл Грей». В 1914 году его приобрела Россия у Канады для работы в Архангельском порту, где его переименовали в «Канаду». После изгнания из Архангельска интервентов ледорезу «Канада» присвоено название «Третий Интернационал», и он плавал как вспомогательный крейсер 2 ранга. В июне 1921 года судно вошло в состав торгового флота и получило новое название — «Ф. Литке», в честь русского мореплавателя и ученого-географа Федора Петровича Литке (1797—1882).

«Ф. Литке» покинул Владивосток 28 июня 1934 года. Пополнив запасы угля и пресной воды в Петропавловске-Камчатском и в бухте Провидения, 13 июля он через Берингов пролив вышел в Чукотское море. Торосистые льды в районе мыса Шмидта задержали корабль почти на три недели. Получив возможность продвигаться вперед, он обогнул мыс Шмидта, район которого пользуется с давних пор у мореплавателей самой дурной славой из-за особо тяжелых ледовых условий. 30 июля «Ф. Лит-

* Ледорез «Ф. Литке»: длина — 83, ширина — 14,5 метра, водоизмещение — 4850 тонн, мощность двух машин — 7 тыс. л. с., скорость — 11—12 узлов.

ке» вышел к устью Колымы, благополучно пройдя первый этап Северного морского пути.

4 августа «Ф. Литке» пришел в бухту Тикси, куда буксирный пароход «Лена» заблаговременно доставил три баржи с углем.

В проливе островов Комсомольской Правды «Ф. Литке» подошел к трем пароходам, которые в сентябре 1933 года не смогли пройти из моря Лаптевых в Карское, вмерзли в лед. Ледорез стал пробивать путь к зимовавшим судам. Наконец, канал к судам был пробит и суда выведены за кромку льда.

17 сентября «Ф. Литке» через Югорский Шар вышел в Баренцево море и вечером 20 сентября прибыл в Мурманск.

На следующий день на «Ф. Литке» был большой праздник. Экипаж поздравляли руководители партии и правительства следующей телеграммой: «Горячо приветствуем участников экспедиции ледореза «Ф. Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной поход с Дальнего Востока на запад. Успехи экспедиции свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и глубоко знании Арктики у руководи-



лей экспедиции. В славном походе «Ф. Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей Великой социалистической Родины».

После этого успешного похода «Ф. Литке» четверть века работал в Арктике.

В 1936 году он сопровождал от Архангельска до Новой Земли вышедшие из Кронштадта на Дальний Восток эскадренные миноносцы «Войков» и «Сталин». С самого начала Великой Отечественной войны «Ф. Литке» был мобилизован и включен в состав Северного флота как «СКР-18», принимал активное участие в проводке конвоев. В 1948 году на ледорезе работала экспедиция с целью изучения высокоширотного варианта Северного морского пути, а в 1955 году — экспедиция в неисследованные области Арктики. Спустя три года «Ф. Литке» был списан с баланса Мурманского пароходства.

Сегодня имя Ф. Литке носит портовый ледокол, построенный в 1968 году в Ленинграде.

Ледокольный пароход «Ф. Литке» изображен на марке (м-4664) в серии «Отечественные ледоколы», выпущенной 22 декабря 1976 года. Художник А. Аксамит, гравер по металлу И. Мокроусов. Номинал 10 коп.

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «САДКО»

Ледокольный пароход «Садко» с 1915 года начал совершать рейсы по Белому и Баренцевому морям, перевозя грузы и пассажиров. Но не прошло и года после его покупки, как корабль получил тяжелую пробоину и затонул в Кандалакшском заливе. В дореволюционное время была сделана попытка поднять судно, но она оказалась безуспешной.

Вновь к подъему «Садко» вернулись уже при Советской власти, в июне 1933 года. Тогда в Кандалакшу прибыл эпроновский спасатель «Декрет» с командой специалистов. Ледокольный пароход был поднят со дна залива.

В 1935 году Главсевморпуть снарядил высокоширотную экспедицию на ледокольном пароходе «Садко»*.

Возглавил ее известный полярник Г. А. Ушаков.

12 июля, имея на борту 72 человека, в том числе 12 научных сотрудников, и два самолета «Л-2», «Садко» покинул Мурманск. Задачей экспедиции являлось изучение морского района от Шпицбергена до Северной Земли. Судну надлежало пройти от материковой отмели до 80-й параллели и далее. Здесь, на границе континентального шельфа, ученые рассчитывали изучить причины и пути перемещения льдов в Карском море, распространение Нордкапского и Шпицбергенского течений Гольфстрима и другие вопросы. В определенный момент «Садко» должен был превратиться в самую северную метеостанцию, чтобы обеспечить предполагаемый, но не состоявшийся полет через Северный полюс из СССР в США летчика С. А. Леваневского. Экспедиция предполагала заняться поисками Земли Джиллиса, якобы виденной к северу от Шпицбергена в XVIII веке английским китобоем Джиллисом.

Экспедиция увенчалась большим успехом. В северной части Карского мелководья был открыт остров Ушакова, обнаружен подводный хребет в средней и северной частях Карского моря, секущие его впадины и же-

* Ледокольный пароход «С а д к о»: длина — 78, ширина — 11,4 метра, водоизмещение — 3800 тонн, мощность — 2800 л. с.

лоба, по которым проходят холодные и теплые воды Арктического бассейна; установлено направление, интенсивность и глубина атлантических теплых течений и их проникновение далеко на восток, а также законы разрежения и сжатия льдов в зависимости от приливно-отливных явлений. Достигнув 13 сентября $82^{\circ}41'$ с. ш. на $87^{\circ}07'$ в. д., «Садко» поставил рекорд продвижения судна на север во льдах в свободном плавании.

В навигацию 1936 года была организована вторая высокоширотная экспедиция на «Садко» во главе с Р. Л. Самойловичем, но тяжелые условия плавания в западном районе Арктики вынудили командование морскими операциями отозвать «Садко» на помощь транспортным судам.

Более удачной была третья экспедиция. «Садко» вышел из Архангельска 26 июля 1937 года и направился к островам Де-Лонга, где экипаж, участники экспедиции и зимовщики в короткий срок построили полярную станцию (жилой дом, дом для радиостанции и склад). Далее «Садко» направился к северу от Новосибирских островов.

Результаты экспедиции оказались весьма интересными. На глубине 300 метров удалось обнаружить довольно высокую температуру, что указывало на проникновение мощных



потоков теплых атлантических вод в море Лаптевых. Этот факт свидетельствовал о том, что атлантические воды участвуют в формировании режима многих арктических морей. «Садко» побывал во всех возможных точках к северу от Новосибирских островов до 78° с. ш. и никакой Земли Джиллиса не обнаружил.

«Садко» затонул 14 сентября 1941 года в Карском море.

Министерство связи СССР в июле 1977 года в серии «Ледокольный флот СССР» (м-4718—4724) на многоцветной марке номиналом 10 коп. (м-4720) поместило рисунок ледокольного парохода «Садко» во льдах Арктики. Художник А. Аксамит, гравер по металлу А. Ткаченко.

«ПРОФЕССОР ВИЗЕ»

В 1937 году было построено деревянное парусно-моторное судно, водоизмещением около 400 тонн, для производства гидрографических работ.



Судно получило название «Профессор Визе». Владимир Юльевич Визе — участник многих арктических морских экспедиций: полярной экспедиции Г. Я. Седова в 1912—1914 годах; экспедиции на «Малыгине» в 1924, 1928, 1931 годах; плавания на «Г. Седове», «А. Сибирякове», «Ф. Литке» и «Садко» в 1929—1937 годах.

Современное научно-исследовательское судно «Профессор Визе»* построено в ГДР и вступило в строй в 1967 году. Участвует в выполнении комплексной программы по изучению взаимодействия атмосферы и океана. Судно имеет 29 научных лабораторий. Исследователи и ученые с борта судна изучают роль атмосферной

циркуляции в формировании ледовых условий полярных морей, изменения климата, циркуляцию вод и льдов.

Почтовой марки, посвященной члену-корреспонденту Академии наук, прославленному полярному исследователю В. Ю. Визе, не выпущено, но имя его увековечено в названиях восьми географических пунктов в Баренцевом и Карском морях и в Антарктиде.

На почтовой марке (м-4011), выпущенной Министерством связи СССР в июне 1971 года в честь 50-летия Гидрометеорологической службы СССР, изображено научно-исследовательское судно Арктического и антарктического института «Профессор Визе». Художник А. Калашников, гравюра на металле выполнена А. Ткаченко. Номинал марки 10 коп., цвет — сине-фиолетовый, красный, черный.

«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-1»

Успехи морских высокоширотных экспедиций показали практическую ценность научных работ в высоких широтах. Советские авиаторы стали испытывать машины на дальность полета. 29 марта 1936 года с одного из московских аэродромов вылетели самолеты «СССР-Н-127»

* Научно-исследовательское судно «Профессор Визе»: длина — 124, ширина — 17 метров, водоизмещение — 6800 тонн, скорость хода — 18 узлов, дальность плавания — 20 тыс. миль.

и «СССР-Н-128» под управлением М. В. Водопьянова и В. М. Махоткина. Следуя через Архангельск, Нарьян-Мар, Амдерму к мысу Желания, летчики прибыли 21 апреля в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа. Отсюда Водопьянов 26 апреля совершил полет на север до 83° с. ш. с посадкой на острове Рудольфа — на самом северном острове Земли Франца-Иосифа, где впоследствии была основана база для полетов на полюс.

Второй, более сложный полет в Арктику произвел на тяжелом самолете «АНТ-25» экипаж в составе летчиков В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Беякова. Они вылетели из Москвы 20 июля 1936 года по маршруту: Москва—Арктика—Дальний Восток (Камчатка). К Земле Франца-Иосифа подлетели в тумане, а над Карским морем, на подходах к Северной Земле, обстановка еще более усложнилась. Самолету угрожало обледенение. Лететь приходилось при боковом встречном ветре, в многоярусной облачности, при низкой температуре. Когда цель была близка, с земли сообщили, что Петропавловск-Камчатский самолет принять не может. Чкалов вынужден был изменить направление полета — пересечь Охотское море и сесть на маленьком островке Удд. Ныне этот остров носит имя Чкалова. «АНТ-25» за 56 часов 20 минут прошел

9374 километра, побив мировой рекорд дальности при беспосадочном перелете по ломаной, ранее принадлежавший французским летчикам Росси и Кодосу.

Почти одновременно с освоением воздушной арктической трассы началась организация базы экспедиции на острове Рудольфа — для очередного этапа исследования Арктики. Плавание Северным морским путем и освоение полярных районов нашей страны требовало все больше информации о Северном Ледовитом океане. В навигацию 1936 года к Земле Франца-Иосифа были направлены два судна — ледокольный пароход «В. Русанов» и пароход «Герцен» со снаряжением, оборудованием и горючим. Только с третьей попытки «В. Русанову» удалось подойти к припаю острова и в нескольких километрах от берега разгрузиться на лед.

Постройкой станции и аэродрома на острове Рудольфа руководил опытный полярник И. Д. Папанин. За короткое время здесь были построены два новых жилых дома, радиостанция, радиомаяк и гараж. В коллектив экспедиции было решено включить гидробиолога и гидролога П. П. Ширшова, который имел опыт арктических исследований, геофизика Е. К. Федорова, который зимовал вместе с Папаниным на полярных станциях и поэтому вполне подходил



экспедиции; опытный полярный радист Э. Т. Кренкель был хорошо известен своей великолепной работой во время полета дирижабля «Граф Цепелин» и челюскинской эпопеи. И. Д. Папанин считал необходимым, чтобы каждый из участников экспедиции мог заменить другого. Все умели вести метеорологические наблюдения.

Подготовку воздушной экспедиции — высадку на дрейфующий лед в Центральной Арктике научной станции «Северный полюс» — возглавлял О. Ю. Шмидт. Для этого готовились четыре четырехмоторных самолета конструкции А. Н. Туполева, специально приспособленные для полетов в Арктике («АНТ-6»). Эти самолеты изображены на марке м-562 и на марке м-4870 серии выпуска 1978 года.

22 марта 1936 года самолеты, имея на борту зимовщиков дрейфующей станции, поднялись в воздух и взяли курс на Северный полюс. 19 апреля они прибыли на остров Рудольфа. На весь путь (4 тысячи километров) эскадрилья потратила 18,5 летных часа. Остальное время самолеты на промежуточных аэродромах ожидали летную погоду.

6 июня состоялось торжественное открытие станции «Северный полюс». Троекратный ружейный салют и дружное «ура» разнеслись над безмолвным ледяным царством, а на вершине мачты затрепетал на ветру Государственный флаг Союза ССР.

Советской воздушной экспедиции по высадке научной дрейфующей станции «Северный полюс-1» (так она стала именоваться после открытия станции «Северный полюс-2») посвящена серия из четырех марок (м-583—586), выпущенная в феврале 1938 года. На марках (м-583—584) номиналом 10 и 20 коп. изображен маршрут экспедиции на фоне карты Северного полушария. Цвет марок черный, серо-лиловый и серо-голубой. Государственный флаг СССР на Северном полюсе изображен на марках (м-585 и м-586) номиналом 40 и 80 коп. красного, серо-зеленого и красно-карминового цветов. Рисунок для марок выполнил художник В. Завьялов.

С 10 июня лагерь стал готовиться к приему радиogramм с борта чкаловского самолета, который совершал первый беспосадочный перелет Москва—США через Северный полюс на самолете «АНТ-25». 19 июня в 5 часов 50 минут в радиожурнале записано: «Отчетливо слышен над нами шум мотора». Из-за сплошной облачности папанинцы не смогли видеть машину Чкалова. Расчет на то, что с самолета в лагерь сбросят газеты и письма, не оправдался.

Первому беспосадочному перелету Министерство связи СССР посвятило в апреле 1938 года серию из четырех марок (м-595—598). Рисунок на всех марках одинаков — портреты участников перелета Героев Советского Союза В. П. Чкалова (командир корабля), Г. Ф. Байдукова (пилот) и А. В. Белякова (штурман). Внизу рисунка — маршрут перелета. Рисунок художника В. Завьялова.

3 июня 1977 года к 40-летию перелета Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный авиаконверт с оригинальной маркой, на котором изображен групповой портрет экипажа на фоне контурной карты Северного полушария с обозначением трассы полета и конечных пунктов — Москвы и Ванкувера. Внимательный филателист на марках выпуска 1938 года прочтет, что конечный пункт на них отмечен —



Портленд. Посадка была произведена на маленьком военном аэродроме Ванкувере, близ Портленда — крупного морского порта на севере американского побережья Тихого океана. На марке конверта изображен монумент, сооруженный на аэродроме Пирсонфилд в Ванкувере и торжественно открытый 20 июня 1975 года. На монументе укреплена бронзовая плита с рельефным изображением самолета «АНТ-25». 18 июня 1977 года на Московском почтамте корреспонденция гасилась специальным почтовым штемпелем, изготовленным по рисунку художника А. Медведева.

Полярники станции «Северный полюс-1» продолжали свою работу. Они передали на Большую землю и в штаб перелета месячные наблюдения за погодой и данные о магнитном склоне-

нии в районе полюса, готовились принять участие в обеспечении второго беспосадочного перелета под руководством М. М. Громова. Этому перелету посвящена серия из трех марок (м-599—601) с одинаковым рисунком художника В. Завьялова.

Все хозяйственные дела в лагере выполняли Папанин и Кренкель. Ширшов занимался гидрологией, Федоров — астрономией, геофизикой и метеорологией. Метеорологические записи производили Папанин и другие свободные от вахты товарищи. Начиная с 22 мая ежедневно на Большую землю через остров Рудольфа поступали срочные (четырёхразовые) сводки.

Льдина, на которой расположился лагерь, оказалась прочной. Ледяной остров постоянным течением несло к Гренландии. К сентябрю станция прошла Гринвичский меридиан на $86^{\circ}27'$ с. ш. и оказалась в Восточном полушарии. Где-то вдали от лагеря происходило сильное торошение льда. Дрейф льдины становился быстрее, она устремлялась на юг. Дрейфующий лагерь находился в Атлантическом океане. К февралю скорость перемещения лагеря достигла 20 миль в сутки. Лед трещал и ломался. К вечеру 1 февраля льдина уменьшилась до размеров тридцать на семьдесят метров. Пора было покинуть лагерь.

3 февраля 1938 года из Мурманска для снятия папанинцев отправилось гидрографическое судно «Таймыр» (капитан Б. Д. Барсуков, начальник экспедиции А. В. Остальцев). В Баренцевом море корабль попал в сильный шторм, во время которого были повреждены палубные надстройки. В Гренландском море погода ухудшилась, обледенели снасти и палуба. 12 февраля «Таймыр» приблизился к дрейфующей льдине на расстояние 40 миль.

7 февраля к папанинской льдине вышел ледокольный пароход «Мурман» (капитан И. Ф. Котцов). Во время жестокого шторма в западной части Арктики на судне было повреждено рулевое управление, ветром сорвало трюмные закрытия, затопило румпельное отделение. С большими трудностями водолазы и команда исправляли повреждения, и 14 февраля корабль подошел к «Таймыру» для совместных действий.

Вышел из Кронштадта в ночь с 9 на 10 февраля, окончив ремонт, ледокол «Ермак». Обогнув северную оконечность Дании, он оказался в Северном море и направился на соединение с «Таймыром».

19 февраля «Таймыр» и «Мурман» пришвартовались ко льду на расстоянии полутора километров от лагеря папанинцев. В тот же день в 16 часов состоялась последняя передача



радиостанции полярников. Был послан рапорт Советскому правительству.

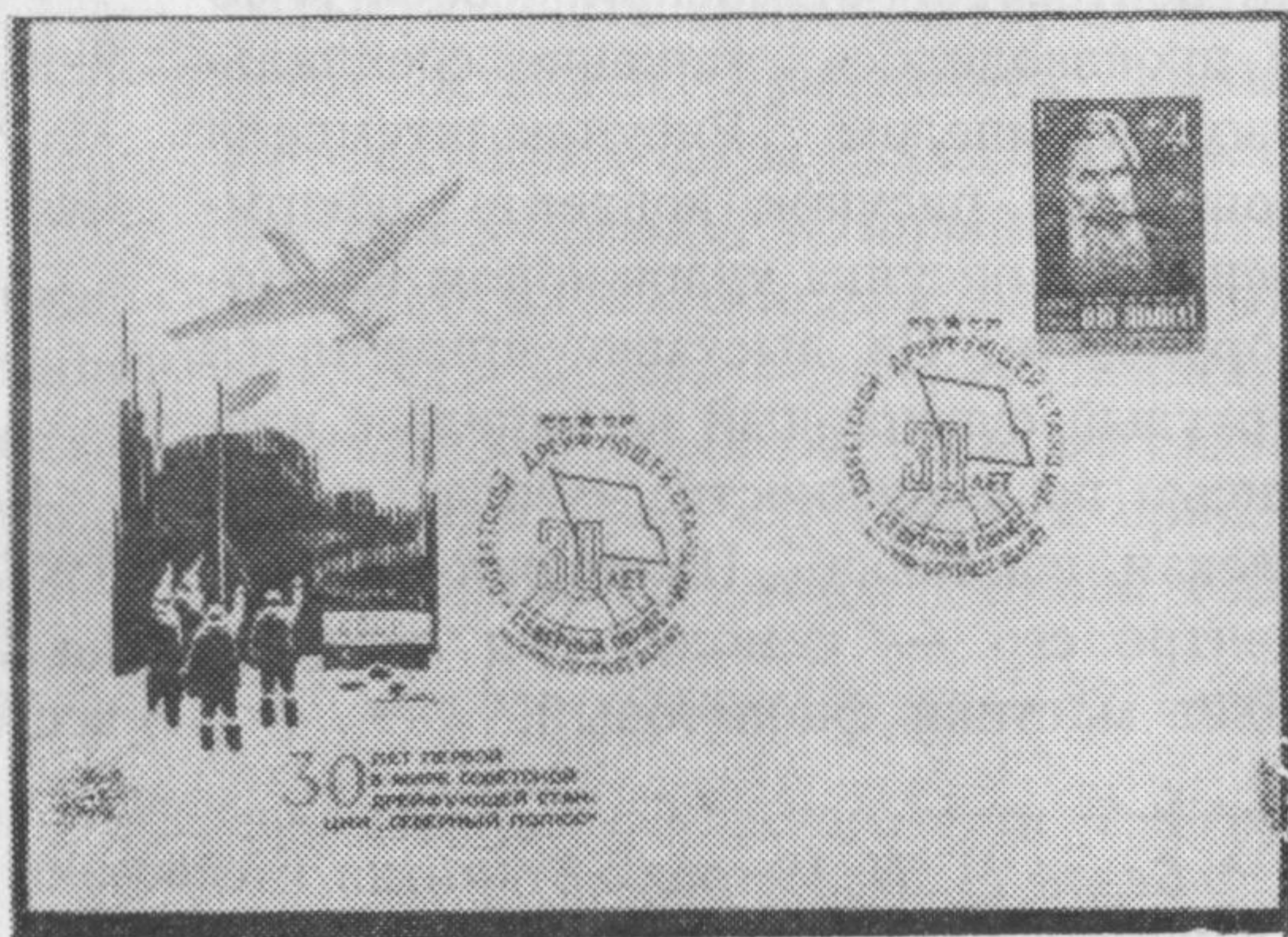
Спустя три часа «Таймыр» и «Мурман» отошли от льдины и взяли курс на Большую землю, а на второй день они встретились с «Ермаком», шедшим им навстречу. Ввиду того, что «Таймыр» и «Мурман» получили значительные повреждения во льдах, зимовщики перешли на «Ермак», куда было перенесено и все имущество и оборудование дрейфующей станции. 15 марта «Ермак» прибыл в Ленинград. Эпопея, длившаяся более полутора месяцев, завершилась.

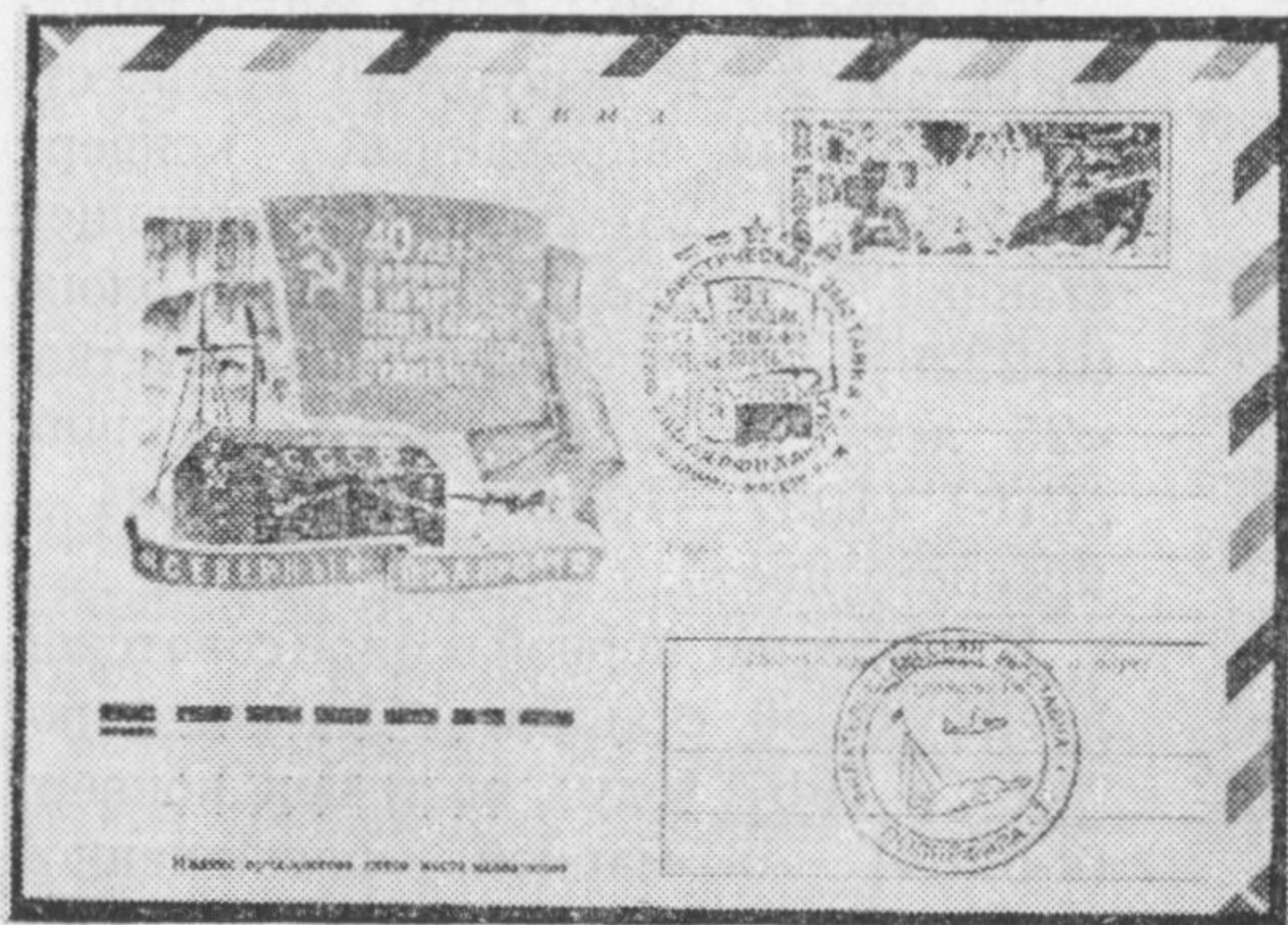
Встреча папанинцами ледокольных пароходов «Мурман» и «Таймыр» отражена на марках серии (м-602—603), выпущенной в июне 1938 года. Номинал марок 10 и 20 коп., цвет — коричнево-лиловый и темно-синий. Рисунок для марки выполнил И. Дубасов.

28 апреля 1962 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-1989) к 25-летию дрейфующей станции, а в мае на почтовом блоке (м-2229) произведена надпечатка: «25 лет с начала работы станции „СП-1“ (1937—1962)». Надпечатка — красного цвета.

К 30-летию первой в мире советской дрейфующей станции «Северный полюс» в 1967 году выпущен конверт (к-5284) с маркой, посвященной О. Ю. Шмидту, по рисунку художника И. А. Комаринца. 21 мая на почтамте Москвы производилось гашение специальным почтовым штемпелем (ш-1845) по рисунку В. Заикина.

К 40-летию юбилею дрейфующей станции издан художественный конверт с оригинальной маркой (к-6108). На фоне лагеря папанинцев и споло-





хов северного сияния гордо развеваются полотнище Государственного флага Союза ССР. На марке — карта Арктического бассейна с трассой дрейфа станции. С 14 по 22 мая 1977 года в Москве состоялась филателистическая выставка «Полярфил-77». На выставке работал филиал почтового отделения связи К-45 и производилось гашение специальным штемпелем. Рисунок штемпеля повторяет рисунок конверта, оформлены оба рисунка художником Ю. Косоруковым. На выставке применялся круглый сувенирный штемпель с надписью по окружности: «Филателистическая выставка „Полярфил-77“», в центре его — самолет над лагерем. Цвет мастики фиолетовый.

Планомерные исследования в Центральной Арктике были возобновлены дрейфующей станцией «Северный полюс-2», организованной 1 апреля 1950 года. Она начала работать под руководством ученого-полярника М. М. Сомова. Впоследствии М. М. Сомов стал начальником Первой советской антарктической экспедиции.

19 октября 1977 года выпущен художественный маркированный конверт (к-6523), на котором художник А. Яр-Кравченко изобразил портрет Героя Советского Союза М. М. Сомова на фоне полярных льдов. В 1979 году, отмечая юбилей Сомова, ленинградцы сделали памятный штемпель, который ставился черной и красной мастикой. Более подробно о филателистических сувенирах всех станций «Северный полюс» заинтересованный читатель может прочесть в книге «Полярная почта» Е. П. Сашенкова.

ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «Г. СЕДОВ»

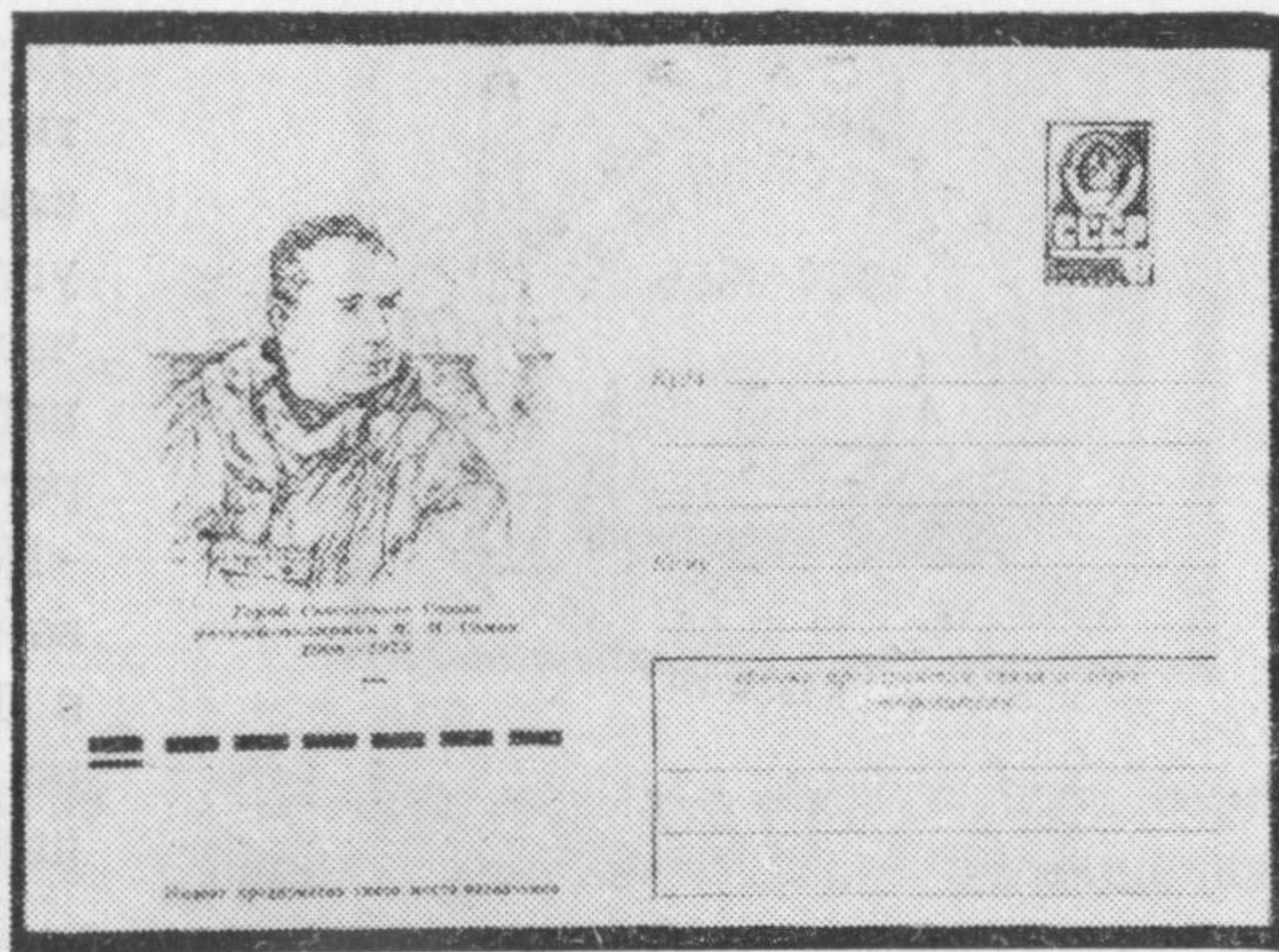
Печальным итогом навигации 1937 года в Арктике явилась зимовка 25 транспортных судов и почти всего ледокольного флота*. На по-

* Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. IV. Л. Гидрометеиздат, 1969, с. 196.

мощь судам ленского каравана, застрявшего во льдах моря Лаптевых, направили ледокольные пароходы «Г. Седов»*, «Садко», «Малыгин». Однако и они оказались в ледовой ловушке.

Выход оставался один: зимовка в Арктике. Начались работы по консервации судов. К 17 ноября 1937 года все было закончено. Почти год дрейфовали три судна, все это время ученые вели научные наблюдения, что позволило получить много новых данных. На ледокольных пароходах проводились астрономические определения местонахождения каравана, магнитные, гидрологические, метеорологические наблюдения.

Среди членов экипажа находились студенты четвертого и пятого курсов Гидрографического института Главсевморпути. Были разработаны учебный план, твердое расписание лекций, намечены сроки зачетных сессий. Расписание занятий нарушалось только в период сильных торошений льда и образования разводий, делавших невозможным сообщение между судами.



Кроме занятий со студентами-гидрографами, были организованы курсы штурманов малого плавания и механиков 3-го разряда. Закончив программу, получили квалификационные удостоверения двадцать зимовщиков**.

К концу февраля 1938 года полярные летчики переправили на материк большую часть зимовщиков. 33 человека остались продолжать дрейф. Летом 1938 года к судам пробился ледокол «Ермак», который вывел из ледового плена «Садко» и «Малыгина». «Г. Седов» имел повреждения и вынужден был остаться во льдах. Стало ясно, что «Г. Седову» придется зимовать еще год. Решено было

* «Г. Седов»: длина — 77, ширина — 11 метров, водоизмещение — 3217 тонн, мощность — 2362 л. с.

** Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. IV. Л. Гидрометеиздат, 1969, с. 338.



превратить его в научную дрейфующую станцию. На «Г. Седове» осталось 15 человек, они должны были сохранить судно и вести наблюдения по определенной программе.

31 августа, ровно через год после начала дрейфа, «Г. Седов» достиг самой северной точки дрейфа — $86^{\circ}30'5''$ с. ш. на $47^{\circ}55'$ в. д. Судно находилось в 370 км от Северного полюса. Никто из исследователей до седовцев не приближался на такое расстояние к вершине мира. Вся страна следила за героическим дрейфом «Г. Седова».

Корабль несло в Гренландское море, и не оставалось сомнений, что его маршрут пройдет южнее линии дрейфа станции «Северный полюс-1», ближе к Шпицбергену. В начале декабря

1939 года после восьми месяцев затишья льды, окружающие «Г. Седова», пришли в движение и стали угрожать судну. Это и послужило началом спасательных операций. 15 декабря 1939 года из Мурманска к берегам Шпицбергена вышел ледокол «И. Сталин»*, который под командованием капитана М. П. Белоусова в 1939 году совершил двойной рейс по Северному морскому пути за одну навигацию.

Экипаж «Г. Седова» подготовился к выходу на свободную воду. Котлы держали под парами, машины — в полной готовности, исправили поврежденный руль. 13 января в 9 часов утра по гринвичскому времени ледокол подошел к «Г. Седову».

За 28 месяцев «Г. Седов» продрейфовал со льдами через Арктический бассейн 3300 миль. 15 отважных полярников в течение 812 дней вели научные работы. 29 января 1940 года «Г. Седов» своим ходом пришел в Мурманск.

За героизм и мужество, проявленные во время дрейфа, все 15 членов экипажа удостоены звания Героя Советского Союза, а ледокольный пароход «Г. Седов» был награжден орденом Ленина. За выдающуюся операцию по освобождению из ледового

* Ледокол «И. Сталин» построен в 1938 году в Ленинграде; длина — 106, ширина — 23 метра, водоизмещение — 6690 тонн, мощность машины — 11 100 л. с.



плена парохода «Г. Седов» капитану М. П. Белоусову также было присвоено звание Героя Советского Союза, а ледокол «И. Сталин» награжден орденом Ленина *.

19 октября 1966 года ледокольный пароход «Г. Седов» вернулся в Архангельск из своего последнего рейса. На почтамте Архангельска в честь этого события проводилось гашение специальным штемпелем (ш-1782), который был изготовлен по рисунку художника Л. Виноградова. На штемпеле изображен «Г. Седов» во льдах Арктики, справа — контуры памятника покорителям Севера в Архангельске и текст: «Окончание арктического плавания ледокола „Г. Седов“. 1909—1966».

Сегодня в строю нашего ледокольного флота новый ледокол «Г. Седов», однотипный с «В. Прончищевым». Построен ледокол в Ленинграде в 1967 году.

В апреле 1940 года вышла серия марок (м-729—732), посвященная полярному дрейфу ледокольного парохода «Г. Седов». На 30-копеечной марке (м-730) серо-фиолетового цвета художник С. Поманский на фоне «Г. Седова» поместил портреты капитана парохода К. С. Бадигина и помполита Д. С. Трофимова. На марке (м-732) художник И. Дубасов разместил портреты 15 Героев Советского Союза — экипажа парохода «Г. Седов» на фоне карты дрейфа. Цвет марки темно-синий, номинал 1 руб.

Марка (м-729) посвящена ледоколу «И. Сталин». На фоне ледокола художник С. Поманский изобразил портреты руководителей спасательной операции: дважды Героя Советского Союза И. Д. Папанина и Героя Советского Союза капитана ледокола «И. Сталин» М. П. Белоусова. Номинал марки 15 коп., цвет — зеленый.

* «Полярная правда», 1978, 16 ноября.



На марке (м-731) художник И. Дубасов отразил исторический момент встречи К. С. Бадигина и И. Д. Папанина на борту ледокола «И. Сталин». Марка красно-коричневого цвета, номинал 50 коп.

На 6-копеечной марке (м-4719) памятной серии «Ледокольный флот СССР», вышедшей в 1977 году, изображен ледокольный пароход «Г. Седов» на фоне льдов и северного сияния. Художник марки А. Аксамит. Марка (м-4722) номиналом 14 коп. посвящена ледоколу «Сибирь» («И. Сталин»), рисунок для марки выполнил художник А. Аксамит.

«КООПЕРАЦИЯ»

Грузопассажирский теплоход «Кооперация» * принадлежит к серии судов, построенных в 1928 году на Северной верфи (теперь судостроитель-

ный завод имени Жданова) в Ленинграде.

В 1936 году на «Кооперации» вывозили детей республиканцев Испании. С конца тридцатых годов теплоход работает в Арктике.

После перелета В. П. Чкалова через Северный полюс в Америку «Кооперация» привезла из Франции на Родину заблаговременно доставленный туда из Америки самолет Чкалова.

С весны 1939 года тщательно велась подготовка к перелету В. Коккинаки на самолете «Москва» по маршруту Москва—США через Атлантический океан. В апреле теплоход «Кооперация» направили в Северную Атлантику. Вдоль предполагаемого маршрута самолета корабли создали резервную радиосвязь, сообщали метеосводки и в случае аварии могли срочно оказать летчикам помощь.

* «Кооперация»: длина — 101, ширина — 14,6 метра, грузоподъемность — 3762 тонны, скорость — 12 узлов, пассажиров — 172.

В годы Великой Отечественной войны теплоход стал называться «Ветром». Его вооружили 76-миллиметровыми орудиями и зенитными пулеметами. «Ветер» участвовал в прикрытии Мурманского порта от налетов вражеской авиации.

В конце лета 1942 года «Ветер» стал плавучей базой торпедных катеров, а затем базой катеров «больших охотников». Плавбаза обеспечивала торпедные катера и «большие охотники» всем необходимым.

«Кооперация» принимала участие в четырех антарктических экспедициях, продолжала работать на арктических трассах, обслуживая пассажирскую линию Мурманск—Тикси на трассе Северного морского пути.

На марке (м-2302) серии «Морской флот СССР. Пассажирские линии» (м-2299—2304), выпущенной Министерством связи СССР в апреле—июне 1959 года, художник Н. Круглов изобразил теплоход «Кооперация». Номинал многоцветной марки — 40 коп. В 1960 году выпущен художественный маркированный конверт (к-1421) по рисунку С. П. Ильина с изображением теплохода «Кооперация».

Последние 10 лет «Кооперация» работала в Черноморском пароходст-

ве на линии Одесса—Латакия—Бейрут — Александрия — Одесса. В 1979 году судно совершило последний рейс — к Жебреянской бухте в устье Дуная, месту вечной стоянки. Здесь она стала плавучей базой для обслуживания лихтеров.

В ГОДЫ ВОЙНЫ

«Трудно себе представить, как развивались бы события на Севере, если бы до войны не было налажено арктическое мореплавание, не накоплен опыт проведения арктических навигаций, если бы СССР не располагал мощными ледоколами и соответствующим транспортным флотом»*, — писал М. И. Белов.

Грузоперевозки в порты Архангельск и Мурманск не прекращались в течение всей войны. Из Англии, США шли конвои судов с грузами для Советского Союза. Державы антигитлеровской коалиции оказывали советскому народу экономическую помощь. Однако основные грузоперевозки разворачивались на востоке Северного морского пути. Был создан восточный штаб морских операций, который координировал действия судов. Начальником этого штаба назначили И. Д. Папанина.

* Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. IV. Л., Гидрометеиздат, 1969, с. 487.



Немецкое командование в 1942 году провело в северных морях крупные военные операции. Операцию «Вундерланд» возглавил тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». В сопровождении четырех миноносцев и эскадрильи самолетов он отправился из Нарвика 15 августа. От острова Медвежьего миноносцы повернули назад, и крейсер продолжал путь один. 20 августа он обнаружил караван советских судов и стал его преследовать. Но под прикрытием густого тумана караван смог уйти.

«А. Сибиряков» не был в составе конвоя, он отошел от Диксона в ночь на 24 августа, направляясь с продовольствием к полярным станциям, расположенным на островах. 25 августа корабль вступил в неравный бой с фашистским крейсером, после нескольких попаданий снарядов потерял ход, на судне возник пожар.

Объятый пламенем, он ушел под воду, не спустив советского флага. Как писал позднее командир «Адмирала Шеера», многие из сибиряковцев на предложение сдаться бросались со шлюпки в воду, предпочитая гибель. Только один моряк, П. И. Вавилов, добрался до острова Белуха. Сегодня на этом острове в память о гибели «А. Сибирякова» воздвигнута 18-метровая бетонная башня-маяк.

После этого «Адмирал Шеер» отправился к порту Диксон. В порту находились пришедшие с Новой Земли СКР-19 «Дежнев», пароходы «Кара» и «Революционер». Как только фашистский рейдер приблизился к порту, СКР-19 и береговые батареи открыли по нему огонь. Крейсер повернул обратно.

Оценивая операцию в целом, командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко писал: «Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников — экипажа и персонала полярной станции на борту «А. Сибирякова», экипажей «Дежнева» и «Революционера», артиллеристов и портовиков Диксона — все они исполнили свой долг советских патриотов» *.

В серии марок (м-3267—3271), выпущенной Министерством связи СССР в октябре 1965 года и посвященной исследованиям Арктики и Ан-

* Головко А. Г. Вместе с флотом. М., Воениздат, 1979, с. 127.

тарктиды, на 6-копеечной марке (м-3269) художник Ю. Ряховский изобразил морской порт и арктический поселок Диксон. Цвет марки — коричневый и фиолетовый. На 12-копеечной марке (м-4721) из серии «Ледокольный флот СССР», выпущенной в 1977 году, изображен ледокольный пароход «Дежнев» (художник А. Аксамит).

В годы войны героическая оборона Советского Заполярья стала одной из славных страниц борьбы советского народа с немецко-фашистскими захватчиками. Автор счел необходимым поместить в книге некоторые героические эпизоды обороны Кольской земли, отраженные в филателии.

Навсегда остался в памяти советских людей легендарный подвиг североморца И. М. Сивко. 2 августа 1941 года, прикрывая отход своих товарищей, бесстрашный воин, оборонявший важную высоту в районе Западной Лицы, уничтожил в бою 26 фашистов. Когда у Сивко кончились патроны, фашисты попытались взять его в плен. Подпустив их совсем близко, краснофлотец встал во весь рост и с возгласом: «Русские в плен не сдаются!» — взорвал последнюю гранату. Уничтожив врагов, североморец погиб и сам. Он посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. Приказом министра обороны СССР имя Ивана Сивко навечно занесено



в списки учебного отряда Краснознаменного Северного флота. В музее КСФ бережно хранятся его винтовка и рапорт с просьбой направить на сухопутный фронт. Именем героя названа улица в городе Североморске.

В январе 1965 года Министерство связи СССР в серии «Герои Великой Отечественной войны, зачисленные навечно в списки воинских частей» выпустило марку (м-3148) с портретом Героя Советского Союза матроса-десантника И. М. Сивко (1916—1941). Рисунок художника А. Завьялова. Цвет марки — черный и фиолетовый. Номинал 4 коп.

Свой боевой счет воины-североморцы открыли в первый же день войны. Первую победу одержала трехорудийная 130-миллиметровая береговая 221-я батарея, самая правофланговая батарея нашей страны. Командовал ею старший лейтенант П. Ф. Космачев. Батарея находилась на западном побережье полуострова Средний и контролировала вход в бухту Линахамари, в порт Петсамо (Печенга).



Для уничтожения 221-й батареи гитлеровцы намеревались высадить на полуостров Средний десант, но осуществить это им не удалось. Тогда они решили разгромить ее с помощью артиллерии и авиации. 28 июня 1941 года батарею бомбили 35 самолетов, но не добились успеха.

Советское правительство высоко оценило воинскую доблесть и боевое мастерство артиллеристов Среднего. 221-я батарея награждена орденом Красного Знамени.

Министерство связи СССР 4 апреля 1973 года выпустило художественный маркированный авиаконверт (к-8841) с изображением памятника в честь 221-й Краснознаменной артиллерийской батареи. На постаменте — 130-миллиметровая морская пушка батареи, потопившая фашистский ко-

рабль, открыв боевой счет Северного флота в Великой Отечественной войне. Художник рисунка на конверте Г. Комлев.

Мурманское производственно-техническое управление связи в 1969 году издало немаркированный конверт, посвященный 25-летию разгрома фашистских захватчиков в Заполярье. Под рисунком орудия (трехцветным) текст: «Североморск. Батарея старшего лейтенанта П. Ф. Космацева». Весь тираж конвертов вышел с ошибкой в фамилии.

24 июня 1941 года боевой счет авиации флота открыл командир эскадрильи 72-го авиаполка старший лейтенант Борис Феоктистович Сафонов. За свою короткую боевую жизнь (он погиб 30 мая 1942 года) он участвовал в 224 боевых вылетах и сбил 39 вражеских самолетов, из них 25 лично и 14 в групповом бою. За выдающиеся боевые заслуги Сафонов уже через три месяца после начала войны был удостоен звания Героя Советского Союза, а в июне 1942 года (посмертно) он первым в стране с начала войны удостоен второй медали Золотая Звезда.

Именем Б. Ф. Сафонова названы центральная улица города Североморска, поселок городского типа в Мурманской области.

В октябре 1944 года Министерство связи СССР выпустило серию марок

(м-923—927) «Герои Советского Союза, павшие в Великой Отечественной войне (3-й выпуск)». На серо-зеленой марке (м-926) номиналом 60 коп. художник И. Дубасов изобразил воздушный бой над морем и портрет дважды Героя Советского Союза летчика морской авиации гвардии подполковника Б. Ф. Сафонова (1915—1942).

«Уходя в море, боюсь только одного: возвращения домой без победы. Остальное не страшно!» — так говорил командир дивизиона подводных лодок Герой Советского Союза капитан 2 ранга Магомед Иманутдинович Гаджиев. Из похода в поход он неумоимо искал и находил и обязательно топил врага.

Мужественным и бесстрашным он навсегда остался в памяти североморских подводников. Боевые товарищи называли его «неистовым Керимом», недолгая жизнь его была яркой, как след пролетевшей звезды. Во время войны он участвовал в 12 боевых походах подводных лодок, во время которых было уничтожено 10 вражеских судов. М. И. Гаджиев погиб вместе с экипажем лодки «К-23», возвращаясь с боевого задания.

Есть в Мурманской области поселок Гаджиево, его именем названы улицы и школы в городах Заполярья. Пенит волны морей и океанов плавбаза «Магомед Гаджиев». В далекой



Антарктиде именем Гаджиева названа бухта.

В серии «Герои Великой Отечественной войны, зачисленные навечно в списки воинских частей» в феврале 1962 года выпущена марка (м-2664), посвященная М. И. Гаджиеву. На почтовой миниатюре номиналом 6 коп. художник Л. Голованов изобразил легендарного командира на фоне боя подводной лодки «К-3» с надводными кораблями противника (3 декабря 1941 года).

Славному подводнику Северного флота Ф. А. Видяеву не посвящено специальных филателистических сувениров, но имя его есть на почтовом штемпеле одного из поселков Мурманской области.

Участвуя в походе по снятию станции «Северный полюс-1», подводная лодка «Д-3», на которой вахтенным командиром был лейтенант Ф. А. Видяев, ближе всех из боевых кораблей Северного флота, посланных на выручку папанинцев, подошла к аварий-



ной льдине. В этом походе впервые в истории Советского Военно-Морского Флота лодка «Д-3» совершила плавание подо льдом в течение 30 минут.

20 марта 1942 года лодка «Щ-421» под командованием капитан-лейтенанта Ф. А. Видяева вышла в очередной боевой поход. На борту находился командир дивизиона капитан 2 ранга И. А. Колышкин. 28 марта в районе Лаксе-фьорда «Щ-421» потопила вражеский транспорт. Фашистские корабли охранения два с половиной часа бомбили лодку, но она, искусно маневрируя, оторвалась от преследователей.

9 апреля «Щ-421», следуя вблизи берега противника на глубине 15 метров, подорвалась на вражеской mine. Благодаря исключительному хладнокровию и умелым действиям Колышкина и Видяева и самоотверженной борьбе за живучесть всего

экипажа «Щ-421» осталась на плаву, но лодка самостоятельно не могла вернуться в базу, и командир дивизиона доложил об этом командующему флотом вице-адмиралу А. Г. Головко. На помощь «Щ-421» направили крейсерскую подводную лодку «К-22».

Тем временем поврежденную лодку течением относило к вражескому берегу. Когда, казалось, наступило безвыходное положение, подводники соорудили из чехлов парус и подняли его на перископах. Усиливающийся ветер погнал лодку от опасного берега со скоростью 2—2,5 узла. Когда к «Щ-421» подошла «К-22», разыгрался настоящий шторм. Поврежденную лодку пришлось затопить, а ее экипаж снять на «К-22», которая благополучно вернулась в базу.

Только год командовал «Щ-422» капитан 3 ранга Ф. А. Видяев, а слава о нем шла по всему флоту. К 25-й годовщине Красной Армии и Военно-Морского Флота лодка потопила два фашистских транспорта. 31 мая 1943 года «Щ-422», ведя свободный поиск противника в районе Сюльте-фьорда, обнаружила приближавшийся вражеский конвой. Лодка, поднырнув под сильное охранение, залпом торпед потопила крупный транспорт. Врагу удалось обнаружить лодку. За три часа преследования на лодку обрушилось 356 глубинных

бомб, но подводники ушли от преследования. 25 июля пришло сообщение о том, что лодке присвоено звание гвардейской. Но об этом героическому экипажу «Щ-422» не было суждено узнать — в этом походе подводная лодка погибла.

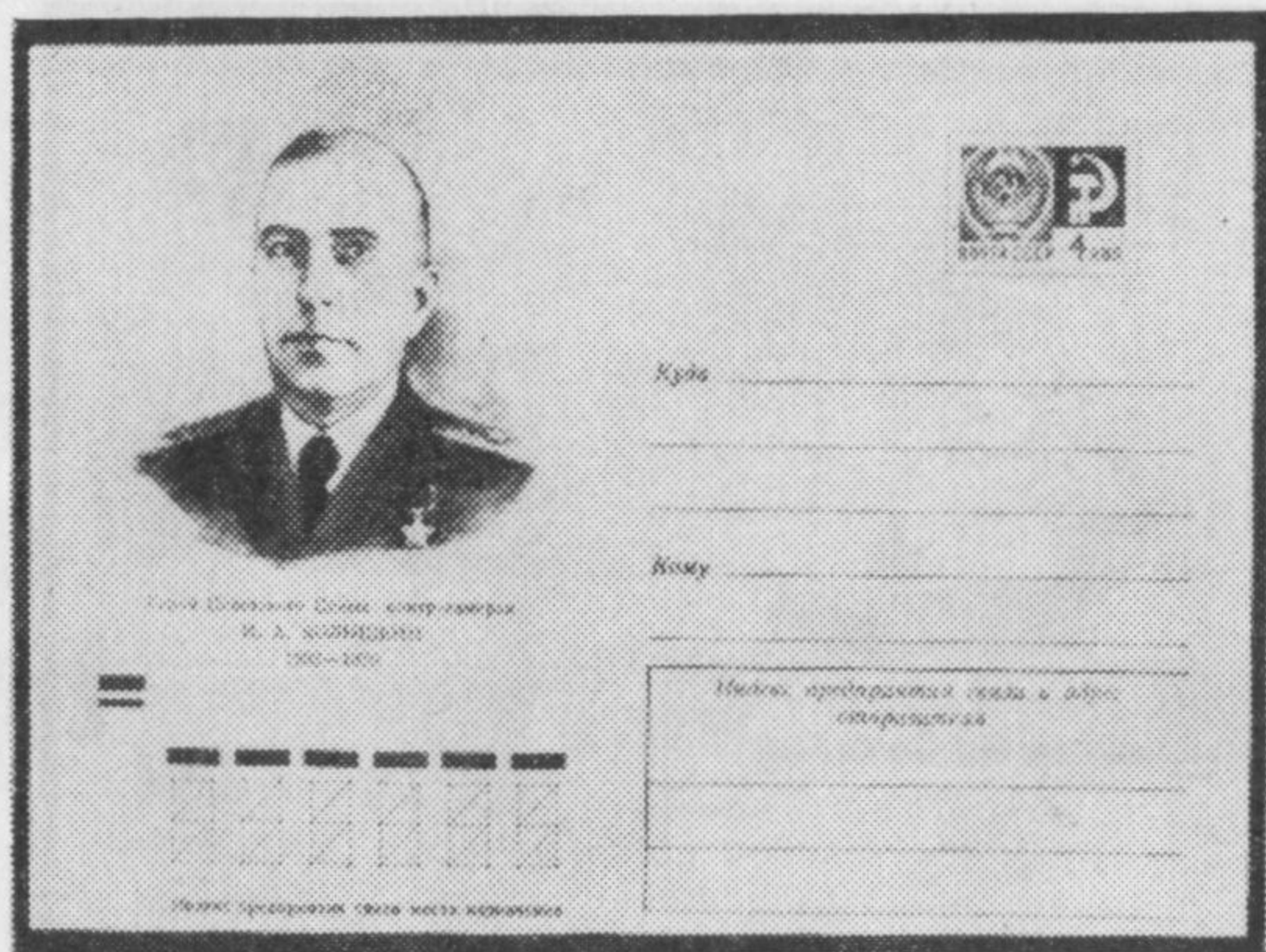
В городе Полярном воздвигнут памятник Ф. А. Видяеву, одна из улиц Североморска носит его имя. Есть поселок Видяево.

Министерство связи СССР 28 июля 1971 года выпустило художественный маркированный конверт (к-7974) с портретом Героя Советского Союза контр-адмирала И. А. Колышкина. Рисунок художника А. Соколова.

Иван Александрович Колышкин прибыл на флот по комсомольской путевке. Командовал подводной лодкой «Щ-401», к началу Великой Отечественной войны И. А. Колышкин командует дивизионом подводных лодок. Указом Президиума Верховного Совета СССР 17 января 1942 года Ивану Александровичу Колышкину, первому из подводников, присвоено звание Героя Советского Союза. К тому времени дивизион Колышкина уничтожил около 30 транспортов. С 1943 года И. А. Колышник командует бригадой подводных лодок. Под его не-

посредственным руководством потоплено 16 кораблей противника.

Интересы обороны страны требовали создания Северного флота, и в сентябре 1933 года из Кронштадта в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу с отрядом кораблей прибыла подводная лодка «Красногвардеец» («Д-3»). Она стала подлинной кузницей кадров североморских подводников. Мотористом на ней служил Александр Каутский — будущий командир Краснознаменной гвардейской «Щ-402», штурманом — Федор Видяев, командовавший во время войны гвардейской «Щ-422», командиром — Виктор Котельников, ставший впоследствии командиром гвардейской «К-22». На ней совершали походы будущие Герои Советского Союза И. А. Колышкин и М. И. Гаджиев.



Свой боевой счет экипаж лодки открыл в первые же дни войны, подбив в надводном положении тяжелый фашистский бомбардировщик. «Д-3» — первая из кораблей Северного флота награждена орденом Красного Знамени и первая на флоте, преобразованная в гвардейскую.

В сентябре 1973 года вышла серия марок (м-4276—4279) «История отечественного флота. Краснознаменные и гвардейские корабли Военно-Морского Флота СССР». На почтовой миниатюре (м-4278) номиналом 6 коп. художник В. Смирнов изобразил гвардейскую подводную лодку «Д-3». В левом верхнем углу пятиконечная звезда, внутри которой — орден Красного Знамени.

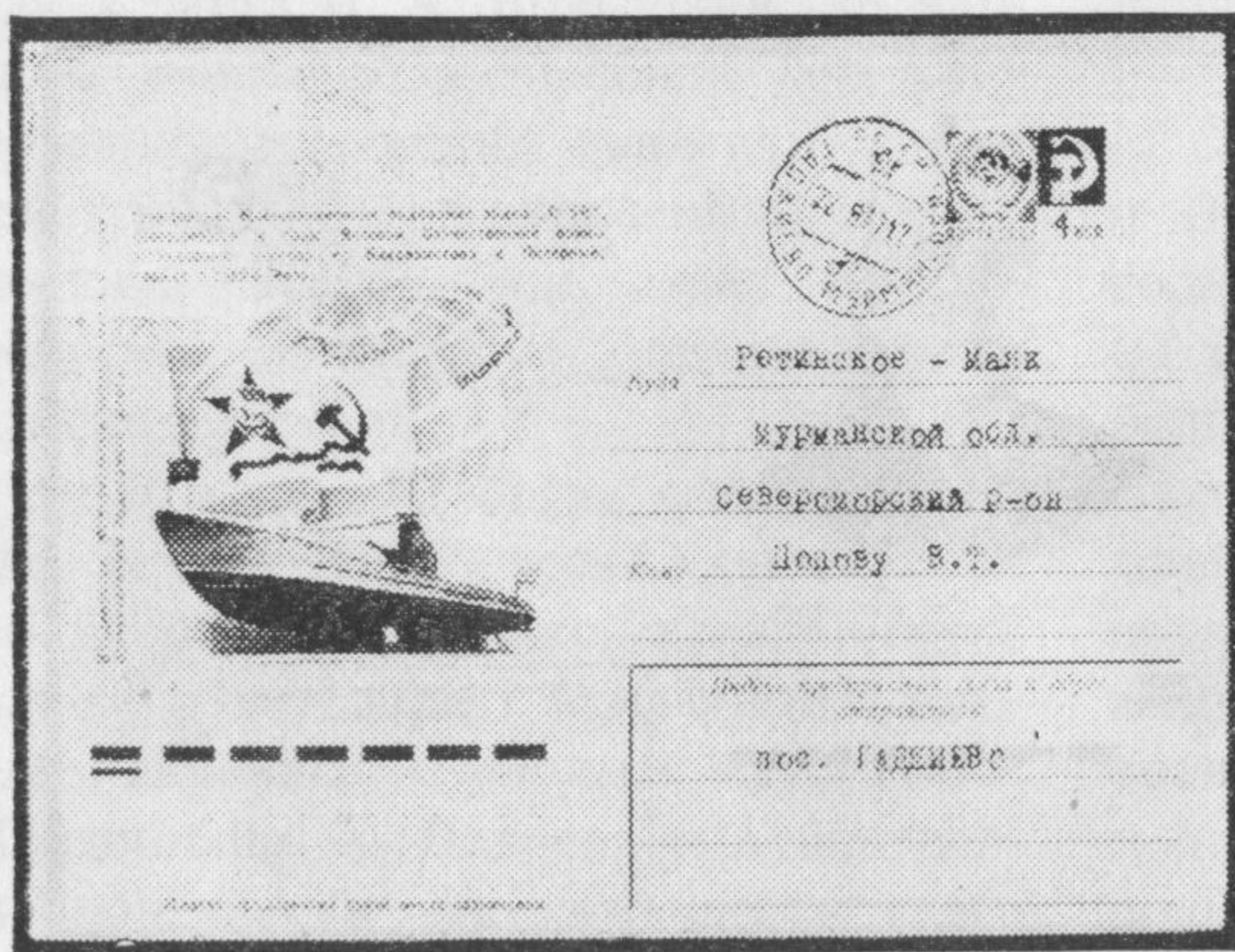
8 мая 1973 года выпущен художественный маркированный конверт



(к-8910). На рисунке художник А. Завьялов изобразил «Д-3».

29 марта 1977 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-6065), на котором художник Ю. Косоруков изобразил прославленную подводную лодку «С-56» на фоне гвардейского военно-морского флага и земного шара. Сверху и слева текст: «Гвардейская Краснознаменная подводная лодка «С-56», совершившая в годы Великой Отечественной войны легендарный переход из Владивостока в Полярный, пройдя 17 000 миль. Владивосток. Мемориальный корабль-музей истории отечественного подводного флота».

В серии «Боевые корабли Военно-Морского Флота СССР», вышедшей в июле 1970 года, на марке (м-3913) номиналом 20 коп. изображена атомная подводная лодка «Ленинский комсомол». Художник В. Завьялов показал ее среди льдов





Северного Ледовитого океана. В 1962 году «Ленинский комсомол» достиг подо льдом Северного полюса. Этот подвиг экипажа по достоинству оценен Родиной. Командир лодки Л. М. Жильцов, командир электромеханической части Р. А. Тимофеев и руководитель похода контр-адмирал А. И. Петелин были удостоены звания Героя Советского Союза, остальные члены экипажа были награждены орденами и медалями. На почтовой миниатюре — героический экипаж, построенный на верхней палубе лодки после всплытия.

«Ленинский комсомол» унаследовал имя дизельной подводной лодки «М-106», участницы Великой Отечественной войны на Северном флоте, построенной на средства комсомольцев страны.

21 августа 1970 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркиро-

ванный конверт (к-7211). На рисунке — атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» в арктическом плавании на фоне полярного сияния. Художник А. Аксамит.

К 30-летию разгрома фашистских захватчиков в Заполярье на Мурманском почтамте 18—20 октября 1974 года производилось гашение корреспонденции специальным почтовым штемпелем, выпущенным Министерством связи СССР. По окружности штемпеля расположен текст: «СССР. 30-летие освобождения Заполярья от фашистских захватчиков. 18—20.X.1974. Мурманск — почтамт». Слева внизу — пятиконечная звезда с серпом и молотом в центре и лента. Внутри штемпеля — судно, идущее под сполохами северного сияния. Гашение проводилось черной мастикой.





В июне 1946 года в серии «Медали СССР» во 2-м и 3-м послевоенных выпусках вышли марки номиналом 60 коп. и 1 руб. (м-1062, м-1070), на которых изображена медаль «За оборону Советского Заполярья», учрежденная 5 декабря 1944 года. Рисунки марок выполнили художники А. Мандрусов и А. Михеев, цвет первой марки — темно-зеленый на зеленом фоне, второй — серо-синий.

МИРНЫМИ КУРСАМИ

Первый переход рыболовецких судов по Северному морскому пути был совершен в навигацию 1951 года. Из Мурманска под проводкой ледоколов прошли в Тихий океан 53 судна. Эта невиданная в истории арктического

мореплавания флотилия отправилась в рейс в конце июля. На Дальнем Востоке ускоренными темпами развивался промысел, а судов не хватало. Поэтому и была предпринята эта операция. В начале августа флотилия достигла порта Диксон, где пришлось выжидать улучшения ледовой обстановки в Карском море. В половине сентября она проследовала через пролив Вилькицкого и 25 сентября прибыла в порт Провидения. Ни одно судно не получило во время перехода повреждений. Рыболовецкие суда участвовали в осенней путине 1951 года и, таким образом, окупили расходы, затраченные на их проводку во льдах.

Аналогичная транспортная операция была проведена в 1952 году. На этот раз флотилия состояла из 64 судов. Они отошли 25 августа с рейда Мурманска и 12 сентября бросили якоря на рейде порта Провидения. Переход был осуществлен за 18 суток. В последующие годы проводки рыболовецких судов происходили по мере надобности.

В навигацию 1953 года впервые отбуксировали 45 несамоходных лихтеров из Мурманска в Тикси, на Яну и Дальний Восток.

Еще большие перспективы открылись перед полярным мореплаванием после того, как арктический флот стал получать дизель-электроходы.

Первые три однотипных — «Обь», «Енисей» и «Лена» — поступили на арктическую трассу в навигацию 1954 года. Суда имели достаточно крепкие корпуса, развивали скорость до 15 узлов и могли плавать во льдах самостоятельно. Так, спустя двадцать лет после гибели «Челюскина» на ледовой трассе появились специальные транспортные суда, которые без помощи ледоколов способны совершать сквозные плавания.

В навигацию 1954 года «Лена» совершила первый в истории Северного морского пути двойной сквозной рейс с грузами, предназначенными для арктических портов. В 1955 году «Лена» повторила двойной сквозной рейс с грузом по Северному морскому пути сначала из Архангельска до порта Нагаево, а оттуда проследовала во Владивосток, где приняла груз для Лондона. 15 сентября «Лена» вышла в обратный рейс, а 19 октября бросила якорь в Мурманском порту. Из Мурманска дизель-электроход направился в Лондон.

«Обь» * — дизель-электроход, была специально оборудована для экспедиционных работ, судно ледового класса, построено в Голландии в 1954 году. Имело научные лаборатории: гидрологическую, метеорологическую,

геофизическую, гидрохимическую и биологическую. С 1955 года вело исследование в Арктике и Антарктике, доставляло грузы для зимовщиков.

В 1956 году на дизель-электроходе «Обь» была организована высокоширотная океанографическая экспедиция. В экспедиции участвовали зарубежные ученые: метеоролог Н. Шумахер из Норвегии, аэрохимик Э. Эрикссон и гляциолог В. Шютт из Швеции. Программа работы иностранных ученых отличалась от общей программы экспедиции, что вызывало ее расширение. В частности, ранее не предусматривали гляциологические работы с высадкой группы работников экспедиции в северо-восточной части Шпицбергена.

Результаты океанографической экспедиции 1956 года дали возможность получить схему общей циркуляции вод на различных горизонтах Гренландского моря и, следовательно, позволили подойти к решению проблемы водообмена между Арктическим бассейном и Атлантическим океаном. Для продолжения исследований в Гренландском море в навигацию 1957 года направилась третья советская океанографическая экспедиция на дизель-электроходе «Лена».

* «Обь»: длина — 130, ширина — 18 метров, водоизмещение — 12 600 тонн; «Лена» однотипна с дизель-электроходами «Обь», «Индирикка», «Енисей», «Ангара», «Байкал».



В 1956 году дизель-электроходы «Обь» и «Лена» первыми из советских научно-исследовательских судов достигли берегов Антарктиды, доставив научный состав и грузы для только что организованной Комплексной антарктической экспедиции. Начальником экспедиции был назначен доктор географических наук Герой Советского Союза М. М. Сомов.

В октябре 1956 года вышла марка (м-1956) номиналом 40 коп., выполненная по эскизу художника Е. Гундобина. На марке изображены дизель-электроходы «Обь» и «Лена» у берегов шестого континента. В верхней части марки — контурная карта Антарктиды с трассой маршрута экспедиции и станция «Мирный» (открыта 13.02.1956). Цвет марки — зелено-голубой, красный, черно-оливковый.

В сентябре 1963 года вышла многоцветная марка (м-2919) номиналом 3 коп. по рисунку художника Е. Анискина. На марке — дизель-электроход на фоне контурной карты Антарк-

тиды с обозначением научных станций. В левом нижнем углу марки стоят пингвины. На марке текст: «Антарктида — континент мира».

В феврале 1966 года вышла 3-марочная серия «10-летие советских исследований в Антарктике» (м-3318—3320). Все марки печатались вместе в виде треугольника по 8 серий на листе; марки у основания треугольника — с обратным расположением рисунков по отношению друг к другу, образуют в парах тетбеш. Дизель-электроход «Обь» у берегов Антарктиды изображен на марке (м-3318) номиналом 10 коп. Цвет марки — коричнево-красный, серебристый. Художник серии Ю. Ряховский.

В серии «Ледокольный флот СССР» (м-4718—4724), выпущенной в июле 1977 года, есть 16-копеечная марка (м-4723) с изображением дизель-электрохода «Лена». Художник многоцветной марки А. Аксамит.

Дизель-электроходу «Обь» посвящено 7 конвертов, 2 штемпеля. О них мы расскажем подробнее. По рисунку А. Кубасова был изготовлен штемпель «X рейсов дизель-электрохода „Обь“» (ш-1420). На борту судна этот штемпель применялся 25 апреля 1965 года. На Ленинградском почтамте гашение этим штемпелем проводилось 29 апреля 1965 года черной мастикой. Второй штемпель

(ш-1578) был изготовлен к 10-летию советских исследований в Антарктике. Гашение проводилось в Мирном 5 января 1966 года черной мастикой.

В начале 1955 года в Мурманское пароходство пришел дизель-электрический ледокол «Капитан Белоусов»*, построенный в Финляндии по заказу СССР. Применение на трассе Северного морского пути качественно новых судов позволяло ускорять доставку грузов, сокращать оборачиваемость судов и снижать себестоимость грузоперевозок.

20 декабря 1978 года Министерство связи СССР выпустило продолжение серии почтовых марок «Ледокольный флот СССР». На 6-копеечной миниатюре (м-4926) серии запечатлен дизель-электрический ледокол «Капитан Белоусов». Марка художника А. Аксамита, многоцветная.

Наиболее оживленный участок Северного морского пути — между Мурманском и Енисейским заливом. Здесь перевозится больше половины всех грузов в Арктике. Ясно, какое значение имеет удлинение навигации на этом участке. С введением в строй



мощных ледоколов эта задача стала вполне выполнимой. Во время первого же рейса ледокола «Москва»** в 1961 году пала неприступная енисейская перемычка. Ледокол вскрыл ее на 20 дней раньше естественного взлома. От Мурманска до порта Провидения ледокол совершил осенний переход за 10 дней. Была подтверждена возможность проводки транспортных судов и поздней осенью.

«Москва» свободно преодолевала сплошные льды толщиной до полутора метров и форсировала гряды торо-

* «Капитан Белоусов»: длина — 83,2, ширина — 19,4, высота борта — 9,5, осадка — 7 метров, водоизмещение — 5360 тонн, скорость хода — 16,5 узла, экипаж 85 человек, мощность главных двигателей (шести) — по 2000 л. с.

** «Москва» — построен на финской верфи «Вяртсиля»: длина — 122,1, ширина — 21,8, высота борта — 14, осадка — 10,5 метра, водоизмещение — 15 300 тонн, скорость хода — 18,3 узла, экипаж 109 человек, мощность главных двигателей (восьми) — по 3250 л. с.



сов высотой до 4 метров. Ледокол легко прокладывает канал во льдах. В настоящее время «Москва» приписана к Дальневосточному пароходству. Ледокол обеспечивает круглогодичную работу порта Нагаево.

В продолжении серии «Ледокольный флот СССР» вышла многоцветная почтовая марка (м-4927) номиналом 10 коп. На ней художник А. Аксамит изобразил дизель-электрический ледокол «Москва».

31 августа 1967 года для экспедиции СП-16 ААНИИ выпустил конверт с изображением ледокола «Москва», с которого предполагалась высадка научной станции. Но высадка была произведена в следующем году с помощью полярной авиации, и около 8 тысяч заготовленных конвертов с изображением дизель-электрохода «Москва» использовались для нужд ААНИИ. Часть из них побыва-



ла на СП-16, эти конверты имеют штамп станции.

3 апреля 1972 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-8156) с изображением дизель-электрического ледокола арктического флота «Василий Прончищев»*. На конверте под рисунком художника С. Куприянова текст: «Архангельск. Ледокол „Василий Прончищев“ на Северной Двине». Судно построено в 1961 году на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. По типу оно относится к портовым ледоколам, в задачу которых входит поддержание навигации в зимнее время в районе портов, но приспособлено и для работы в открытом море.

Судно получило имя Василия Прончищева — лейтенанта, участника и начальника одного из отрядов Великой Северной экспедиции, кото-

* «Василий Прончищев»: длина — 67,7 метра, грузоподъемность — 1092 тонны, мощность — 5400 л. с., скорость на чистой воде — 14 узлов.



рый сделал опись берегов Северного Ледовитого океана от устья Лены до устья Енисея. Открыл у полуострова Таймыр острова Петра и Самуила (ныне Комсомольской Правды). Именем Прончищева названы мыс в проливе Вилькицкого и кряж в море Лаптевых.

В серии «Ледокольный флот СССР», выпущенной Министерством связи СССР в 1978 году, на многоцветной марке (м-4925) номиналом 4 коп. — ледокол «Василий Прончищев» по рисунку художника А. Аксамита.

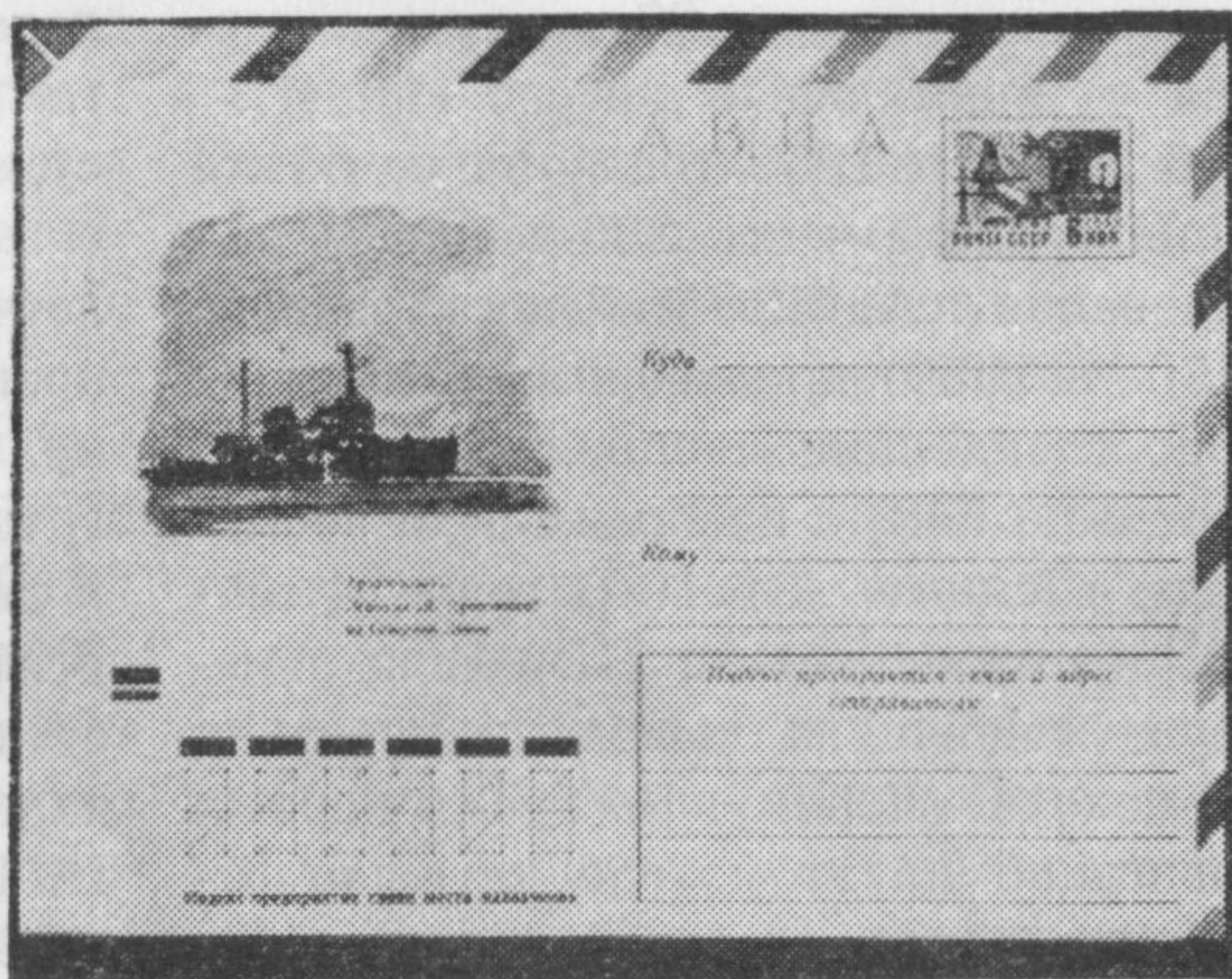
АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

Первый в мире атомоход в 1960 году начал первую навигацию по Северному морскому пути.

Флагману ледокольного флота нашей страны посвящено большое количество филателистического материала, часть которого мы опишем в нашей книге. В декабре 1958 года

к открытию Всесоюзной промышленной выставки в Москве выпущена двухмарочная серия (м-2271—2272). На 40-копеечной многоцветной марке (м-2271) художница Е. Буланова изобразила атомный ледокол «Ленин» в плавании, над ним — схематическое изображение атома.

Успехи, которых добилась советская наука в использовании атомной энергии в мирных целях и в освоении космоса, зафиксированы на специальном штемпеле (ш-413), посвященном XXI съезду КПСС. Гашение проводилось во все дни работы съезда, с 27 января по 5 февраля 1959 года в Москве. На рисунке штемпеля — знамя с надписью: «XXI съезд КПСС», советские искусственные спутники Земли, лавровая ветвь, контуры атомного ледокола «Ленин»





и космическая ракета. Штемпель имеет календарную переводную дату. Для гашения использовались черная и красная мастика одновременно или в разные дни. На почтамте черная мастика применялась 27 января, красная — в остальные дни; в отделении связи К-9, наоборот, красная мастика — только 27 января, а черная — в остальные дни.

6 декабря 1959 года на почтамте Ленинграда в честь 250-летия со дня основания Адмиралтейского завода (1709—1959) производилось гашение корреспонденции специальным штемпелем (ш-548) с изображением атомохода «Ленин». А в 1961 году 14 сентября штемпелем (ш-818) была отмечена годовщина выхода в плавание атомохода «Ленин». Во время первых навигаций на атомоходе не было отделения связи, соответственно не бы-

ло и собственного почтового штемпеля.

Осенью 1961 года для организации новой станции «Северный полюс-10» Арктический и антарктический научно-исследовательский институт направил на ледоколе «Ленин» высокоширотную экспедицию. Из Мурманска ледокол вышел 29 сентября. По пути он принял участие в проводке судов через таймырский ледяной массив. На $75^{\circ}30'$ с. ш. и $177^{\circ}07'$ в. д. летчики полярной авиации нашли крепкую подходящего размера льдину. Экспедиция приступила к выгрузке оборудования. 17 октября, в день открытия XXII съезда КПСС, в эфир ушла первая радиogramма со станции «Северный полюс-10». Начальником станции был назначен Н. Н. Корнилов. 24 октября ледокол отошел от льдины и спустя месяц

прибыл в порт приписки Мурманск, доказав, что арктическая навигация может быть значительно продлена с помощью ледоколов.

Почтовый бортовой штемпель (ш-1540) появился на ледоколе 29 октября 1965 года. В этот день было отправлено несколько писем, в том числе заказных. Гашение первое время производилось фиолетовой краской.

В серии марок «Исследование Арктики и Антарктиды» (м-3267—3271), выпущенной в октябре 1965 года, на 4-копеечной марке (м-3268) изображено: атомоход «Ленин» проводит суда проливом Вилькицкого. Рисунок художника Ю. Ряховского, марка — многоцветная.

В 1959 году появилась марка в Румынии (м-1651) номиналом 1,75 леи. На почтовой миниатюре изображены атомоход «Ленин» во льдах, эмблема атома и герб Советского государства. Марка вышла 25 октября и стала самым оперативным откликом почты на пробный рейс ледокола 15 сентября 1959 года.

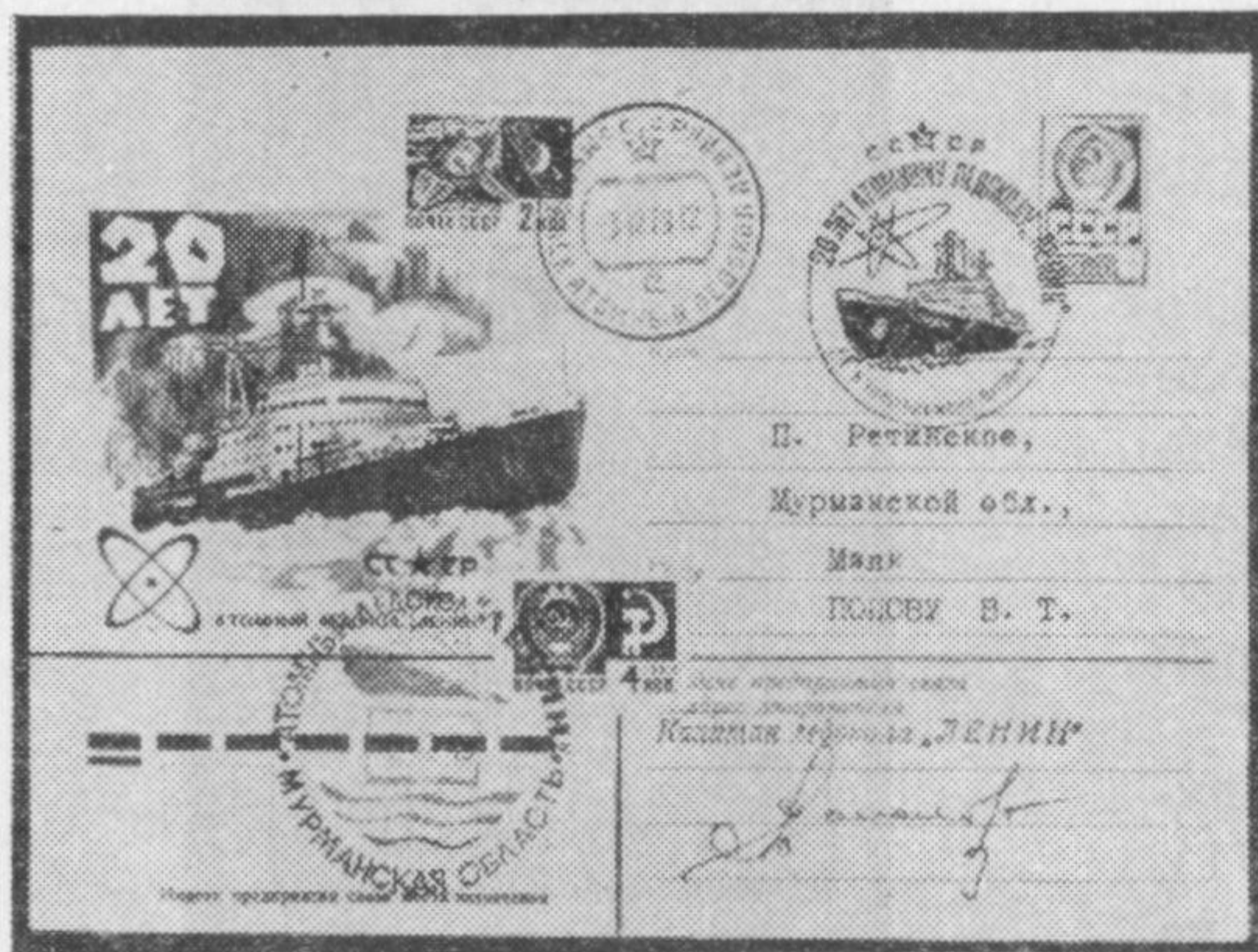
Атомный ледокол «Ленин» изображен на марках, выпущенных на Кубе и в Панаме. Правда, марка Кубы с курьезом: атомоход на ней изображен на фоне высочайших ледяных гор, которые в северных морях не встречаются. Пингвины, расположенные в правом углу многоцветной



марки, — животные исключительно антарктические, где атомоход не бывал.

Кроме марок, атомоходу «Ленин» посвящено большое количество маркированных конвертов и почтовых открыток. Одна из первых почтовых карточек с изображением атомохода «Ленин» вышла в 1963 году.

20 октября 1979 года к 20-летию атомного ледокола «Ленин» Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт. На рисунке художника В. Власова — атомный ледокол «Ленин» в арктических льдах на фоне северного сияния. 3 декабря того же года на борту флагмана и в почтовом отделении 38 города Мурманска проводилось гашение специальным почтовым штемпелем. В центре штемпе-



ска в беспримерный научно-практический экспериментальный рейс. Спустя восемь дней в 4 часа утра по московскому времени она достигла Северного полюса. Впервые за всю историю мореплавания корабль преодолел мощный ледовый покров Центрального полярного бассейна и в активном плавании вышел к самой вершине земного шара. Исполнилась вековая мечта многих поколений моряков и полярных исследователей!

ля — атомный ледокол. Слева орбиты атома, по окружности текст: «20 лет атомному ледоколу „Ленин“». 3.12.1979. Мурманск — почтамт». Аналогичным штемпелем с той же датой производилось гашение в Ленинграде.

Атомоход «Арктика» * был построен на Балтийском судостроительном заводе. Флаг поднят 30 декабря 1974 года. В Мурманск прибыл 1 мая 1975 года. По мощности и техническому оснащению «Арктика» значительно превосходит своего предшественника.

9 августа 1977 года поздно вечером «Арктика» вышла из Мурман-

Химик атомохода Рафаил Шамильевич Булатов изготовил в честь этого события штемпель с надписью: «Северный полюс. Атомный ледокол „Арктика“. 17 августа 1977 года». В день покорения полюса около тысячи конвертов погашено этим штемпелем. При выходе «Арктики» из льдов на чистую воду 22 августа этот штемпель был опущен за борт и составлен акт: «В 10 часов 37 минут по московскому времени в координатах 72 градуса 19 минут северной широты и 35 градусов 50 минут восточной долготы предан морю памятный штемпель „Северный полюс. А/л „Арктика“. 17 августа 1977 г.».

* «Арктика»: длина — 136, ширина — 28 метров, водоизмещение — 23 460 тонн, мощность атомной энергетической установки — 75 000 л. с., максимальная скорость по чистой воде — 21 узел, экипаж 147 человек. Атомоходы «Арктика» и «Сибирь» однотипны.

15 сентября 1977 года опубликованы Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении большой группы специалистов и участников рейса орденами и медалями СССР; о присвоении звания Героя Социалистического Труда наиболее отличившимся участникам экспериментального рейса; о награждении атомного ледокола «Арктика» Мурманского морского пароходства орденом Октябрьской Революции. Министерство связи СССР к этой дате выпустило номерной почтовый блок (м-4745). На марке блока изображен атомный ледокол «Арктика», преодолевающий льды. Слева от марки — схема движения ледокола из Мурманска к Северному полюсу, на ней указаны даты начала и завершения похода: «9.8.77» и «17.8.77». Северный полюс на схеме обозначен точкой, в которой сходятся меридианы Земли, где возвышается Государственный флаг СССР. В верхней части блока помещен памятный текст: «Ледовый поход а/л „Арктика“ к Северному полюсу в честь 60-летия Великого Октября». Номинал многоцветной марки почтового блока 50 коп., рисунок художника А. Аксамита.

Походу атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу посвящена односторонняя почтовая карточка с оригиналь-

ной маркой (мк-56), поступившая в почтовое обращение 10 марта 1978 года. На карточке — развевающийся над Северным полюсом Государственный флаг СССР. На переднем плане — памятная плита, опущенная на грунт Ледовитого океана в день покорения Северного полюса. На марке — атомоход во льдах и белый медведь.

В 1978 году Министерство связи СССР в продолжении серии «Ледокольный флот СССР» выпустило многоцветную марку (м-4930) с изображением атомного ледокола «Арктика». Номинал марки 20 коп. Художник А. Аксамит.

1 декабря 1974 года по рисунку художника Ю. Косорукова изготовлен специальный почтовый штемпель (ш-2928). 7 января 1975 года на Ле-



нинградском почтамте капитану атомохода Ю. С. Кучиеву был вручен этот штемпель. В верхней части рисунка штемпеля помещены текст: «СССР» и пятиконечная звезда с серпом и молотом. Внизу — силуэт атомохода во льдах и надпись: «Атомный ледокол „Арктика”». В середине изображены три пересекающиеся орбиты атома и переводная календарная дата. Цвет мастики штемпеля — черный. Штемпель используется на корабле до сих пор. Штемпель был изготовлен в двух вариантах. Штемпеля имеют календарную переводную дату и предназначены для длительного применения. Штемпель (2928-1) применялся на борту ледокола, штемпель (2928-2) использовался для коллекционных целей (изготовлен в 1978 году).



В декабре 1974 года гашение штемпелем 2928 производилось на почтамте Ленинграда, с января 1975 года он был передан на ледокол «Арктика». Штемпеля отличаются тем, что знак краткости над буквой «й» в слове «атомный» на уровне буквы (в штемпеле 2928-1), а во втором — знак краткости над буквой «й» выше буквы.

5 января 1978 года на атомном ледоколе «Сибирь» был поднят Государственный флаг. В Мурманск прибыл 21 января этого же года.

16 февраля 1978 года начался поход «Сибири» вместе с ледоколом «Капитан Сорокин» и дизель-электроходом «Наварин» к мысу Харасавэй. Еще никогда так рано не уходили корабли в Арктику. Спустя пять дней караван достиг полуострова Ямал.

26 мая атомный ледокол «Сибирь» и дизель-электроход



«Капитан Мышевский» вышли в высокоширотный рейс по маршруту Мурманск—Магадан. У мыса Сердце-Камень «Сибирь» рассталась с «Капитаном Мышевским», который продолжил путь на Магадан. 15 июня «Сибирь» взяла курс на СП-24. У дрейфующей станции атомный ледокол находился 21—23 июня. Штемпелями СП-24 с этими датами украсились многие конверты.

Сквозное плавание атомохода длилось всего 18 суток. После его окончания, не заходя в порт, атомоход приступил к проводке грузовых караванов в Карском море и провел по самым трудным участкам арктической трассы десятки судов, следующих в Дудинку, Игарку и обратно.

С 27 января 1978 года на атомоходе «Сибирь» применяется постоянный специальный штемпель, в центре которого переводная дата, вписанная в символическое изображение атома. В верхней части — самолет полярной авиации, в нижней — атомоход во льдах. По окружности — надпись: «Атомный ледокол „Сибирь”». Цвет мастики — черный (иногда встречается гашение фиолетовой мастикой).



Накануне подъема флага, 4 января 1978 года, Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт художника А. Аксамита. Правда, специалисты считают, что изображенный на конверте атомоход «Сибирь» больше похож на «Арктику».

К началу высокоширотного рейса «Сибири» был изготовлен сувенирный штемпель круглой формы. По окружности текст: «Высокоширотная проводка. ММП. А/л „Сибирь”. 1978». В центре штемпеля — атомоход и идущий за ним следом дизель-электроход «Капитан Мышевский»*. Над ними сполохи северного сияния. В этом рейсе гашение корабельным

* «Капитан Мышевский» — судно, однотипное с транспортным судном усиленного ледового класса «Амгуема», которому посвящена марка (м-4724).



ронежу»*. 27 ноября 1967 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-5016), посвятив его трансарктическому рейсу «Нововоронежа». На рисунке художника Н. Черкасова — судно и схема арктического плавания по Северному морскому пути.

В навигацию 1967 года трансарктический рейс «Нововоронежа» начался 31 июля. Приняв в Гамбурге грузы торговых фирм Франции и ФРГ,

и сувенирным штемпелями производилось черной и красно-вишневой краской. Штемпель «Высокоширотная проводка» 14 июля 1978 года был предан морю близ острова Вайгач, об этом событии составлен акт.

3 июля 1979 года Министерство связи СССР выпустило второй художественный маркированный конверт с изображением атомохода «Сибирь». Художник Г. Пискунов.

«НОВОВОРОНЕЖ»

Из транспортно-грузовых судов, приписанных к Мурманску и работавших на трассах Северного морского пути, в филателии повезло «Новово-

судно, пройдя во льдах по Северному морскому пути, через 28 дней, точно по расписанию, прибыло в Японию. Нельзя не подчеркнуть тут преимущества плавания по Северному морскому пути. Расстояние от Гамбурга до Японии через Суэцкий канал составляет 11 500 миль, вокруг Африки — 14 300 миль, а по трассе Северного морского пути — 7300 миль.

Закончив грузовые операции, «Нововоронеж» пустился в обратный путь и через 67 дней, считая с начала плавания, бросил якорь в Кольском заливе. Первый в истории трансарктический рейс из Европы в Японию и обратно был совершен в кратчайший срок.

* «Нововоронеж» — двухпалубный сухогрузный теплоход ледового класса, построен в ГДР. Длина — 105,9, ширина — 14,6 метра, грузоподъемность — 4150 тонн, мощность — 3250 л. с. (одна машина).

Экипаж теплохода под руководством полярного капитана А. И. Дедюрина приложил много сил к успешному завершению рейса. В Гамбурге был изготовлен специальный штемпель для этого арктического рейса. По кругу расположен текст на английском языке: «Нововоронеж», внизу — «Гамбург/Япония», в центре — «через Арктику».

Под круглым штемпелем текст: «Первое грузовое судно из Гамбурга через район Арктики в Японию за 28 дней. Гамбург. 31.07.1967». Гашение производилось красной мастикой. Штемпель остался на судне в качестве сувенирного.

ТУРИСТСКИЕ АРКТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ

С 5 по 23 сентября 1966 года состоялся первый послевоенный туристский рейс по Северному Ледовитому океану на теплоходе «Вацлав Воровский» * по маршруту Архангельск—Игарка—Мурманск. На теплоходе было открыто почтовое отделение и в течение всего рейса корреспонденцию гасили специальным почтовым штемпелем (ш-1692). В центре штемпеля изображен белый медведь на льдине и текст: «Первый турист-

ский арктический рейс Архангельск—Игарка—Мурманск. Теплоход „Вацлав Воровский“. 5—23.9.66 г.». Мастика для штемпеля применялась красного и черного цветов.

Во второй туристский рейс «Вацлав Воровский» вышел из Мурманска по маршруту Мурманск—Земля Франца-Иосифа — Диксон — Дудинка—Соловецкие острова—Архангельск. Рейс длился с 5 по 25 сентября 1968 года. На борту теплохода работало почтовое отделение, в котором применялись специальные почтовые штемпеля. На одном из них (ш-2061) — теплоход и айсберг на фоне северного сияния, мастика для штемпеля черного, синего и фиолетового цветов. Штемпель изготовлен по рисунку художника Л. Сильянова. В качестве сопроводительного применялся штемпель треугольной формы, на котором был изображен теплоход среди льдов на фоне северного сияния и памятный текст: «2-й арктический рейс, т/х „Вацлав Воровский“, 5—25 сентября 1968 г.» Цвет мастики — фиолетовый.

Следующий туристский рейс «Вацлав Воровский» совершил с 5 по 25 сентября 1972 года. Как и в предыдущие рейсы, в почтовом отделении теплохода имелся специальный

* «Вацлав Воровский» построен в 1959 году в Висмаре (ГДР); длина — 122,1, ширина — 16, осадка — 5,25 метра, грузоподъемность — 1372 тонны, скорость — 18 узлов, пассажиров — 362.



1692

штемпель (ш-2586), который применялся в течение всего рейса. На рисунке — теплоход в море, сверху — северное сияние, внизу — стилизованная снежинка и памятный текст: «Т/х „Вацлав Воровский“. Арктический рейс 5—25.09.1972 г.». Цвет мастики — черный.

В 1976 году «Вацлав Воровский» совершил туристский арктический рейс до бухты Тихой, впервые после «Малыгина».

9 июня 1960 года Министерство связи СССР выпустило первый художественный маркированный конверт (к-1233), посвященный теплоходу «Вацлав Воровский». На рисунке художника Г. Солонина изображен теплоход на фоне заснеженных полярных сопков. На конверте, выпущенном 3 мая 1973 года (к-8900), тоже изоб-



2586

ражен теплоход «Вацлав Воровский». Рисунок художника Н. Черкасова.

26 июля 1976 года Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт (к-5548) с изображением теплохода, идущего по Кольскому заливу. Под рисунком художник В. Коновалов поместил эмблему Мурманского морского пароходства. На борту теплохода имеется постоянный сопроводительный штемпель, на котором изображено судно на фоне меридиональной сетки земного шара, под ним подпись: «Т/х „Вацлав Воровский“» и по окружности штемпеля: «СССР. Мурманское морское пароходство».

Теплоходу «Татария»* посвящен художественный маркированный конверт (к-4502), выпущенный Министерством связи СССР в 1966 году.

* Теплоход «Татария» построен в Ленинграде; длина — 101,5, ширина — 14,6, осадка — 3,85 метра, грузоподъемность — 682 тонны, скорость — 16,5 узла, пассажиров — 240.

На рисунке художника Н. Кутилова — теплоход, карта Белого моря и трасса теплохода: Соловецкие острова — Архангельск.

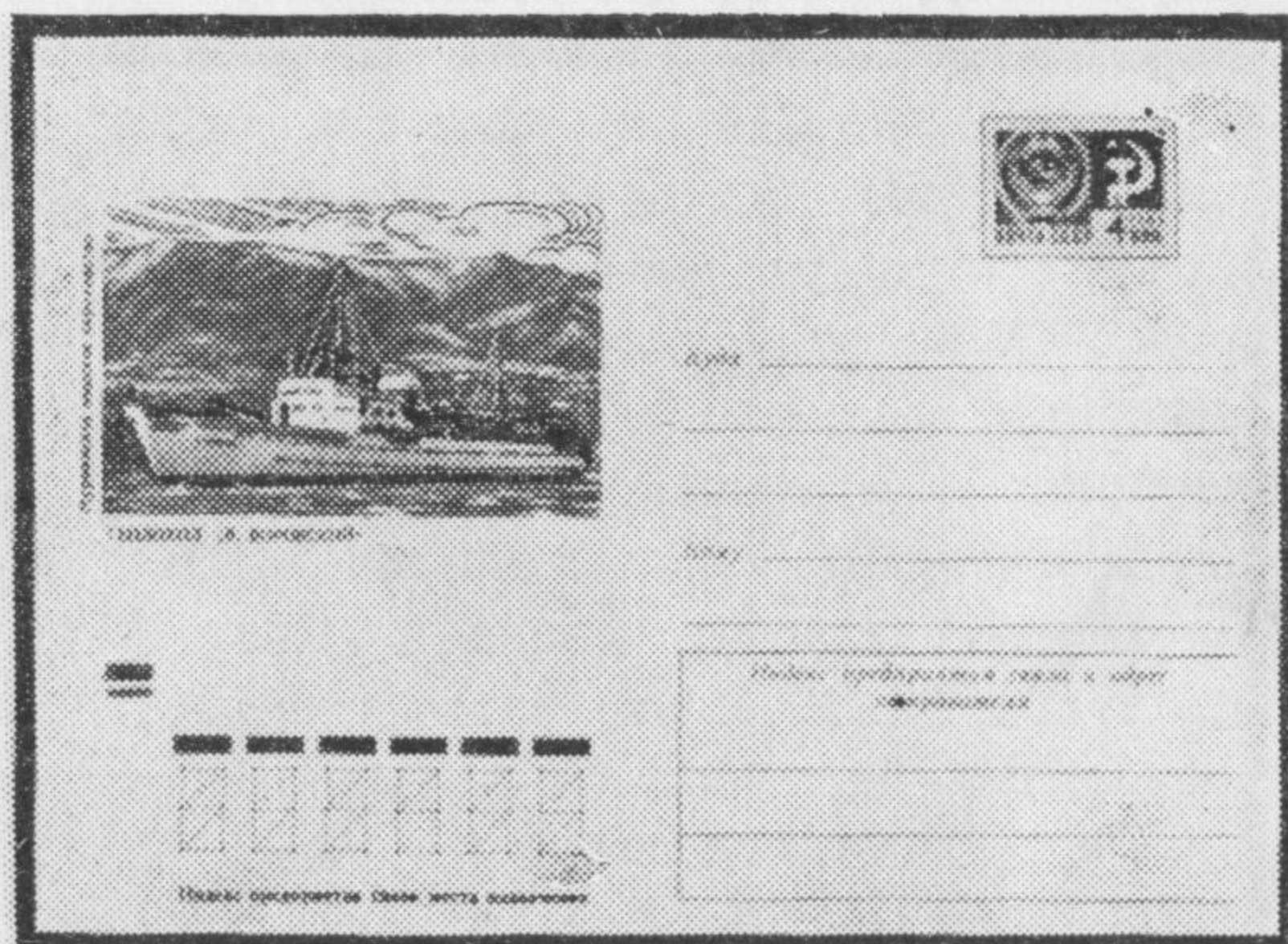
С 3 по 23 сентября 1967 года «Татария» совершала туристский арктический рейс по Северному Ледовитому океану по маршруту Архангельск—Игарка—Мурманск. В почтовом отделении, открытом на борту теплохода, применялся специальный почтовый штемпель (ш-1884), изготовленный по рисунку художника Н. Наговицына. На штемпеле — контуры пассажирского теплохода «Татария» на фоне маршрута рейса Архангельск—Соловецкие острова—Нарьян-Мар—Диксон, Дудинка—Игарка—Мурманск; справа — силуэт белого медведя. Мастика применялась черного и фиолетового цветов. В туристском плавании теплохода, совершенном в сентябре 1973 года, был специальный почтовый штемпель (ш-2746), изготовленный Министерством связи СССР. Гашение корреспонденции началось 5 сентября еще на стоянке судна у причала Архангельска и производилось черной мастикой. В течение всего рейса применялась только фиолетовая мастика. Таким образом, корреспонденция, имевшая отношение к арктическому круизу,

отличается цветом мастики гашения. (Часто выбор цвета мастики противоречил правилам Министерства связи СССР.)

В Мурманск теплоход пришел 25 сентября. Спецштемпель был передан почтовому ведомству, после чего гашение проводилось черной краской.

2 сентября 1977 года у причала Мурманского морского пароходства собралось много провожающих. Теплоход «Мария Ермолова» уходил в арктический круиз по морям Северного Ледовитого океана. Сто сорок три туриста приняли участие в этом круизе.

Выйдя в Баренцево море, теплоход лег на курс на Землю Франца-Иосифа. Предусматривался заход на остров Хейса. Однако из-за ледовых полей подойти к острову не уда-



лось. Туристы посетили более южный остров Земли Франца-Иосифа — Мейбл. По инициативе филателистов «Марии Ермоловой» инженер В. Б. Спивак выполнил эскиз, по которому был сделан памятный штемпель. На нем нанесены контуры островов Мейбл и Белл. Вверху под северным сиянием — силуэт корабля, внизу — дата «7.09.77» и текст: «Земля Франца-Иосифа». В контуре острова Мейбл обозначены его географические координаты. Штемпель квадратный, со сторонами 51 мм. Ставился черной и фиолетовой краской. Нижняя часть штемпеля нечетко отпечатывалась на конвертах.

Затем «Мария Ермолова», обогнув Новую Землю, направилась на Диксон, откуда 10 сентября 1977 года были отправлены письма со штемпелем местной почты. На следующий

день участники круиза посетили город Норильск.

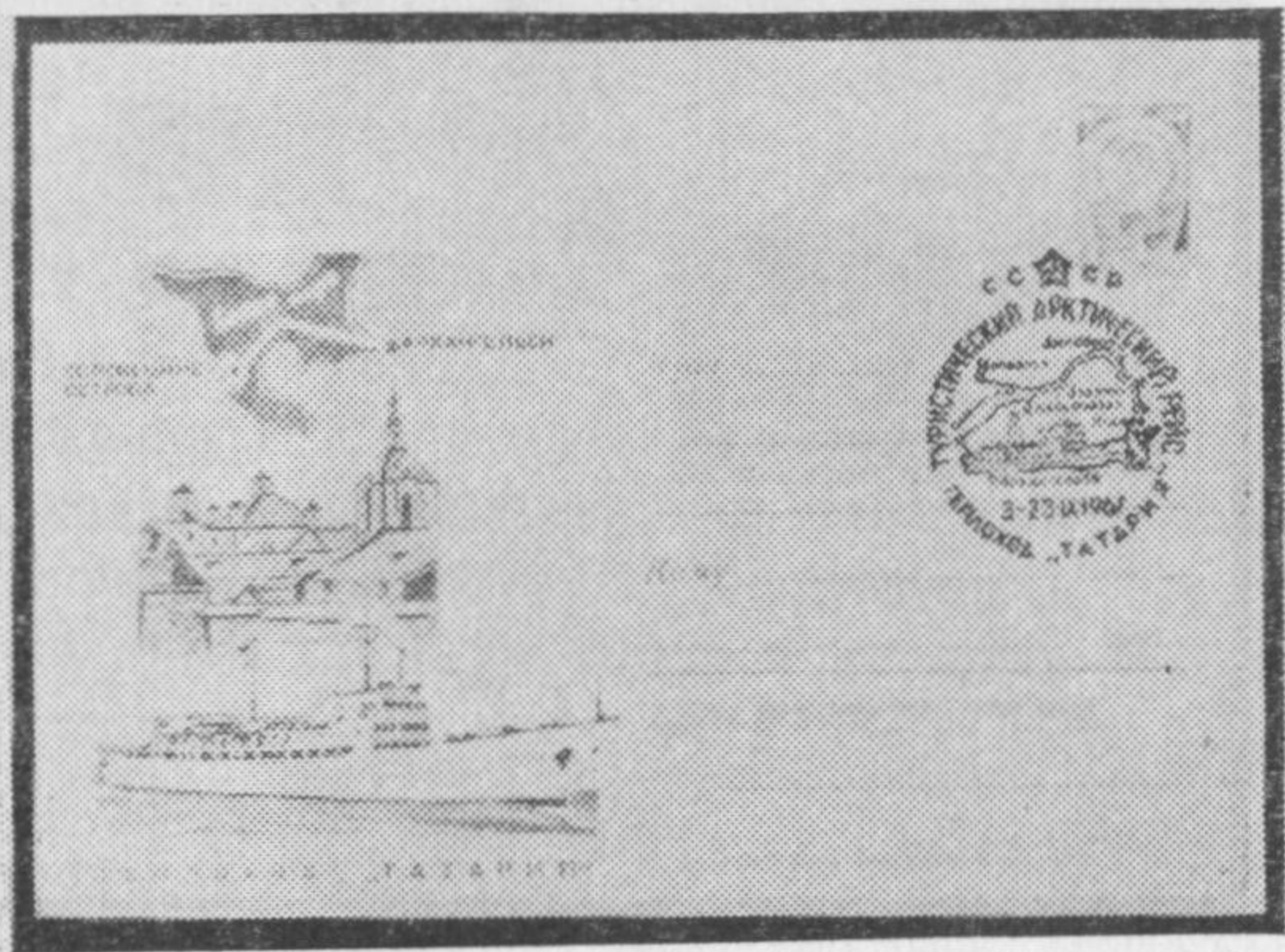
Дальше путь судна пролегал к острову Вайгач, Соловецким островам и Архангельску.

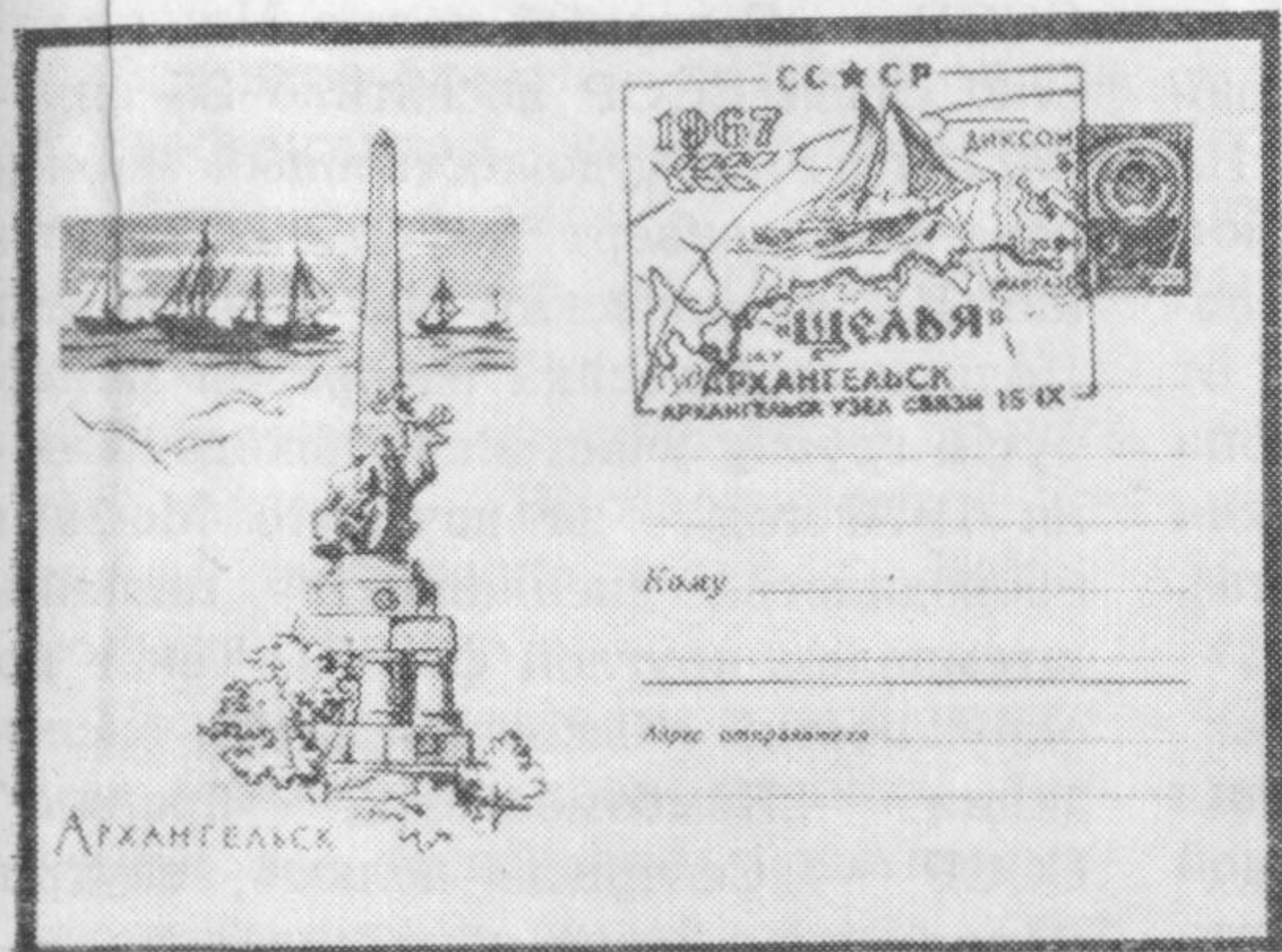
В течение всего рейса применялся сувенирный штемпель с надписью: «Арктический круиз 02.09—22.09.77 г.»; в середине эллипса — белый медведь и вдали силуэт теплохода.

«ОТТО ШМИДТ»

В декабре 1977 года на одной из ленинградских верфей было заложено необычное судно. По заказу Гидрометеослужбы СССР был построен не просто современный ледокол, созданный на основе последних достижений мировой кораблестроительной техники, а научное судно с комплексом лабораторий для различных исследований, с вычислительным центром.

31 августа 1979 года на ледоколе был поднят флаг, а 7 октября Мурманск встречал ледокол из первого научного рейса — к Земле Франца-Иосифа. Тогда же Мурманское управление Госкомитета по гидрометеорологии и охране окружающей среды выпустило конверт, на котором изображены ледокол и схема его первого рейса. Художник Н. И. Сивашов. Под рисунком конвер-





та подпись: «1979 г. Первый рейс научно-исследовательского ледокола „Отто Шмидт“»*. Небольшое количество этих конвертов было погашено в день прихода ледокола в 33-м и 38-м отделениях связи города Мурманска.

ПУТЬ В МАНГАЗЕЮ

Суровая Арктика издавна была освоена русскими поморами. Плавали они на лодьях, кочах к Шпицбергену, к Новой Земле, в Мангазею, которая была основана по указу Бориса Годунова в Обской губе, на реке Таз, в двухстах километрах от моря. Название «Мангазея» происходит от имени жившего в тех краях ненецкого племени «малгонзеи». Каждое

лето в Мангазее устраивалась пушная ярмарка, на которую съезжалось немало торгового люда не только из окрестных мест, но и из глубин Московского государства.

Несмотря на прибыльность, торговый путь в Мангазею для иностранцев был закрыт. Русские купцы и сибирские воеводы, опасаясь конкуренции с их стороны, писали царю жалобы и доносы, прося запретить путь в Мангазею для всех судов.

Город, где когда-то за навигацию собиралось несколько тысяч купцов, перестали наносить даже на морские карты. Само место, где расположена была Мангазея, было забыто и найдено снова лишь в начале нашего века.

Потомственный помор Д. А. Буторин построил моторно-парусный карбас, дал ему имя «Щелья» и вместе с писателем М. Е. Скороходовым 14 мая 1967 года покинул Архангельск, намереваясь пройти по Северному Ледовитому океану в Мангазею.

В честь успешного завершения плавания на карбасе «Щелья» маршрутом древних русских мореходов Министерство связи СССР выпустило специальный почтовый штемпель

* «Отто Шмидт»: длина — 73, ширина — 18 метров, мощность машин — 5400 л. с. на два винта.

(ш-1886). Гашение производилось на Архангельском узле связи 15 сентября 1967 года черной мастикой. На рисунке штемпеля — «Щелья» с экипажем на борту, контурная карта побережья Белого и Карского морей от Архангельска (14 мая) до Диксона с обозначением маршрута плавания «Щельи» до Мангазеи (20 августа), памятная надпись: «Щелья» — и лавровая ветвь.

Архангельский ТУС приурочил к этому событию выпуск небольшой партии конвертов. Рисунок конверта совпадает с рисунком на штемпеле, с одним лишь отличием — паруса на «Щелье» (на конверте) красного цвета.

СЕМЕРО СМЕЛЫХ

Участникам высокоширотной экспедиции «Комсомольской правды»

СССР — Северный полюс Министерство связи СССР посвятило 25 апреля 1979 года художественный маркированный конверт (к-7607). Художник Ю. Левиновский на фоне карты Полярного бассейна изобразил маршрут и группу участников похода. 1 июня 1979 года на почтамте Москвы проводилось специальное гашение штемпелем круглой формы. Текст по окружности: «Высокоширотная экспедиция „Комсомольской правды“ СССР — Северный полюс», внутри меридианная сетка и календарная дата. Художник Ю. Косоруков.

25 июля 1979 года в честь отважных покорителей Севера выпущена почтовая карточка с оригинальной маркой, а 26 сентября Министерство связи СССР выпустило художественный маркированный конверт с оригинальной маркой по рисунку художника Ю. Левиновского.

25 декабря 1979 года издан почтовый блок (м-5031) номиналом 50 коп., посвященный семидесятишестидневному переходу высокоширотной полярной экспедиции «Комсомольской правды».

На блоке — Арктика с очертаниями материковой части Советского Союза и прилегающих островов.

Стрелкой на земном шаре показан путь экспедиции.



В центре блока — почтовая марка с изображением семерки лыжников на Северном полюсе.

На марке текст: «СССР — Северный полюс. 1979».

Под маркой на поле блока памятная надпись: «Высокоширотная полярная экспедиция газеты „Комсомольская правда“».

Полярная филателия с каждым годом расширяет свои границы, привлекая все большее внимание коллекционеров как в нашей стране, так и за рубежом. Об этом, в частности, свидетельствуют и выставки полярной филателии, проводимые в разных городах.

С 20 по 27 января 1980 года в Москве состоялась филателистическая выставка «Полярфил-80», которой Министерство связи СССР посвятило художественный маркированный конверт (5.12.1979).

На рисунке — Спасская башня Кремля на фоне темного полярного неба. Слева — экспедиционное судно, справа — полярная станция и текст: «Филателистическая выставка „Полярфил-80“. Москва». Художник рисунка — И. Филиппов.

В почтовом отделении Д-242 Москвы производилось гашение корреспонденции специальным штемпелем.

На этом, видимо, надо поставить точку, хотя тема полярной филателии далеко не исчерпана полностью. И заинтересованный читатель найдет в книге немало «белых пятен», неотраженных имен людей, чья жизнь и дела были связаны с Арктикой, с освоением Северного морского пути. Но так сложилась книга. Автор заранее приносит свои извинения. И выражает сердечную благодарность Андрею Леонидовичу Кауфману, Олегу Андреевичу Чуткину, Арсению Алексеевичу Судакову, Евгению Васильевичу Миловидову, Борису Васильевичу Лемачко и другим товарищам-коллекционерам за неоценимую помощь при подготовке рукописи к изданию.



ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- | | |
|-------------------|--|
| Амундсен Р. | м-4146; м-301 (Норвегия) |
| Бадигин К. С. | м-730, 731, 732 |
| Баренц В. | м-668 (Голландия) |
| Байдуков Г. Ф. | м-595, 598 |
| Бегичев Н. А. | к-16.09.1974 г. |
| Белоусов М. П. | м-729 |
| Беляков А. В. | м-595—598 |
| Беринг В. И. | м-854—857, 1977, 3446—3451; 278—280
(Дания); ш-1805; к-3862, 4293 |
| Буторин Д. А. | ш-1886 |
| Водопьянов М. В. | м-492 |
| Воронин В. И. | м-486 |
| Гаджиев М. И. | м-2664 |
| Громов М. М. | м-599—601 |
| Дежнев С. И. | м-1364—1365; к-9178 |
| Доронин И. В. | м-491 |
| Каманин Н. П. | м-494 |
| Книпович Н. М. | м-3750 |
| Колышкин И. А. | к-7974 |
| Кренкель Э. Т. | м-604—605, 4236, 5026; к-9244;
ш-24.12.1973 г. |
| Крузенштерн И. Ф. | МК-36; к-7324 |
| Литке Ф. П. | м-1110—1111, 3857; к-8409, 8746; ш-2595,
2680 |
| Макаров С. О. | м-1373—1374, 1396, 4928 |
| Менделеев Д. И. | м-3761 |
| Молоков В. С. | м-493 |
| Нансен Ф. | м-2653; м-301 (Норвегия) |
| Папанин И. Д. | м-604, 605, 729, 731 |
| Русанов В. А. | к-4811, 6014; ш-3111 |
| Сафонов Б. Ф. | м-926 |
| Седов Г. Я. | м-1686, 4675; к-5971; ш-03.05.1977 г. |

Сивко И. М.	м-3148
Слейнев М. Т.	м-490
Сомов М. М.	к-6523
Трофимов Д. С.	м-730
Федоров Е. К.	м-604, 605
Ферсман А. Е.	м-3343
Чкалов В. П.	м-595—598
Ширшов П. П.	м-604, 605
Шмидт О. Ю.	м-487, 3346
Шокальский Ю. М.	м-1964

**Список судов, участвовавших в освоении Северного морского пути
и отраженных в филателии**

Наименование и тип судна	Год постройки, место	Переименован (когда, кем)	Год и место списания, гибели	Марки, конверты, штемпеля
«Аврора», крейсер	1903 г., Петербург	—	На вечной стоянке в Ленинграде	м-299, 304, 3909
«Арктика», атомный ледокол	1972 г., Ленинград	—	—	м-4930; ш-2928 (два типа); мк-36
«А. Сибиряков», ледокол	1909 г., Англия	До 1916 г. — «Беллавенчур», в 1941—1945 гг. — «Лёд-6»	В 1942 г. погиб в Карском море	м-4718
«Вайгач», гидрографическое судно	1909 г., Петербург	—	В 1918 г. затонул в Енисейском заливе	м-3267; ш-1502, 1537
«Варяг», крейсер	1899 г., Филадельфия	С 1905 по 1916 г. «Сойя» (Япония)	1925 г., Англия	м-2135, 4182; к-8140
«Вацлав Воровский», теплоход	1959 г., ГДР	—	—	к-1233, 8900, 26.7.76; ш-1692, 2061, 2596
«В. Прончищев», ледокол	1961 г., Ленинград	Первоначально — «Ледокол-1»	—	м-4925; к-8156
«Геркулес», экспедиционное судно	1908 г., Норвегия	—	?	к-4811; ш-3111
«Г. Седов», ледокол	1909 г., Англия	До 1917 г. — «Бео-тик»	1967 г.	м-730, 731, 732, 4719
«Д-3» («Красногвардеец»), подводная лодка	1931 г., СССР	—	В 1942 г. погибла в Баренцевом море	м-4278; к-8910
«Дежнев», ледокольный пароход	1937 г., Ленинград	В 1941—1945 гг. — «СКР-19»	1969 г.	м-4721
«Ермак», ледокол	1899 г., Англия	—	1964 г.	м-604, 2287, 4663; к-185
«Йоа», экспедиционное судно	1872 г., Норвегия	—	Установлено в музее в Осло	м-608 (Норвегия)
«И. Сталин», ледокол	1938 г., Ленинград	После 1953 г. — «Сибирь»	Списан в 1968 г.	м-729, 731, 4722
«К-3», подводная лодка	1940 г., СССР	—	Погибла в 1943 г.	м-2664
«Капитан Белоусов», ледокол	1954 г., Финляндия	—	—	м-4926
«Капитан Мышевский», дизель-электроход	1970 г., Херсон	—	—	Штемпель высокоширотного рейса
«Кооперация», грузопассажирское судно	1928 г., Ленинград	В 1941—1945 гг. — «Ветер», плавбаза	Списано в 1979 г.	м-2302; к-1421
«Крестин», ледокол	1917 г., Англия	До 1927 г. — «Святогор», с 1972 г. — «Леонид Красин»	—	м-4666
«Крузенштерн», барк	1926 г., Германия	До 1945 г. — «Падуюа»	—	мк-36; ш-3208
«Лена», дизель-электроход	1954 г., Нидерланды	—	—	м-4723
«Ленин», ледокол	1916 г., Англия	Бывший «Александр Невский», после 1959 г. — «Владимир Ильич»	Списан в 1969 г.	м-4665
«Ленин», атомный ледокол	1959 г., Ленинград	—	—	м-2171, 3268, 4929; ш-413, 548, 818, 1540
«Ленинский комсомол», подводная лодка	СССР	—	—	м-3913; к-7211
«Ф. Литке», ледокол	1909 г., Англия	До 1914 г. — «Эрл Грей», с 1914 г. — «Канада», с 1918 г. — «Третий Интернационал», с 1923 г. — «Ф. Литке», в 1941—1945 гг. — «СКР-18»	Списан в 1958 г.	м-4664

Наименование и тип судна	Год постройки, место	Переименован (когда, кем)	Год и место списания, гибели	Марки, конверты, штемпеля
«Малыгин», ледо- кол	1912 г., Англия	До 1921 г. — «Со- ловей Будимиро- вич»	В 1940 г. по- гиб в Бе- ринговом море	м-379—386, 448, 453; ш-16, 17
«Мод», экспеди- ционное судно	1917 г., Норвегия	—	?	м-606 (Нор- вегия)
«Москва», ледокол	1960 г., Финляндия	—	—	м-4927
«Мурман», гидро- графическое суд- но	1936 г., Ленинград	—	?	м-602, 603
«Новая Земля», бриг	1820 г., Архангельск	—	?	к-8409
«Нововоронеж», сухогрузное суд- но	1965 г., ГДР	—	—	к-5016
«Обь», дизель- электроход	1954 г., Нидерлан- ды	—	—	м-1956, 2919, 3318; к-291, 361, 932, 988, 4230, 4576, 4696; ш-1420
«Персей», научно- исследователь- ское судно	1923 г., Архангельск	—	Погибло в 1941 г. в Баренце- вом море	к-11.05.79
«Профессор Визе», научно-иссле- довательское судно	1967 г., ГДР	—	—	м-4011; к-7526
«С-56», подводная лодка	1941 г., СССР	—	С 1973 г. ко- рабль-му- зей во Вла- дивостоке	к-6065

«Садко», ледокол	1912 г., Англия	—	В 1941 г. за- тонул в Карском море	м-4720
«Св. Гавриил», па- русное судно	1728 г., Нижне- Камчатск	—	?	м-1977
«Св. Павел», па- русное судно	1739 г., Охотск	—	?	м-1977; к-3862
«Св. Петр», парус- ное судно	1738 г., Охотск	—	Потерпел крушение в 1741 г. у о-ва Беринга	м-854—857, 1977, 3446; к-3862, 4572; ш-1805
«Св. Фока», экспе- диционное судно	1870 г.	—	?	м-4675
«Сенявин», шлюп	1825 г., Петербург	—	?	м-1110, 1111
«Сибирь», атомный ледокол	1978 г., Ленинград	—	—	к-4.1.78, 03.07.79; ш-27.01.79
«Таймыр», гидро- графическое суд- но	1908 г., Петербург	—	Списан в 1957 г.	м-390, 391, 602, 603, 2229, 3267; ш-1502, 1537
«Татария», пасса- жирское судно	1963 г., Ленинград	—	—	к-4502; ш-1884, 2746
«Фрам», экспеди- ционное судно	1892 г., Норвегия	—	Установлен в музее в Ос- ло	м-2653, 607 (Норве- гия)
«Челюскин», паро- ход	1933 г., Дания	Первоначально — «Лена»	Затонул в 1934 г. в Чукот- ском море	м-486, 4236
«Щелья», карбас	—	—	—	ш-1886
«Эрнст Кренкель», научно-иссле- довательское судно	1971 г., ПНР	—	—	м-5026

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
ПОПЫТКИ СКВОЗНОГО ПЛАВАНИЯ	7
Первопроходцы	8
Плавание Дежнева	9
Витус Беринг	11
И. Ф. Крузенштерн	16
Ф. П. Литке	18
Э. Норденшельд	19
Фритьоф Нансен	20
Руаль Амундсен	22
Ю. М. Шокальский	26
Линейный ледокол «Ермак»	27
В. А. Русанов	31
Г. Я. Седов	33
Открытие Северной Земли	36
Крейсеры «Варяг» и «Аврора»	40
Северная научно-промысловая экспедиция	42
Карские экспедиции	44
Поиски и спасение экспедиции Умберто Нобиле	47
Ледокольный пароход «Малыгин»	49
Экспедиция на «А. Сибирякове» под руководством О. Ю. Шмидта	52
ТРАССА РАБОТАЕТ	55
Эпопея челюскинцев	56
Ледокольный пароход «Ф. Литке»	60
Ледокольный пароход «Садко»	62
«Профессор Визе»	63
«Северный полюс-1»	64
Дрейф ледокольного парохода «Г. Седов»	70
«Кооперация»	74

В годы войны	75
Мирными курсами	84
Атомные ледоколы	89
«Нововоронеж»	96
Туристские арктические рейсы	97
«Отто Шмидт»	100
Путь в Мангазею	101
Семеро смелых	102
Именной указатель	104
Список судов...	106

Попов В. Т.

П58 Северный морской путь в филателии. — Мурманск: Кн. изд-во, 1980. — 112 с., ил.

Летопись полярного мореплавания, история освоения Северного морского пути сохранили подлинные события и имена людей, совершивших этот величественный подвиг, и некоторым из них в разное время были посвящены марки, конверты и штемпеля.

Книга представляет собой своеобразную историю освоения Северного морского пути, рассказанную на основе филателистического материала. Предназначена для широкого круга читателей.

П $\frac{30602-31}{M150(03)-80}$ 26-80

379.45+6Т4(09)
ББК76.106+39.4Г

Виссарион Трофимович Попов

ИБ № 293

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ФИЛАТЕЛИИ

Фотографии автора

Редактор Г. П. Бритвина
Художественный редактор В. С. Жарков
Технический редактор Т. В. Кабанова
Корректор З. М. Лазько

Сдано в набор 30.04.80. Подписано в печать 04.11.80. ПН 01135. Формат 60×70/16. Бумага типографская № 1. Гарнитура новая газетная. Высокая печать. Усл. печ. л. 5,46. Уч.-изд. л. 6,2. Тираж 5000 экз. Заказ 4884. Цена 30 коп. Мурманское книжное издательство. г. Мурманск, пр. Ленина, 100. Мурманская областная типография, г. Мурманск, ул. К. Маркса, 18

30 коп.

